

พฤติกรรมการเดินทางไปทำงานของคนจนเมือง: กรณีศึกษาชุมชนรายได้ต่ำตามแนวรถไฟฟ้าสายเหนือ
ในกรุงเทพมหานคร

นายปรีชาพงศ์ อากาศโสภา

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการวางแผนภาคและเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2555
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ปีการศึกษา 2554 ที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)
เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของวิทยานิพนธ์ที่ส่งผ่านทางบัณฑิตวิทยาลัย

The abstract and full text of theses from the academic year 2011 in Chulalongkorn University Intellectual Repository (CUIR)
are the thesis authors' files submitted through the Graduate School.

THE URBAN POOR'S TRAVEL BEHAVIOR FOR WORK TRIPS: CASE STUDIES OF LOW-INCOME
COMMUNITIES ALONG NORTHERN TRAIN ROUTES IN BANGKOK

Mr.Prechapong Arkardsopa

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

Department of Urban and Regional Planning

Faculty of Architecture

Chulalongkorn University

Academic Year 2012

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์ พฤติกรรมการเดินทางไปทำงานของคนจนเมือง:

กรณีศึกษาชุมชนรายได้ต่ำตามแนวรถไฟฟ้าสายเหนือใน
กรุงเทพมหานคร

โดย นายปรีชาพงศ์ อากาศโสภา

สาขาวิชา การวางแผนภาคและเมือง

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อภิวัฒน์ รัตนวราหะ

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็น
ส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทมหาบัณฑิต

.....คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พงศ์ศักดิ์ วัฒนสินธุ์)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....ประธานกรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไชศรี ภัคดีสุขเจริญ)

.....อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อภิวัฒน์ รัตนวราหะ)

.....กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พนิต ภูจินดา)

.....กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.ศักดิ์สิทธิ์ เฉลิมพงศ์)

.....กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(ดร.ประพนธ์ วงศ์วิเชียร)

ปรีชาพงศ์ อากาศโสภณ : พฤติกรรมการเดินทางไปทำงานของคนจนเมือง: กรณีศึกษาชุมชน
รายได้น้อยตามแนวรถไฟสายเหนือในกรุงเทพมหานคร . (THE URBAN POOR'S TRAVEL
BEHAVIOR FOR WORK TRIPS: CASE STUDIES OF LOW-INCOME COMMUNITIES
ALONG NORTHERN TRAIN ROUTES IN BANGKOK) อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก:
ผศ.ดร.อภิวัฒน์ รัตนวราหะ, 105 หน้า.

งานวิจัยนี้ ศึกษาพฤติกรรมการเดินทางไปทำงานของคนจนเมือง ในกรุงเทพมหานคร และวิเคราะห์
ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมกับพฤติกรรมการเดินทางไปทำงานของคนจนเมือง
ในพื้นที่ศึกษา สมมติฐานงานวิจัยคือ พฤติกรรมการเดินทางไปทำงานของคนจนเมืองแตกต่างกันตามที่ตั้งของชุมชน
ที่ตั้งของแหล่งงาน และรายได้ การวิจัยนี้เลือกศึกษาคนจนเมืองที่อาศัยอยู่ในชุมชนแออัดในเขตกรุงเทพมหานครและ
พื้นที่ใกล้เคียง เกณฑ์การคัดเลือกพื้นที่ศึกษานั้นคือตำแหน่งที่ตั้งของชุมชนจะต้องอยู่ในแกนคมนาคมเดียวกัน ขนาด
ของชุมชนต้องมีขนาดใกล้เคียงกัน สภาพสังคมเศรษฐกิจต้องมีลักษณะใกล้เคียงกัน ดังนั้นผู้ศึกษาจึงได้เลือก 3
ชุมชน คือ ชุมชนโค้งรถไฟยมราช เขตราชเทวี (ชุมชนที่อยู่เมืองชั้นใน) ชุมชนสวนผัก เขตจตุจักร (ชุมชนที่อยู่ เมืองชั้น
กลาง) และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก เทศบาลนครรังสิต (ชุมชนที่อยู่ชานเมือง)

วิธีการเก็บข้อมูลด้านพฤติกรรมการเดินทางไปทำงานของคนจนเมือง ได้แก่ การสังเกตการณ์ การแจก
แบบสอบถามจำนวน 160 ชุด เป็นการเก็บข้อมูลพื้นฐานระดับหน่วยครัวเรือน โดยข้อมูลที่สอบถาม ได้แก่ ข้อมูลด้าน
ประชากร เศรษฐกิจและสังคม ลักษณะและพฤติกรรมการเดินทางไปทำงานของผู้ที่อาศัยในชุมชนแออัด และ
ความพึงพอใจและข้อเสนอแนะต่อการเดินทางไปทำงาน อีกทั้งยังใช้วิธี การสัมภาษณ์ควบคู่ไประหว่างการแจก
แบบสอบถาม โดยตั้งคำถามเชิงลึกจากแบบสอบถามเพื่อนำข้อมูลไปวิเคราะห์เชิงพื้นที่

จากการศึกษาและการวิเคราะห์ผลการวิจัยจากข้อมูลลักษณะของผู้เดินทาง ลักษณะรูปแบบขนส่งและ
ลักษณะการเดินทาง โดยทดสอบจากสมมติฐานงานวิจัยด้วยการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่าง ๆ ที่ได้
กล่าวมาข้างต้น พบว่า พฤติกรรมการเดินทางไปทำงานของคนจนเมืองนั้นจะแตกต่างกันเมื่ออาชีพต่างกัน ที่ตั้งของ
ชุมชนต่างกัน ที่ตั้งของแหล่งงานต่างกัน และการเข้าถึงของระบบขนส่งสาธารณะของชุมชนที่ต่างกัน โดยผลของ
ความแตกต่างคือ รายละเอียดของค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการเดินทางไปทำงานโดยชุมชนที่ตั้งอยู่ชานเมืองมีค่าใช้จ่ายด้าน
ค่าเชื้อเพลิงมากที่สุดเพราะการเข้าถึงของระบบขนส่งสาธารณะมีน้อย และชุมชนที่อยู่เมืองชั้นกลางมีค่าใช้จ่ายด้าน
ค่าโดยสารมากที่สุดเพราะมีแหล่งงานที่กระจายตัวไกลกว่าชุมชนอื่น ๆ และมีความหลากหลายของระบบขนส่ง
สาธารณะ เมื่อนำตัวเลขจากผลการวิจัยเปรียบเทียบกับค่าใช้จ่ายในการเดินทางโดยรวมทั้งประเทศ พบว่า ค่าใช้จ่าย
ในการเดินทางของคนจนเมืองสูงกว่าค่าใช้จ่ายในการเดินทางเฉลี่ยของประชาชน ทั้งประเทศ โดยที่ชุมชนที่อยู่เมือง
ชั้นในมีค่าเฉลี่ยสูงกว่า ร้อยละ 5 ชุมชนที่อยู่เมืองชั้นกลางมีค่าเฉลี่ยสูงกว่า ร้อยละ 6 และชุมชนที่อยู่ชานเมืองมี
ค่าเฉลี่ยสูงกว่าร้อยละ 10

ภาควิชา.....การวางแผนภาคและเมือง..... ลายมือชื่อนิสิต.....

สาขาวิชา.....การวางแผนภาคและเมือง..... ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก.....

ปีการศึกษา 255 .. 5.....

5473334425 : MAJOR URBAN AND REGIONAL PLANNING

KEYWORDS : URBAN POOR / TRAVEL BEHAVIOR

PRECHAPONG ARKARDSOPA: THE URBAN POOR'S TRAVEL BEHAVIOR FOR WORK TRIPS: CASE STUDIES OF LOW-INCOME COMMUNITIES ALONG NORTHERN TRAIN ROUTES IN BANGKOK. ADVISOR: ASST.PROF. APIWAT RATANAWARAHA, Ph.D., 105 pp.

This research studied the urban poor's travel behavior for work trips in Bangkok and analyzed the relationship between physical characteristics, socio-economic features and the travel behavior for work trips of the urban poor in the area of study. The research hypothesis was that the travel behavior for work trips of the urban poor varies with location of the community, location of work, and income. This research focused on the urban poor living in slum in Bangkok. The selection criteria for the location of the communities in the study were that they must be on the same traffic axis and the size of the communities must be similar. The researcher thus chose the following three communities: the Yomarat railway curve in Ratchathevi district (an inner city community), the Suanphak community in Chatuchak district (a city central area community), and the Lak-hok railway station community in Nakorn Rangsit municipality (an suburban community).

Regarding data collection, the methods used included observation, the distribution of 160 questionnaires, and interviews. The questionnaires aimed to collect basic data at the household unit level including demographic and socio-economic data, and the features and the travel behavior for work trips of inhabitants living in the communities. The respondents were also asked about their satisfaction with their travel to work and for suggestions regarding it. After the questionnaires were collected, in-depth interviews were conducted based on the responses for spatial analysis.

The research findings were then studied and analyzed regarding the travelers' characteristics, modes of transportation, and travel characteristics. The research hypothesis was tested against the analysis of the relationships between the above-mentioned variables. It was found that the travel behavior for work trips of the urban poor varies with their occupation, the location of their community, the location of their work, and the public transport accessibility. Regarding the expense in particular, those in the suburban community bore the highest expense of fuel as there is little access to public transport; those in the central city community faced the highest expense of transportation as their jobs were distributed further away than other communities and a variety of public transport was available to them. Comparing the figures from the research results to the travel expense of people in the country overall, it was found the travel expense of the urban poor was higher than the average expense of the country's population as a whole. The average expense of those in the inner city community was more than 5% higher than the national average, the central city community was more than 6% higher, and the suburban community was more than 10% higher.

Department : Urban and Regional Planning Student's Signature

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

Academic Year : 2012

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์เล่มนี้สำเร็จสมบูรณ์จากความกรุณาของคณาจารย์ในภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ซึ่งได้มอบความรู้ต่าง ๆ ในการศึกษา ด้านการวางแผนภาคและเมืองแก่นิสิต และคณะกรรมการวิทยานิพนธ์ซึ่งได้ชี้แนะแนวทางให้การศึกษาวิจัยครั้งนี้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อภิวัฒน์ รัตนวราหะ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ที่ได้สละเวลาให้คำชี้แนะ ความช่วยเหลือเอาใจใส่เป็นอย่างดีตลอด การศึกษา จึงขอขอบพระคุณอาจารย์เป็นอย่างสูง

ขอขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พรพรรณ วีระปรียาภรณ์ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ที่ได้เสียสละเวลาให้คำปรึกษาเทคนิคและการวิเคราะห์ทาง สถิติในการทำวิจัยเป็นอย่างดี

ขอขอบพระคุณประธานชุมชนและชาวบ้านขอบชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และ ชุมชนสถานีรถไฟหลักหกเป็นอย่างมากที่ให้ความร่วมมือและให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อวิทยานิพนธ์ เล่มนี้

ขอขอบคุณคุณศาริณี ประทุมสุวรรณ คุณศาลิมาร์ เกิดกลิ่นหอม คุณอภิรักษ์ ตุ่มทอง คุณ ปริญญาพร ศรีวรรณท์ และคุณอมราภรณ์ ไซคำ ที่ให้การสนับสนุนและช่วยเหลือในการลงสำรวจและ เก็บแบบสอบถามพื้นที่ศึกษา

ขอขอบคุณเพื่อนร่วมภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง และภาควิชาออกแบบชุมชนเมืองทุก คนที่เป็นกำลังใจและช่วยเหลือในทุก ๆ ด้าน

สุดท้ายกราบขอบพระคุณครอบครัวอากาศโสภาคย์ให้กำลังใจและคอยสนับสนุนในทุก ๆ ด้าน เป็นอย่างยิ่ง

สารบัญ

หน้า	
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฅ
สารบัญภาพ.....	ณ
สารบัญแผนภูมิ.....	ฐ
สารบัญแผนที่.....	ฎ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 คำถามการวิจัย.....	2
1.3 สมมติฐานของการวิจัย.....	2
1.4 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	3
1.5 ขอบเขตการวิจัย.....	3
1.6 วิธีการดำเนินการวิจัย.....	3
1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	5
1.8 คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย.....	5
1.9 ข้อจำกัดในการวิจัย.....	5
บทที่ 2 ทบทวน เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	6
2.1 แนวคิดเกี่ยวกับคนจนเมืองเมือง.....	6
2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการเกิดการเดินทางและการเลือกการเดินทางของบุคคล.....	13
2.3 แนวคิดเกี่ยวกับระบบขนส่งภายในเมือง.....	18
2.4 แนวคิดเกี่ยวกับการเดินทางของคนจนเมือง.....	19
2.5 นโยบายเกี่ยวกับการเดินทางของคนจนเมือง.....	20
2.6 สรุป.....	21

หน้า		
บทที่ 3	วิธีดำเนินการวิจัย.....	23
3.1	การกำหนดปัญหาวิจัย.....	23
3.2	การคัดเลือกพื้นที่ศึกษา.....	23
3.3	สภาพทั่วไปของชุมชน.....	25
3.4	ตัวแปรในการวิจัย.....	30
3.5	กลุ่มตัวอย่างประชากร.....	31
3.6	เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	33
3.7	การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	34
3.8	การวิเคราะห์ข้อมูล.....	34
บทที่ 4	ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการเดินทางไปทำงานของคนจนเมืองในพื้นที่ศึกษา.....	35
4.1	ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะของระบบขนส่งในพื้นที่ศึกษา.....	35
4.2	ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะของผู้เดินทาง.....	39
4.3	ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะของการเดินทาง.....	55
บทที่ 5	ผลการวิเคราะห์.....	70
5.1	การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของลักษณะผู้เดินทาง ลักษณะระบบขนส่ง และ ลักษณะการเดินทาง.....	70
5.2	สรุป.....	85
บทที่ 6	สรุปผลการวิจัย อภิปรายการวิจัย และข้อเสนอแนะ.....	86
6.1	สรุปผลการวิจัย.....	86
6.2	อภิปรายการวิจัย.....	87
6.3	ข้อเสนอแนะ.....	89
รายการอ้างอิง.....		90
ภาคผนวก.....		94
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....		105

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1-1 ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา.....	4
ตารางที่ 2-1 รายได้ครัวเรือนยากจน รายภาค	9
ตารางที่ 2-2 สัดส่วนระหว่างค่าใช้จ่ายด้านการเดินทางและรายได้ครัวเรือนของประเทศไทย พ.ศ.2552.....	10
ตารางที่ 3-1 กลุ่มตัวอย่างประชากรการศึกษา	32
ตารางที่ 3-2 จำนวนการสุ่มตัวอย่างการศึกษา.....	33
ตารางที่ 4-1 เปรียบเทียบการเข้าถึงของรูปแบบขนส่งสาธารณะของพื้นที่ศึกษา	38
ตารางที่ 4-2 แสดงข้อมูลร้อยละของเพศของคนเดินทางไปทำงานของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก.....	39
ตารางที่ 4-3 แสดงข้อมูลอายุเฉลี่ยของคนเดินทางไปทำงานของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก.....	39
ตารางที่ 4-4 แสดงข้อมูลร้อยละของสถานภาพของคนเดินทางไปทำงานของชุมชนโค้งรถไฟ ยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก.....	40
ตารางที่ 4-5 แสดงข้อมูลร้อยละของระดับการศึกษาของคนเดินทางไปทำงานของชุมชนโค้ง รถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก.....	41
ตารางที่ 4-6 แสดงข้อมูลรายได้เฉลี่ยรวมทั้งครัวเรือนต่อเดือนของคนเดินทางไปทำงานของ ชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก	43
ตารางที่ 4-7 แสดงข้อมูลรายจ่ายเฉลี่ยรวมทั้งครัวเรือนต่อเดือนของคนเดินทางไปทำงานของ ชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก	44
ตารางที่ 4-8 แสดงข้อมูลเฉลี่ยค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อเดือนของคนเดินทางไปทำงานของ ชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก	45
ตารางที่ 4-9 แสดงข้อมูลร้อยละของค่าใช้จ่ายที่ลดลงเมื่อจำเป็นของคนเดินทางไปทำงานของ ชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก	48
ตารางที่ 4-10 แสดงข้อมูลร้อยละของเหตุผลที่ลดค่าใช้จ่ายของคนเดินทางไปทำงานของ ชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก	48

หน้า

ตารางที่ 4-11 แสดงข้อมูลร้อยละของสถานที่ทำงานของคน queเดินทางไปทำงานของชุมชน ไค้จรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก	52
ตารางที่ 4-12 แสดงข้อมูลร้อยละของเหตุผลที่เลือกทำงานของคน queเดินทางไปทำงานของ ชุมชนไค้จรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก	53
ตารางที่ 4-13 แสดงข้อมูลร้อยละของการครอบครองยานพาหนะของคน queเดินทางไปทำงาน ของชุมชนไค้จรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก	54
ตารางที่ 4-14 แสดงข้อมูลร้อยละของประเภทยานพาหนะที่ถือครองของคน queเดินทางไปทำงาน ของชุมชนไค้จรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก	54
ตารางที่ 4-15 แสดงข้อมูลร้อยละของความถี่ในการเดินทางไปทำงานของชุมชนไค้จรถไฟ ยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก	55
ตารางที่ 4-16 แสดงข้อมูลการเดินทางไปทำงานโดยรถส่วนบุคคลของพื้นที่ศึกษา	56
ตารางที่ 4-17 แสดงข้อมูลการเดินทางไปทำงานโดยระบบขนส่งสาธารณะของชุมชนไค้จรถไฟ ยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก	58
ตารางที่ 4-18 แสดงข้อมูลร้อยละของเวลาเดินทางออกที่พักไปทำงานของชุมชนไค้จรถไฟยมราช ชุมขนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก	60
ตารางที่ 4-19 แสดงข้อมูลร้อยละของเวลาออกเดินทางกลับที่พักของชุมชนไค้จรถไฟยมราช ชุมขนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก	61
ตารางที่ 4-20 แสดงข้อมูลร้อยละของจำนวนผู้ร่วมเดินทางของชุมชนไค้จรถไฟยมราช ชุมชน สวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก	62
ตารางที่ 5-1 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ชุมชนกับรายได้รวมทั้งครัวเรือน	71
ตารางที่ 5-2 การทดสอบ Chi-Square Test	71
ตารางที่ 5-3 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ชุมชนกับรายจ่ายรวมทั้งครัวเรือน	72
ตารางที่ 5-4 การทดสอบ Chi-Square Tests	72
ตารางที่ 5-5 การทดสอบความแปรปรวนทางเดียวของชุมชนกับค่าใช้จ่ายในการเดินทางไป ทำงาน	73
ตารางที่ 5-6 การเปรียบเทียบทดสอบพหุคูณของชุมชนกับค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	74
ตารางที่ 5-7 การเปรียบเทียบสัดส่วนระหว่างค่าใช้จ่ายด้านการเดินทางและรายได้ครัวเรือน รวมทั้งประเทศกับ 3 ชุมชน	75

หน้า

ตารางที่ 5-8 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของเพศกับรูปแบบการเดินทางไปทำงาน.....	76
ตารางที่ 5-9 การทดสอบ Chi-Square Tests	76

สารบัญภาพ

หน้า

ภาพที่ 2-1 กรอบแนวคิดการวิจัย	22
ภาพที่ 3-1 สภาพทั่วไปของชุมชนโค้งรถไฟยมราช	26
ภาพที่ 3-2 สภาพทั่วไปของชุมชนสวนผัก	27
ภาพที่ 3-3 สภาพทั่วไปของชุมชนสถานีรถไฟหลักหก	29
ภาพที่ 3-4 ตัวแปรในการวิจัย	31

สารบัญแนบที่

หน้า

แผนที่ 3-1 ตำแหน่งพื้นที่ศึกษา.....	24
แผนที่ 3-2 ขอบเขตของชุมชนโค้งรถไฟยมราช	25
แผนที่ 3-3 ขอบเขตของชุมชนสวนผัก.....	27
แผนที่ 3-4 ขอบเขตของชุมชนสถานีรถไฟหลักหก.....	30
แผนที่ 4-1 รูปแบบการเข้าถึงของระบบขนส่งสาธารณะของชุมชนโค้งรถไฟยมราช	35
แผนที่ 4-2 รูปแบบการเข้าถึงของระบบขนส่งสาธารณะของชุมชนสวนผัก.....	36
แผนที่ 4-3 รูปแบบการเข้าถึงของระบบขนส่งสาธารณะของชุมชนสถานีรถไฟหลักหก.....	38
แผนที่ 5-1 การกระจายตัวของแหล่งงาน และจำนวนของผู้เดินทางไปทำงานของชุมชนโค้ง รถไฟยมราช.....	81
แผนที่ 5-2 การกระจายตัวของแหล่งงาน และจำนวนของผู้เดินทางไปทำงานของชุมชน สวนผัก.....	82
แผนที่ 5-3 การกระจายตัวของแหล่งงาน และจำนวนของผู้เดินทางไปทำงานของชุมชนสถานี รถไฟหลักหก.....	83
แผนที่ 5-4 แหล่งงานของพื้นที่ศึกษากับประชากรภาคแรงงานรายเขตในกรุงเทพมหานคร	84

สารบัญแผนภูมิ

หน้า	
แผนภูมิที่ 2-1 รายได้ครัวเรือนทั้งหมด และรายได้ครัวเรือนยากจน	8
แผนภูมิที่ 2-2 เปรียบเทียบสัดส่วนรายจ่ายประเภทต่าง ๆ ของครัวเรือน	9
แผนภูมิที่ 4-1 การเปรียบเทียบจำนวนสมาชิกในครัวเรือนทั้งหมดกับจำนวนสมาชิกใน ครัวเรือนที่ทำงานโดยเฉลี่ยของทั้งสามชุมชน	42
แผนภูมิที่ 4-2 การเปรียบเทียบรายได้และรายจ่ายรวมของครัวเรือนต่อเดือนของพื้นที่ศึกษา กับกรุงเทพมหานคร	44
แผนภูมิที่ 4-3 เปรียบเทียบสัดส่วนค่าใช้จ่ายในการเดินทางของพื้นที่ศึกษา	45
แผนภูมิที่ 4-4 การเปรียบเทียบสัดส่วนค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปทำงานกับรายได้ครัวเรือน ของพื้นที่ศึกษา	47
แผนภูมิที่ 4-5 แสดงความสัมพันธ์ของอาชีพและรูปแบบการทำงานของคนจนเมืองในชุมชน โค้งรถไฟยมราช	50
แผนภูมิที่ 4-6 แสดงความสัมพันธ์ของอาชีพและรูปแบบการทำงานของคนจนเมืองในชุมชน สวนผัก	51
แผนภูมิที่ 4-7 แสดงความสัมพันธ์ของอาชีพและรูปแบบการทำงานของคนจนเมืองในชุมชน สถานีรถไฟหลักหก	51
แผนภูมิที่ 4-8 แสดงข้อมูลระดับความพึงพอใจในการเดินทางมาสู่สถานที่ทำงานในปัจจุบัน ของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก	63
แผนภูมิที่ 4-9 แสดงข้อมูลระดับความพึงพอใจในค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปทำงานของชุมชน โค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก	64
แผนภูมิที่ 4-10 แสดงข้อมูลระดับความพึงพอใจในระยะเวลาในการเดินทางไปทำงานของ ชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก	64
แผนภูมิที่ 4-11 แสดงข้อมูลระดับความพึงพอใจในความคล่องตัวในการเดินทางไปทำงานของ ชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก	65
แผนภูมิที่ 4-12 แสดงข้อมูลระดับความพึงพอใจในความสะดวกในการเดินทางไปทำงานของ ชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก	66

แผนภูมิที่ 4-13 แสดงข้อมูลระดับความพึงพอใจในพาหนะที่ใช้ในการเดินทางไปทำงานของ
 ชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก 67

แผนภูมิที่ 4-14 แสดงข้อมูลระดับความพึงพอใจในความปลอดภัยในการเดินทางไปทำงานของ
 ชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก 67

แผนภูมิที่ 4-15 แสดงข้อมูลระดับความพึงพอใจในระยะเวลาในการรอรถประจำทาง อื่น ๆ
 ของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก 68

แผนภูมิที่ 4-16 แสดงข้อมูลระดับความพึงพอใจในความหลากหลายในการเลือกเดินทางของ
 ชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก 69

แผนภูมิที่ 5-1 แสดงการเปรียบเทียบการต่อรถในการเดินทางไปทำงานของพื้นที่ศึกษา 78

แผนภูมิที่ 5-2 การเปรียบเทียบลักษณะอาชีพกับรูปแบบการเดินทางไปทำงานของพื้นที่
 ศึกษา..... 80

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

นโยบายสาธารณะจากภาครัฐสำหรับช่วยเหลือคนจนนั้นมีมากมายหลายนโยบาย ทั้งนโยบายที่ช่วยเหลือเกี่ยวกับการทำกิน การสาธารณสุข ที่อยู่อาศัย เป็นต้น แต่นโยบายสาธารณะสำหรับช่วยเหลือคนจนเมืองนั้นยังมีน้อยมาก ข้อมูลสำรวจภาวะเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือน สำนักงานสถิติแห่งชาติ พบว่า ปี 2552 รายจ่ายด้านคมนาคมสื่อสารของประชาชนทั่วประเทศคิดเป็นร้อยละ 20 ของรายจ่ายทั้งครัวเรือน ซึ่งเป็นรายจ่ายที่สำคัญของคนจนเมืองที่ดำรงชีพอยู่ในกรุงเทพมหานคร

คนจนเมืองเป็นอีกกลุ่มหนึ่งที่ประสบปัญหาจากการพัฒนาประเทศที่ไม่สมดุล ทำให้เกิดช่องว่างทางด้านเศรษฐกิจระหว่างภาคเมืองและชนบท เกิดช่องว่างในด้านรายได้ของประชากร ทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายแรงงานจากภาคเกษตรกรรมเข้าสู่ภาคอุตสาหกรรม ส่งผลให้เกิดการอพยพย้ายถิ่นฐานเข้าเมืองหลวงและเมืองใหญ่ในภูมิภาคมักอยู่ อาศัยในชุมชนแออัด ชุมชนนูกเบิกขนาดเล็ก หรือบ้านเช่าราคาถูก เพราะที่อยู่อาศัยในเมืองมีราคาสูงเกินกว่าที่จะหาบ้านที่ถูกลงได้ ข้อมูลจากผลการสำรวจข้อมูลชุมชนแออัดพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปี 2551 ของสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน พบว่า ครัวเรือนในบริเวณเขตและกรุงเทพมหานครผู้ไม่ได้มีที่อยู่อาศัยเอง ต้องเช่าคนอื่นอยู่ประมาณร้อยละ 45.70 ของครัวเรือนทั้งหมดในจังหวัด คนจนเมืองเหล่านี้ขาดความมั่นคงในที่อยู่อาศัย และขาดโอกาสในการเข้าถึงบริการพื้นฐานต่าง ๆ หรือต้องเช่าซื้อค่าบริการ น้ำประปา ไฟฟ้า ในราคาที่สูงกว่าราคาปกติ ต้องอยู่อาศัยและทำงานในสภาพแวดล้อมที่มีมลภาวะ ไม่ถูกสุขลักษณะ อีกทั้งยังมีปัญหาด้านอาชีพและรายได้ที่ไม่แน่นอน

จากข้อมูลของสำนักงานสถิติแห่งชาติ ได้ทำการสำรวจลักษณะทางประชากรและสังคมของชุมชนผู้มีรายได้น้อยในเมือง พ.ศ.2549 ในกรุงเทพมหานคร พบว่า คนจนเมืองส่วนใหญ่ ประกอบอาชีพพนักงานบริษัท ค้าขาย ลูกจ้างรายวัน รับจ้างทั่วไป และ จักรยานยนต์รับจ้าง เป็นแรงงานที่ไม่ต้องการฝึกฝนทางทักษะมาก ซึ่งแหล่งงานของคนจนเมืองจะอยู่ในภาคส่วนต่าง ๆ ทั้งร้านค้าบริการ

หน่วยงานราชการ โรงงานต่าง ๆ หรือแม้แต่ตามท้องถนนจึงจำเป็นต้องเดินทางออกไปทำงานซึ่งเป็นพื้นที่ใจกลางเมือง เนื่องจากที่ตั้งของชุมชนจะอยู่ในพื้นที่ที่มีการเข้าถึงลำบาก เช่น ทางแคบ เป็นตรอก ซอกหลังอาคารสูง อยู่ในซอยลึก ไม่มีบริการขนส่งสาธารณะเข้าถึง จึงเกิดปัญหาในการเข้าถึงของชุมชนขึ้น

การเข้าถึงในเมืองยังครอบคลุมไม่ทั่วถึงในแหล่งชุมชนของคนจนเมือง เมื่อการเข้าถึงของชุมชนไม่สะดวกจากการบริการขนส่งสาธารณะ คนจนเมืองจึงหาทางเลือกในการเดินทางขึ้นมาใหม่เพื่อรองรับการบริหารจัดการของระบบขนส่งสาธารณะที่ยังไม่มีประสิทธิภาพคือ การขนส่งนอกระบบ เช่น จักรยานยนต์รับจ้าง รถสองแถว ซึ่งสามารถเข้าถึงในชุมชนได้สะดวก รวดเร็ว และประหยัดกว่าระบบขนส่งที่รัฐจัดบริการให้

ที่ผ่านมามีการศึกษาคนจนเมืองในมุมมองต่าง ๆ เช่น ลักษณะที่อยู่อาศัย ครัวรายได้ แต่ยังไม่มีการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของคนจนเมืองว่าเป็นอย่างไร งานวิจัยเกี่ยวกับพฤติกรรมการเดินทางของคนในเมืองส่วนมาก เช่น ศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของคนเดินทางโดยรถยนต์ หรือรถไฟฟ้า งานวิจัยนี้จึงมุ่งเน้นศึกษาพฤติกรรมการเดินทางไปทำงานของคนจนเมืองที่อาศัยอยู่ตามพื้นที่สำคัญต่าง ๆ ในกรุงเทพมหานคร เพื่อหาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการเดินทางไปทำงานของคนจนเมืองในพื้นที่ที่ต่างกัน

1.2 คำถามงานวิจัย

พฤติกรรมการเดินทางไปทำงานของคนจนเมืองในกรุงเทพมหานครเป็นอย่างไร

1.3 สมมติฐานงานวิจัย

สมมติฐานงานวิจัยนี้คือ พฤติกรรมการเดินทางไปทำงานของคนจนเมืองแตกต่างกันตามที่ตั้งของชุมชน ที่ตั้งของแหล่งงาน และรายได้

1.4 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 1) ศึกษาพฤติกรรมการเดินทางไปทำงานของคนจนเมืองในพื้นที่ศึกษา
- 2) เพื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมกับ

พฤติกรรมการเดินทางไปทำงานของคนจนเมืองในพื้นที่ศึกษา

1.5 ขอบเขตการวิจัย

1) ขอบเขตเนื้อหา คือ ศึกษาพฤติกรรมการเดินทางไปทำงานของคนจนเมืองจากข้อมูลลักษณะทางกายภาพของชุมชน ลักษณะของผู้เดินทาง ลักษณะของระบบขนส่ง และลักษณะของการเดินทาง

2) ขอบเขตพื้นที่ศึกษา โดยเลือกชุมชนจากที่ตั้งของตำแหน่งเมือง 3 ชุมชน คือ ชุมชนโค้งรถไฟยมราช เขตราชเทวี (ชุมชนที่อยู่เมืองชั้นใน) ชุมชนสวนผัก เขตจตุจักร (ชุมชนที่อยู่เมือง ชั้นกลาง) และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก เทศบาลนครรังสิต (ชุมชนที่อยู่ชานเมือง) การเก็บข้อมูลด้วยการแจกแบบสอบถามและการสัมภาษณ์

1.6 วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้เลือกคนจนเมืองที่อาศัยอยู่ในชุมชนแออัดที่ตั้งอยู่ตามแนวรถไฟฟ้าสายเหนือในเขตกรุงเทพมหานครโดยเลือกชุมชนจากที่ตั้งของตำแหน่งเมือง 3 ชุมชน คือ ชุมชนที่อยู่เมืองชั้นใน ชุมชนที่อยู่เมืองชั้นกลาง และชุมชนที่อยู่ชานเมืองซึ่งมีลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมที่ใกล้เคียงกัน

ขั้นตอนวิธีดำเนินการวิจัย มีดังนี้

- 1) ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 2) รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากเอกสารของหน่วยงานราชการและเอกชน ห้องสมุด แผนที่ ที่เกี่ยวข้องกับการกระจายของชุมชนที่คนจนเมืองอาศัยในกรุงเทพมหานคร
- 3) การคัดเลือกพื้นที่ศึกษา

4) รวบรวมข้อมูลปฐมภูมิที่ได้จากแบบสอบถามและจากการสัมภาษณ์คนจนเมืองในแต่ละชุมชน โดยข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 1-1 แสดงข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา

ลักษณะของคน ที่เดินทาง	ลักษณะของชุมชนที่อยู่ อาศัย	ลักษณะของการเดินทาง	ลักษณะของระบบ ขนส่ง
รายได้ครัวเรือน	ความหนาแน่นของชุมชน	ระยะทาง	รูปแบบการเดิน ทาง
รายจ่ายทั้งครัวเรือน	รูปแบบการพัฒนาที่อยู่อาศัย	เวลาในการเดินทาง	การเข้าถึงของระบบขนส่ง
การถือครองยานพาหนะ		ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	
ขนาดครัวเรือน		จำนวนผู้ร่วมเดินทาง	
เพศ		ความพึงพอใจของระบบขนส่ง	
อายุ			
การศึกษา			
อาชีพ			
ที่ตั้งของแหล่งงาน			
ที่ตั้งของชุมชน			

5) วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้รวบรวมมาทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพในระดับครัวเรือน และสรุปผลที่ได้จากการศึกษา

6) อภิปรายผลการวิจัย

การประมวลผลและการวิเคราะห์ข้อมูล

เนื่องจากข้อมูลส่วนใหญ่เป็นข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม การประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูลส่วนหนึ่งจึงใช้โปรแกรม SPSS ด้วยการวิเคราะห์แบบแปรปรวนทางเดียว (One way ANOVA)

1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) ทราบถึงลักษณะและความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเดินทางไปทำงานของคนจนเมืองแต่ละชุมชน
- 2) ทราบถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเดินทางไปทำงานของคนจนเมืองในกรุงเทพมหานคร
- 3) เป็นประโยชน์ต่อองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้นำไปประยุกต์ใช้ในการวางแผนนโยบายสาธารณะที่เกี่ยวข้องกับคนจนเมือง หรือเพื่อเป็นแนวทางหรือส่วนหนึ่งในการศึกษาวิจัยต่อไป

1.8 คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย

พฤติกรรมการเดินทาง หมายถึง ลักษณะรูปแบบการเดินทาง ได้แก่ วัตถุประสงค์การเดินทาง ความถี่ในการเดินทาง ช่วงเวลาในการเดินทาง จำนวนการต่อรถ ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และระยะเวลาในการเดินทาง

คนจนเมือง หมายถึง ผู้ที่อาศัยอยู่ในชุมชนแออัดที่อยู่ในเขตพื้นที่เมือง

1.9 ข้อจำกัดในการวิจัย

ด้วยข้อจำกัดในด้านเวลาจึงเลือกศึกษาชุมชนที่ตั้งอยู่ในโครงข่ายคมนาคมเดียวกัน คือ แนวรถไฟสายเหนือ โดยเลือกชุมชนจากที่ตั้งของตำแหน่งเมือง 3 ชุมชน คือ ชุมชนที่อยู่กลางเมือง ชุมชนที่อยู่ระหว่างเมือง แลชุมชนที่อยู่ชานเมือง

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยครั้งนี้ศึกษาพฤติกรรมและปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเดินทางไปทำงานของคนจนเมือง ในกรุงเทพมหานคร โดยเน้นประเด็นที่อยู่อาศัยของคนจนเมือง ซึ่งมีความแตกต่างกันตามลักษณะทาง เศรษฐกิจ สังคม และกายภาพ จึงจำเป็นต้องศึกษาเพื่อนำแนวความคิด ทฤษฎี ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการ ทบทวนงานวิจัยที่สอดคล้องที่จะสามารถนำมาประยุกต์ใช้ในงานวิจัยนี้ได้ การศึกษาครั้งนี้มีกรอบ เนื้อหาในการวิจัย 5 ด้าน ดังนี้

- 1) แนวคิดเกี่ยวกับคนจนเมือง
- 2) แนวคิดเกี่ยวกับการเกิดการเดินทางและการเลือกการเดินทางของบุคคล
- 3) แนวคิดเกี่ยวกับระบบขนส่งภายในเมือง
- 4) แนวคิดเกี่ยวกับการเดินทางของคนจนเมือง
- 5) นโยบายเกี่ยวกับการเดินทางของคนจนเมือง

2.1 แนวคิดเกี่ยวกับคนจนเมือง

การศึกษาเกี่ยวกับคนจนเมือง มีผู้ให้คำจำกัดความไว้มากมายโดยใช้เกณฑ์ต่าง ๆ เป็นตัวชี้วัด ค่าความจน โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2541) ได้ให้คำจำกัด ความไว้ว่า คนจน หมายถึง เป็นคนที่มีความเป็นอยู่ที่ดีน้อยกว่าคนทั่วไป ทั้งในด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม และด้านการเมือง รวมทั้งในด้านโอกาสของการเข้าถึงทรัพยากรต่าง ๆ ที่มีอยู่อย่างจำกัด และการถูก เอารัดเอาเปรียบจากคนที่มีฐานะสูงกว่าในการแบ่งปันทรัพยากรที่มีอยู่ในสังคม ทำให้สภาพความ เป็นอยู่ของคนจนเหล่านี้มีสภาพแตกต่างไปจากคนในช่วงชั้นอื่น ๆ ที่อยู่ในสังคม

แม้ว่าจะมีหน่วยงานออกมาให้คำจำกัดความเกี่ยวกับคนจนไว้ แต่แนวคิดเกี่ยวกับความยากจน ได้มีกรอบคิดเกี่ยวกับที่มาและความหมายของคนจนไว้อยู่แล้ว เช่น กรอบความคิดแบบเจ้าขุนมูลนาย มองว่า คนจนคือคนขี้เกียจเรียน ขี้เกียจทำงาน หรือทำบาปกรรมไว้แต่ชาติก่อน กรอบความคิดแบบ

