



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

กรุงเทพมหานครเป็นนครขนาดใหญ่แห่งหนึ่งของโลก ที่มีโครงสร้างทางเศรษฐกิจ และประชากรเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วมาก กรุงเทพมหานครจัดเป็นเมืองเอกนคร (Primate City) ของประเทศไทยซึ่งมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมแทบทุกประการครบถ้วน อยู่ในตัวเอง เนื่องจากเป็นที่ตั้งของเมืองหลวง ศูนย์บริการทางราชการ ศูนย์กลางด้านธุรกิจ การค้า ธนาคาร บริการต่าง ๆ ตลอดจนเป็นแหล่งอุตสาหกรรมและการจ้างงานที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ นอกจากนั้นจังหวัดอื่น ๆ ในภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศมีความจำเป็นต้องพึ่งพาอาศัยระบบเศรษฐกิจจากกรุงเทพมหานคร ดังนั้นการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของกรุงเทพมหานครจึงเป็นไปอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งอัตราการเพิ่มของประชากรสูงมาก และการขาดการเตรียมการเพื่อรองรับการเติบโตในทุกด้านของกรุงเทพมหานครได้ก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ติดตามมาเช่น ปัญหาการใช้ที่ดินขาดประสิทธิภาพ เกิดการกระจายตัวและการเติบโตของเมืองที่ขาดการควบคุม ปัญหาการขาดแคลนที่อยู่อาศัย ปัญหาการจราจรติดขัด รวมทั้งการเพิ่มขึ้นของยานพาหนะ การเพิ่มขึ้นของการคมนาคมขนส่ง ปริมาณการเดินทางซึ่งกลายเป็นปัญหาใหญ่ อันส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ สังคม และการดำเนินชีวิตประจำวันเป็นอย่างยิ่ง

ในปัจจุบันกรุงเทพมหานครได้ประสบปัญหาที่สำคัญ คือ ปัญหาการจราจรติดขัด ซึ่งถือเป็นปัญหาหลักที่ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งประชาชนที่อาศัยในกรุงเทพมหานคร ต้องช่วยกันแก้ไข ในการแก้ไขจำเป็นต้องมีการลงทุนและวางแผนเพื่อแก้ไขทั้งในระยะสั้น และในระยะยาว เพราะเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นทุกวัน และนับวันจะทวีความรุนแรงมาก

ยิ่งขึ้น ปัญหาการจราจรนั้นเกิดขึ้นมาจากการที่มีผู้คนมาใช้รถใช้ถนนร่วมกันจำนวนมาก และพร้อมกันในเวลาเดียวกัน ซึ่งสภาพการจราจรติดขัดจะเกิดขึ้นในกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วนเท่านั้น แต่สภาพการจราจรติดขัดในปัจจุบันขยายขอบเขต กว้างออกไป สู่อำเภอเมือง และเป็นผลให้เวลาในการเดินทางยาวนานมาก ส่งผลกระทบต่อการเดินทางเข้า-ออกของประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตชานเมืองและต่างจังหวัด ได้มีการศึกษา พบว่ามี ความเร็วในการเดินทางช่วงเช้าและเย็นไม่เกิน 11 กิโลเมตรต่อชั่วโมง' การจราจร ติดขัดเกิดขึ้นอย่างไม่มียรูปแบบที่แน่นอน บางวันทางแยกแห่งหนึ่งอาจมีการติดขัดมาก แต่บาง วันอาจติดขัดน้อย สภาพการณ์เช่นนี้ทำให้การคาดคะเนเวลาที่ใช้ในการเดินทางลำบาก นอกจากนี้การติดขัดยังเชื่อมโยงกันเป็นโครงข่าย ทำให้เกิดความล่าช้าในการเดินทางโดยทั่วไป ซึ่งเป็นผลกระทบถึงสภาพร่างกายและจิตใจของผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นอย่างมาก ความต้องการใช้ ยวดยานเพิ่มสูงขึ้น แต่พื้นที่ของถนนมีเพียงร้อยละ 9 ของพื้นที่ทั้งหมด² ในขณะที่ถนนที่ได้ มาตรฐานสากลทั่วโลกกำหนดไว้ร้อยละ 20-25 ของพื้นที่ทั้งหมด³ ดังนั้นถนนในกรุงเทพมหานครจึงไม่สามารถรองรับจำนวนยวดยานพาหนะและการเดินทางจริงในแต่ละวันได้ จากการศึกษาของ Japan International Cooperation Agency⁴ พบว่าจำนวนยวดยานที่วิ่งในกรุงเทพ

¹ สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, แผนการลงทุนแก้ไขปัญหการจราจรและขนส่งในกรุงเทพมหานคร, กุมภาพันธ์, 2532.

² สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.), สำนักนายกรัฐมนตรื, มาตรการแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วนในกรุงเทพมหานคร, ก.ค. 2535 หน้า 1.

³ เรื่องเดียวกัน.

⁴ JICA, THE STUDY ON MEDIUM TO LONG TERM IMPROVEMENT/MANAGEMENT PLAN OF ROAD TRANSPORT IN BANGKOK, 1990.

มีประมาณ 850,000 คัน โดยที่กว่าครึ่งหนึ่งของในจำนวนนี้เป็นรถยนต์ส่วนตัว และประมาณว่า การเดินทางจริงในกรุงเทพมหานครมีจำนวน 46 ล้านเที่ยวต่อวัน

การคมนาคมทางถนนถือได้ว่ามีบทบาทสำคัญมากที่สุดในปัจจุบัน ในขณะที่กรุงเทพมหานครมีประชากรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว มีกิจกรรมหลากหลายที่ก่อให้เกิด การเดินทาง การขนส่งเพิ่มมากขึ้นทุกขณะ รวมทั้งประชากรในเขตปริมณฑลของกรุงเทพมหานคร ต่างก็เข้ามาทำงานหรือมาใช้บริการในเขตกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก ด้วย ปัญหาการจราจรจึงเป็นปัญหาสำคัญของกรุงเทพมหานคร ที่ทุกฝ่ายต่างได้รับผลกระทบด้วยกันทั้งสิ้น และปัญหาด้านการจราจรก็จะยิ่งกลายเป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อทุก ๆ ด้าน และยังไม่มีความมั่นใจว่าจะคลี่คลายปัญหานี้ให้เบาบางลงได้ในระยะเวลาสั้น ๆ

ความหลากหลายในกิจกรรมของกรุงเทพมหานคร และการที่ไม่มีมาตรการ การควบคุมการใช้ที่ดินและการวางผังเมืองมาก่อน ทั้งยังขาดการจัดบริการสาธารณูปโภคต่าง ๆ อย่างเพียงพอ ทำให้ประชาชนมีความจำเป็นต้องเดินทางเป็นระยะทางไกล ๆ เพื่อไปทำงานหรือเข้าไปใช้บริการในพื้นที่ต่าง ๆ อยู่เป็นประจำ การเดินทางของประชาชนได้เพิ่มมากขึ้น ทั้งในด้านปริมาณการเดินทางและปริมาณของยานพาหนะ ในขณะที่เดียวกันบริการขนส่งมวลชนของรัฐก็ไม่อาจตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนได้เพียงพอ ทำให้ชนชั้นกลางขึ้นไปต่างพยายามซื้อรถยนต์มาใช้ส่วนตัวเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง ในส่วนของพาณิชย์กรรม อุตสาหกรรม และการขนส่งต่าง ๆ ก็มีความจำเป็นที่จะต้องจัดหารถยนต์มาใช้ในกิจการหลายคัน พ.ศ. 2536 เฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครมีรถยนต์ประเภท

ต่าง ๆ รวมกัน 2,540,453 คัน⁵ ขณะที่พื้นที่ถนนของกรุงเทพมหานครมีเพียงร้อยละ 9 ของพื้นที่กรุงเทพมหานครเท่านั้น เมื่อเทียบกับหลักสากลที่ถือว่าจะต้องมีพื้นที่ถนนไม่ต่ำกว่าร้อยละ 20 ของพื้นที่เมืองแล้วก็นับว่ากรุงเทพมหานครมีสัดส่วนของพื้นที่ถนนค่อนข้างต่ำมาก การเพิ่มขึ้นของพื้นที่ถนนเป็นไปได้ช้ามาก เมื่อเทียบกับการเพิ่มขึ้นของปริมาณรถยนต์