นายทุนมองว่า คนจนคือคนที่มีรายได้ต่ำกว่าที่จะใช้ยังชีพให้มีมาตรฐานได้ และการที่คนจนเนื่องจากพวกเขายังไม่ได้รับการพัฒนาเศรษฐกิจแบบทุนนิยมสมัยใหม่มากพอ ผู้นำเสนอมักยอมรับกรอบแนวคิดหรือนิยามเรื่องคนจนโดยไม่ได้สำรวจหรือไม่ได้วิเคราะห์ว่า กรอบความคิดเกี่ยวกับที่มาและความหมายของความยากจนที่ใช้กันอยู่นั้น ถูกต้องหรือมีกรอบความคิดแบบอื่นที่ต่างออกไปหรือไม่

นอกจากนี้ วิทยากร เชียงกูล (2545) ได้ให้ความหมายของคนยากจน (คนขาดส่น ด้อยโอกาส คนในภาวะยากลำบาก ฯลฯ) ไว้ดังนี้

1) ไม่มีรายได้เพียงพอหรือไม่สามารถสนองความต้องการพื้นฐานที่จำเป็นขั้นต่ำ สำหรับอาหารที่มีคุณค่า ที่อยู่อาศัย และเครื่องอุปโภคบริโภคที่เหมาะสมกับการดำรงชีวิตที่มีคุณภาพในเกณฑ์มาตรฐานได้ เช่น เกษตรกรรายย่อยที่ผลผลิตต่ำ และหาอาหารเองไม่ค่อยได้ ไร้ฝีมือ ที่ไม่มีงานประจำ ผู้ประกอบอาชีพอิสระรายย่อย คนตกงาน คนด้อยโอกาส ฯลฯ เส้นความยากจนที่นักเศรษฐศาสตร์กำหนด 886 บาทต่อคนต่อเดือนในปี 2542 น่าจะต่ำกว่าความจริง เพราะรายได้ขั้นต่ำตามที่คณะกรรมการไตรภาคีแรงงานที่คำนวณว่าพอให้คนมีรายได้ยังชีพยังอยู่ที่ 133-165 บาทต่อวัน (แล้วแต่จังหวัด) หรือราว 4,000 - 5,000 บาทต่อเดือน

2) มีรายได้หรือความสามารถในการตอบสนองความต้องการในชีวิตที่ต่ำกว่าเกณฑ์เฉลี่ยของคนในสังคมเดียวกัน หากมองในแง่นี้จะกินความหมายกว้าง ถึงคนที่มีรายได้ต่ำสุด 80% ซึ่งมีสัดส่วนในรายได้เพียง 41.5% ของรายได้ของคนทั้งประเทศ และคน 80% นี้ก็เป็นคนมีรายได้เฉลี่ยต่อคนต่อเดือน ต่ำกว่ารายได้เฉลี่ยของคนทั้งประเทศ 3,508 บาทต่อคนต่อเดือน ในปี 2542

3) มีสถานะหรืออำนาจต่อรองทางการเมืองและสังคม ต่ำกว่าสมาชิกคนอื่น ๆ รวมทั้งคนที่สังคมมีอคติหรือความเชื่อที่กีดกันพวกเขาให้ไม่ได้รับสิทธิเสมอภาค เช่น เป็นชนชาติส่วนน้อย คนในชุมชนแออัด คนอยู่ชนบทห่างไกล คนอพยพ คนที่ไม่มีทะเบียนบ้าน ผู้หญิง (โดยเฉพาะผู้หญิงที่ยากจนหรือการศึกษาต่ำ) คนที่มีอาชีพที่สังคมถือว่าต่ำด้อย ฯลฯ

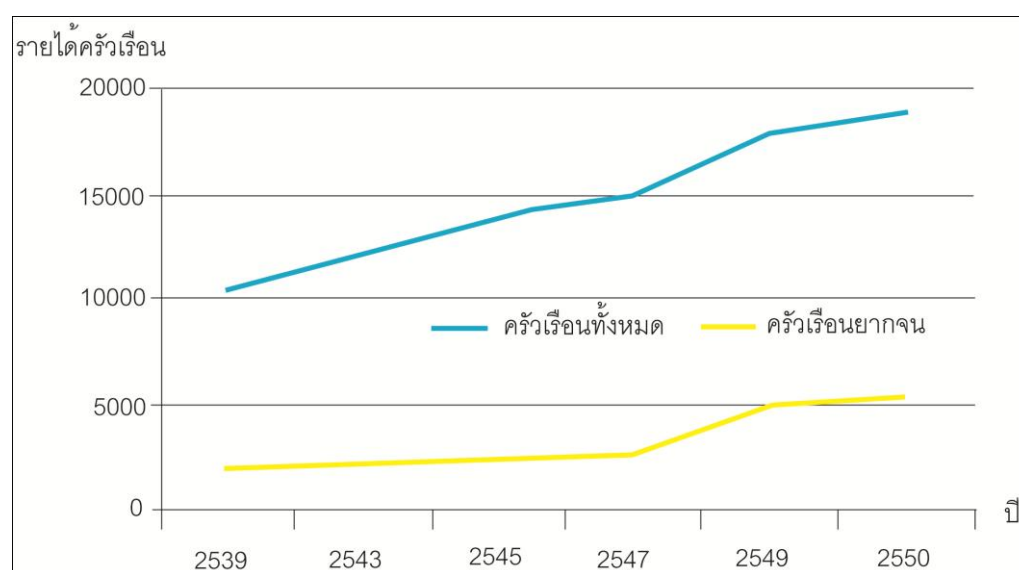
4) คนที่ไม่มีสิทธิหรือโอกาสที่จะได้รับบริการขั้นพื้นฐาน เช่น การศึกษา โอกาสในการประกอบอาชีพ บริการทางสาธารณสุข และบริการอื่น ๆ ทัดเทียมกับคนอื่น ๆ เช่น เป็นคนพิการ คนบ้า คนป่วยเรื้อรัง คนชรา เด็กกำพร้าที่ไม่มีญาติพี่น้องดูแล หรือมีญาติพี่น้องบ้างก็ยากจน เด็กเร่ร่อน ฯลฯ

ธนาคารโลก และนักเศรษฐศาสตร์ผู้สนับสนุนแนวทางการพัฒนาแบบพหุนิยมอุตสาหกรรม ตะวันตกเป็นผู้เผยแพร่กรอบการวัดความยากจนของประเทศในแง่รายได้ต่อหัว และวัดความยากจนของคนในแง่การมีรายได้มาซื้อสินค้าและบริการพอยังชีพหรือไม่ ประเทศที่มีรายได้ต่อหัวโดยเฉลี่ยต่ำกว่าประเทศอื่นถือว่าเป็นประเทศยากจน คนที่มีรายได้ต่ำกว่าระดับรายได้ในการยังชีพ ถือว่าเป็นคนยากจน เช่น ใช้ตัวเลขว่า ปี 2542 ประเทศไทยมีคนจน คือ คนที่รายได้ต่ำกว่า 886 บาทต่อเดือนอยู่ 9.9 ล้านคน หรือ 15.9% ของคนทั้งประเทศ

การวัดความยากจนแบบใช้เส้นวัดความยากจนเป็นตัวกำหนด คือดูว่าใครมีรายได้เฉลี่ยพอซื้ออาหารและปัจจัยที่จำเป็นพอยังชีพได้ มีข้อจำกัดทั้งในทางเทคนิคและในทางกรอบความคิดอุดมการณ์ คือ ถ้าเราเลือก ให้ค่าจำกัดความ หรือมองความยากจนเฉพาะในแง่รายได้ล้วน ๆ ก็จะนำไปสู่ข้อสรุปว่า ทางแก้ไขความยากจน คือ ต้องทำให้คนจนทำงาน หารายได้เพิ่ม ใครมีรายได้สูงเกินขีดหนึ่งก็ถือว่าพ้นความยากจน ซึ่งเป็นข้อสรุปที่ไม่ถูกทั้งหมด

จากข้อมูลสำรวจภาวะเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือน สำนักงานสถิติแห่งชาติ พบว่า รายได้ครัวเรือนโดยรวมมีแนวโน้มที่สูงขึ้น ในปี 2550 ครัวเรือนทั่วไปมีรายได้เฉลี่ยต่อครัวเรือน 19,000 บาทต่อเดือน และรายได้เฉลี่ยของครัวเรือนยากจนเพิ่มขึ้นเป็น 5,100 บาทต่อเดือน ดังแผนภูมิที่ 2-1

แผนภูมิที่ 2-1 แสดงรายได้ครัวเรือนทั้งหมด และรายได้ครัวเรือนยากจน



ที่มา: อานันท์ชนก สกนธวัฒน์, 2555

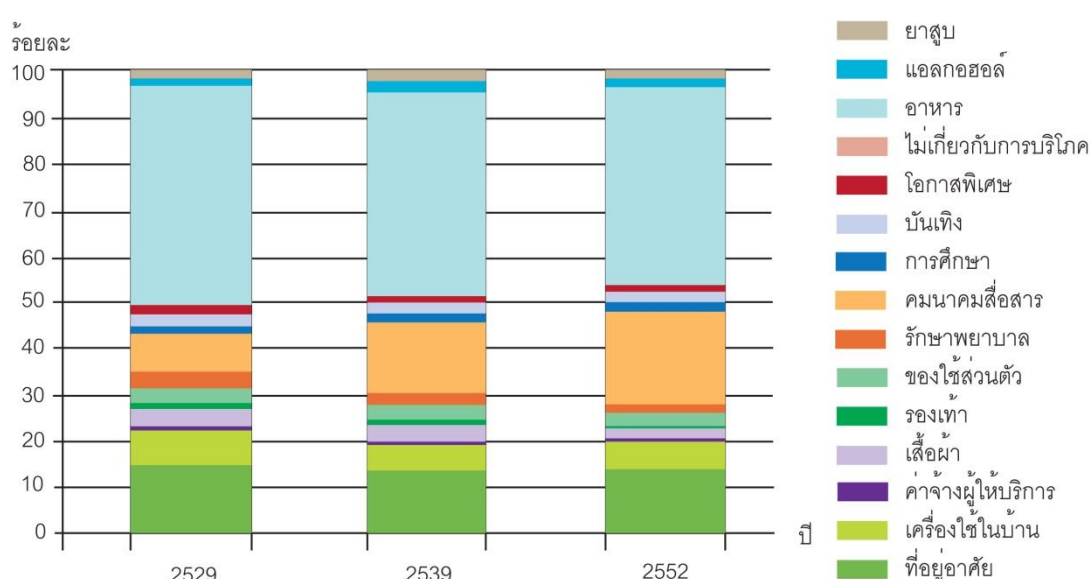
ความแตกต่างของรายได้ครัวเรือนยากจนในปี 2550 พบว่า กรุงเทพมหานครมีรายได้เฉลี่ยต่อครัวเรือนสูงกว่ารายได้เฉลี่ยต่อครัวเรือนทั้งประเทศประมาณสองเท่า ดังตารางที่ 2-1 ซึ่งชี้ให้เห็นว่าความยากจนของแต่ละพื้นที่นั้นไม่เหมือนกัน แต่ละพื้นที่ก็มีรายจ่ายหรือภาระหน้าที่แตกต่างกันไป เมื่อมีรายได้เพิ่มขึ้น ทำให้สามารถมีค่าใช้จ่ายในด้านอื่น ๆ นอกเหนือจากด้านอาหารเพิ่มขึ้น ดังตารางที่ 2-2 พบว่า ในช่วง 20 ปีที่ผ่านมา ประชาชนมีรายจ่ายด้านคมนาคมสื่อสารเพิ่มขึ้นมากที่สุด จากปี 2529 ถึงปี 2552 เพิ่มขึ้นถึง 11.9 เท่า แสดงว่าประชาชนมีค่าใช้จ่ายเพื่อการเดินทางมากขึ้น

ตารางที่ 2-1 รายได้ครัวเรือนยากจน รายภาค

ภูมิภาค	รายได้เฉลี่ยต่อเดือน (บาท)		การเจริญเติบโต (%)
	ปี 2549	ปี 2550	
อีสาน	4,702	5,165	9.85
เหนือ	4,115	4,611	12.07
ใต้	5,409	5,841	7.98
กลาง	5,296	5,339	0.82
กรุงเทพมหานคร	6,465	10,106	56.32
รวม	4,671	5,143	10.10

ที่มา: อานันท์ชนก สกนธวัฒน์, 2555

แผนภูมิที่ 2-2 เปรียบเทียบสัดส่วนรายจ่ายประเภทต่าง ๆ ของครัวเรือน



ที่มา: ข้อมูลสำรวจภาวะเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือน สำนักงานสถิติแห่งชาติ

จากข้อมูลค่าใช้จ่ายครัวเรือนของประชาชนได้แบ่งประเภทของค่าใช้จ่ายไว้ โดยค่าใช้จ่ายด้านคมนาคมสื่อสารมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นสูงสุด แสดงให้เห็นว่าค่าใช้จ่ายด้านคมนาคมสื่อสารเป็นประเภทค่าใช้จ่ายสำคัญในชีวิตประจำวัน จากการศึกษาของ ศักดิ์สิทธิ์ เฉลิมวงศ์ (2554) โดยการเปรียบเทียบสัดส่วนค่าใช้จ่ายด้านการเดินทางและรายได้ครัวเรือน พบว่า กลุ่มครัวเรือนที่มีรายได้ต่ำสุด 10% มีสัดส่วนค่าใช้จ่ายด้านการเดินทางต่อรายได้สูงที่สุดถึง 0.175 สูงกว่ากลุ่มรายได้อื่น ๆ ซึ่งกลุ่มที่มีรายได้อยู่ในกลุ่ม 1-5 นั้นเป็นกลุ่มคนยากจน โดยต้องใช้จ่ายค่าเดินทางไปกับการเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะที่มีคุณภาพการให้บริการต่ำกว่าการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล

ตารางที่ 2-2 สัดส่วนระหว่างค่าใช้จ่ายด้านการเดินทางและรายได้ครัวเรือนประเทศไทย พ.ศ. 2552

กลุ่มรายได้	ค่าเฉลี่ยรายได้ต่อเดือนต่อคน	สัดส่วนระหว่างรายจ่ายด้านการเดินทางและรายได้
1	1,908	0.175
2	3,074	0.098
3	4,128	0.102
4	5,204	0.108
5	6,229	0.116
6	7,209	0.125
7	8,696	0.145
8	11,010	0.156
9	14,443	0.165
10	29,580	0.145

ที่มา: ศักดิ์สิทธิ์ เฉลิมวงศ์, 2554

สำหรับงานวิจัยนี้เลือกไม่ใช้เส้นวัดความยากจน เพราะข้อมูลที่มีนั้นไม่สามารถระบุพื้นที่ของชุมชนที่คนจนนั้นอาศัยอยู่ แต่จะใช้การเปรียบเทียบรายได้ครัวเรือนและค่าใช้จ่ายครัวเรือนของคนจนเมืองกับคนทั่วไป โดยมุ่งประเด็นที่ค่าใช้จ่ายในการเดินทางสำหรับคนจนเมือง

คนจนเมืองหรือผู้มีรายได้น้อยที่อาศัยอยู่ในเมืองนั้น สมสุข บุญญะบัญชา (2554) ได้อธิบายถึงรูปแบบที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อยในเมืองไว้ 6 รูปแบบ แต่รูปแบบที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยมี 4 รูปแบบ ดังนี้

1) ชุมชนแออัด

เป็นรูปแบบชุมชนที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อยที่อาศัยในที่ดินของผู้อื่นซึ่งเจ้าของที่อาจเป็นเอกชนหรือหน่วยงานภาครัฐ วัด รวมทั้งที่ดินสาธารณะสถานการณ์การอยู่อาศัยอาจมีทั้งการเช่าที่ดินสร้างบ้านเอง มีการจ่ายค่าเช่าที่ดินอย่างต่อเนื่อง หรือไม่มีการเช่าชัดเจน ชุมชนแออัดในพื้นที่กลางเมืองหลาย ๆ แห่งอาจมีจำนวนผู้เช่าห้องในรูปแบบต่าง ๆ รวมกันสูงถึงร้อยละ 60 หรือ ร้อยละ 70 ของผู้อยู่อาศัยทั้งหมดทีเดียว ดังนั้นชุมชนแออัดจึงเป็นที่อยู่อาศัยที่รองรับคนจน และคนมีรายได้น้อยในเมืองต่าง ๆ ขนาดใหญ่ที่สุด ถึงแม้ว่าชุมชนแออัดจะมีความไม่มั่นคงในการอยู่อาศัย ความแออัดหนาแน่น ทрудโทรม และมีสภาพแวดล้อมไม่ดี แต่ก็มีระบบที่ร่วมมือช่วยเหลือหรือรวมตัวกันอยู่มากบ้างน้อยบ้าง หลาย ๆ แห่งมีการรวมการชุมชนเพื่อช่วยกันดูแลแก้ไขปัญหา และพัฒนาเรื่องต่าง ๆ ร่วมกัน

ตัวเลขสำรวจชุมชนแออัดและชุมชนผู้มีรายได้น้อยโดยสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชนสำรวจร่วมกับเครือข่ายชุมชนและองค์กรท้องถิ่นในปี 2551 พบว่ามีชุมชนผู้มีรายได้น้อยโดยรวมในเมืองต่าง ๆ ทั้งขนาดเล็กและใหญ่ รวมกัน ประมาณ 2.4 ล้านครัวเรือน หรือประมาณ 9.4 ล้านคน หรือประมาณ หนึ่งในสามของประชากรเมืองในจำนวนผู้อยู่อาศัยในชุมชนผู้มีรายได้น้อยเหล่านี้ พบว่า มีผู้ที่เป็นคนจนและเดือดร้อนที่อยู่อาศัย เช่นเป็นผู้อาศัยชั่วคราว ไม่มีหลักประกัน เป็นผู้อาศัย หรือมีปัญหาไล่ที่ ขาดระบบสาธารณูปโภคพื้นฐาน รวมประมาณ 3 ล้านคน หรือ 7.5 แสนครัวเรือน คิดเป็นประมาณร้อยละ 11.5 ของคนในเมือง

2) ชุมชนบุกเบิกขนาดเล็ก

เป็นชุมชนแออัดที่เป็นรูปแบบกระจัดกระจายขนาดเล็ก ๆ หลบซ่อนอยู่ตามพื้นที่ ซอก หรือด้านหลังอาคาร หรือตามริมคูคลองขนาดเล็ก อาจมีลักษณะบุกเบิก หรือบุกรุก หรืออยู่ในพื้นที่โดยไม่มี การเช่า หรือการยอมรับจากเจ้าของที่ดิน ถือเป็นกลุ่มคนยากจนที่สุดที่เข้าเมือง มีขนาดต่ำกว่า 10

ครอบครัว กระจายในพื้นที่ว่างที่หาได้ เป็นชุมชนที่มักมีปัญหาด้านต่าง ๆ มากที่สุด สภาพที่อยู่อาศัยขนาดเล็ก ทวดโทรม หรืออาจมีลักษณะชั่วคราว มักไม่มีระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานเช่น น้ำ ไฟ หรืออาจขอซื้อหรือต่อจากข้างบ้านโดยต้องเสียค่าใช้จ่ายสูงกว่าปกติ มักไม่มีทะเบียนบ้านถูกต้อง เป็นต้น

3) ห้องเช่า/บ้านเช่าราคาถูก

เป็นกลุ่มที่อยู่อาศัยผู้มีรายได้น้อยที่มีความหลากหลายขนาดใหญ่ ที่มาทดแทนรูปแบบชุมชนแออัดที่อาจลดจำนวนลงเรื่อย ๆ ห้องเช่าราคาถูกอันที่จริงมีตั้งแต่ห้องเช่าในชุมชนแออัดเดิม ห้องเช่าราคาถูกรูปแบบและราคาต่าง ๆ นอกชุมชนอีกเป็นอันมาก เป็นรูปแบบที่ผู้เป็นเจ้าของเป็นเจ้าของที่อยู่อาศัยทั้งหมด และผู้อยู่อาศัยเป็นเพียงผู้เช่าชั่วคราว ส่วนใหญ่มักอยู่ในที่ดินของเอกชน ห้องสำหรับผู้มีรายได้น้อยอาจเป็นห้องเช่ากระจัดกระจายขนาดเล็ก ๆ เช่นเป็นประเภทห้องแถวไม้เล็ก ๆ 10-20 ห้อง หรือเป็นห้องแถวเช่าขนาดใหญ่ 50-60 ห้อง หรือเป็นตึกแบ่งเช่าในบ้านห้องแถวเดิม หรือตึกเก่า หรือเป็นอาคารสร้างขึ้นมาเพื่อเป็นห้องเช่าราคาถูกขนาดเล็ก ประมาณ 12-15 ตารางเมตรต่อห้อง หลากหลายขนาด ราคาเช่าอาจแตกต่างกันตามขนาดและที่ตั้ง แต่มักอยู่ระหว่างช่วง 2,000-3,000 บาท กลุ่มที่ราคาถูกกว่าอาจใช้ส้วม หรือบริเวณซักล้างรวม มิเตอร์น้ำไฟรวม ผู้อยู่อาศัยกลุ่มนี้แม้จะมีระบบสาธารณูปโภค และมีการจัดระเบียบเชิงกายภาพอยู่ตามสมควร แต่เนื่องจากการอยู่อาศัยชั่วคราว มีการเปลี่ยนแปลงมาก และมีลักษณะค่อนข้างปัจเจก ต่างคนต่างอยู่ จึงมักไม่มีการรวมตัวเป็นชุมชนผู้อยู่อาศัยกลุ่มนี้มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น และมีความแตกต่างหลากหลายในรูปแบบและที่ตั้งอย่างยิ่ง โดยเฉพาะสำหรับกลุ่มผู้มีรายได้น้อยยังไม่สามารถมีข้อมูลจากการสำรวจที่ทั่วถึงและเป็นปัจจุบัน

4) ผู้อยู่อาศัยในที่อยู่อาศัยชานเมืองหรือชนบท

เป็นกลุ่มที่อยู่อาศัยที่มักไม่ได้รับการพัฒนาที่เท่าเทียมเมื่อเทียบกับเมืองในด้านต่าง ๆ หรือเป็นชุมชนชนบท หรือชุมชนดั้งเดิมที่เกิดขึ้นมานาน ซึ่งมักขาดสาธารณูปโภคและบริการที่ทั่วถึง เมื่อเมืองขยายตัวไปถึงชุมชนเหล่านี้กลายเป็นชุมชนที่มักเป็นผู้ที่ต้องรับผลจากการพัฒนาเมืองที่ถูกกำหนดจากหน่วยงานส่วนกลางต่าง ๆ โดยไม่มีโอกาสมีส่วนร่วมอย่างเพียงพอ หากปัญหาสิทธิการอยู่อาศัยไม่ชัดเจน ก็จะทำให้การแก้ปัญหาใหม่ ๆ ที่เกิดขึ้น ไม่สามารถทำได้ ปัญหาการถูกกำหนดโซน

การพัฒนา หรือเป็นเป้าหมายการพัฒนาโดยที่ผู้อยู่อาศัยในชุมชนเหล่านี้ไม่มีโอกาสได้รับรู้ บางแห่งมีปัญหาเอกสารสิทธิ์ทับซ้อนจากหน่วยงานอย่างยืดเยื้อทำให้การอยู่อาศัยและการทำมาหากินหยุดชะงัก นอกจากนี้ปัญหาการเก็งกำไรที่ดิน ส่งผลให้ที่ดินในพื้นที่ไม่ได้เป็นของคนในท้องถิ่นอีกต่อไป และราคาที่ดินที่เปลี่ยนไปเนื่องจากที่ดินกลายเป็นสินค้าสำคัญที่ถูกซื้อถักตุน ทำให้ต้นทุนของการอยู่อาศัยและการพัฒนาในชานเมืองหรือชนบทมีราคาสูงขึ้นขณะที่รายได้ไม่สูงขึ้น นอกจากนี้ชุมชนชานเมืองหรือชนบทยังมักจะต้องเป็นหน้าด่านที่จะต้องเผชิญกับปัญหาภัยพิบัติต่าง ๆ

ในส่วนของอาชีพของคนจนเมือง จากข้อมูลของสำนักงานสถิติแห่งชาติ ได้ทำการสำรวจลักษณะทางประชากรและสังคมของชุมชนผู้มีรายได้น้อยในเมือง พ.ศ.2549 ในกรุงเทพมหานคร พบว่า อาชีพของประชากรในชุมชนฯ 5 อันดับแรก คือ พนักงานบริษัท ค้าขาย ลูกจ้างรายวัน รับจ้างทั่วไป และอันดับสุดท้ายคือ ขับรถ/รถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง

โดยการวิจัยนี้ได้ให้กรอบความคิดของคนจนเมืองไว้คือ ผู้มีรายได้น้อยที่อาศัยอยู่ในชุมชนเมือง ทั้งชุมชนแออัด และห้องเช่า/บ้านเช่าราคาถูก เพราะเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยที่สามารถระบุตำแหน่งพื้นที่ได้ และมีการรวมกลุ่มเป็นชุมชนชัดเจน

2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการเกิดการเดินทางและการเลือกการเดินทางของบุคคล

ในการศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมการเดินทางของคนจนเมือง มีแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการเกิดการเดินทางและการเลือกการเดินทางของบุคคล ดังนี้

2.2.1 การเกิดการเดินทาง

รัชชชัย เหล่าศิริหงษ์ทอง (2533) ได้อธิบายเกี่ยวกับการเดินทางไว้ว่า การเดินทางหมายถึง การเคลื่อนที่จากจุดหนึ่งซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของการเดินทางไปยังอีกจุดหนึ่งซึ่งเป็นจุดหมายปลายทางด้วยวัตถุประสงค์ใดวัตถุประสงค์หนึ่ง ซึ่งลักษณะการเดินทางในเมืองนี้ Northam (1979) ได้อธิบายว่าเกิดจากพฤติกรรมทางพื้นที่ใน 3 ลักษณะ คือ

1) การพึ่งพาซึ่งกันและกัน (Complementarity) หมายถึง การแบ่งพื้นที่ของการบริโภคและการผลิตโดยอาศัยการคมนาคมเป็นตัวเชื่อมผู้บริโภค คือ ประชากรของเมือง มีจุดเริ่มต้นของการเดินทางและจุดหมายปลายทางเพื่อซื้อสิ่งของที่ตนต้องการ แหล่งทั้งสองแยกจากกันโดยระยะทาง ยิ่งมีระยะทางห่างกันมากเท่าใด การติดต่อก็จะมีน้อยลงตาม ภายใต้สถานการณ์เช่นนี้ ระยะทางจะเป็นตัวเสียดทาน (Friction of Distance) ทำให้การติดต่อลดน้อยลง รวมถึงตัวแปรอื่น ๆ เช่น อายุ เพศ อาชีพ จุดหมายของการเดินทาง และรายได้ของผู้เดินทางด้วย

2) การขนถ่ายย้ายแหล่ง (Transferability) หมายถึง ความสามารถของผู้ที่จะเดินทางไปโดยพาหนะสำหรับเคลื่อนที่มีตัวแปรในด้านราคาค่าขนส่งซึ่งต้องพิจารณาว่าการขนถ่ายจะคุ้มค่าทุนที่ต้องจ่ายไปหรือไม่

3) โอกาสแทรกซ้อน (Intervening Opportunities) หมายถึง แรงดึงดูดของการเดินทาง โอกาสในการเลือกโดยพิจารณาจากความใกล้ไกล ความสะดวก ราคา และเส้นทาง ที่มีความได้เปรียบเสียเปรียบในการเลือกใช้ เป็นต้น

นอกจากตัวแปรที่ก่อให้เกิดการเดินทางแล้ว ลักษณะการเดินทางยังเกิดจากการตัดสินใจของผู้เดินทางด้วยว่าจะเดินทางหรือไม่ ไปไหน เส้นทางใด รูปแบบอย่างไร โดยการตัดสินใจจะเป็นไปอย่างมีเหตุผลและคำนึงถึงประโยชน์สูงสุด โดยการศึกษาใช้ทฤษฎีพฤติกรรมการตัดสินใจของผู้เดินทาง กล่าวคือ การตัดสินใจว่าจะเดินทางหรือไม่เดินทางไปไหน ไปด้วยรูปแบบอะไร และจะไปเส้นทางใด ผู้เดินทางจะตัดสินใจเลือกทางเลือกที่ได้ประโยชน์สูงสุด โดยพิจารณาจาก 2 องค์ประกอบหลัก คือ

1) Observed or Representative Utility คือ ค่าของตัวแปรที่ได้จากการสำรวจหรือรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และบ่งบอกออกมาเป็นมูลค่าได้ เช่น ระยะทาง เวลาที่ใช้ในการเดินทาง รายได้ ค่าโดยสาร เป็นต้น

2) Random Utility เป็นตัวแปรที่หาค่าโดยตรงไม่ได้ แต่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจในการเลือกทางเลือกนั้น เช่น ความสะดวกสบาย ความปลอดภัย ภูมิอากาศ เป็นต้น

นอกจากนั้น ยังมีผู้ศึกษาเกี่ยวกับลักษณะการเดินทางในเมืองที่แสดงถึงความสัมพันธ์ระหว่างแหล่งที่พักอาศัยกับแหล่งที่ทำงานไว้ เช่น Muth (1969) กล่าวว่า ความแตกต่างในการเลือกที่

อยู่อาศัยของผู้มีรายได้ต่างกัน โดยประชากรที่มีรายได้สูงจะเลือกอยู่ในเขตชานเมืองที่มีความหนาแน่นต่ำ เนื่องจากต้องการบริเวณที่ไม่แออัด ขณะที่ประชากรที่มีรายได้ต่ำจะอยู่ใกล้ศูนย์กลางเมืองเพื่อความสะดวกและประหยัดในการเดินทางสู่แหล่งงานและการบริการอื่น ๆ

ในขณะที่ ประจักษ์ ศกุนตะลักษณะ (2529) กล่าวว่า การเปลี่ยนแปลงลักษณะการใช้ที่ดิน ขนาดประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ และฐานอุตสาหกรรม จะมีอิทธิพลอย่างยิ่งต่ออุปสงค์ของการขนส่งในอนาคต ความสัมพันธ์ของการขนส่งและรูปแบบการใช้ที่ดิน โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ภายในเขตเมือง ในการศึกษาการเกิดการเดินทางมีตัวแปรที่สัมพันธ์กัน เช่น รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน รวมถึงตำแหน่งที่ตั้ง ความหนาแน่น ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของประชากร ชนิดและขอบเขตของความสะดวกในระบบการคมนาคมขนส่ง

จากการศึกษาของทีกล่าวมาข้างต้น พบว่าความแตกต่างของการเกิดการเดินทางจะเกิดขึ้นต่อเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินที่สัมพันธ์กับรายได้ ลักษณะงาน และที่อยู่อาศัย

2.2.2 วัตถุประสงค์ของการเดินทาง

Wheeler (1972, อ้างถึงใน ชินินทร์ เขียวสนั่น 2549: 5) กล่าวว่า องค์ประกอบสำคัญที่ทำให้เกิดการเดินทาง คือ วัตถุประสงค์ของการเดินทาง คือ วัตถุประสงค์เดียว และหลายวัตถุประสงค์ และจากการศึกษาถึงวัตถุประสงค์ของการเดินทางกับการเชื่อมต่อของกิจกรรมในเมือง พบว่า การเดินทางแบบจุดประสงค์เดียว มักเกิดจากรูปแบบที่ตั้งของกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่กระจุกกระจาย ส่วนการเดินทางแบบหลายจุดประสงค์พบในย่านที่รวมกิจกรรมทางเศรษฐกิจหลายอย่างเข้าด้วยกัน เช่น ศูนย์การค้าในย่านกลางเมือง หรือย่านศูนย์การค้าย่อยในเขตชานเมือง

ดังนั้น หากแบ่งการเดินทางออกเป็นกลุ่มใหญ่ ๆ สามารถจัดเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มที่มีการเดินทางโดยมีจุดเริ่มต้น หรือจุดปลายทางที่บ้าน (Home Based) และกลุ่มที่การเดินทางนั้นมีจุดเริ่มต้น หรือจุดปลายทางนอกเหนือจากที่พัก (Non Home Based) โดยการเดินทางที่จุดเริ่มต้นที่บ้านได้แยกย่อยการเดินทางออกเป็นตามวัตถุประสงค์ของการเดินทาง ดังนี้ (Mayer et al, 1966: 21 อ้างถึงใน บุญงาม เขียมสุภาวัฒน์, 2542: 8-9)

1) การเดินทางไปทำงาน เป็นการเดินทางไปยังสถานที่ที่ผู้นั้นทำงานอยู่ เช่น โรงงาน ร้านค้า และสำนักงาน

2) การเดินทางเพื่อซื้อสินค้า การเดินทางเพื่อไปยังสถานที่ค้าปลีกสินค้า โดยไม่คำนึงถึงขนาด หรือประเภทการซื้อ การเดินทางไปยังร้านค้าเพื่อเดินดูสินค้าก็เป็นการเดินทางเพื่อซื้อสินค้า แม้จะไม่ซื้อสินค้าก็ตาม

3) การเดินทางเพื่อพักผ่อน การเดินทางทางวัฒนธรรมเพื่อพักผ่อน หรือให้ความบันเทิง เช่น โบสถ์ การประชุมประชาชน คอนเสิร์ต ไปเล่นกีฬา หรือการเดินทางเพื่อกิจกรรมทางสังคม เช่น ไปงานเลี้ยง ไปเยี่ยมเพื่อน

4) การเดินทางเพื่อธุรกิจ การเดินทางเป็นสาเหตุมาจากการติดต่อกันในการทำงาน ในวันปกติจุดต้นทางของการเดินทางคือ สถานที่ทำงาน

5) การเดินทางไปโรงเรียน การเดินทางโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการศึกษา

วัตถุประสงค์ของการเดินทางที่กล่าวมาข้างต้นเป็นวัตถุประสงค์ประเภทต่าง ๆ ของการเดินทาง Warnes (1972) ได้อธิบายเกี่ยวกับวัตถุประสงค์ของการเดินทางประเภทการเดินทางไปทำงานเพื่อให้เกิดความเข้าใจเกี่ยวกับรูปแบบการเดินทางไปทำงานดังนี้

รูปแบบการเปลี่ยนแปลงของการเดินทางไปทำงาน ซึ่งแสดงให้เห็นถึงรูปแบบการเดินทางที่เกิดจากตำแหน่งที่ตั้งของที่พักอาศัยและสถานที่ทำงาน โดยที่สถานที่ทำงานมีความสัมพันธ์กับประเภทของงานและเทคโนโลยีที่ใช้ด้วย

ผลจากค่าตอบแทนและลักษณะของงานซึ่งมีผลต่อการเลือกที่พักอาศัยและยังขึ้นอยู่กับ การเลือกที่พักอาศัยของสมาชิกในบ้าน โดยปัจจัยหนึ่งคือ ราคา สิ่งที่ทำให้เกิดความเข้าใจเรื่องการเดินทางไปทำงานยิ่งขึ้น คือ ตลาดแรงงาน ที่กระจายตัวไปตามชนิดและที่ตั้งของแหล่งงานเช่นเดียวกับ ตลาดที่พักอาศัยที่ขึ้นอยู่กับความเหมาะสมที่จะเป็นที่อยู่อาศัย ดังนั้นรูปแบบการเดินทางจึงมีผลจากที่ตั้งของแหล่งงานและที่ตั้งของที่พักอาศัย

2.2.3 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง

- 1) ลักษณะของคน que เดินทาง หมายถึง สภาพทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้เดินทาง โดยตัวแปรที่เกี่ยวข้องได้แก่ รายได้ ขนาดและโครงสร้างของครัวเรือน ประเภทของงาน และสถานที่ตั้งของแหล่งงาน โดยรายได้จะเป็นตัวกำหนดการเลือกรูปแบบ ส่วนความหนาแน่นของที่พักอาศัย พบว่าพื้นที่ที่มีความหนาแน่นน้อย ผู้อยู่อาศัยมีแนวโน้มที่จะมีรายได้สูง ทำให้มีระดับความต้องการใช้ระบบขนส่งน้อยกว่าพื้นที่ที่มีความหนาแน่นสูง ซึ่งเป็นผู้อยู่อาศัยมีรายได้ไม่สูง
- 2) ลักษณะของการเดินทาง ได้แก่ วัตถุประสงค์ในการเดินทาง และระยะทาง ซึ่งมีผลต่ออัตราของเวลาในการเดินทางและการเลือกรูปแบบการเดินทาง ส่วนวัตถุประสงค์การเดินทาง พบว่าการเดินทางที่มีจุดต้นทางที่บ้านจะใช้การเดินทางด้วยรถยนต์สาธารณะมากกว่าการเดินทางที่ไม่มีจุดเริ่มต้นที่บ้าน ขณะที่การเดินทางจากบ้านไปโรงเรียนและที่ทำงานมีอัตราการใช้รถสาธารณะสูงกว่าการเดินทางเพื่อไปซื้อของ
- 3) ลักษณะของระบบขนส่ง ซึ่งมีผลต่อเวลาในการเดินทาง ค่าใช้จ่าย การเข้าถึง และความสะดวกสบาย ในการศึกษาเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายและเวลาในการเดินทางระหว่างระบบขนส่งสาธารณะและรถยนต์ พบว่า การลดระยะเวลาในการเดินทางมีผลต่อจำนวนผู้มาใช้บริการมากกว่า อัตราการลดอัตราค่าโดยสาร สำหรับปัจจัยด้านความสะดวกสบาย ได้แก่ การมีที่นั่งและติดตั้งเครื่องปรับอากาศมีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางเช่นกัน

Bruton (1935) ได้อธิบายถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางในข้างต้น ซึ่งทั้งสามปัจจัยนั้นเป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กันโดยลักษณะของคน que เดินทางมีผลต่อการเปลี่ยนปัจจัยของลักษณะของการเดินทางและลักษณะของระบบขนส่ง เพราะเป็นตัวแปรต้นเริ่มตัดสินใจเลือกที่จะกำหนดเลือกว่าเดินทางไปไหน เดินทางอย่างไร

2.3 แนวคิดเกี่ยวกับระบบขนส่งภายในเมือง

ระบบขนส่งภายในเมือง มีหลายแบบ แต่ละแบบจะกลายเป็นระบบโครงการของตนเอง คือ ประกอบด้วยเส้นทาง สถานีต้นทางและปลายทาง บางระบบอาจเป็นบางส่วนของเมือง หรืออาจบริการได้ทั่วทั้งเมือง ระบบขนส่งหนึ่งอาจช่วยเสริมอีกระบบหนึ่ง ในขณะที่บางเมืองอาจมีสองระบบที่แข่งขันกัน โดยทั่ว ๆ ไป ตามเมืองต่าง ๆ จะจัดระบบขนส่งให้สอดคล้องเกื้อหนุนกัน (ฉัตรชัย พงษ์ประยูร, 2527: 143)

ในเมืองใหญ่มีระบบการขนส่งหลายแบบ ข้อแตกต่างระหว่างระบบการขนส่งอาจขึ้นอยู่กับความเป็นเจ้าของ การจัดการบริการ หรือวิธีการขนส่ง รูปแบบการขนส่งมี 2 รูปแบบ คือ

- 1) การขนส่งแบบเดี่ยว ได้แก่ รถยนต์ส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์ รถตุ๊กตุ๊ก เป็นต้น
- 2) การขนส่งแบบกลุ่ม ได้แก่ รถประจำทาง รถสองแถว เรือข้ามฟาก รถไฟ เป็นต้น

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษารูปแบบการเดินทางของคนจนเมืองได้มีผู้ศึกษาในลักษณะที่คล้ายคลึงกันดังนี้

รัชนี ถิรจิตโต (2534) ศึกษาเกี่ยวกับ รูปแบบการเดินทางของผู้ใช้แรงงานในโรงงานอุตสาหกรรม ในเขตสุขาภิบาลพระประแดง เป็นการศึกษาเพื่อวิเคราะห์ถึงรูปแบบการเดินทางประจำวันของผู้ใช้แรงงาน และเปรียบเทียบรูปแบบและความแตกต่างของระยะทางที่ใช้ในการเดินทางแต่ละประเภท คือ การเดินทางไปทำงาน การเดินทางไปซื้อสินค้า การเดินทางไปพักผ่อน รวมทั้งการศึกษาคำสัมพันธ์ขององค์ประกอบทางด้านประชากร เศรษฐกิจ และสังคม พบว่าการเดินทางไปซื้อของมีระยะทางสั้นที่สุด ส่วนปัจจัยทางสังคมไม่มีความสัมพันธ์กับการเดินทาง เนื่องจากการเดินทางไม่มีความคล่องตัว และราคาถูก นอกจากนี้ ยังพบว่า การเดินทางในระยะทางที่ไกลมีจำนวนคนเดินทางลดลง

วรารุณี วัจนะรัตน์ (2543) ศึกษาเกี่ยวกับ รูปแบบการเดินทางของผู้โดยสารทางเรือขนส่งมวลชนในคลองแสนแสบ จากการศึกษาพบว่า ผู้โดยสารส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อไปทำงาน เพื่อกลับบ้าน และไปสถานศึกษา โดยใช้เรือเดินทางทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับ เหตุผลหลักที่ทำให้ผู้โดยสารตัดสินใจเลือกเดินทางโดยเรือ คือทำให้ถึงปลายทางเร็วกว่าการเดินทางโดยพาหนะอื่น

เหตุผลรองลงมา คือ ท่าเรืออยู่ใกล้จุดปลายทาง-ต้นทาง และสามารถเชื่อมต่อพาหนะทางบกได้ โดยสะดวก

สุกัญญา ชัยพงษ์ (2544) ศึกษาเกี่ยวกับ รูปแบบการเดินทางของประชากรกลางวันเข้าสู่พื้นที่ใจกลางกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษาเขตสาทร พบว่า ประชากรที่เข้ามาทำกิจกรรมโดยมีจุดหมายปลายทาง การเดินทางประเภทแหล่งงาน สถานศึกษา และย่านการค้าและบริการ ส่วนใหญ่เดินทางมาทำงานโดยใช้รถยนต์ส่วนตัว เนื่องจากไม่สามารถเลือกจุดหมายปลายทางในการเดินทางได้จึงจำเป็นต้องเลือกใช้รถยนต์ส่วนตัวเข้ามาในพื้นที่เขตสาทร

จากงานวิจัยที่กล่าวมาข้างต้นพบว่า พฤติกรรมของการเดินทางในแต่ละพื้นที่นั้นจะแตกต่างกัน ทั้งอาชีพ รายได้ แหล่งที่อยู่อาศัย แหล่งงาน ข้อจำกัดของตัวเลือกในระบบคมนาคมขนส่ง จึงทำให้การกำหนดกลุ่มประชากรตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ จึงกระจายไปตามชุมชนที่มีความแตกต่างกันทั้งที่ตั้งของชุมชน และรูปแบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่

2.4 แนวคิดเกี่ยวกับการเดินทางของคนจนเมือง

จากแนวคิดด้านการเดินทางของคนจนเมือง พบว่ายังไม่ค่อยมีการทำวิจัยเกี่ยวกับเรื่องนี้มากนัก ที่เกี่ยวข้องจะเป็นเพียงบางประเด็น จากงานวิจัยของ สรสิทธิ์ เลิศจรสุข (2553) ศึกษาเกี่ยวกับ ความมั่นคงทางเศรษฐกิจจะดับครัวเรือนหลังการรื้อย้ายชุมชนแออัด กรณีศึกษา ชุมชนสร้างสรรค์พัฒนา 7-12 กรุงเทพมหานคร พบว่า อัตราส่วนค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้นหลังจากพัฒนาเป็นบ้านมั่นคงแล้ว คือ ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และค่าใช้จ่ายสำหรับที่พักอาศัย เนื่องจากครัวเรือนจะต้องเสียค่าเดินทางไปทำงานที่สูงขึ้นจากการใช้รถจักรยานยนต์ส่วนตัว และการใช้บริการรถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง ส่วนค่าที่อยู่อาศัยที่เพิ่มขึ้นจากเดิมที่ไม่มีภาระค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ ส่งผลต่อการค้างชำระค่าโครงการ จากงานวิจัยที่กล่าวมา พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อภาระค่าใช้จ่ายในครัวเรือนของคนจนเมืองคือ การพัฒนารูปแบบที่อยู่อาศัย จึงใช้ปัจจัยนี้เป็นหนึ่งในการคัดเลือกชุมชนกรณีศึกษา

2.5 นโยบายเกี่ยวกับการเดินทางของคนจนเมือง

มาตรการลดภาระค่าครองชีพของประชาชนด้านการเดินทาง โดยภาครัฐเพื่อแก้ไขปัญหาด้านราคาน้ำมันเชื้อเพลิงและยกระดับคุณภาพชีวิตระบบขนส่ง มีดังนี้

1) โครงการรถเมล์ฟรีเพื่อประชาชนองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) จัดรถโดยสารธรรมดาให้บริการประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลจำนวน 800 คัน รัฐบาลจ่ายชดเชยให้ คันละ 8,000 บาทต่อวัน หรือเดือนละ 192 ล้านบาทจาก 1,600 คัน ใน 73 เส้นทาง ปัจจุบันมีผู้โดยสารใช้บริการเฉลี่ยวันละ 379,642 คน เพื่อให้บริการในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย การให้บริการรถเมล์ฟรีจะวิ่ง สลับกับรถเมล์ที่เก็บเงิน โดยจะมีการติดป้ายบอกไว้ให้ประชาชนทราบ

การที่กำหนดมาตรการให้รถเมล์ฟรีวิ่งสลับกับรถเมล์ที่เก็บเงินเป็นมาตรการที่สร้างความสับสนให้กับประชาชนในการตัดสินใจเลือกใช้บริการมากกว่าจะเป็นการลดภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เนื่องจากการที่สัดส่วนของรถเมล์ฟรีกับรถเมล์ทั้งระบบนั้น เป็นสัดส่วนที่น้อย เมื่อพิจารณาจากจำนวนรถเมล์ฟรีมี 800 คัน คิดเป็นสัดส่วนเพียงร้อยละ 15 ของรถเมล์รอนทั้งหมด และคิดเป็นเพียง ร้อยละ 10 ของรถเมล์ธรรมดาและปรับอากาศ

2) โครงการ “รัฐช่วยคนไทย ขึ้นรถไฟฟรี” การรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดบริการเดินรถไฟชั้น 3 เริงสังคม และรถเชิงพาณิชย์ จำนวน 172 ขบวน ให้บริการประชาชนโดยไม่ต้องเสียค่าโดยสาร โดยให้บริการในเส้นทางสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายใต้ ปัจจุบันมีผู้โดยสารใช้บริการเฉลี่ยวันละ 88,060 คน

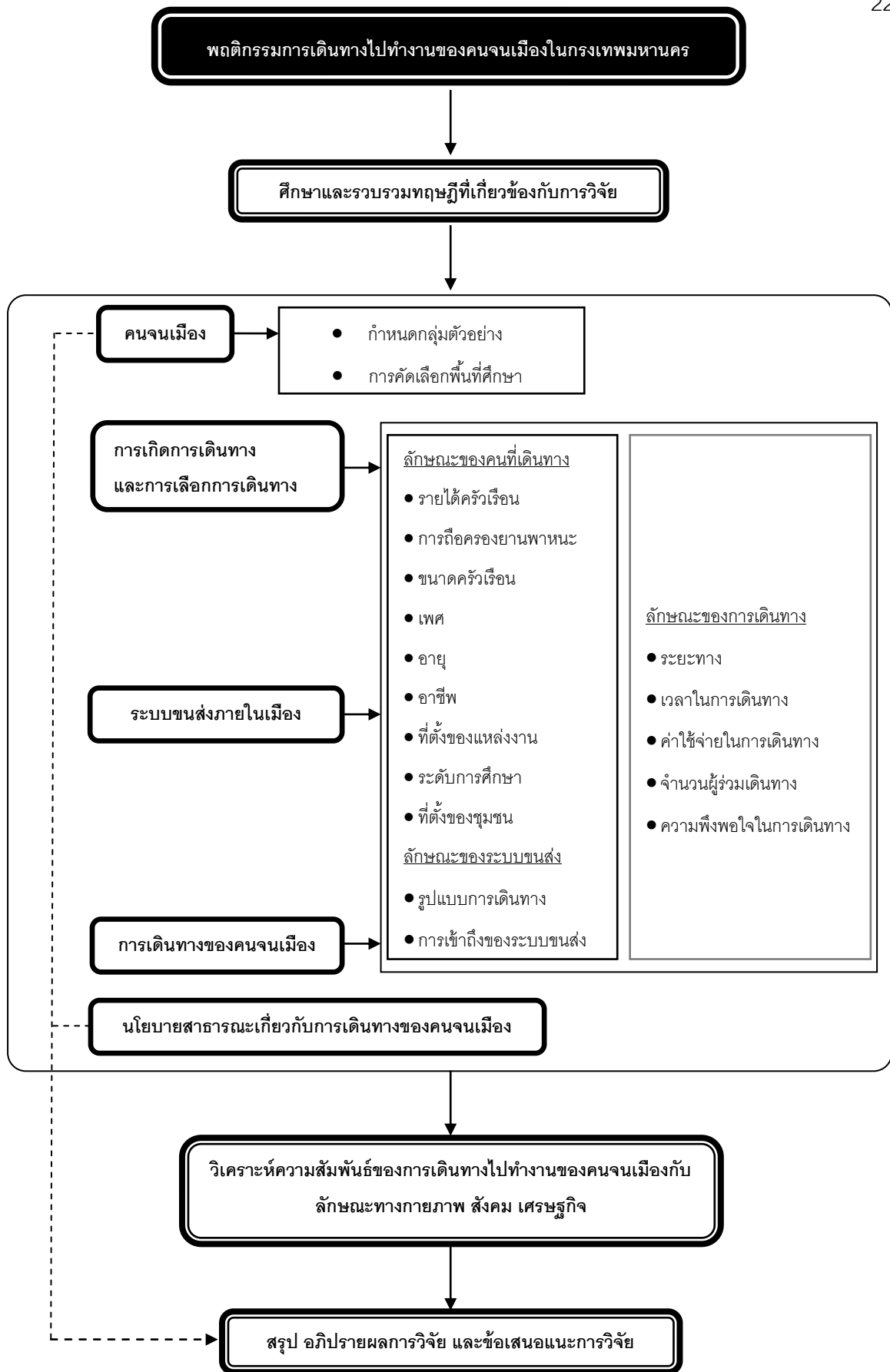
จากนโยบายของภาครัฐเกี่ยวกับการช่วยเหลือด้านการเดินทางของคนจนเมืองในข้างต้น เป็นแนวทางในการวิเคราะห์ปัญหาและประโยชน์ที่คนจนเมืองได้รับนั้นสอดคล้องกับพฤติกรรมการเดินทางไปทำงานของคนจนเมืองอย่างไร

2.6 สรุป

สำหรับงานวิจัยนี้เลือกไม่ใช้เส้นวัดความยากจนในการกำหนดคนจนเมือง เพราะข้อมูลที่มีนั้นไม่สามารถระบุพื้นที่ของชุมชนที่คนจนนั้นอาศัยอยู่ แต่จะทำการเปรียบเทียบรายได้ครัวเรือนและค่าใช้จ่ายครัวเรือนของคนจนเมืองกับคนทั่วไป โดยมุ่งประเด็นไปที่ค่าใช้จ่ายในการเดินทางสำหรับคนจนเมือง

ปัจจัยที่มีผลต่อภาระค่าใช้จ่ายในครัวเรือนของคนจนเมืองคือ การพัฒนารูปแบบที่อยู่อาศัย จึงใช้ปัจจัยนี้เป็นหนึ่งในการคัดเลือกชุมชนกรณีศึกษา โดยให้กรอบความคิดของคนจนเมืองไว้คือ ผู้มีรายได้น้อยที่อาศัยอยู่ในชุมชนเมือง ทั้งชุมชนแออัด และห้องเช่า/บ้านเช่าราคาถูก เพราะเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยที่สามารถระบุตำแหน่งพื้นที่ได้ และมีการรวมกลุ่มเป็นชุมชนชัดเจน

จากการศึกษาของทีกล่าวมาข้างต้น พบว่าความแตกต่างของการเกิดการเดินทางจะเกิดขึ้นต่อเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินที่สัมพันธ์กับรายได้ ลักษณะงาน และที่อยู่อาศัย รวมไปถึงพฤติกรรมของการเดินทางในแต่ละพื้นที่นั้นจะแตกต่างกันทั้งอาชีพ รายได้ แหล่งที่อยู่อาศัย แหล่งงาน ข้อจำกัดของตัวเลือกในระบบคมนาคมขนส่ง จึงทำให้การกำหนดกลุ่มประชากรตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้กระจายไปตามชุมชนที่มีความแตกต่างกันทั้งที่ตั้งของชุมชน และรูปแบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ ดังแสดงในภาพที่ 2-1



ภาพที่ 2-1 กรอบแนวคิดการวิจัย

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

งานวิจัยนี้เป็นการเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการเดินทางไปทำงานของคน
คนเมืองกับลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมในพื้นที่ศึกษา ในบทนี้เป็นการอธิบายระเบียบ
วิธีวิจัย โดยแบ่งเป็น 6 ขั้นตอน คือ การกำหนดปัญหาวิจัย การคัดเลือกพื้นที่ศึกษา ข้อมูลตัวแปร กลุ่ม
ตัวอย่างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย การเก็บรวบรวมข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 การกำหนดปัญหาวิจัย

งานวิจัยนี้เป็นการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางไปทำงานของคนเมืองในพื้นที่ที่แตกต่างกัน
เนื่องจากคนเมืองในแต่ละพื้นที่นั้นมีคุณลักษณะที่ต่างกันทั้งรายได้ การถือครอง ยานพาหนะ
ขนาดครัวเรือน แหล่งงาน เป็นต้น อีกทั้งยังมีรูปแบบการเดินทางและการเข้าถึงของชุมชนที่ต่างกัน
ดังนั้นพฤติกรรมการเดินทางไปทำงานของคนเมืองจะมีความแตกต่างกันหรือไม่ถ้าพื้นที่นั้นแตกต่าง
กัน

3.2 การคัดเลือกพื้นที่ศึกษา

งานวิจัยนี้เลือกศึกษาคนเมืองที่อาศัยอยู่ในชุมชนแออัดในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่
ใกล้เคียง จากผลการสำรวจข้อมูลชุมชนแออัดพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปี 2551 ของสถาบันพัฒนา
องค์กรชุมชน พบว่า กรุงเทพมหานครมีชุมชนแออัดทั้งหมด 1,266 ชุมชน และมีผู้มีรายได้น้อยอาศัยอยู่
327,990 ครัวเรือน โดยเกณฑ์การคัดเลือกพื้นที่ศึกษานั้นคือ ตำแหน่งที่ตั้งของชุมชนจะต้องอยู่ในแกน
คมนาคมเดียวกัน ขนาดของชุมชนต้องมีขนาดใกล้เคียงกัน สภาพสังคมเศรษฐกิจต้องมีลักษณะ
ใกล้เคียงกัน ดังนั้นผู้ศึกษาจึงได้ เลือกชุมชนจากเกณฑ์ดังกล่าว 3 ชุมชน คือ ชุมชนโค้งรถไฟยมราช
เขตราษฎร์เทพวิ (ชุมชนที่อยู่เมืองชั้นใน) ชุมชนสวนผัก เขตจตุจักร (ชุมชนที่อยู่เมืองชั้นกลาง) และชุมชน
สถานีรถไฟหลักหก เทศบาลนครรังสิต (ชุมชนที่อยู่ชานเมือง) เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมเดินทางของ
คนเมืองไปทำงานในพื้นที่อยู่อาศัยที่แตกต่างกัน ดังแผนที่ 3-1

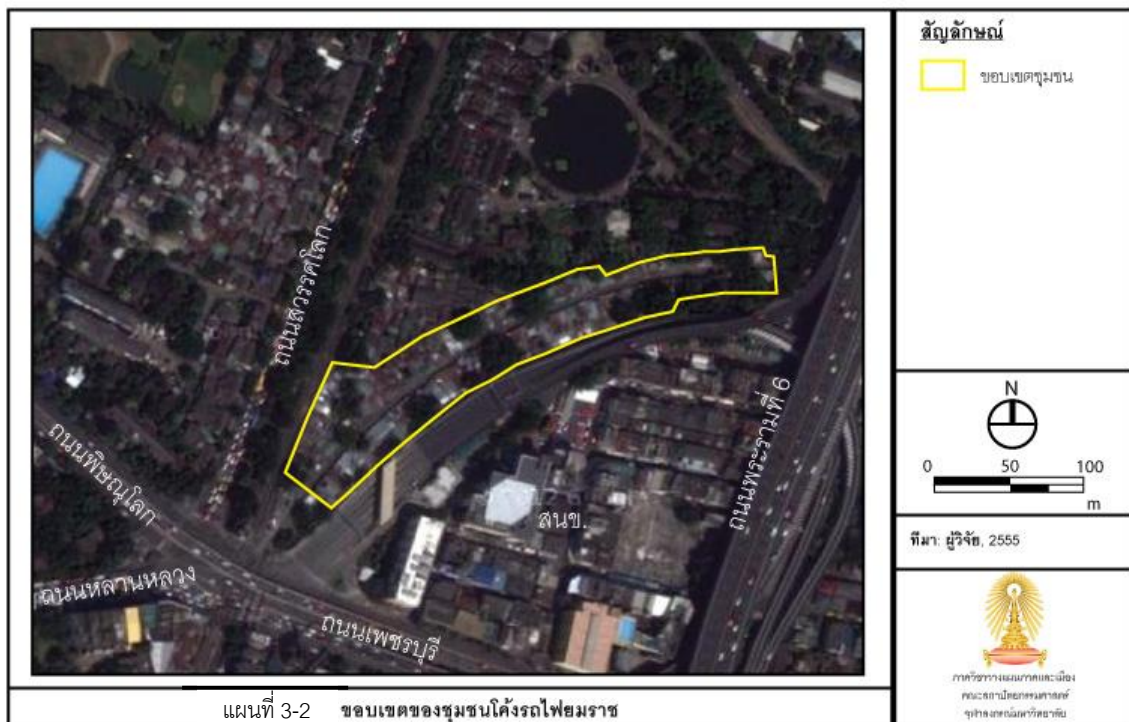


3.3 สภาพทั่วไปของชุมชน

1) ชุมชนโค้งรถไฟยมราช เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร

ชุมชนโค้งรถไฟยมราชเป็นชุมชนแออัดที่ทอดยาวตามแนวถนนสวรรคโลกหรือเรียกอีกชื่อหนึ่งว่าถนนริมทางรถไฟสายแปดริ้ว โดยมีรางรถไฟสายเหนือเป็นแนวเขตชุมชนด้านทิศตะวันตกขนานไปกับถนน ภายในชุมชนมีบ้านเรือนปลูกแออัดเต็มพื้นที่ตลอดทางรถไฟเป็นระยะทาง 500 เมตร รวมพื้นที่ประมาณ 4 ไร่ พื้นที่อยู่อาศัยในชุมชนได้รูดล้ำพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย สำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ และเอกชน เนื่องจากชุมชนตั้งอยู่ย่านใจกลางแหล่งค้าขายและธุรกิจที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร และสามารถเดินทางไปยังที่ต่าง ๆ ได้สะดวกรวดเร็ว เช่น ประตูน้ำ ตลาดมหานาค อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เยาวราช เป็นต้น จึงทำให้ผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ประกอบอาชีพหลากหลาย ทั้งค้าขาย หาบเร่ พนักงานบริษัท รับจ้างทั่วไป กรรมกรก่อสร้าง

ปัจจุบันมีผู้อยู่อาศัย 110 ครัวเรือน สภาพที่อยู่อาศัยมีหลากหลายรูปแบบ คือ บ้านไม้สองชั้น บ้านสองชั้นครึ่งปูนครึ่งไม้ บ้านไม้ชั้นเดียว บ้านปูนชั้นเดียว ห้องแถวให้เช่าขนาดเล็ก บ้านที่สร้างจากเศษวัสดุก่อสร้างแผ่นป้ายโฆษณาและสังกะสี ขนาดห้องพักประมาณ 3.5 – 6 ตารางวา





ภาพที่ 3-1 สภาพชุมชนโค้งรถไฟยมราช
ที่มา: ผู้วิจัย สํารวจวันที่ 8 ตุลาคม พ.ศ.2555

2) ชุมชนสวนผัก แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร

ชุมชนสวนผักเป็นชุมชนแออัดหนึ่งที่อยู่ริมทางรถไฟสายเหนือ ด้านหลังชุมชนติดกับคลองเปรมประชากร กรรมสิทธิ์การถือของที่ดินเป็นของกรมธนารักษ์ บนพื้นที่ 3 ไร่ 1 งาน 36 ตารางวา ปัจจุบันมีผู้อยู่อาศัย 71 ครอบครัว สภาพที่อยู่อาศัยส่วนใหญ่เป็นห้องแถวให้เช่า บ้านไม้ชั้นเดียว ถนนทางเข้าเป็นซอยแคบ ขนาดพอสำหรับรถจักรยานและรถจักรยานยนต์วิ่งได้ หากมีรถยนต์ต้องจอดริมถนนด้านหน้าชุมชน



ภาพที่ 3-2 สภาพชุมชนสวนผัก

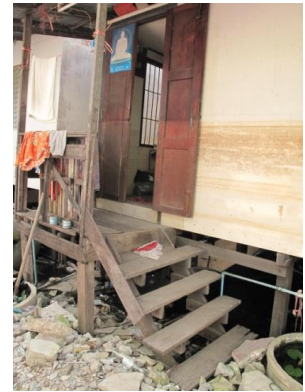
ที่มา: ผู้วิจัย สํารวจวันที่ 23 ตุลาคม พ.ศ.2555



3) ชุมชนสถานีรถไฟหลักหก เทศบาลเมืองรังสิต อำเภอเมือง จังหวัดปทุมธานี

ชุมชนสถานีรถไฟหลักหกเป็นชุมชนแออัดในเมืองที่อยู่ริมทางรถไฟสายเหนือ พื้นที่กรรมสิทธิ์ที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ขนาดที่ดินประมาณ 2 ไร่ บุกรุกที่ดินมาประมาณ 20 ปีแล้ว คนส่วนใหญ่ย้ายถิ่นฐานมาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เอกลักษณ์ของชุมชนนี้คือ นิยมประกอบอาชีพรับซื้อของเก่า

ปัจจุบันมีผู้อยู่อาศัย 97 ครัวเรือน สภาพที่อยู่อาศัยค่อนข้างทรุดโทรม บ้านส่วนใหญ่เป็นบ้านชั้นเดียว สร้างด้วยสังกะสี เศษไม้ หรือเศษวัสดุที่ไม่ได้ใช้แล้ว เช่น แผ่นป้ายหาเสียง ป้ายโฆษณา พื้นผิวถนนในชุมชนสภาพเป็นถนนลูกรัง การเดินทางยังไม่สะดวกไม่มีรถบริการสาธารณะเข้าถึง



ภาพที่ 3-3 สภาพชุมชนสถานีรถไฟหลักหก

ที่มา: ผู้วิจัย สํารวจวันที่ 28 ตุลาคม พ.ศ.2555



3.4 ตัวแปรในการวิจัย

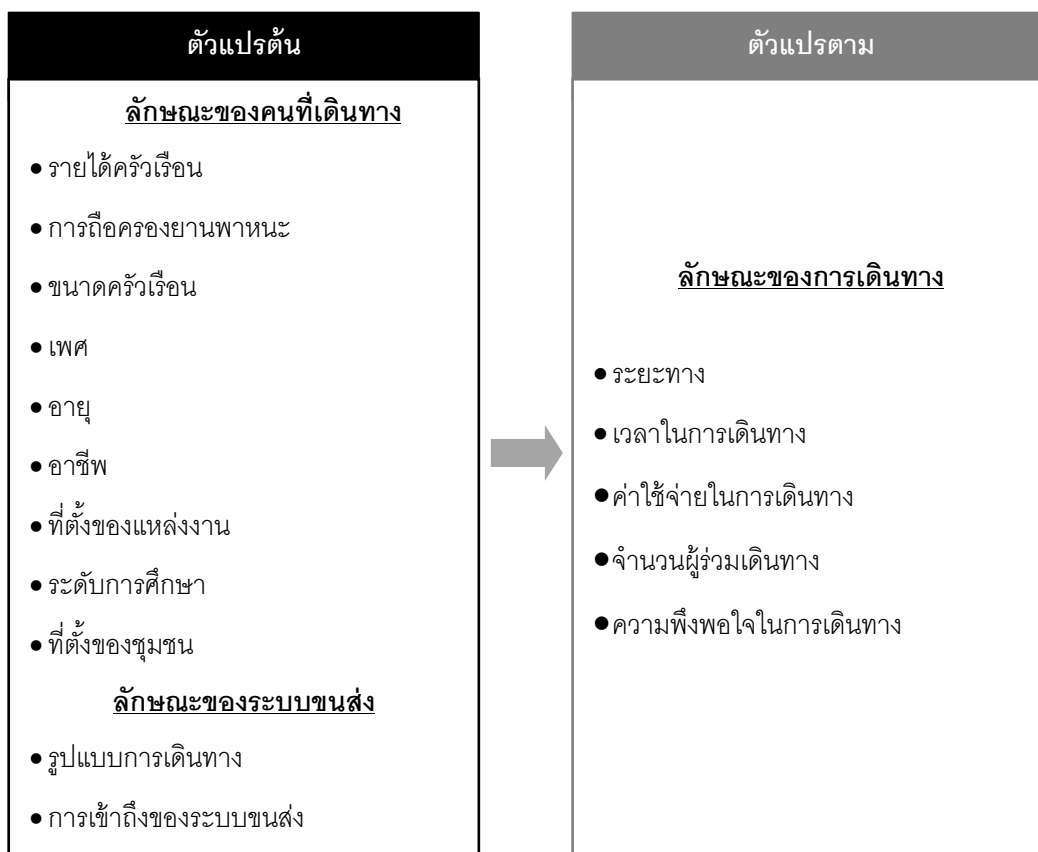
จากการทบทวนวรรณกรรมและแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องในงานวิจัยนี้ สามารถกำหนดตัวแปรที่สำคัญในการศึกษาและวิเคราะห์พฤติกรรมการเดินทางไปทำงานของคนจนเมือง (แผนภูมิ 3-1) ดังนี้

1) ตัวแปรต้น ได้แก่ ลักษณะของผู้ที่เดินทาง และลักษณะของระบบขนส่ง

- **ลักษณะของคนเดินทาง** ประกอบด้วย รายได้ครัวเรือน การถือครองยานพาหนะ ขนาดครัวเรือน เพศ อายุ อาชีพ ที่ตั้งของแหล่งงาน ระดับการศึกษา และที่ตั้งของชุมชน
- **ลักษณะของระบบขนส่ง** ประกอบด้วย รูปแบบการเดินทาง และการเข้าถึงของระบบขนส่ง

2) ตัวแปรตาม ได้แก่ ลักษณะของการเดินทาง

- **ลักษณะของการเดินทาง** ประกอบด้วย ระยะทาง เวลาในการเดินทาง ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง จำนวนผู้ร่วมเดินทาง และความพึงพอใจในการเดินทาง



ภาพที่ 3-4 ตัวแปรในการวิจัย

3.5 กลุ่มตัวอย่างประชากร

1) **ประชากร** การวิจัยครั้งนี้ได้ศึกษาจากประชากรคนจนเมืองในกรุงเทพมหานคร ซึ่งประชากรคนจนเมือง หมายถึง ผู้ที่อาศัยอยู่ในชุมชนแออัด ห้องเช่า/บ้านเช่าราคาถูก และชุมชนนกกบิกขนาดเล็ก โดยมีหน่วยวิเคราะห์คือ ครัวเรือน

2) **กลุ่มตัวอย่าง** โดยเกณฑ์การเลือกมาจากที่ตั้งของชุมชนที่คนจนเมืองคือ ตำแหน่งที่ตั้งของชุมชน ขนาดชุมชน รูปแบบการเดินทาง และการเข้าถึงแหล่งงาน เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมการเดินทางของคนจนเมืองเมื่อมีปัจจัยที่แตกต่างกัน ดังตารางที่ 3-1

ตารางที่ 3-1 กลุ่มตัวอย่างประชากรการศึกษา

ชุมชน	ที่ตั้งชุมชน	รูปแบบการเดินทาง	ขนาดชุมชน (ครัวเรือน)
1. ชุมชนใกล้ทางรถไฟยมราช	เขตราชเทวี	- รถไฟ - รถประจำทาง - รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง - แท็กซี่ - รถตุ๊กตุ๊ก	110
2. ชุมชนสวนผัก	เขตจตุจักร	- รถไฟ - รถประจำทาง - รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง - แท็กซี่	97
3. ชุมชนสถานีรถไฟหลักหก	เทศบาลนครรังสิต จ.ปทุมธานี	- รถไฟ - รถสองแถว - รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง - แท็กซี่	70

3) การสุ่มตัวอย่าง หลังจากได้กลุ่มตัวอย่างแล้วซึ่งมีความแตกต่างกันในเรื่องของปัจจัยด้านที่ตั้ง จึงต้องแยกกันคำนวณจำนวนสุ่มตัวอย่างของทั้งสามชุมชน ใช้สูตรของทาโร ยามาเน่ (Taro Yamane) โดยกำหนดให้ค่าความคลาดเคลื่อนเท่ากับ 0.1 เพราะคาดว่าความแตกต่างของข้อมูลครัวเรือนภายในชุมชนของแต่ละชุมชนจะไม่แตกต่างกัน

โดยใช้สูตร

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

เมื่อ

n = ขนาดกลุ่มตัวอย่าง

N = จำนวนประชากรทั้งหมด

e = ความคลาดเคลื่อนที่ยอมให้เกิดขึ้น (= 0.1)

จากการคำนวณจำนวนผู้สมัครตัวอย่างผลที่ได้เท่ากับ 160 ครั้วเรือน โดยแบ่งจำนวนการสุ่มของแต่ละชุมชน ดังนี้คือ ชุมชนโค้งรถไฟยมราช จำนวน 59 ครั้วเรือน ชุมชนสวนผัก จำนวน 55 ครั้วเรือน และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก จำนวน 46 ครั้วเรือน ดังตารางที่ 3-2

ตารางที่ 3-2 จำนวนการสุ่มตัวอย่างการศึกษา

ชุมชน	จำนวนครั้วเรือน	จำนวนแบบสอบถาม
1.ชุมชนโค้งรถไฟยมราช	110	59
2.ชุมชนสวนผัก	97	55
3.ชุมชนสถานีรถไฟหลักหก	70	46
รวม	270	160

3.6 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยนี้สามารถแบ่งจากการเก็บข้อมูลได้ 3 ประเภท ดังนี้

- 1) **การสังเกตการณ์** เป็นการเก็บข้อมูลทั่วไปที่สามารถมองเห็นด้วยตา เช่น ข้อมูลกายภาพ การเข้าถึงชุมชน
- 2) **แบบสอบถาม** เป็นการเก็บข้อมูลพื้นฐานระดับหน่วยครั้วเรือน โดยข้อมูลที่สอบถามในแบบสอบถามแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ
 - ข้อมูลด้านประชากร เศรษฐกิจ และสังคม
 - ข้อมูลลักษณะและพฤติกรรมการเดินทางเพื่อไปทำงานของผู้ที่อาศัยในชุมชนแออัด
 - ข้อมูลด้านความพึงพอใจและข้อเสนอแนะต่อการเดินทางไปทำงาน
- 3) **การสัมภาษณ์** เป็นการสัมภาษณ์ควบคู่ไประหว่างการแจกแบบสอบถาม โดยตั้งคำถามเชิงลึกจากแบบสอบถาม เพื่อนำข้อมูลไปวิเคราะห์เชิงพื้นที่

3.7 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยได้ทำการลงพื้นที่เก็บรวบรวมข้อมูลทั้ง 3 ชุมชน ในช่วงระยะเวลาเดือนตุลาคม พ.ศ. 2555 โดยในช่วงวันที่ 8-9 พฤศจิกายน พ.ศ.2555 ได้ทำการลงพื้นที่ติดต่อชุมชน เก็บข้อมูลกายภาพ และการเข้าถึงชุมชนด้วยวิธีการสังเกตการณ์ และได้ทำการเก็บตัวอย่างทดลองจำนวน 10 ครั้วเรือ เพื่อทดสอบว่าแบบสอบถามที่ออกแบบนั้นมีปัญหาหรือไม่พร้อมนำมาปรับปรุงแก้ไขแบบสอบถามให้เหมาะสม จากนั้นได้นำแบบสอบถามไปสอบถามแต่ละครั้วเรือของทั้งสามชุมชน โดยชุมชนโค้งรถไฟยมราช จัดเก็บข้อมูลจำนวน 59 ชุด ในช่วงวันที่ 13-14 พฤศจิกายน พ.ศ.2555 ชุมชนสวนผัก จัดเก็บข้อมูลจำนวน 55 ชุด ในช่วงวันที่ 20-21 พฤศจิกายน พ.ศ.2555 และชุมชนโค้งรถไฟยมราช จัดเก็บข้อมูลจำนวน 46 ชุด ในช่วงวันที่ 27-28 พฤศจิกายน พ.ศ.2555 รวมทั้งหมด 160 ชุด

3.8 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

- 1) **วิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้นด้วยสถิติเชิงพรรณนา** ได้แก่ จำนวนตัวอย่าง ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความถี่ ร้อยละ เป็นต้น เพื่ออธิบายตัวแปรที่เกี่ยวข้องข้อมูลลักษณะของผู้เดินทาง ลักษณะของระบบขนส่ง และลักษณะการเดินทาง
- 2) **วิเคราะห์ความสัมพันธ์ของข้อมูลด้วยสถิติมีพารามิเตอร์** โดยใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) คือ การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต้นตัวเดียวกับตัวแปรตามเพียงตัวเดียว และอยู่ในมาตราการวัดระดับนามบัญญัติ (Nominal Scales) และตัวแปรตามอยู่ในระดับมาตราการวัดระดับอันตรภาค (Interval Scales) ขึ้นไป โดยเปรียบเทียบความต่างของค่าเฉลี่ยและค่าความแปรปรวนของลักษณะของผู้เดินทางกับลักษณะของระบบขนส่งเปรียบเทียบกับลักษณะของการเดินทาง

ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการเดินทางไปทำงานของคนจนเมืองในพื้นที่ศึกษา

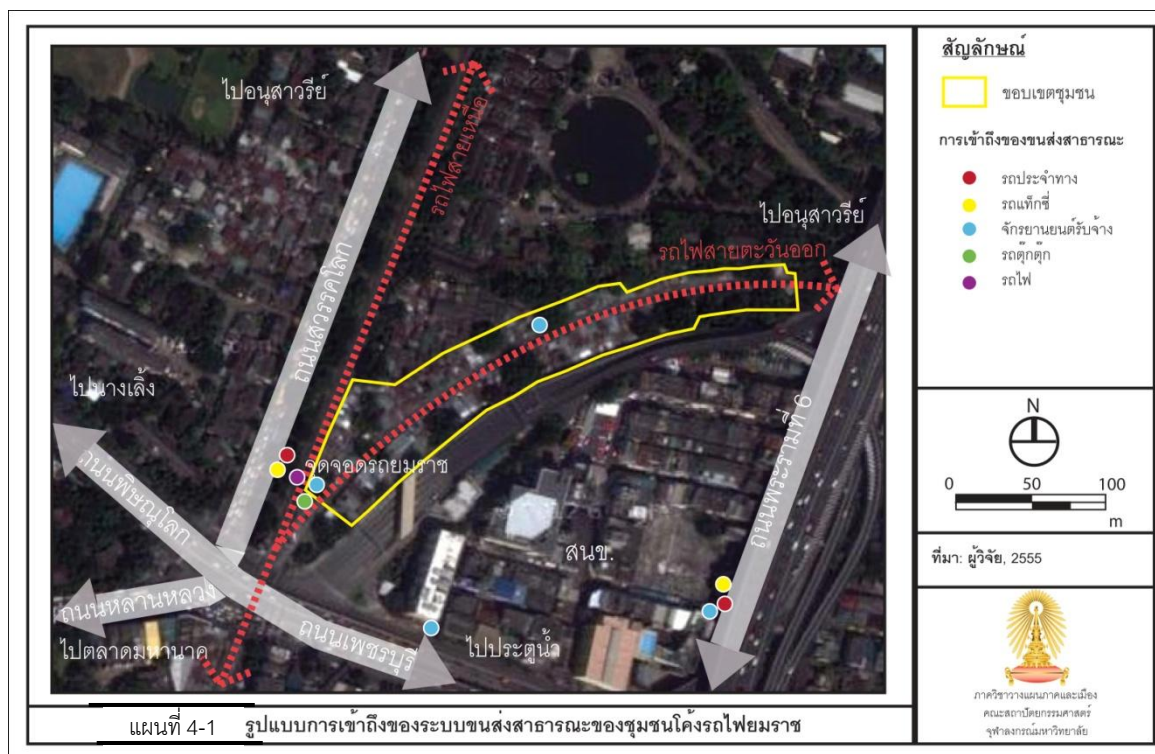
จากการเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามจากชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก ทั้งหมดจำนวน 160 ชุด โดยแบ่งข้อมูลออกเป็น 3 เรื่อง คือ ลักษณะของระบบขนส่ง ลักษณะของคนเดินทางไปทำงาน และลักษณะของการเดินทาง เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับศึกษาพฤติกรรมการเดินทางไปทำงานของชุมชนเมืองตามวัตถุประสงค์การศึกษา