สัดส่วนที่ไม่สัมพันธ์กันระหว่างพื้นผิวการจราจรกับปริมาณรถยนต์ ได้ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดตามมา และมีแนวโน้มจะกลายเป็นปัญหารุนแรงมากขึ้นเรื่อย ๆ การจัดการกับปัญหาจราจรเป็นการแก้ปัญหาเฉพาะหน้ามากกว่าจะคำนึงถึงการแก้ปัญหาระยะยาว โดยทั่ว ๆ ไปจะเป็นการแก้ปัญหามุมหนึ่งเพื่อไปเพิ่มปัญหาในอีกจุดหนึ่ง ทำให้เกิดความสับสนหรือการเคลื่อนย้ายตัวไปเรื่อย ๆ ของการจราจร ไม่ให้ติดขัดในจุดหนึ่ง ๆ อยู่เป็นเวลานานเท่านั้น และยิ่งนับวันปัญหาการเดินทาง การจราจร การคมนาคมขนส่งของกรุงเทพมหานคร ก็จะกลายเป็นปัญหาใหญ่ที่เรื้อรังจนแทบจะทำให้เศรษฐกิจส่วนรวมไม่อาจขยายตัวและพัฒนาไปได้มากเท่าที่ควร

ปัญหาการจราจรโดยส่วนรวมของกรุงเทพมหานครนั้น ไม่เพียงแต่จะเป็นเพราะสัดส่วนของรถยนต์กับพื้นผิวการจราจรไม่สัมพันธ์กันอย่างสอดคล้องเท่านั้น ทั้งนี้ยังสืบเนื่องจากปัจจัยอื่น ๆ อีกหลายประการเช่น

⁵ สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.), สำนักงานรัฐมนตรี, โครงการปรับแผนแม่บท เพื่อแก้ไขปัญหการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, ก.ค.

1. ปัญหาด้านที่อยู่อาศัยกับการเดินทาง

การที่จำนวนประชากรในกรุงเทพมหานครได้เพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้มีความต้องการที่อยู่อาศัยเพิ่มสูงตามไปด้วย ในขณะที่ราคาที่ดินในเขตกรุงเทพมหานครชั้นในมีราคาสูงมาก จนเกินกำลังของผู้ซื้อที่มีรายได้ปานกลางลงมา ที่อยู่อาศัยจึงขยายออกไปสู่ชานเมืองของกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง เช่น สมุทรปราการ นนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม เป็นต้น ความคับคั่งของการจราจรจึงขยายตัวออกไปสู่ชานเมืองและจังหวัดรอบ ๆ ของกรุงเทพมหานคร นอกจากนั้นประชาชนที่อยู่อาศัยบริเวณชานเมืองกับจังหวัดใกล้เคียงก็จำเป็นต้องเดินทางเข้ามาทำงาน หรือมาใช้บริการในเขตชั้นในกรุงเทพมหานคร ลักษณะเช่นนี้ได้ก่อให้เกิดปัญหาด้านการเดินทางและการจราจรจากย่านใจกลางเมืองเชื่อมโยงออกไปยังชานเมืองและจังหวัดใกล้เคียง ขยายออกไปเป็นวงกว้างทุก ๆ ด้าน รอบกรุงเทพมหานคร ซึ่งแม้ว่าโครงการทางด่วนขั้นที่ 3 จะแล้วเสร็จก็ตาม ก็คาดว่าจะสามารถรองรับปริมาณการจราจรในปัจจุบันเพิ่มขึ้นได้เพียง 7 เปอร์เซ็นต์เท่านั้น ในขณะที่ปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นสูงถึง 80 เปอร์เซ็นต์ ของปริมาณการจราจรในปัจจุบัน ซึ่งหมายความว่า การจราจรของกรุงเทพมหานครจะยังคงติดขัดอยู่เช่นเดิม

2. ปัญหาด้านสถานที่จอดรถ

นอกจากสภาพการจราจรจะมีปัญหาที่พื้นผิวการจราจรไม่เพียงพอต่อปริมาณรถยนต์แล้วกรุงเทพมหานครยังมีปัญหาการขาดแคลนที่จอดรถในเมืองเป็นอย่างมาก จะต้องอนุโลมให้ใช้พื้นที่ถนนเป็นที่จอดรถในบางเส้นทาง ซึ่งโดยเฉลี่ยถนนในกรุงเทพมหานครจะมีช่องทางเดินรถเพียง 3 ช่องทาง เมื่อต้องใช้เป็นที่จอดรถจะทำให้เสียพื้นที่ถนนไป 1 ช่องทางจราจร และถ้ามีรถหยุดรอเลี้ยวขวาหรือกลับรถตรงหัวเกาะกลางถนนก็จะเหลือช่องทางเดินรถเพียง 1 ช่องทาง และถ้าเกิดอุบัติเหตุขึ้นบนถนน ถนนนั้นก็จะกลายเป็นอัมพาตไปทันที