4.1 ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะของระบบขนส่งในพื้นที่ศึกษา

ลักษณะของระบบขนส่ง ประกอบด้วย การเข้าถึงของระบบขนส่ง และรูปแบบของการเดินทาง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) รูปแบบการเข้าถึงของระบบขนส่งสาธารณะของชุมชนโค้งรถไฟยมราช

ชุมชนโค้งรถไฟยมราชมีระบบขนส่งสาธารณะที่เข้าถึงชุมชน 5 รูปแบบ ดังแผนที่ 4-1 ดังนี้



- **รถประจำทาง** ป้ายหยุดรถประจำทางที่ใกล้ชุมชนและคนในชุมชนใช้คือ บริเวณถนนสวรรคโลกตรงข้ามกับชุมชนติดกับแนวรถไฟสายเหนือ และบริเวณแยกอุรุพงษ์ติดถนนพระรามที่ 6 สามารถเดินทางไปอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ประตูน้ำ และที่อื่น ๆ ได้สะดวก สายรถประจำทางที่ผ่านทั้งหมด 8 สาย คือ สาย 8 44 50 542 44 67 157 และ 171

- **รถแท็กซี่** รถแท็กซี่จะต้องเดินออกมาเรียกที่ป้ายหยุดรถประจำทางด้านนอก
- **จักรยานยนต์รับจ้าง** มีหลายจุดบริการทั้งสำหรับภายในชุมชนเอง และสำหรับผู้สัญจรรอบนอกชุมชน
- **รถตุ๊กตุ๊ก** ผู้ที่ใช้บริการรถตุ๊กตุ๊กจะเป็นกลุ่มแม่ค้า เพราะใช้สำหรับขนของไปขายของตามแหล่งค้าขายต่าง ๆ ในลักษณะเป็นเจ้าของประจำแล้วแต่จะเรียก
- **รถไฟ** สำหรับคนที่ต้องการใช้บริการรถไฟจะเป็นเฉพาะกลุ่ม เพราะจะต้องรู้เวลาที่รถไฟมา คือ ช่วงประมาณ 8 โมงเช้า และ 5 โมงเย็น หากเกินเวลาจะต้องเลือกเดินทางโดยวิธีอื่น

2) รูปแบบการเข้าถึงของระบบขนส่งสาธารณะของชุมชนสวนผัก

ชุมชนสวนผักมีระบบขนส่งสาธารณะที่เข้าถึงชุมชน 4 รูปแบบ ดังแผนที่ 4-2 ดังนี้



- **รถประจำทาง** ป้ายหยุดรถประจำทางที่ใกล้ชุมชน บริเวณถนนกำแพงเพชร โดยจะต้องเดินข้ามทางรถไฟซึ่งมีความอันตรายเพราะไม่มีสัญญาณเตือนหากมีรถไฟมา สามารถเดินทางไปที่จอดรถจุดจตุจักร หรือไปรษณีย์ได้ สายรถประจำทางที่ผ่านมีสายเดียว คือ สาย 34

- **รถแท็กซี่** รถแท็กซี่จะต้องเรียกที่เดียวกับรถประจำทาง คือป้ายหยุดรถประจำทางด้านนอกชุมชน

- **จักรยานยนต์รับจ้าง** มี 2 จุดบริการ บริเวณด้านหน้าชุมชน

- **รถไฟ** สำหรับคนที่ต้องการใช้บริการรถไฟจะเป็นเฉพาะกลุ่ม เพราะจะต้องรู้เวลาที่รถไฟมา คือ ช่วงประมาณ 8 โมงเช้า และ 5 โมงเย็น หากเกินเวลาจะต้องเลือกเดินทางโดยวิธีอื่น ๆ

3) รูปแบบการเข้าถึงของระบบขนส่งสาธารณะของชุมชนสถานีรถไฟหลักหก

ชุมชนสถานีรถไฟหลักหกมีระบบขนส่งสาธารณะที่เข้าถึงชุมชน 4 รูปแบบ ดังนี้

- **รถแท็กซี่**
- **จักรยานยนต์รับจ้าง**
- **รถสองแถว**
- **รถไฟ**

เนื่องจากที่ตั้งชุมชนนั้นเข้าถึงได้ยาก ตั้งอยู่ริมทางรถไฟ และอยู่ใต้สะพานข้ามทางรถไฟ จึงไม่มีบริการขนส่งสาธารณะใดเข้าถึง หากต้องการใช้จะต้องเดินออกมาบริเวณถนนด้านนอกชุมชน ดังแผนที่ 4-3



สรุปการเข้าถึงของรูปแบบขนส่งสาธารณะของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลัก จากตารางที่ 4-1 พบว่า ชุมชนโค้งรถไฟยมราชมีการเข้าถึงของระบบขนส่งสาธารณะหลากหลายที่สุด รองลงมาคือชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลัก

ตารางที่ 4-1 การเปรียบเทียบการเข้าถึงของรูปแบบขนส่งสาธารณะของพื้นที่ศึกษา

รูปแบบขนส่งสาธารณะ	การเข้าถึงของรูปแบบขนส่งสาธารณะ		
	ชุมชนโค้งรถไฟยมราช	ชุมชนสวนผัก	ชุมชนสถานีรถไฟหลัก
รถประจำทาง	8 สาย	1 สาย	-
จักรยานยนต์รับจ้าง	4 จุด	2 จุด	1 จุด
รถแท็กซี่	✓	✓	✓
รถตุ๊กตุ๊ก	✓	✓	-
รถสองแถว	-	-	1 สาย
รถไฟ	✓	✓	✓

ที่มา : ผู้วิจัย, 2555

4.2 ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะของผู้เดินทาง

ลักษณะของคนเดินทางไปทำงานประกอบด้วยข้อมูลเพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา จำนวนสมาชิกในครัวเรือน จำนวนสมาชิกในครัวเรือนที่ทำงาน รายได้รวมทั้งครัวเรือน รายจ่ายรวมทั้งครัวเรือน ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง อาชีพ สถานที่ทำงาน เหตุผลที่เลือกทำงาน รูปแบบของงาน การถือครองยานพาหนะ และเหตุผลการลดค่าใช้จ่าย มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) เพศ

ตารางที่ 4-2 แสดงข้อมูลร้อยละของเพศของคนเดินทางไปทำงานของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก

ข้อมูล	ค่าสถิติ		
	ชุมชนโค้งรถไฟยมราช	ชุมชนสวนผัก	ชุมชนสถานีรถไฟหลักหก
เพศ (ร้อยละ)			
● ชาย	61	57	28
● หญิง	39	43	72

จากตารางที่ 4-2 แสดงข้อมูลร้อยละของเพศของคนเดินทางไปทำงานของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก พบว่า ชุมชนโค้งรถไฟยมราช มีผู้ตอบแบบสอบถามที่เป็นเพศชาย 61 คน และเพศหญิง 39 คน ชุมชนสวนผัก มีผู้ตอบแบบสอบถามที่เป็นเพศชาย 57 คน และเพศหญิง 43 คน และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก มีผู้ตอบแบบสอบถามที่เป็นเพศชาย 28 คน และเพศหญิง 72 คน ตามลำดับ

2) อายุ

ตารางที่ 4-3 แสดงข้อมูลอายุเฉลี่ยของคนเดินทางไปทำงานของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก

ข้อมูล	ค่าสถิติ		
	ชุมชนโค้งรถไฟยมราช	ชุมชนสวนผัก	ชุมชนสถานีรถไฟหลักหก
อายุเฉลี่ย (ปี)	41	38	40

จากตารางที่ 4-3 แสดงข้อมูลอายุเฉลี่ยของคนเดินทางไปทำงานของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก พบว่า อายุเฉลี่ยของชุมชนโค้งรถไฟยมราชเท่ากับ 41 ปี ชุมชนสวนผัก เท่ากับ 38 ปี และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก เท่ากับ 40 ปี ตามลำดับ ซึ่งช่วงอายุเฉลี่ยของทั้งสามชุมชนอยู่ในช่วงวัยทำงาน

3) สถานภาพ

ตารางที่ 4-4 แสดงข้อมูลร้อยละของสถานภาพของคนเดินทางไปทำงานของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก

ข้อมูล	ค่าสถิติ		
	ชุมชนโค้งรถไฟยมราช	ชุมชนสวนผัก	ชุมชนสถานีรถไฟหลักหก
สถานภาพ (ร้อยละ)			
● โสด	25	15	0
● สมรส	75	85	94
● หย่าร้าง/หม้าย	0	0	6

จากตารางที่ 4-4 แสดงข้อมูลร้อยละของสถานภาพของคนเดินทางไปทำงานของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก พบว่า สถานภาพของคนเดินทางไปทำงานของชุมชนโค้งรถไฟยมราช มีคนโสด ร้อยละ 25 และคนที่สมรสแล้ว ร้อยละ 75

สถานภาพของคนเดินทางไปทำงานของชุมชนสวนผัก มีคนโสด ร้อยละ 15 และคนที่สมรสแล้ว ร้อยละ 85 และสถานภาพของคนเดินทางไปทำงานของชุมชนสถานีรถไฟหลักหก มีคนที่สมรสแล้ว ร้อยละ 94 และหย่าร้าง/หม้าย ร้อยละ 6 ตามลำดับ

4) การศึกษา

ตารางที่ 4-5 แสดงข้อมูลร้อยละของระดับการศึกษาของคนเดินทางไปทำงานของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก

ข้อมูล	ค่าสถิติ		
	ชุมชนโค้งรถไฟยมราช	ชุมชนสวนผัก	ชุมชนสถานีรถไฟหลักหก
ระดับการศึกษา (ร้อยละ)			
ต่ำกว่าประถมศึกษา	10	13	6.5
ประถมศึกษา	42	25.9	41.3
มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า/ ปวช.	31	53.7	45.7
อนุปริญญา/ปวส.	10	4	0
ปริญญาตรีขึ้นไป	7	0	6.5

จากตารางที่ 4-5 แสดงข้อมูลร้อยละของระดับการศึกษาของคนเดินทางไปทำงานของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก พบว่า ชุมชนโค้งรถไฟยมราชมีระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุดคือ ระดับประถมศึกษา ร้อยละ 42 รองลงมาคือระดับมัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า /ปวช. ร้อยละ 31 และเท่ากันสองระดับคือ ต่ำกว่าระดับประถมศึกษา และระดับอนุปริญญา /ปวส. ร้อยละ 10 ตามลำดับ

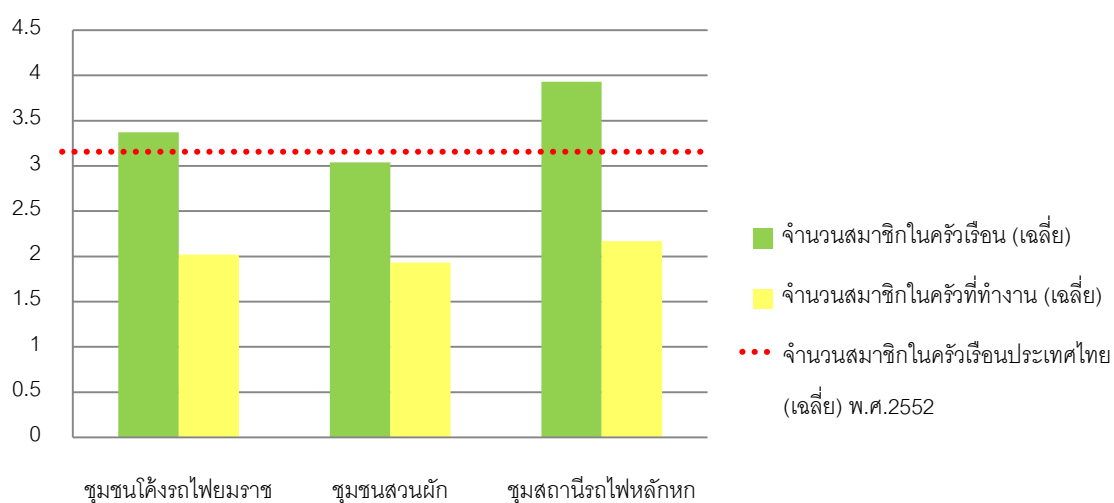
ชุมชนสวนผักมีระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุดคือ ระดับมัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า/ปวช. ร้อยละ 53.7 รองลงมาคือ ระดับประถมศึกษา ร้อยละ 25.9 และต่ำกว่าประถมศึกษา ร้อยละ 13 ตามลำดับ ส่วนชุมชนสถานีรถไฟหลักหกมีระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุดคือ คือ ระดับมัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า/ปวช. ร้อยละ 45.7 รองลงมาคือ ระดับประถมศึกษา ร้อยละ 41.3 และเท่ากันสองระดับคือ ต่ำกว่าระดับประถมศึกษาและระดับปริญญาตรี ร้อยละ 6.5 ตามลำดับ โดยการศึกษาจะสัมพันธ์กับอาชีพที่คนจนเมืองจะสามารถเลือกทำได้ ด้วยข้อจำกัดทางการศึกษาและทักษะทางการทำงาน ส่งผลต่อระดับรายได้ในชีวิตประจำวัน

5) ขนาดครัวเรือน

จำนวนสมาชิกในครัวเรือนทั้งหมดกับจำนวนสมาชิกในครัวเรือนที่ทำงานโดยเฉลี่ย ของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก พบว่า จำนวนสมาชิกในครัวเรือนโดยเฉลี่ยของชุมชนโค้งรถไฟยมราช เท่ากับ 3.37 คน ชุมชนสวนผัก เท่ากับ 3.04 คน และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก เท่ากับ 3.93 คน ตามลำดับ

เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนสมาชิกในครัวเรือนที่ทำงาน พบว่า จำนวนสมาชิกในครัวเรือนที่ทำงานแล้วโดยเฉลี่ยของชุมชนโค้งรถไฟยมราช เท่ากับ 2.02 คน ชุมชนสวนผัก เท่ากับ 1.93 คน และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก เท่ากับ 2.17 คน ตามลำดับ ในหนึ่งครอบครัวนอกจากวัยทำงานแล้วจะมีเด็กและคนชราอยู่ด้วย แต่คนชราจะทำอาชีพรับจ้างทั่วไปอยู่ที่บ้านเพื่อหารายได้เพิ่ม ส่วนเด็กก็จะไปโรงเรียน ดังแผนภูมิที่ 4-1

แต่เมื่อเปรียบเทียบจำนวนสมาชิกในครัวเรือนเฉลี่ยของพื้นที่ศึกษากับจำนวนสมาชิกในครัวเรือนประเทศไทยเฉลี่ย ปี 2552 พบว่า ชุมชนโค้งรถไฟยมราชและชุมชนสถานีรถไฟหลักหกมีจำนวนสมาชิกในครัวเรือนเฉลี่ยสูงกว่าระดับประเทศไม่มากนัก เป็นครัวเรือนลักษณะครอบครัวเดี่ยว แผนภูมิที่ 4-1 การเปรียบเทียบจำนวนสมาชิกในครัวเรือนทั้งหมดกับจำนวนสมาชิกในครัวเรือนที่ทำงานโดยเฉลี่ยของทั้งสามชุมชน



ที่มา: ผู้วิจัย, 2556

6) รายรับรายจ่ายครัวเรือน

ตารางที่ 4-6 แสดงข้อมูลรายได้เฉลี่ยรวมทั้งครัวเรือนต่อเดือนของคนเดินทางไปทำงานของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก

ข้อมูล	ค่าสถิติ		
	ชุมชนโค้งรถไฟยมราช	ชุมชนสวนผัก	ชุมชนสถานีรถไฟหลักหก
รายได้รวมทั้งครัวเรือน (เฉลี่ย) บาท	21,678	19,024	16,980
รายได้เฉลี่ยต่อหัวของ จำนวนสมาชิกในครัวเรือน	7,226	6,341	4,245
รายได้เฉลี่ยต่อหัวของ จำนวนสมาชิกในครัวเรือนที่ ทำงาน	10,839	9,512	8,490

จากตารางที่ 4- 6 แสดงข้อมูลรายได้เฉลี่ยรวมทั้งครัวเรือนต่อเดือนของคนเดินทางไปทำงานของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก พบว่า รายได้รวมทั้งครัวเรือนโดยเฉลี่ยของชุมชนโค้งรถไฟยมราช เท่ากับ 21,678 บาท โดยมีรายได้เฉลี่ยต่อหัวของจำนวนสมาชิกในครัวเรือน เท่ากับ 7,226 บาท และมีรายได้เฉลี่ยต่อหัวของจำนวนสมาชิกในครัวเรือนที่ทำงานแล้ว เท่ากับ 10,839 บาท

รายได้รวมทั้งครัวเรือนโดยเฉลี่ยของชุมชนสวนผัก เท่ากับ 19,024 บาท โดยมีรายได้เฉลี่ยต่อหัวของจำนวนสมาชิกในครัวเรือน เท่ากับ 6,341 บาท และมีรายได้เฉลี่ยต่อหัวของจำนวนสมาชิกในครัวเรือนที่ทำงานแล้ว เท่ากับ 9,512 บาท

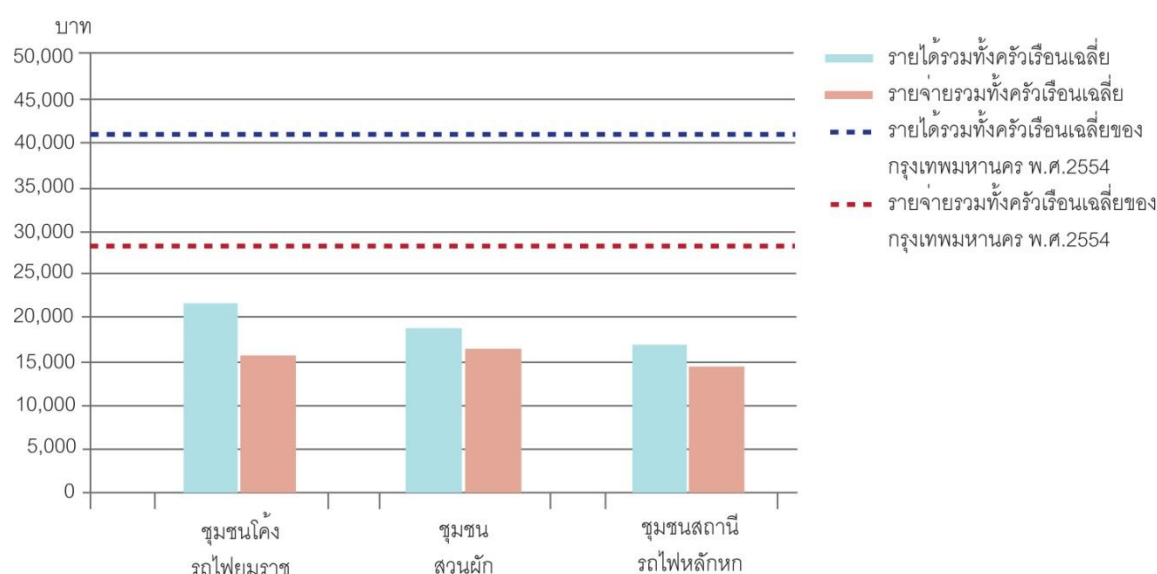
รายได้รวมทั้งครัวเรือนโดยเฉลี่ยของชุมชนสถานีรถไฟหลักหก เท่ากับ 16,980 บาท โดยมีรายได้เฉลี่ยต่อหัวของจำนวนสมาชิกในครัวเรือน เท่ากับ 4,245 บาท และมีรายได้เฉลี่ยต่อหัวของจำนวนสมาชิกในครัวเรือนที่ทำงานแล้ว เท่ากับ 8,490 บาท ตามลำดับ

ตารางที่ 4-7 แสดงข้อมูลรายจ่ายเฉลี่ยรวมทั้งครัวเรือนต่อเดือนของคนเดินทางไปทำงานของชุมชน
โค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก

ข้อมูล	ค่าสถิติ		
	ชุมชนโค้งรถไฟยมราช	ชุมชนสวนผัก	ชุมชนสถานีรถไฟหลักหก
รายจ่ายรวมทั้งครัวเรือน (เฉลี่ย) บาท	15,607	16,204	14,446

จากตารางที่ 4- 7 แสดงข้อมูลรายจ่ายเฉลี่ยรวมทั้งครัวเรือนต่อเดือนของคนเดินทางไป
ทำงานของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก พบว่า รายจ่ายรวมทั้ง
ครัวเรือนโดยเฉลี่ยของชุมชนโค้งรถไฟยมราช เท่ากับ 15,607 บาท ชุมชนสวนผัก เท่ากับ 16,204 บาท
และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก เท่ากับ 14,446 บาท ตามลำดับ

แผนภูมิที่ 4-2 การเปรียบเทียบรายได้และรายจ่ายรวมของครัวเรือนต่อเดือนของพื้นที่ศึกษาที่
กรุงเทพมหานคร



ที่มา: ผู้วิจัย, 2556

จากแผนภูมิที่ 4-2 แสดงการเปรียบเทียบรายได้และรายจ่ายรวมของครัวเรือนต่อเดือนของ
พื้นที่ศึกษาที่กรุงเทพมหานคร จะเห็นว่าสัดส่วนของรายได้รวมครัวเรือนยังสูงกว่ารายจ่ายรวม
ครัวเรือน นั้นแสดงว่าครัวเรือนส่วนใหญ่ของพื้นที่ศึกษายังมีเงินออมเก็บไว้ แต่จากการสัมภาษณ์ก็ยังมี

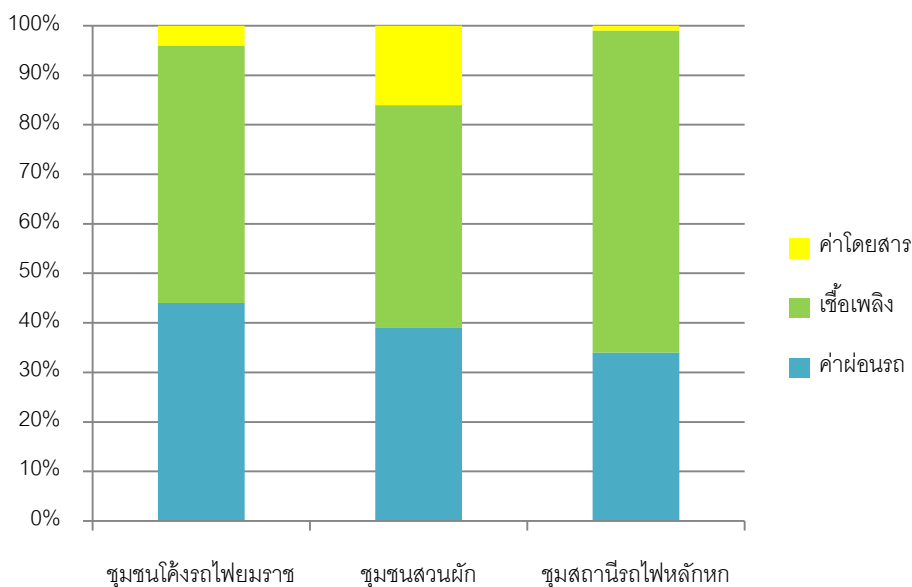
บางครัวเรือนที่ต้องการเช่ากินค่า ไม่มีเงินออมในแต่ละเดือน จนบางเดือนขาดเงินต้องกู้ยืมจากเพื่อนบ้านญาติพี่น้อง หรือแหล่งกู้เงินนอกระบบ

เมื่อเปรียบเทียบ รายได้และรายจ่ายรวมของครัวเรือนต่อเดือนของพื้นที่ศึกษากับ กรุงเทพมหานคร พบว่า รายได้และรายจ่ายรวมของครัวเรือนต่อเดือนของพื้นที่ศึกษา อยู่ในระดับต่ำกว่ารายได้และรายจ่ายรวมของครัวเรือนต่อเดือนของ กรุงเทพมหานคร และมีระดับของเงินออมน้อยกว่าของเงินออมของครัวเรือนในกรุงเทพมหานครประมาณ 2 เท่า

ตารางที่ 4-8 แสดงข้อมูลเฉลี่ยค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อเดือนของคนเดินทางไปทำงานของชุมชน โค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก

ข้อมูล	ค่าสถิติ		
	ชุมชนโค้งรถไฟยมราช	ชุมชนสวนผัก	ชุมชนสถานีรถไฟหลักหก
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (เฉลี่ย)	3,826 25 % ของรายจ่าย	3,265 20 % ของรายจ่าย	3,702 26 % ของรายจ่าย

แผนภูมิที่ 4-3 เปรียบเทียบสัดส่วนค่าใช้จ่ายในการเดินทางของพื้นที่ศึกษา



ที่มา: ผู้วิจัย, 2556

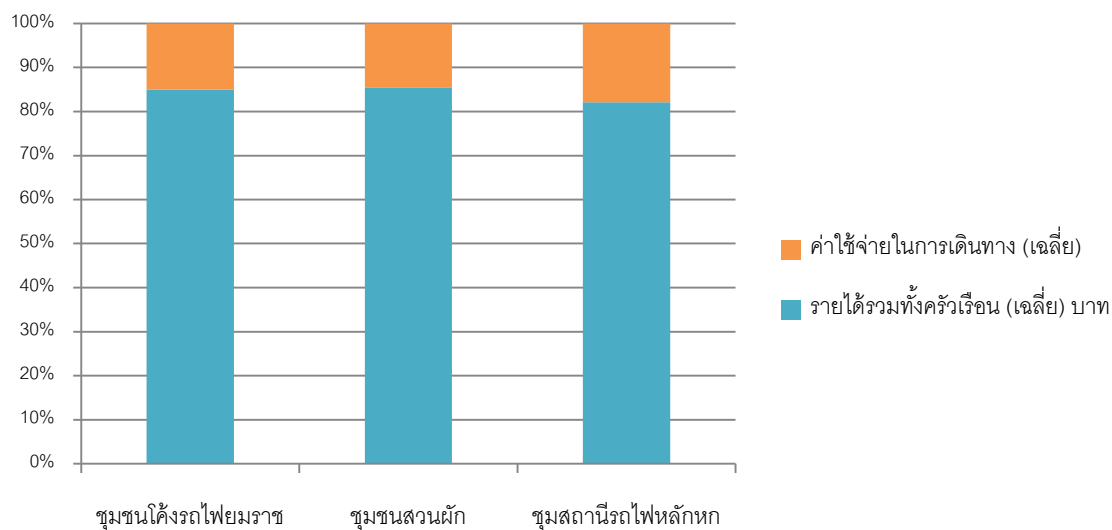
เมื่อพิจารณาจากตารางที่ 4-8 แสดงข้อมูลเฉลี่ยค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อเดือนของคนเดินทางไปทำงานของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก และแผนภูมิที่ 4-3 เปรียบเทียบสัดส่วนค่าใช้จ่ายในการเดินทางของทั้งสามชุมชน พบว่า ค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อเดือนโดยเฉลี่ยของชุมชนโค้งรถไฟยมราช เท่ากับ 3,826 บาท คิดเป็นร้อยละ 25 ของรายจ่ายทั้งหมด โดยมีรายละเอียดค่าใช้จ่ายในการเดินทางสามด้าน คือ ค่าผ่อนรถ 1,711 บาท คิดเป็นร้อยละ 44 ของค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ค่าเชื้อเพลิง 2,019 บาท คิดเป็นร้อยละ 52 ของค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และค่าโดยสาร 171 บาท คิดเป็นร้อยละ 4 ของค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

ค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อเดือนโดยเฉลี่ยของชุมชนสวนผัก เท่ากับ 3,265 บาท คิดเป็นร้อยละ 20 ของรายจ่ายทั้งหมด โดยมีรายละเอียดค่าใช้จ่ายในการเดินทางสามด้าน คือ ค่าผ่อนรถ 1,265 บาท คิดเป็นร้อยละ 39 ของค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ค่าเชื้อเพลิง 1,470 บาท คิดเป็นร้อยละ 45 ของค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และค่าโดยสาร 530 บาท คิดเป็นร้อยละ 16 ของค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

ค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อเดือนโดยเฉลี่ยของชุมชนสถานีรถไฟหลักหก เท่ากับ 3,702 บาท คิดเป็นร้อยละ 26 ของรายจ่ายทั้งหมด โดยมีรายละเอียดค่าใช้จ่ายในการเดินทางสามด้าน คือ ค่าผ่อนรถ 1,230 บาท คิดเป็นร้อยละ 34 ของค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ค่าเชื้อเพลิง 2,353 บาท คิดเป็นร้อยละ 65 ของค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และค่าโดยสาร 52 บาท คิดเป็นร้อยละ 1 ของค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ตามลำดับ

เมื่อนำค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปทำงานเปรียบเทียบกับรายได้ครัวเรือนพบว่า สัดส่วนของทั้งสามชุมชนนั้นใกล้เคียงกัน คือ ชุมชนโค้งรถไฟยมราชมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปทำงานคิดเป็นร้อยละ 17.6 ของรายได้ครัวเรือน ชุมชนสวนผักมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปทำงานคิดเป็นร้อยละ 17.1 ของรายได้ครัวเรือน และชุมชนสถานีรถไฟหลักหกมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปทำงานคิดเป็นร้อยละ 21.8 ของรายได้ครัวเรือน ดังแผนภูมิที่ 4-4

แผนภูมิที่ 4-4 การเปรียบเทียบสัดส่วนค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปทำงานกับรายได้ครัวเรือนของพื้นที่ศึกษา



ที่มา: ผู้วิจัย, 2556

หากมีปัญหาด้านทางการเงิน จากตารางที่ 4-9 แสดงข้อมูลร้อยละของค่าใช้จ่ายที่จะลดเมื่อจำเป็นของคน que เดินทางไปทำงานของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก พบว่า ค่าใช้จ่ายที่จะลดเมื่อจำเป็นของชุมชนโค้งรถไฟยมราชสูงสุดคือ ตอบว่าไม่สามารถลดได้แล้ว ร้อยละ 72.9 รองลงมาคือ ลดค่าอาหาร ร้อยละ 13.6 ตามลำดับ

ชุมชนสวนผักให้เหตุผลถึงค่าใช้จ่ายที่จะลดเมื่อจำเป็นสูงสุดคือ ตอบว่าไม่สามารถลดได้แล้ว ร้อยละ 29 รองลงมาคือ ลดค่าอาหาร ร้อยละ 24.1 และลดค่าสังสรรค์ ร้อยละ 11.1 ตามลำดับ และค่าใช้จ่ายที่จะลดเมื่อจำเป็นของชุมชนสถานีรถไฟหลักหกสูงสุดคือ ตอบว่าไม่สามารถลดได้แล้ว ร้อยละ 78.3 รองลงมาคือ ลดค่าอาหาร ร้อยละ 21.7 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-9 แสดงข้อมูลร้อยละของค่าใช้จ่ายที่จะลดเมื่อจำเป็นของคนเดินทางไปทำงานของชุมชน
โค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก

ข้อมูล	ค่าสถิติ					
	ชุมชนโค้งรถไฟยมราช		ชุมชนสวนผัก		ชุมชนสถานีรถไฟหลักหก	
เหตุจำเป็นที่ต้องลด	- ไม่ลด	72.9	- ไม่ลด	29	- ไม่ลด	78.3
ค่าใช้จ่าย จะลดด้านใด (ร้อยละ)	- ค่าอาหาร	13.6	- ค่าอาหาร	24.1	- ค่าอาหาร	21.7
	- ค่าเชื้อเพลิง	3.4	- ลดสังสรรค์	11.1	-	
	- ค่าเดินทาง	3.4	- ค่าน้ำค่าไฟ	7.4		
	- ค่าน้ำค่าไฟ	3.4	- ค่าเดินทาง	3.7		
	- ลดเงินลงทุน	3.4				

เหตุผลที่ลดค่าใช้จ่ายของคนเดินทางไปทำงานของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก พบว่า เหตุผลที่ต้องลดค่าใช้จ่ายของชุมชนโค้งรถไฟยมราชสูงสุดคือ ไม่ลด เพราะมีแต่รายจ่ายจำเป็น ร้อยละ 83 รองลงมาคือ เพราะเป็นรายจ่ายฟุ่มเฟือย ประเภทเสื้อผ้า ร้อยละ 10.2 และร้อยละ 6.8 เพราะสามารถเดินทางโดยรถสาธารณะได้ ตามลำดับ

เหตุผลที่ต้องลดค่าใช้จ่ายของชุมชนสวนผักสูงสุดคือ ไม่ลด เพราะมีแต่รายจ่ายจำเป็น ร้อยละ 59.3 รองลงมาคือ เพราะเป็นรายจ่ายฟุ่มเฟือย ประเภทเสื้อผ้าและชอบสังสรรค์บ่อย ร้อยละ 11.1 และร้อยละ 8.4 เพราะสามารถสามารถห่อข้าวไปทำงานได้ ตามลำดับ ดังตารางที่ 4-10

ตารางที่ 4-10 แสดงข้อมูลร้อยละของเหตุผลที่ลดค่าใช้จ่ายของคนเดินทางไปทำงานของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก

ข้อมูล	ค่าสถิติ					
	ชุมชนโค้งรถไฟยมราช		ชุมชนสวนผัก		ชุมชนสถานีรถไฟหลักหก	
เหตุผลที่ลดค่าใช้จ่าย เพราะเหตุใด (ร้อยละ)	- ไม่ลด เพราะมี	83	- ไม่ลด เพราะมีแต่	59.3	- ไม่ลด เพราะมีแต่	100
	แต่รายจ่ายจำเป็น		รายจ่ายจำเป็น		รายจ่ายจำเป็น	
	- รายจ่ายฟุ่มเฟือย	10.2	- รายจ่ายฟุ่มเฟือย	11.1		
	- เดินทางโดยรถ	6.8	- สังสรรค์บ่อย	11.1		
	สาธารณะ		- ห่อข้าวไปทำงาน	8.4		
			- เดินทางโดยรถ	3.7		
			สาธารณะ			
			- มีเด็กอ่อน	3.7		
		- ยืมเพื่อนได้	3.7			

7) อาชีพ

อาชีพของคนที่เดินทางไปทำงานของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก พบว่า ชุมชนโค้งรถไฟยมราช ประกอบอาชีพค้าขายมากที่สุด ร้อยละ 35.2 รองลงมาคือ จักรยานยนต์รับจ้าง ร้อยละ 15 และรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 11.3 ตามลำดับ

ชุมชนสวนผัก ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไปมากที่สุด ร้อยละ 26.7 รองลงมาคือ พนักงานบริษัท ร้อยละ 18.7 และอาชีพแม่บ้านและลูกจ้างชั่วคราว ร้อยละ 17.3 ตามลำดับ และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไปมากที่สุด ร้อยละ 30 รองลงมาคือ รับซื้อของเก่า ร้อยละ 25 และอาชีพค้าขาย พนักงานบริษัท และแม่บ้าน ร้อยละ 10 ตามลำดับ

แต่ละอาชีพก็มีรูปแบบของการทำงานที่แตกต่างกันไป โดย รูปแบบการทำงานของคนเดินทางไปทำงานของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก พบว่า ชุมชนโค้งรถไฟยมราชมีรูปแบบการทำงานแบบประจำมากที่สุด คือ ร้อยละ 64.4 รองลงมาคือ แบบเดินทางไปสถานที่อื่น ๆ อีกขณะทำงาน ร้อยละ 22 และแบบบางช่วงเวลา ร้อยละ 13.6 ตามลำดับ

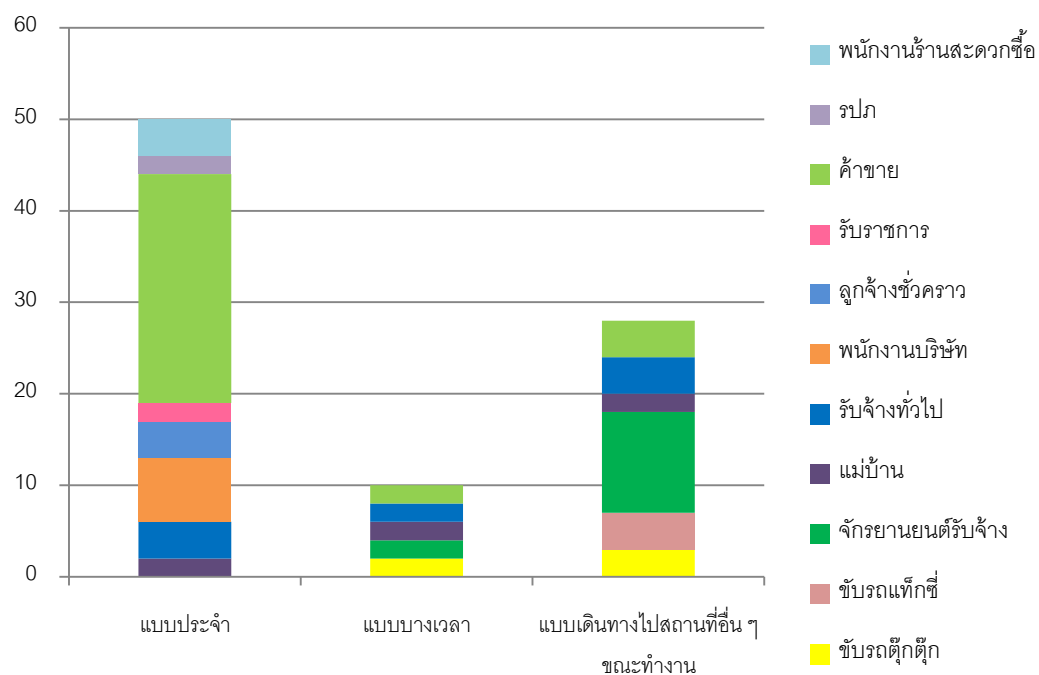
ชุมชนสวนผักมีรูปแบบการทำงานแบบประจำมากที่สุด คือ ร้อยละ 83.3 รองลงมาคือ แบบเดินทางไปสถานที่อื่น ๆ อีกขณะทำงาน ร้อยละ 9.3 และแบบบางช่วงเวลา ร้อยละ 7.4 ตามลำดับ และชุมชนสถานีรถไฟหลักหกมีรูปแบบการทำงานแบบประจำมากที่สุด คือ ร้อยละ 52.2 รองลงมาคือ แบบเดินทางไปสถานที่อื่น ๆ อีกขณะทำงาน ร้อยละ 28.3 และแบบบางช่วงเวลา ร้อยละ 19.6 ตามลำดับ