การห้ามจอดรถตามถนนต่าง ๆ น่าจะเป็นสิ่งสมควร แต่ก็มีข้อจำกัดว่า สถานที่จอดรถในกรุงเทพมหานครมีไม่เพียงพอ การลงทุนของเอกชนก็ต้องพิจารณาถึงการลงทุนที่คุ้มทุนหรือผลกำไร เพราะการลงทุนสร้างที่จอดรถนั้น แม้แต่รัฐบาลเองก็ไม่กล้าจะลงทุน เพราะเห็นว่าไม่คุ้มทุนพอ การอนุโลมให้มีการจอดรถบนท้องถนนก็ยังคงต้องดำเนินต่อไป และเป็นตัวแปร อย่างหนึ่งที่จะช่วยให้เกิดสภาพการจราจรติดขัดไม่คล่องตัว

3. การขาดการวางผังเมืองที่เหมาะสม

ปัญหาการจราจรคับคั่งของกรุงเทพมหานคร กล่าวโดยรวมก็คือ การขาดการควบคุมการใช้ที่ดินที่เหมาะสม หรือไม่ได้มีการวางผังเมืองที่รัดกุมมาแต่เดิม การจัดสาธารณูปโภคต่าง ๆ ขาดความเหมาะสมตามหลักวิชาการ ไม่มีการวางแผนการตัดถนนที่เป็นระบบเพียงพอ หรือวางแผนการจราจรการคมนาคมในระยะยาวเมื่อถึงเวลา ปัจจุบันปัญหาการจราจรก็กลายเป็นปัญหาใหญ่ที่ยากต่อการแก้ไข หรือถ้าแก้ไขได้ ก็ต้องใช้งบประมาณมหาศาลและใช้เวลานานนับสิบปี ที่ผ่าน ๆ มาไม่มีการควบคุมสถานที่ตั้งที่มีการใช้สอยประเภทต่าง ๆ เช่น ที่พักอาศัย ศูนย์การค้า อุตสาหกรรม สถานที่ราชการ โรงพยาบาล โรงเรียน ฯลฯ ก่อให้เกิดความสับสน และความยุ่งยากในการเดินทาง ในปัจจุบันกรุงเทพมหานครชั้นในได้เพิ่มอาคารขนาดใหญ่ อาคารสูงมากขึ้นเป็นจำนวนมาก ทำให้พื้นที่เพิ่มความจุของจำนวนประชากรได้มากขึ้นอีกหลายเท่าตัว ซึ่งหมายถึง ปริมาณการเดินทางและการจราจรที่คับคั่งอย่างมากตามมา

4. ปัญหาการเดินทางของนักเรียน

สิ่งที่ปรากฏชัดเจนในช่วงโรงเรียนปิดเทอมก็คือ การจราจรในช่วงโมงเร่งด่วน หรือการจราจรโดยทั่ว ๆ ไปก็ตาม จะมีปริมาณการจราจรเบาบางกว่าในช่วงเปิดเทอมเป็นอย่างมาก ซึ่งน่าจะสันนิษฐานได้อย่างน่าเชื่อถือว่า การเดินทางของนักเรียนมีส่วนทำให้เกิดสภาพการจราจรคับคั่งติดขัดเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล ได้มีส่วนทำให้การจราจรมีความหนาแน่นมากขึ้น ผู้ปกครองนักเรียนก็ต้องเพิ่มเส้นทางในการเดินทาง แทนที่จะตรงไปทำงานได้ทันที หรืออาจไม่ต้องขับรถออกมาในช่วงเวลาเร่งด่วน หรืออาจไม่ต้องใช้รถเลยก็ได้ ถ้าไม่มีภาระต้องรับ-ส่งบุตรหลานที่โรงเรียน ลักษณะเช่นนี้มิได้ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดเฉพาะบริเวณถนนหน้าโรงเรียนเท่านั้น แต่ได้ร่วมสร้างปัญหาการจราจรไปทั้งระบบด้วย

ที่อยู่อาศัยเป็นหนึ่งในปัจจัยที่สำคัญในการดำรงชีวิตของมนุษย์ที่สามารถตอบสนองความต้องการขั้นพื้นฐานได้ แต่เนื่องจากปัญหาการจราจรในปัจจุบัน ที่นับวันจะเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินชีวิตมากขึ้น โดยเฉพาะการเดินทางไปสถานศึกษาของบุตร ผู้ปกครองจึงต้องการที่อยู่อาศัย ในย่านทำเลที่ตั้งใกล้สถานศึกษาของบุตรเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางไปสถานศึกษาของบุตร เป็นการลดการสูญเปล่าของเวลา ซึ่งจะทำให้ประหยัดเวลาที่ใช้ในการเดินทางไปสถานศึกษาของบุตร นำเวลาที่มีค่าของบุตรไปใช้ในการเรียนรู้เพิ่มเติม ทั้งทางด้านการศึกษาและสันตนาการ

ดังนั้นจึงเป็นเรื่องที่น่าสนใจ ในการศึกษาถึงสภาพปัจจุบันและความคาดหวังเกี่ยวกับที่อยู่อาศัยใกล้สถานศึกษาเอกชนที่มีชื่อเสียงของบุตรและสถานที่ทำงานของผู้ปกครอง ในเขตศูนย์กลางธุรกิจชั้นในของกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยจึงเลือกประชากรของกลุ่มตัวอย่างที่จะทำการศึกษา คือกลุ่มผู้ปกครองซึ่งมีบุตรที่กำลังศึกษาอยู่ในสถานศึกษาเอกชนที่มีชื่อเสียง และสถานที่ทำงานของผู้ปกครองตั้งอยู่ในเขตศูนย์กลางธุรกิจชั้นในของกรุงเทพมหานคร

ซึ่งจะเป็นกลุ่มที่มีกำลังซื้อสูง ซึ่งมีความสามารถที่จะใช้อำนาจซื้อมุ่งตอบสนองความต้องการ เพื่อเจตนารมณ์ในการให้บุตรไม่ต้องสูญเสียเวลาในการเดินทางไปสถานศึกษา เพื่อจะได้นำเวลาไปพัฒนาทางด้านการศึกษาและสันทนาการ ซึ่งมีประโยชน์กว่ามากมายมหาศาลและเลือกกลุ่มสถานศึกษาเอกชนที่มีชื่อเสียง ในเขตศูนย์กลางธุรกิจชั้นในของกรุงเทพมหานคร เนื่องจากสถานศึกษาเหล่านี้ ส่วนใหญ่ตั้งอยู่เขตศูนย์กลางธุรกิจชั้นใน กรณีศึกษา โรงเรียน อัสสัมชัญ กรุงเทพ, โรงเรียนกรุงเทพคริสเตียน วิทยาลัย และโรงเรียนเซนต์โยเซฟคอนเวนต์ ซึ่งตั้งอยู่ในเขตบางรัก

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษารูปแบบลักษณะ และสภาพความเป็นอยู่ในปัจจุบันของผู้ปกครองเพื่อนำเสนอรูปแบบที่อยู่อาศัยที่สอดคล้องกับสถานศึกษาของบุตรและสถานที่ทำงาน ของผู้ปกครอง
2. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัย ในปัจจุบันของผู้ปกครองกับสถานศึกษาของบุตร และสถานที่ทำงานของผู้ปกครอง ในเขตศูนย์กลางธุรกิจชั้นในของกรุงเทพมหานคร
3. เพื่อศึกษาความคาดหวังที่อยู่อาศัยของผู้ปกครองว่ามีความคาดหวังที่อยู่อาศัยใกล้สถานศึกษาของบุตร และสถานที่ทำงานของผู้ปกครองในเขตศูนย์กลางธุรกิจชั้นในของกรุงเทพมหานครในลักษณะใด