จากแผนภูมิที่ 4-5 ถึง 4-7 แสดงความสัมพันธ์ของอาชีพและรูปแบบการทำงานของคนจนเมืองในแต่ละชุมชน พบว่า ชุมชนโค้งรถไฟยมราชอาชีพส่วนใหญ่ทำงานแบบประจำ คือ ค้าขาย พนักงานบริษัท และรับจ้างทั่วไปตามลำดับ ส่วนอาชีพรองลงมาที่ทำงานแบบเดินทางไปสถานที่อื่น ๆ ขณะทำงาน คือ จักรยานยนต์รับจ้าง ขับรถแท็กซี่ และขับรถตุ๊กตุ๊กตามลำดับ และสุดท้ายอาชีพที่ทำงานแบบบางเวลา คือ ขับรถตุ๊กตุ๊ก จักรยานยนต์รับจ้าง และแม่บ้าน จะเห็นว่า มีบางอาชีพทำงานหลายรูปแบบ เช่น รถตุ๊กตุ๊ก ต้องเช่ารถมาขับ มีเวลาส่งรถขึ้นอยู่กับว่าจะเลือกขับช่วงเวลาไหน และสามารถขับรับส่งผู้โดยสารได้หลายที่

ส่วนชุมชนสวนผักอาชีพส่วนใหญ่ทำงานแบบประจำ คือ รับจ้างทั่วไป แม่บ้าน และ พนักงานบริษัทตามลำดับ ส่วนอาชีพรองลงมาที่ทำงานแบบเดินทางไปสถานที่อื่น ๆ ขณะทำงาน คือ จักรยานยนต์รับจ้าง ขับรถประจำทาง และรับจ้างทั่วไปตามลำดับ และสุดท้ายอาชีพที่ทำงานแบบบางเวลา คือ รปภ. และรับจ้างทั่วไป เพราะต้องทำงานเป็นกะ หรือขึ้นอยู่กับว่าจะมีใครมาจ้างไปทำงาน

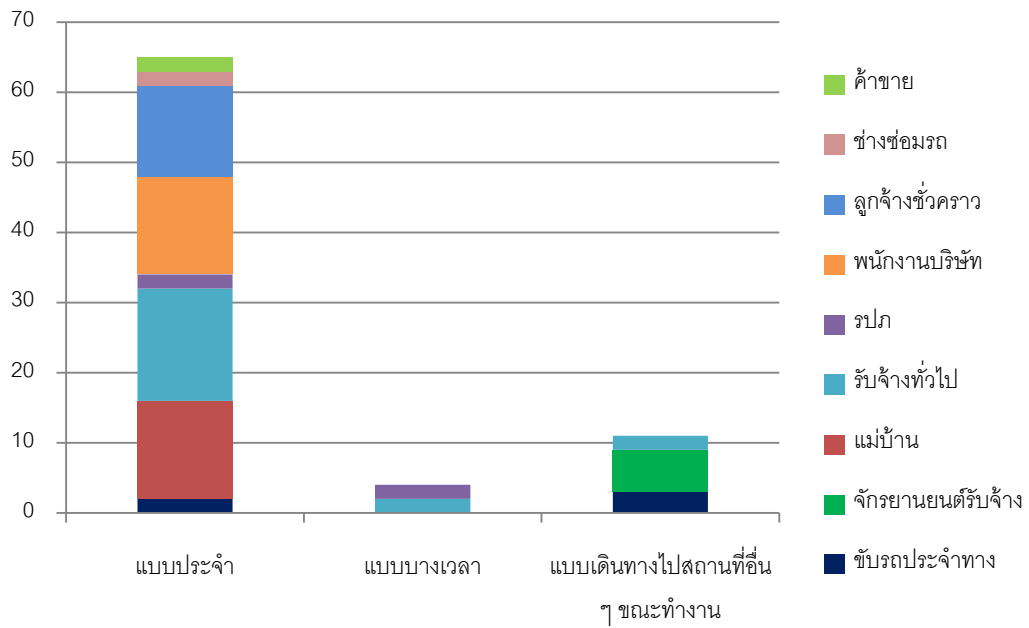
รูปแบบการทำงานของชุมชนสถานีรถไฟหลักหน้ ออาชีพส่วนใหญ่ที่ทำงานแบบประจำ คือ รับจ้างทั่วไป แม่บ้าน และรับซื้อของเก่าตามลำดับ ส่วนอาชีพรองลงมาที่ทำงานแบบเดินทางไปสถานที่อื่น ๆ ขณะทำงาน คือ รับซื้อของเก่า รับจ้างทั่วไป และจักรยานยนต์รับจ้าง ตามลำดับ และสุดท้ายอาชีพที่ทำงานแบบบางเวลา คือ รับจ้างทั่วไป และพนักงานบริษัท ตามลำดับ อาชีพรับซื้อของเก่าจากการสัมภาษณ์ พบว่า เวลาที่ออกไปรับซื้อของเก่านั้นต้องเป็นเวลา แต่เก็บหลายช่วงได้ เพราะขึ้นอยู่กับว่าลูกค้าติดต่อมา

แผนภูมิที่ 4-5 แสดงความสัมพันธ์ของอาชีพและรูปแบบการทำงานของคนจนเมืองในชุมชนโค้งรถไฟยมราช



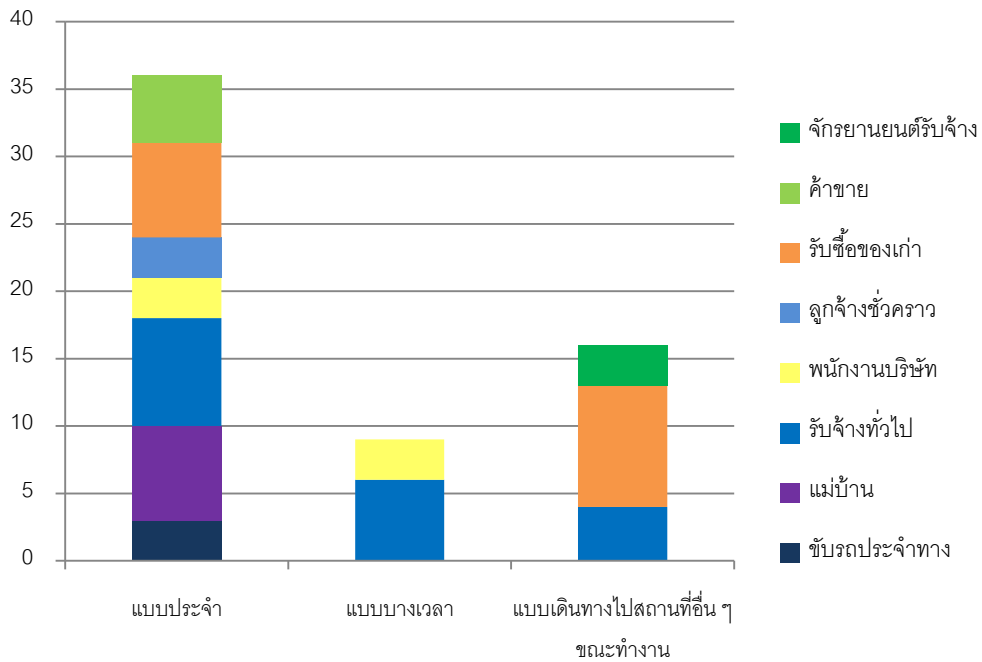
ที่มา: ผู้วิจัย, 2556

แผนภูมิที่ 4-6 แสดงความสัมพันธ์ของอาชีพและรูปแบบการทำงานของคนจนเมืองในชุมชนสวนผัก



ที่มา: ผู้วิจัย, 2556

แผนภูมิที่ 4-7 แสดงความสัมพันธ์ของอาชีพและรูปแบบการทำงานของคนจนเมืองในชุมชนสถานีรถไฟหลักหก



ที่มา: ผู้วิจัย, 2556

ตารางที่ 4-11 แสดงข้อมูลร้อยละของสถานที่ทำงานของคนเดินทางไปทำงานของชุมชนโค้งรถไฟ
ยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก

ข้อมูล	ค่าสถิติ					
	ชุมชนโค้งรถไฟยมราช	ชุมชนสวนผัก	ชุมชนสถานีรถไฟหลักหก			
สถานที่ทำงาน (ร้อยละ)	- ในชุมชน	18.2	- ชนส่งหมอชิต	15.3	- ในชุมชน	16.9
	- ตลาดมหานาค	11.7	- สำนักงานเขต	11.1	- พื้นที่ใกล้ชุมชน	12.7
	- สีลม	10.4	จตุจักร		- ม.รังสิต	8.5
	- กรมทางหลวง	5.2	- ปตท	8.3	- รังสิต	8.5
	- คลองถม	6.5	- ใน กทม.	8.3	- รังสิตคลอง3	8.5
	- ซอง 5	2.6	- แกววัดเสมียนนารี	6.9	- หมู่บ้านเมืองเอก	8.5
	- สุขุมวิท3	2.6	- รัชดา-สุทธิสาร	5.6	- คลองรังสิต	5.6
	- ประตูน้ำ	7.8	- สวนรถไฟ	5.6	- บางปะอิน	5.6
	- ราชเทวี	3.9	- ในชุมชน	5.6	- Big c รังสิต	4.2
	- ราชปรารภ	2.6	- Central ลาดพร้าว	2.8	- ปทุมธานี	4.2
	- ราชวัตร	2.6	- งามวงศ์วาน	2.8	- รังสิตคลอง1	4.2
	- รามอินทรา	2.6	- ซอยรางน้ำ	2.8	- สำนักงานเขต	4.2
	- รพ.รามา	5.2	- ตลาด กม 11	2.8	ดอนเมือง	
	- ห้วยขวาง	2.6	- รัชโยธิน	2.8	- ตลาดรังสิต	4.2
	- อนุสาวรีย์	2.6	- ปทุมธานี	2.8	- ตลาดสี่มุมเมือง	4.2
	- เยาวราช	5.2	- ประชาชื่น	2.8		
	- แยกจตุพงษ์	2.6	- ปูนซิเมนต์	2.8		
	- สนข.	2.6	- พระราม5	2.8		
	- สวทช.	2.6	- หมู่บ้านกลางเมือง	2.8		
			- อโศก	2.8		
		- แยกเกษตร	2.8			

จากตารางที่ 4-1 1 แสดงข้อมูลร้อยละของสถานที่ทำงานของคนเดินทางไปทำงานของ
ชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก พบว่า ชุมชนโค้งรถไฟยมราชส่วน
ใหญ่ร้อยละ 18.2 ทำงานในชุมชน รองลงมาคือ ตลาดมหานาค ร้อยละ 11.7 และสีลม ร้อยละ 10.4
ตามลำดับ

ชุมชนสวนผัก สถานที่ทำงานส่วนใหญ่อยู่ที่ชนส่งหมอชิต ร้อยละ 15.3 รองลงมาคือ
สำนักงานเขตจตุจักร ร้อยละ 11.1 และ ปตท. และในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ร้อยละ 8.3 ตามลำดับ

และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก สถานที่ทำงานส่วนใหญ่ร้อยละ 16.9 ทำงานในชุมชน รองลงมาคือ พื้นที่ใกล้ชุมชน ร้อยละ 12.7 และทำงานที่มหาวิทยาลัยรังสิต เมืองรังสิต รังสิตคลอง 3 และหมู่บ้านเมืองเอก ร้อยละ 8.5 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-12 แสดงข้อมูลร้อยละของเหตุผลที่เลือกทำงานของคน que เดินทางไปทำงานของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก

ข้อมูล	ค่าสถิติ					
	ชุมชนโค้งรถไฟยมราช	ชุมชนสวนผัก	ชุมชนสถานีรถไฟหลักหก			
เหตุผลที่เลือกทำงาน (ร้อยละ)	- ใกล้บ้าน	52.6	- ใกล้บ้าน	60	- มีทักษะขับรถ	23.6
	- ทำเลดี	19.7	- เดินทางสะดวก	13.8	- อีสระ	21.8
	- มีทักษะขับรถ	6.6	- เพื่อนแนะนำ	12.3	- ใกล้บ้าน	10.9
	- เพื่อนแนะนำ	5.3	- ย้ายตามบริษัท	6.2	- เคยทำงานนี้มาก่อน	5.5
	- ย้ายตามบริษัท	5.3	- สวัสดิการดี	4.6	- แข็งต่อ	5.5
	- ทำมานานแล้ว	2.6	- รายได้ดี	3.1	- เพื่อนแนะนำ	5.5
	- สอบเข้าทำงาน	2.6			- ย้ายตามแฟน	5.5
	- มีลูกค้าประจำ	2.6			- เลือกไม่ได้	5.5
	- อยู่ตั้งแต่เกิด	2.6			- ตกงาน	5.5
				- รายได้ดี	5.5	

จากตารางที่ 4-12 แสดงข้อมูลร้อยละของเหตุผลที่เลือกทำงานของคน que เดินทางไปทำงานของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก พบว่า ชุมชนโค้งรถไฟยมราชมีเหตุผลที่เลือกที่ทำงานในปัจจุบันสูงสุด คือ ใกล้บ้าน ร้อยละ 52.6 รองลงมาคือ ทำเลดี (ใกล้ตลาด ใกล้แหล่งพาณิชยกรรม และสำนักงาน) ร้อยละ 19.7 และมีทักษะตามลักษณะงานที่ทำอยู่แล้ว เช่น ขับรถได้ ร้อยละ 6.6 ตามลำดับ

ชุมชนสวนผักมีเหตุผลที่เลือกที่ทำงานในปัจจุบันสูงสุด คือ ใกล้บ้าน ร้อยละ 60 รองลงมาคือ เดินทางสะดวก ร้อยละ 12.8 และมีเพื่อนแนะนำงานให้ ร้อยละ 12.3 ตามลำดับ และชุมชนสถานีรถไฟหลักหกมีเหตุผลที่เลือกที่ทำงานในปัจจุบันสูงสุด คือ มีทักษะตามลักษณะงานที่ทำอยู่แล้ว เช่น ขับรถได้ ร้อยละ 23.6 รองลงมาคือ อีสระ ร้อยละ 21.8 และใกล้บ้าน เช่น ขับรถได้ ร้อยละ 10.9 ตามลำดับ

8) การครอบครองยานพาหนะ

ตารางที่ 4-13 แสดงข้อมูลร้อยละของการครอบครองยานพาหนะของคนที่เดินทางไปทำงานของชุมชน
ไค้รงรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก

ข้อมูล	ค่าสถิติ		
	ชุมชนไค้รงรถไฟยมราช	ชุมชนสวนผัก	ชุมชนสถานีรถไฟหลักหก
มียานพาหนะครอบครอง หรือไม่ (ร้อยละ)			
● ไม่มี	30.5	20.4	0
● มี	69.5	79.6	100

จากตารางที่ 4-1 3 แสดงข้อมูลร้อยละของการครอบครองยานพาหนะของคนที่เดินทางไป
ทำงานของชุมชนไค้รงรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก พบว่า ชุมชนไค้รงไฟ
ยมราชมียานพาหนะครอบครอง ร้อยละ 69.5 และไม่มียานพาหนะครอบครอง ร้อยละ 30.5
ตามลำดับ ส่วนชุมชนสวนผักมียานพาหนะครอบครอง ร้อยละ 79.6 และไม่มียานพาหนะครอบครอง
ร้อยละ 20.4 ตามลำดับ และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก ทุกคนมียานพาหนะครอบครอง หรือคือเป็น
ร้อยละ 100

ตารางที่ 4-14 แสดงข้อมูลร้อยละของประเภทยานพาหนะที่ถือครองของคนที่เดินทางไปทำงานของ
ชุมชนไค้รงรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก

ข้อมูล	ค่าสถิติ		
	ชุมชนไค้รงรถไฟยมราช	ชุมชนสวนผัก	ชุมชนสถานีรถไฟหลักหก
ประเภทยานพาหนะ (ร้อยละ)			
● จักรยาน	5	18.5	6.5
● จักรยานยนต์	72	46.3	54.3
● รถยนต์	5	14.8	39.2
● รถเข็น	19	0	0

จากตารางที่ 4-1 4 แสดงข้อมูลร้อยละของประเภทยานพาหนะที่ถือครองของคนที่เดินทางไป
ทำงานของชุมชนไค้รงรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก พบว่า ชุมชนไค้รง

รถไฟยมราชมีประเภทยานพาหนะที่ครอบครองสูงสุดคือ จักรยานยนต์ ร้อยละ 72 รองลงมาคือ รถเข็น ร้อยละ 19 และจักรยานและรถยนต์ ร้อยละ 5 ตามลำดับ

ชุมชนสวนผักมีประเภทยานพาหนะที่ครอบครองสูงสุดคือ จักรยานยนต์ ร้อยละ 46.3 รองลงมาคือ จักรยาน ร้อยละ 18.5 และรถยนต์ ร้อยละ 14.8 ตามลำดับ และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก มีประเภทยานพาหนะที่ครอบครองสูงสุดคือ จักรยานยนต์ ร้อยละ 54.3 รองลงมาคือ รถยนต์ ร้อยละ 39.2 และจักรยาน ร้อยละ 6.5 ตามลำดับ

4.3 ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะการเดินทาง

ลักษณะของการเดินทาง ประกอบด้วย เวลาในการเดินทาง ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง จำนวนผู้ร่วมเดินทาง และความพึงพอใจในการเดินทาง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) ความถี่ในการเดินทางไปทำงาน

ตารางที่ 4-15 แสดงข้อมูลร้อยละของความถี่ในการเดินทางไปทำงานของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก

ข้อมูล	ค่าสถิติ					
	ชุมชนโค้งรถไฟยมราช		ชุมชนสวนผัก		ชุมชนสถานีรถไฟหลักหก	
ความถี่ในการเดินทาง	- 10 (ทำงาน 5 วัน)	39	- 10 (ทำงาน 5 วัน)	22.2	- 10 (ทำงาน 5 วัน)	13
ระบุจำนวน ครั้งต่อสัปดาห์ (นับไปและกลับ) (ร้อยละ)	- 12 (ทำงาน 6 วัน)	25.4	- 12 (ทำงาน 6 วัน)	44.4	- 12 (ทำงาน 6 วัน)	60.9
	- 14 (ทำงาน 7 วัน)	32.2	- 14 (ทำงาน 7 วัน)	27.8	- 14 (ทำงาน 7 วัน)	26.1
	- 28 (ทำงาน 7 วัน ละหลายเวลา)	3.4	- 6 (ทำงานบางเวลา)	5.6		

จากตารางที่ 4-15 แสดงข้อมูลร้อยละของความถี่ในการเดินทางไปทำงานของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก พบว่า ชุมชนโค้งรถไฟยมราชมีความถี่ในการเดินทางไปทำงานสูงสุดคือ 10 ครั้งต่อสัปดาห์ หรือทำงาน 5 วันต่อสัปดาห์ ร้อยละ 39 รองลงมาคือ 14 ครั้งต่อสัปดาห์ หรือทำงาน 7 วันต่อสัปดาห์ ร้อยละ 32.2 และ 12 ครั้งต่อสัปดาห์ หรือทำงาน 6 วันต่อสัปดาห์ ร้อยละ 25.4 ตามลำดับ

ชุมชนสวนผักมีความถี่ในการเดินทางไปทำงานสูงสุดคือ 12 ครั้งต่อสัปดาห์ หรือทำงาน 6 วันต่อสัปดาห์ ร้อยละ 44.4 รองลงมาคือ 14 ครั้งต่อสัปดาห์ หรือทำงาน 7 วันต่อสัปดาห์ ร้อยละ 27.8 และ 10 ครั้งต่อสัปดาห์ หรือทำงาน 5 วันต่อสัปดาห์ ร้อยละ 22.2 ตามลำดับ และชุมชนสถานีรถไฟหลักมีความถี่ในการเดินทางไปทำงานสูงสุดคือ 12 ครั้งต่อสัปดาห์ หรือทำงาน 6 วันต่อสัปดาห์ ร้อยละ 60.9 รองลงมาคือ 14 ครั้งต่อสัปดาห์ หรือทำงาน 7 วันต่อสัปดาห์ ร้อยละ 26.1 และ 10 ครั้งต่อสัปดาห์ หรือทำงาน 5 วันต่อสัปดาห์ ร้อยละ 13 ตามลำดับ

2) การเดินทางไปทำงาน

ข้อมูลในการเดินทางไปทำงานประกอบด้วยรูปแบบการเดินทาง จำนวนต่อรถ ระยะเวลาในการเดินทาง และระยะทางในการเดินทางของพื้นที่ศึกษา โดยการเดินทางไปทำงานของคนจนเมืองได้แบ่งตามลักษณะรูปแบบการเดินทาง ดังนี้

1. เดินทางโดยรถส่วนบุคคล ได้แก่ เดิน รถเข็น จักรยาน จักรยานยนต์ และรถยนต์
2. เดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ ได้แก่ รถประจำทาง จักรยานยนต์รับจ้าง รถตุ๊กตุ๊ก

รถสองแถว รถแท็กซี่ รถไฟใต้ดิน รถไฟ และรถรับส่งบริษัท

● เดินทางโดยรถส่วนบุคคล

ตารางที่ 4-16 แสดงข้อมูลการเดินทางไปทำงานโดยรถส่วนบุคคลของพื้นที่ศึกษา

การเดินทางไปสถานที่ทำงาน					การเดินทางกลับที่พัก				
ข้อมูล		ค่าสถิติ			ข้อมูล		ค่าสถิติ		
จำนวน	ยานพาหนะที่ใช้	ชุมชนโค้ง	ชุมชนสวนผัก	ชุมชนสถานี	จำนวน	ยานพาหนะที่ใช้	ชุมชนโค้ง	ชุมชนสวนผัก	ชุมชนสถานี
การต่อรถ	เดินทางไปสถานที่ทำงาน	รถไฟยมราช	รถไฟหลัก	รถไฟหลัก	การต่อรถ	เดินทางกลับที่พัก	รถไฟยมราช	รถไฟหลัก	รถไฟหลัก
ต่อที่ 1	เดิน (รถเข็น)	37.3	11.1	6.5	ต่อที่ 1	เดิน (รถเข็น)	30.4	7.4	0
	จักรยานยนต์	32.2	31.5	41.3		จักรยานยนต์	32.2	31.5	41.4
	รถยนต์	10.2	7.4	0		รถยนต์	10.2	7.4	0
	จักรยาน	3.4	14.8	0		จักรยาน	3.4	14.8	0
ระยะเวลาในการเดินทางไปทำงาน (เฉลี่ย) นาที		11.9	17.2	17.5	ระยะเวลาในการเดินทางกลับที่พัก (เฉลี่ย) นาที		11.6	9.7	15.5
ระยะทางในการเดินทางไปทำงาน (กิโลเมตร)		0.5-3	0.5-10	0-4					

จากตารางที่ 4-16 แสดงข้อมูลการเดินทางไปทำงาน โดยรถส่วนบุคคลของ ชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก พบว่า การเดินทางทั้งขาไปจากที่พักและขากลับจากสถานที่ทำงานของของคนในเมืองที่เดินทางด้วยรถส่วนบุคคล เดินทางเพียงหนึ่งต่อเท่านั้นคือจากที่พักถึงสถานที่ทำงาน โดยไม่ได้เปลี่ยนรูปแบบการเดินทางเป็นรูปแบบอื่นด้วยระยะทางในการเดินทางไปทำงานที่ต่างกัน โดยชุมชนสวนผักเดินทางไกลกว่าอีกสองชุมชน คือ ชุมชนสวนผักด้วยระยะทาง 0.5 – 10 กิโลเมตร ส่วนชุมชนโค้งรถไฟยมราชและชุมชนสถานีรถไฟหลักหกเดินทางทางไปทำงานด้วยระยะทาง 0.5 – 3 กิโลเมตร และ 0 – 4 กิโลเมตร ตามลำดับ

การเดินทางไปที่ทำงานของชุมชนโค้งรถไฟยมราชเดินทางโดยการเดินหรือใช้รถเข็นมากที่สุด ร้อยละ 37.3 รองลงมาคือ จักรยานยนต์ ร้อยละ 32.2 และรถยนต์ ร้อยละ 10.2 ใช้ระยะเวลาเดินทางไปทำงานเฉลี่ย 11.9 นาที ส่วนชุมชนสวนผักเดินทางโดยจักรยานยนต์มากที่สุด ร้อยละ 31.5 รองลงมาคือ จักรยาน ร้อยละ 14.8 และการเดินหรือใช้รถเข็น ร้อยละ 11.1 ใช้ระยะเวลาเดินทางไปทำงานเฉลี่ย 17.2 นาที ซึ่งแตกต่างกับชุมชนสถานีรถไฟหลักหกที่เดินทางโดยจักรยานยนต์มากที่สุด ร้อยละ 41.3 รองลงมาคือ การเดินหรือใช้รถเข็น ร้อยละ 6.5 ใช้ระยะเวลาเดินทางไปทำงานเฉลี่ย 11.9 นาที ในชุมชนสถานีรถไฟหลักหกมีอาชีพรับซื้อของเก่ามากที่สุด แหล่งงานจึงอยู่ในชุมชนซึ่งนับว่าไม่มีการเดินทางไปทำงาน

การเดินทางกลับที่พักจากที่ทำงานมีความแตกต่างเล็กน้อยจากขาไปที่ทำงาน โดยชุมชนที่มีความแตกต่างคือ ชุมชนสถานีรถไฟหลักหกเดินทางกลับที่พักโดยจักรยานยนต์อย่างเดียว ร้อยละ 41.1 ใช้ระยะเวลาเดินทางไปทำงานเฉลี่ย 15.5 นาที ส่วนคนที่เลือกการเดินหรือรถเข็นในขาไปทำงานนั้น จากการสัมภาษณ์ พบว่า จะมีคนในครอบครัวมารับหลังเลิกงานเช่นกัน ในกรณีนี้ชุมชนสถานีรถไฟหลักหกมีอาชีพรับซื้อของเก่ามากที่สุด แหล่งงานจึงอยู่ในชุมชนซึ่งนับว่าไม่มีการเดินทางไปทำงาน ส่วนชุมชนโค้งรถไฟยมราชเดินทางกลับโดยจักรยานยนต์มากที่สุด ร้อยละ 32.2 รองลงมาคือ การเดินหรือใช้รถเข็น ร้อยละ 30.4 และรถยนต์ ร้อยละ 10.2 ใช้ระยะเวลาเดินทางไปทำงานเฉลี่ย 11.6 นาที และชุมชนสวนผักเดินทางกลับโดยจักรยานยนต์มากที่สุด ร้อยละ 31.5 และจักรยาน ร้อยละ 14.8 ใช้ระยะเวลาเดินทางไปทำงานเฉลี่ย 9.7 นาที

● **เดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ**

ตารางที่ 4-17 แสดงข้อมูลการเดินทางไปทำงานโดยระบบขนส่งสาธารณะของ ชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก

การเดินทางไปสถานที่ทำงาน					การเดินทางกลับที่พัก				
ข้อมูล		ค่าสถิติร้อยละ			ข้อมูล		ค่าสถิติร้อยละ		
จำนวนการต่อรถ	ยานพาหนะที่ใช้เดินทางไปสถานที่ทำงาน	ชุมชนโค้งรถไฟยมราช	ชุมชนสวนผัก	ชุมชนสถานีรถไฟหลักหก	จำนวนการต่อรถ	ยานพาหนะที่ใช้เดินทางกลับที่พัก	ชุมชนโค้งรถไฟยมราช	ชุมชนสวนผัก	ชุมชนสถานีรถไฟหลักหก
ต่อที่ 1	รถประจำทาง	6.7	7.4	0	ต่อที่ 1	รถประจำทาง	10.2	18.5	0
	จักรยานยนต์รับจ้าง	3.4	16.7	0		จักรยานยนต์รับจ้าง	3.4	16.7	6.5
	รถไฟ	3.4	0	0		รถไฟ	3.4	0	0
	รถตุ๊กตุ๊ก	3.4	0	0		รถตุ๊กตุ๊ก	6.8	0	0
	รถรับส่งบริษัท	0	3.4	13		รถรับส่งบริษัท	0	3.7	13
ต่อที่ 2	รถประจำทาง	6.8	7.4	0	ต่อที่ 2	รถประจำทาง	6.8	3.7	0
	จักรยานยนต์รับจ้าง	0	3.7	6.5		จักรยานยนต์รับจ้าง	0	11.1	0
	รถไฟ	0	0	0		รถไฟ	3.4	0	0
	MRT (รถไฟใต้ดิน)	3.4	3.7	0		MRT (รถไฟใต้ดิน)	0	0	0
	รถรับส่งบริษัท	0	0	8.7		รถรับส่งบริษัท	0	0	0
ต่อที่ 3	จักรยานยนต์รับจ้าง	0	3.7	0	ต่อที่ 3	จักรยานยนต์รับจ้าง	0	3.7	0
ระยะเวลาในการเดินทางไปทำงาน (เฉลี่ย)		40	33.5	10	ระยะเวลาในการเดินทางกลับที่พัก (เฉลี่ย)		52	36.3	13.3
ค่าโดยสารในการเดินทางไปทำงาน (เฉลี่ย)		19.7	20.6	20	ค่าโดยสารในการเดินทางกลับที่พัก (เฉลี่ย)		20.5	23.7	25
ระยะทางในการเดินทางไปทำงาน (กิโลเมตร)		2-6	1-5	2-6					

จากตารางที่ 4-17 แสดงข้อมูลการเดินทางไปทำงานโดยรถโดยสารของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก พบว่า การเดินทางทั้งขาไปจากที่พักและขากลับจากสถานที่ทำงานของของคนจนเมืองที่เดินทางด้วยรถโดยสารมีจำนวนต่อรถมากถึง 3 ต่อด้วยกัน แตกต่างกันตามรูปแบบการเข้าถึงของระบบขนส่งสาธารณะที่มีของแต่ละชุมชน โดยระยะทางในการเดินทางไปทำงานโดยรถโดยสารของพื้นที่ศึกษานั้นมีระยะทางใกล้เคียงกัน คือ ชุมชนสวนผักด้วยระยะทาง 1 – 5 กิโลเมตร ส่วนชุมชนโค้งรถไฟยมราชและชุมชนสถานีรถไฟหลักหกเดินทางทางไปทำงานด้วยระยะทาง 2 – 6 กิโลเมตร

การเดินทางไปที่ทำงานของชุมชนโค้งรถไฟยมราชมีทั้งหมด 2 ต่อรถ โดยต่อที่ 1 เลือกใช้รถประจำทางมากที่สุด ร้อยละ 6.7 รองลงมาร้อยละ 3.4 จักรยานยนต์รับจ้าง รถไฟ และรถตุ๊กตุ๊ก การเดินทางในต่อที่ 1 ส่วนใหญ่จะเดินทางถึงที่ทำงาน และบางส่วนต้องเดินทางในต่อที่ 2 ต่อไป โดยร้อยละ 6.8 ต่อรถประจำทาง และร้อยละ 3.4 ต่อรถไฟใต้ดิน ส่วนการเดินทางไปที่ทำงานของชุมชนสวนผักมีทั้งหมด 3 ต่อรถ เป็นชุมชนที่มีจำนวนต่อรถมากกว่าชุมชนอื่น ๆ ในพื้นที่ศึกษา โดยต่อที่ 1 เลือกใช้จักรยานยนต์รับจ้างมากที่สุด ร้อยละ 16.7 รองลงมาร้อยละ 7.4 คือ รถประจำทาง และร้อยละ 3.4 คือ รถรับส่งบริษัท ตามลำดับ การเดินทางในต่อที่ 1 ส่วนใหญ่จะเดินทางเพื่อไปต่อรถในต่อที่ 2 โดยร้อยละ 7.4 ต่อรถประจำทาง และร้อยละ 3.7 ต่อจักรยานยนต์รับจ้างและรถไฟใต้ดิน ตามลำดับ และมีบางส่วนร้อยละ 3.7 เดินทางต่อที่ 3 ด้วยจักรยานยนต์รับจ้างจะถึงสถานที่ทำงาน

สุดท้ายการเดินทางไปที่ทำงานของชุมชนสถานีรถไฟหลักหมี่ทั้งหมด 2 ต่อรถ ด้วยชุมชนนี้มีรูปแบบการเข้าถึงของขนส่งสาธารณะเพียงไม่กี่รูปแบบ จึงทำให้คนในชุมชนเลือกที่จะเดินทางโดยรถโดยสารน้อยไปด้วย โดยต่อที่ 1 เลือกใช้รถรับส่งบริษัทมากที่สุด ร้อยละ 13 ในกรณีของชุมชนสถานีรถไฟหลักหมี่ส่วนหนึ่งเดินทางในต่อที่ 1 ด้วยรถส่วนบุคคลเพื่อมาต่อรถโดยสารในต่อที่ 2 โดยร้อยละ 8.7 ต่อรถรับส่งบริษัท และร้อยละ 6.5 ต่อจักรยานยนต์รับจ้าง

ระยะเวลาในการเดินทางไปที่ทำงานของคนจนเมืองในพื้นที่ศึกษาโดยรถโดยสารมีความแตกต่างกัน โดยชุมชนที่เดินทางใช้เวลานานที่สุดคือ ชุมชนโค้งรถไฟยมราชที่ใช้เวลาเดินทางเฉลี่ยนานถึง 40 นาที เพราะเป็นชุมชนที่อยู่กลางเมืองประสบปัญหาการจราจรติดขัดจึงต้องใช้เวลาเดินทางนาน ส่วนชุมชนที่ใช้ระยะเวลาเดินทางน้อยที่สุดคือ ชุมชนสถานีรถไฟหลักหมี่ใช้ระยะเวลาในการเดินทางเฉลี่ย 10 นาที เพราะมีความหลากหลายของรูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะน้อยและมีระยะทางสั้น ส่วนค่าโดยสารในการเดินทางพบว่า ทั้งสามชุมชนใกล้เคียงกัน คือ ชุมชนโค้งรถไฟยมราชมีค่าโดยสารเฉลี่ย 19.7 บาท ชุมชนสวนผักมีค่าโดยสารเฉลี่ย 20.6 บาท และชุมชนสถานีรถไฟหลักหมี่มีค่าโดยสารเฉลี่ย 20 บาท

ในการเดินทางกลับที่พักจากสถานที่ทำงานของคนจนเมืองในพื้นที่ศึกษาโดยรถโดยสารพบว่า การเดินทางกลับที่พักของชุมชนโค้งรถไฟยมราชมีจำนวน 2 ต่อรถ โดยต่อที่ 1 เลือกใช้รถประจำทางมากที่สุด ร้อยละ 10.2 รองลงมาร้อยละ 6.8 รถตุ๊กตุ๊ก บางส่วนเข้าไปทำงานเดินทางด้วยรถส่วน

บุคคล เพราะคนในครอบครัวไปส่งแต่ขากลับต้องกลับเอง การเดินทางต่อที่ 2 ร้อยละ 6.8 ต่อรถประจำทาง และร้อยละ 3.4 ต่อรถไฟใต้ดินเหมือนกับการเดินทางไปทำงาน ส่วนการเดินทางไปที่ทำงานของชุมชนสวนผักมีจำนวน 3 ต่อรถ เป็นชุมชนที่มีจำนวนต่อรถมากกว่าชุมชนอื่น ๆ ในพื้นที่ศึกษาเหมือนกับการเดินทางไปทำงานโดยต่อที่ 1 เลือกใช้รถประจำทางมากที่สุด ร้อยละ 18.5 รองลงมาร้อยละ 16.7 คือ จักรยานยนต์รับจ้าง และร้อยละ 3.7 คือ รถรับส่งบริษัท ตามลำดับ การเดินทางในต่อที่ 1 ส่วนใหญ่จะเดินทางถึงที่พัก และมีบางส่วนจำเป็นต้องต่อรถในต่อที่ 2 โดยร้อยละ 11.1 ต่อจักรยานยนต์รับจ้าง และรถประจำทาง ร้อยละ 3.7 และมีบางส่วนร้อยละ 3.7 เดินทางต่อที่ 3 ด้วยจักรยานยนต์รับจ้างจะถึงที่พัก สุดท้ายการเดินทางกลับที่พักของชุมชนสถานีรถไฟหลักหกเดินทางเพียงต่อเดียว โดย เลือกใช้รถรับส่งบริษัทมากที่สุด ร้อยละ 13 และร้อยละ 6.5 ต่อจักรยานยนต์รับจ้าง

ระยะเวลาในการเดินทางกลับที่พักของคนจนเมืองในพื้นที่ศึกษาโดยรถโดยสารมีความแตกต่างกันและใช้ระยะเวลาในการเดินทางนานกว่าเขาไปสถานที่ทำงาน โดยชุมชนที่เดินทางใช้เวลานานที่สุดคือ ชุมชนโค้งรถไฟยมราชที่ใช้เวลาเดินทางเฉลี่ยนานถึง 52 นาที และชุมชนที่ใช้ระยะเวลาเดินทางน้อยที่สุดคือ ชุมชนสถานีรถไฟหลักหกใช้ระยะเวลาในการเดินทางเฉลี่ย 13.3 นาที ในด้านค่าโดยสารในการเดินทางพบว่า ทั้งสามชุมชนใกล้เคียงกัน คือ ชุมชนโค้งรถไฟยมราชมีค่าโดยสารเฉลี่ย 20.5 บาท ชุมชนสวนผักมีค่าโดยสารเฉลี่ย 23.7 บาท และชุมชนสถานีรถไฟหลักหกมีค่าโดยสารเฉลี่ย 25 บาท

ตารางที่ 4-18 แสดงข้อมูลร้อยละของเวลาเดินทางออกที่พักไปทำงานของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก

ข้อมูล	ค่าสถิติ					
	ชุมชนโค้งรถไฟยมราช		ชุมชนสวนผัก		ชุมชนสถานีรถไฟหลักหก	
เวลาออกเดินทาง	05.00 – 07.00 น.	33.9	01.01 – 03.00 น.	5.6	01.01 – 03.00 น.	6.5
จากที่พัก (ร้อยละ)	07.01 – 09.00 น.	37.3	03.01 – 05.00 น.	11.2	03.01 – 05.00 น.	26.1
	09.00 – 11.00 น.	10.2	05.01 – 07.00 น.	25.9	05.01 – 07.00 น.	22.6
	11.01 – 13.00 น.	11.9	07.01 – 09.00 น.	40.7	07.01 – 09.00 น.	21.7
	13.01 – 15.00 น.	3.4	17.01 – 19.00 น.	11.1	09.00 – 11.00 น.	6.5
	01.00 น.	3.4	ไม่แน่นอน	5.6	ไม่แน่นอน	6.5

จากตารางที่ 4- 18 แสดงข้อมูลร้อยละของเวลาเดินทางออกที่พักไปทำงานของชุมชนโค้ง
รถไพล่มราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก พบว่า ชุมชนโค้งรถไพล่มราชส่วนใหญ่ออก
เดินทางไปทำงานเวลา 07.01-09.00 น. ร้อยละ 37.3 รองลงมาคือ 05.00-07.00 น. ร้อยละ 33.9 และ
11.01-13.00 น. ร้อยละ 11.9 ตามลำดับ

ชุมชนสวนผักส่วนใหญ่ออกเดินทางไปทำงานเวลา 07.01-09.00 น. ร้อยละ 40.7 รองลงมา
คือ 05.00-07.00 น. ร้อยละ 25.9 และ 03.01-05.00 น. ร้อยละ 11.2 ตามลำดับ และชุมชนสถานีรถไฟ
หลักหกส่วนใหญ่ออกเดินทางไปทำงานเวลา 03.01-05.00 น. ร้อยละ 26.1 รองลงมาคือ 05.00-07.00
น. ร้อยละ 22.6 และ 07.01-09.00 น. ร้อยละ 21.7 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-19 แสดงข้อมูลร้อยละของเวลาออกเดินทางกลับที่พักของชุมชนโค้งรถไพล่มราช ชุมชน
สวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก

ข้อมูล	ค่าสถิติ					
	ชุมชนโค้งรถไพล่มราช		ชุมชนสวนผัก		ชุมชนสถานีรถไฟหลักหก	
เวลาออกเดินทาง	11.01 – 13.00 น.	10.2	09.01 – 11.00 น.	5.6	09.01 – 11.00 น.	6.5
กลับที่พัก (ร้อยละ)	15.01 – 17.00 น.	8.5	11.01 – 13.00 น.	11.2	11.01 – 13.00 น.	13
	17.01 – 19.00 น.	35.6	15.01 – 17.00 น.	11.1	15.01 – 17.00 น.	32.6
	19.00 – 21.00 น.	13.6	17.01 – 19.00 น.	48.1	17.01 – 19.00 น.	26.1
	21.01 – 23.00 น.	6.8	19.00 – 21.00 น.	7.4	19.00 – 21.00 น.	8.7
	23.01 – 01.00 น.	3.4	06.00 น.	3.7	21.01 – 23.00 น.	6.5
	01.01 – 03.00 น.	5.1	ไม่แน่นอน	13	ไม่แน่นอน	6.5
	ไม่แน่นอน	16.9				

จากตารางที่ 4-19 แสดงข้อมูลร้อยละของเวลาออกเดินทางกลับที่พักของชุมชนโค้งรถไพล่ม
ราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก พบว่า ชุมชนโค้งรถไพล่มราชส่วนใหญ่ออก
เดินทางกลับที่พักเวลา 17.01-19.00 น. ร้อยละ 35.6 รองลงมาคือ ไม่แน่นอน ร้อยละ 16.9 และ
19.01-21.00 น. ร้อยละ 13.6 ตามลำดับ

ชุมชนสวนผักส่วนใหญ่ออกเดินทางกลับที่พักเวลา 17.01-19.00 น. ร้อยละ 48.1 รองลงมาคือ ไม่นั่นอน ร้อยละ 13 และ 11.01-13.00 น. ร้อยละ 11.2 ตามลำดับ และชุมชนสถานีรถไฟหลักหกส่วนใหญ่ออกเดินทางกลับที่พักเวลา 15.01-17.00 น. ร้อยละ 32.6 รองลงมาคือ 17.01-19.00 น. ร้อยละ 26.1 และ 11.01-13.00 น. ร้อยละ 13 ตามลำดับ

3) จำนวนผู้ร่วมเดินทาง

ตารางที่ 4-20 แสดงข้อมูลร้อยละของจำนวนผู้ร่วมเดินทางของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก

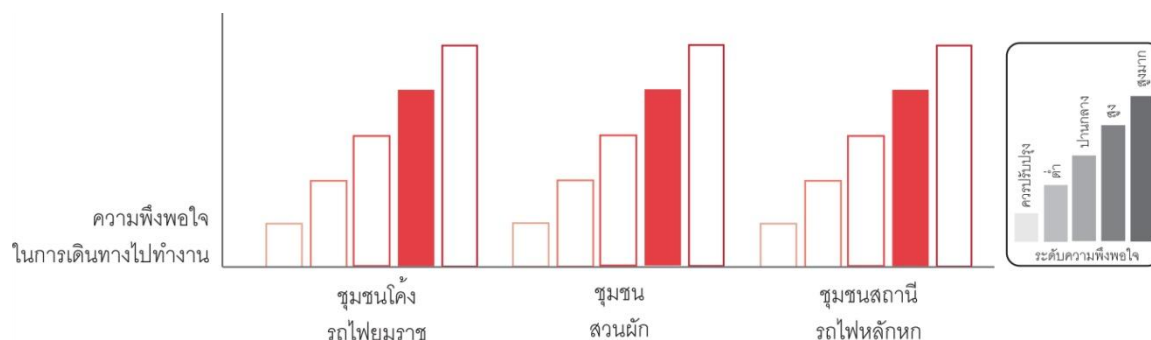
ข้อมูล	ค่าสถิติ					
	ชุมชนโค้งรถไฟยมราช		ชุมชนสวนผัก		ชุมชนสถานีรถไฟหลักหก	
จำนวนผู้ร่วมเดินทาง	- 1 คน	69.5	- 1 คน	68.5	- 2 คน	58.7
(รวมตัวเองด้วย) (ร้อยละ)	- 2 คน	20.3	- 2 คน	27.8	- 1 คน	34.8
	- 3 คน	10.2	- 3 คน	3.7	- 6 คน	6.5

จากตารางที่ 4-20 แสดงข้อมูลร้อยละของจำนวนผู้ร่วมเดินทางของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก พบว่า ชุมชนโค้งรถไฟยมราชมีจำนวนผู้ร่วมเดินทางส่วนใหญ่ 1 คน ร้อยละ 69.5 รองลงมาคือ 2 คน ร้อยละ 20.3 และ 3 คน ร้อยละ 10.2 ตามลำดับ ส่วนชุมชนสวนผักมีจำนวนผู้ร่วมเดินทางส่วนใหญ่ 1 คน ร้อยละ 68.5 รองลงมาคือ 2 คน ร้อยละ 27.8 และ 3 คน ร้อยละ 3.7 ตามลำดับ และชุมชนสถานีรถไฟหลักหกมีจำนวนผู้ร่วมเดินทางส่วนใหญ่ 2 คน ร้อยละ 58.7 รองลงมาคือ 1 คน ร้อยละ 34.8 และ 6 คน ร้อยละ 6.5 ตามลำดับ

แสดงให้เห็นว่า มีกลุ่มคนจำนวนหนึ่งประมาณ 1 ใน 3 ของคนจนเมืองในพื้นที่ศึกษาที่เดินทางโดยมีผู้ร่วมทางไปด้วยในเส้นทางเดินทางเดียวกัน เช่น ส่งลูกไปโรงเรียนระหว่างทาง ส่งภรรยาไปทำงานระหว่างทาง เป็นต้น เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางของครัวเรือน

4) ความพึงพอใจในการเดินทางไปทำงาน

แผนภูมิที่ 4-8 แสดงข้อมูลระดับความพึงพอใจในการเดินทางมาสู่สถานที่ทำงานในปัจจุบันของชุมชน
ไค้จ้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก



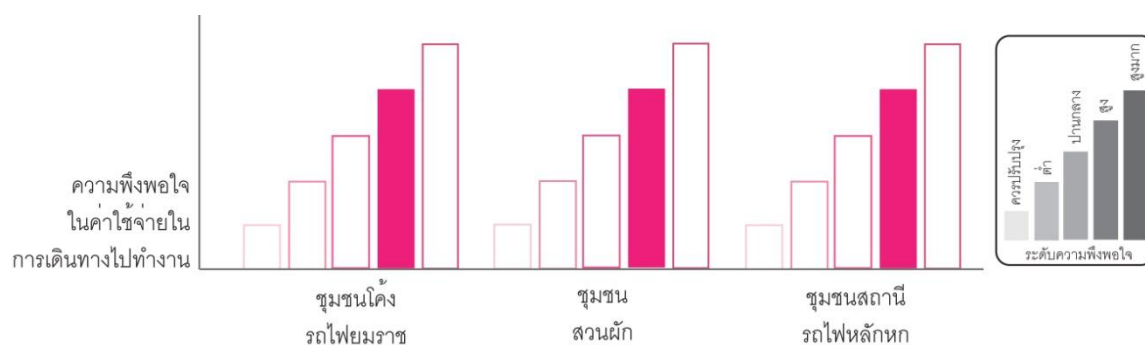
จากแผนภูมิที่ 4-8 แสดงข้อมูลระดับความพึงพอใจในการเดินทางมาสู่สถานที่ทำงานในปัจจุบันของชุมชนไค้จ้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก พบว่า ทั้งสามชุมชนมีระดับความพึงพอใจในระดับสูง โดยชุมชนไค้จ้งรถไฟยมราชให้ 3.81 คะแนน ชุมชนสวนผักให้ 3.31 คะแนน และชุมชนสถานีรถไฟหลักหกให้ 3.46 คะแนน

โดยได้แบ่งประเด็นความพึงพอใจออกเป็น 4 ด้าน ดังนี้

- ความพึงพอใจด้านค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปทำงาน
- ความพึงพอใจด้านระยะเวลาและความคล่องตัวในการเดินทางไปทำงาน
 - ความพึงพอใจด้านระยะเวลาในการเดินทางไปทำงาน
 - ความพึงพอใจด้านความคล่องตัวในการเดินทางไปทำงาน
- ความพึงพอใจด้านความสะดวก พาหนะที่ใช้ และความปลอดภัยในการเดินทางไปทำงาน
 - ความพึงพอใจด้านความสะดวกในการเดินทางไปทำงาน เช่น ขนาดถนน ผิวถนน
 - ความพึงพอใจด้านพาหนะที่ใช้ในการเดินทางไปทำงาน
 - ความพึงพอใจด้านความปลอดภัยในการเดินทางไปทำงาน
- ความพึงพอใจด้านระยะเวลาในการรอรถสาธารณะและความหลากหลายในการเดินทางไปทำงาน
 - ความพึงพอใจด้านระยะเวลาในการรอรถประจำทางไปทำงาน
 - ความพึงพอใจด้านความหลากหลายของรูปแบบการเดินทางไปทำงาน

11.1) ความพึงพอใจในค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปทำงาน

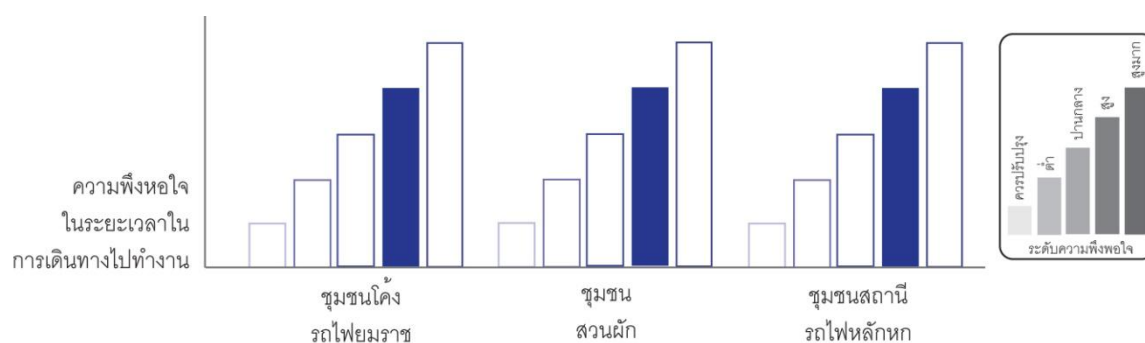
แผนภูมิที่ 4-9 แสดงข้อมูลระดับความพึงพอใจในค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ไปทำงาน ของชุมชน โค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก



จากแผนภูมิที่ 4-9 แสดงข้อมูลระดับความพึงพอใจในค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ไปทำงานของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก พบว่า ทั้งสามชุมชนมีระดับความพึงพอใจในระดับสูง โดยชุมชนโค้งรถไฟยมราชให้ 3.66 คะแนน ชุมชนสวนผักให้ 3.60 คะแนน และชุมชนสถานีรถไฟหลักหกให้ 3.41 คะแนน จากการสัมภาษณ์ สรุปได้ว่า ค่าใช้จ่ายในการเดินทางนั้นเป็นสิ่งจำเป็นที่ต้องจ่าย ไม่สามารถลดรายจ่ายในส่วนนี้ได้ แม้ว่าจะมีค่าเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นก็จำเป็นต้องจ่าย เพราะต้องใช้ในการเดินทางและใช้ในการประกอบอาชีพ

11.2) ความพึงพอใจด้านระยะเวลาและความคล่องตัวในการเดินทางไปทำงาน

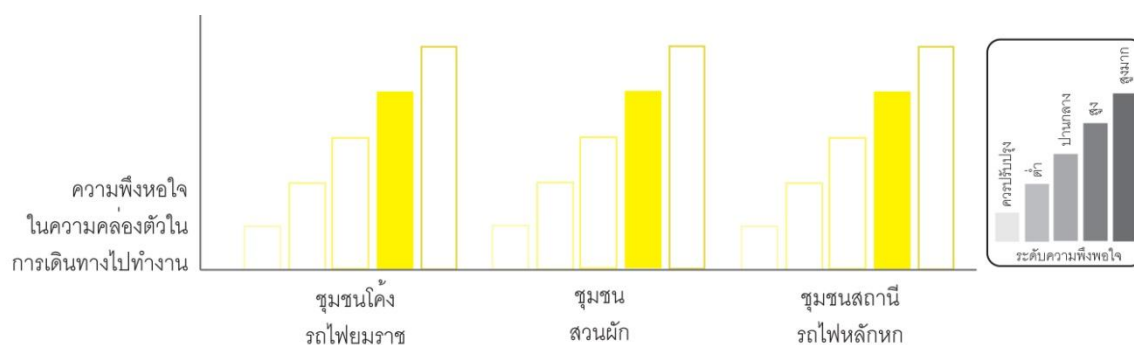
แผนภูมิที่ 4-10 แสดงข้อมูลระดับความพึงพอใจในระยะเวลาในการเดินทาง ไปทำงาน ของชุมชน โค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก



จากแผนภูมิที่ 4-10 แสดงข้อมูลระดับความพึงพอใจในระยะเวลาในการเดินทางไปทำงานของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก พบว่า ทั้งสามชุมชนมีระดับความพึงพอใจในระดับสูง โดยชุมชนโค้งรถไฟยมราชให้ 3.81 คะแนน ชุมชนสวนผักให้ 3.95 คะแนน และชุมชนสถานีรถไฟหลักหกให้ 3.67 คะแนน

จากการสัมภาษณ์ สรุปได้ว่า ระยะเวลาในการเดินทางพอใจเพราะเลือกรูปแบบในการเดินทางที่รวดเร็วที่สุดที่สามารถเดินทางไปถึงที่ทำงานได้เร็ว หากเลือกรูปแบบการเดินทางที่มีราคาถูกลงก็จะถึงช้า บางรายก็เลี่ยงการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะไปเป็นการเดินทางโดยรถส่วนบุคคลแทน ซึ่งสัมพันธ์กับความพึงพอใจในความคล่องตัวในการเดินทางไปทำงาน ดังแผนภูมิที่ 4-11

แผนภูมิที่ 4-11 แสดงข้อมูลระดับความพึงพอใจในความคล่องตัวในการเดินทางไปทำงานของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก

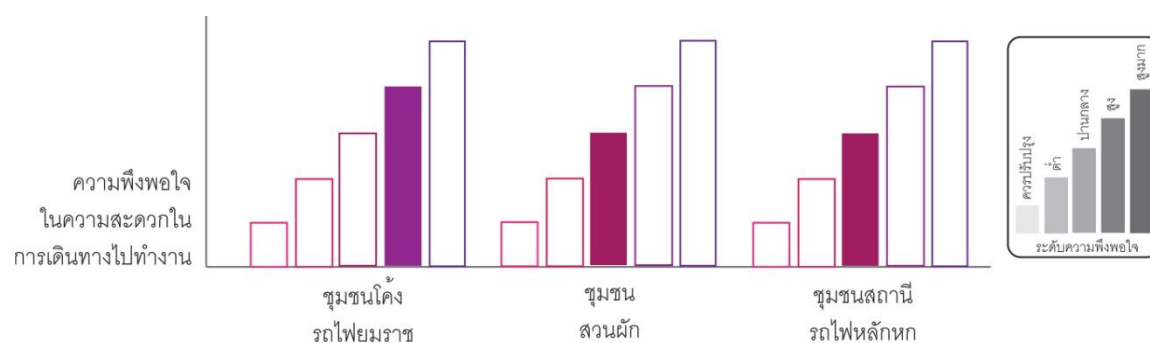


จากแผนภูมิที่ 4-11 แสดงข้อมูลระดับความพึงพอใจในความคล่องตัวในการเดินทางไปทำงานของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก พบว่า ทั้งสามชุมชนมีระดับความพึงพอใจในระดับสูง โดยชุมชนโค้งรถไฟยมราชให้ 3.47 คะแนน ชุมชนสวนผักให้ 3.44 คะแนน และชุมชนสถานีรถไฟหลักหกให้ 3.54 คะแนน

จากการสัมภาษณ์ สรุปได้ว่า ชุมชนโค้งรถไฟยมราชเลี่ยงปัญหาการติดขัดโดยการใช้รถขึ้นไปค้าขายแทนใช้รถพ่วงข้าง เพราะประหยัดค่าเชื้อเพลิง และไม่เสียเวลากับปัญหาการติดขัด ส่วนชุมชนสวนผักนั้นได้ให้สัมภาษณ์ว่า หากออกเดินทางช้ากว่าปกติก็จะเดินทางถึงที่ทำงานสาย และจะต้องเพิ่มค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพิ่มขึ้นเพื่อเลือกใช้รูปแบบการเดินทางรูปแบบอื่น เพราะปัญหาการติด

11.3) ความพึงพอใจด้านความสะดวก พาหนะที่ใช้ และความปลอดภัยในการเดินทางไปทำงาน

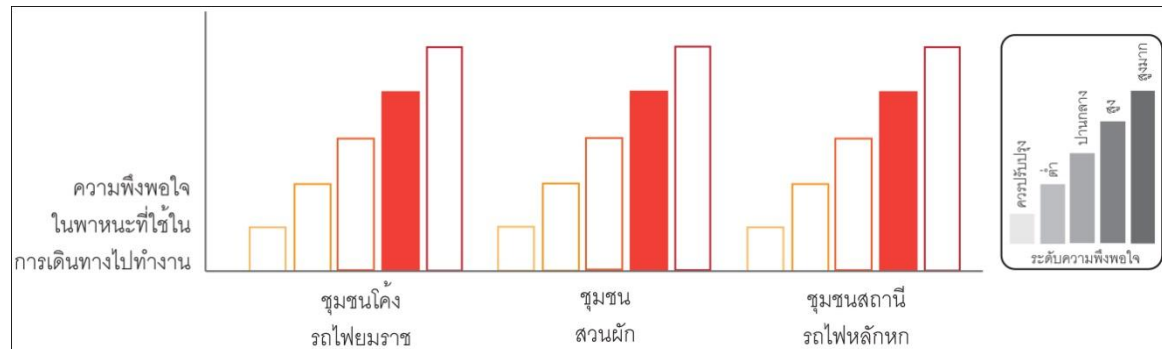
แผนภูมิที่ 4-12 แสดงข้อมูลระดับความพึงพอใจในความสะดวกในการเดินทางไปทำงานของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก



จาก แผนภูมิ ที่ 4- 12 แสดงข้อมูลระดับความพึงพอใจในความสะดวกในการเดินทางไปทำงานของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก พบว่า ชุมชนโค้งรถไฟยมราชให้ระดับความพึงพอใจในระดับสูง ด้วยคะแนน 3.73 คะแนน ส่วนชุมชนสวนผักและชุมชนสถานีรถไฟหลักหกระดับความพึงพอใจในระดับปานกลาง โดยชุมชนสวนผักให้ 2.85 คะแนน และชุมชนสถานีรถไฟหลักหกให้ 2.30 คะแนน

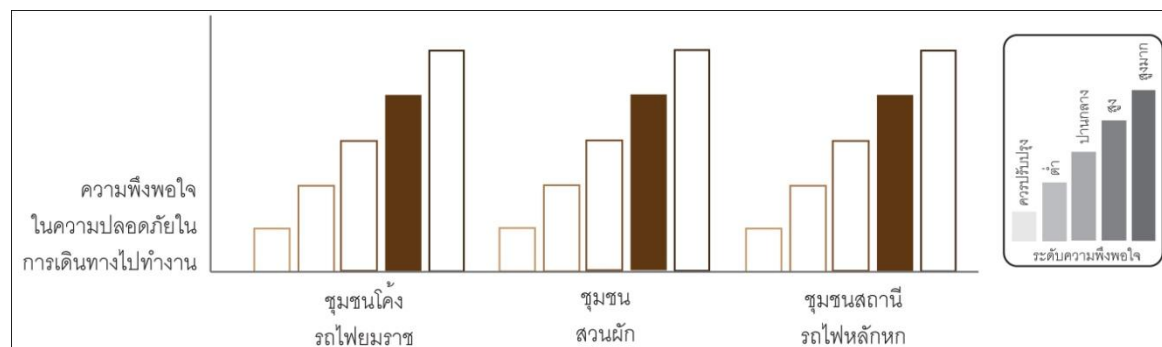
จากการสัมภาษณ์ สรุปได้ว่า ปัญหาที่คนในชุมชนต้องการจะให้ปรับปรุงคือ ปรับปรุงถนนภายในชุมชน เพราะถนนภายในชุมชนมีลักษณะเป็นถนนลูกรัง โดยเฉพาะที่ชุมชนสถานีรถไฟหลักหกที่ไม่ได้รับการดูแลจากหน่วยงานท้องถิ่นเพราะติดปัญหาเรื่องที่ดิน ทำให้ไม่มีหน่วยงานใดเข้ามาดูแล

แผนภูมิที่ 4-13 แสดงข้อมูลระดับความพึงพอใจในพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง ไปทำงานของชุมชนโค้งรถไพล่มราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก



จาก แผนภูมิ ที่ 4- 13 แสดงข้อมูลระดับความพึงพอใจในพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง ไปทำงานของชุมชนโค้งรถไพล่มราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก พบว่า ทั้งสามชุมชนมีระดับความพึงพอใจในระดับสูง โดยชุมชนโค้งรถไพล่มราชให้ 3.78 คะแนน ชุมชนสวนผักให้ 3.74 คะแนน และชุมชนสถานีรถไฟหลักหกให้ 3.84 คะแนน จากการสัมภาษณ์ สรุปได้ว่า เหตุที่คนจนเมืองในพื้นที่ศึกษาให้ระดับความพึงพอใจด้านยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทางไปทำงานในระดับสูงนั้น เพราะส่วนใหญ่ใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล จึงพอใจกับยานพาหนะที่ใช้อยู่แล้ว เช่นเดียวกับ ความพึงพอใจในความปลอดภัยในการเดินทางไปทำงาน ดังแผนภูมิที่ 4-14

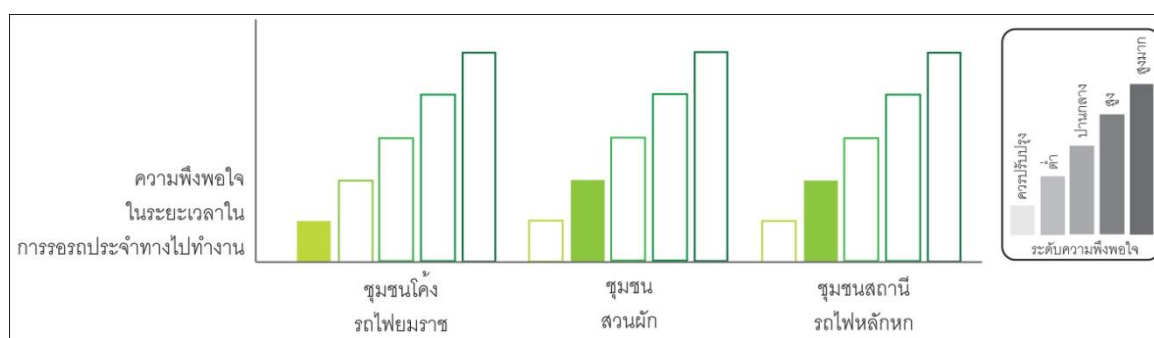
แผนภูมิที่ 4-14 แสดงข้อมูลระดับความพึงพอใจในความปลอดภัยในการเดินทาง ไปทำงานของชุมชนโค้งรถไพล่มราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก



จากแผนภูมิที่ 4-14 แสดงข้อมูลระดับความพึงพอใจในความปลอดภัยในการเดินทางไปทำงานของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก พบว่า ทั้งสามชุมชนมีระดับความพึงพอใจในระดับสูง โดยชุมชนโค้งรถไฟยมราชให้ 3.49 คะแนน ชุมชนสวนผักให้ 3.09 คะแนน และชุมชนสถานีรถไฟหลักหกให้ 3.48 คะแนน จากการสัมภาษณ์ สรุปได้ว่า มั่นใจในความปลอดภัยเพราะเดินทางโดยรถส่วนบุคคล เพราะขับเองจึงมั่นใจในความปลอดภัยมากกว่าการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ

11.4) ความพึงพอใจด้านระยะเวลาในการรอรถสาธารณะและความหลากหลายในการเดินทางไปทำงาน

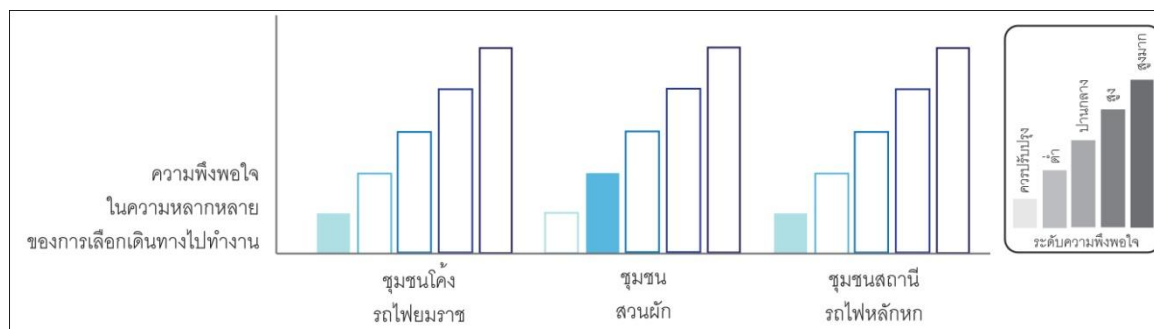
แผนภูมิที่ 4-15 แสดงข้อมูลระดับความพึงพอใจในระยะเวลาในการรอรถประจำทาง รถรับจ้าง อื่น ๆ ของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก



จากตาราง 4- 15 แสดงข้อมูลระดับความพึงพอใจในระยะเวลาในการรอรถประจำทาง รถรับจ้าง อื่น ๆ ของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก พบว่า ชุมชนโค้งรถไฟยมราชให้ระดับความพึงพอใจระดับควรปรับปรุง ด้วยคะแนน 0.78 คะแนน ส่วนชุมชนสวนผักและชุมชนสถานีรถไฟหลักหก ระดับความพึงพอใจในระดับต่ำ โดยชุมชนสวนผักให้ 1.64 คะแนน และชุมชนสถานีรถไฟหลักหกให้ 1.04 คะแนน

จากการสัมภาษณ์ สรุปได้ว่า ประเภทที่รอนานคือ รถเมล์ฟรีเพื่อประชาชน จะมานานครั้ง และไม่ตรงกับเวลาที่ออกเดินทางไปทำงาน จึงต้องเลือกเดินทางกับรถประจำทางทั่วไป อีกประเด็นอีกปัญหาจราจรติดขัดส่งผลทำให้รถประจำทางมาถึงช้า

แผนภูมิที่ 4-16 แสดงข้อมูลระดับความพึงพอใจในความหลากหลายในการเลือกเดินทางของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก



จากแผนภูมิที่ 4-16 แสดงข้อมูลระดับความพึงพอใจในความหลากหลายในการเลือกเดินทางของชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก พบว่า ชุมชนสวนผักให้ระดับความพึงพอใจระดับต่ำ ด้วยคะแนน 1.56 คะแนน ส่วนชุมชนโค้งรถไฟยมราชและชุมชนสถานีรถไฟหลักหกระดับความพึงพอใจในระดับควรปรับปรุง โดยชุมชนโค้งรถไฟยมราชให้ 0.78 คะแนน และชุมชนสถานีรถไฟหลักหกให้ 0.85 คะแนน

จากการสัมภาษณ์ สรุปได้ว่า ชุมชนโค้งรถไฟยมราชมีรูปแบบระบบขนส่งสาธารณะหลายรูปแบบ แต่อยู่ไกลจากชุมชน และไม่จำเป็นต้องใช้เพราะแหล่งงานอยู่ใกล้ชุมชนสามารถเดินไปได้ ส่วนชุมชนสวนผักนั้นให้เหตุผลว่า จำเป็นต้องเดินทางเพราะแหล่งงานอยู่ไกล แม้จะต้องเดินทางหลายต่อ และชุมชนสถานีรถไฟหลักหกให้เหตุผลว่า ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะผ่านชุมชน อีกทั้งป้ายรถประจำทางอยู่ไกลจากชุมชนจึงเลือกใช้รถจักรยานยนต์เดินทางแทน

จะเห็นว่าจากข้อมูลสภาพทั่วไปของชุมชน ทั้งข้อมูลด้านกายภาพ ข้อมูลด้านสังคม และข้อมูลการวิเคราะห์เชิงพื้นที่เกี่ยวกับการคมนาคมและการเข้าถึงชุมชน ที่ได้จากการสังเกตและจากแบบสอบถาม ทำให้พบว่าทั้งสามชุมชนนั้นมีลักษณะที่แตกต่างกันทั้งลักษณะของผู้เดินทาง ลักษณะของการเข้าถึง และลักษณะของการเดินทาง ด้วยเหตุนี้จึงต้องใช้การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของข้อมูลด้วยสถิติพารามิเตอร์เพื่อทราบว่าลักษณะที่เหมือนหรือแตกต่างกันนั้นเป็นอย่างไรในบทที่ ผลการวิเคราะห์

บทที่ 5

ผลการวิเคราะห์

การศึกษาพฤติกรรมการเดินทางไปทำงานของคนจนเมืองในกรุงเทพมหานคร จากความสัมพันธ์ของ 3 ชุมชน คือ ชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก ที่มี ความแตกต่างในเรื่องตำแหน่งที่ตั้งของชุมชนคือ ชุมชนที่อยู่ในเมือง ชุมชนที่อยู่ระหว่างเมือง และ ชุมชนที่อยู่ชานเมือง ที่มีผลต่อพฤติกรรมการเดินทางไปทำงานของคนจนเมืองของแต่ละชุมชน เพื่อ วิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยต่าง ๆ การวิเคราะห์เชิงพื้นที่ การทดสอบสถิติเชิงพรรณนาโดยใช้ ค่าความถี่ และการทดสอบความแปรปรวนแบบทางเดียว (Ono-way ANOVA)

5.1 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของลักษณะผู้เดินทาง ลักษณะระบบขนส่ง และลักษณะการเดินทาง

จากสมมติฐานงานวิจัยนี้คือ พฤติกรรมการเดินทางไปทำงานของคนจนเมืองแตกต่างกันตาม ที่ตั้งของชุมชน ที่ตั้งของแหล่งงาน และรายได้ จึงนำมาสู่การพิสูจน์สมมติฐานจากข้อมูลของลักษณะ ของคนที่เดินทาง ลักษณะระบบขนส่ง และลักษณะการเดินทาง โดยการเปรียบเทียบความสัมพันธ์ของ ชุมชนโค้งรถไฟยมราช ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก ตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ดังนี้

1) เปรียบเทียบรายได้รวมทั้งครัวเรือนของพื้นที่ศึกษา

การเปรียบเทียบรายได้รวมทั้งครัวเรือนของ พื้นที่ศึกษา เพื่อทราบถึงความแตกต่างของ รายได้มีผลหรือไม่ต่อพฤติกรรมในการเดินทางของคนจนเมือง โดยใช้วิธีทางสถิติวิเคราะห์ ดังตารางที่ 5-1

ตารางที่ 5-1 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ชุมชนกับรายได้รวมทั้งครัวเรือน

รายได้รวมทั้งครัวเรือน	ชุมชน			Total
	ชุมชนโค้งรถไฟยมราช	ชุมชนสวนผัก	ชุมชนสถานีรถไฟหลักหก	
5000-10000	6	8	13	27
10001-15000	21	17	12	50
15001-30000	22	26	15	63
30001-50000	8	4	6	18
มากกว่า 50000	2	0	0	2
Total	59	55	46	160

ตารางที่ 5-2 การทดสอบ Chi-Square Test

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	12.113 ^a	8	.146
Likelihood Ratio	12.427	8	.133
Linear-by-Linear Association	3.361	1	.067
N of Valid Cases	160		

จากตารางที่ 5-1 และ 5-2 ผลที่ได้จากการพิสูจน์โดยวิธีการ Crosstabs พบว่า ค่าความสัมพันธ์ของรายได้รวมทั้งครัวเรือนของแต่ละชุมชนนั้นแตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 แสดงว่า รายได้ไม่ใช่ปัจจัยที่มีผลทำให้พฤติกรรมในการเดินทางไปทำงานของคนจนเมือง ทั้งสามชุมชนนั้นแตกต่างกัน

2) เปรียบเทียบรายจ่ายรวมทั้งครัวเรือนของพื้นที่ศึกษา

การเปรียบเทียบรายจ่ายรวมทั้งครัวเรือนของ พื้นที่ศึกษา เพื่อทราบถึงความแตกต่างของ รายจ่ายมีผลหรือไม่ต่อพฤติกรรมในการเดินทางของคนจนเมือง โดยใช้วิธีทางสถิติวิเคราะห์ ดังตาราง ที่ 5-3

ตารางที่ 5-3 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ชุมชนกับรายจ่ายรวมทั้งครัวเรือน

รายจ่ายรวมทั้งครัวเรือน	ชุมชน			Total
	ชุมชนโค้งรถไฟยมราช	ชุมชนสวนผัก	ชุมชนสถานีรถไฟหลักหก	
ต่ำกว่า 5000	2	0	0	2
5001-10000	12	15	16	43
10001-15000	23	16	15	54
15001-30000	18	22	15	55
มากกว่า 30000	4	2	0	6
Total	59	55	46	160

ตารางที่ 5-4 การทดสอบ Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10.261 ^a	8	.247
Likelihood Ratio	12.246	8	.141
Linear-by-Linear Association	1.054	1	.304
N of Valid Cases	160		

จากตารางที่ 5-3 และ 5-4 ผลที่ได้ทั้งจากการพิสูจน์โดยวิธีการ Crosstabs พบว่าค่า ความสัมพันธ์ของรายจ่ายรวมทั้งครัวเรือนของแต่ละชุมชนนั้นแตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 จากการวิเคราะห์ทางสถิติ แสดงว่า รายได้จ่ายไม่ใช่ปัจจัยที่มีผลทำให้พฤติกรรมในการ เดินทางไปทำงานของคนจนเมืองทั้งสามชุมชนนั้นแตกต่างกัน

3) เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการเดินทางไปทำงานของพื้นที่ศึกษา

การเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการเดินทางไปทำงานของพื้นที่ศึกษา เพื่อทราบถึงความแตกต่างของค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการเดินทางไปทำงานมีผลหรือไม่ต่อพฤติกรรมในการเดินทางของคนจนเมือง โดยใช้วิธีทางสถิติวิเคราะห์ ดังตารางที่ 5-5

ตารางที่ 5-5 การทดสอบความแปรปรวนทางเดียวของชุมชนกับค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปทำงาน

		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ค่าใช้จ่ายในการเดินทางของสมาชิกที่เดินทางไปทำงาน	Between Groups	5.462	2	2.731	.937	.394
	Within Groups	457.731	157	2.915		
	Total	463.194	159			
ค่าผ่อนรถ บาท	Between Groups	1.662	2	.831	.234	.791
	Within Groups	556.782	157	3.546		
	Total	558.444	159			
ค่าเชื้อเพลิง บาท	Between Groups	19.609	2	9.804	4.121	.018
	Within Groups	373.485	157	2.379		
	Total	393.094	159			
ค่าโดยสาร บาท	Between Groups	14.420	2	7.210	9.993	.000
	Within Groups	113.274	157	.721		
	Total	127.694	159			

จากตารางที่ 5-5 ผลที่ได้ทั้งจากการพิสูจน์โดยวิธี One-way ANOVA พบว่า ค่าความสัมพันธ์ของค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปทำงานของคนจนเมืองแต่ละชุมชนนั้นแตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จึงได้พิจารณารายละเอียดของค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปทำงานตามวัตถุประสงค์ 3 ประเภท คือ ค่าผ่อนรถ ค่าเชื้อเพลิง และค่าโดยสาร พบว่า ความสัมพันธ์ของค่าผ่อนรถกับแต่ละชุมชนนั้นไม่แตกต่างกัน แต่ความสัมพันธ์ของค่าเชื้อเพลิง และค่าโดยสาร พบว่ามีความแตกต่างกันระหว่างชุมชนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงได้พิสูจน์ต่อโดยวิธี Scheffe เพื่อหาว่าชุมชนไหนที่แตกต่างจากชุมชนอื่น

ตารางที่ 5-6 การเปรียบเทียบทดสอบพหุคูณของชุมชนกับค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

Dependent Variable	(I) ชุมชน	(J) ชุมชน	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
ค่าเชื้อเพลิงบาท	ชุมชนโค้งรถไฟยมราช	ชุมชนสวนผัก	.285	.289	.617	-.43	1.00
		ชุมชนสถานีรถไฟหลักหก	-.589	.303	.155	-1.34	.16
	ชุมชนสวนผัก	ชุมชนโค้งรถไฟยมราช	-.285	.289	.617	-1.00	.43
		ชุมชนสถานีรถไฟหลักหก	-.874 [*]	.308	.020	-1.64	-.11
	ชุมชนสถานีรถไฟหลักหก	ชุมชนโค้งรถไฟยมราช	.589	.303	.155	-.16	1.34
		ชุมชนสวนผัก	.874 [*]	.308	.020	.11	1.64
ค่าโดยสารบาท	ชุมชนโค้งรถไฟยมราช	ชุมชนสวนผัก	-.516 [*]	.159	.006	-.91	-.12
		ชุมชนสถานีรถไฟหลักหก	.209	.167	.461	-.20	.62
	ชุมชนสวนผัก	ชุมชนโค้งรถไฟยมราช	.516 [*]	.159	.006	.12	.91
		ชุมชนสถานีรถไฟหลักหก	.724 [*]	.170	.000	.30	1.14
	ชุมชนสถานีรถไฟหลักหก	ชุมชนโค้งรถไฟยมราช	-.209	.167	.461	-.62	.20
		ชุมชนสวนผัก	-.724 [*]	.170	.000	-1.14	-.30

*. The mean difference is significant at the 0.05 level.