1.3 สมมติฐานของการวิจัย

1. ผู้ปกครองซึ่งมีบุตรที่กำลังศึกษาอยู่ในสถานศึกษาเอกชนที่มีชื่อเสียงและสถานที่ทำงานโดยผู้ปกครองในเขตศูนย์กลางธุรกิจชั้นในของกรุงเทพมหานคร จะเป็นกลุ่มที่มีรายได้เฉลี่ยสูงกว่ารายได้เฉลี่ยของประชากรกรุงเทพมหานคร ทำให้เป็นกลุ่มที่มีความสามารถในการซื้อที่อยู่อาศัยสูงกว่ากลุ่มของผู้ปกครองซึ่งมีบุตรที่กำลังศึกษาอยู่ในสถานศึกษา และสถานที่ทำงานในเขตอื่น ๆ ของกรุงเทพมหานคร
2. การเลือกที่อยู่อาศัยของผู้ปกครอง ซึ่งมีบุตรที่กำลังศึกษาอยู่ในสถานศึกษาเอกชนที่มีชื่อเสียง และสถานที่ทำงานของผู้ปกครองในเขตศูนย์กลางธุรกิจชั้นในของกรุงเทพมหานคร จะขึ้นอยู่กับปัจจัย 3 ประการคือ
 - 2.1 สถานภาพทางเศรษฐกิจ ได้แก่ อาชีพ ตำแหน่งหน้าที่ การงาน ระดับรายได้ ฯลฯ โดยผู้ที่มีตำแหน่งหน้าที่การงานสูงก็จะมีรายได้ที่สูงตาม สามารถเลือกที่อยู่อาศัยที่มีสภาพแวดล้อมที่ดีตรงกับความต้องการ โดยสามารถเลือกที่อยู่อาศัยตั้งอยู่ในทำเลใกล้กับสถานศึกษาเอกชนที่มีชื่อเสียงของบุตรและสถานที่ทำงานของตนเอง ส่วนผู้ที่มีตำแหน่งหน้าที่ การงานที่ไม่สูงมากนักก็จะมีรายได้ที่ไม่สูงมาก การเลือกที่อยู่อาศัยจะต้องคำนึงถึงราคาที่สามารถซื้อและผ่อนได้ โดยไม่สามารถเลือกที่อยู่อาศัยในทำเลที่ใกล้กับสถานศึกษาของบุตรหรือสถานที่ทำงานของตนเอง
 - 2.2 สถานภาพทางสังคม ได้แก่ อายุ สถานภาพสมรส จำนวนสมาชิกในครอบครัว ระดับการศึกษา สภาพแวดล้อม ฯลฯ สำหรับผู้ที่มีขนาดครอบครัวใหญ่ ก็ต้องการพื้นที่ใช้สอยภายในที่อยู่อาศัยจำนวนมากกว่าผู้ที่มีขนาดครอบครัวเล็กกว่า และนอกจากนี้สภาพแวดล้อมของบ้านก็เป็นส่วนหนึ่งในการตัดสินใจเลือกทำเลที่อยู่อาศัย เช่น การเลือกที่อยู่อาศัยที่มีระบบรักษาความปลอดภัยสูง การเลือกที่อยู่อาศัยที่มีสภาพแวดล้อมโครงการดี เป็นต้น

2.3 สถานภาพทางกายภาพ ได้แก่ ท่าเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย การเดินทางไปยังสถานศึกษาเอกชนที่มีชื่อเสียงของบุตร การเดินทางไปยังสถานที่ทำงานของผู้ปกครอง ลักษณะการเดินทาง เป็นต้น

1.4 ขอบเขตของการวิจัย

1. ประชากรที่ศึกษา คือ กลุ่มผู้ปกครอง ซึ่งมีบุตรที่กำลังศึกษาอยู่ในสถานศึกษาเอกชนที่มีชื่อเสียง ตั้งแต่ระดับประถมศึกษา จนถึงระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ในเขตศูนย์กลางธุรกิจชั้นในของกรุงเทพมหานคร
2. สถานศึกษา คือ โรงเรียนเอกชนที่มีชื่อเสียง ที่ตั้งอยู่ในเขตศูนย์กลางธุรกิจชั้นในของกรุงเทพมหานครที่ทำการสอน ในระดับประถมศึกษา ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น และระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย กรณีศึกษา โรงเรียนอัสสัมชัญ กรุงเทพ, โรงเรียนกรุงเทพคริสเตียน วิทยาลัย และโรงเรียนเซนต์โยเซฟคอนเวนต์ ตั้งอยู่ในเขตบางรัก
3. ตัวแปรที่ศึกษา
 - ที่อยู่อาศัย
 - สถานศึกษาเอกชนที่มีชื่อเสียงของบุตร
 - สถานที่ทำงานของผู้ปกครอง
 - เขตศูนย์กลางธุรกิจชั้นในของกรุงเทพมหานคร
 - ที่อยู่อาศัยใกล้สถานศึกษาของบุตร และสถานที่ทำงานของผู้ปกครองในอุดมคติ
 - สภาพเศรษฐกิจและสังคม

4. เขตศูนย์กลางธุรกิจชั้นใน คือบริเวณที่เป็นศูนย์รวมทางธุรกิจในด้านการค้า และบริการหลักของกรุงเทพฯ ซึ่งตั้งอยู่ในเขตศูนย์กลางธุรกิจชั้นในของกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย ถนนสีลม ถนนสุรวงศ์ ถนนสารธร ตั้งอยู่ในเขตบางรัก และเขตสาทร

1.5 ข้อจำกัดในการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้เป็นการสอบถามแบบ Accidental and Quota ดังนั้น ผู้ที่ถูกสอบถามไม่สามารถเป็นตัวแทนของกลุ่มที่แบ่งตามตำแหน่งหน้าที่การงานได้ถูกต้องนัก เพราะผู้ที่เป็นเจ้าของกิจการหรือผู้บริหารระดับสูงไม่สามารถสัมภาษณ์ได้ง่ายส่วนใหญ่ภรรยาจะเป็นผู้ตอบแบบสอบถามแทน

ข้อมูลอ้างอิงในฐานศึกษา ได้พยายามรวบรวมข้อมูลที่จะใช้อ้างอิงที่ทันสมัยที่สุด แต่ด้วยข้อจำกัดของหน่วยงานราชการ ดังนั้นฐานของข้อมูลจึงเป็นฐานข้อมูลที่ใช้กันในปัจจุบันคือ ปีพ.ศ. 2537 และ 2538

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เข้าใจสภาพการดำเนินชีวิต สภาพทางเศรษฐกิจและสังคม และที่อยู่อาศัย ในปัจจุบันของผู้ปกครอง
2. ได้ทราบถึงความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัย ในปัจจุบันของผู้ปกครองกับสถานศึกษาของบุตร และสถานที่ทำงาน ว่ามีความสัมพันธ์กันอย่างไร
3. ได้ทราบถึงความคาดหวังที่อยู่อาศัยของผู้ปกครองใกล้สถานศึกษาของบุตร และสถานที่ทำงานของผู้ปกครอง

4. ข้อมูลที่ได้จะเป็นประโยชน์กับทั้งทางภาครัฐ และภาคเอกชน เพื่อนำไปใช้เป็นข้อมูลในการพิจารณาสร้างที่อยู่อาศัยที่เหมาะสมกับความต้องการที่แท้จริงของกลุ่มเป้าหมาย

1.7 นิยามศัพท์เฉพาะ

1. คอนโดมิเนียม หมายถึง อาคารที่มีความสูงโดยมีจำนวนห้องหลายห้องรวมกันในอาคารเดียวกัน ในแต่ละห้องพักอาศัยเป็นห้องชุดอันประกอบด้วย ห้องนอน ห้องรับแขก ห้องครัว ห้องน้ำ ฯลฯ โดยที่ขนาดของห้องชุดไม่มีเกณฑ์กำหนดที่แน่นอน ทั้งนี้ห้องชุดอาจประกอบด้วยห้องนอน 1 ห้อง 2 ห้อง หรือ 3 ห้องก็ได้ จากลักษณะทางกายภาพจะเห็นได้ว่ามีความคล้ายคลึงกับ "อพาร์ทเมนท์" แต่ถ้าพิจารณาถึงความแตกต่างแล้ว ห้องชุดหรือคอนโดมิเนียม มีลักษณะพิเศษที่แตกต่างก็คือ ผู้ที่อยู่ในอพาร์ทเมนท์ซึ่งเป็นที่อยู่อาศัยแบบเช่า โดยจะไม่มีกรรมสิทธิ์ในห้องพักที่ตนอาศัยอยู่ ซึ่งอาจเป็นการเช่าอาศัยระยะสั้นอยู่ชั่วคราว หรือ อาจเป็นการเช่าระยะยาว หรือที่เรียกว่าการเช่าอันเป็นการอาศัยอยู่อย่างถาวร ส่วนคอนโดมิเนียมนั้น หมายถึงอาคารที่ผู้อยู่อาศัยมีกรรมสิทธิ์ประดุจหนึ่งเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ห้องชุดนั้นอย่างถูกต้องตามกฎหมาย โดยสามารถทำการซื้อขายหรือจำนองได้ ฉะนั้นคอนโดมิเนียมจึงหมายถึง "อาคารที่บุคคลสามารถแยกการถือกรรมสิทธิ์ออกได้เป็นส่วน ๆ โดยในแต่ละส่วนประกอบด้วยกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินส่วนบุคคล และกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินส่วนกลาง" โดยที่ทรัพย์สินส่วนบุคคล หมายถึง ห้องชุดที่ผู้อยู่อาศัยอยู่ ส่วนทรัพย์สินส่วนกลาง ได้แก่ บริเวณที่ใช้ร่วมกันระหว่างผู้อยู่อาศัย

2. บ้านหลังที่สอง (SECOND HOME) หมายถึง คอนโดมิเนียมที่จัดสร้างขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นที่พักอาศัยในช่วงวันทำงาน เพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรที่ติดขัดในเมือง มีทำเลที่ตั้งและขนาดในแต่ละหน่วยใหญ่หรือเล็ก ต่างกันไปตามความต้องการของผู้อยู่อาศัย คอนโดมิเนียมที่มีราคาสูงนี้มักมีที่ตั้งใกล้กับย่านธุรกิจสำคัญใจกลางเมือง มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ให้ห้องพักอาศัย เช่น โทรทัศน์ เครื่องเล่นวีดีโอเทป เครื่องเล่นวิทยุเทป/สเตอริโอ เครื่องเลเซอร์ดิสก์ เครื่องเล่นคอมแพคดิสก์ โทรศัพท โทรศัพท เครื่องคอมพิวเตอร์ เครื่องปรับอากาศ ตู้เย็น เครื่องซักผ้า เตอบ ไมโครเวฟ เต้าไฟฟ้า/เตาแก๊ส เป็นต้น ซึ่งเป็นเครื่องอำนวยความสะดวกที่ใช้ในชีวิตประจำวัน สำหรับตัวโครงการก็จะมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น ระบบป้องกันอัคคีภัย ลิฟท์ โทรศัพท ระบบรักษาความปลอดภัย ระบบกำจัดขยะ ที่จอดรถ ระบบน้ำประปา ระบบไฟฟ้าสำรอง สนามแบดมินตัน สนามเทนนิส ห้องอบไอน้ำ สระว่ายน้ำ สนามสควอช สนามกอล์ฟ สนามวิ่งออกกำลังกาย ห้องออกกำลังกาย ห้องเกมส์ สวนหย่อม ห้องประชุม/จัดเลี้ยง สนามเด็กเล่น เป็นต้น

3. สถานศึกษาเอกชนที่มีชื่อเสียง ที่ทำการสอนในระดับประถมศึกษา จนถึงระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย กรณีศึกษา

1. โรงเรียนอัสสัมชัญ กรุงเทพ
2. โรงเรียนกรุงเทพคริสเตียน วิทยาลัย
3. โรงเรียนเซนต์โยเซฟคอนเวนต์

4. ย่านศูนย์กลางธุรกิจ บริเวณ สีลม สุรวงศ์ และสาทร หมายถึง พื้นที่ของแขวงสีลม และแขวงสุรวงศ์ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่ในเขตการปกครองของเขตบางรัก และ เขตสาทร

กรุงเทพมหานครชั้นใน หมายถึง พื้นที่ที่อยู่ในเขตการปกครอง ประกอบด้วย 13 เขต คือ เขตพระนคร สัมพันธวงศ์ ป้อมปราบศัตรูพ่าย บางรัก ดุสิต ราชเทวี ปทุมวัน พญาไท ห้วยขวาง บางซื่อ บางกอกใหญ่ ธนบุรี และคลองสาน

กรุงเทพมหานครชั้นกลาง หมายถึง พื้นที่ที่อยู่ในเขตการปกครอง ประกอบด้วย 16 เขต คือ เขตสาทร บางคอแหลม ยานนาวา พระโขนง ดลกระพราย ประเวศ บางกะปิ บึงกุ่ม บางเขน ลาดพร้าว ดอนเมือง จตุจักร บางพลัด บางกอกน้อย ภาษีเจริญ และ ราษฎร์บูรณะ

กรุงเทพมหานครชั้นนอกและปริมณฑล หมายถึง พื้นที่ที่อยู่ในเขตการปกครองประกอบด้วย 7 เขต คือ เขตมีนบุรี ลาดกระบัง หนองจอก ดลกระพราย หนองแขม จอมทอง บางขุนเทียน และจังหวัดสมุทรปราการ นนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม สมุทรสาคร

เขตในเมือง หมายถึง พื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานครชั้นใน

เขตนอกเมือง หมายถึง พื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานครชั้นกลางและเขตกรุงเทพมหานครชั้นนอกและปริมณฑล

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