จากตารางที่ 5-6 พบว่า ค่าเชื้อเพลิง ชุมชนที่แตกต่างจากชุมชนอื่นมากที่สุดคือ ชุมชนสถานีรถไฟหลักหก เพราะเมื่อวิเคราะห์จากความหลากหลายของรูปแบบขนส่งสาธารณะที่เข้าถึงชุมชนที่มีน้อยมากและไม่สะดวกสบาย จากตารางที่ 4-10 ลักษณะอาชีพส่วนใหญ่คือ เกือบของเก่าขาย จึงต้องใช้รถส่วนตัวขับรถตระเวนรับซื้อขยะในละแวกใกล้ชุมชน สอดคล้องกับผลจากแบบสอบถามเกี่ยวกับการถือครองยานพาหนะ จากตาราง 4-14 พบว่า ชุมชนสถานีรถไฟหลักหกนั้นทุกคนมียานพาหนะครอบครอง

ส่วนค่าโดยสาร พบว่า ชุมชนสวนผักมีความแตกต่างจากชุมชนอื่นมากที่สุด เพราะเป็นชุมชนที่มีความหลากหลายของการเข้าถึงของรูปแบบขนส่งสาธารณะ หรือสามารถไปต่อรถได้สะดวก จึงสามารถเดินทางได้ในระยะทางที่ไกลกว่าชุมชนอื่น ๆ

จากการทบทวนงานวิจัย พบว่า ได้มีการศึกษาเกี่ยวกับความเหลื่อมล้ำและความไม่เป็นธรรมทางสังคมด้านการคมนาคมขนส่ง โดย ผศ.ดร.ศักดิ์สิทธิ์ เฉลิมพงศ์ ได้เปรียบเทียบสัดส่วนระหว่างรายจ่ายด้านการเดินทางและรายได้ จากตารางที่ 5-7 พบว่า ชุมชนสถานีรถไฟหลักหกอยู่ในกลุ่มรายได้ที่ 3 สัดส่วนระหว่างค่าใช้จ่ายด้านการเดินทางและรายได้ครัวเรือน เท่ากับ 0.218 ชุมชนสวนผักอยู่ในกลุ่มรายได้ที่ 5 สัดส่วนระหว่างค่าใช้จ่ายด้านการเดินทางและรายได้ครัวเรือน เท่ากับ 0.172 และชุมชนโค้งรถไฟยมราช อยู่ในกลุ่มรายได้ที่ 6 สัดส่วนระหว่างค่าใช้จ่ายด้านการเดินทางและรายได้ครัวเรือน เท่ากับ 0.176 ซึ่งทำให้เห็นว่ารายได้ครัวเรือนของคนจนเมืองซึ่งอยู่ในช่วงกลุ่มรายได้ที่ 3-6 มีสัดส่วนรายจ่ายด้านการเดินทางต่อรายได้มากกว่าของครัวเรือนทั่วไป

ตารางที่ 5-7 การเปรียบเทียบสัดส่วนระหว่างค่าใช้จ่ายด้านการเดินทางและรายได้ครัวเรือนรวมทั้งประเทศกับพื้นที่ศึกษา

กลุ่มรายได้	ค่าเฉลี่ยรายได้ต่อเดือนต่อคน	สัดส่วนระหว่างรายจ่ายด้านการเดินทางและรายได้รวม	สัดส่วนระหว่างรายจ่ายด้านการเดินทางและรายได้		
			ชุมชนโค้งรถไฟยมราช	ชุมชนสวนผัก	ชุมชนสถานีรถไฟหลักหก
1	1,908	0.175			
2	3,074	0.098			
3	4,128	0.102			0.218
4	5,204	0.108			
5	6,229	0.116		0.172	
6	7,209	0.125	0.176		
7	8,696	0.145			
8	11,010	0.156			
9	14,443	0.165			
10	29,580	0.145			

ที่มา : จากการคำนวณ

4) เปรียบเทียบเพศกับการเลือกรูปแบบการเดินทางไปทำงานของพื้นที่ศึกษา

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของเพศกับการเลือกรูปแบบการเดินทางไปทำงานของคนจนเมือง สามารถวิเคราะห์ได้โดยวิธีทางสถิติ คือ Cross tabulation และการวิเคราะห์ด้วย Chi-square ดังตารางที่ 5-8

ตารางที่ 5-8 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของเพศกับรูปแบบการเดินทางไปทำงาน

ยานพาหนะที่ใช้เดินทางไป สถานที่ทำงาน ต่อที่ 1	ชุมชนโค้งรถไฟยมราช			ชุมชนสวนผัก			ชุมชนสถานีรถไฟหลักหก		
	เพศ		Total	เพศ		Total	เพศ		Total
	ชาย	หญิง		ชาย	หญิง		ชาย	หญิง	
เดิน	11	11	22	2	4	6	0	3	3
จักรยาน	2	0	2	3	5	8			
จักรยานยนต์	17	4	21	16	2	18	13	6	19
จักรยานยนต์รับจ้าง	0	2	2	5	4	9			
รถประจำทาง (เมล์)	0	2	2	0	4	4			
รถยนต์ส่วนบุคคล	4	2	6	4	0	4	0	18	18
รถไฟ	0	2	2	2	2	4			
รถตุ๊กตุ๊ก	2	0	2						
รถรับส่งบริษัท				0	2	2	0	6	6
Total	36	23	59	32	23	55	13	33	46

ตารางที่ 5-9 การทดสอบ Chi-Square Tests

		Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
ชุมชนโค้งรถไฟยมราช	Pearson Chi-Square	16.659 ^a	7	.020
	Likelihood Ratio	20.316	7	.005
	Linear-by-Linear Association	.083	1	.773
	N of Valid Cases		59	

		Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
ชุมชนสวนผัก	Pearson Chi-Square	21.263 ^b	7	.003
	Likelihood Ratio	26.075	7	.000
	Linear-by-Linear Association	.944	1	.331
	N of Valid Cases	55		
ชุมชนสถานีรถไฟหลักหก	Pearson Chi-Square	25.751 ^c	3	.000
	Likelihood Ratio	31.078	3	.000
	Linear-by-Linear Association	12.407	1	.000
	N of Valid Cases	46		

จากตารางที่ 5-8 และ 5-9 ผลที่ได้ทั้งจากการพิสูจน์โดยวิธีการ Crosstabs พบว่าค่าความสัมพันธ์ของรายจ่ายรวมทั้งครัวเรือนของแต่ละชุมชนนั้นแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จากการวิเคราะห์ทางสถิติ แสดงว่า เพศมีผลต่อการเลือกรูปแบบในการเดินทางไปทำงาน โดยเพศชายจะเลือกรูปแบบการเดินทางโดยรถส่วนบุคคลมากกว่าเพศหญิง เพราะเพศชายส่วนใหญ่ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ขับรถแท็กซี่ และรับจ้างทั่วไป จึงต้องมีรถส่วนบุคคลไว้ประกอบอาชีพ ส่วนเพศหญิงส่วนใหญ่จะเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ เพราะเพศหญิงส่วนใหญ่ประกอบอาชีพแม่บ้าน พนักงานบริษัท แต่เพศหญิงของชุมชนสถานีรถไฟหลักหกเลือกเดินทางโดยรถยนต์ เพราะมีอาชีพรับซื้อของเก่าจึงต้องใช้รถยนต์ในการประกอบอาชีพ

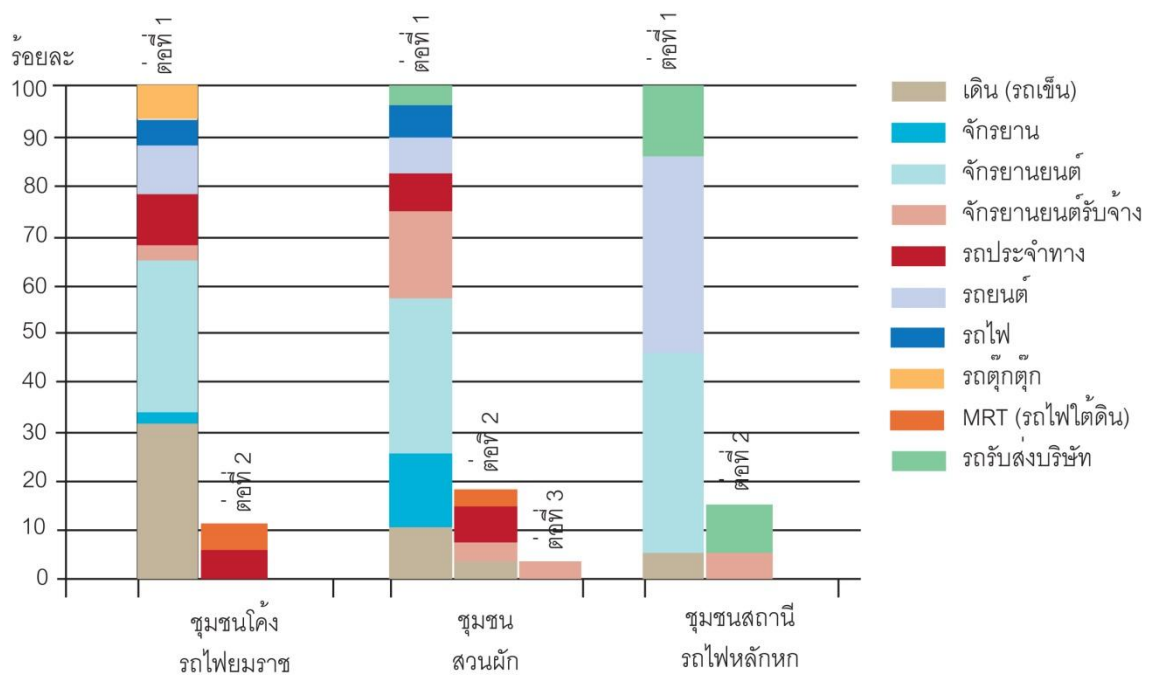
5) เปรียบเทียบแหล่งที่ตั้งชุมชนของพื้นที่ศึกษา

การวิเคราะห์เปรียบเทียบแหล่งที่ตั้งของชุมชน สามารถวิเคราะห์ได้จากการเข้าถึงของรูปแบบขนส่งสาธารณะของแต่ละชุมชน จากข้อมูลการสำรวจ ดังตารางที่ 5-8 พบว่า แม้ว่าชุมชนโค้งรถไฟยมราชจะมีการเข้าถึงของระบบขนส่งสาธารณะมากที่สุด แต่คนในชุมชนก็ไม่ได้ใช้บริการมากเท่ากับชุมชนสวนผัก พิเคราะห์ได้จากค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปทำงานประเภทค่าโดยสาร ตารางที่ 4-9 ชุมชนสวนผักมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปทำงานประเภทค่าโดยสารสูงที่สุดในสามชุมชนนี้ เนื่องจากมีจำนวนการต่อมากที่สุดถึง 3 ต่อจึงทำให้มีค่าโดยสารสูงกว่าชุมชนอื่น ๆ ดังแผนภูมิที่ 5-1 ซึ่งให้เห็นว่าแหล่งที่ตั้งของชุมชนมีผลต่อพฤติกรรมการเดินทางไปทำงานของคนจนเมืองจากการพิจารณาโดยการเข้าถึงของรูปแบบขนส่งสาธารณะ

อีกทั้งการเข้าถึงของรูปแบบขนส่งสาธารณะยังสวนทางกับการเดินทางของคนในชุมชน คือ เรียงลำดับการเข้าถึงของรูปแบบขนส่งสาธารณะจากมากที่สุดไปน้อยที่สุด โดยชุมชนโค้งรถไฟมราชมากที่สุด รองลงมาคือ ชุมชนสวนผัก และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก หรือเรียงลำดับการให้บริการตามพื้นที่เมืองคือ เมืองชั้นใน เมืองชั้นกลาง และชานเมือง แต่การเดินทางของคนในชุมชนไม่ได้สัมพันธ์กับปริมาณของการเข้าถึงของระบบขนส่งสาธารณะที่มี คือ ชุมชนสวนผัก มีความหลากหลายในการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะมากที่สุด รองลงมาคือ ชุมชนโค้งรถไฟมราช และชุมชนสถานีรถไฟหลักหก

สิ่งที่ทำให้คนจนเมืองไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะคือ ปัญหาระบบโครงข่ายถนนในชุมชน เนื่องจากถนนของชุมชนแออัดจะมีลักษณะแคบ พื้นเป็นลูกรัง ชุมชนตั้งอยู่ริมแนวรถไฟ ไม่มีถนนเข้าถึงโดยตรงต้องใช้ทางลัดในการเข้าชุมชน ด้วยเหตุนี้จึงทำให้เป็นการยากที่ภาครัฐจะจัดระบบขนส่งสาธารณะเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง จึงเป็นอีกสาเหตุหนึ่งให้คนจนเมืองเลือกที่จะใช้รถจักรยานยนต์กันเป็นส่วนใหญ่เพื่อใช้ในการเดินทาง และประกอบอาชีพ

แผนภูมิที่ 5-1 แสดงการเปรียบเทียบการต่อรถในการเดินทางไปทำงานของพื้นที่ศึกษา



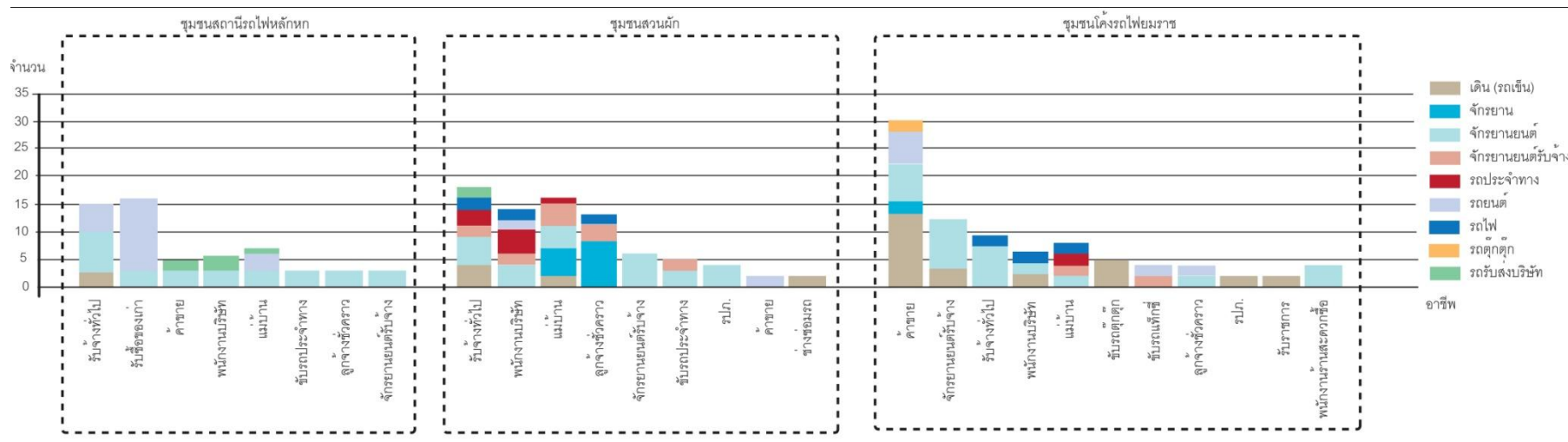
ที่มา : ผู้วิจัย, 2555

6) เปรียบเทียบแหล่งที่ตั้งของแหล่งงานของทั้ง 3 ชุมชน

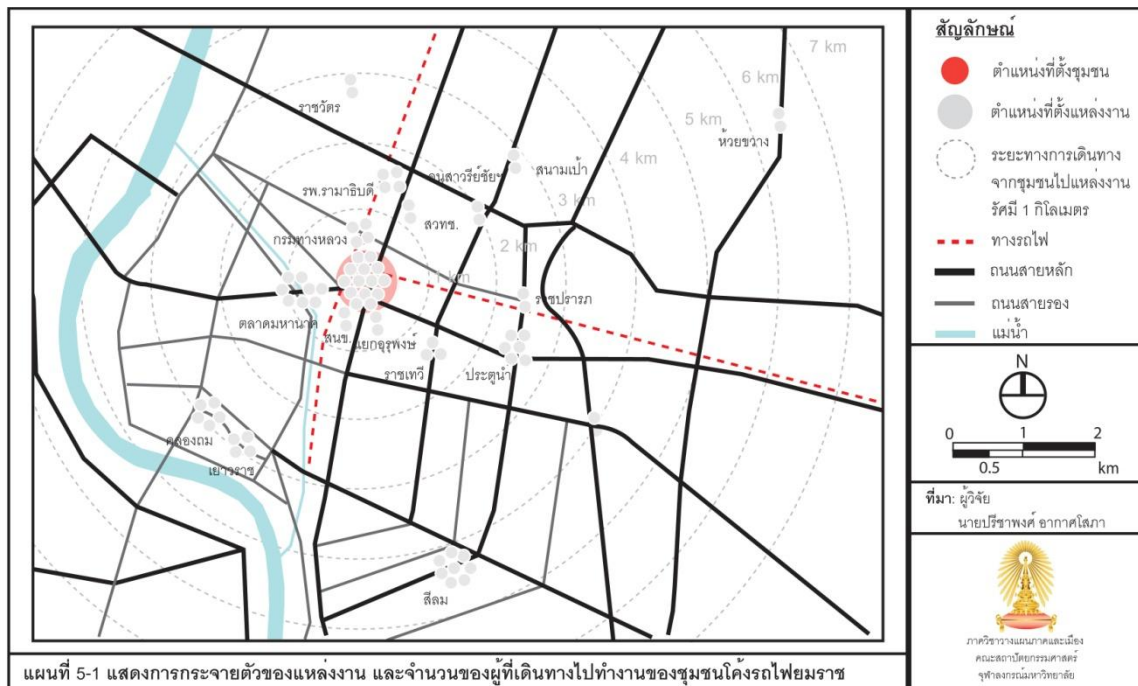
การวิเคราะห์การเปรียบเทียบของแหล่งที่ตั้งของแหล่งงาน สามารถพิจารณาได้จากอาชีพ ตำแหน่งที่ตั้งของแหล่งงาน และรูปแบบการเดินทาง เนื่องจากอาชีพและตำแหน่งของแหล่งงานนั้นมีความสัมพันธ์กัน คือ ทำอาชีพอะไร แหล่งงานอยู่ที่ไหน แล้วจะเดินทางไปอย่างไร

จากแผนภูมิที่ 5-2 พบว่า อาชีพเป็นตัวแปรในการกำหนดรูปแบบการเดินทาง เช่น ชุมชนโค้งรถไฟยมราช อาชีพส่วนใหญ่คือ ค้าขาย รูปแบบการเดินทาง คือ ใช้การเดินทางโดยใช้รถเข็นเป็นพาหนะเพื่อใช้ในการประกอบอาชีพค้าขาย มีรัศมีในการเดินทางประมาณ 1 กิโลเมตร จากแผนที่ 5-1 ประกอบกับแหล่งที่ตั้งของชุมชนตั้งอยู่ใกล้กับแหล่งงานคือ ตลาด มีสถานที่ราชการอีกหลายแห่ง และการวางตัวของโครงข่ายถนนในเมืองชั้นในมีลักษณะใกล้ชิดกัน จึงไม่จำเป็นต้องใช้ยานพาหนะรูปแบบอื่น อีกทั้งยังเป็นการเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัดได้เพราะเป็นชุมชนที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ใจกลางเมือง

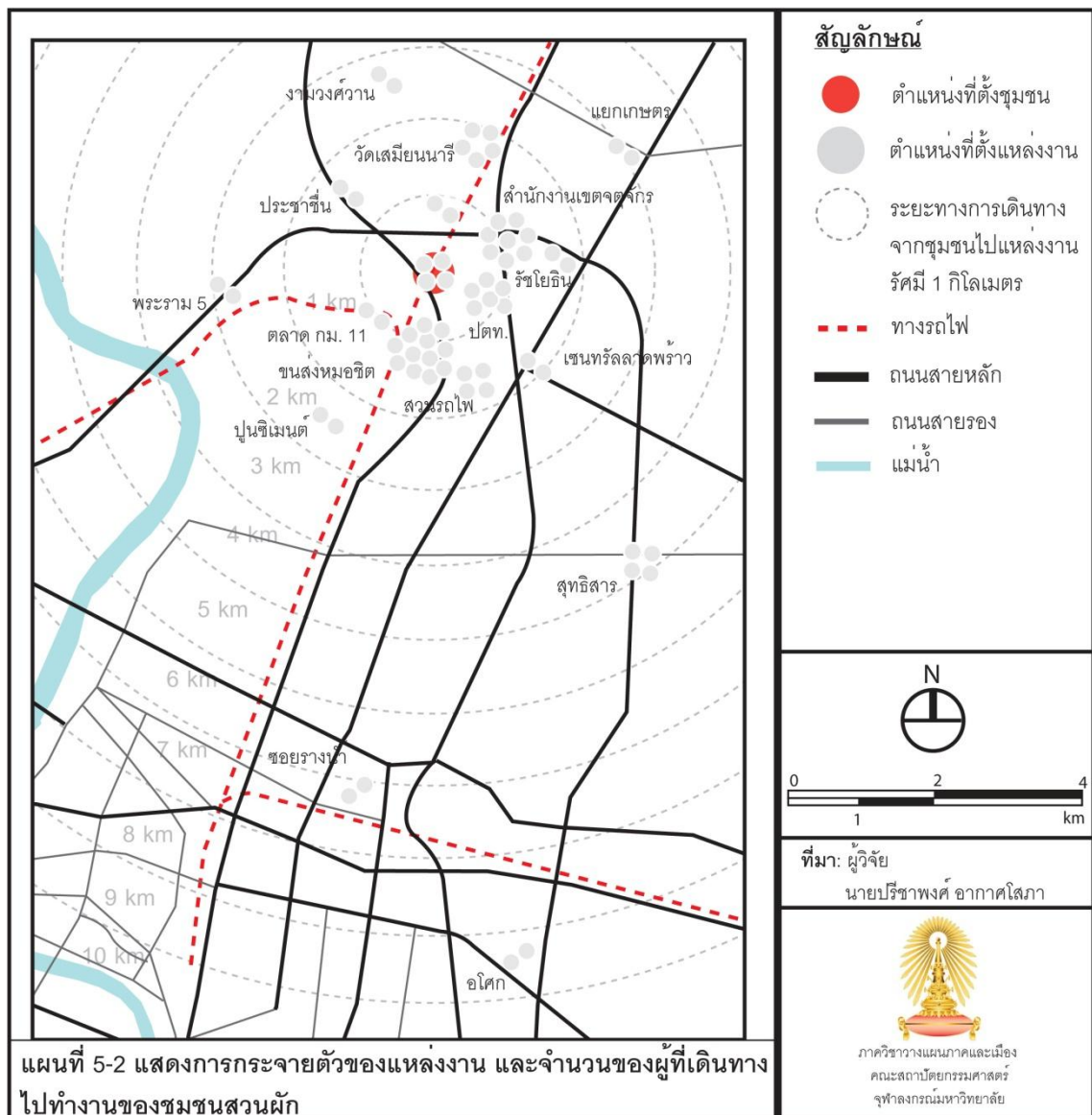
แผนภูมิที่ 5-2 การเปรียบเทียบลักษณะอาชีพกับรูปแบบการเดินทางไปทำงานของพื้นที่ศึกษา



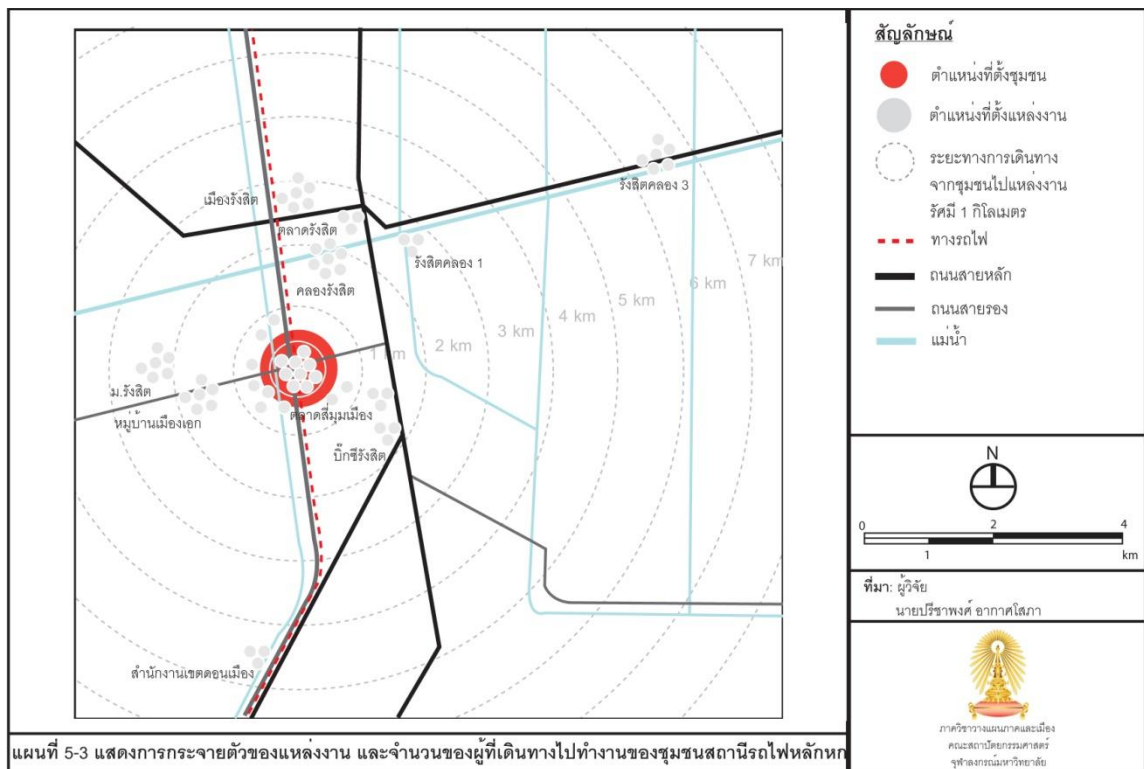
ที่มา : ผู้วิจัย, 2555



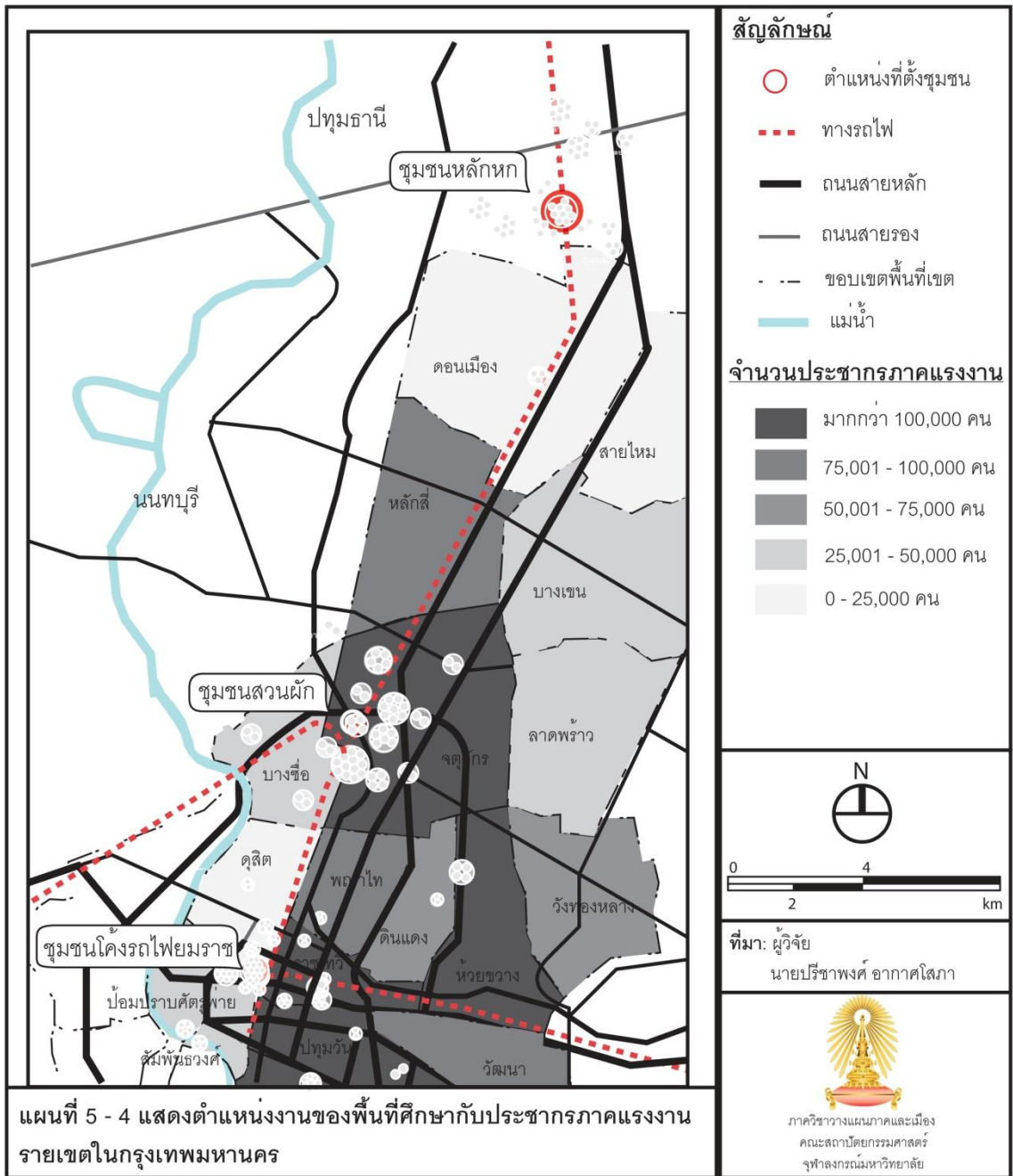
ส่วนชุมชนสวนผักนั้นค่อนข้างมีความหลากหลายในเรื่องของรูปแบบการเดินทาง เนื่องจากคนในชุมชนจำเป็นต้องเดินทางออกไปต่อรถที่อื่น เนื่องจากแหล่งงานนั้นอยู่ในระยะรัศมี 2 กิโลเมตร หากเป็นอาชีพที่มีแหล่งงานใกล้ชุมชน เช่น แม่บ้าน ลูกจ้างชั่วคราว หรือรับจ้างทั่วไป จะนิยมใช้จักรยานและจักรยานยนต์ ส่วนคนที่มีอาชีพเป็นพนักงานบริษัท จากแผนที่ 5-2 พบว่า แหล่งงานและการกระจุกตัวของคนทำงานของชุมชนสวนผักจะอยู่ในรัศมี 2 กิโลเมตร เนื่องจากมีความหลากหลายของรูปแบบขนส่งสาธารณะ การวางตัวของโครงข่ายถนนในเมืองชั้นกลางมีลักษณะค่อนข้างไกลจากถนนสายหลัก แหล่งงานตั้งอยู่ในซอยจึงต้องเดินทางไกลขึ้น จำนวนต่อรถเพิ่มขึ้น เพื่อประหยัดเวลาในการเดินทางโดยเสียค่าโดยสารเพิ่มขึ้น



จากแผนที่ 5-3 แสดงแหล่งงานและการกระจุกตัวของคนทำงานของชุมชนสถานีรถไฟหลักหก จะอยู่ในรัศมี 2-3 กิโลเมตร เนื่องจากชุมชนมีระบบขนส่งสาธารณะที่เข้าถึงเพียงไม่กี่ประเภท การวางตัวของโครงข่ายถนนในชานเมืองมีลักษณะห่างกันมากจากถนนสายหลัก จึงต้องเดินทางไกลจากชุมชนเพื่อที่จะไปต่อรถ ทำให้กว่าร้อยละ 100 ในชุมชนมีรถส่วนตัว เพราะอาชีพส่วนใหญ่คือ รับซื้อของเก่า ต้องใช้รถยนต์ในการประกอบอาชีพ จึงทำให้ค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูงมากในด้านค่าเชื้อเพลิงเมื่อเทียบกับชุมชนอื่น ๆ อีกสองชุมชน



เมื่อนำข้อมูลของแหล่งงานของทั้งสามชุมชนมาเปรียบเทียบกับข้อมูลประชากรภาคแรงงานรายเขตของกรุงเทพมหานคร ดังแผนที่ 5-4 พบว่า แหล่งงานที่คนจนเมืองในพื้นที่ศึกษาไปทำงานนั้นสัมพันธ์กับข้อมูลประชากรภาคแรงงานที่มีอยู่ในแต่ละเขตในกรุงเทพมหานคร แสดงให้เห็นว่าปลายทางของการเดินทางไปทำงานของคนจนเมืองมากที่สุด คือ เขตจตุจักร ราชเทวี ปทุมวัน และห้วยขวาง



5.2 สรุป

จากการศึกษาและการวิเคราะห์ผลการวิจัย จากข้อมูลลักษณะของผู้เดินทาง ลักษณะรูปแบบขนส่ง และลักษณะการเดินทาง โดยทดสอบจาก สมมติฐานงานวิจัย คือ พฤติกรรมการเดินทางไปทำงานของคนเมืองแตกต่างกันตามที่ตั้งของชุมชน ที่ตั้งของแหล่งงาน และรายได้ ด้วยการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่าง ๆ ที่ได้กล่าวมาข้างต้น พบว่า พฤติกรรมการเดินทางไปทำงานของคนเมืองจะแตกต่างกันเมื่อมีลักษณะอาชีพที่แตกต่างกัน โดยอาชีพนั้นจะสัมพันธ์กับรูปแบบการเดินทาง จึงทำให้รายจ่ายในการเดินทางไปทำงานนั้นแตกต่างกัน ซึ่งได้อภิปรายผลการวิจัยไว้ในบทต่อไป

บทที่ 6

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

เมื่อได้ผลการวิจัยจากการวิเคราะห์เปรียบเทียบความสัมพันธ์ของลักษณะของผู้เดินทาง ลักษณะรูปแบบระบบขนส่ง และลักษณะการเดินทางที่ทำให้เกิดพฤติกรรมการเดินทางไปทำงานของคนจนเมือง จึงนำผลการวิจัยที่ได้นั้นมาสรุปผลการวิจัยเพื่อตอบสนองมติฐานที่กำหนดไว้ รวมถึงได้มีการอภิปรายผลการวิจัยถึงประเด็นปัญหาต่าง ๆ ที่ได้พบจากการวิจัยครั้งนี้ และนำไปสู่ข้อเสนอแนะเพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขต่อไป

6.1 สรุปผลการวิจัย

ผลการศึกษาเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่กำหนดไว้ คือ พฤติกรรมการเดินทางไปทำงานของคนจนเมืองแตกต่างกันตามที่ตั้งของชุมชน ที่ตั้งของแหล่งงาน และรายได้ แต่มีรายละเอียดของบางประเด็นที่มีความแตกต่างกันและเหมือนกันของทั้งสามชุมชน ดังต่อไปนี้

- 1) รายได้ครัวเรือนโดยเฉลี่ยต่อเดือนของทั้งสามชุมชนไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยชุมชนโค้งรถไฟยมราชมีรายได้ครัวเรือนต่อเดือนเฉลี่ยเท่ากับ 21,678 บาท รายได้เฉลี่ยต่อหัวต่อเดือน เท่ากับ 7,226 บาท ชุมชนสวนผักมีรายได้ครัวเรือนต่อเดือนเฉลี่ยเท่ากับ 19,024 บาท รายได้เฉลี่ยต่อหัวต่อเดือน เท่ากับ 6,341 บาท และชุมชนสถานีรถไฟหลักหมี่มีรายได้ครัวเรือนต่อเดือนเฉลี่ยเท่ากับ 16,980 บาท รายได้เฉลี่ยต่อหัวต่อเดือน เท่ากับ 4,245 บาท
- 2) รายจ่ายครัวเรือนโดยเฉลี่ยต่อเดือนของทั้งสามชุมชนไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยชุมชนโค้งรถไฟยมราชมีรายจ่ายครัวเรือนโดยเฉลี่ยต่อเดือนเท่ากับ 15,607 บาท ชุมชนสวนผักมีรายจ่ายครัวเรือนโดยเฉลี่ยต่อเดือนเท่ากับ 16,204 บาท และชุมชนสถานีรถไฟหลักหมี่มีรายจ่ายครัวเรือนโดยเฉลี่ยต่อเดือนเท่ากับ 14,446 บาท
- 3) ค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปทำงานของทั้งสามชุมชนแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยชุมชนสถานีรถไฟหลักหมี่มีความแตกต่างของค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปทำงานด้านค่าเชื้อเพลิง

มากที่สุด และชุมชนสวนผักมีความแตกต่างของค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปทำงานด้านค่าโดยสารมากที่สุด ส่วนค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปทำงานด้านค่าผ่อนรถนั้นไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ เพราะค่าผ่อนรถเป็นจำนวนเงินที่มีอัตราการผ่อนเท่ากัน

4) การเข้าถึงของระบบขนส่งสาธารณะไม่มีความสัมพันธ์กับการเดินทางของคนจนเมือง ชุมชนทั้งสามชุมชนมีความหลากหลายของการเข้าถึงของระบบขนส่งสาธารณะที่แตกต่างกัน โดยชุมชนโค้งรถไฟยมราชมีความหลากหลายของการเข้าถึงของระบบขนส่งสาธารณะมากที่สุด แต่คนในชุมชนเลือกใช้วิธีการเดินทางไปทำงานมากที่สุดเพราะประกอบอาชีพค้าขายมีรถเข็นเป็นยานพาหนะ ชุมชนสวนผักมีความหลากหลายของรูปแบบการเดินทางมากที่สุดซึ่งไม่สัมพันธ์กับการเข้าถึงของระบบขนส่งสาธารณะที่ให้บริการบริเวณชุมชนจึงทำให้จำนวนการต่อรถสูงกว่าชุมชนอื่น ๆ ส่วนชุมชนสถานีรถไฟหลักหกนั้นแหล่งที่ตั้งของชุมชนมีความสัมพันธ์กับการเข้าถึงของระบบขนส่งสาธารณะ เนื่องจากการเข้าถึงของระบบขนส่งสาธารณะของชุมชนนั้นน้อยความหลากหลายในการเดินทางก็น้อยตามไปด้วย

5) แหล่งที่ตั้งของแหล่งงานมีความสัมพันธ์กับรูปแบบการเดินทางไปทำงาน โดยอาชีพเป็นตัวแปรกำหนดรูปแบบการเดินทางไปสถานที่ทำงาน โดยชุมชนโค้งรถไฟยมราชใช้รูปแบบการเดินทางโดยการเดินเพราะต้องใช้รถเข็นในการประกอบอาชีพค้าขายและแหล่งงานอยู่ในระยะ 1 กิโลเมตร ชุมชนสวนผักมีแหล่งงานที่อยู่ในระยะรัศมี 1-2 กิโลเมตร แต่ด้วยระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่ไปไม่ถึงแหล่งงาน เพราะการวางตัวของโครงข่ายถนนของแต่ละพื้นที่ชั้นเมืองนั้นต่างกัน เมืองชั้นในโครงข่ายถนนมีลักษณะถี่ แนวกว้างในไกล ๆ กัน ส่วนเมืองชั้นกลางระยะห่างจากถนนสายหลักห่างมากขึ้น การเข้าถึงแต่ละพื้นที่ไกลขึ้น จึงต้องเดินทางหลายต่อเพื่อไปทำงาน และชุมชนสถานีรถไฟหลักหกอาชีพส่วนใหญ่คือรับซื้อของเก่า ดังนั้นจึงจำเป็นต้องใช้รถยนต์ส่วนตัวเพื่อใช้ในการประกอบอาชีพในการเดินทางมากกว่าการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะที่มีให้บริการเพียงไม่กี่ประเภท

6.2 อภิปรายผลการวิจัย

จากผลการวิจัยพบว่า พฤติกรรมการเดินทางไปทำงานของคนจนเมืองนั้นจะแตกต่างกันเมื่ออาชีพต่างกัน ที่ตั้งของชุมชนต่างกัน ที่ตั้งของแหล่งงานต่างกัน และการเข้าถึงของระบบขนส่งสาธารณะของชุมชนที่ต่างกัน โดยตัวชี้วัดความแตกต่างคือ ค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการเดินทางไปทำงานซึ่ง

แบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ ค่าผ่อนรถ ค่าเชื้อเพลิง และค่าโดยสาร เมื่อนำตัวเลขจากผลการวิจัย เปรียบเทียบกับค่าใช้จ่ายในการเดินทางโดยรวมทั้งประเทศ พบว่า ค่าใช้จ่ายในการเดินทางของคนเมืองสูงกว่าค่าใช้จ่ายในการเดินทางโดยรวมทั้งประเทศ ดังนี้ ชุมชนที่อยู่เมืองชั้นในมากกว่าร้อยละ 5 ชุมชนที่อยู่เมืองชั้นในมากกว่าร้อยละ 6 และชุมชนที่อยู่เมืองชั้นในมากกว่าร้อยละ 10

จากการสัมภาษณ์คนเมืองถึงประเด็นที่ว่า ถ้าจำเป็นต้องลดค่าใช้จ่ายจะลดค่าใช้จ่ายด้านใด จากตารางที่ 4-8 คนเมืองส่วนใหญ่ตอบว่าไม่ลด เพราะเป็นค่าใช้จ่ายที่ต่ำที่สุดแล้ว เลือกว่าจะคุ้ม แทนมากกว่าการลดค่าใช้จ่าย แต่ถ้าในกรณีที่เป็นคำตอบอันดับรองคือ ลดค่าอาหาร เพราะสามารถยืดหยุ่นได้ แต่สิ่งที่ไม่พบในคำตอบคือ ค่าเดินทาง คนเมืองได้อธิบายต่อว่า เหตุที่ค่าเดินทางไม่สามารถลดได้นั้น เพราะเป็นค่าใช้จ่ายที่ อัตราที่แน่นอน ไม่สามารถต่อรองหรือยกเลิกได้ แตกต่างจากค่าอาหาร ค่ารักษาพยาบาล หรือค่าที่อยู่อาศัย ที่ภาครัฐให้การสนับสนุนและช่วยเหลือ ค่าใช้จ่ายประเภทนี้เสียส่วนมาก เห็นได้จากภาวะค่าใช้จ่ายของครัวเรือนจากแผนภูมิที่ 2-2 พบว่า ค่าใช้จ่ายด้านค่าอาหารเป็นสัดส่วนรายจ่ายที่มากที่สุด รองลงมาคือ การคมนาคมสื่อสาร ซึ่งสัมพันธ์กับผลการวิจัยที่รายจ่ายด้านการเดินทางคิดเป็นร้อยละ 25 ของรายจ่ายครัวเรือน และเป็นค่าใช้จ่ายที่ไม่สามารถลดได้

นอกจากปัญหาเรื่องค่าใช้จ่ายในการเดินทางของคนเมืองที่มีค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูงแล้ว สิ่งที่มีสัมพันธ์หรือมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจในการเดินทางคือ การเข้าถึงของระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งจากการสำรวจและสอบถามจากคนในชุมชนพบว่า ประเด็นปัญหาสำคัญในการเดินทางคือ การเข้าถึงของระบบขนส่งสาธารณะที่ไม่เพียงพอต่อความต้องการในการเดินทางไปยังเป้าหมายต่าง ๆ รวมถึงระยะเวลาที่รถจะมาถึง หรือระยะเวลาในการโดยสารโดยรถสาธารณะ ซึ่งไม่สอดคล้องกับความเร่งรีบในการไปทำงาน คนเมืองจึงยอมเลือกรูปแบบขนส่งประเภทอื่นที่รวดเร็วกว่าแต่มีค่าโดยสารเพิ่มขึ้น เพื่อให้ทันกับเวลาทำงาน เหตุที่ทำให้คนเมืองต้องเดินทางหลายต่อไม่ใช่แค่เฉพาะคนเมืองเท่านั้นแต่เป็นประชาชนส่วนใหญ่ในกรุงเทพมหานคร ด้วยการควบคุมทางการผังเมืองที่ไม่เคร่งครัดทำให้เกิดการพัฒนาของเมืองอย่างไร้ทิศทาง มีตรอกซอกซอยมากมายเกิดชุมชนแออัดตามพื้นที่ตาบอดหรือตามพื้นที่กร้างต่าง ๆ ระบบขนส่งสาธารณะจึงไม่สามารถเข้าถึงได้เพราะจะให้บริการเฉพาะแนวเส้นถนนสายหลัก คนเมืองจึงเลือกที่จะเดินทางด้วยตนเองไม่ว่าจะโดยการเดิน หรือโดย

จักรยานยนต์ ฉะนั้นบางโครงการที่มีไว้ช่วยเหลือคนจนเมือง เช่น โครงการรถเมล์ฟรีเพื่อประชาชน ก็ไม่ได้ตอบสนองเรื่องของเวลาแก่คนจนเมือง เพราะการให้บริการรถเมล์ฟรีจะวิ่งสลับกับรถเมล์ที่เก็บเงิน เมื่อพิจารณาจากจำนวนรถเมล์ฟรีมี 800 คัน คิดเป็นสัดส่วนเพียงร้อยละ 15 ของรถเมล์รื้อนทั้งหมด และคิดเป็นเพียงร้อยละ 10 ของรถเมล์ธรรมดาและปรับอากาศเป็นสัดส่วนที่น้อยมาก

แต่คนจนเมืองก็ได้ประโยชน์จากบางโครงการของรัฐ เช่น โครงการรถไฟฟรีเพื่อประชาชน เพราะการเดินทางโดยรถไฟจะไม่ประสบปัญหาการจราจรติดขัดอย่างแน่นอน แต่ที่ยังมีปัญหาคือ จุดเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟไปยังที่อื่น ๆ นั้นยังไม่เพียงพอ ทำให้ปริมาณของคนจนเมืองที่เลือกใช้การเดินทางไปทำงานโดยรถไฟนั้นมีจำนวนน้อยแม้จะอยู่ใกล้กับรถไฟก็ตาม

6.3 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

- ภาครัฐควรมีแนวทางที่จะช่วยเหลือค่าใช้จ่ายในการเดินทางของคนจนเมือง ในด้านค่าเชื้อเพลิงและค่าโดยสาร เช่นเดียวกับที่ภาครัฐเข้ามาช่วยเหลือด้านที่อยู่อาศัย และการสาธารณสุข เพื่อเป็นการลดรายจ่ายหรือต้นทุนในการประกอบอาชีพที่จะสามารถนำเงินส่วนที่เหลือนั้นไปพัฒนาที่อยู่อาศัยหรือเพิ่มคุณภาพชีวิตในด้านอื่นได้
- ปัจจุบันมีนโยบายการปรับปรุงฟื้นฟูชุมชนแออัดให้มีสภาพชุมชนและที่อยู่อาศัยที่ดีขึ้น มีกองทุนเพื่อการพัฒนาชุมชน กองทุนเพื่อพัฒนาสาธารณสุขปึกชุมชน แต่ยังคงขาดเรื่องของการเข้าถึงของระบบขนส่งสาธารณะที่ไม่เพียงพอต่อความต้องการของคนจนเมือง เช่น จัดตั้งสายรถบริการจากชุมชนออกไปยังจุดเชื่อมต่อที่อื่น ๆ หรือปรับปรุงทางที่จะเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะเพื่อความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินทาง
- นโยบายรถเมล์ฟรีเพื่อประชาชน ประเด็นที่มีปัญหาคือจำนวนรถเมล์ฟรีน้อยเพราะรัฐสามารถให้เงินอุดหนุนได้เพียงบางส่วน หากจะให้มีประสิทธิภาพในการบริหารจัดการมากขึ้นคือ นำงบประมาณที่จ่ายชดเชยให้กับรถเมล์ฟรีมาช่วยลดค่าใช้จ่ายของรถประจำทางประเภทที่ไม่ปรับอากาศ ค่าโดยสารก็จะถูกลงและมีปริมาณรถสำหรับให้บริการที่เพียงพอ

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

คณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. เครื่องชี้วัดความอยู่ดีมีสุขและวิเคราะห์
เชิงนโยบาย. กรุงเทพฯ: 2 (2541) : 2-3.

แคลซี แอน คัมมิงส์. อำนาจของผู้หญิงในชุมชนคนจนเมืองในกรุงเทพฯ. วิทยานิพนธ์ปริญญา
มหาบัณฑิต, สาขาวิชาการพัฒนาระหว่างประเทศ คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย, 2552.

โครงการจับจ้องมองภาวะเปื้อนของรัฐ . 2551. **มาตรการลดเม็ดเงิน : ผลดีหรือผลร้าย ?**. [Online].
Available from: <http://www.nidambe11.net/ekonomiz/2008q3/2008july24p7.htm>
[18 มีนาคม 2556]

ฉัตรชัย พงศ์ประยูร. แนวความคิดทางภูมิศาสตร์. กรุงเทพฯ: ไทยวัฒนาพานิช, 2527.

ชนิดา บุญญาศิริรักษ์. บทบาทของคณะกรรมการคานาตอลิกเพื่อการพัฒนาในวิถีชีวิตของคนจนเมือง :
ศึกษากกรณี ชุมชนแออัด เขตหนองแขม. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, ภาควิชาสังคม
วิทยาและมานุษยวิทยา คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2545.

ชนินทร์ เขียวสนั่น. การส่งเสริมระบบขนส่งมวลชนในเขตเมืองชั้นใน กรณีศึกษา พฤติกรรมการเดินทาง
ของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ในย่านธุรกิจถนนสีลม. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, ภาควิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันเทคโนโลยีเจ้าคุณ
ทหารลาดกระบัง, 2547.

บุญงาม เขียมศุภาวัฒน์. ปัจจัยที่มีผลต่อรูปแบบการขนส่งโดยรถตู้ในเขตกรุงเทพมหานครตอนเหนือ.
วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, ภาควิชาวิศวกรรมโยธา บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย, 2533.

บุญเลิศ วิเศษปรีชา, บรรณาธิการ, รวมบทความที่ได้รับรางวัลวนิดา ตันติวิทยาพิทักษ์ สำหรับ
วิทยานิพนธ์เพื่อคนจน, กรุงเทพฯ: สถาบันสัญญา ธรรมศักดิ์ เพื่อประชาธิปไตย, 2552.

ประจักษ์ ศกุนตะลักษณะ. เศรษฐกิจศาสตร์การขนส่ง. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,
2529.

พัฒนาองค์กรชุมชน (องค์การมหาชน), สถาบัน. ผลการสำรวจข้อมูลชุมชนแออัดพื้นที่
กรุงเทพมหานคร ปี 2551, กรุงเทพฯ: สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (องค์การมหาชน),
2551.

รัชนี ถิรจิตโต. รูปแบบการเดินทางประจำวันของผู้ใช้แรงงานในโรงงานอุตสาหกรรมในเขตสุขภาพ
พระประแดง. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, ภาควิชาภูมิศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2534.

วรารุณี วัจนะรัตน์. รูปแบบการเดินทางของผู้โดยสารทางเรือขนส่งมวลชนในคลองแสนแสบ
วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรม
ศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543.

วันชัย ศักดิ์พงศธร. พฤติกรรมการเดินทางของผู้พักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัยตามแนวรถไฟฟ้าเฉลิม
พระเกียรติ 6 รอบ พระชมพรรษา (บีทีเอส) บนถนนสุขุมวิท. วิทยานิพนธ์ปริญญา
มหาบัณฑิต, ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย, 2553.

วิทยากร เชียงกุล. ปัญหาคนจนและการแก้ปัญหาความยากจน. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุน
การวิจัย, 2544.

ศักดิ์สิทธิ์ เฉลิมพงศ์, ความเหลื่อมล้ำและความไม่เป็นธรรมด้านคมนาคมขนส่ง, ในรายงานการ
ปาฐกถาเสถียรภาพของแผ่นดิน ชุดความเหลื่อมล้ำและความไม่เป็นธรรมในการเข้าถึง
ทรัพยากรและบริการพื้นฐานของประเทศไทย, กรุงเทพฯ: คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2554. (อัดสำเนา)

สถิติแห่งชาติ, สำนักงาน. คู่มือการตรวจสอบผลจากแผนที่ความยากจนในพื้นที่จริง, กรุงเทพฯ ฯ : กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร, 2549.

สถิติแห่งชาติ, สำนักงาน. สรุปผลการสำรวจลักษณะทางประชากรและสังคมของชุมชนผู้มีรายได้น้อย ในเมือง พ.ศ. 2549, กรุงเทพฯ: กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร, 2549.

สมสุข บุญญะบัญชา, ความเหลื่อมล้ำและความไม่เป็นธรรมด้านที่อยู่อาศัย, ในรายงานการปาฐกถา เสาหลักของแผ่นดิน ชูความเหลื่อมล้ำและความไม่เป็นธรรมในการเข้าถึงทรัพยากรและ บริการพื้นฐานของประเทศไทย, กรุงเทพฯ : คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2554. (อัดสำเนา)

สรสิทธิ์ เลิศขจรสุข. ความมั่นคงทางเศรษฐกิจระดับครัวเรือนหลังการรื้อย้ายชุมชนแออัด กรณีศึกษา ชุมชนสร้างสรรค์พัฒนา 7-12 กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2553.

สร้างเสริมนโยบายสาธารณะที่ดี , แผนงาน. ชีวิตคนไทยในสองทศวรรษของการพัฒนา . เชียงใหม่ : สถาบันศึกษานโยบายสาธารณะ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2556.

สวัสดิการเพื่อคนจนและคนด้อยโอกาส . 2545. ปัญหาคนจนและการแก้ปัญหาความยากจน . [Online]. Available from: <http://www.welfareforall.org/art.php3?num=10&p=3> [9 พฤษภาคม 2555]

สุกัญญา ชัยพงษ์. รูปแบบการเดินทางของประชากรกลางวันเข้าสู่พื้นที่ใจกลางกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษาเขตสาทร. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544.

อานันท์ชนก สกนธวัฒน์. พลวัตของความยากจน : กรณีศึกษาครัวเรือนชาวนาในพื้นที่เขตชนบท ภาค ตะวันออกเฉียงเหนือและภาคกลางของไทย. กรุงเทพฯ: ชีโนพับลิชซิ่ง, 2555.

ภาษาอังกฤษ

Bruton, M.J. Introduction To Transportation Planning. London: Hutchinson Technical Education, 1975.

Marianne, F. The urban poor in Latin America. Washington, D.C.: World Bank, 2005.

Moser, C. Urban poor perceptions of violence and exclusion in Colombia. Washington, D.C.: World Bank, 2000.

Muth, R. Cities and Housing. Chicago: University of Chicago Press, 1969.

Northam, R.M. Urban Geograghy. New York: Wiley, 1975.

Warnes, A.M. Estimates of journey to work distances from census statistics. Regional Studies, 1972.

ภาคผนวก

ตารางข้อมูลประชากรกลางวันรายเขต กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2551

เขต	ประชากรกลางวัน					
	ภาคแรงงาน	ร้อยละ	ภาคราชการ	ร้อยละ	รวม	ร้อยละ
พระนคร	42,661	1.50	41,264	8.25	83,925	2.51
ป้อมปราบศัตรูพ่าย	34,263	1.20	10,121	2.02	44,384	1.33
สัมพันธวงศ์	31,015	1.09	2,846	0.57	33,861	1.01
ปทุมวัน	122,473	4.30	18,333	3.66	140,806	4.21
ราชเทวี	102,528	3.60	20,679	4.13	123,207	3.68
บางรัก	161,637	5.68	6,589	1.32	168,226	5.03
ดุสิต	20,571	0.72	9,460	1.89	30,031	0.90
พญาไท	79,015	2.78	44,774	8.95	123,789	3.70
บางพลัด	33,745	1.19	1,960	0.39	35,705	1.07
บางกอกน้อย	35,898	1.26	4,601	0.92	40,499	1.21
บางกอกใหญ่	14,094	0.50	2,072	0.41	16,166	0.48
สาทร	71,042	2.50	6,407	1.28	77,449	2.31
ยานนาวา	72,614	2.55	1,436	0.29	74,050	2.21
บางคอแหลม	70,995	2.49	3,091	0.62	74,086	2.21
บางซื่อ	30,342	1.07	5,593	1.12	35,935	1.07
คลองสาน	35,150	1.23	3,648	0.73	38,798	1.16
ธนบุรี	27,218	0.96	5,188	1.04	32,406	0.97
จตุจักร	133,891	4.70	96,910	19.37	230,801	6.90
ห้วยขวาง	149,665	5.26	7,266	1.45	156,931	4.69
ดินแดง	51,805	1.82	40,846	8.16	92,651	2.77
คลองเตย	179,277	6.30	30,017	6.00	209,294	6.25
วัฒนา	92,131	3.24	9,627	1.92	101,758	3.04
ดอนเมือง	20,389	0.72	2,266	0.45	22,655	0.68
หลักสี่	78,412	2.75	35,764	7.15	114,176	3.41
บางเขน	28,651	1.01	8,468	1.69	37,119	1.11
สายไหม	10,801	0.38	4,066	0.81	14,867	0.44
ลาดพร้าว	32,053	1.13	2,683	0.54	34,736	1.04

เขต	ประชากรกลางวัน					
	ภาคแรงงาน	ร้อยละ	ภาค ราชการ	ร้อยละ	รวม	ร้อยละ
บางกะปิ	99,931	3.51	6,365	1.27	106,296	3.18
บึงกุ่ม	35,485	1.25	2,506	0.50	37,991	1.14
วังทองหลาง	58,224	2.05	2,138	0.43	60,362	1.80
คันนายาว	30,891	1.09	2,610	0.52	33,501	1.00
สะพานสูง	16,014	0.56	1,259	0.25	17,273	0.52
พระโขนง	40,248	1.41	1,627	0.33	41,875	1.25
บางนา	76,574	2.69	8,379	1.67	84,953	2.54
ประเวศ	59,098	2.08	3,621	0.72	62,719	1.87
สวนหลวง	62,306	2.19	2,720	0.54	65,026	1.94
ตลิ่งชัน	21,616	0.76	2,795	0.56	24,411	0.73
ทวีวัฒนา	11,195	0.39	672	0.13	11,867	0.35
ภาษีเจริญ	38,005	1.34	1,683	0.34	39,688	1.19
บางแค	69,537	2.44	5,912	1.18	75,449	2.25
หนองแขม	51,837	1.82	7,100	1.42	58,937	1.76
ราษฎร์บูรณะ	49,205	1.73	3,359	0.67	52,564	1.57
ทุ่งครุ	24,840	0.87	2,993	0.60	27,833	0.83
จอมทอง	53,423	1.88	748	0.15	54,171	1.62
มีนบุรี	38,198	1.34	4,652	0.93	42,850	1.28
คลองสามวา	13,188	0.46	1,842	0.37	15,030	0.45
ลาดกระบัง	75,895	2.67	4,482	0.90	80,377	2.40
หนองจอก	16,902	0.59	2,441	0.49	19,343	0.58
บางขุนเทียน	85,644	3.01	2,992	0.60	88,636	2.65
บางบอน	55,816	1.96	1,547	0.31	57,363	1.71
กรุงเทพมหานคร	2,846,408	100.00	500,418	100.00	3,346,826	100.00
เฉลี่ย	56,928	2.00	10,008	2.00	66,937	2.00

แบบสอบถามงานวิจัย

เรื่อง พฤติกรรมการเดินทางไปทำงานของคนจนเมืองในกรุงเทพมหานคร

จุดสำรวจ _____ วันที่ _____

เวลาที่สัมภาษณ์ _____ ผู้สำรวจ _____

คำชี้แจง แบบสอบถามนี้ใช้เพื่อเป็นข้อมูลศึกษาวิจัย ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์พฤติกรรมการเดินทางไปทำงานของคนจนเมืองในกรุงเทพมหานคร เพื่อนำไปสู่การเสนอแนะแนวทางพัฒนาพื้นที่ต่อไป เพื่อให้ได้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษามากที่สุด ขอความกรุณาท่านระบุคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด โดยคำตอบที่ได้จะใช้เฉพาะการวิจัยนี้เท่านั้น และขอรับรองว่าการให้ข้อมูลของท่านจะไม่เกิดผลกระทบใด ๆ ต่อท่าน

นายปรีชาพงศ์ อากาศโสภ

นิสิตระดับปริญญาโท ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แบบสอบถามชุดนี้แบ่งออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลด้านประชากร เศรษฐกิจ และสังคม

ตอนที่ 2 ข้อมูลลักษณะและพฤติกรรมการเดินทางไปทำงานของผู้ที่อาศัยในชุมชนแออัด

ตอนที่ 3 ข้อมูลด้านความพึงพอใจและข้อเสนอแนะ

ตอนที่ 1 ข้อมูลด้านประชากร เศรษฐกิจ และสังคม

คำชี้แจง โปรดระบุคำตอบที่ตรงกับความเป็นจริงของท่านทุกข้อคำถามด้วยการทำเครื่องหมาย/ในช่องที่กำหนด

1.1 เพศ

[] (1) ชาย

[] (2) หญิง

3

1.2 อายุปี

4

1.3 สถานภาพการสมรส

[] (1) โสด

[] (2) สมรส

[] (3) หย่าร้าง/หม้าย

5

1.4 สมาชิกในครัวเรือน.....คน (รวมตัวท่าน)

6

1.5 สมาชิกในครัวเรือนที่ทำงานมี.....คน

7

1.6 ระดับการศึกษา

(1) ต่ำกว่าประถมศึกษา (2) ประถมศึกษา

(3) มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า / ปวช. (4) อนุปริญญา / ปวส. (5)ปริญญาตรีขึ้นไป

8

9

1.7 ทั้งครอบครัวของท่านมีรายได้รวมกันเป็น.....บาทต่อเดือน

1.8 อาชีพ (สามารถตอบได้มากกว่า 1 อาชีพ)

 10-11

1.9 ระบุย่าน/พื้นที่/สถานที่ทำงาน.....

.....(สามารถตอบได้มากกว่า 1 แห่ง)

 12-13

1.10 สาเหตุที่เลือกทำงานที่นี่.....

.....(สามารถตอบได้มากกว่า 1 เหตุผล)

 14-15

1.11 การทำงานของท่านเป็นแบบใด

 16-17

(1) แบบประจำ

(2) แบบบางเวลา ช่วงเวลาในการทำงาน.....

(3) แบบเดินทางไปสถานที่อื่น ๆ อีกขณะทำงาน

1.12 ท่านมียานพาหนะครอบครองหรือไม่

(0) ไม่มี (1) มีระบุประเภทรถ.....จำนวน.....คัน

 18-20

1.13 รายจ่ายรวมกันในครัวเรือนทั้งหมดเป็น.....บาทต่อเดือน

 21

1.14 ค่าใช้จ่ายในการเดินทางของสมาชิกที่เดินทางไปทำงานคิดเป็น.....บาทต่อเดือน

รายละเอียด ค่าผ่อนรถ.....บาท

ค่าเชื้อเพลิง.....บาท

ค่าโดยสาร.....บาท

 22-25

1.15 ถ้ามีเหตุจำเป็นที่ต้องลดค่าใช้จ่าย จะลดค่าใช้จ่ายด้าน.....

เพราะ.....

 26-27

ตอนที่ 2 ข้อมูลลักษณะและพฤติกรรมการเดินทางเพื่อไปทำงานของผู้ที่อาศัยในชุมชนแออัด

2.1 ความถี่ในการเดินทาง.....ครั้งต่อสัปดาห์ (นับไปและกลับ) 28

ตาราง ชนิดยานพาหนะที่ใช้เดินทางไปทำงาน (เลือกรูปแบบการเดินทางที่ใช้อยู่ โดยนำรหัสไปเติมในช่องว่าง)

รูปแบบการเดินทาง	รหัส	รูปแบบการเดินทาง	รหัส	รูปแบบการเดินทาง	รหัส
เดิน	1	แท็กซี่	5	รถสองแถว	9
จักรยาน	2	รถตุ้	6	BTS (รถไฟฟ้า)	10
จักรยานยนต์	3	รถประจำทาง (เมล์)	7	MRT (รถไฟฟ้าใต้ดิน)	11
จักรยานยนต์รับจ้าง	4	รถยนต์ส่วนบุคคล	8	รถไฟ	12

2.2 ชนิดยานพาหนะที่ใช้เดินทางไปสถานที่ทำงาน (ดูจากตาราง 1)

ไป (ที่พัก - สถานที่ทำงาน)

29-32

ต่อที่ 1.....ต่อที่ 2.....ต่อที่ 3.....ต่อที่ 4.....

ระยะเวลาในการเดินทาง.....นาที 33

ค่าใช้จ่ายในการเดินทางรวม.....+.....+.....+..... 34

เวลาออกเดินทางจากที่พัก..... น. 35

กลับ (สถานที่ทำงาน - ที่พัก)

36-39

ต่อที่ 1.....ต่อที่ 2.....ต่อที่ 3.....ต่อที่ 4.....

ระยะเวลาในการเดินทาง.....นาที 40

ค่าใช้จ่ายในการเดินทางรวม.....+.....+.....+.....=.....บาท 41

เวลาออกเดินทางกลับที่พัก..... น. 42

2.3 จำนวนผู้ร่วมเดินทาง (รวมตัวเองด้วย)คน 43

ตอนที่ 3 ข้อมูลด้านความพึงพอใจและข้อเสนอแนะ

3.1 ท่านมีความพึงพอใจเพียงใดในการเดินทางมาสู่สถานที่ทำงานในปัจจุบันพร้อมบอกระดับความพึงพอใจ

<input checked="" type="checkbox"/>	ท่านที่มียานพาหนะส่วนตัว	ตอบข้อ 1.1-1.6
<input type="checkbox"/>	ท่านที่เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ	ตอบข้อ 1.1-1.8

[] (5) สูงมาก

[] (4) สูง

[] (3) ปานกลาง

[] (2) ต่ำ

[] (1) ควรปรับปรุง

44

ปัจจัยการเดินทาง		สูงมาก (5)	สูง (4)	ปาน กลาง (3)	ต่ำ (2)	ควร ปรับปรุง (1)	
<input type="checkbox"/>	3.1.1 ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง						<input type="checkbox"/> 45
<input type="checkbox"/>	3.1.2 ระยะเวลาในการเดินทาง						<input type="checkbox"/> 46
<input type="checkbox"/>	3.1.3 ความสะดวกในการเดินทาง เช่น ขนาด และผิวถนน						<input type="checkbox"/> 47
<input type="checkbox"/>	3.1.4 พาหนะที่ใช้ในการเดินทาง						<input type="checkbox"/> 48
<input type="checkbox"/>	3.1.5 ความคล่องตัวในการเดินทาง						<input type="checkbox"/> 49
<input type="checkbox"/>	3.1.6 ความปลอดภัยในการเดินทาง						<input type="checkbox"/> 50
<input type="checkbox"/>	3.1.7 ระยะเวลาในการรอรถประจำทาง รถรับจ้าง อื่น ๆ						<input type="checkbox"/> 51
<input type="checkbox"/>	3.1.8 ความหลากหลายในการเลือก เดินทาง เช่น รถประจำทาง รถไฟฟ้า อื่น ๆ						<input type="checkbox"/> 52

3.2 ข้อเสนอแนะที่ท่านต้องการภาครัฐแก้ไขหรือจัดการเกี่ยวกับการเดินทาง

.....

.....

.....

...

ขอขอบคุณที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามเป็นอย่างดี

คู่มือการลง Code แบบสอบถามงานวิจัย

เรื่อง พฤติกรรมการเดินทางไปทำงานของคนจนเมืองในกรุงเทพมหานคร

ข้อที่	ช่องที่	Variable	การลง Code
	1	ID	เลขที่แบบสอบถาม 001-160
	2	COMMUNITY	ชุมชน 1 ชุมชนโค้งรถไฟยมราช 2 ชุมชนสวนผัก 3 ชุมชนสถานีรถไฟหลักหก
1.1	3	GENDER	เพศ 1 ชาย 2 หญิง
1.2	4	AGE	ให้ระบุอายุ (ปี)
1.3	5	STATUS	สถานภาพ 1 โสด 2 สมรส 3 หย่าร้าง/หม้าย
1.4	6	MEM	จำนวนสมาชิกในครัวเรือน (รวมตัวท่าน)
1.5	7	MEMWORK	จำนวนสมาชิกในครัวเรือนที่ทำงาน
1.6	8	EDUL	ระดับการศึกษาสูงสุด 1 ต่ำกว่าประถมศึกษา 2 ประถมศึกษา 3 มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า/ปวช. 4 อนุปริญญา / ปวส. 5 ปริญญาตรีขึ้นไป
1.7	9	INCOME	รายได้รวมทั้งครัวเรือน
1.8	10	OCCU1	ให้ระบุอาชีพ1
	11	OCCU2	ให้ระบุอาชีพ2
1.9	12	LOCAOCCU1	ให้ระบุสถานที่ทำงาน
	13	LOCAOCCU2	ให้ระบุสถานที่ทำงาน2
1.10	14	REASONWORK1	ให้ระบุเหตุผลที่เลือกทำงาน1
	15	REASONWORK2	ให้ระบุเหตุผลที่เลือกทำงาน2

ชื่อที่	ช่องที่	Variable	การลง Code
1.11	16	TYPEWORK1	การทำงานของท่านเป็นแบบใด 1 แบบประจำ 2 แบบบางเวลา 3 แบบเดินทางไปสถานที่อื่น ๆ อีกขณะทำงาน
	17	TYPEWORK2	การทำงานแบบบางเวลา ให้ระบุช่วงเวลาในการทำงาน
1.12	18	VEHICAL1	ท่านมียานพาหนะครอบครองหรือไม่ 0 ไม่มี 1 มี
	19	VEHICAL2	มียานพาหนะ ระบุประเภทรถ
	20	VEHICAL3	มียานพาหนะ ระบุจำนวนรถ คัน
1.13	21	OUTCOME	รายจ่ายรวมทั้งครัวเรือน
1.14	22	PAYWORKTRIP1	ค่าใช้จ่ายในการเดินทางของสมาชิกที่เดินทางไป ทำงาน ระบุจำนวน บาทต่อเดือน
	23	PAYWORKTRIP2	รายละเอียดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ระบุค่าผ่อนรถ บาท
	24	PAYWORKTRIP3	รายละเอียดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ระบุค่าเชื้อเพลิง บาท
	25	PAYWORKTRIP4	รายละเอียดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ระบุค่าโดยสาร บาท
1.15	26	REDUCEPAY1	ถ้ามีเหตุจำเป็นที่ต้องลดค่าใช้จ่าย จะลดค่าใช้จ่ายด้าน ระบุ
	27	REDUCEPAY2	เหตุผลที่ลดค่าใช้จ่าย เพราะ ระบุ
2.1	28	FREQUENCY	ความถี่ในการเดินทาง ระบุจำนวน ครั้งต่อสัปดาห์ (นับไปและกลับ)
2.2	29	GO1	ยานพาหนะที่ใช้เดินทางไปสถานที่ทำงาน ต่อที่ 1
	30	GO2	ยานพาหนะที่ใช้เดินทางไปสถานที่ทำงาน ต่อที่ 2
	31	GO3	ยานพาหนะที่ใช้เดินทางไปสถานที่ทำงาน ต่อที่ 3
	32	GO4	ยานพาหนะที่ใช้เดินทางไปสถานที่ทำงาน ต่อที่ 4
	33	SPENDTIMEGO	ระยะเวลาในการเดินทาง นาที

ชื่อที่	ช่องที่	Variable	การลง Code
	34	MONEYGO	ค่าใช้จ่ายในการเดินทางรวม บาท
	35	TIMEGO	เวลาออกเดินทางจากที่พัก
	36	BACK1	ยานพาหนะที่ใช้เดินทางไปสถานที่ทำงาน ต่อที่ 1
	37	BACK2	ยานพาหนะที่ใช้เดินทางไปสถานที่ทำงาน ต่อที่ 2
	38	BACK3	ยานพาหนะที่ใช้เดินทางไปสถานที่ทำงาน ต่อที่ 3
	39	BACK4	ยานพาหนะที่ใช้เดินทางไปสถานที่ทำงาน ต่อที่ 4
	40	SPENDTIMEBCK	ระยะเวลาในการเดินทาง นาที
	41	MONEYBCK	ค่าใช้จ่ายในการเดินทางรวม บาท
	42	TIMEBCK	เวลาออกเดินทางจากที่พัก
2.3	43	TOGETHER	จำนวนผู้ร่วมเดินทาง (รวมตัวเองด้วย)
3.1	44	SATIFICATION	ท่านมีความพึงพอใจเพียงใดในการเดินทางมาสู่ สถานที่ทำงานในปัจจุบันพร้อมบอกระดับความ พึงพอใจ (5) สูงมาก (4) สูง (3) ปานกลาง (2) ต่ำ (1) ควรปรับปรุง
3.1.1	45	EXPENSES	ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (5) สูงมาก (4) สูง (3) ปานกลาง (2) ต่ำ (1) ควรปรับปรุง
3.1.2	46	TIME	ระยะเวลาในการเดินทาง (5) สูงมาก (4) สูง (3) ปานกลาง (2) ต่ำ (1) ควรปรับปรุง
3.1.3	47	CONVEN	ความสะดวกในการเดินทาง เช่น ขนาด และผิว ถนน (5) สูงมาก (4) สูง (3) ปานกลาง (2) ต่ำ (1) ควรปรับปรุง
3.1.4	48	VEHICLE	พาหนะที่ใช้ในการเดินทาง (5) สูงมาก (4) สูง (3) ปานกลาง (2) ต่ำ (1) ควรปรับปรุง

ข้อที่	ช่องที่	Variable	การลง Code
3.1.5	49	FLOW	ความคล่องตัวในการเดินทาง (5) สูงมาก (4) สูง (3) ปานกลาง (2) ต่ำ (1) ควรปรับปรุง
3.1.6	50	SATELY	ความปลอดภัยในการเดินทาง (5) สูงมาก (4) สูง (3) ปานกลาง (2) ต่ำ (1) ควรปรับปรุง
3.1.7	51	TIMEWAIT	ระยะเวลาในการรอรถประจำทาง รถรับจ้าง อื่น ๆ (5) สูงมาก (4) สูง (3) ปานกลาง (2) ต่ำ (1) ควรปรับปรุง
3.1.8	52	MODECH	ความหลากหลายในการเลือกเดินทาง เช่น รถ ประจำทาง รถไฟฟ้า อื่น ๆ (5) สูงมาก (4) สูง (3) ปานกลาง (2) ต่ำ (1) ควรปรับปรุง

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นายปรีชาพงศ์ อากาศโสภาก เกิดเมื่อวันที่ 5 มกราคม พ.ศ. 2532 สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรีจากภาควิชาการผังเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ในปีการศึกษา 2553 และเข้าศึกษาต่อระดับปริญญาโทหลักสูตรการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย