

สภาพการอยู่อาศัยของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ : กรณีศึกษา ย่านชุมชนซอยวัดदान
ต.สำโรงเหนือ จ.สมุทรปราการ



นายธน์สทธิ์ จังมงคลกาล

สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาเอกพัฒนศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาเคหการ ภาควิชาเคหการ

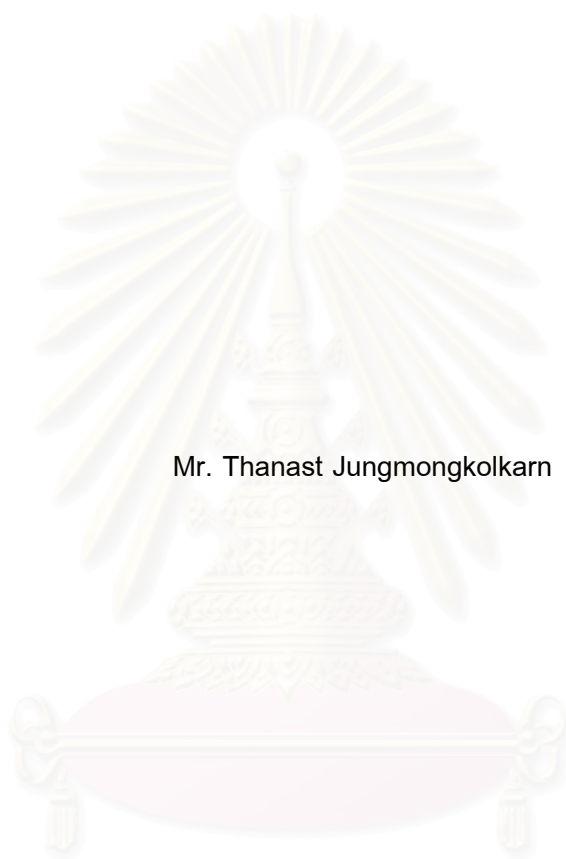
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2549

ISBN 974-17-7024-3

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

LIVING CONDITION OF TRICYCLE DRIVERS : A CASE STUDY OF SOI WAT DARN
COMMUNITY AREA, SAMRONG NUA DISTRICT, SAMUT PRAKAN PROVINCE



Mr. Thanast Jungmongkolkarn

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of Requirements
for the Degree of Master of Housing Development Program in Housing

Department of Housing

Faculty of Architecture

Chulalongkorn University

Academic Year 2006

ISBN 974-17-7024-3

หัวข้อวิทยานิพนธ์

สภาพการอยู่อาศัยของผู้ขับซึ่รถสามล้อถีบ : กรณีศึกษา

โดย

ย่านชุมชนชอยวัดदान ต.สำโรงเหนือ จ.สมุทรปราการ

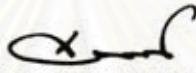
สาขาวิชา

เคหการ

อาจารย์ที่ปรึกษา

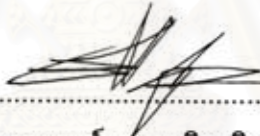
อาจารย์ ดร.กฤษณทศพิทย พานิชภักดิ์

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยานิพนธ์ฉบับนี้
เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต



.....คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ เลอสม สถาปิตานนท์)

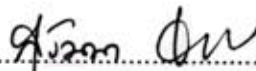
คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์



.....ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.ชวลิต นิตยะ)

กฤษณทศพิทย

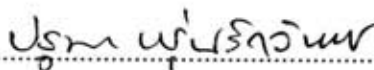
.....อาจารย์ที่ปรึกษา
(อาจารย์ ดร.กฤษณทศพิทย พานิชภักดิ์)



.....กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุวัฒนา ธาดานิติ)



.....กรรมการ
(อาจารย์ ยุวดี ศิริ)



.....กรรมการ
(นางสาวปฐมา หรุ่นรักวิทย์)

ธนัสดี จังมงคลกาล : สภาพการอยู่อาศัยของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ : กรณีศึกษา ย่านชุมชนซอย
วัดด่าน ต.ลำโรงเหนือ จ.สมุทรปราการ. (LIVING CONDITION OF TRICYCLE DRIVERS :
A CASE STUDY OF SOI WAT DARN COMMUNITY AREA, SAMRONG NUA
DISTRICT, SAMUT PRAKAN PROVINCE) อ.ที่ปรึกษา : อ.ดร.กฤษณทิพย์ พานิชภัคดี,
164 หน้า. ISBN 974-17-7024-3

รถจักรยานสามล้อถีบเป็นประติมากรรมของคนไทย ที่มีใช้กันอย่างแพร่หลายทั่วประเทศ ตั้งแต่ พ.ศ.
2476 ในสมัยรัชกาลที่ 7 แต่ในช่วง 20-25 ปีก่อน การประกอบอาชีพถีบสามล้อได้ถูกจำกัดลง ห้ามวิ่งบนท้องถนนใน
เขตกรุงเทพมหานคร จึงทำให้พบเห็นการประกอบอาชีพถีบสามล้อหลงเหลือเพียงไม่กี่แห่ง ส่วนใหญ่อยู่กระจ่ายตัวใน
เขตปริมณฑล ผู้วิจัยได้พบชุมชนซอยวัดด่านซึ่งอยู่ในพื้นที่ ต.ลำโรงเหนือ จ.สมุทรปราการ มีควสามล้อที่หน้าปาก
ซอยวัดด่าน และมีการประกอบอาชีพถีบสามล้อมานานถึง 20-30 ปี ซึ่งนอกจากควสามล้อแล้ว ยังมีรถรับจ้าง
สาธารณะประเภทอื่นที่แย่งผู้โดยสารของสามล้อ ทำให้มีรายได้ลดลง และมีความยากลำบากในการประกอบอาชีพ
มากขึ้น

งานวิจัยนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพการอยู่อาศัย และปัญหาการอยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับขี่รถ
สามล้อถีบ โดยวิเคราะห์ลักษณะทางด้านสังคม สภาพวิถีชีวิต และเศรษฐกิจ นำมาประมวลผล วิเคราะห์ เพื่อนำไปสู่
ข้อเสนอแนะในการแก้ปัญหาและพัฒนาที่อยู่อาศัยของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ

ผลจากการศึกษา พบว่า ลักษณะตัวบ้านที่สามล้ออยู่อาศัยส่วนใหญ่อยู่ในสภาพไม่ดี มีการอยู่อาศัยที่ต่ำกว่ามาตรฐาน
ไม่ถูกสุขลักษณะ และขาดความปลอดภัยในการอยู่อาศัย นอกจากนั้นมีบางส่วนที่มีการพักอาศัยไม่เป็นหลักแหล่ง ซึ่ง
เมื่อพิจารณาตามลักษณะการครอบครองรถสามล้อถีบ พบว่า กลุ่มที่เช่ารถถีบมีสภาพการอยู่อาศัยที่แย่กว่า กลุ่มที่มี
รถเป็นของตนเอง ในขณะที่สภาพชุมชนที่อยู่อาศัย พบว่า ผู้ขับขี่รถสามล้อถีบที่อยู่กับอู่บริการ หรือกลุ่มผู้เช่ารถถีบนี้
จะมีการอยู่อาศัยในชุมชนที่มีสภาพดีกว่ากลุ่มผู้ขับขี่รถสามล้อถีบที่ไม่ได้อยู่กับอู่บริการ

ด้านปัญหาการอยู่อาศัย ส่วนใหญ่กลุ่มผู้ขับขี่รถสามล้อถีบที่มีปัญหาหนักที่สุด คือ กลุ่มที่อยู่ไม่เป็นหลัก
แหล่ง ไม่มีห้องนอน และห้องน้ำห้องส้วม รองลงมาคือ กลุ่มที่อยู่อาศัยในอู่บริการกับเพื่อนสามล้อ มีการอยู่อาศัยที่
แออัด ห้องน้ำห้องส้วม และห้องนอนไม่เพียงพอ สภาพภายในไม่สะอาด และสุดท้ายกลุ่มที่มีปัญหาในตึกรามบ้านช่อง
ที่สุด คือ กลุ่มที่อยู่อาศัยกับครอบครัว ไม่มีความแออัด

จากผลการศึกษาดังกล่าวได้พบว่า ต้นเหตุที่สามล้อมีการอยู่อาศัยตัวบ้านสภาพไม่ดี เกิดจากผู้เช่า
รถสามล้อถีบมีรายได้น้อย ยากจน ทำให้ไม่มีค่าใช้จ่ายในการเช่า หรือจัดหาที่อยู่อาศัยที่มีสภาพดีได้ ในขณะที่
เจ้าของอู่บริการเองก็มีรายได้น้อย ไม่สามารถจัดหาที่อยู่อาศัยที่เหมาะสมให้ผู้ขับขี่รถสามล้อถีบได้ด้วย

ดังนั้นข้อเสนอแนะในการแก้ปัญหาและพัฒนาที่อยู่อาศัยของสามล้อจะยั่งยืนได้ด้วย หลักการพึ่งพาตนเอง
โดยหาโอกาสเพิ่มรายได้ให้กับตนเอง ด้วยการประกอบอาชีพเสริมเป็นกลุ่ม เช่น สามล้อรับผู้สูงอายุ และจากการออม
รายวัน โดยริเริ่มในการรวมกลุ่มของสามล้อในอู่มิตรภาพ เนื่องจากมีแนวโน้มในการรวมกลุ่มสูง และเจ้าของอู่
สนับสนุน ทำให้มีความพร้อมในการแก้ปัญหาหนักกว่ากลุ่มสามล้อในอู่อื่น โดยริเริ่มจากการทำกิจกรรมทำความ
สะอาดภายในที่อยู่อาศัยปัจจุบัน กระตุ้นให้เกิดการมีส่วนร่วมในกลุ่มสามล้อด้วยกัน และเป็นการจุดประกายในการ
แก้ปัญหาให้กับอู่อื่น โดยผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง หน่วยงานต่างๆควรให้การช่วยเหลือเท่าที่จำเป็น ให้ความรู้ อบรมเรื่อง
สุขลักษณะเพื่อให้เกิดเป็นกระบวนการแก้ปัญหาด้วยกลุ่มสามล้อเป็นหลักต่อไป

ภาควิชา.....เคหการ.....ลายมือชื่อนี้สิต.....
สาขาวิชา.....เคหการ.....ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....
ปีการศึกษา.....2549.....

467 41308 25 : MAJOR HOUSING

KEY WORD : LIVING CONDITION / TRICYCLE DRIVERS

THANAST JUNGMONGKOLKARN : LIVING CONDITION OF TRICYCLE DRIVERS :
A CASE STUDY OF SOI WAT DARN COMMUNITY AREA, SAMRONG NUA DISTRICT,
SAMUT PRAKAN PROVINCE. THESIS ADVISOR : KUNDOLDIBYA PANITCHAPAKDI,
Ph.D., 164 pp. ISBN 974-17-7024-3.

The tricycle is a Thai invention that was widely used throughout the country from 1933, during and after the reign of King Rama VII. Twenty to twenty-five years ago, however, they were not allowed to be ridden on the streets in Bangkok. As a consequence, the tricycle service business has since been very much hampered, and presently is seen to remain in very few locations. One of these is Soi Wat Darn community area, Samrong Nua District, Samut Prakan Province. The tricycle service business in this area encounters several problems including competition from public transport services and from other kinds of vehicles, reduced incomes, and thus increased occupational difficulties.

This research aims to explore the living conditions and problems of tricycle drivers in Soi Wat Darn area, taking into account both social and economic factors so that suggestions can be made on how to improve their living conditions and solve their living problems.

The study found that these drivers lived in substandard houses. In addition, their living conditions were below standard, unhygienic, and unsafe. Moreover, some of them did not have a permanent house to live in. When the types of tricycle ownership were taken into consideration, those who had their own tricycle had better living conditions than did those who rented their tricycle. As for the latter group, when the types of residence were taken into consideration, those who lived with the tricycle owner had better living conditions than did those who lived by themselves.

In terms of housing, the drivers who did not have a permanent house to live in had the poorest living conditions as there was neither a bedroom nor a toilet for them to use. Second came those who lived with their peers as there was not enough space. For example, there was no bedroom and sufficient toilet for the people sharing the dwelling. Furthermore, their living conditions were not hygienic. Those who had a permanent house to live in had the least problems.

Regarding the factors contributing to their poor living conditions, the drivers had such low incomes that they could not afford to rent a permanent house nor improve their housing conditions. Furthermore, the tricycle owners also had such low incomes that they could not afford to provide a proper place for their drivers to live in.

To improve their living conditions and solve their living problems, the effort should be based on a sustainable approach, supported by the tricycle owners and in the form of group cooperation. To increase their income, the drivers should cooperate to do extra jobs such as giving service to the elderly. In addition, they should be encouraged to save their daily income. Furthermore, they should organize cleaning activities for their current houses. Finally, the parties concerned should provide assistance, training and knowledge about hygiene.

Department of.....Housing.....Student's signature.....
Field of study.....Housing.....Advisor's signature.....*K. Panitchapakdi*
Academic year.....2006.....

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงไม่ได้ ถ้าไม่ได้รับความกรุณาจาก อ.ดร.กฤษณาทิพย์ พานิชภักดิ์ อาจารย์ที่ปรึกษาที่เป็นผู้ซึ่งคอยให้คำปรึกษา เสนอแนะ อบรม เป็นห่วง และให้กำลังใจเป็นอย่างยิ่งเสมอมาตลอดระยะเวลาในการทำวิทยานิพนธ์ แม้ว่าท่านจะงานมากก็ตาม นอกจากนั้นขอกราบขอบพระคุณ คณะกรรมการอาจารย์ที่สอบวิทยานิพนธ์ทุกท่าน รศ.ดร.ชวลิต นิตยะ, ผศ.ดร.สุวัฒนา ธาดานิติ, อ.ยุวดี ศิริ และ อ.ปฐมมา หรรษ์รักวิทย์ ที่ให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์ต่อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ รวมถึงคณาจารย์ภาควิชาเคหการทุกท่าน

ขอขอบคุณผู้ช่วยที่สามล้อทุกท่าน ที่ได้ให้ความร่วมมือ และช่วยให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ตลอดระยะเวลาที่เก็บข้อมูลทำการศึกษา รวมทั้งทำให้ได้ปรัชญา ข้อคิดที่เป็นประโยชน์ในการดำรงชีวิต นอกจากนั้นที่ขาดเสียมิได้ ขอขอบพระคุณผู้ประกอบการผู้สามล้อทุกท่านที่ให้ความอนุเคราะห์ด้านสถานที่ และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์เป็นอย่างยิ่ง

ขอขอบพระคุณหน่วยงานต่างๆที่ให้ความอนุเคราะห์ในด้านข้อมูล โดยเฉพาะอย่างยิ่ง คุณขวัญไชย พุ่มโพธิ์ นายกเทศมนตรี ที่ให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการวิจัย รวมถึงเจ้าหน้าที่ทุกท่านภายในสำนักงานเทศบาลตำบลด่านสำโรง และสำนักงานประชาสงเคราะห์ จ.สมุทรปราการ

สุดท้ายขอกราบขอบพระคุณ ป้า และม่า ที่คอยเป็นห่วง เป็นทุกสิ่งทุกอย่าง รวมถึงสมาชิกครอบครัว และเพื่อนที่ใกล้ชิดทุกคนที่เป็นแรงบันดาลใจ ผลักดัน และเอื้อเฟื้อทุกอย่าง

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง	ฌ
สารบัญแผนภูมิ	ฎ
สารบัญแผนผัง	ฏ
สารบัญภาพ	ฐ
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	5
1.3 ขอบเขตของการวิจัย	5
1.4 ข้อตกลงเบื้องต้น	6
1.5 นิยามศัพท์ที่เกี่ยวข้อง	11
1.6 ข้อจำกัดในการวิจัย	12
1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	13
บทที่ 2 แนวความคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	14
2.1 แนวความคิดที่เกี่ยวกับที่อยู่อาศัย	14
2.2 แนวความคิดที่เกี่ยวกับความยากจน	18
2.3 แนวคิดเกี่ยวกับการพึ่งตนเอง	20
2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	22
บทที่ 3 วิธีการดำเนินการวิจัย	25
3.1 เก็บรวบรวมข้อมูล	25
3.2 ประชากร และกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา	27
3.3 เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย	27
3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูลขั้นละเอียด	28
3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล	32
3.6 สรุปผลการวิจัย และข้อเสนอแนะ	32
บทที่ 4 ผลการศึกษาจากการสัมภาษณ์	34
4.1 ลักษณะทางด้านสังคม และสภาพวิถีชีวิต	34
4.2 ลักษณะทางด้านเศรษฐกิจ	42
4.3 ลักษณะที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับซึรดสามล้อถีบ	47
4.4 ปัญหาการอยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับซึรดสามล้อถีบ	52
4.5 การแก้ปัญหาที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับซึรดสามล้อถีบ	54

	หน้า
บทที่ 5 ผลการศึกษาจากการสังเกต.....	57
5.1 ลักษณะที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ	57
5.2 สภาพการอยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ	64
5.3 ปัญหาการอยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ.....	79
5.4 สาเหตุของปัญหาการอยู่อาศัยของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ	88
5.5 ผลกระทบของปัญหาการอยู่อาศัยของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ.....	90
5.6 การแก้ปัญหาที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ.....	91
บทที่ 6 สรุปผลการวิจัย และข้อเสนอแนะ	103
6.1 สภาพการอยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ	103
6.2 ปัญหาการอยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ.....	110
6.3 ข้อเสนอแนะ	114
รายการอ้างอิง	118
ภาคผนวก	121
ภาคผนวก ก. สภาพที่อยู่อาศัยที่ได้จากการสังเกต.....	122
ภาคผนวก ข. แบบสัมภาษณ์โครงสร้าง	150
ภาคผนวก ค. แบบฟอร์มในการวิเคราะห์.....	154
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์	164

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1.1	เกณฑ์การจำแนกสภาพการอยู่อาศัยตัวบ้าน..... 7
ตารางที่ 1.2	เกณฑ์การจำแนกสภาพกายภาพของชุมชนที่อยู่อาศัย..... 10
ตารางที่ 2.1	แสดงพื้นที่ขั้นต่ำของส่วนมิตชิดตามมาตรฐานของการเคหะแห่งชาติ..... 16
ตารางที่ 2.2	แสดงขนาดพื้นที่ขั้นต่ำของส่วนนอกประสงค์ที่การเคหะแห่งชาติระบุ ส่วนนอกประสงค์กำหนดให้มีพื้นที่ในแต่ละส่วน..... 16
ตารางที่ 2.3	สรุปประเด็นที่สำคัญ จากผลสรุปของการศึกษา..... 22
ตารางที่ 2.4	สรุปประเด็นที่สำคัญ จากผลสรุปของการศึกษา (ต่อ)..... 23
ตารางที่ 4.1	ลักษณะของการครอบครองรถสามล้อถีบ..... 34
ตารางที่ 4.2	อายุเฉลี่ยในปัจจุบันของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ..... 35
ตารางที่ 4.3	สถานภาพสมรสปัจจุบันของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ..... 36
ตารางที่ 4.4	ระดับการศึกษาของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ..... 36
ตารางที่ 4.5	ภูมิลำเนาเดิมของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ..... 37
ตารางที่ 4.6	ลักษณะของอาชีพถีบสามล้อ..... 37
ตารางที่ 4.7	สาเหตุที่มาประกอบอาชีพขับขี่รถสามล้อถีบของผู้ประกอบอาชีพหลัก..... 38
ตารางที่ 4.8	สาเหตุที่มาประกอบอาชีพขับขี่รถสามล้อถีบของผู้ประกอบอาชีพรอง..... 38
ตารางที่ 4.9	จำนวนวันที่ขับขี่ต่อเดือนของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบที่ทำเป็นอาชีพหลัก..... 39
ตารางที่ 4.10	จำนวนวันที่ขับขี่ต่อเดือนของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบที่ทำเป็นอาชีพรอง..... 39
ตารางที่ 4.11	ระยะเวลาในการขับขี่ต่อวันของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบที่ประกอบอาชีพหลัก..... 40
ตารางที่ 4.12	ระยะเวลาในการขับขี่ต่อวันของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบที่ประกอบอาชีพรอง..... 40
ตารางที่ 4.13	ช่วงเวลาในการทำงานของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบที่ทำเป็นอาชีพหลัก..... 41
ตารางที่ 4.14	ช่วงเวลาในการทำงานของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบที่ทำเป็นอาชีพรอง..... 41
ตารางที่ 4.15	รายได้ครัวเรือนต่อเดือนของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบที่ทำเป็นอาชีพหลัก..... 42
ตารางที่ 4.16	รายได้ครัวเรือนต่อเดือนของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบที่ทำเป็นอาชีพรอง..... 43
ตารางที่ 4.17	รายจ่ายครัวเรือนต่อเดือนของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบที่ประกอบอาชีพหลัก..... 43
ตารางที่ 4.18	รายจ่ายครัวเรือนต่อเดือนของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบที่ประกอบอาชีพรอง..... 44
ตารางที่ 4.19	การเก็บเงินออม..... 44
ตารางที่ 4.20	จำนวนเงินออม..... 45
ตารางที่ 4.21	หนี้สิน..... 45
ตารางที่ 4.22	จำนวนหนี้สิน..... 46
ตารางที่ 4.23	ลักษณะของหนี้สิน..... 46
ตารางที่ 4.24	แหล่งเงินในการกู้ยืม..... 47
ตารางที่ 4.25	สมาชิกที่พักอาศัยร่วมกับผู้ขับขี่รถสามล้อถีบในการอยู่อาศัยปัจจุบัน..... 48
ตารางที่ 4.26	การครอบครองที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ..... 49
ตารางที่ 4.27	รูปแบบการเช่าที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ..... 50
ตารางที่ 4.28	ประเภทที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ..... 50
ตารางที่ 4.29	ปัญหาสภาพการอยู่อาศัยตัวบ้าน จำแนกตามลักษณะการครอบครองรถสามล้อถีบ..... 53
ตารางที่ 4.30	ปัญหาสภาพชุมชน จำแนกตามลักษณะการครอบครองรถสามล้อถีบ..... 53

ตารางที่ 5.1	การครอบครองที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ	57
ตารางที่ 5.2	การครอบครองที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ จำแนกตามการสังเกต	59
ตารางที่ 5.3	ประเภทที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ	60
ตารางที่ 5.4	ประเภทที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ จำแนกตามการสังเกต.....	61
ตารางที่ 5.5	ลักษณะการอยู่อาศัยตามรูปแบบที่อยู่อาศัยปัจจุบัน.....	62
ตารางที่ 5.6	ผลสรุปสภาพการอยู่อาศัยในตัวของบ้านของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบจากการสังเกต	65
ตารางที่ 5.7	สภาพการอยู่อาศัยในตัวของบ้าน	68
ตารางที่ 5.8	สภาพการอยู่อาศัยในตัวของบ้านของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ จำแนกตามการสังเกต.....	69
ตารางที่ 5.9	ลักษณะการอยู่อาศัยของสามล้อ จำแนกตามสภาพการอยู่อาศัยในตัวของบ้าน.....	70
ตารางที่ 5.10	ลักษณะการอยู่อาศัยในชุมชน ตามสภาพการอยู่อาศัยในตัวของบ้านปัจจุบัน	76
ตารางที่ 5.11	ลักษณะชุมชนที่อยู่อาศัยของสามล้อ ตามสภาพการอยู่อาศัยในตัวของบ้าน	76
ตารางที่ 5.12	สภาพชุมชนที่อยู่อาศัยของสามล้อ.....	77
ตารางที่ 5.13	ปัญหาสภาพการอยู่อาศัยในตัวของบ้าน.....	79
ตารางที่ 5.14	สภาพการอยู่อาศัยที่แออัดภายในบ้าน.....	82
ตารางที่ 5.15	สภาพปัญหาห้องน้ำและส้วมไม่เพียงพอ	83
ตารางที่ 5.16	ลักษณะสภาพอาคารของตัวบ้าน เก่า ทรุดโทรม	84
ตารางที่ 5.17	ปัญหาสภาพชุมชนที่อยู่อาศัย.....	86
ตารางที่ 5.18	สรุปปัญหาของสามล้อ และโอกาสที่จะทำได้	92
ตารางที่ 5.19	ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง และการช่วยเหลือด้านที่อยู่อาศัยที่ทำได้.....	94
ตารางที่ 6.1	ประเด็นที่สำคัญจากการอธิบายเปรียบเทียบของสภาพการอยู่อาศัยในตัวของบ้านปัจจุบัน	106
ตารางที่ 6.2	ประเด็นที่สำคัญจากระดับความยากจนของคนจนเมือง	108
ตารางที่ 6.3	ประเด็นที่สำคัญจากงานวิจัยของ สกว. ในเรื่องการพึ่งตนเอง ของผู้มีอาชีพถีบสามล้อในเขตเทศบาลขอนแก่น.....	109

สารบัญแผนภูมิ

	หน้า
แผนภูมิที่ 3.1	กลุ่มประชากรที่ใช้ทำการศึกษาจำแนกตามเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย 30
แผนภูมิที่ 3.2	แสดงแผนการดำเนินการวิจัย 33
แผนภูมิที่ 4.1	ลักษณะของการพักอาศัยของผู้ขับขีรถสามล้อถีบ 48
แผนภูมิที่ 5.1	สาเหตุของปัญหาสภาพการอยู่อาศัย..... 89
แผนภูมิที่ 5.2	ผลกระทบของปัญหาการอยู่อาศัยในครัวเรือนสภาพไม่ดี..... 90
แผนภูมิที่ 5.3	ขั้นตอนกระบวนการแก้ไขปัญหาที่อยู่อาศัยของสามล้อ และระยะต่างๆ 102
แผนภูมิที่ 6.1	ความสัมพันธ์ของปัญหาที่อยู่อาศัยปัจจุบัน..... 113



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญแนผผัง

	หน้า
แผนผผังที่ 1.1	ตำแหน่งที่มืการประกอบอาชีพถืบสามล้ถืบ และที่ตั้งของชอຍวัดดำนใน จังหวัดสมุทราการ..... 3
แผนผผังที่ 1.2	จุดควจจรถสามล้ถืบ และองค้ประกอบที่สำคัญภายในชอຍวัดดำน..... 4
แผนผผังที่ 3.1	ตำแหน่งอุ้บริการที่ทำการเกืบข้อมูล..... 29
แผนผผังที่ 3.2	บริเวณพื้นที่ที่ทำการเกืบข้อมูล..... 31
แผนผผังที่ 3.3	แสดงแผนการดำเนิการวิจัย 33
แผนผผังที่ 5.1	ตำแหน่งที่ตั้งที่อยู่อาศัยของผู้ขับขี่รถสามล้ถืบ ตามลักษณะการครอบครองรถสามล้ถืบ 75



สถาบันวิถยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1.1	สามล้อภายในตัวเมืองปากน้ำที่ถีบรถหางาน และจอดกระจายตัว 2
ภาพที่ 1.2	จุดคิวจอดรถสามล้อถีบ บริเวณหน้าปากซอยวัดदान..... 4
ภาพที่ 1.3	องค์ประกอบที่สำคัญของชุมชนซอยวัดदान 5
ภาพที่ 1.4	สภาพการอยู่อาศัยในตัวบ้าน สภาพค่อนข้างดี สภาพปานกลาง และสภาพไม่ดี 9
ภาพที่ 1.5	สภาพกายภาพของชุมชน สภาพค่อนข้างดี และสภาพไม่ดี 11
ภาพที่ 3.1	กลุ่มตัวอย่างที่ได้จากการสำรวจในซอยวัดदान 30
ภาพที่ 4.1	การครอบครองแบบมีรถเป็นของตนเอง (1) และเช่ารถถีบ (2) 34
ภาพที่ 4.2	ช่วงเวลาในการทำงานในช่วงเช้า (1) และกลางคืน (2)..... 42
ภาพที่ 4.3	ลักษณะของการพักอาศัย อยู่แบบครอบครัว (1) และอยู่กับเพื่อนสามล้อ (2)..... 49
ภาพที่ 5.1	ลักษณะสภาพการอยู่อาศัยในตัวบ้าน สภาพดี และสภาพปานกลาง..... 71
ภาพที่ 5.2	ลักษณะสภาพการอยู่อาศัยในตัวบ้าน สภาพไม่ดี 72
ภาพที่ 5.3	สภาพการอยู่อาศัยตัวบ้านสภาพไม่ดี ที่นอนนอกอาคารอย่างเดียว..... 73
ภาพที่ 5.4	สภาพผู้ขับขีรถสามล้อถีบ ที่พักอาศัยไม่เป็นหลักแหล่ง 74
ภาพที่ 5.5	สภาพชุมชนที่อยู่อาศัยของผู้ขับขีรถสามล้อถีบ 78
ภาพที่ 5.6	สภาพผู้ขับขีรถสามล้อถีบ ที่พักอาศัยไม่เป็นหลักแหล่ง 80
ภาพที่ 5.7	สภาพการอยู่อาศัยนอนนอกตัวบ้าน..... 81
ภาพที่ 5.8	สภาพการอยู่อาศัยที่แออัดภายในบ้าน 82
ภาพที่ 5.9	สภาพห้องน้ำและห้องส้วมของตัวบ้าน 83
ภาพที่ 5.10	สภาพอาคารของตัวบ้าน เก่า ทรุคโทรม 84
ภาพที่ 5.11	ลักษณะสภาพแวดล้อมไม่ดี..... 85
ภาพที่ 5.12	การใช้พื้นที่ผิดประเภท 85
ภาพที่ 5.13	สภาพการระบายอากาศภายในไม่ดี..... 86
ภาพที่ 5.14	สภาพปัญหาของชุมชน..... 87
ภาพที่ 5.15	สภาพภายในห้องที่ต่อเติมภายในอาคารประเภทตึกแถว 91
ภาพที่ 5.16	ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับสามล้อ 94
ภาพที่ 5.17	อาคารที่ใช้เป็นห้องเก็บของ 98
ภาพที่ 5.18	เสนอการปรับปรุงภายในอาคารประเภททาวน์เฮ้าส์ 2 ชั้น..... 99
ภาพที่ 5.19	การรองรับจำนวนสามล้อที่เพิ่มมากขึ้น..... 100
ภาพที่ 6.1	ชั้นบันไดของกระบวนการแก้ปัญหาที่อยู่อาศัยของสามล้อ 115

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เมื่อ พ.ศ. 2476 ตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 7 รถสามล้อถือกำเนิดเกิดขึ้นในประเทศไทยเป็นครั้งแรกที่จังหวัดนครราชสีมา โดยนาวาเอก เลื่อน พงษ์โสภณ นำ "รถลาก" หรือ "รถเจ๊ก" มาดัดแปลงร่วมกับรถจักรยานรถสามล้อถีบ ซึ่งถือเป็นต้นแบบรถสามล้อถีบที่เข้ารับส่งผู้โดยสารแพร่หลายไปทั่วประเทศ สามล้อจึงเป็นประติมากรรมของคนไทยที่แสดงถึงภูมิปัญญาที่ควรค่าแก่การอนุรักษ์ และหวงแหน โดยที่เมื่อก่อนการเดินทางใช้การติดต่อทางแม่น้ำ ไร่เรือ ต่อมาความเจริญเข้ามาสู่ถนน มีรถลาก หรือรถเจ๊ก โดยใช้แรงงานคนดังกล่าว มาผนวกเป็นรถสามล้อถีบในปัจจุบัน แต่ในทำนองเดียวกัน รถสามล้อถีบในปัจจุบันไม่ได้รับความนิยม เนื่องจากมีรถสาธารณะอื่นจำนวนมาก เช่น รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง รถสองแถว 6 ล้อ และรถสามล้อเครื่อง เป็นต้น แสดงให้เห็นว่า คนมีทางเลือกเพิ่มมากขึ้น ทำให้สามล้อมีรายได้ลดน้อยลง และกำลังจะหมดไป จึงแลเห็นถึงปัญหาที่เกิดขึ้น ไม่เฉพาะปัญหาของรายได้ดังกล่าว แต่มีผลต่อปัญหาที่อยู่อาศัยที่ตั้งข้อสังเกตว่า สามล้อจะมีสภาพการอยู่อาศัยเป็นอย่างไร

จากการสำรวจขั้นต้น เพื่อทำการศึกษาสภาพพื้นที่ที่ผู้ขับขี่รถสามล้อถีบประกอบอาชีพอยู่ พบ 2 แหล่งใหญ่ๆ คือ จังหวัดนนทบุรี และจังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งจากการสำรวจที่จังหวัดนนทบุรีพบมีผู้ขับขี่สามล้อถีบบางส่วนที่ประกอบอาชีพอยู่เพียง 2 แห่ง ได้แก่ บริเวณภายในตัวเมืองนนท์ และตลาดเมืองนนท์ ส่วนใหญ่จะถีบรถहालुक้า ไม่มีคิวจอดรถ จะรับผู้โดยสารเฉพาะแหล่งสาธารณูปการที่สำคัญ ได้แก่ ตลาด และวัดเท่านั้น ในขณะที่จังหวัดสมุทรปราการเป็นจังหวัดในยุคต้นๆ ที่มีการประกอบอาชีพถีบสามล้อจำนวนมาก เนื่องจากผลของปัญหาที่สามล้อได้ถูกจำกัดลง และผิดกฎหมายไม่ให้วิ่งตามท้องถนนในกรุงเทพมหานคร ในช่วง 20-25 ปีก่อน¹ ทำให้มีการอพยพมาประกอบอาชีพภายในจังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งปัจจุบันมีการประกอบอาชีพหลายแห่ง ประมาณ 6 แห่ง มีทั้งที่มีคิวจอดรถ และถีบรถहालुक้า ประกอบอาชีพในพื้นที่ของชุมชนที่มีความสำคัญ เช่น บริเวณอาคารพาณิชย์ ร้านค้า วัด โรงเรียน โรงงาน และชุมชนสลัม เป็นต้น ที่ยังคงพึ่งพารถสามล้อ ดังนั้นจากปัจจัยดังกล่าวจึงตัดสินใจเลือกที่จังหวัดสมุทรปราการ

ดังนั้นจากการสำรวจขั้นต้น เพื่อดูสภาพทั่วไปของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบในจังหวัดสมุทรปราการ พบว่ามีผู้ขับขี่รถสามล้อถีบอยู่ทั้งหมด 6 แห่งหลักๆ (แผนผังที่ 1.1) ได้แก่

1) ตัวเมืองปากน้ำ - สภาพโดยทั่วไปมีองค์ประกอบของชุมชนมาก ความเป็นจุดศูนย์กลางของชุมชน และมีแหล่งสาธารณูปการภายในตัวเมืองที่สำคัญมากมาย เช่น ตลาดปากน้ำ อาคารพาณิชย์ ร้านค้า โรงเรียน และวัด เป็นต้น ทำให้เป็นพื้นที่ที่ผู้ใช้บริการยังคงพึ่งพารถสามล้อถีบ แต่ส่วนใหญ่สามล้อรวมเป็นกลุ่มน้อยมาก จะถีบรถहालुक้า และจอดกระจายตัวไปหมดตามถนนซอยย่อย ดูภาพที่ 1.1

¹โครงการพัฒนาระบบสวัสดิการสำหรับคนจนและคนด้อยโอกาสในสังคมไทย, สกว. การพึ่งตนเองของผู้มีอาชีพถีบจักรยานสามล้อในเขตเทศบาลนครขอนแก่น (กรุงเทพมหานคร, 2544), หน้า 7.



ภาพที่ 1.1 สามล้อภายในตัวเมืองปากน้ำที่ถีบรถหางาน และจอดกระจายตัว

2) ซอยบุญศิริ – สภาพโดยทั่วไปเป็นซอยแคบกว้าง 6 เมตร มีองค์ประกอบของชุมชนน้อยมาก มีเพียงอาคารบ้านเรือน อาคารพาณิชย์ และร้านค้าเป็นบางส่วน แต่ส่วนใหญ่สามล้อรวมเป็นกลุ่มน้อยมาก เฉลี่ยมีจำนวน 3-8 คัน จอดกระจายตัวภายในซอย

3) ซอยอุดมเดช – สภาพโดยทั่วไปคล้ายคลึงกับซอยบุญศิริ แต่แตกต่างที่สามล้อรวมเป็นกลุ่มน้อยมากกว่า เฉลี่ยมีจำนวน 2-5 คัน และจอดกระจายตัวภายในซอย

4) ซอยวัดไตรร่วมสามัคคี – สภาพโดยทั่วไปมีความคล้ายคลึงกับซอยอุดมเดชทั้งหมด

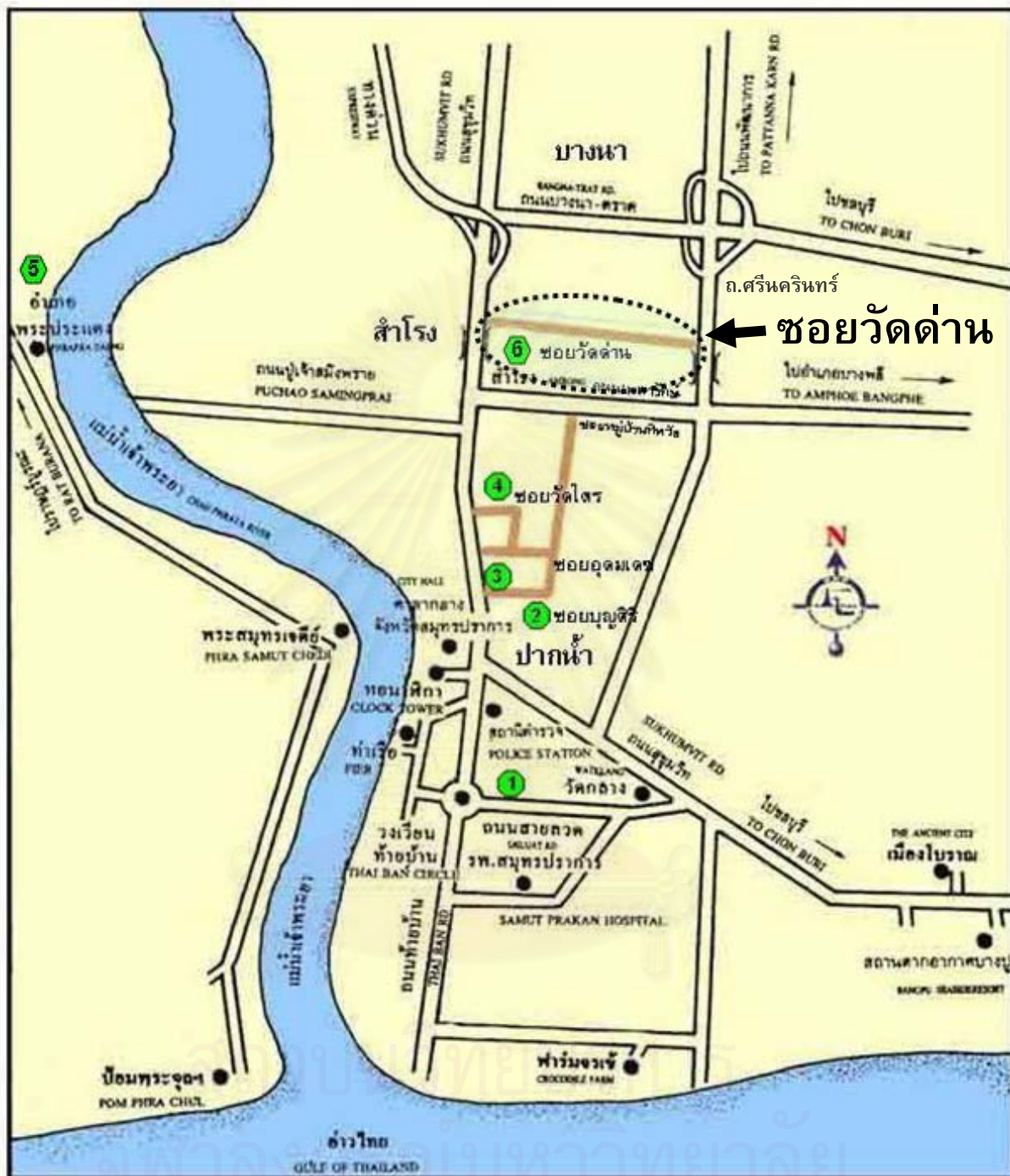
5) ตัวเมืองพระประแดง – สภาพโดยทั่วไป มีความคล้ายคลึงกับภายในตัวเมืองปากน้ำทั้งหมด


6) ซอยวัดด่าน – เป็นพื้นที่ที่สำรวจแห่งสุดท้าย พบว่า ลักษณะโดยทั่วไปของซอยวัดด่านเป็นซอยแคบ มีความกว้างประมาณ 6 เมตร ยาวขนานกับคลองสำโรง เชื่อมถึงถนนสุขุมวิททางตอนใต้ เข้ากับถนนศรีนครินทร์ทางตอนเหนือ มีระยะทางยาวประมาณ 5 กิโลเมตร ส่วนใหญ่เป็นชุมชนที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อยที่พักอาศัยอยู่จำนวนมาก ลักษณะเด่นของซอยวัดด่านที่พบ คือ มีการประกอบอาชีพถีบสามล้อเป็นอาชีพที่เก่าแก่ของชุมชนประมาณ 20-30 ปี² เป็นที่เดียวที่มีจุดพักรถ มีคิวจอดแห่งใหญ่ มีจำนวนทั้งสิ้น 40-50 คัน จะผลัดเปลี่ยนหมุนเวียน รับผิดชอบบริเวณหน้าปากซอย นอกจากนี้ยังอยู่ในแหล่งศูนย์กลางของชุมชน และอยู่ใกล้กับแหล่งสาธารณูปการที่สำคัญของชุมชน ได้แก่ ตลาดสำโรง อาคารพาณิชย์ และร้านค้าที่ประกอบกิจการหลากหลาย รวมทั้งโรงเรียนมัธยมด่านสำโรง และวัดด่าน เป็นต้น (แผนผังที่ 1.2 และภาพที่ 1.3) ทำให้บริเวณนี้เป็นคิวจอดรถของสามล้อที่ให้บริการรับลูกค้าประจำที่ยังคงพึ่งพารถสามล้อถีบในแหล่งชุมชนด้วย เช่น แม่ค้าจ่ายตลาด และเด็กนักเรียน เป็นต้น ซึ่งนอกจากคิวจอดรถของสามล้อแล้ว บริเวณนี้ยังมีคิวรถรับจ้างสาธารณะประเภทอื่นที่แย่งผู้โดยสารของคิวสามล้อ เช่น รถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง รถสองแถว 6 ล้อ รถสามล้อเครื่อง และรถ 4 ล้อเล็ก ซึ่งเป็นผลทำให้สามล้อมีความยากลำบากในการประกอบอาชีพมากขึ้น ทำให้มีรายได้ลดลง

ดังนั้นผู้วิจัยจึงเกิดความสนใจพื้นที่ซอยวัดด่าน และเชื่อมโยงไปถึงสภาพการอยู่อาศัยของสามล้อ และปัญหาด้านการอยู่อาศัยเพื่อที่จะหาหนทางในการแก้ปัญหา ซึ่งในการศึกษาสภาพการอยู่อาศัยของสามล้อเพื่อที่จะหาหนทางในการแก้ปัญหาคารอยู่อาศัยเพื่อเป็นการเพิ่มคุณภาพชีวิต และความเป็นอยู่ของสามล้อที่ดีขึ้น

² สัมภาษณ์ วาสนา ศรีนารีย์, เจ้าของผู้มีตรภาพ, 17 พฤศจิกายน 2547.

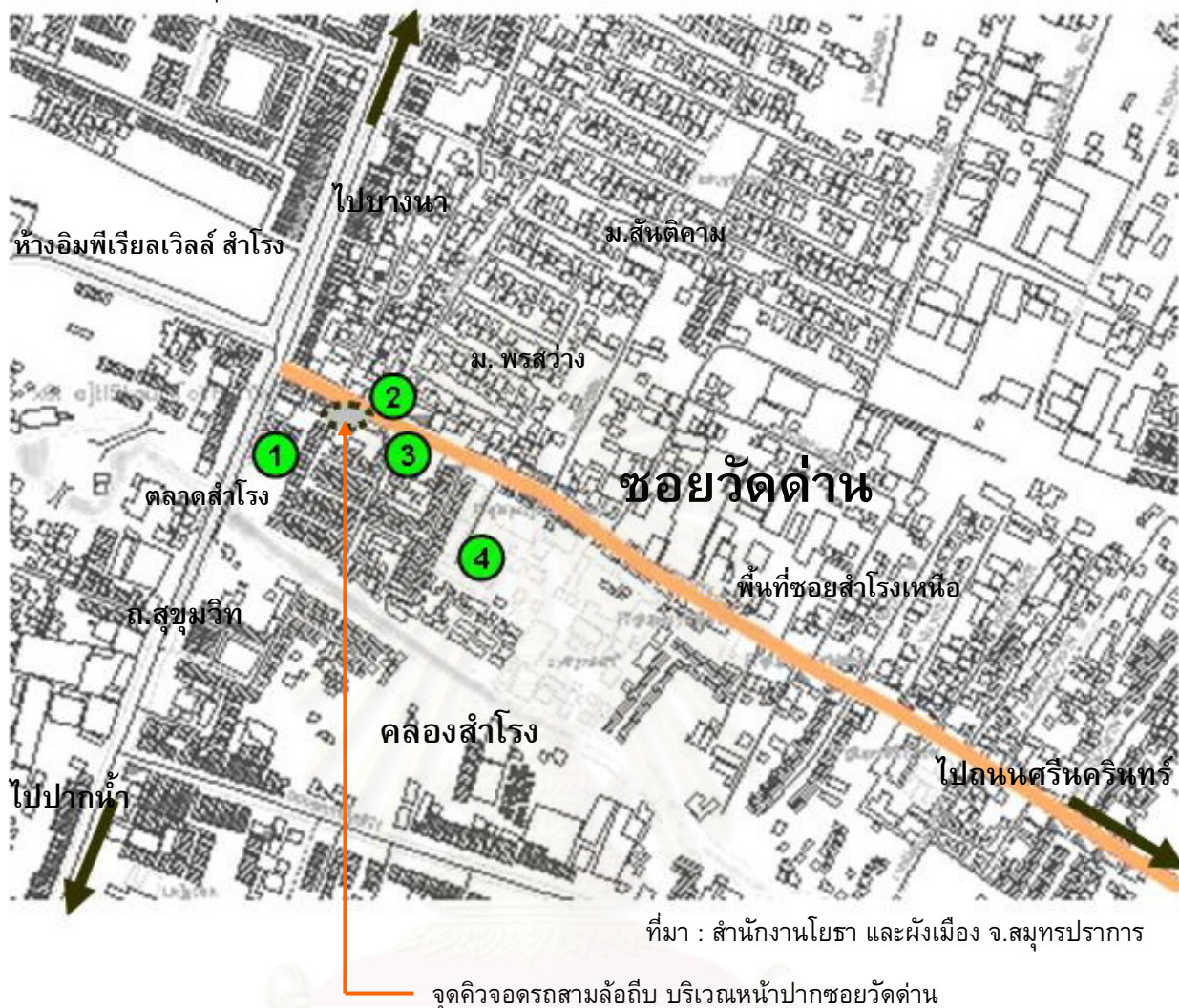
แผนผังที่ 1.1 ตำแหน่งที่มีการประกอบอาชีพถีบสามล้อ และที่ตั้งของซอยวัดด้านจังหวัดสมุทรปราการ



 ตำแหน่งที่มีการประกอบอาชีพถีบสามล้อ

ที่มา : จากการสำรวจเบื้องต้น

แผนผังที่ 1.2 จุดคิวจอดรถสามล้อถีบ และองค์ประกอบที่สำคัญภายในซอยวัดदान



ที่มา : สำนักงานโยธา และผังเมือง จ.สมุทรปราการ

จุดคิวจอดรถสามล้อถีบ บริเวณหน้าปากซอยวัดदान



ภาพที่ 1.2 จุดคิวจอดรถสามล้อถีบ บริเวณหน้าปากซอยวัดदान

ภาพที่ 1.3 องค์ประกอบที่สำคัญของชุมชนซอยวัดदान



1.2 วัดอุปประสงค์ของการวิจัย

1.2.1 เพื่อศึกษาลักษณะทางสังคม สภาพวิถีชีวิต และเศรษฐกิจของผู้ขับซึ่รถสามล้อถีบ

1.2.2 เพื่อศึกษาสภาพการอยู่อาศัยและปัญหาการอยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับซึ่รถสามล้อถีบ เพื่อนำไปสู่ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาและพัฒนาที่อยู่อาศัยของผู้ขับซึ่รถสามล้อถีบ

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ทำการศึกษาอยู่ในพื้นที่ในชุมชนซอยวัดदान เป็นพื้นที่ที่น่าสนใจ เพราะมีคิวจอดรถสามล้อถีบมีจำนวนมากถึง 40-50 คัน และเป็นชุมชนที่พึ่งพารถสามล้อถีบมานาน มีแหล่งสาธารณูปการที่สำคัญบริเวณคิวจอดรถสามล้อ ได้แก่ ตลาดสำโรง อาคารพาณิชย์ และร้านค้าประกอบกิจการหลากหลาย โรงเรียนมัธยมदानสำโรง และวัดदान โดยกลุ่มประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้จำแนกได้เป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มสามล้อที่มีรถเป็นของตนเอง และกลุ่มสามล้อที่เช่ารถถีบ ซึ่งผู้วิจัยได้ทำการศึกษากลุ่มสามล้อบริเวณคิวนำปากซอยวัดदान และเดินสำรวจเองภายในซอยวัดदानด้วย

1.4 ข้อตกลงเบื้องต้น

ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาจากการสังเกต และสำรวจสภาพที่อยู่อาศัย แบ่งเป็น 2 ส่วนได้แก่ การสำรวจสภาพการอยู่อาศัยในครัวเรือน และการสำรวจสภาพชุมชนที่อยู่อาศัย โดยในการวิเคราะห์สภาพการอยู่อาศัยในครัวเรือน ได้ใช้ความถูกต้องลักษณะ และความปลอดภัย อันเป็นคุณลักษณะพื้นฐานของที่อยู่อาศัย โดยแบ่งเป็น 3 ลักษณะ ได้แก่ สภาพค่อนข้างดี สภาพปานกลาง และสภาพไม่ดี ตามสถานภาพของสามล้อในปัจจุบัน เช่นเดียวกับสภาพชุมชนที่อยู่อาศัยของสามล้อ ซึ่งจำแนกเป็น 2 ลักษณะ ได้แก่ ชุมชนสภาพค่อนข้างดี และสภาพไม่ดี ได้ให้คำจำกัดความดังนี้

1.4.1 คำจำกัดความในด้านสภาพการอยู่อาศัยในครัวเรือน

เกณฑ์ที่ใช้ในการจำแนกสภาพการอยู่อาศัย เพื่อบ่งชี้คุณลักษณะที่อยู่อาศัยของผู้ขับขีรถสามล้อถีบ ซึ่งจำแนกเป็น 3 ลักษณะ ได้แก่ สภาพค่อนข้างดี สภาพปานกลาง และสภาพไม่ดี โดยอาศัยเกณฑ์ดังต่อไปนี้

1) เกณฑ์ความถูกต้องลักษณะ ประกอบด้วยเกณฑ์ย่อย คือ

1.1) การค่อมแตกค่อมฝนของที่พักอาศัย พิจารณาจากการมีวัสดุ และส่วนประกอบอาคารปกคลุมเพียงพอ เช่น หลังคา และฝาบ้าน เป็นต้น

1.2) ความแออัดของพื้นที่ส่วนนอน พิจารณาจากจำนวนคนที่นอน/พื้นที่ส่วนที่นอน 1 ที่ และขนาดพื้นที่นอนขั้นต่ำไม่น้อยกว่า 2 ตร.ม./คน

1.3) การมีห้องน้ำและส้วมที่เพียงพอ พิจารณาจากจำนวนคนที่ใช้/จำนวนห้องน้ำและส้วม 1 ที่ และขนาดพื้นที่ห้องน้ำและส้วมขั้นต่ำไม่น้อยกว่า 0.5 ตร.ม./คน

1.4) การมีจุดน้ำใช้ในการใช้ประโยชน์อย่างเพียงพอ พิจารณาจากจำนวนคนที่ใช้/จุดน้ำใช้ 1 ที่

1.5) ความสะอาดในการอยู่อาศัย พิจารณาจากความถี่ในการทำความสะอาดบ้าน

1.6) การมีกระบายอากาศที่เพียงพอ พิจารณาจากพื้นที่ช่องเปิด/พื้นที่ใช้สอยอาคารรวม

2) เกณฑ์ความปลอดภัย ประกอบด้วยเกณฑ์ย่อย คือ

2.1) ความแข็งแรงของที่พักอาศัย และความปลอดภัยจากอัคคีภัย ประกอบด้วย

2.1.1) โครงสร้างอาคาร พิจารณาจากความแข็งแรงของโครงสร้างอาคาร

2.1.2) วัสดุที่ใช้สร้างที่พักอาศัย พิจารณาจากความคงทนของวัสดุอาคารที่ใช้

2.1.3) การป้องกันอัคคีภัย พิจารณาจากการมีที่ดับเพลิง จุดน้ำใช้ในการดับเพลิง และครัว

ไฟมิดชิด มีการระบายอากาศที่เพียงพอ ไม่น้อยกว่า 20 % ของพื้นที่ห้อง

ลักษณะสภาพการอยู่อาศัยในครัวเรือน และเกณฑ์การจำแนก ดูได้จากตารางที่ 1.1 และภาพที่ 1.4

ตารางที่ 1.1 เกณฑ์การจำแนกสภาพการอยู่อาศัยในครัวเรือน

เกณฑ์การจำแนก	สภาพการอยู่อาศัยในครัวเรือน		
	สภาพค่อนข้างดี	สภาพปานกลาง	สภาพไม่ดี
1) เกณฑ์ความถูกสุขลักษณะ			
1.1) การค้ำแดดค้ำฝน	มีวัสดุปกคลุมครบถ้วน ไม่ชำรุด	มีวัสดุปกคลุม แต่มีการชำรุดเป็นบางส่วน	ไม่มีวัสดุปกคลุมครบถ้วน
1.2) ความแออัดของพื้นที่ส่วนนอน	1 คน / 1 พื้นที่นอน	2 คน / 1 พื้นที่นอน	> 2 คน / 1 พื้นที่นอน
1.3) การมีห้องน้ำและส้วมที่เพียงพอ	2 คน / 1 ห้อง	4 คน / 1 ห้อง	> 5 คน / 1 ห้อง
1.4) การมีจุดน้ำใช้ที่เพียงพอ	1 คน / 1 จุด	3 คน / 1 จุด	> 5 คน / 1 จุด
1.5) ความสะอาดในการอยู่อาศัย	ทำทุกวัน	ทำบ้างสัปดาห์/ครั้ง	ทำน้อยเดือนละ 1-2 ครั้ง
1.6) การมีการระบายอากาศที่เพียงพอ	มีจุดทิ้งขยะ > 40 %	- 25-40 %	ไม่มีจุดทิ้งขยะ < 25 %
2) เกณฑ์ความปลอดภัย			
2.1) ความแข็งแรงของที่พักอาศัย และความปลอดภัยจากอัคคีภัย			
2.1.1) โครงสร้างอาคาร	ค่อนข้างแข็งแรง	-	ไม่แข็งแรง
2.1.2) วัสดุที่ใช้สร้างที่พักอาศัย	ค่อนข้างคงทน	-	ไม่คงทน วัสดุชั่วคราว
2.1.3) การป้องกันอัคคีภัย			
- อุปกรณ์ดับเพลิง	มี	-	ไม่มี
- จุดน้ำใช้ในการดับเพลิง	มี	-	ไม่มี
- คริวไฟ	> 35 %	15-35 %	< 15 %

เมื่อจำแนกเกณฑ์สภาพการอยู่อาศัยในครัวเรือน สามารถให้คำจำกัดความได้ 3 ลักษณะ ได้แก่ สภาพค่อนข้างดี สภาพปานกลาง และสภาพไม่ดี ดังนี้

1) สภาพค่อนข้างดี หมายถึง สภาพการอยู่อาศัยในครัวเรือนของผู้ขับขีรถสามล้อถีบในกลุ่มที่ดีที่สุด ตามที่ได้สำรวจพบจากกรณีตัวอย่างทั้ง 29 ตัวอย่าง มีจำนวน 5 หลัง สภาพการอยู่อาศัยในครัวเรือนค่อนข้างดี มีคุณลักษณะที่ค้ำแดดค้ำฝน และมีวัสดุปกคลุมครบถ้วน พื้นที่ส่วนนอนไม่แออัด เฉลี่ย 1 คน / 1 พื้นที่นอน มีห้องน้ำและส้วมเพียงพอ เฉลี่ย 2 คน / 1 ห้อง มีความสะอาดในการอยู่อาศัย เนื่องจากทำทุกวัน มีการระบาย

อากาศภายในห้องที่เพียงพอ เนื่องจากมีพื้นที่ช่องเปิดตัวบ้านเฉลี่ย > 40 % ของพื้นที่ห้อง มีความปลอดภัยจากอัคคีภัย เนื่องจากมีโครงสร้างอาคาร และวัสดุที่คงทนแข็งแรง และมีการป้องกันอัคคีภัยที่ดี เนื่องจากมีอุปกรณ์ดับเพลิง มีจุดน้ำใช้ และครัวไฟมีการระบายอากาศที่เพียงพอ มีพื้นที่ช่องเปิดเฉลี่ย > 40 % ของพื้นที่ห้อง

2) สภาพปานกลาง หมายถึง สภาพการอยู่อาศัยในตัวของผู้ขับขีรถสามล้อถีบที่อยู่ระหว่างสภาพค่อนข้างดี กับสภาพไม่ดี ตามที่ได้สำรวจพบจากกรณีตัวอย่างทั้ง 29 ตัวอย่าง มีจำนวน 10 หลัง สภาพการอยู่อาศัยในตัวบ้านสภาพปานกลาง มีคุณลักษณะที่มีส่วนประกอบอาคาร และวัสดุปกคลุม แต่มีการชำรุดเป็นบางส่วน มีความแออัดของพื้นที่ส่วนนอนบ้าง เฉลี่ย 2 คน / 1 พื้นที่นอน มีการใช้ห้องน้ำและส้วมค่อนข้างเพียงพอ เฉลี่ย 4 คน / 1 ห้อง มีความสะอาดบ้างในการอยู่อาศัยโดยทำบางสัปดาห์ / 1 ครั้ง มีการระบายอากาศภายในห้องค่อนข้างเพียงพอ มีพื้นที่ช่องเปิดเฉลี่ย 25-40 % ของพื้นที่ห้อง ค่อนข้างมีความปลอดภัยจากอัคคีภัย เนื่องจากมีโครงสร้างอาคาร และวัสดุที่อยู่ระหว่างค่อนข้างแข็งแรงจนถึงไม่แข็งแรง ใช้วัสดุชั่วคราว และค่อนข้างมีการป้องกันอัคคีภัยที่ดี เนื่องจากมีอุปกรณ์ดับเพลิง มีจุดน้ำใช้อยู่ระหว่าง มี จนถึง ไม่มี และครัวไฟมีการระบายอากาศที่เพียงพอ มีพื้นที่ช่องเปิดเฉลี่ย 25-40 % ของพื้นที่ห้อง

3) สภาพไม่ดี หมายถึง สภาพการอยู่อาศัยในตัวของผู้ขับขีรถสามล้อถีบที่ไม่ดี จนถึงแย่มาก และไม่เอื้ออำนวยต่อการอยู่อาศัย ตามที่ได้สำรวจพบจากกรณีตัวอย่างทั้ง 29 ตัวอย่าง มีจำนวน 11 หลัง สภาพการอยู่อาศัยในตัวบ้านสภาพไม่ดี มีคุณลักษณะที่ไม่มีส่วนประกอบอาคาร และไม่มีวัสดุปกคลุมครบถ้วน มีความแออัดของพื้นที่ส่วนนอน เฉลี่ย > 2 คน / 1 พื้นที่นอน มีการใช้ห้องน้ำและส้วมไม่เพียงพอ เฉลี่ย > 5 คน / 1 ห้อง ไม่มีความสะอาดในการอยู่อาศัย เนื่องจากทำความสะอาดอย่างน้อยเดือนละ 1-2 ครั้ง มีการระบายอากาศภายในห้องไม่เพียงพอ มีพื้นที่ช่องเปิดเฉลี่ย < 25 % ของพื้นที่ห้อง ไม่มีความปลอดภัยจากอัคคีภัย เนื่องจากมีโครงสร้างอาคาร และวัสดุไม่แข็งแรง ไม่คงทนถาวร และป้องกันอัคคีภัยไม่ดี เนื่องจากไม่มีอุปกรณ์ดับเพลิง และไม่มีจุดน้ำใช้ และครัวไฟมีการระบายอากาศไม่เพียงพอ มีพื้นที่ช่องเปิดเฉลี่ย < 15 % ของพื้นที่ห้อง

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาพที่ 1.4 สภาพการอยู่อาศัยในครัวเรือน สภาพค่อนข้างดี สภาพปานกลาง และสภาพไม่ดี

สภาพการอยู่อาศัยในครัวเรือน		
สภาพค่อนข้างดี	สภาพปานกลาง	สภาพไม่ดี
 <p>ภายนอกบ้าน</p>	 <p>ภายนอกบ้าน</p>	 <p>ภายนอกบ้าน</p>
 <p>ภายในบ้าน</p> <p>มีความถูกสุขลักษณะ และมีความปลอดภัย ค่อนข้างดี</p>	 <p>ภายในบ้าน</p> <p>มีความถูกสุขลักษณะ และมีความปลอดภัย ค่อนข้างดี แต่ไม่ถึงกับดีมาก</p>	 <p>ภายในบ้าน</p> <p>ไม่ถูกสุขลักษณะ และขาดความปลอดภัย</p>

ทั้งนี้เกณฑ์ที่ได้อาศัยภาพรวมจากการสังเกตการอยู่อาศัยของผู้ขับขีรถสามล้อถีบเป็นหลัก ซึ่งมีความสอดคล้องกับข้อค้นพบที่ได้ แต่อาจจะไม่ตรงกับผลที่ได้จากข้อค้นพบทุกเกณฑ์

1.4.2 คำจำกัดความด้านสภาพกายภาพของชุมชนที่อยู่อาศัย

ในการวิเคราะห์สภาพกายภาพชุมชนที่อยู่อาศัย จำแนกเป็น 2 ลักษณะ ได้แก่ สภาพค่อนข้างดี และสภาพไม่ดี โดยชุมชนที่อยู่อาศัยของผู้ขับขีรถสามล้อถีบส่วนใหญ่อยู่กระจายตัวในพื้นที่ของทุกซอยย่อยในซอยวัดदान และพื้นที่ทางกายภาพของชุมชนค่อนข้างใหญ่จึงอาศัยจากการสังเกตโดยรวมจากภาพถ่าย และผังชุมชน โดยอาศัยเกณฑ์ดังต่อไปนี้

- 1) ความหนาแน่นของอาคารในชุมชน
- 2) สภาพของอาคารในชุมชน
- 3) สภาพแวดล้อมของชุมชน
- 4) สาธารณูปโภคของชุมชน
- 5) ความสัมพันธ์ของชุมชน

ลักษณะสภาพชุมชนที่อยู่อาศัย และเกณฑ์การจำแนก ดูได้จากตารางที่ 1.2 และภาพที่ 1.5

ตารางที่ 1.2 เกณฑ์การจำแนกสภาพกายภาพของชุมชนที่อยู่อาศัย

เกณฑ์การจำแนก	สภาพการอยู่อาศัยในชุมชน	
	สภาพค่อนข้างดี	สภาพไม่ดี
1) ความหนาแน่นของอาคาร	มีความหนาแน่นน้อย มีความแออัดของหลังคาเรือน อยู่ระหว่าง 5-15 หลัง/ 1 ไร่	มีความหนาแน่นมาก มีความแออัดของหลังคาเรือน อยู่ระหว่าง 15-30 หลัง/ 1 ไร่
2) สภาพของอาคารในชุมชน	ใหม่ และวัสดุอาคารคงทน	เก่า ทนุโทรม และวัสดุอาคารไม่คงทน
3) สภาพแวดล้อมของชุมชน	- สะอาด และมีจุดทิ้งขยะ - มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย	- ไม่สะอาด และมีจุดทิ้งขยะน้อย - ไม่มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย
4) สาธารณูปโภคของชุมชน	- มีโครงสร้างพื้นฐาน ไฟฟ้า และระบบประปา ค่อนข้างเพียงพอ	- ไม่มีโครงสร้างพื้นฐาน ไฟฟ้า และระบบประปาไม่เพียงพอ
5) ความสัมพันธ์ของชุมชน	ค่อนข้างดี	ไม่ดี

ภาพที่ 1.5 สภาพกายภาพของชุมชน สภาพค่อนข้างดี และสภาพไม่ดี



เมื่อจำแนกเกณฑ์สภาพกายภาพของชุมชนที่อยู่อาศัย สามารถให้คำจำกัดความได้ 2 ลักษณะ ได้แก่ สภาพค่อนข้างดี และสภาพไม่ดี ดังนี้

1) สภาพค่อนข้างดี หมายถึง การอยู่อาศัยของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ ในชุมชนจากการสังเกตที่มีคุณลักษณะค่อนข้างดี มีความหนาแน่นของอาคารในชุมชนที่อยู่อาศัยน้อย มีความหนาแน่นของหลังคาเรือนอยู่ระหว่าง 5-15 หลัง / 1 ไร่ สภาพของอาคารในชุมชนใหม่ และใช้วัสดุคงทน สภาพแวดล้อมของชุมชนมีความสะอาด และเป็นระเบียบเรียบร้อย มีสาธารณูปโภคของชุมชน โครงสร้างพื้นฐาน ไฟฟ้า และระบบประปาครบถ้วน และมีความสัมพันธ์กับชุมชนค่อนข้างดี

2) สภาพไม่ดี หมายถึง การอยู่อาศัยของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ ในชุมชนจากการสังเกตที่มีคุณลักษณะที่ไม่ดี มีความหนาแน่นของอาคารในชุมชนที่อยู่อาศัยสูง มีความหนาแน่นของหลังคาเรือนอยู่ระหว่าง 15-30 หลัง / 1 ไร่ สภาพอาคารของชุมชนเก่า ทรุดโทรม และใช้วัสดุไม่คงทน สภาพแวดล้อมของชุมชนไม่สะอาด และไม่ เป็นระเบียบเรียบร้อย สาธารณูปโภคของชุมชนไม่ครบถ้วน ไม่มีโครงสร้างพื้นฐาน ไฟฟ้า และระบบประปาไม่ครบถ้วน และมีความสัมพันธ์กับชุมชนไม่ดี

1.5 นิยามศัพท์ที่เกี่ยวข้อง

1.5.1 “คิว หรือ วิน สามล้อถีบ” หมายถึง บริเวณที่จอดรถสามล้อถีบเพื่อรอรับคน ผู้โดยสารที่มาใช้บริการ เป็นบริเวณที่ผู้ขับขี่รถสามล้อถีบมาจอดกันเป็นประจำ มีเวลาที่ค่อนข้างแน่นอน

1.5.2 “อุ้งบ้าน” หมายถึง ลักษณะของอุ้งสามล้อถีบ ที่เป็นทั้งอุ้งรถสามล้อถีบให้เช่า และเป็นที่พักอาศัยของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบด้วย

1.5.3 “รถเช่าถีบ” หมายถึง รถสามล้อถีบ ที่ผู้ขับขี่รถสามล้อถีบเช่ารถจากผู้ประกอบการรถสามล้อ

1.5.4 “รถเช่าซื้อ” หมายถึง รถสามล้อถีบ ที่ผู้ขับขี่รถสามล้อถีบเช่ารถจากผู้ประกอบการสามล้อ และเสียค่าใช้จ่ายในการผ่อนส่ง/เดือน กับเจ้าของผู้ประกอบการ เพื่อสามารถเป็นเจ้าของรถได้เองในอนาคต

1.5.5 “ไม่อยู่กับผู้ประกอบการ” หมายถึง การอยู่อาศัยที่สามล้อไม่ได้ อยู่อาศัยตัวบ้านของเจ้าของผู้ประกอบการ

- 1.5.6 “อยู่กับผู้บริการ” หมายถึง การอยู่อาศัยที่สามล้อ อยู่อาศัยตัวบ้านของเจ้าของผู้บริการ
- 1.5.7 “รูปแบบ” หมายถึง ชนิด หรือประเภท
- 1.5.8 “การครอบครองที่อยู่อาศัย” หมายถึง การเป็นกรรมสิทธิ์ในที่อยู่อาศัยของผู้ขับที่รถสามล้อถีบในปัจจุบัน เฉพาะในท้องที่ซอยวัดด้าน เช่น เป็นเจ้าของบ้านเอง การเช่าที่อยู่อาศัย และอยู่ฟรี เป็นต้น
- 1.5.9 “ประเภทที่อยู่อาศัย” หมายถึง ชนิด และรูปแบบลักษณะของตัวบ้าน ที่สามล้ออยู่อาศัยในปัจจุบัน เฉพาะในท้องที่ซอยวัดด้าน
- 1.5.10 “การอยู่อาศัยนอกตัวบ้าน” หมายถึง ลักษณะที่อยู่อาศัยซึ่งเจ้าของอาคาร ให้สามล้ออยู่อาศัยโดยนอนนอกอาคาร อยู่ภายในขอบเขตบริเวณบ้าน และที่ดิน
- 1.5.11 “พักอาศัยไม่เป็นหลักแหล่ง” หมายถึง ลักษณะการพักอาศัยของสามล้อที่เร่ร่อน ไม่ได้อยู่อาศัยภายในขอบเขตบริเวณบ้าน และที่ดิน

1.6 ข้อจำกัดในการวิจัย

1.6.1 ผู้วิจัยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ เนื่องจากบริเวณที่ทำการศึกษาริเวณคิวหน้าปากซอยไม่สามารถรู้ได้ว่าบ้านของสามล้ออยู่ตรงไหนบ้าง และด้วยเหตุที่สามล้อต้องประกอบอาชีพตลอดเวลา มีเวลาว่างน้อย จึงต้องสุ่มคนที่มีความพร้อมให้ข้อมูล และเต็มใจที่จะตอบให้เท่านั้น จึงไม่สามารถสุ่มตัวอย่างแบบเป็นระบบได้

1.6.2 จำนวน และการอยู่อาศัยของผู้ขับที่รถสามล้อถีบโดยเฉพาะตามผู้บริการบริเวณคิวหน้าปากซอยไม่มีการบันทึกไว้อย่างแน่นอน และเป็นไปตามช่วงฤดูกาลที่สามล้อต้องกลับบ้านเกิด เพื่อไปทำอาชีพทางเกษตรกรรม

1.6.3 ผู้วิจัยไม่สามารถเข้าทำการศึกษาสภาพการอยู่อาศัยของผู้อื่นอื่น ๆ บางอยู่ได้ เนื่องจากเจ้าของผู้บริการเป็นผู้มีอิทธิพลในพื้นที่ ซึ่งอาจจะเป็นอันตรายสำหรับผู้วิจัยเอง

1.6.4 การศึกษาโดยการสังเกตในการเก็บรวบรวมข้อมูลใช้วิธีถ่ายภาพ มีข้อจำกัดในบางกรณีศึกษาของกลุ่มบ้านตัวอย่างที่ไม่สามารถถ่ายภาพสภาพภายในที่อยู่อาศัยได้ เนื่องจากเจ้าของบ้านไม่อนุญาตให้ถ่ายภาพ จึงถ่ายภาพได้แต่ภายนอกอาคารเท่านั้น และใช้วิธีสอบถามจากเจ้าของบ้านถึงลักษณะสภาพภายในบ้าน นอกจากนี้กรณีกลุ่มตัวอย่างบางส่วนที่ได้จากผู้บริการ เจ้าของผู้บริการอนุญาตให้ถ่ายภาพภายในได้ในช่วงระยะเวลาที่กำหนด ผู้วิจัยจึงไม่สามารถถ่ายภาพรายละเอียดได้ เช่น บริเวณจุดน้ำใช้ และความชำรุดของส่วนประกอบอาคาร จึงอาศัยจากการสังเกต และจดบันทึก

1.6.5 เนื่องจากข้อมูลทุติยภูมิทางเอกสาร และตำราที่เกี่ยวข้องกับสามล้อถีบค่อนข้างที่จะหายาก ในการวิจัยครั้งนี้จึงใช้วิธีการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง และการสังเกต (Observation) เป็นหลัก

1.6.6 ด้านรายจ่ายของสามล้อบางส่วน จำพวกค่าใช้จ่ายส่วนตัว และหนี้สิน เช่น สุรา และบุหรี่ย สามล้อบางส่วนไม่ให้คำตอบ เนื่องจากกลัวมีผลกระทบต่อตนเองในแง่ลบ เป็นรายจ่ายแฝง ซึ่งผู้วิจัยต้องใช้วิธีการสัมภาษณ์กับผู้ใกล้ชิดกับสามล้อ เช่น เพื่อน หรือภรรยา เกี่ยวกับความสัมพันธ์ของค่าใช้จ่ายของสามล้อ ซึ่งอาจมีความคลาดเคลื่อนกับรายจ่ายต่อครัวเรือน และหนี้สิน

1.6.7 เนื่องจากสามล้อมีการอยู่อาศัยในตัวบ้านที่มีความหลากหลาย ซึ่งเมื่อมาจำแนกตามสภาพการอยู่อาศัยในตัวบ้านในกลุ่มตัวอย่างทั้ง 29 หลัง ทำให้มีผลต่อเกณฑ์ที่ใช้วัด ซึ่งไม่สามารถจำแนกสภาพตัวบ้านภายนอกอาคารได้อย่างเดียว ต้องพิจารณาจากการอยู่อาศัยของผู้ขับที่รถสามล้อถีบเป็นหลัก เช่น สภาพไม่ดีของอาคารประเภทตึกแถว ตัวบ้านภายนอกซึ่งเมื่อดูถึงสภาพอาคาร จะมีโครงสร้างอาคารที่แข็งแรง ใช้วัสดุคงทน แต่มีความชำรุดมาก และค้ำแดดค้ำฝนได้บ้างไม่ได้บ้าง แต่เมื่อมาพิจารณาถึงสภาพดี ในอาคารประเภท

บ้านเดี่ยวไม้ สภาพของอาคารจะค่อนข้างเก่า วัสดุไม่คงทน แต่คุ้มแดดคุ้มฝนได้ ซึ่งในการวิเคราะห์ต้องมาพิจารณาถึงภาพรวมทั้งหมด และหลายๆเกณฑ์ประกอบกัน เพื่อไม่ให้เกิดการสับสนขึ้น

1.6.8 เกณฑ์ที่ได้จากการศึกษา อาศัยโดยการสังเกตภาพรวมที่อยู่อาศัยของผู้ขับขีรถสามล้อถีบ ซึ่งมีความสอดคล้องกับข้อค้นพบที่ได้ แต่อาจจะไม่ตรงกับผลที่ได้จากข้อค้นพบทุกเกณฑ์

1.6.9 จากการสำรวจผู้ขับขีรถสามล้อถีบทั้ง 5 แห่ง พบว่า สามล้อใน 4 แห่ง ได้แก่ สามล้อในตัวเมือง ปากน้ำ ซอยบุญศิริ ซอยอุดมเดช และซอยวัดไทร ส่วนใหญ่สามล้อไม่ได้รวมเป็นกลุ่ม ไม่เป็นคิว แต่จะถีบรถหาลูกค้า และจอดไม่เลือกที่อยู่กระจายตัวไปหมดตามถนนซอย ซึ่งพบว่า มีความไม่สะดวกในการเก็บข้อมูล เพื่อทำการศึกษา แต่พบชุมชนซอยวัดด่านแห่งเดียว ที่มีความสะดวกในการเก็บข้อมูล สามล้อจับกลุ่มรวมตัวกันเป็นคิวรถเพื่อประกอบอาชีพ อยู่ใกล้กับแหล่งสาธารณูปการของชุมชน

1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.7.1 การศึกษาเกี่ยวกับที่อยู่อาศัยของสามล้อ ทำให้รู้ถึงสภาพชีวิตความเป็นอยู่ และปัญหาการอยู่อาศัยของสามล้อ ซึ่งสามารถนำไปสู่แนวทางหาข้อเสนอแนะในการแก้ปัญหา การพัฒนาสามล้อถีบ ซึ่งมีผลต่อความคงอยู่ของสามล้อในอนาคต อันเป็นนวัตกรรมของคนไทย

1.7.2 กรณีศึกษาดังกล่าวจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ขับขีรถสามล้อถีบ และผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ในการให้การช่วยเหลือกลุ่มสามล้อในซอยวัดด่าน เพื่อที่จะนำไปสู่การปรับปรุงพัฒนาที่อยู่อาศัย รวมทั้งสามารถเป็นตัวแทนเชื่อมโยงกับกลุ่มสามล้อที่อื่นได้

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 2

แนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาถึงสภาพการอยู่อาศัยของผู้ขับขีรถสามล้อถีบในชอยวัดदान อธิบายถึงลักษณะของผู้ขับขีรถสามล้อถีบภายใต้แนวความคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีความสัมพันธ์กับสภาพการอยู่อาศัยของสามล้อประกอบด้วย ด้านที่อยู่อาศัย และความต้องการที่อยู่อาศัย การใช้พื้นที่ และขนาดที่อยู่อาศัย นอกจากนี้มีความสัมพันธ์กับสามล้อที่เป็นคนจนเมือง จึงมีความจำเป็นต่อการพึ่งพาตนเองให้ได้มากที่สุด แนวความคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง มีดังต่อไปนี้

2.1 แนวความคิดที่เกี่ยวกับที่อยู่อาศัย

2.1.1 ที่อยู่อาศัย และความต้องการที่อยู่อาศัย

โยธิน แสงวดี, กฤตยา อาชวนิจกุล และ อภิชาติ จรัสสุทธิรงค์¹ ได้กล่าวถึงความหมายของที่อยู่อาศัยในฐานะที่ให้ “คุณค่า” หรือ “คุณประโยชน์” (Housing as a Subjective Value-Laden meaning) ที่สามารถตอบสนองต่อความต้องการขั้นพื้นฐานในการดำรงชีวิต (Basic need) และยังตอบสนองต่อคุณค่าทางสังคม และวัฒนธรรม (Social and Cultural Value) และตอบสนองต่อคุณค่าทางด้านเศรษฐกิจ (Economic Value)

นอกจากบทบาทของที่อยู่อาศัยจะเป็นที่คุ้มกำบัง คุ้มแดดคุ้มฝนแล้วขั้นพื้นฐานให้แก่มนุษย์แล้ว บทบาทของที่อยู่อาศัยอีกระดับหนึ่งในสังคม นั่นคือบทบาทในฐานะองค์ประกอบสำคัญในการยกระดับคุณภาพชีวิตแรงงานเพื่อสังคม (Housing as an essential for reproduction of labor power) ซึ่งหมายถึง การจัดหาหรือปรับปรุงที่อยู่อาศัย ในระดับสวัสดิการสังคมแก่แรงงาน ย่อมจะส่งผลให้ผู้อยู่อาศัยมีสุขภาพอนามัยที่ดีขึ้น มีพื้นที่ใช้สอยเป็นสัดส่วนมากขึ้น ตลอดจนมีความคาดหวังในชีวิตที่สูงขึ้น

Goh Cheng Leong ได้กล่าวถึงลักษณะของที่อยู่อาศัยในด้านสังคมวิทยา โดยอาศัยแนวความคิดลำดับขั้นตอนความต้องการของมนุษย์ จากลำดับความต้องการเบื้องต้นไปจนถึงความต้องการลำดับสูงสุดของมาสโลว์ (A.H. Maslow) โดยกล่าวถึงความต้องการของที่อยู่อาศัยว่า เป็นส่วนหนึ่งในการดำรงชีวิตของมนุษย์ ซึ่งความต้องการเหล่านี้จะมีการเปลี่ยนแปลงไปตามโครงสร้าง และรูปแบบไปตามสภาพแวดล้อม และระบบเศรษฐกิจ ตลอดจนความต้องการของผู้เป็นเจ้าของที่มีบทบาท และฐานะทางสังคมที่เปลี่ยนแปลงสูงขึ้น อาทิเช่น ความต้องการระดับแรกของมนุษย์ที่ต้องการบ้านเป็นที่อยู่อาศัย เพื่อการอยู่อาศัย และการดำรงชีวิต ต่อมาเมื่อมนุษย์มีความสามารถ และเทคโนโลยีที่สูงขึ้น ความต้องการดังกล่าวได้เปลี่ยนเป็นความต้องการเพื่อแสดงถึงสภาพฐานะทางเศรษฐกิจ และสังคมเพื่อตอบสนองความต้องการในเรื่องความสะดวกสบายของการอยู่อาศัย

¹โยธิน แสงวดี, กฤตยา อาชวนิจกุล และอภิชาติ จรัสสุทธิรงค์, ความยากจนในภาคอีสานทางออกอยู่ที่ไหน : การศึกษาแบบกิจกรรมสนทนากลุ่ม (กรุงเทพมหานคร : สถาบันวิจัยและประชากรศาสตร์, 2539), หน้า 13.

Shlomo Angel , Stan Benjamin and Koos H, De Goede ได้ทำการศึกษาถึงระบบที่อยู่อาศัยของ คนงานที่มีรายได้น้อยในกรุงเทพมหานคร² สามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้ ได้กล่าวถึงที่อยู่อาศัยสำหรับ คนงาน ซึ่งนายจ้างมีสวัสดิการทางด้านที่อยู่อาศัยให้ลูกจ้างแรงงานที่มีรายได้น้อยมาก ในประเภทที่อยู่อาศัยที่ สร้างขึ้นบริเวณที่ทำงาน (Workplace site houses) หรือหอพักคนงานในโรงงาน (Factory site dormitories) ส่วนใหญ่ลักษณะของที่อยู่อาศัยจะอยู่กันอย่างแออัด นอนรวมกัน ห้องหนึ่งมีคนงานพักอาศัยกันอยู่หลายคน มีเนื้อที่ส่วนตัวเพียงเล็กน้อย

ประเภทห้องแบ่งเช่า เป็นลักษณะที่อยู่อาศัยของคนงานที่อยู่เป็นบ้านขนาดใหญ่จะกันเป็นห้องๆ แบ่งเป็นสัดส่วนให้เช่า ห้องเช่ามีขนาดเล็ก ทึบโทรม และใช้ส้วมร่วมกัน ผู้อยู่อาศัยส่วนมากมีการเคลื่อนไหว โยกย้ายเรื่อยๆ มีรายได้ต่ำ ไม่มีความรู้สึกเป็นเจ้าของที่อยู่อาศัย ไม่สนใจกิจกรรมของสังคมรอบข้าง

2.1.2 การใช้พื้นที่ และขนาดที่อยู่อาศัย

1) มาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการใช้พื้นที่

1.1) มาตรฐานที่อยู่อาศัย และสิ่งแวดล้อมของการเคหะแห่งชาติ³

การเคหะแห่งชาติ ได้มีการกำหนดมาตรฐานที่อยู่อาศัย และสิ่งแวดล้อมขึ้นมาใช้สำหรับการกำหนด มาตรฐานขั้นต่ำ ซึ่งจะเน้นไปในเรื่องสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการอยู่ อาศัยของคนเป็นหลัก แต่มีบางส่วนที่กล่าวถึงตัวอาคารที่อยู่อาศัย ได้แก่

- มาตรฐานเนื้อที่

ที่อยู่อาศัยแต่ละหน่วยจะต้องจัดให้มีสัดส่วนพักอาศัยอย่างน้อย 2 ส่วน เพื่อใช้สำหรับกิจกรรมใน ชีวิตประจำวัน โดยจะต้องมี ส่วนที่มิดชิด เพื่อใช้สำหรับนอนและทำความสะอาดร่างกาย อีกส่วนคือส่วน เอนกประสงค์ เพื่อใช้สำหรับพักผ่อน และการประกอบอาหาร

- พื้นที่ห้องเล็กที่สุด

พื้นที่ห้องเล็กที่สุดจะต้องไม่น้อยกว่าที่ระบุไว้ในตารางที่ 2.1 และตารางที่ 2.2 โดยแบ่งออกเป็น ส่วน มิดชิดกำหนดให้มีพื้นที่ในแต่ละส่วน ดังนี้

²Shlomo Angel , Stan Benjamin and Koos H, De Goede (1976), หน้า 10, อ้างถึงใน วิศวกร วัฒน ชีวินปกรณ์, "สภาพที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้บริหารระดับจ่า และสามล่อรับจ่า ในเขตกรุงเทพมหานคร," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหาร ภาควิชาเคหการ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540), หน้า 7.

³ กองวิจัยการก่อสร้าง. ฝ่ายวิจัยการก่อสร้าง, มาตรฐานที่อยู่อาศัยและสิ่งแวดล้อมของการเคหะแห่งชาติ(กรุงเทพมหานคร, 2519), หน้า 19.

ตารางที่ 2.1 แสดงพื้นที่ขั้นต่ำของส่วนมิตชิดตามมาตรฐานของการเคหะแห่งชาติ

พื้นที่ใช้สอย	พื้นที่ห้องเล็กที่สุด (ตารางเมตร)	ความกว้างต่ำสุด (เมตร)
1. ห้องนอนแรก	8.64	2.40
2. ห้องนอนต่อไป (ชนิด 2 เตียง)	7.20	2.40
3. ห้องนอนต่อไป (ชนิด 1 เตียง)	5.76	2.40
4. ห้องน้ำส้วม (ที่อาบน้ำ+อ่างล้างหน้า+ส้วม)	2.88	1.80
5. ห้องน้ำส้วม (ที่อาบน้ำ+ส้วม+พื้นที่ซักผ้า)	2.16	1.20
6. ห้องส้วมแยกเดี่ยว	1.44	1.20
7. ห้องอาบน้ำแยกเดี่ยว	1.08	1.20

ตารางที่ 2.2 แสดงขนาดพื้นที่ขั้นต่ำของส่วนอเนกประสงค์ที่การเคหะแห่งชาติระบุส่วนอเนกประสงค์ กำหนดให้มีพื้นที่ในแต่ละส่วนดังนี้

พื้นที่ใช้สอย	พื้นที่ห้องเล็กที่สุด (ตารางเมตร)	ความกว้างต่ำสุด (เมตร)
8. พื้นที่รวมสำหรับรับแขก พักผ่อน รับประทานอาหาร เตรียมอาหาร	22.32	2.40
9. พื้นที่รวมสำหรับรับแขก พักผ่อน ทานอาหาร	18.00	2.40
10. พื้นที่รวมสำหรับทานอาหาร ครั้ว	12.96	2.40
11. ห้องรับแขก พักผ่อน	14.40	2.40
12. ห้องรับประทานอาหาร	8.64	2.40
13. ห้องเตรียมอาหาร	4.32	1.80
14. ห้องครั้วแยก	5.67	2.10

- ที่อยู่อาศัยแต่ละหน่วยซึ่งประกอบด้วยห้องนอน พื้นที่รวมสำหรับพักผ่อน รับประทานอาหาร พื้นที่ปรุงอาหาร และห้องส้วม พื้นที่รวมสำหรับผู้อยู่อาศัยของครอบครัวไม่น้อยกว่า 5 คน จะต้องมียพื้นที่ไม่ต่ำกว่า 34 ตารางเมตร

- ในกรณีที่มีการจัดเนื้อที่สำหรับอุปกรณ์ซักผ้า จะต้องจัดพื้นที่ซักผ้าไว้โดยเฉพาะ และให้มีพื้นที่ไม่น้อยกว่า 1.08 ตารางเมตร โดยมีด้านกว้างไม่น้อยกว่า 9 เซนติเมตร

- พื้นที่เก็บของทั่วไปทุกประเภทของบ้านรวมกันควรมีความจุไม่น้อยกว่า 7.20 ลูกบาศก์เมตร โดยให้มีส่วนลึกไม่เกิน 1.20 เมตร ห้องหลังคา หรือที่เก็บของใต้พื้นไม่นับรวมเข้ากับพื้นที่ดังกล่าว ยกเว้นเมื่อได้มีการเตรียมโครงสร้าง และออกแบบที่เก็บของไว้โดยเฉพาะ

- ความสูงของเพดาน ความสูงจากพื้นถึงเพดานของพื้นที่อยู่อาศัย จะต้องไม่น้อยกว่า 2.40 เมตร ในที่ซึ่งเพดานมีความลาดเอียง ส่วนต่ำสุดของเพดานวัดจากพื้นต้องไม่น้อยกว่า 2.40 เมตร ที่ใดที่เพดานสูงน้อยกว่าที่กำหนดจะไม่นับพื้นที่ส่วนนั้นเป็นพื้นที่อยู่อาศัย ในกรณีที่มีการติดตั้งพัดลมดูดอากาศในห้องน้ำ และห้องครั้ว ความสูงของเพดานดังกล่าวสูงไม่ต่ำกว่า 2.00 เมตรได้

- ปริมาตรของที่อยู่อาศัยต่อคนต้องไม่น้อยกว่า 10 ลูกบาศก์เมตร โดยไม่นับรวมห้องที่อยู่อาศัยทั้งหมดของบ้าน

- การระบายอากาศ ซึ่งช่องเปิดมีขนาดเล็กที่สุดของพื้นที่อยู่อาศัย จะต้องมียุทธศาสตร์ที่รวมกันไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 ของพื้นที่ห้อง โดยมีช่องเปิดในทิศทางตรงกันข้าม และลมผ่านได้ตลอด

นอกจากนี้มาตรฐานที่อยู่อาศัย และสิ่งแวดล้อมของการเคหะแห่งชาติยังได้แยกประเภทของที่อยู่อาศัยเป็นประเภท ก. (บ้านเดี่ยว บ้านแฝด บ้านแถว) และประเภท ข. (อาคารชุด) รวมถึงมีการกำหนดขนาดของที่ดินที่เล็กที่สุดสำหรับอาคารแต่ละประเภท ได้แก่บ้านแถว 20 ตารางวา ซึ่งเป็นขนาดเล็กที่สุดในอาคารประเภท ก. และกำหนดให้มีความกว้างน้อยที่สุดของดิน โดยบ้านเดี่ยวกว้าง 12.00 เมตร ส่วนบ้านแถว (มากกว่า 1 ชั้น) มีความกว้างของที่ดิน 3.60 เมตร และบ้านแถวชั้นเดียวมีความกว้างของที่ดิน 3.60 เมตร ได้มีการกำหนดแนวอาคารให้ห่างจากเขตที่ดิน บ้านเดี่ยว และบ้านแฝด ด้านข้าง 2.00 เมตร ด้านหน้า-หลัง 3.00 เมตร

เนื่องจากมาตรฐานที่อยู่อาศัย และสิ่งแวดล้อมของการเคหะแห่งชาติที่ได้มีการกำหนดขึ้นมานั้น เป็นการกำหนดมาตรฐานที่ควรจะเป็นสำหรับที่อยู่อาศัย แต่ไม่ได้เป็นการบังคับด้วยกฎหมาย ดังนั้นจึงมีการนำมาตรฐานที่กำหนดของการเคหะแห่งชาติมาใช้น้อยมาก ประกอบกับมาตรฐานที่กำหนดขึ้นมานั้นเป็นมาตรฐานที่กำหนดตั้งแต่ปี พ.ศ. 2529 ซึ่งบางสิ่งอาจจะล้าสมัยไปบ้าง

2) มาตรฐานที่อยู่อาศัยตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 55 (พ.ศ. 2543)⁴

งานวิจัยนี้ได้นำข้อกำหนดมาเป็นส่วนหนึ่งในการวิเคราะห์สภาพที่อยู่อาศัย ตามรูปแบบของที่อยู่อาศัย การใช้พื้นที่ ขนาด และแนวระยะอาคารที่กฎหมายระบุไว้มาเป็นข้อมูลในการวิเคราะห์ ดังนี้

ลักษณะของอาคาร

- ห้องแถว หรือตึกแถว ต้องมีความลึกของอาคารโดยวัดระยะตั้งฉากกับแนวผนังด้านหน้าชั้นล่างไม่น้อยกว่า 4 เมตร และไม่เกิน 24 เมตร มีพื้นที่ชั้นล่างแต่ละคูหาไม่น้อยกว่า 30 ตารางเมตร และต้องมีประตูให้คนเข้ามาได้ทั้งด้านหน้า และด้านหลัง

ในกรณีที่มีความลึกเกิน 16 เมตร ต้องจัดให้มีที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุมที่ระยะระหว่าง 12 เมตร ถึง 16 เมตร โดยมีเนื้อที่ไม่น้อยกว่า 10 ใน 100 ของพื้นที่ชั้นล่างของอาคารนั้น

- บ้านแถวแต่ละคูหา ต้องมีความกว้างโดยวัดจากศูนย์กลางเสา ไม่น้อยกว่า 4 เมตร และมีความลึกไม่น้อยกว่า 24 เมตร

ในกรณีที่มีความลึกของอาคารเกิน 16 เมตร ต้องจัดให้มีที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุมระยะระหว่าง 12 เมตร ถึง 16 เมตร โดยให้มีเนื้อที่ไม่น้อยกว่า 20 ใน 100 ของพื้นที่ชั้นล่างของอาคารนั้น

- อาคารประเภทตึกแถว หรือบ้านแถวต้องทำด้วยวัสดุทนไฟ แต่ถ้าก่ออิฐธรรมดา หรือผนังคอนกรีตไม่เสริมเหล็ก ผนังต้องหนาไม่น้อยกว่า 8 เซนติเมตร

พื้นที่ภายในอาคาร

- อาคารอยู่อาศัยรวมต้องมีพื้นที่ภายในแต่ละหน่วยที่ใช้ เพื่อการอยู่อาศัยไม่น้อยกว่า 20 ตารางเมตร

- ห้องนอนในอาคารให้มีความกว้างด้านแคบสุดไม่น้อยกว่า 2.5 เมตร และมีพื้นที่ไม่น้อยกว่า 8 ตารางเมตร

- ช่องทางเดินภายในอาคารอยู่อาศัย ต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่า 1 เมตร

⁴ สภาสถาปนิก, พระราชบัญญัติสถาปนิก พ.ศ. 2543 (กรุงเทพมหานคร, 2545), หน้า 74.

- ช่องประตู และหน้าต่างของห้องพักอาศัย คิดพื้นที่รวมกันแล้วต้องมากกว่าร้อยละ 10 ของพื้นที่ห้องนั้น โดยไม่รวมประตู หรือหน้าต่างอันติดต่อกับห้องอื่น
- ขนาดของห้องส้วม และห้องส้วม+ห้องน้ำ ถ้าเป็นห้องส้วมอย่างเดียว พื้นที่ต้องมากกว่า 0.9 ตารางเมตร แต่ถ้ามีที่อาบน้ำรวมอยู่ด้วย พื้นที่ต้องมากกว่า 1.5 ตารางเมตร และมีช่องระบายอากาศมากกว่า 10 % ของพื้นที่ห้องนั้น

ที่ว่างภายนอกอาคาร

- อาคารอยู่อาศัยรวม ต้องมีที่ว่างไม่น้อยกว่า 30 ใน 100 ส่วนของพื้นที่อันใดอันหนึ่งที่มากที่สุดของอาคาร
- ห้องแถว หรือตึกแถวที่ด้านหน้าไม่ติดริมถนนสาธารณะ ต้องมีพื้นที่ด้านหน้ากว้างไม่น้อยกว่า 6 เมตร และด้านหลังกว้างไม่น้อยกว่า 3 เมตร

2.2 แนวความคิดที่เกี่ยวกับความยากจน

2.2.1 ความยากจนคืออะไร

ความยากจน (Poverty) ตามคำอธิบายของ กิลลิน และคณะ⁵ หมายถึง สภาพที่คนมีมาตรฐานการครองชีพต่ำ อาจจะเป็นเพราะรายได้น้อยหรือใช้จ่ายไม่เป็น จึงทำให้ขาดประสิทธิภาพทางกาย และสมองจนไม่อาจทำหน้าที่ในสังคมที่เขาอยู่ได้ดีพอ ความยากจนตามอีกนัยยะหนึ่งของกิลลิน เป็นการที่บุคคลไม่สามารถมีผลผลิตเพื่อบำบัดความต้องการของตนในปริมาณที่พอเหมาะเท่ากับบุคคลอื่นที่มี ทำให้เห็นถึงความแตกต่างจากบุคคลอื่นที่มีมากกว่า

วิทยากร เชียงกุล ได้ให้ความหมายของความยากจนไว้ดังนี้

1. ไม่มีรายได้เพียงพอ หรือไม่สามารถตอบสนองกับความต้องการพื้นฐานที่จำเป็นขั้นต่ำ สำหรับอาหารที่มีคุณค่า ที่อยู่อาศัย และเครื่องอุปโภคสมกับการดำรงชีวิตที่มีคุณภาพในเกณฑ์มาตรฐานได้
2. มีรายได้ หรือความสามารถในการตอบสนองต่อความต้องการในชีวิตที่ต่ำกว่าเกณฑ์ของคนในสังคมเดียวกัน
3. คนที่ไม่มีสิทธิ หรือโอกาสที่จะได้รับการบริการขั้นพื้นฐาน เช่น การศึกษา โอกาสในการประกอบอาชีพ

เมื่อกล่าวถึง “ความยากจนในเชิงเศรษฐกิจ” นั่นคือพิจารณาที่ระดับรายได้ หรือฐานะทางเศรษฐกิจของบุคคลว่ามีรายได้ไม่เพียงพอกับการดำรงชีพได้ตามมาตรฐานขั้นต่ำ หรือมีรายได้ต่ำกว่ามาตรฐานคุณภาพชีวิตขั้นต่ำที่ยอมรับในแต่ละสังคม เมื่อนิยามความยากจนอิงกับการขาดแคลนรายได้เช่นนี้ เครื่องมือที่ใช้ใน

⁵ กิลลิน และคณะ, นิยามของความยากจน (1952), หน้า 388. , อ้างถึงใน นุชนาถ พนิตโกศล, “ลักษณะที่อยู่อาศัยของลูกจ้างสำนักรักษาความสะอาด กรุงเทพมหานคร,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารศึกษาศาสตร์ ภาควิชาเคหการ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540), หน้า 11.

การวัดสภาวะความยากจนจึงใช้รายได้หรือรายจ่ายของครัวเรือน และแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่จะมุ่งเน้นที่การเพิ่มรายได้ของครัวเรือน

2.2.2 ลักษณะของคนจน

จากผลของการพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2515-2519) ต่อเนื่องมาจนกระทั่งถึงแผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 (พ.ศ.2540-2544) ผลของการศึกษาดังกล่าวทำให้โครงสร้างการผลิตของประเทศจากเดิมที่พึ่งพาสินค้าเกษตรกรรมเป็นรายได้หลัก ได้เปลี่ยนมาเป็นการผลิตทางภาคอุตสาหกรรมมากขึ้น ชานาจำนวนไม่น้อยสูญเสียที่ดินที่มีราคาเพิ่มขึ้น รายได้จากการเกษตรไม่เพียงพอต่อการบริโภค เนื่องจากต้นทุนการผลิตที่สูงขึ้น และมีรายได้ไม่แน่นอน ชาวนาจึงต้องอพยพไปตามเมืองใหญ่ เพื่อหารายได้มาจุนเจือครอบครัว

คนจนในเมือง มีความหมายครอบคลุมถึงบุคคลที่มีรายได้น้อยที่อาศัยอยู่ในชุมชนแออัด และชุมชนของผู้มีรายได้อื่นๆในเมือง ที่ส่วนใหญ่มาประกอบอาชีพอิสระรายย่อยภายในตัวเมือง อาทิเช่น ค้าขายเล็กๆน้อยๆ (หาบเร่แผงลอย, รถเข็น) การให้บริการ (แม่บ้าน ทำความสะอาด เป็นต้น) ขับรถรับจ้าง (สามล้อถีบ, มอเตอร์ไซด์ เป็นต้น) เก็บของเก่า และงานรับจ้างทั่วไป เป็นต้น นอกจากนี้ยังรวมถึงกลุ่มผู้ด้อยโอกาสทางเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง ที่อาศัยอยู่ในเมือง ที่ขาดโอกาสทุกด้านอย่างทัดเทียมกับคนกลุ่มอื่นในสังคม

เช่นเดียวกับคนถีบสามล้อ ที่ประสบปัญหาในการประกอบอาชีพการเกษตรจากการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นหาเลี้ยงชีพในชนบทไม่เพียงพอ ไร้ที่ดินทำกิน และว่างเว้นจากฤดูกาลทำนา เป็นคนจนอพยพเข้ามาในเมืองเพื่อหางานทำนอกภาคการเกษตรที่ขยายตัวขึ้น จากผลของการพัฒนาทุนนิยมอุตสาหกรรม

อาชีพของคนจนในเมืองเหล่านี้ส่วนใหญ่ได้รับผลตอบแทนที่ต่ำ และมีรายได้ไม่แน่นอน ขาดความมั่นคงในอาชีพ และรายได้ คนที่เป็นแรงงานไร้ฝีมือ หรือผู้ประกอบอาชีพอิสระรายย่อย มักต้องอยู่ในชุมชนแออัด หรือบ้านเช่าราคาถูก ปัญหาที่สำคัญของคนจนเมือง คือ การขาดแคลนที่อยู่อาศัย และอาหารการกินที่เหมาะสม มีปัญหาความแออัด เสื่อมโทรม ไม่ถูกสุขอนามัยและสุขลักษณะจากสภาพแวดล้อม และมีปัญหา ยาเสพติด อีกทั้งขาดการยอมรับ และสถานะที่ถูกต้องตามกฎหมาย⁶

การเคหะแห่งชาติ ได้ศึกษาเรื่อง “คนจนเมือง” เพื่อหาข้อมูลประกอบการจัดทำนโยบายทางด้านที่อยู่อาศัย พบว่า จำนวนคนจนเมืองในเขตปริมณฑล มีประมาณ 254,000 ครอบครัว คิดเป็นประชากรมีจำนวน 1.22 ล้านคนหรือร้อยละ 22.3 ของประชากรทั้งหมดของในเขตกรุงเทพมหานคร ลักษณะทั่วไปของคนจนเมืองคือ อาชีพที่ทำประมาณร้อยละ 80 เป็นอาชีพที่ไม่แน่นอน และไม่เป็นการ สภาการอยู่อาศัยแออัด และไม่มั่นคง ได้รับบริการทางสังคมจากรัฐน้อยเมื่อเทียบกับคนทั่วไป

การเคหะแห่งชาติ ได้มีการกำหนดสภาพ หรือลักษณะของคนจนเมือง ซึ่งผู้มีอาชีพขับรถรับจ้างก็ได้ถูกรวบรวมเป็นอาชีพหนึ่งในหลายๆอาชีพของคนจนในเมืองด้วย ดังนี้

1. อาชีพ ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพในภาคนอกระบบ เช่น รับจ้างทั่วไป ค้าขาย หาบเร่ แผงลอย รับงานมาทำที่บ้าน มอเตอร์ไซด์รับจ้าง ขับรถแท็กซี่ ลูกจ้างโรงงาน คนงานก่อสร้าง ฯลฯ
2. รายได้ รายได้น้อย ไม่แน่นอน ตามเส้นวัดระดับความยากจน (Poverty Line) ของคนจนในเมือง มีรายได้ครอบครัวต่ำกว่า 5,835.35 บาท/เดือน

⁶วิทย์ากร เชียงกุล, โครงการวิจัยการพัฒนาตัวแบบชี้วัดความยากจนเชิงโครงสร้าง. (กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2545), หน้า 18.

3. สภาพการอยู่อาศัย ส่วนใหญ่สภาพทรุดโทรม แออัด ไม่ถูกสุขลักษณะ ไม่มั่นคงในการอยู่อาศัย
4. การได้รับบริการทางสังคมขาดโอกาสในการรับบริการ เช่นการศึกษา สาธารณสุข สาธารณูปโภค สาธารณูปการ ฯลฯ

มานพ พงศทัต ได้ให้คำนิยาม “คนจนเมือง” โดยกล่าวว่า สภาพคนจนในเมืองนั้นแม้จะมีค่าจ้างแรงงานสูง แต่ก็ครองชีพได้ลำบาก คนจนในเมืองนั้น ขาดอาหาร เครื่องนุ่งห่ม และที่อยู่อาศัย และจากการสำรวจวิจัยของการเคหะแห่งชาติ รายงานถึงระดับของความยากจนของคนจนเมืองออกเป็น 3 กลุ่ม คือ⁷

ความยากจนระดับที่ 1 กลุ่มพวกนี้จะมี ความยากจนมากมาจากต่างจังหวัดมีอาหารเพียงพอเพียงประทังมีอยู่อาศัยอยู่ในสลัม การอยู่อาศัยมักจะทำอยู่ร่วมกับผู้อื่น หรือไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายทางด้านที่อยู่อาศัย

ความยากจนระดับที่ 2 มีลักษณะที่พอหาอาหารซื้อได้ มีเสื้อผ้าที่ดีขึ้น สามารถเช่าห้องอยู่รวมกันภายในชุมชน และมีเงินพอที่จะเดินทางไปทำงานในเมือง และที่อื่นๆได้บ้าง

ความยากจนระดับที่ 3 กลุ่มพวกนี้มาอยู่อาศัยในเมืองนานพอสมควร มีอาชีพที่มีความมั่นคงขึ้น มีเงินจับจ่ายฟุ่มเฟือยได้มากขึ้น สามารถผ่อนบ้านกับการเคหะอย่างถูกๆได้บ้าง และสามารถอยู่บ้านเช่าสภาพพอสมควรแม้จะต่ำกว่ามาตรฐาน เริ่มมีเงินผ่อนสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ

ในระดับความยากจน “คนจนเมือง” ทั้ง 3 ระดับนี้ ควรจะมีการดูแลให้มากขึ้นเพราะเป็นคนกลุ่มใหญ่ และเป็นปัญหาของสังคมเมืองมากขึ้นทุกที ควรจะมีการกระจายโอกาส กระจายงาน และการจ่ายรายได้ให้มากขึ้น รวมถึงการมีที่อยู่อาศัยที่ดีขึ้นของคนจนเมืองในแต่ละระดับ เพื่อเป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตของคนกลุ่มนี้ด้วยวิธีก้าวกระโดด

2.3 แนวคิดเกี่ยวกับการพึ่งตนเอง

Kempe Ronald Hope กล่าวว่า การพึ่งตนเอง หมายถึง การมีอิสระในการตัดสินใจ และสามารถระดมทรัพยากรของสังคมมาใช้ตามความคิด และแนวทางของตนเองได้ ทั้งรวมถึงปฏิเสธหลักการจัดการทรัพยากรของผู้อื่นอย่างเอาัดเอาเปรียบด้วย และยังกล่าวด้วยว่าปัจจัยสำคัญของการพึ่งตนเอง ประเทศกำลังพัฒนาจะต้องกำหนดแนวคิด และนโยบายในการพัฒนาโดยอาศัยความเป็นจริงทางสังคม เศรษฐกิจของตนเองเป็นพื้นฐานมากกว่าไปเอาเปรียบจากประเทศพัฒนาแล้ว⁸

การพึ่งตนเองได้นั้นจำเป็นต้องมีความเชื่อมั่นว่า “ตนย่อมต้องช่วยเหลือตัวเองได้ก่อน” โดยมีกระบวนการที่เกี่ยวข้องในเรื่องนี้

1. ความรู้สึกของการรวมกันเป็นกลุ่มของคนที่มีความสนใจร่วมกัน และมีการรวมกันอย่างครบถ้วน

⁷ มานพ พงศทัต. แนวนโยบายที่อยู่อาศัยแห่งชาติ (กรุงเทพมหานคร, 2536), อ้างถึงใน นุชนาถ พินิตโกศล, “ลักษณะที่อยู่อาศัยของลูกจ้างสำนักรักษาความสะอาด กรุงเทพมหานคร,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชาเคหะการ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540), หน้า 13.

⁸ Kempe Ronald Hope (1977), หน้า 22, อ้างถึงใน ปราณี หมอนทองแดง, “ทิศทางการพึ่งตนเองในสังคมที่กำลังเปลี่ยนแปลงไป : ศึกษาเฉพาะกรณีหมู่บ้านสองแห่งในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชาเคหะการ คณะสังคมวิทยาและมนุษยวิทยา มหาวิทยาลัยขอนแก่น, 2541), หน้า 18.

(Sense of solidarity)

2. สปิริตในการทำงานร่วมกัน (Spirit of cooperation) คือ ต้องมีการรวมกันตกลงเกี่ยวกับกิจกรรมร่วม และกระทำร่วมกันโดยมีการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบ และการช่วยเหลือกัน

3. สปิริตในการทำงานเป็นกลุ่ม (Collective spirit) โดยสร้างให้เกิดสปิริตที่จะมอง และให้ความสำคัญต่อความสนใจร่วมของกลุ่มว่าเป็นเรื่องสำคัญ และมีความพยายามร่วมกันในอันที่จะดำเนินการให้บรรลุผลของความสนใจนั้น

4. สปิริตในการสร้างสรรค์ (Creative spirit) ปลุกฝังให้มีความคิดริเริ่ม มีการแสวงหาทรัพยากร และเทคโนโลยีใหม่ๆที่เหมาะสม

5. สปิริตของการร่วมกันสร้างความเชื่อถือว่าช่วยตนเองได้ โดยมีการรวบรวมทรัพยากรของกลุ่มหรือชุมชนทั้งทางกายภาพ หรือทางวัตถุนอกกับทางจิตใจกระทำการให้บังเกิดผลให้มากที่สุด และมองทรัพยากรจากภายนอก ชุมชนมีความสำคัญเป็นอันดับรอง หรือเป็นเพียงตัวประกอบเท่านั้น

สุเมธ ตันติเวชกุล ได้ให้ความหมายของการพึ่งตนเองว่า “ความพอมีพอกิน” โดยการแบ่งการพึ่งตนเองเป็น 5 ด้าน คือ ด้านจิตใจ ทำตนให้เป็นที่พึ่งตนเอง มีจิตสำนึกที่ดีสร้างสรรค์ให้ตนเอง และชาติโดยรวมด้านสังคม แต่ละชุมชนต้องช่วยเหลือเกื้อกูลกัน เชื่อมโยงกันเป็นการสร้างเครือข่ายชุมชนด้านทรัพยากรธรรมชาติ ให้ใช้และจัดการอย่างชาญฉลาด พร้อมทั้งหาหนทางเพิ่มมูลค่าด้านเทคโนโลยี (ภูมิปัญญาชาวบ้าน) จากสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป⁹

การพึ่งตนเองของผู้ขับเคลื่อนสามล้อถีบ จึงหมายถึง ความเป็นอิสระ และความสามารถในการแก้ปัญหาการอยู่อาศัยได้อย่างพลวัต โดยการพึ่งพาคนอื่น หรือภายนอกเท่าที่จำเป็น

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

⁹ สุเมธ ตันติเวชกุล, การดำเนินชีวิตในระบบเศรษฐกิจแบบพอเพียง ตามแนวพระราชดำริ (กรุงเทพมหานคร : สภาคณาธิการแห่งประเทศไทยเพื่อการค้า, 2541), หน้า 23.

2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.4.1 สภาพที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับรถรับจ้าง และสามล้อรับจ้าง ในเขต กรุงเทพมหานคร¹⁰

เป็นการวิจัยที่มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษารวบรวมข้อมูลพื้นฐานทางด้านเศรษฐกิจ และสังคม สภาพที่อยู่อาศัยปัจจุบัน ปัญหาในการอยู่อาศัย และแนวทางในการพัฒนาด้านที่อยู่อาศัยให้กับผู้มีอาชีพขับรถรับจ้าง และสามล้อรับจ้าง (สามล้อเครื่อง) โดยใช้วิธีทำการศึกษาโดยการสัมภาษณ์ และใช้แบบสอบถาม ซึ่งผลของการวิจัยสามารถสรุปในตารางที่ 2.3 ดังนี้

ตารางที่ 2.3 สรุปประเด็นที่สำคัญ จากผลสรุปของการศึกษา

ประเด็นผลสรุปของการศึกษา	รายละเอียด
1. ลักษณะทางด้านสังคม 1.1 อายุ 1.2 ภูมิลำเนาเดิม 1.3 การศึกษา 1.4 สถานภาพ และการอยู่อาศัย 1.5 อาชีพหลัก 1.6 ระยะเวลาที่ประกอบอาชีพ 1.7 จำนวนวันที่ขับรถรับจ้าง	- มีช่วงอายุน้อย อยู่ระหว่าง 25-35 ปี - ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ - ประถมการศึกษาตอนปลาย - สมรสจดทะเบียน และอยู่อาศัยกับครอบครัว - เกษตรกรรม จะกลับมาขับรถรับจ้างเฉพาะช่วงนอกฤดูกาล - 10-15 ปี - 26-27 วัน/เดือน และขับรถรับจ้างวันละ 11-12 ชม.
2. ลักษณะทางเศรษฐกิจ 2.1 รายได้/ครัวเรือน 2.2 รายจ่าย/ครัวเรือน 2.3 เงินออม	- 9,000-12,000 บาท/เดือน - 6,001-9,000 บาท/เดือน (ส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่ายส่วนตัว) - มีเงินพอใช้ ระดับปานกลาง
3. สุขภาพอนามัย 3.1 โรคประจำตัว 3.2 การรักษา	- ปวดเมื่อยตามแขนขา เวียนศีรษะ อ่อนเพลีย ในช่วงเวลาประกอบอาชีพ - ซึ้อยามารับประทานเอง
4. ลักษณะที่อยู่อาศัยปัจจุบัน 4.1 ประเภทที่อยู่อาศัย 4.2 การครอบครองที่อยู่อาศัย	- บ้านเดี่ยว และห้องแถวไม้ - เช่าห้องอยู่อาศัย (เช่าจากเอกชน)
5. ปัญหาการอยู่อาศัย 5.1 ด้านกายภาพ 5.2 ทำเลที่ตั้งที่อยู่อาศัย	- พบปัญหาห้องคับแคบ/บ้านเล็กเกินไป มากที่สุด - ไกลจากสถานที่ทำงานอยู่บริการ และสภาพแวดล้อมไม่ดี

¹⁰ ผนกร วัฒนชีวินปกรณ์, "สภาพที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับรถรับจ้าง และสามล้อรับจ้าง ในเขต กรุงเทพมหานคร," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหาร การศึกษาคณะศึกษาศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540)

ประเด็นผลสรุปของการศึกษา	รายละเอียด
6. <u>ความต้องการที่อยู่อาศัย</u>	<ul style="list-style-type: none"> - มีความต้องการที่อยู่อาศัยแบบชั่วคราว ในลักษณะการเช่าบ้านอยู่อาศัย - ต้องการให้จัดหาที่พักอาศัยราคาถูกให้เช่า โดยการช่วยเหลือจากภาครัฐ และเอกชน - สนับสนุนให้มีการจัดตั้งสหกรณ์ออมทรัพย์ของคนขับรถรับจ้าง

2.4.2 การพึ่งตนเองของผู้มีอาชีพกึ่งจรัญยานสามล้อ ในเขตเทศบาลนครขอนแก่น¹¹

การวิจัยครั้งนี้ เป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาระบบสวัสดิการสำหรับคนจน และคนด้อยโอกาสในสังคมไทย ในกลุ่มอาชีพอิสระรายย่อย เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการวางแผน และบริการความช่วยเหลือแก่คนจน และคนด้อยโอกาสในสังคมไทย

ลักษณะของการวิจัยเป็นการเชิงคุณภาพ มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อศึกษาสภาพชีวิตการพึ่งตนเอง ในขณะที่วัตถุประสงค์รอง เพื่อศึกษาสถานการณ์ที่ทุกข์ยาก กลวิธีในการแก้ไขปัญหาของสามล้อ และแนวทางในการเข้าถึงระบบบริการของรัฐของสามล้อ

จากการวิเคราะห์เนื้อหา และตีความข้อมูล สามารถบรรยายภาพชีวิตของผู้มีอาชีพกึ่งจรัญยานสามล้อในเขตเทศบาลนครขอนแก่น ตามวัตถุประสงค์การวิจัย ซึ่งสรุปไว้ในตารางที่ 2.4 ดังนี้

ตารางที่ 2.4 สรุปประเด็นที่สำคัญ จากผลสรุปของการศึกษา

ประเด็นผลสรุปของการศึกษา	รายละเอียด
1. ลักษณะโดยทั่วไปของประชากร <ul style="list-style-type: none"> 1.1 อายุ 1.2 การศึกษา 1.3 สถานภาพ 1.4 ภูมิลำเนาเดิม 1.5 อาชีพหลัก 1.6 การครอบครองรถสามล้อ 	<ul style="list-style-type: none"> - 30-67 ปี - ไม่ได้เรียน สูงสุดประถมศึกษาตอนต้น - สมรสจดทะเบียน - จ. ขอนแก่น - ทำนาเป็นหลัก - เช่ารถถีบ
2. ลักษณะทางเศรษฐกิจ <ul style="list-style-type: none"> 2.1 รายได้/วัน 2.2 รายจ่าย/วัน 2.3 จำนวนหนี้สิน 2.4 การกู้ยืม 2.5 ดอกเบี้ย 	<ul style="list-style-type: none"> - 50-150 บาท/วัน - 60-100 บาท/วัน - 5,000-30,000 บาท - ธกส. และเงินกองทุนหมู่บ้าน - ร้อยละ 5-11

¹¹โครงการพัฒนาระบบสวัสดิการสำหรับคนจนและคนด้อยโอกาสในสังคมไทย, สกว., การพึ่งตนเองของผู้มีอาชีพกึ่งจรัญยานสามล้อในเขตเทศบาลนครขอนแก่น (2544)

ประเด็นผลสรุปของการศึกษา	รายละเอียด
<p>3. สุขภาพ</p> <p>3.1 สุขภาพจากการทำงาน และโรคประจำตัว</p> <p>3.2 สุขภาพจากพฤติกรรมส่วนตัว</p>	<ul style="list-style-type: none"> - อ่อนเพลีย ปวดขา ปวดเอว และปวดหลัง คัน เป็นโรคผิวหนัง และกลาก เกื้อน - บุหรี่/ยาเส้น การดื่มสุรา เหล้าขาว และเครื่องดื่มชูกำลัง
<p>4. สถานการณ์ความทุกข์ยาก และการอยู่อาศัยของสามล้อ</p> <p>4.1 <u>ด้านอาชีพ</u></p> <p>4.2 การอยู่อาศัย</p> <p>- สามล้อที่มีภูมิลำเนาในเขต อ.เมือง จ.ขอนแก่น (7 คน)</p> <p>- สามล้อที่มาจากต่างอำเภอ และต่างจังหวัด (18 คน)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - เป็นอาชีพที่ตรากตรำ และใช้แรงงาน - ลักษณะงานมีความเสี่ยงสูง อุบัติเหตุจากการจราจร และกลุ่มมิจฉาชีพ - แย่งผู้โดยสาร และมีการรวมกลุ่มจับจองเขตรับผู้โดยสาร - ผู้โดยสารโกงราคา ไม่จ่ายเงิน (ผู้โดยสารเมาสุรา) - รายได้ไม่เพียงพอ เลี้ยงครอบครัว <p>- เช่าห้อง และเช่าบ้านอยู่อาศัยในชุมชนแออัด</p> <p>- ไม่มีที่พักอาศัย อาศัยนอนบนรถสามล้อ (13 คน)</p> <p>- สามล้อบางส่วนเช่าบ้านเป็นรายวัน อยู่คนเดียว และมีครอบครัวติดตามมาด้วย และบางส่วนเดินทางเข้าไปเย็นกลับ (5 คน)</p>
<p>5. <u>สวัสดิการทางสังคม และความต้องการของสามล้อ</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> - มีความต้องการที่ยากให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มาช่วยเหลือด้านสวัสดิการทางสังคม เศรษฐกิจ และการศึกษา - ฟังตนเอง ยอมรับสภาพที่เป็นอยู่ ไม่มีทางเลือก
<p>6. <u>แนวทางการแก้ไขปัญหา</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> - ผลักดันให้หน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชนเข้ามาช่วยเหลือ - ส่งเสริมให้มีการรวมกลุ่ม อำนาจต่อรองในกลุ่ม - จัดบริการสุขภาพที่เหมาะสม โดยเฉพาะคนถีบสามล้อที่มีบ้านเป็นสามล้อตามจุดต่างๆ - ควรมีการศึกษาปัญหาทางสังคม อันเป็นผลจากการไปทำงานต่างท้องถิ่น และการเปลี่ยนแปลงความสัมพันธ์ในครอบครัว และสุขภาพ

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 3

วิธีการดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อทำการศึกษาลักษณะทางด้านสังคม สภาพวิถีชีวิต และเศรษฐกิจศึกษาสภาพการอยู่อาศัยปัจจุบันและปัญหาการอยู่อาศัยของผู้ขับซึ่รถสามล้อถีบ ที่จะนำไปสู่ข้อเสนอแนะในการแก้ปัญหาการอยู่อาศัยและพัฒนาที่อยู่อาศัยของผู้ขับซึ่รถสามล้อถีบ โดยมีขั้นตอนวิธีการดำเนินการวิจัยดังต่อไปนี้

3.1 เก็บรวบรวมข้อมูล

3.1.1 เก็บข้อมูลทุติยภูมิ โดยการรวบรวมข้อมูลทางเอกสาร ประกอบด้วย ข้อมูลทางด้านแผนผังที่ตั้งของชุมชนวัดต่าน เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบในการลงสำรวจพื้นที่ ศึกษาสภาพพื้นที่ และข้อมูลเกี่ยวกับผู้ขับซึ่รถสามล้อถีบ พร้อมทั้งศึกษาแนวความคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย แนวคิดเกี่ยวกับความยากจน แนวคิดเกี่ยวกับการพึ่งตนเอง และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับผู้ขับซึ่รถสามล้อถีบ

3.1.2 เก็บข้อมูลปฐมภูมิ ประกอบด้วย

1) ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ ประกอบด้วยตัวแปรที่ทำการศึกษา ได้แก่

1.1) ผู้ขับซึ่รถสามล้อถีบ ประกอบด้วยตัวแปรย่อยที่ทำการศึกษา ได้แก่

1.1.1) ลักษณะทางสังคม และสภาพวิถีชีวิต ประกอบด้วย

- ลักษณะการครอบครองรถสามล้อถีบ
- ลักษณะทั่วไปของผู้ขับซึ่รถสามล้อถีบ ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา และภูมิลำเนาเดิม
- ลักษณะการประกอบอาชีพของผู้ขับซึ่รถสามล้อถีบ ได้แก่ ลักษณะของอาชีพถีบสามล้อ สาเหตุที่ประกอบอาชีพขับซึ่รถสามล้อถีบ และสถานภาพทางด้านอาชีพ

1.1.2) ลักษณะทางด้านเศรษฐกิจ ประกอบด้วย ระดับรายได้ ระดับรายจ่าย เงินออม หนี้สิน และการกู้ยืม

1.1.3) ลักษณะที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับซึ่รถสามล้อถีบ ประกอบด้วย การพักอาศัยในปัจจุบัน การครอบครองที่อยู่อาศัยปัจจุบัน และประเภทที่อยู่อาศัยปัจจุบัน

1.1.4) ปัญหาการอยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับซึ่รถสามล้อถีบ ประกอบด้วย ปัญหาการอยู่อาศัยในบ้าน และปัญหาสภาพชุมชนที่อยู่อาศัย

1.1.5) การแก้ปัญหาที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับซึ่รถสามล้อถีบ ประกอบด้วย บุคคลและองค์กรที่เกี่ยวข้องกับที่อยู่อาศัยของสามล้อ และสรุปปัญหาของสามล้อและโอกาสที่จะทำได้

1.2) เจ้าของผู้ประกอบการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วยตัวแปรย่อยที่ทำการศึกษา ได้แก่

- บุคคลและองค์กรที่เกี่ยวข้องกับเรื่องที่อยู่อาศัยของสามล้อ
- สรุปปัญหาของสามล้อและโอกาสที่จะทำได้

2) ข้อมูลจากการสังเกต ประกอบด้วยตัวแปรที่ทำการศึกษา ได้แก่

2.1) ลักษณะที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับขีรถสามล้อถีบ ประกอบด้วย การครอบครองที่อยู่อาศัยปัจจุบัน และประเภทที่อยู่อาศัยปัจจุบัน

2.2) สภาพการอยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับขีรถสามล้อถีบ ประกอบด้วย ตัวแปรย่อยที่ทำการศึกษา ได้แก่

2.2.1) สภาพการอยู่อาศัยในครัวเรือน พิจารณาจากตัวแปรของเกณฑ์ที่ใช้วัด ได้แก่

- ความถูกสุขลักษณะ ประกอบด้วย

1) การกำจัดขยะมูลฝอยของที่พักอาศัย พิจารณาจากการมีวัสดุ และส่วนประกอบอาคารปกคลุมเพียงพอ เช่น หลังคา และฝาบ้าน เป็นต้น

2) ความแออัดของพื้นที่ส่วนนอน พิจารณาจากจำนวนคนที่นอนต่อพื้นที่ส่วนที่นอน 1 ที่ และขนาดพื้นที่นอนขั้นต่ำไม่น้อยกว่า 2 ตร.ม./คน

3) การมีห้องน้ำและส้วมที่เพียงพอ พิจารณาจากจำนวนคนที่ใช้ต่อจำนวนห้องน้ำและส้วม 1 ที่

4) การมีจุดน้ำใช้ที่เพียงพอ พิจารณาจากจำนวนคนที่ใช้ต่อจุดน้ำใช้ 1 ที่

5) ความสะอาดในการอยู่อาศัย พิจารณาจากความถี่ในการทำความสะอาดบ้าน

6) การมีการระบายอากาศที่เพียงพอ พิจารณาจากพื้นที่ช่องเปิดต่อพื้นที่ใช้สอยตัวบ้าน

- ความปลอดภัย ประกอบด้วย

1) ความแข็งแรงของที่พักอาศัย และความปลอดภัยจากอัคคีภัย ได้แก่

1.1) ด้านโครงสร้างอาคาร พิจารณาจากความแข็งแรงของโครงสร้างอาคาร

1.2) วัสดุที่ใช้สร้างที่พักอาศัย พิจารณาจากความคงทนของวัสดุอาคารที่ใช้

1.3) การป้องกันอัคคีภัย พิจารณาจากการมีที่ดับเพลิง จุดน้ำใช้ในการดับเพลิง และครัวไฟ

มิดชิด มีการระบายอากาศไม่น้อยกว่า 10 % ของพื้นที่ห้อง

2.2.2) สภาพกายภาพชุมชนที่อยู่อาศัย ประกอบด้วย

- ลักษณะที่ตั้งของที่อยู่อาศัยของผู้ขับขีรถสามล้อถีบ

- สภาพชุมชนที่อยู่อาศัย พิจารณาจากการสังเกตสภาพโดยรวม จากภาพถ่าย และผังชุมชน ได้แก่ ความหนาแน่นของอาคารในชุมชนที่อยู่อาศัย สภาพอาคารของชุมชน สภาพแวดล้อมของชุมชน สาธารณูปโภคภายในชุมชน และความสัมพันธ์ของสามล้อภายในชุมชนที่อยู่อาศัย

2.3) ปัญหาการอยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับขีรถสามล้อถีบ ประกอบด้วย ปัญหาการอยู่อาศัยในครัวเรือน และปัญหาสภาพชุมชนที่อยู่อาศัย

2.4) สาเหตุของปัญหาการอยู่อาศัยของผู้ขับขีรถสามล้อถีบ

2.5) ผลกระทบของปัญหาการอยู่อาศัยของผู้ขับขีรถสามล้อถีบ

2.6) การแก้ปัญหาที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับขีรถสามล้อถีบ

3.2 ประชากร และกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาค้างนี้ คือ ผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ ซอยวัดด่าน ต.ลำโรงเหนือ จ.สมุทรปราการ ซึ่งลักษณะของกลุ่มประชากรที่ใช้ในการศึกษา ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) เนื่องจากจำนวนประชากรไม่สามารถคาดคะเนได้ และอยู่ภายในระยะเวลาลงพื้นที่สำรวจ 4 เดือน จำแนกกลุ่มตัวอย่างออกเป็น กลุ่มตัวอย่างที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้ขับขี่รถสามล้อถีบจำนวน 95 ตัวอย่าง และกลุ่มตัวอย่างที่ได้จากการสัมภาษณ์และการสังเกตจำนวน 29 ตัวอย่าง รวมจำนวนกลุ่มประชากรที่ใช้ในการศึกษาทั้งสิ้น 124 ตัวอย่าง

3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

3.3.1 แบบสัมภาษณ์

โดยการใช้แบบสัมภาษณ์ในการจัดเก็บข้อมูล เป็นคำถามแบบปลายเปิด และได้แบ่งข้อมูลออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปด้านสังคม และเศรษฐกิจ ได้แก่ ข้อมูลส่วนตัว ลักษณะของอาชีพ และลักษณะทางเศรษฐกิจ

ส่วนที่ 2 ข้อมูลลักษณะทางกายภาพ ได้แก่ ลักษณะการพักอาศัย การครอบครองที่อยู่อาศัย และประเภทที่อยู่อาศัยปัจจุบัน

ส่วนที่ 3 ข้อมูลด้านสภาพการอยู่อาศัยปัจจุบัน ได้แก่ สภาพที่ตั้ง สภาพชุมชน และสภาพการอยู่อาศัยตัวบ้าน

ส่วนที่ 4 ข้อมูลด้านปัญหาการอยู่อาศัยปัจจุบัน

โดยในส่วนของการสัมภาษณ์ ครอบคลุมกับข้อมูลในแบบฟอร์มการวิเคราะห์ ซึ่งเป็นแนวคำถามแบบปลายเปิด เพื่อใช้ในการประมวลผล และจัดเก็บข้อมูล ได้แบ่งข้อมูลออกเป็น 5 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ลักษณะทางสังคม และสภาพวิถีชีวิต ประกอบด้วย

- ข้อมูลทั่วไป ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพการสมรส จำนวนสมาชิกในปัจจุบัน ระดับการศึกษา ภูมิฐานะเดิม และระดับการศึกษา

- ลักษณะของการประกอบอาชีพถีบสามล้อของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบในปัจจุบัน ได้แก่ ลักษณะการครอบครองรถสามล้อถีบปัจจุบันลักษณะของอาชีพถีบสามล้อ สาเหตุที่มาประกอบอาชีพถีบสามล้อ จำนวนผู้โดยสาร จำนวนวันที่ขับขี่ต่อเดือน รูปแบบในการทำงาน ระยะเวลา และช่วงเวลาในการประกอบอาชีพ

ส่วนที่ 2 ลักษณะทางเศรษฐกิจ ประกอบด้วย ระดับรายได้ ระดับรายจ่าย เงินออม หนี้สิน และการกู้ยืม

ส่วนที่ 3 ลักษณะทางกายภาพของที่อยู่อาศัย ประกอบด้วย ลักษณะการพักอาศัย และลักษณะการครอบครองที่อยู่อาศัยปัจจุบัน และประเภทที่อยู่อาศัยปัจจุบัน

ส่วนที่ 4 สภาพการอยู่อาศัยปัจจุบัน ประกอบด้วย เกณฑ์ที่วัดสภาพการอยู่อาศัยตัวบ้าน และเกณฑ์ที่วัดสภาพชุมชนที่อยู่อาศัย

ส่วนที่ 5 ข้อมูลด้านปัญหาการอยู่อาศัยปัจจุบัน ประกอบด้วย ปัญหาสภาพทำเลที่ตั้ง ปัญหาชุมชนที่อยู่อาศัย และปัญหาสภาพการอยู่อาศัย

ส่วนที่ 6 การแก้ปัญหาที่อยู่อาศัยจากผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ เจ้าของอุปกรณ์ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

3.3.2 การสังเกต

โดยการใช้การสังเกต สภาพตัวบ้าน ที่ตั้ง และชุมชนที่อยู่อาศัยของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ ซึ่งเครื่องมือที่ใช้ในการประกอบในการเก็บข้อมูล ได้แก่

- แบบ Sketch และ Drawing โดยการสังเกต และ Sketch สภาพตัวบ้านภายนอก และภายในอาคาร ที่ได้จากการสังเกต

- การบันทึกภาพ และถ่ายภาพ โดยการถ่ายภาพสภาพตัวบ้านทั้งภายนอก และภายในอาคาร โดยการถ่ายภาพทำไปพร้อมๆกับการ Sketch และ Drawing นอกจากนั้นมีการบันทึกภาพถ่าย ที่ตั้ง และชุมชนบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ

- การจัดบันทึกข้อมูล โดยการจดข้อมูลรายละเอียดที่ได้จากการสังเกต

- แผนที่ และผังชุมชน ใช้เป็นเครื่องมือที่ช่วยในการศึกษาด้านกายภาพ องค์ประกอบที่สำคัญภายในชอยวัดต่าน ที่ตั้ง และชุมชนที่อยู่อาศัยของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ

โดยในส่วนของการแจกแบบสัมภาษณ์ และเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยได้ทำการ Pretest แบบสัมภาษณ์ โดยนำแบบสัมภาษณ์ไปทดลองใช้กับกลุ่มประชากร ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญจำนวน 5 ชุด จากสถานที่จริงบริเวณคิวน้ำปากซอย และได้นำแบบสัมภาษณ์มาปรับแก้ในช่วงที่ทำการศึกษา ซึ่งผลจากการทดลองสัมภาษณ์ ปรากฏว่าในช่วงระยะเวลา 1-2 เดือน ทำการสัมภาษณ์ได้ แต่ผู้ขับขี่รถสามล้อถีบไม่ให้เข้าตัวบ้านเพื่อทำการศึกษา เนื่องจากมีเวลาว่างน้อย และต้องคอยประกอบอาชีพ

หลังจากนั้นทำการจัดพิมพ์แบบสัมภาษณ์เพิ่มเติมจำนวน 180 ชุด เนื่องจากไม่สามารถรู้จำนวนประชากรที่แน่นอน โดยตั้งเป้าหมายกลุ่มประชากรที่ทำการสัมภาษณ์อย่างเดียว จำนวน 150 ชุด และกลุ่มประชากรที่ได้จากการสัมภาษณ์ และทำการสังเกตตัวบ้าน จำนวน 30 ชุด

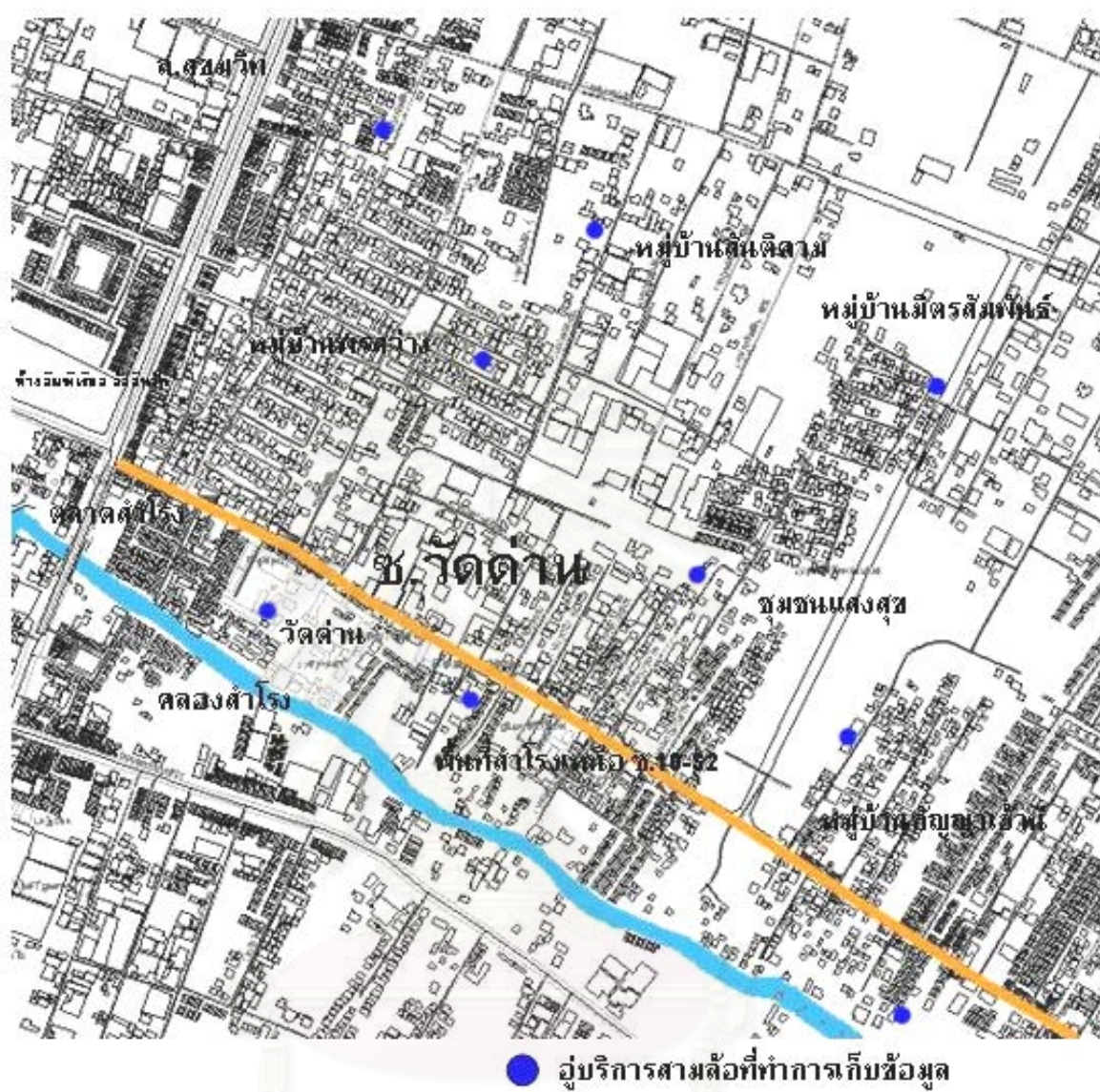
3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูลขั้นละเอียด

3.4.1 การเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ

ผู้วิจัยได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสัมภาษณ์ และข้อมูลจากการสังเกต โดยการลงพื้นที่สำรวจจำแนกได้เป็น 2 ส่วนตามลักษณะของพื้นที่

1) บริเวณคิวน้ำรถสามล้อหน้าปากซอยวัดต่าน จากการสำรวจพบว่า ผู้ขับขี่รถสามล้อถีบจะจอดเรียงแถวต่อคิวผลัดเปลี่ยนหมุนเวียนรับผู้โดยสาร มีจำนวนทั้งสิ้น 40-50 คัน จากทั้งหมด 9 ไร่ (แผนผังที่ 3.1) โดยใช้วิธีสุ่มตัวอย่าง สัมภาษณ์สามล้อแต่ละบุคคลบริเวณคิวน้ำจอด ได้มาทั้งสิ้น 36 ตัวอย่าง และใช้วิธีการสัมภาษณ์สามล้อบริเวณคิวน้ำจอด และใช้วิธีการนั่งรถสามล้อ ตามไปดูที่บ้าน โดยทำการศึกษากลับบ้านโดยการสังเกต (sketch, drawing และถ่ายภาพ) รวม 3 ตัวอย่าง รวมทั้งสิ้นมีจำนวนทั้งหมด 39 ตัวอย่าง

แผนผังที่ 3.1 ตำแหน่งผู้ประกอบการที่ทำการเก็บข้อมูล



ที่มา : จากการสำรวจ

2) บริเวณซอยย่อยภายในซอยวัดदान ได้แก่ ซอยสำโรงเหนือ และพื้นที่ใกล้เคียง ผู้วิจัยได้ใช้วิธีการเดินสำรวจ และทำการสัมภาษณ์ผู้ขับซึ่รถสามล้อถีบที่ปักหลักรับผู้โดยสาร และพักผ่อนบริเวณตามตรอกซอยย่อย เนื่องจากมีความสะดวกในการสัมภาษณ์มากกว่า และสามล้อมีเวลาว่างในการให้ข้อมูล โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างสัมภาษณ์สามล้อแต่ละบุคคลได้มาทั้งสิ้น 59 ตัวอย่าง และใช้วิธีการสัมภาษณ์สามล้อ และตามไปดูที่บ้าน โดยทำการศึกษาตัวบ้านโดยการสังเกต รวม 26 ตัวอย่าง รวมทั้งสิ้นมีจำนวนทั้งหมด 85 ตัวอย่าง

โดยสรุปกลุ่มตัวอย่างที่ได้จากการสัมภาษณ์อย่างเดียวมีจำนวน 95 ตัวอย่าง ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่ได้จากการสัมภาษณ์ และตามไปดูบ้านมีจำนวน 29 ตัวอย่างที่ใช้ทำการศึกษารวมทั้งหมดมีจำนวนทั้งสิ้น 124 ตัวอย่าง (แผนภูมิที่ 3.1)



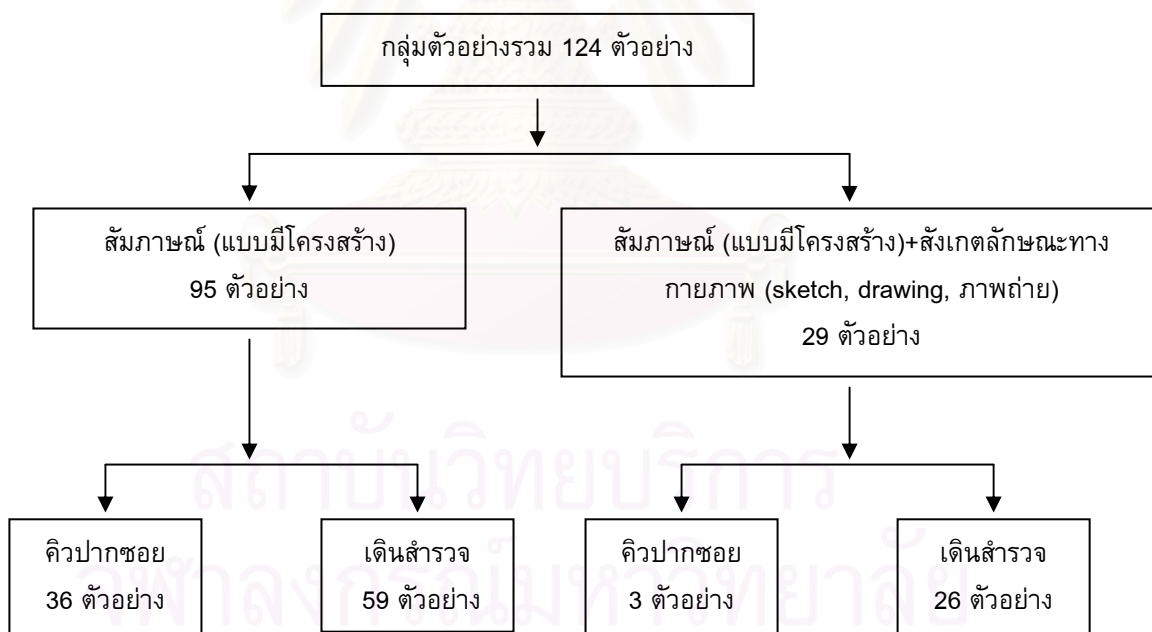
(1) กลุ่มตัวอย่างบริเวณคิวปากซอย



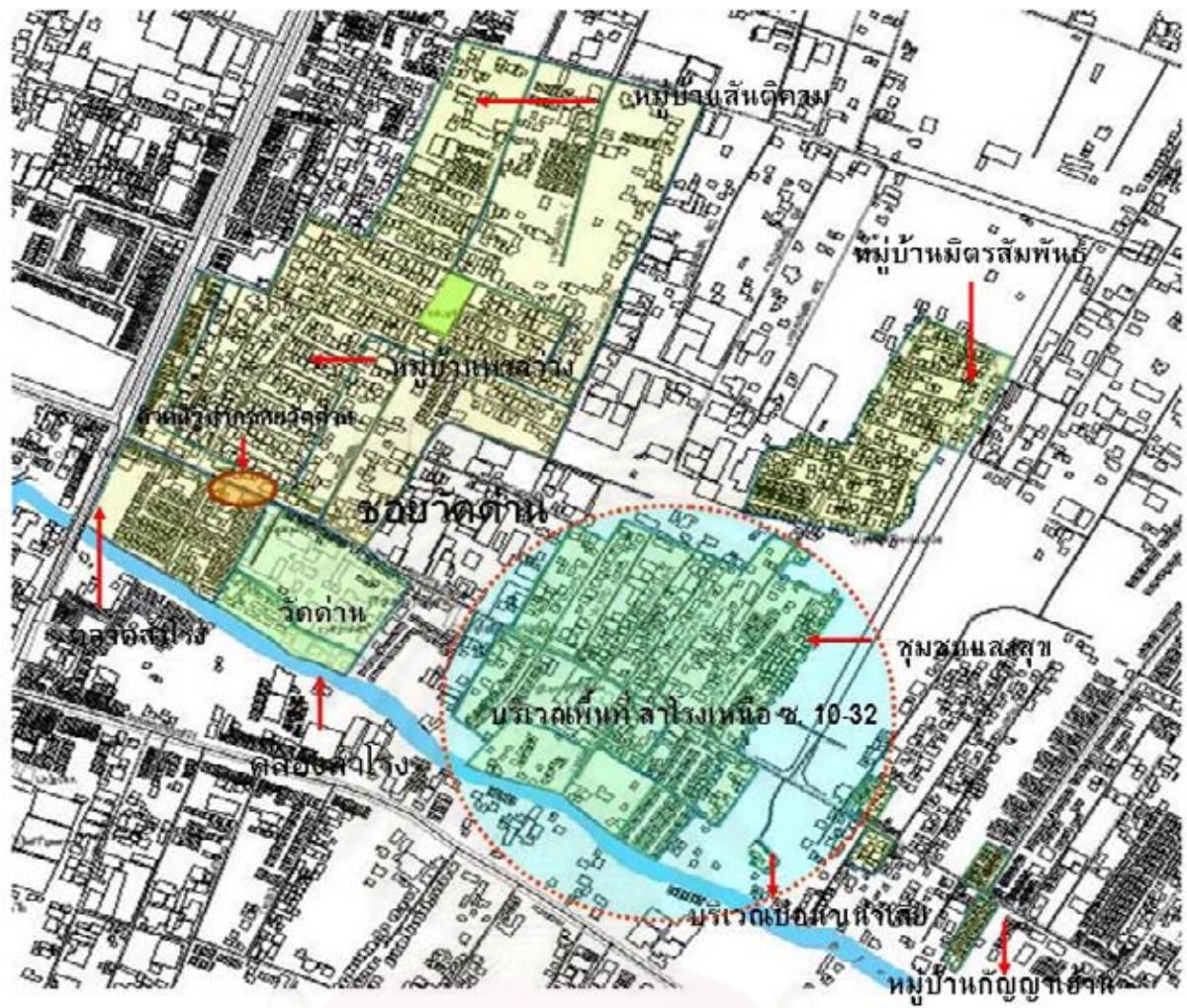
(2) กลุ่มตัวอย่างที่จอดตามซอยย่อยภายในซอยวัดด่าน

ภาพที่ 3.1 กลุ่มตัวอย่างที่ได้จากการสำรวจในซอยวัดด่าน

แผนภูมิที่ 3.1 กลุ่มประชากรที่ใช้ทำการศึกษาจำแนกตามเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้ดังนี้



แผนผังที่ 3.2 บริเวณพื้นที่ที่ทำการเก็บข้อมูล



ที่มา : จากการสำรวจ

3.4.2 การเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ให้บริการรถสามล้อถีบ

ผู้วิจัยได้ทำการสัมภาษณ์ผู้ให้บริการรถสามล้อถีบทั่วไป

3.4.3 การเก็บรวบรวมข้อมูลจากเจ้าของผู้ประกอบการ

ผู้วิจัยได้ทำการเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์เจ้าของผู้ประกอบการ จำนวนทั้งสิ้น 9 คู่ ภายในชอยวัดदान

3.4.4 การเก็บรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานต่างๆ

ผู้วิจัยได้ทำการเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์ ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องจากหน่วยงานต่างๆ ได้แก่ เทศบาล ตำบลด่านสำโรง กองสวัสดิการสังคม และพัฒนาสังคม จ.สมุทรปราการ เป็นต้น

3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลของผู้วิจัยจำแนกได้เป็น 3 ลักษณะ ได้แก่

3.5.1 การวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ ประกอบด้วย

1) ผู้ขับขีรถสามล้อถีบ ประกอบด้วย ข้อมูลทั่วไปทางด้านสังคม สภาพวิถีชีวิต และเศรษฐกิจ ลักษณะที่อยู่อาศัยของผู้ขับขีรถสามล้อถีบ ปัญหาการอยู่อาศัย และข้อเสนอแนะในการแก้ปัญหาที่อยู่อาศัย โดยรวบรวมข้อมูลจากแบบสัมภาษณ์รวม ลงข้อมูลตามแบบฟอร์มการวิเคราะห์เป็นคำถามปลายปิด และทำการวิเคราะห์แสดงผลในเชิงปริมาณ หาค่าร้อยละ (Percentage) จำนวนความถี่ (Frequency) และ Crosstabs ระหว่างตัวแปร 2 ตัวแปรขึ้นไป นอกจากนี้ใช้วิธีการสัมภาษณ์ และจัดบันทึกข้อมูล แสดงผลในเชิงคุณลักษณะ และบรรยาย

2) เจ้าของผู้ประกอบการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย บุคคลและองค์กรที่เกี่ยวข้องกับเรื่องที่อยู่อาศัยของสามล้อ และสรุปปัญหาของสามล้อและโอกาสที่จะทำได้ โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์ และจัดบันทึกข้อมูล แสดงผลในเชิงคุณลักษณะ และการบรรยาย

3.5.2 การวิเคราะห์จากการสังเกต ประกอบด้วย

1) ลักษณะที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับขีรถสามล้อถีบ ได้แก่ การครอบครองที่อยู่อาศัยปัจจุบัน และประเภทที่อยู่อาศัยปัจจุบัน แสดงผลในเชิงคุณลักษณะ และบรรยาย

2) สภาพการอยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับขีรถสามล้อถีบ ได้แก่ สภาพการอยู่อาศัยในครัวเรือน และสภาพกายภาพชุมชนที่อยู่อาศัย โดยใช้แบบ Sketch และ Drawing ภาพถ่าย แผนที่ ผังชุมชน และการจัดบันทึกรายละเอียด แสดงผลในเชิงคุณลักษณะจำแนกตามเกณฑ์สภาพครัวเรือน ได้แก่ สภาพค่อนข้างดี สภาพปานกลาง และสภาพไม่ดี รวมทั้งจำแนกตามเกณฑ์สภาพชุมชนที่อยู่อาศัย ได้แก่ สภาพค่อนข้างดี และสภาพไม่ดี

3) ปัญหาการอยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับขีรถสามล้อถีบ โดยพิจารณาจากปัญหาสภาพการอยู่อาศัยในครัวเรือน และปัญหาสภาพชุมชนที่อยู่อาศัย แสดงผลในเชิงคุณลักษณะ และบรรยาย

4) สาเหตุของปัญหาการอยู่อาศัยของผู้ขับขีรถสามล้อถีบ แสดงผลในเชิงคุณลักษณะ และบรรยาย

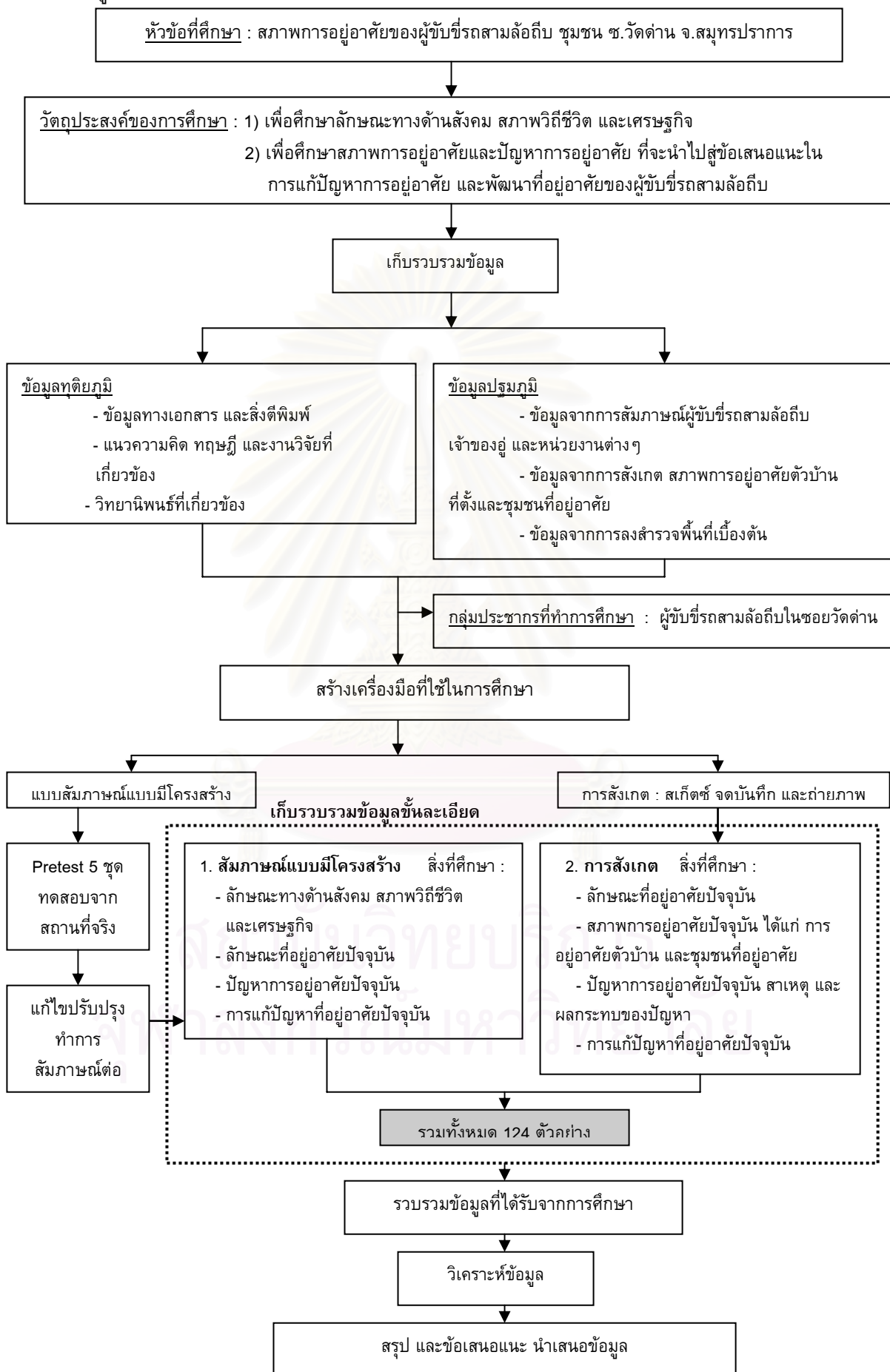
5) ผลกระทบของปัญหาการอยู่อาศัยของผู้ขับขีรถสามล้อถีบ แสดงผลในเชิงคุณลักษณะ และบรรยาย

6) การแก้ปัญหาที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับขีรถสามล้อถีบ โดยรวบรวมข้อมูลจากผู้ขับขีรถสามล้อถีบรวมทั้งผู้ที่ส่วนเกี่ยวข้องนำมาวิเคราะห์ โดยแสดงผลในเชิงคุณลักษณะ และบรรยาย

3.6 สรุปผลการวิจัย และข้อเสนอแนะ

โดยผลการวิเคราะห์ที่ได้ใช้ร่วมกับทฤษฎี แนวคิด และผลการวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แผนภูมิที่ 3.2 แสดงแผนการดำเนินการวิจัย



บทที่ 4

ผลการศึกษาจากการสัมภาษณ์

จากการศึกษาสภาพการอยู่อาศัยของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ ชุมชนซอยวัดด่าน ต.ลำโรงเหนือ จ.สมุทรปราการ ได้ทำการศึกษากลุ่มตัวอย่าง โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์ผู้ขับขี่รถสามล้อถีบรวมทั้งสิ้นจำนวน 124 ตัวอย่าง ประกอบด้วยข้อมูลดังต่อไปนี้

4.1 ลักษณะทางสังคม และสภาพวิถีชีวิต

4.1.1 ลักษณะการครอบครองรถสามล้อถีบ

จากการสำรวจ และทำการศึกษาผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ ในชุมชนซอยวัดด่าน จ.สมุทรปราการ โดยผลจากการสำรวจโดยการสัมภาษณ์ สามารถกำหนดกลุ่มตัวอย่างตามลักษณะการถือครองรถสามล้อถีบ ได้เป็น 2 ประเภท ได้แก่ กลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเอง มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 21 ตัวอย่าง คิดเป็นร้อยละ 16.9 ของกลุ่มตัวอย่าง และกลุ่มผู้เช่ารถถีบ มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 103 ตัวอย่าง คิดเป็นร้อยละ 83.1 ของกลุ่มตัวอย่าง ดังนั้นมีจำนวนรวมทั้งสิ้น 124 ตัวอย่างที่ทำการสัมภาษณ์ทั้งหมด (ตารางที่ 4.1 และภาพที่ 4.1)

ตารางที่ 4.1 ลักษณะของการครอบครองรถสามล้อถีบ

ประเภทรถสามล้อถีบ				รวม	
รถของตนเอง		รถเช่า			
จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
21	16.9	103	83.1	124	100.0



1



2

ภาพที่ 4.1 การครอบครองแบบมีรถเป็นของตนเอง (1) และเช่ารถถีบ (2)

4.1.2 ลักษณะทั่วไปของผู้ขับซึ่รถสามล้อถีบ

1) เพศ

พบว่า กลุ่มตัวอย่างทั้งหมดที่ทำการศึกษาคือเพศชาย เนื่องจากเป็นอาชีพที่ตราครุฑ ใช้แรงงานสูงมาก ทำให้คนส่วนใหญ่ที่ถูกสามล้อมีแต่เพศชายทั้งหมด

2) อายุ

พบว่า ผู้ขับซึ่รถสามล้อถีบส่วนใหญ่มีอายุค่อนข้างมากอยู่ระหว่าง 41-50 ปี คิดเป็นร้อยละ 41.9 ของกลุ่มตัวอย่าง รองลงมาคืออายุอยู่ระหว่าง 51-60 ปี คิดเป็นร้อยละ 29.8 ของกลุ่มตัวอย่าง

เมื่อพิจารณาตามลักษณะของการครอบครองรถสามล้อถีบ พบว่ากลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเองส่วนใหญ่จะมีอายุอยู่ระหว่างในช่วง 51-60 ปี ในขณะที่กลุ่มผู้ที่เช่ารถถีบส่วนใหญ่จะมีอายุที่ต่ำกว่า คืออยู่ในช่วงระหว่าง 41-50 ปี นอกจากนั้นพบว่ากลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเองมีจำนวนถึงร้อยละ 23.8 มีช่วงอายุอยู่ระหว่างในช่วง 61-70 ปี ดังนั้นจะเห็นได้ว่ากลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเองส่วนใหญ่จะมีอายุที่มากกว่ากลุ่มผู้ที่เช่ารถถีบ (ตารางที่ 4.2)

ตารางที่ 4.2 อายุเฉลี่ยในปัจจุบันของผู้ขับซึ่รถสามล้อถีบ

อายุ	ประเภทรถสามล้อถีบ				รวม	
	รถของตนเอง		รถเช่า			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
< 30 ปี	-	-	7	6.8	7	5.6
31-40 ปี	1	4.8	21	20.4	22	17.7
41-50 ปี	7	33.3	45	43.7	52	41.9
51-60 ปี	8	38.1	29	28.2	37	29.8
61-70 ปี	5	23.8	1	1.0	6	4.8
รวม	21	100.0	103	100.0	124	100.0

3) สถานภาพสมรส

พบว่า ผู้ขับซึ่รถสามล้อถีบส่วนใหญ่มีสถานภาพของการสมรสแบบไม่จดทะเบียน คิดเป็นร้อยละ 58.9 ของกลุ่มตัวอย่าง รองลงมาคือสถานภาพของการสมรสแบบจดทะเบียน คิดเป็นร้อยละ 27.4 ของกลุ่มตัวอย่าง

เมื่อพิจารณาตามลักษณะของการครอบครองรถสามล้อถีบ พบว่า กลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเอง ส่วนใหญ่จะมีสถานภาพของการสมรสแบบจดทะเบียน ในขณะที่กลุ่มผู้ที่เช่ารถถีบส่วนใหญ่จะมีสถานภาพของการสมรสแบบไม่จดทะเบียน เป็นที่น่าสังเกตว่ากลุ่มผู้ที่เช่ารถถีบบางส่วนมีสถานภาพของการหย่าร้าง ซึ่งในขณะที่กลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเองไม่มี ดังนั้นจะเห็นได้ว่ากลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเองส่วนใหญ่จะมีสถานภาพของการสมรสแบบจดทะเบียนที่มากกว่ากลุ่มผู้ที่เช่ารถถีบ ในขณะที่พบว่าเป็นบางส่วนของกลุ่มผู้ที่เช่ารถถีบมีปัญหาทางด้านครอบครัวที่เกิดจากการหย่าร้าง (ตารางที่ 4.3)

ตารางที่ 4.3 สถานภาพสมรสปัจจุบันของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ

สถานภาพสมรส	ประเภทรถสามล้อถีบ				รวม	
	รถของตนเอง		รถเช่า			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
สมรสไม่จดทะเบียน	5	23.8	68	66.0	73	58.9
สมรสจดทะเบียน	15	71.4	19	18.4	34	27.4
หย่าร้าง	-	-	10	9.7	10	8.1
โสด	1	4.8	6	5.8	7	5.6
รวม	21	100.0	103	100.0	124	100.0

4) ระดับการศึกษา

พบว่า ผู้ขับขี่รถสามล้อถีบส่วนใหญ่ไม่ได้รับการศึกษาคิดเป็นร้อยละ 79.0 ของกลุ่มตัวอย่าง รองลงมา มีการศึกษาอยู่ในระดับประถมศึกษา คิดเป็นร้อยละ 17.7 ของกลุ่มตัวอย่าง

เมื่อพิจารณาตามลักษณะของการครอบครองรถสามล้อถีบ พบว่ากลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเองส่วนใหญ่ มีการศึกษาในระดับชั้นประถมศึกษา ในขณะที่กลุ่มที่เช่ารถถีบส่วนใหญ่ไม่ได้รับการศึกษา นอกจากนี้พบว่า กลุ่มที่มีรถเป็นของตนเอง ถึงร้อยละ 19.0 ของกลุ่มตัวอย่างมีระดับการศึกษาอยู่ในชั้นมัธยมศึกษา ดังนั้นจะเห็นได้ว่ากลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเองมีการศึกษาในข้อบังคับที่ดีกว่ากลุ่มผู้เช่ารถถีบ (ตารางที่ 4.4)

ตารางที่ 4.4 ระดับการศึกษาของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ

ระดับการศึกษา	ประเภทรถสามล้อถีบ				รวม	
	รถของตนเอง		รถเช่า			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่ได้เรียน	8	38.1	90	87.4	98	79.0
ประถมศึกษา	9	42.9	13	12.6	22	17.7
มัธยมศึกษา	4	19.0	-	-	4	3.2
รวม	21	100.0	103	100.0	124	100.0

5) ภูมิลำเนาเดิม

พบว่า ผู้ขับขี่รถสามล้อถีบส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาเดิมมาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ คิดเป็นร้อยละ 48.4 ของกลุ่มตัวอย่าง รองลงมา มีภูมิลำเนาเดิมมาจากภาคเหนือ คิดเป็นร้อยละ 21.0 ของกลุ่มตัวอย่าง

เมื่อพิจารณาตามลักษณะของการครอบครองรถสามล้อถีบ พบว่ากลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเองส่วนใหญ่ จะมีภูมิลำเนาเดิมพักอาศัยอยู่ในภาคกลาง ในขณะที่กลุ่มผู้เช่ารถถีบส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาเดิมมาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และบางส่วนมาจากภาคเหนือ (ตารางที่ 4.5)

ตารางที่ 4.5 ภูมิสำเนาเดิมของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ

สถานที่เกิดภูมิสำเนาเดิม	ประเภทรถสามล้อถีบ				รวม	
	รถของตนเอง		รถเช่า			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	4	19.0	56	54.4	60	48.4
ภาคเหนือ	2	9.5	24	23.3	26	21.0
ภาคกลาง	13	61.9	10	9.7	23	18.5
ภาคตะวันออก	2	9.5	6	5.8	8	6.5
ภาคตะวันตก	-	-	5	4.9	5	4.0
ภาคใต้	-	-	2	1.9	2	1.6
รวม	21	100.0	103	100.0	124	100.0

4.1.3 ลักษณะการประกอบอาชีพของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ

1) ลักษณะของอาชีพถีบสามล้อ

พบว่า ผู้ขับขี่รถสามล้อถีบส่วนใหญ่ให้เหตุผลว่าในการประกอบอาชีพนี้เป็นอาชีพรอง ซึ่งมาถีบสามล้อในช่วงที่ว่างเว้นจากการทำนา นอกจากนั้นยังเป็นผู้ใช้แรงงาน และทำงานรับจ้างทั่วไป มีจำนวน 93 กลุ่มตัวอย่าง รองลงมาทำเป็นอาชีพหลัก ซึ่งประกอบอาชีพโดยการถีบสามล้ออย่างเดียว มีจำนวน 31 กลุ่มตัวอย่าง

เมื่อพิจารณาตามลักษณะของการครอบครองรถสามล้อถีบ พบว่า ทั้ง 2 กลุ่มส่วนใหญ่ทำเป็นอาชีพรอง (ตารางที่ 4.6)

ตารางที่ 4.6 ลักษณะของอาชีพถีบสามล้อ

ลักษณะของอาชีพถีบสามล้อ	ประเภทรถสามล้อถีบ		รวม (จำนวน)
	รถของตนเอง (จำนวน)	รถเช่า (จำนวน)	
อาชีพหลัก	6	25	31
อาชีพรอง	15	78	93
รวม	21	103	124

2) สาเหตุที่ประกอบอาชีพขับขี่รถสามล้อถีบ

- ผู้ประกอบอาชีพหลัก ส่วนใหญ่ให้เหตุผลที่ประกอบอาชีพขับขี่รถสามล้อถีบ เพราะเป็นอาชีพที่ไม่มีนายจ้าง ทำตอนไหนก็ได้ มีความอิสระ รองลงมาให้เหตุผลว่าเป็นช่วงนอกฤดูกาลในการทำนา จึงมาถีบสามล้อในชอยวัดด่าน

เมื่อพิจารณาตามลักษณะของการครอบครองรถสามล้อถีบ พบว่าทั้ง 2 กลุ่ม ส่วนใหญ่ให้เหตุผลว่าเป็นอาชีพอิสระ ทำตอนไหนก็ได้ เหมือนกัน (ตารางที่ 4.7)

ตารางที่ 4.7 สาเหตุที่ประกอบอาชีพขับขี่รถสามล้อถีบของผู้ประกอบอาชีพหลัก

สาเหตุที่ประกอบอาชีพ	ประเภทรถสามล้อถีบ		Total (จำนวน)
	รถของตนเอง (จำนวน)	รถเช่า (จำนวน)	
เป็นอาชีพอิสระ	4	10	14
เป็นช่วงนอกฤดูกาลทำนา	-	6	6
เป็นรายได้เสริม	1	3	4
ไม่มีอาชีพอื่นที่ดีกว่านี้	-	3	3
ไม่มีทุนทำนาที่ดินทำกิน	-	2	2
ต้องการเปลี่ยนอาชีพ	1	1	2
รวม	6	25	31

- ผู้ประกอบอาชีพรอง ส่วนใหญ่ให้เหตุผลที่ประกอบอาชีพขับขี่รถสามล้อถีบ เนื่องจากเป็นช่วงนอกฤดูกาลทำนา ไม่มีที่ดินทำกิน จึงมาถีบสามล้อ เพื่อเป็นรายได้เสริม (ตารางที่ 4.8)

ตารางที่ 4.8 สาเหตุที่ประกอบอาชีพขับขี่รถสามล้อถีบของผู้ประกอบอาชีพรอง

สาเหตุที่ประกอบอาชีพ	ประเภทรถสามล้อถีบ		Total (จำนวน)
	รถของตนเอง (จำนวน)	รถเช่า (จำนวน)	
เป็นช่วงนอกฤดูกาลทำนา	1	25	26
ไม่มีทุนทำนาที่ดินทำกิน	1	25	26
เป็นอาชีพอิสระ	4	16	20
เป็นรายได้เสริม	9	9	18
ไม่มีอาชีพอื่นที่ดีกว่านี้	-	2	2
ต้องการเปลี่ยนอาชีพ	-	1	1
รวม	15	78	93

3) สถานภาพทางด้านอาชีพ

3.1) จำนวนวันที่ขับขี่ต่อเดือน

- ผู้ประกอบอาชีพหลัก ส่วนใหญ่ถีบสามล้อหารายได้เพียงอาชีพเดียว ทำให้มีจำนวนวันที่ขับขี่ต่อเดือนค่อนข้างสูงเฉลี่ยอยู่ในช่วงระหว่าง 18-25 วัน รองลงมาอยู่ในช่วงระหว่าง 11-17 วัน

เมื่อพิจารณาตามลักษณะของการครอบครองรถสามล้อถีบ พบว่าส่วนใหญ่ผู้ที่เช่ารถถีบมีจำนวนวันที่ขับขี่ต่อเดือนค่อนข้างสูงเฉลี่ย 18-25 วัน/เดือน เนื่องจากทำเป็นอาชีพเดียว และมีภาระต้องเสียค่าเช่ารถซึ่งรวมกับค่าที่พักอาศัยด้วยในปัจจุบันที่ต้องจ่ายให้กับเจ้าของรถเป็นรายวัน ในขณะที่ผู้ที่มีรถเป็นของตนเองเฉลี่ยจำนวนวันที่ประกอบอาชีพน้อยกว่าเฉลี่ย 11-17 วัน/เดือน เนื่องจากไม่มีค่าใช้จ่ายส่วนนี้ (ตารางที่ 4.9)

ตารางที่ 4.9 จำนวนวันที่ขับขี่ต่อเดือนของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบที่ทำเป็นอาชีพหลัก

จำนวนวันที่ขับขี่/เดือน	ประเภทรถสามล้อถีบ		Total (จำนวน)
	รถของตนเอง (จำนวน)	รถเช่า (จำนวน)	
< 10 วัน	1	-	1
11-17 วัน	4	7	11
18-25 วัน	1	14	15
26-31 วัน	-	4	4
รวม	6	25	31

• ผู้ประกอบอาชีพพรอง ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพขับขี่/เดือน มีจำนวนวันที่น้อยกว่า ผู้ที่ประกอบอาชีพหลัก เฉลี่ย 11-17 วัน/เดือน เนื่องจาก การประกอบอาชีพขับขี่รถสามล้อถีบเป็นอาชีพที่ใช้แรงงานสูงมาก มีรายได้ที่ค่อนข้างน้อย ไม่พอกิน ทำให้ไม่ได้ถีบสามล้อเพียงอาชีพเดียว และไม่ได้ทำทุกวัน แต่มีอาชีพเสริมซึ่งทำในช่วงที่ไม่ได้ไปถีบสามล้อ เช่น เป็นผู้แรงงาน และทำงานรับจ้างทั่วไป เป็นต้น

เมื่อพิจารณาตามลักษณะการครอบครองรถสามล้อถีบ พบว่า ทั้ง 2 กลุ่ม ส่วนใหญ่มีจำนวนวันที่ขับขี่/เดือนค่อนข้างน้อยเฉลี่ย 11-17 วัน/เดือนเหมือนกัน (ตารางที่ 4.10)

ตารางที่ 4.10 จำนวนวันที่ขับขี่ต่อเดือนของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบที่ทำเป็นอาชีพพรอง

จำนวนวันที่ขับขี่/เดือน	ประเภทรถสามล้อถีบ		Total (จำนวน)
	รถของตนเอง (จำนวน)	รถเช่า (จำนวน)	
< 10 วัน	-	2	2
11-17 วัน	12	41	53
18-25 วัน	3	34	37
26-31 วัน	-	1	1
รวม	15	78	93

3.2) ระยะเวลา และช่วงเวลาในการประกอบอาชีพ

• ผู้ประกอบอาชีพหลัก ส่วนใหญ่มีช่วงระยะเวลาในการประกอบอาชีพที่ค่อนข้างสูง เฉลี่ย 11-12 ชั่วโมง/วัน เนื่องจากมีอาชีพที่ทำ คือ ถีบสามล้อเป็นอาชีพหลักของครอบครัวเพียงอาชีพเดียว ไม่มีอาชีพอื่นที่เป็นรายได้เสริม

เมื่อพิจารณาตามลักษณะการครอบครองรถสามล้อถีบ พบว่า กลุ่มที่มีรถเป็นของตนเองส่วนใหญ่ไม่ค่อยไปประกอบอาชีพถีบสามล้อ ทำให้มีช่วงระยะเวลาในการประกอบอาชีพที่ค่อนข้างน้อย เฉลี่ย 6-8 ชั่วโมง/วัน ในขณะที่ผู้ที่เช่ารถถีบมีระยะเวลาในการประกอบอาชีพ/วันที่มากกว่า เฉลี่ย 11-12 ชั่วโมง/วัน เนื่องจากทำเป็นอาชีพหลักเพียงอาชีพเดียว (ตารางที่ 4.11)

ตารางที่ 4.11 ระยะเวลาในการขับขี่ต่อวันของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบที่ประกอบอาชีพหลัก

ระยะเวลาในการขับขี่/วัน	ประเภทรถสามล้อถีบ		Total (จำนวน)
	รถของตนเอง (จำนวน)	รถเช่า (จำนวน)	
< 5 ชั่วโมง	1	-	1
6-8 ชั่วโมง	3	1	4
9-10 ชั่วโมง	2	5	7
11-12 ชั่วโมง	-	11	11
> 12 ชั่วโมง	-	8	8
รวม	6	25.0	31.0

● ผู้ประกอบอาชีพรอง ส่วนใหญ่มีช่วงระยะเวลาในการขับขี่ต่อวันที่ค่อนข้างสูง เฉลี่ย 11-12 ชั่วโมง เนื่องจากมาถีบสามล้อชั่วคราวในท้องที่ ในช่วงที่ว่างเว้นจากการทำนา และไม่มีอาชีพอื่นให้ทำ นอกจากถีบสามล้อ เพื่อหารายได้เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายรายวัน และชำระหนี้สินจากที่ดินทำกิน จึงทำงานมากกว่าคนปกติ รองลงมาอยู่ในช่วงระยะเวลาระหว่าง 9-10 ชั่วโมง

เมื่อพิจารณาตามลักษณะของการครอบครองรถสามล้อถีบ พบว่า กลุ่มที่เช่ารถถีบ ส่วนใหญ่มีช่วงระยะเวลาในการขับขี่แต่ละวันค่อนข้างสูง เฉลี่ย 11-12 ชั่วโมง ในขณะที่กลุ่มที่มีรถเป็นของตนเองมีช่วงระยะเวลาในการขับขี่ต่อวันที่น้อยกว่า เฉลี่ยเพียง 6-8 ชั่วโมง (ตารางที่ 4.12)

ตารางที่ 4.12 ระยะเวลาในการขับขี่ต่อวันของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบที่ประกอบอาชีพรอง

ระยะเวลาในการขับขี่/วัน	ประเภทรถสามล้อถีบ		Total (จำนวน)
	รถของตนเอง (จำนวน)	รถเช่า (จำนวน)	
6-8 ชั่วโมง	7	3	10
9-10 ชั่วโมง	6	16	22
11-12 ชั่วโมง	2	40	42
> 12 ชั่วโมง	-	19	19
รวม	15	78	93

ในขณะที่ผู้ที่ทำเป็นอาชีพหลัก ส่วนใหญ่มีช่วงระยะเวลาในการทำงานร่วมตลอดทั้งวัน ทำในช่วงเช้า และกลางคืน ในขณะที่ช่วงระยะเวลากลางวันจะอาศัยพักผ่อนในที่พักอาศัย เนื่องจากถีบสามล้อเป็นรายได้หลักของตนเองเพียงอาชีพเดียว

เมื่อพิจารณาตามลักษณะการครอบครองรถสามล้อถีบ พบว่า กลุ่มผู้ที่เช่ารถถีบมีช่วงระยะเวลาในการทำงานที่มากกว่า คือ ทำทั้งวันทั้งคืน ในขณะที่กลุ่มที่มีรถเป็นของตนเอง ถีบสามล้อเพียงช่วงเช้า จนถึงช่วงเวลากลางวันเท่านั้น (ตารางที่ 4.13 และภาพที่ 4.2)

ตารางที่ 4.13 ช่วงเวลาในการทำงานของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบที่ทำเป็นอาชีพหลัก

ช่วงเวลาในการทำงาน	ประเภทรถสามล้อถีบ		Total (จำนวน)
	รถของตนเอง (จำนวน)	รถเช่า (จำนวน)	
ทำเฉพาะช่วงเช้า	1	-	1
ทำเฉพาะช่วงเช้าจนถึงกลางวัน	3	3	6
ทำเฉพาะช่วงเช้าและกลางคืน	1	8	9
ทำเฉพาะช่วงกลางวันจนถึงกลางคืน	-	1	1
ทำทั้งวันทั้งคืน	-	9	9
ไม่มีแบบแผนที่แน่นอน	1	4	5
รวม	6	25	31

ส่วนผู้ที่ทำเป็นอาชีพรอง ส่วนใหญ่มีช่วงเวลาในการทำงานเกือบตลอดทั้งวัน คือทำเฉพาะช่วงเช้าและกลางคืน ในขณะที่ช่วงเวลากลางวันจะพักผ่อนในที่พักอาศัย ในขณะที่รองลงมา มีความอิสระ ไม่มีแบบแผนที่แน่นอน เนื่องจากต้องทำอาชีพอื่นพร้อมกับถีบสามล้อ เช่นเป็นผู้ใช้แรงงาน และทำงานรับจ้างทั่วไป เป็นต้น

เมื่อพิจารณาตามลักษณะการครอบครองรถสามล้อถีบ พบว่า ส่วนใหญ่กลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเอง ทำเฉพาะช่วงเช้าจนถึงกลางวัน ซึ่งมีช่วงระยะเวลาที่เหลือจะทำงานรับจ้างทั่วไป เป็นการหารายได้เสริม ในขณะที่ทำเพียงช่วงเช้าและกลางคืน ในขณะที่ช่วงกลางคืนจะพักผ่อนในที่พักอาศัย (ตารางที่ 4.14 และภาพที่ 4.2)

ตารางที่ 4.14 ช่วงเวลาในการทำงานของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบที่ทำเป็นอาชีพรอง

ช่วงเวลาในการทำงาน	ประเภทรถสามล้อถีบ		Total (จำนวน)
	รถของตนเอง (จำนวน)	รถเช่า (จำนวน)	
ทำเฉพาะช่วงเช้า	2	1	3
ทำเฉพาะช่วงเช้าจนถึงกลางวัน	8	6	14
ทำเฉพาะช่วงเช้าและกลางคืน	1	31	32
ทำเฉพาะช่วงกลางวันจนถึงกลางคืน	-	3	3
ทำทั้งวันทั้งคืน	-	15	15
ไม่มีแบบแผนที่แน่นอน	4	22	26
รวม	15	78	93



ภาพที่ 4.2 ช่วงเวลาในการทำงานในช่วงเช้า (1) และกลางวัน (2)

4.2 ลักษณะทางด้านเศรษฐกิจ

4.2.1 ระดับรายได้

1) รายได้ครัวเรือนต่อเดือน

• ผู้ประกอบอาชีพหลัก ส่วนใหญ่มีรายได้ เฉลี่ยอยู่ระหว่าง 3,001-4,500 บาท/เดือน คิดเป็นร้อยละ 38.7 ของกลุ่มตัวอย่าง

เมื่อพิจารณาตามลักษณะการครอบครองรถสามล้อถีบ พบว่า กลุ่มที่มีรถเป็นของตนเองมีรายได้ที่ค่อนข้างสูงอยู่ระหว่าง 5,501-7,000 บาท/เดือน เนื่องจากมีรายได้จากการสนับสนุนจากครอบครัว ในขณะที่กลุ่มผู้ที่เช่ารถถีบ มีรายได้เฉลี่ย 4,501-5,500 บาท/เดือน ซึ่งเป็นรายได้จากการถีบสามล้ออย่างเดียว (ตารางที่ 4.15)

ตารางที่ 4.15 รายได้ครัวเรือนต่อเดือนของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบที่ทำเป็นอาชีพหลัก

รายได้ครัวเรือน/เดือน	ประเภทรถสามล้อถีบ				Total	
	รถของตนเอง		รถเช่า			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
< 1,000 บาท	-	-	1	4.0	1	3.2
3,001-4,500 บาท	-	-	12	48.0	12	38.7
4,501-5,500 บาท	1	16.7	8	32.0	9	29.0
5,501-7,000 บาท	4	66.7	4	16.0	8	25.8
7,001-10,000 บาท	1	16.7	-	-	1	3.2
รวม	6	100.0	25	100.0	31	100.0

- ผู้ประกอบอาชีพพรอง ส่วนใหญ่มีรายได้ครัวเรือนต่อเดือนค่อนข้างสูงอยู่ระหว่าง 3,001-4,500 บาท/เดือน คิดเป็นร้อยละ 44.0 ของกลุ่มตัวอย่าง รองลงมา มีรายได้อยู่ระหว่าง 4,501-5,500 บาท/เดือน คิดเป็นร้อยละ 33.3 ของกลุ่มตัวอย่าง

เมื่อพิจารณาตามลักษณะการครอบครองรถสามล้อถีบ พบว่า กลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเอง มีรายได้ที่ค่อนข้างสูง เฉลี่ย 5,501-7,000 บาท/เดือน เนื่องจากมีการสนับสนุนรายได้จากครอบครัว มากกว่า กลุ่มที่เช่ารถถีบซึ่งมีรายได้ครัวเรือน/เดือน เฉลี่ยเพียง 4,501-5,500 บาท/เดือน (ตารางที่ 4.16)

ตารางที่ 4.16 รายได้ครัวเรือนต่อเดือนของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบที่ทำเป็นอาชีพพรอง

รายได้ครัวเรือน/เดือน	ประเภทรถสามล้อถีบ				Total	
	รถของตนเอง		รถเช่า		จำนวน	ร้อยละ
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
< 1,000 บาท	-	-	2	2.6	2	2.2
3,001-4,500 บาท	1	6.7	40	51.3	41	44.0
4,501-5,500 บาท	2	13.3	29	37.2	31	33.3
5,501-7,000 บาท	7	46.7	7	9.0	14	15.1
7,001-10,000 บาท	5	33.3	-	-	5	5.4
รวม	15	100.0	78	100.0	93	100.0

4.2.2 ระดับรายจ่าย

1) รายจ่ายครัวเรือนต่อเดือน

- ผู้ประกอบอาชีพหลัก ส่วนใหญ่มีรายจ่ายครัวเรือนต่อเดือนค่อนข้างมาก อยู่ระหว่าง 3,501-5,000 บาท/เดือน เนื่องจากส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่ายส่วนตัว และค่าใช้จ่ายที่พักอาศัย ทำให้ไม่เหลือเก็บออม

เมื่อพิจารณาตามลักษณะการครอบครองรถสามล้อถีบ พบว่า กลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเอง ส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับครอบครัว เฉลี่ย 3,501-5,000 บาท/เดือน ซึ่งมีค่าใช้จ่ายที่สูงกว่า กลุ่มผู้ที่เช่ารถถีบ ซึ่งมีรายจ่าย เฉลี่ยเพียง 1,501-3,500 บาท/เดือน ซึ่งมีรายจ่ายเฉพาะค่าใช้จ่ายส่วนตัว และค่าเช่ารถ (ตารางที่ 4.17)

ตารางที่ 4.17 รายจ่ายครัวเรือนต่อเดือนของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบที่ประกอบอาชีพหลัก

รายจ่ายครัวเรือน/เดือน	ประเภทรถสามล้อถีบ				Total	
	รถของตนเอง		รถเช่า		จำนวน	ร้อยละ
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
1,501-3,500 บาท	-	-	13	52.0	13	41.9
3,501-5,000 บาท	6	100.0	11	44.0	17	54.8
5,001-6,500 บาท	-	-	1	4.0	1	3.2
รวม	6	100.0	25	100.0	31	100.0

- ผู้ประกอบอาชีพพรอง ส่วนใหญ่มีรายจ่ายครัวเรือน/เดือนที่ค่อนข้างน้อย เฉลี่ย 1,501-3,500 บาท/เดือน เนื่องจากเป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับ ค่าใช้จ่ายส่วนตัว และค่าเช่ารถถีบเพียงอย่างเดียว ไม่มีรายจ่ายจากครอบครัว

เมื่อพิจารณาตามลักษณะการครอบครองรถสามล้อถีบ พบว่า กลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเอง มีรายจ่ายที่ค่อนข้างมากเฉลี่ย 3,501-5,000 บาท/เดือน ซึ่งมากกว่า กลุ่มที่เช่ารถถีบซึ่งมีรายจ่ายครัวเรือน/เดือนที่น้อยกว่า เฉลี่ยเพียง 1,501-3,500 บาท/เดือน (ตารางที่ 4.18)

ตารางที่ 4.18 รายจ่ายครัวเรือนต่อเดือนของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบที่ประกอบอาชีพพรอง

รายจ่ายครัวเรือน/เดือน	ประเภทรถสามล้อถีบ				Total	
	รถของตนเอง		รถเช่า			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
501-1,500 บาท	-	-	3	3.8	3	3.2
1,501-3,500 บาท	4	26.7	54	69.2	58	62.4
3,501-5,000 บาท	7	46.7	20	25.6	27	29.0
5,001-6,500 บาท	4	26.7	1	1.3	5	5.4
รวม	15	100.0	78	100.0	93	100.0

4.2.3 เงินออม

1) การเก็บเงินออม

พบว่า ผู้ขับขี่รถสามล้อถีบส่วนใหญ่มีเงินเก็บออม คิดเป็นร้อยละ 90.3 ของกลุ่มตัวอย่าง รองลงมาไม่มีเงินเก็บออม คิดเป็นร้อยละ 9.7 ของกลุ่มตัวอย่าง

เมื่อพิจารณาตามลักษณะของการครอบครองรถสามล้อถีบพบว่า ทั้ง 2 กลุ่มส่วนใหญ่มีเงินเก็บออม นอกจากนั้นพบว่า กลุ่มผู้ที่เช่ารถถีบถึงร้อยละ 11.7 ของกลุ่มตัวอย่างไม่มีเงินเก็บออม ดังนั้นจะเห็นได้ว่ากลุ่มผู้เช่ารถถีบมีบางรายที่ไม่มีเงินเก็บออม (ตารางที่ 4.19)

ตารางที่ 4.19 การเก็บเงินออม

การเก็บเงินออม	ประเภทรถสามล้อถีบ				รวม	
	รถของตนเอง		รถเช่า			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่มี	-	-	12	11.7	12	9.7
มี	21	100.0	91	88.3	112	90.3
รวม	21	100.0	103	100.0	124	100.0

2) จำนวนเงินออม

พบว่า ผู้ขับขี่รถสามล้อถีบส่วนใหญ่มีจำนวนเงินออมต่อเดือนที่น้อยมากอยู่ระหว่าง 100-500 บาท คิดเป็นร้อยละ 49.2 ของกลุ่มตัวอย่าง รองลงมา มีจำนวนเงินออมต่อเดือนอยู่ระหว่าง 500-1,500 บาท คิดเป็นร้อยละ 32.3 ของกลุ่มตัวอย่าง

เมื่อพิจารณาตามลักษณะของการครอบครองรถสามล้อถีบ พบว่ากลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเองส่วนใหญ่มีจำนวนเงินออมต่อเดือนอยู่ระหว่าง 500-1,500 บาท ในขณะที่ส่วนใหญ่กลุ่มผู้เช่ารถถีบมีจำนวนเงินออมต่อเดือนอยู่ระหว่าง 101-500 บาท นอกจากนั้นกลุ่มผู้เช่ารถถีบถึงร้อยละ 9.7 ของกลุ่มตัวอย่าง มีจำนวนเงินอมน้อยกว่า 100 บาท ดังนั้นจะเห็นได้ว่ากลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเองมีจำนวนเงินออมต่อเดือนที่สูงกว่ากลุ่มผู้เช่ารถถีบ (ตารางที่ 4.20)

ตารางที่ 4.20 จำนวนเงินออม

จำนวนเงินออม	ประเภทรถสามล้อถีบ				รวม	
	รถของตนเอง		รถเช่า			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
< 100 บาท	-	-	10	9.7	10	8.1
101-500 บาท	4	19.0	57	55.3	61	49.2
501-1,500 บาท	16	76.2	24	23.3	40	32.3
1,501-2,500 บาท	1	4.8	-	-	1	0.8
ไม่เหลือให้เก็บออม	-	-	12	11.7	12	9.7
รวม	21	100.0	103	100.0	124	100.0

4.2.4 หนี้สิน

1) การมีหนี้สิน

พบว่า ผู้ขับขี่รถสามล้อถีบส่วนใหญ่ไม่มีหนี้สิน ซึ่งเมื่อพิจารณาตามลักษณะของการครอบครองรถสามล้อถีบพบว่า กลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเองส่วนใหญ่ไม่มีหนี้สิน ในขณะที่กลุ่มผู้เช่ารถถีบส่วนใหญ่มีจำนวนหนี้สินที่ใกล้เคียงกัน ดังนั้นจะเห็นได้ว่ากลุ่มผู้เช่ารถถีบยังคงมีหนี้สินที่มากกว่ากลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเอง (ตารางที่ 4.21)

ตารางที่ 4.21 หนี้สิน

หนี้สิน	ประเภทรถสามล้อถีบ		รวม (จำนวน)
	รถของตนเอง (จำนวน)	รถเช่า (จำนวน)	
ไม่มี	16	51	67
มี	5	52	57
รวม	21	103	124

2) จำนวนหนี้สิน

พบว่า ผู้ขับขี่สามล้อถีบส่วนใหญ่มีจำนวนหนี้สินสูงมากอยู่ระหว่าง 10,001-30,000 บาท รองลงมา มีจำนวนหนี้สินอยู่ระหว่าง 1,001-5,000 บาท

เมื่อพิจารณาตามลักษณะของการครอบครองรถสามล้อถีบพบว่า กลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเองส่วนใหญ่ มีจำนวนหนี้สินอยู่ระหว่าง 1,001-5,000 บาท ในขณะที่กลุ่มผู้ที่เช่ารถถีบมีจำนวนหนี้สินอยู่ระหว่าง 10,001-30,000 บาท ดังนั้นจะเห็นได้ว่ากลุ่มผู้ที่เช่ารถถีบมีจำนวนหนี้สินที่มากกว่ากลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเอง (ตารางที่ 4.22)

ตารางที่ 4.22 จำนวนหนี้สิน

จำนวนหนี้สิน	ประเภทรถสามล้อถีบ		รวม (จำนวน)
	รถของตนเอง (จำนวน)	รถเช่า (จำนวน)	
1,001-5,000 บาท	3	12	15
5,001-10,000 บาท	2	9	11
10,001-30,000 บาท	-	28	28
30,001-50,000 บาท	-	3	3

3) ลักษณะของหนี้สิน

พบว่า ผู้ขับขี่รถสามล้อถีบส่วนใหญ่มีลักษณะของหนี้สินที่สูงมากเกี่ยวกับค่าทუნำนาจากภูมิลำเนาเดิม

เมื่อพิจารณาตามลักษณะของการครอบครองรถสามล้อถีบ พบว่ากลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเองส่วนใหญ่ มีหนี้สินเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายทางด้านที่อยู่อาศัย และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเสียงโซคจำนวนที่เท่ากัน ในขณะที่กลุ่มผู้ที่เช่ารถถีบส่วนใหญ่มีหนี้สินเกี่ยวกับค่าทუნำนาจากภูมิลำเนาเดิม (ตารางที่ 4.23)

ตารางที่ 4.23 ลักษณะของหนี้สิน

ลักษณะของหนี้สิน	ประเภทรถสามล้อถีบ		รวม (จำนวน)
	รถของตนเอง (จำนวน)	รถเช่า (จำนวน)	
ค่าทუნำนา	-	28	28
ค่าใช้จ่ายทางด้านที่อยู่อาศัย	2	13	15
ค่าใช้จ่ายประจำวัน	1	6	7
ค่าใช้จ่ายเสียงโซค/หวย	2	3	5
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ดทางบ้าน	-	2	2
ภูมิลำเนาเดิม	-	2	2

4.2.5 การกู้ยืม

1) แหล่งเงินในการกู้ยืม

พบว่า ผู้ขับขี่รถสามล้อถีบส่วนใหญ่มีการกู้ยืมเงินจากหลายแห่ง ซึ่งส่วนใหญ่กู้ยืมจากสหกรณ์ออมทรัพย์ ซึ่งให้กู้ได้ง่ายกว่า เป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับทุนทำนา รองลงมาจากกองทุนหมู่บ้าน และเจ้าของผู้ประกอบการ

เมื่อพิจารณาตามลักษณะการครอบครองรถสามล้อถีบ พบว่า กลุ่มที่เช่ารถถีบกู้ยืมจากสหกรณ์ออมทรัพย์เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับทุนทำนา ในขณะที่กลุ่มที่มีรถเป็นของตนเองส่วนใหญ่มีภาระเกี่ยวกับหนี้สินน้อย จึงกู้ยืมเงินจากหลายสถานที่ (ตารางที่ 4.24)

ตารางที่ 4.24 แหล่งเงินในการกู้ยืม

แหล่งในการกู้ยืมเงิน	ประเภทรถสามล้อถีบ		รวม (จำนวน)
	รถของตนเอง (จำนวน)	รถเช่า (จำนวน)	
สหกรณ์ออมทรัพย์	-	25	25
กองทุนหมู่บ้าน	-	9	9
เจ้าของผู้ประกอบการ	-	9	9
นายทุนเงินกู้	2	5	7
พ่อแม่/ญาติพี่น้อง	2	1	3
เพื่อนบ้าน	1	2	3
เพื่อนร่วมอาชีพ	-	1	1

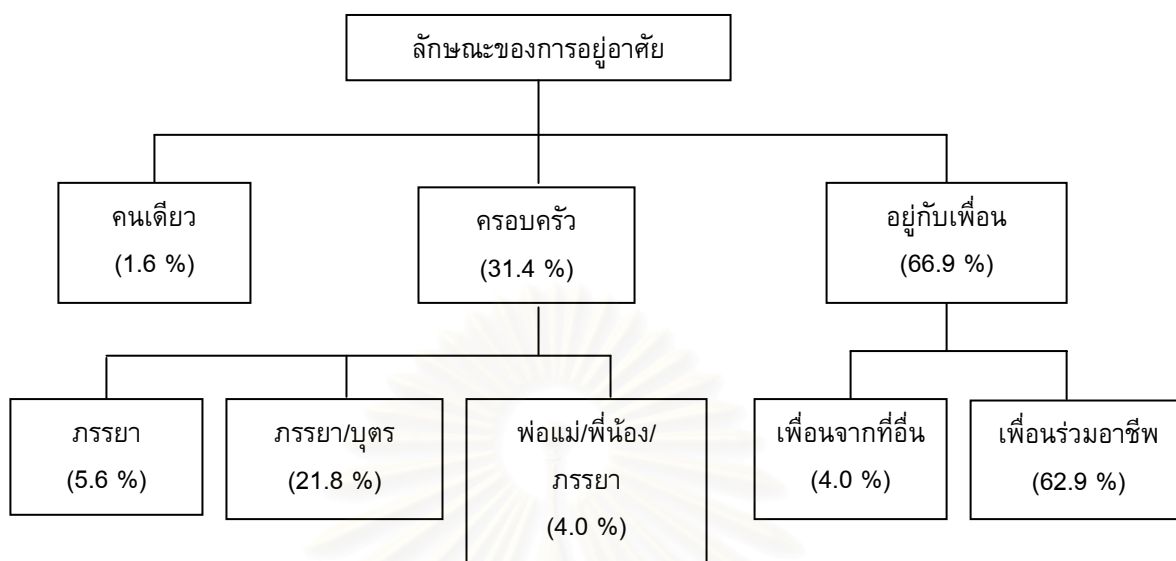
4.3 ลักษณะที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ

4.3.1 การพักอาศัยในปัจจุบัน

เนื่องมาจากส่วนใหญ่ผู้ขับขี่สามล้อถีบมาจากต่างจังหวัด ทำให้ลักษณะของความสัมพันธ์ในการพักอาศัยในท้องที่ปัจจุบันมีความแตกต่างกัน ซึ่งลักษณะการอยู่อาศัยจำแนกได้ 3 ลักษณะตามแผนภูมิที่ 4.2 คือ

- การพักอาศัยอยู่คนเดียวตามลำพัง
- การพักอาศัยอยู่กับครอบครัว ได้แก่ ภรรยา/บุตร และพ่อแม่/พี่น้อง/ภรรยา
- การพักอาศัยอยู่กับเพื่อน ได้แก่ เพื่อนจากที่อื่น และเพื่อนร่วมอาชีพขับขี่รถสามล้อถีบ

แผนภูมิที่ 4.1 ลักษณะของการพักอาศัยของผู้ขับขีรถสามล้อถีบ



ลักษณะของการพักอาศัยของผู้ขับขีรถสามล้อถีบในปัจจุบัน พบว่า ผู้ขับขีรถสามล้อถีบส่วนใหญ่มีความสัมพันธ์โดยพักอาศัยอยู่กับเจ้าของผู้ประกอบการ และเพื่อนร่วมอาชีพ คิดเป็นร้อยละ 62.9 ของกลุ่มตัวอย่าง รองลงมา มีความสัมพันธ์โดยมีการพักอาศัยอยู่กับภรรยา และบุตร คิดเป็นร้อยละ 21.8 ของกลุ่มตัวอย่าง

เมื่อพิจารณาตามลักษณะของการครอบครองรถสามล้อถีบพบว่า กลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเองส่วนใหญ่มีความสัมพันธ์โดยพักอาศัยอยู่กับภรรยา และบุตร มีจำนวนผู้พักอาศัย เฉลี่ย 4-7 คน/ครัวเรือน ในขณะที่กลุ่มผู้ที่เช่ารถถีบมีความสัมพันธ์โดยพักอาศัยอยู่กับเจ้าของผู้ประกอบการ และเพื่อนร่วมอาชีพ มีจำนวนผู้พักอาศัย เฉลี่ย 11-38 คน/ครัวเรือน ดังนั้นจะเห็นได้ว่ากลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเอง มีความสัมพันธ์กันโดยการพักอาศัยอยู่กับครอบครัวมากกว่ากลุ่มผู้ที่เช่ารถถีบ ซึ่งส่วนใหญ่จะอยู่คนเดียวพักอาศัยร่วมกับเพื่อนร่วมอาชีพสามล้อด้วยกัน ซึ่งไม่ได้พักอาศัยกับครอบครัว (ตารางที่ 4.25 และภาพที่ 4.3)

ตารางที่ 4.25 สมาชิกที่พักอาศัยร่วมกับผู้ขับขีรถสามล้อถีบในการอยู่อาศัยปัจจุบัน

ลักษณะของการอยู่อาศัยในปัจจุบัน	ประเภทรถสามล้อถีบ				รวม	
	รถของตนเอง		รถเช่า			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. อยู่กับเพื่อน						
- อยู่กับเพื่อนร่วมอาชีพ	-	-	78	75.7	78	62.9
- อยู่กับเพื่อนที่อื่น	-	-	5	4.9	5	4.0
2. อยู่กับครอบครัว						
- อยู่กับภรรยา และบุตร	14	66.7	13	12.6	27	21.8
- อยู่กับภรรยา	1	4.8	6	5.8	7	5.6
- อยู่กับพ่อแม่-พี่น้อง-ภรรยา	5	23.8	-	-	5	4.0
3. อยู่คนเดียว	1	4.8	1	1.0	2	1.6
รวม	21	100.0	103	100.0	124	100.0



ภาพที่ 4.3 ลักษณะของการพักอาศัย อยู่แบบครอบครัว (1) และอยู่กับเพื่อนสามล้อ (2)

4.3.2 การครอบครองที่อยู่อาศัยปัจจุบัน

พบว่า ผู้ขับเขี้ยวรถสามล้อถีบส่วนใหญ่จะเช่าที่อยู่อาศัยจากผู้ประกอบการคิดเป็นร้อยละ 45.1 ของกลุ่มตัวอย่าง เนื่องจากค่าเช่ารถถีบบวกรวมค่าที่อยู่อาศัยไปด้วย ซึ่งสามล้อมีรายได้น้อยกว่าการถีบสามล้ออยู่แล้ว ทำให้ไม่ต้องเช่าที่อยู่อาศัยที่อื่นซึ่งเป็นภาระเพิ่ม รองลงมาจะเช่าที่อยู่อาศัยจากเอกชน คิดเป็นร้อยละ 22.6 ของกลุ่มตัวอย่าง

เมื่อพิจารณาตามลักษณะของการครอบครองรถสามล้อถีบพบว่า กลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเองส่วนใหญ่เช่าที่อยู่อาศัยจากเอกชน ในขณะที่กลุ่มผู้เช่ารถถีบส่วนใหญ่จะเช่าที่อยู่อาศัยจากผู้ประกอบการ นอกจากนี้พบว่า กลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเองคิดเป็นร้อยละ 38.1 เป็นเจ้าของที่อยู่อาศัยเอง ในขณะที่กลุ่มผู้เช่ารถถีบไม่มีผู้ใดที่สามารถเป็นเจ้าของที่อยู่อาศัยเองเลย (ตารางที่ 4.26)

ตารางที่ 4.26 การครอบครองที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับเขี้ยวรถสามล้อถีบ

การครอบครองที่อยู่อาศัยปัจจุบัน	ประเภทรถสามล้อถีบ				รวม	
	รถของตนเอง		รถเช่า			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เช่าจากผู้ประกอบการ	-	-	56	54.3	56	45.1
เช่าจากเอกชน	13	61.9	15	14.6	28	22.6
พักอาศัยไม่เป็นหลักแหล่ง	-	-	21	20.3	21	17.0
อยู่ฟรีกับผู้ประกอบการ	-	-	11	10.7	11	8.8
เป็นเจ้าของบ้านเอง	8	38.1	-	-	8	6.5
รวม	21	100.0	103	100.0	124	100.0

เกี่ยวกับรูปแบบของการเช่าที่อยู่อาศัยโดยเฉพาะผู้ที่เช่าที่อยู่อาศัยเท่านั้นพบว่า ส่วนใหญ่จะเช่าที่อยู่อาศัยกับเจ้าของอยู่ คิดเป็นร้อยละ 53.3 ของกลุ่มตัวอย่าง รองลงมาเช่าพักห้องว่าง คิดเป็นร้อยละ 16.1 ของกลุ่มตัวอย่าง

เมื่อพิจารณาตามลักษณะของการครอบครองรถสามล้อถีบพบว่า กลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเองส่วนใหญ่เช่าพักห้องว่าง ในขณะที่กลุ่มผู้ที่เช่ารถถีบส่วนใหญ่เช่าพักอาศัยกับเจ้าของผู้ประกอบการ (ตารางที่ 4.27)

ตารางที่ 4.27 รูปแบบการเช่าที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ

รูปแบบการเช่าที่อยู่อาศัยปัจจุบัน	ประเภทรถสามล้อถีบ				รวม	
	รถของตนเอง		รถเช่า			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เช่าที่อยู่อาศัย และอยู่ฟรีกับเจ้าของผู้ประกอบการ	-	-	66	64.0	66	53.3
เช่าพักห้องว่าง	8	38.1	12	12.0	20	16.1
เช่าที่ดินปลูกบ้านเอง	4	19.0	2	2.0	6	4.9
เช่าบ้านทั้งหลัง	1	4.8	1	1.0	2	1.6
รวม	13	61.9	81	79.0	94	76.0

4.3.3 ประเภทที่อยู่อาศัยปัจจุบัน

พบว่า ส่วนใหญ่ที่อยู่อาศัยของสามล้อถีบเป็นแบบชั่วคราว และส่วนใหญ่พักอาศัยโดยการเช่าอยู่กับผู้ตั้งนั้นสามล้อจึงไม่ได้เป็นตัวกำหนดลักษณะของบ้าน แต่ขึ้นอยู่กับเจ้าของอยู่ ทำให้มีการพักอาศัยในตึกบ้านที่มีความหลากหลาย (ตารางที่ 4.28)

ตารางที่ 4.28 ประเภทที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ

ประเภทที่อยู่อาศัยปัจจุบัน	ประเภทรถสามล้อถีบ	
	รถของตนเอง	รถเช่าถีบ
1.บ้านเดี่ยวไม้	ลักษณะเป็นบ้านเดี่ยวไม้มีจำนวน 1-2 ชั้นอยู่อาศัยเป็นแบบครอบครัว มีจำนวนสมาชิก 4-7 คน มีจำนวนกลุ่มตัวอย่าง 11 ตัวอย่าง	ลักษณะเป็นบ้านเดี่ยวไม้มีจำนวน 1-2 ชั้น ส่วนใหญ่สามล้อมีการพักอาศัยโดยเช่าจากผู้ประกอบการ อยู่อาศัยกับเพื่อนสามล้อนอนรวมกัน มีจำนวนมากกว่า 11 คนขึ้นไป มีจำนวนกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 23 ตัวอย่าง

ประเภทที่อยู่อาศัยปัจจุบัน	ประเภทรถสามล้อถีบ	
	รถของตนเอง	รถเช่าถีบ
2. ห้องแถว/บ้านแถวไม้	<p>ลักษณะเป็นอาคารที่สร้างต่อเนื่อง เป็นแถวยาว แบ่งเป็นห้องจำนวน 15 ห้องขึ้นไป สามล้อเช่าพักอาศัยกับครอบครัว มีจำนวนสมาชิก 2-4 คน ขึ้นไป</p> <p>มีจำนวนกลุ่มตัวอย่าง 7 ตัวอย่าง</p>	<p>ลักษณะเป็นอาคารที่สร้างต่อเนื่อง เป็นแถวยาว แบ่งเป็นห้องจำนวน 15 ห้องขึ้นไป สามล้อเช่าพักอาศัยกับครอบครัว และเพื่อนสามล้อ มีจำนวนสมาชิก 3-6 คน ขึ้นไป</p> <p>มีจำนวนกลุ่มตัวอย่าง 18 ตัวอย่าง</p>
3. พักอาศัยไม่เป็นหลักแหล่ง	-	<p>ลักษณะสามล้อมีการพักอาศัยไม่แน่นอน อยู่อาศัยแบบเร่ร่อน และนอนตรงไหนก็ได้</p> <p>มีจำนวนกลุ่มตัวอย่าง 21 ตัวอย่าง</p>
4. ตึกแถว คสล.	-	<p>ลักษณะเป็นอาคารที่สร้างต่อเนื่อง เป็นแถวยาว สามล้อเช่าอยู่อาศัยกับอยู่บริการ พักอาศัยกับเพื่อนสามล้อนอนรวมกัน มีจำนวนผู้อยู่อาศัย ระหว่าง 11-38 คน</p> <p>มีจำนวนกลุ่มตัวอย่าง 15 ตัวอย่าง</p>
5. ทาวน์เฮ้าส์ คสล.	-	<p>ลักษณะของอาคาร และการพักอาศัยเช่นเดียวกับตึกแถว</p> <p>มีจำนวนกลุ่มตัวอย่าง 11 ตัวอย่าง</p>
6. ห้องแถว/บ้านแถว คสล.	-	<p>ลักษณะอาคารและการพักอาศัย เช่นเดียวกับประเภทห้องแถว/บ้านแถวไม้</p> <p>มีจำนวนกลุ่มตัวอย่าง 7 ตัวอย่าง</p>

ประเภทที่อยู่อาศัยปัจจุบัน	ประเภทรถสามล้อถีบ	
	รถของตนเอง	รถเช่าถีบ
7. อพาร์ทเมนท์	ลักษณะเป็นอาคารอยู่อาศัยรวม แบ่งเป็นห้องเช่า สามล้อเช่าอยู่อาศัย กับครอบครัว มีจำนวนสมาชิก 3-4 คน มีจำนวนกลุ่มตัวอย่าง 2 ตัวอย่าง	ลักษณะเป็นอาคารอยู่อาศัยรวม แบ่งเป็นห้องเช่า สามล้อเช่าอยู่อาศัย กับครอบครัว มีจำนวนสมาชิก 3-5 คน มีจำนวนกลุ่มตัวอย่าง 1 ตัวอย่าง
8. บ้านเดี่ยว คสล.	ลักษณะเป็นอาคารเช่นเดียวกับ ประเภทบ้านเดี่ยวไม้ มีจำนวนสมาชิก 4-7 คน มีจำนวนกลุ่มตัวอย่าง 1 ตัวอย่าง	ลักษณะเป็นอาคารเช่นเดียวกับ ประเภทบ้านเดี่ยวไม้ มีจำนวนสมาชิก มากกว่า 11 คนขึ้นไป มีจำนวนกลุ่มตัวอย่าง 2 ตัวอย่าง
9. เฟิงไม้	-	ลักษณะเป็นอาคารไม้ชั้นเดียวยก ใต้ถุน สามล้อมีการอยู่อาศัยแบบนอน รวมกันกับเพื่อนสามล้อมากกว่า 8 คน ขึ้นไป มีจำนวนกลุ่มตัวอย่าง 4 ตัวอย่าง

4.4 ปัญหาการอยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ

4.4.1 ปัญหาการอยู่อาศัยในครัวเรือน

ปัญหาสภาพการอยู่อาศัยในครัวเรือน จำแนกตามลักษณะการครอบครองรถสามล้อถีบ จำนวน 124 ตัวอย่าง พบว่า ส่วนใหญ่มีปัญหาแทบทั้งหมด เนื่องจากสามล้อมีการอยู่อาศัยแบบชั่วคราว ไม่ได้มีความรู้สึกถึงการเป็นเจ้าของบ้าน ทำให้ขาดความเอาใจใส่ และดูแลบ้านของตนเอง

เมื่อพิจารณาตามลักษณะการครอบครองรถสามล้อถีบ ส่วนใหญ่กลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเองมีปัญหา การอยู่อาศัยอาคารมีสภาพ เก่า ทรุดโทรม มีความเสี่ยงต่อการเกิดอัคคีภัย คิดเป็นร้อยละ 34.2 รองลงมา มีปัญหาความแออัด คับแคบของผู้อยู่อาศัย และพื้นที่อยู่อาศัย คิดเป็นร้อยละ 17.1 ในขณะที่ปัญหาอื่นๆ พบว่ามีปัญหาน้อยมาก ในขณะที่กลุ่มผู้เช่ารถถีบ ส่วนใหญ่มีปัญหาทั้งหมด ได้แก่ ความแออัด คับแคบของผู้อยู่อาศัย และพื้นที่อยู่อาศัย คิดเป็นร้อยละ 21.8 รองลงมา มีปัญหาการอยู่อาศัยอาคารมีสภาพเก่า ทรุดโทรม มีความเสี่ยงต่อการเกิดอัคคีภัย คิดเป็นร้อยละ 15.7 นอกจากนี้พบว่า มีการพักอาศัยไม่เป็นหลักแหล่ง และนอนนอกอาคารซึ่งกลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเองไม่มีส่วนนี้ (ตารางที่ 4.29)

ตารางที่ 4.29 ปัญหาสภาพการอยู่อาศัยตัวบ้าน จำแนกตามลักษณะการครอบครองรถสามล้อถีบ

ปัญหาสภาพการอยู่อาศัยตัวบ้าน	ประเภทรถสามล้อถีบ				รวม	
	รถของตนเอง		รถเช่า			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. พักอาศัยไม่เป็นหลักแหล่ง	-	-	21	5.8	21	5.2
2. นอนนอกอาคาร บริเวณที่อยู่อาศัย	-	-	31	8.6	31	7.9
3. การอยู่อาศัยที่แออัด คับแคบ - ผู้อยู่อาศัยจำนวนมาก - พื้นที่อยู่อาศัยไม่เพียงพอ	6	17.1	79	21.8	85	21.4
4. ห้องน้ำและห้องส้วม ไม่เพียงพอ	3	8.6	46	12.7	49	12.3
5. สภาพอาคารเก่า ทรุดโทรม เสี่ยงต่อการเกิดอัคคีภัย	12	34.2	57	15.7	69	17.3
6. สภาพแวดล้อมไม่ดี ไม่สะอาด	5	14.2	52	14.3	57	14.3
7. ใช้พื้นที่ผิดประเภท	3	8.6	40	11.0	43	10.8
8. สภาวะ และการระบายอากาศไม่ดี	6	17.1	36	10.0	42	10.5
รวม	35	100.0	362	100.0	397	100.0

4.4.2 ปัญหาสภาพชุมชนที่อยู่อาศัย

ปัญหาสภาพชุมชนที่อยู่อาศัย จำแนกตามลักษณะการครอบครองรถสามล้อถีบ จำนวน 124 ตัวอย่าง พบว่าทั้ง 2 กลุ่มมีสภาพปัญหาของชุมชนที่คล้ายคลึงกัน เพียงแต่มีจำนวนสัดส่วนของปัญหามากน้อยแตกต่างกัน ส่วนใหญ่กลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเอง มีปัญหาสภาพของอาคารในชุมชนเก่า ทรุดโทรม คิดเป็นร้อยละ 31.0 รองลงมามีปัญหาสภาพแวดล้อมของชุมชนไม่ดี คิดเป็นร้อยละ 26.7 ในขณะที่กลุ่มที่เช่ารถถีบ ส่วนใหญ่มีจำนวนสัดส่วนของปัญหาที่น้อยกว่า ซึ่งส่วนใหญ่มีปัญหาความสัมพันธ์ของชุมชนไม่ดี คิดเป็นร้อยละ 28.4 ซึ่งเป็นปัญหาที่มากกว่ากลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเองปัญหาเดียวเท่านั้น รองลงมามีปัญหาสภาพอาคารของชุมชนเก่า ทรุดโทรม และความแออัดในชุมชน คิดเป็นร้อยละ 23.6 และ 22.7 ตามลำดับ (ตารางที่ 4.30)

ตารางที่ 4.30 ปัญหาสภาพชุมชน จำแนกตามลักษณะการครอบครองรถสามล้อถีบ

ปัญหาสภาพชุมชน	ประเภทรถสามล้อถีบ				รวม	
	รถของตนเอง		รถเช่า			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. สภาพอาคารมีความหนาแน่นแออัดสูง	12	26.7	28	22.7	40	23.9
2. สภาพอาคารชุมชนเก่า ทรุดโทรม	14	31.1	29	23.6	43	25.6
3. สภาพแวดล้อมชุมชนไม่ดี	12	26.7	23	18.7	35	20.9
4. สาธารณูปโภคชุมชนไม่ดี	5	11.1	8	6.5	13	7.8
5. ความสัมพันธ์ชุมชนไม่ดี	2	4.4	35	28.4	37	22.0
รวม	45	100.0	123	100.0	168	100.0

4.5 การแก้ปัญหาที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับซึรดสามล้อถีบ

4.5.1 บุคคลและองค์กรที่เกี่ยวข้องกับที่อยู่อาศัยของสามล้อ

ผู้วิจัยได้นำผลสรุปจากการทำการศึกษ สัมภาษณ์กับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งสามล้อเอง เจ้าของผู้บริการ หน่วยงานท้องถิ่น ได้แก่ นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลท่าเสา และพัฒนาสังคมจังหวัด

จากผลการดำเนินงานที่ผ่านมา เป็นผลทำให้ไม่สามารถแก้ปัญหาโดยอาศัยความช่วยเหลือในกลุ่มใหญ่ได้ จากการทำการศึกษไม่สามารถรวมกลุ่มสามล้อได้ทั้งหมด เนื่องจากทั้งสามล้อ และเจ้าของผู้บริการ บางกลุ่มไม่ลงรอยกัน และบาดหมางกันอยู่ การแก้ปัญหาตัวบ้านของสามล้อที่อยู่อาศัย จึงต้องต่างฝ่ายต่างทำ ซึ่งเมื่อมีการพัฒนาอยู่หนึ่งดีขึ้นแล้ว ก็สามารถเป็นจุดยืนให้เห็นภาพว่าการอยู่อาศัยของสามล้อที่ดี สามารถหาควบคู่ไปกับการดำเนินชีวิต และประกอบอาชีพ ให้ผู้อื่นได้มีส่วนร่วมในการแก้ปัญหบ้านด้วยเช่นกัน

1) ผู้ขับซึรดสามล้อถีบ

จากการทำการศึกษโดยการสนทนากลุ่มกับสามล้อในแต่ละอยู่ ทั้ง 9 อยู่ พบว่าสามล้อให้ความสนใจและเล็งเห็นถึงปัญหาที่เกิดขึ้นเพียง 1 อยู่ อยากรที่จะแก้ปัญหภายในอยู่บริการที่ตนเองอยู่อาศัย โดยใช้ความสามารถของกลุ่มที่มีอยู่ในการพึ่งพาตนเองให้มากที่สุด แต่มีข้อจำกัดที่เคยเกิดขึ้นจากการรวมกลุ่ม เป็นผลทำให้สามล้อในอยู่บริการอื่นๆ ละเลย และไม่เอาใจใส่ กลัวมีผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการรวมกลุ่มในการร่วมกันแก้ปัญหาที่ผ่านมา ให้ความสำคัญต่อการแก้ปัญหาน้อย มีรายได้น้อย และมีภาระหนี้สินส่วนตัวมาก

1.1) กลุ่มผู้ขับซึรดสามล้อถีบในอยู่บริการ

จากการศึกษผลสรุปพบว่า สามล้อเล็งเห็นถึงปัญหาที่อยู่อาศัยเพียงกลุ่มสามล้ออยู่ป่าพัฒนา จากจำนวนสมาชิกในกลุ่มสามล้อ 30-47 คน ซึ่งสามารถสรุปจากการสัมภาษณ์แกนนำสามล้อมิตรภาพ¹ พบว่า

- ให้ความสนใจมากแต่จะอยู่ในเฉพาะกลุ่มเล็กๆเพียง 7-8 คน ที่ต้องการมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น และมีการสนับสนุนจากป่าที่คอยสนับสนุน แก้ปัญหาไปพร้อมๆกัน
- ให้ความสนใจแต่อยู่ในช่วงระยะเวลาของการเริ่มต้นมีจำนวน 14 คน
- ไม่ให้ความสนใจกับปัญหาการอยู่อาศัยมีจำนวน 18-23 คน

1.2) เครือข่ายสามล้อในชุมชน

ชุมชนแสงสุข ที่มีสามล้ออยู่อาศัย 8-10 คน² และผู้นำชุมชนให้ความเห็นว่า สามล้อเป็นคนจนมาก แต่สามล้อในชุมชนก็เคยพักอาศัยอยู่ในอยู่ป่ารู้จักกว้างขวาง แต่ที่มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นเนื่องจากมาประกอบอาชีพในท้องที่มานานร่วม 20 ปี และอพยพพาครอบครัวจากต่างจังหวัดด้วย เพราะมีที่ทางดีกว่าอยู่ต่างจังหวัด ไม่มีที่ทำงาน ไม่มีรายได้ อดตาย สามล้อจะมีภรรยาคอยเอาใจใส่ ควบคุมด้านการเงิน สนับสนุนการเงิน ทำให้มีความขยัน และกินเหล้าน้อยลง เครือข่ายสามล้อมีความรู้สึกที่ดีต่อป่า เนื่องจากเจ้าของผู้มีอุปการะคุณที่ดี มีบุญคุณหลายอย่าง ซึ่งมีโอกาสให้การช่วยเหลือได้อย่างเต็มที่ และพัฒนาคุณภาพชีวิตสามล้อในอยู่ให้ดีขึ้น

มีเครือข่ายจากท้องถิ่น สถาบันพัฒนาองค์กรและชุมชน มาคอยช่วยเหลือด้านสวัสดิการ การฝึกอาชีพ และการอบรมแนะนำคนในชุมชน ไม่ใช่สามล้ออย่างเดียว สามล้อบางคนในชุมชนเป็นช่างไม้ ช่างปูน 2-3 ราย

¹ สัมภาษณ์ บุญเพง ใจมิตร, แกนนำกลุ่มสามล้อมิตรภาพ, 10 พฤษภาคม 2548.

² สัมภาษณ์ บุญรอด แสงวงศ์, ผู้ขับซึรดสามล้อถีบรับจ้างในชุมชนแสงสุข, 27 มิถุนายน 2548.

มีความเข้าใจถึงการพัฒนา แต่ไม่ดีนัก ซึ่งองค์การบริหารส่วนตำบลท้องถิ่น และนายจ้างอิสระมิงงานมาให้ทำเสมอ³ ถ้าได้รับโอกาสจากการเชื่อมโยงกับหน่วยงานท้องถิ่น วางแผนให้เครือข่ายสามล้อชุมชนมีความสุข และที่เข้าบ้านในแถบสำโรงเหนือ ซึ่งส่วนใหญ่รู้จักกับสามล้อในหมู่บ้านพึ่งพาอาศัยกันได้ ในการเพิ่มรายได้หาอาชีพเสริมให้กับสามล้อในอู่ จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่ง

2) เจ้าของอู่บริการ

อู่เข้าใจสามล้อ และเห็นความสำคัญต่อสามล้ออย่างมาก ช่วยเหลือสามล้อได้อย่างเต็มที่ มีความคิดริเริ่มจากการเห็นความสำคัญของบุคลิกภาพ และการแต่งกาย โดยได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานท้องถิ่น มาคอยแนะนำ และจัดคิวสามล้อให้⁴ จุดประกายถึงการสร้างรายได้ และความถูกต้องสุจริตของสามล้อ

บทบาทของอู่มีหน้าที่ปรับปรุงบ้าน สังกา และกระตุ้นให้สามล้อได้ทำโดยการพึ่งตนเอง ซึ่งในความเป็นจริงเป็นที่อยู่อาศัยของอู่แต่มีสามล้อมาพักอาศัย เข้าสามล้อ และอยู่อาศัยแบบชั่วคราว ซึ่งสามารถประสานงานกับผู้ที่ให้การช่วยเหลือ ได้แก่ เครือข่ายสามล้อชุมชนมีความสุข และหน่วยงานท้องถิ่น ฯลฯ ที่จัดคิวสามล้อให้

3) หน่วยงานท้องถิ่น

ในปัจจุบันได้มีการจัดระบบคิวจอดรถสามล้อ เนื่องมาจากรถสามล้อในซอยวัดदान เป็นรถที่ขึ้นทะเบียนที่ถูกต้องเพียง ¼ หรือประมาณ 30-45 คันของทั้งหมด⁵ ส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มสามล้อของอู่มิตรภาพ ที่ให้ความร่วมมือเทศบาลตำบลด่านสำโรง และเจ้าหน้าที่เทศกิจของท้องถิ่น ที่มีมาตรการให้ขึ้นป้ายทะเบียนที่ถูกต้อง

หน่วยงานท้องถิ่นได้มีความร่วมมือกับป้าวัฒนา ซึ่งหักค่าใช้จ่ายของสามล้อในบัญชี มาซื้อเสื้อผ้าใหม่ เป็นการจุดประกายเบื้องต้นที่ริเริ่มให้เห็นถึงความสำคัญของความถูกต้องสุจริต และการรักษาความสะอาด⁶

เนื่องจากเจ้าของอู่มิตรภาพ มีความร่วมมือกับเทศบาลตำบลด่านสำโรง และองค์การบริหารส่วนตำบลท้องถิ่นในเบื้องต้น จึงมีโอกาที่จะเสนอให้มีหน่วยงานเข้ามาช่วยเหลือ ดังนั้นควรเล็งเห็นถึงความสำคัญต่อคุณค่าของสามล้อที่ต้องมีอยู่ในชุมชน เพราะสามล้อทำประโยชน์ได้หลายด้าน ควรมีเงื่อนไขระหว่างเจ้าของอู่บริการแบบประนีประนอม ซึ่งเมื่อหน่วยงานท้องถิ่นได้จัดคิวที่ดีให้กับสามล้อแล้ว เจ้าของอู่บริการจะต้องเล็งเห็นถึงความสำคัญของความถูกต้องสุจริต และความปลอดภัยของที่อยู่อาศัย โดยเริ่มที่ตัวสามล้อให้พิสูจน์ตัวเองให้ได้ก่อน จากการเริ่มที่สามล้อเห็นคุณค่าถึงคุณลักษณะที่มีสุขอนามัยที่ดี

ปัญหาที่อยู่อาศัยของกลุ่มผู้ขับขีรถสามล้อถีบ ซึ่งการแก้ไขปัญหาสามารถกระทำได้ แต่ต้องมีการสนับสนุนจากหน่วยงาน องค์การเอกชนที่เกี่ยวข้องมาสมทบให้การช่วยเหลือ ปัจจัยที่สำคัญที่จะสามารถดำเนินการได้ ได้แก่ การสร้างความสัมพันธ์ให้กับสามล้อได้เข้ามาช่วยแก้ปัญหาด้วย โดยชี้แนะเสนอแนะแนวทางกระตุ้นให้เจ้าของอู่บริการมีความเอาใจใส่ และเห็นคุณค่าถึงสภาพที่อยู่อาศัยที่มีปัญหาต่างๆ ในชุมชนท้องถิ่น นอกจากนั้นสถาบันพัฒนาองค์กรและชุมชนท้องถิ่นมีบทบาทให้ความร่วมมือด้านการอบรม ความเป็นไปได้ในการให้ความรู้ถึงการออมรายวันเพื่อการพึ่งพาตนเอง โดยเริ่มจากจำนวนสมาชิกสามล้อกลุ่มเล็กๆก่อนที่มีความสมัครใจ นอกจากนั้นจะขยายเพิ่มเติมสมาชิกในภายหลัง นอกจากนั้นยังให้ความร่วมมือกับ

³ สัมภาษณ์ บุญเพ็ง ใจมิตร, แกนนำกลุ่มสามล้อมิตรภาพ, 10 พฤษภาคม 2548.

⁴ สัมภาษณ์ วาสนา ศรีนารีย์, เจ้าของอู่มิตรภาพ, 14 พฤษภาคม 2548.

⁵ สัมภาษณ์ ทิดเขียว ขจรพันธ์ชีพ, ผู้ขับขีรถสามล้อถีบรับจ้าง, 27 มิถุนายน 2548.

⁶ สัมภาษณ์ อนุพงษ์ เกิดจันทง, กองสวัสดิการสังคม, 7 สิงหาคม 2548.

เทศบาลตำบลด่านสำโรงพัฒนาสังคม และหน่วยงานท้องถิ่น ให้ความรู้ และช่วยเหลือวางแผนขอข่างานที่ทำ และให้ความรู้ถึงการอยู่อาศัยที่ถูกต้องลักษณะ และมีความปลอดภัย แต่จะให้การช่วยเหลือเท่าที่จำเป็นเท่านั้น และระยะแรก⁷



สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

⁷ สัมภาษณ์ ขวัญไชย พุ่มโพธิ์, นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลด่านสำโรง, 9 สิงหาคม 2548.

บทที่ 5

ผลการศึกษาจากการสังเกต

จากการศึกษาสภาพการอยู่อาศัยของผู้ขับขีรถสามล้อถีบ ภายในชุมชนซอยวัดด่าน ต.สำโรงเหนือ จ.สมุทรปราการ ได้ทำการศึกษากลุ่มตัวอย่าง โดยใช้วิธีการสังเกตผู้ขับขีรถสามล้อถีบจำนวน 29 ตัวอย่าง ประกอบด้วยข้อมูลดังต่อไปนี้

5.1 ลักษณะที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับขีรถสามล้อถีบ

5.1.1 การครอบครองที่อยู่อาศัยปัจจุบัน

พบว่า ผู้ขับขีรถสามล้อถีบส่วนใหญ่จะเช่ารถกับอยู่ แต่ไม่ได้พักอาศัยที่ผู้ประกอบการ จะเช่าที่อยู่อาศัยจากเอกชน คิดเป็นร้อยละ 55.2 ของกลุ่มตัวอย่าง โดยพักอาศัยอยู่กับครอบครัวซึ่งสนับสนุนค่าใช้จ่ายทางด้านที่อยู่อาศัยให้ รองลงมาจะเช่าที่อยู่อาศัยกับเจ้าของผู้ประกอบการ คิดเป็นร้อยละ 24.1 ของกลุ่มตัวอย่าง

เมื่อพิจารณาตามลักษณะการครอบครองรถสามล้อถีบ พบว่า ทั้ง 2 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เช่าที่อยู่อาศัยจากเอกชน นอกจากนี้พบว่ากลุ่มที่มีรถเป็นของตนเอง คิดเป็นร้อยละ 20 ของกลุ่มตัวอย่าง เป็นเจ้าของที่อยู่อาศัยเอง ในขณะที่กลุ่มที่เช่ารถถีบไม่สามารถเป็นเจ้าของที่อยู่ได้ (ตารางที่ 5.1 และตารางที่ 5.2)

ตารางที่ 5.1 การครอบครองที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับขีรถสามล้อถีบ

การครอบครองที่อยู่อาศัยปัจจุบัน	ประเภทรถสามล้อถีบ				รวม	
	รถของตนเอง		รถเช่า			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เช่าที่อยู่อาศัยกับเอกชน	8	80.0	8	42.1	16	55.2
เช่าที่อยู่อาศัยกับเจ้าของผู้ประกอบการ	-	-	7	36.8	7	24.1
พักอาศัยไม่เป็นหลักแหล่ง	-	-	3	15.8	3	10.3
เป็นเจ้าของบ้านเอง	2	20.0	-	-	2	6.9
อยู่ฟรีกับเจ้าของผู้ประกอบการ	-	-	1	5.3	1	3.4
รวม	10	100.0	19	100.0	29	100.0

ลักษณะการครอบครองที่อยู่อาศัยจากตารางที่ 5.2 มีลักษณะดังนี้

1) การเช่าที่อยู่อาศัย

1.1) เช่าที่ดินปลูกบ้าน พบมีจำนวน 3 หลัง อยู่ในกลุ่มที่มีรถเป็นของตนเอง ซึ่งอยู่อาศัยในอาคารประเภทบ้านเดี่ยวไม้ (ตารางที่ 5.2)

1.2) เช่าห้อง พบมีจำนวน 4 หลัง อยู่ในกลุ่มที่มีรถเป็นของตนเอง ส่วนใหญ่เช่าห้องพักอาศัยในอาคารประเภทห้องแถวไม้ เนื่องจากราคาเช่าถูก เฉลี่ย 800-1400 บาท/เดือน พักอาศัยอยู่กับครอบครัวและเพื่อน ที่สนับสนุนค่าใช้จ่าย เช่นเดียวกับ กลุ่มผู้ที่เช่ารถถีบพบมีจำนวน 7 หลัง ซึ่งส่วนใหญ่เช่าห้องอยู่อาศัยในอาคารประเภทห้องแถวไม้เหมือนกัน (ตารางที่ 5.2)

1.3) เช่าบ้านทั้งหลัง พบมีจำนวน 1 หลัง ทั้งกลุ่ม ที่มีรถเป็นของตนเอง และเช่ารถถีบ จะเช่าบ้านทั้งหลังราคาถูก ในอาคารประเภทห้องแถวไม้ และลักษณะตัวบ้านไม่ดี (ตารางที่ 5.2)

2) การพักอาศัยกับเจ้าของผู้ประกอบการ

2.1) การเช่าอยู่อาศัย พบมีจำนวน 7 หลัง ที่เช่าอยู่อาศัยกับผู้ประกอบการที่มีที่พักอาศัยให้ อยู่อาศัยตามลำพัง นอนรวมกับเพื่อนสามล้อในอู่ เนื่องจากไม่มีภาระจากครอบครัว ทำให้ไม่ต้องไปเช่าที่อยู่อาศัยที่อื่น

2.2) การอยู่ฟรี พบมีจำนวน 1 หลัง ซึ่งสามล้อเช่ารถถีบ โดยพักอาศัยอยู่ฟรีกับเจ้าของผู้ประกอบการ ซึ่งลักษณะการพักอาศัยมีลักษณะเช่นเดียวกับการอยู่อาศัยกับผู้ประกอบการ (ตารางที่ 5.2)

3) การพักอาศัยไม่เป็นหลักแหล่ง










พบมีจำนวน 3 คน ซึ่งสามล้อเช่ารถถีบ อยู่อาศัยแบบเร่ร่อน ไม่ได้พักอาศัยกับผู้ประกอบการ (ตารางที่ 5.2)

4) เป็นเจ้าของที่อยู่อาศัยเอง

พบมีจำนวน 2 หลัง ซึ่งสามล้อพักอาศัยกับครอบครัว เป็นเจ้าของที่อยู่อาศัยเอง (ตารางที่ 5.2)

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 5.2 การครอบครองที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ จำแนกตามการสังเกต

		การครอบครองที่อยู่อาศัยปัจจุบัน						
เป็นเจ้าของเอง		เช่าที่อยู่อาศัย			พักอาศัยกับเจ้าของอู่บริการ			
		เช่าที่ดินปลูกบ้าน	เช่าห้อง	เช่าบ้านทั้งหลัง	เช่าอู่	อู่ฟรี	ไม่เป็นหลักแหล่ง	
รถของ ตนเอง	 2 ชั้น จำนวน 2 หลัง	 3 ชั้นเดียว จำนวน 3 หลัง	 6 ชั้น 2 ชั้น ชั้นเดียว จำนวน 4 หลัง	 ชั้นเดียว จำนวน 1 หลัง				
	รถเช่า		 5 ชั้น 2 ชั้น ชั้นเดียว จำนวน 7 หลัง	 ชั้นเดียว จำนวน 1 หลัง	 1 ชั้นเดียว 2 ชั้น 2 ชั้น 2 ชั้น 3 ชั้น จำนวน 7 หลัง	 2 ชั้น จำนวน 1 หลัง	 1 2 นอนที่อู่ข้าง 3 แทบใบไม้ได้นอนที่อู่ จำนวน 3 หลัง	
รวม	2		16	29	7	1	3	






5.1.2 ประเภทที่อยู่อาศัยปัจจุบัน

พบว่า ส่วนใหญ่ผู้ขับขีรถสามล้อถีบมีการพักอาศัยแบบเช่าอยู่ อยู่อาศัยแบบชั่วคราว ดังนั้นสามล้อจึงไม่ได้เป็นตัวกำหนดลักษณะของบ้านแต่ขึ้นอยู่กับเจ้าของอยู่ ทำให้มีการพักอาศัยในที่อยู่อาศัยที่มีความหลากหลาย ดูจากตารางที่ 5.3 และตารางที่ 5.4 ซึ่งรายละเอียดของประเภทที่อยู่อาศัย โดยยกตัวอย่างอธิบายตัวบ้านอย่างละ 1 หลัง ดูจากตารางที่ 5.5

ตารางที่ 5.3 ประเภทที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับขีรถสามล้อถีบ

ประเภทที่อยู่อาศัยปัจจุบัน	ประเภทรถสามล้อถีบ		รวม จำนวน
	รถของตนเอง จำนวน	รถเช่า จำนวน	
บ้านเดี่ยวไม้	6	3	9
ห้องแถว/บ้านแถวไม้	3	5	8
พักอาศัยไม่เป็นหลักแหล่ง	-	3	3
ห้องแถว/บ้านแถว คสล.	-	2	2
ตึกแถว คสล.	-	2	2
อพาร์ทเมนท์	1	1	2
ทาวน์เฮ้าส์ คสล.	-	1	1
กระท่อมไม้	-	1	1
เพิงไม้	-	1	1
รวม	10	19	29

ตารางที่ 5.4 ประเภทที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับซึ่รถสามล้อถีบ จำแนกตามการสังเกต

		ประเภทที่อยู่อาศัยปัจจุบัน								
		บ้านเดี่ยวไม้	ห้องแถวไม้	ไม่เป็นหลักแหล่ง	ห้องแถว คสล.	ตึกแถว คสล.	อพาร์ทเมนท์	ทาวน์บ้าน คสล.	เพิงไม้	กระท่อมไม้
รถของ ตนเอง	1									
	3		ชั้นเดียว 				6 ชั้น			
	6									
		2 ชั้น จำนวน 6 หลัง	2 ชั้น จำนวน 3 หลัง				จำนวน 1 หลัง			
รถเช่า	7									
	8		ชั้นเดียว 		ชั้นเดียว 		5 ชั้น	2 ชั้น	ยกใต้ถุน	ชั้นเดียว
		2 ชั้น		นอนที่ว่าง	2 ชั้น	3 ชั้น				
		นอนนอกอาคาร								
				แทบไม่ได้นอนอยู่						
			2 ชั้น จำนวน 5 หลัง		จำนวน 2 หลัง	จำนวน 2 หลัง	จำนวน 1 หลัง	จำนวน 1 หลัง	จำนวน 1 หลัง	จำนวน 1 หลัง
รวม		9	8	3	2	2	2	1	1	1

ตารางที่ 5.5 ลักษณะการอยู่อาศัยตามรูปแบบที่อยู่อาศัยปัจจุบัน (จากตารางที่ 5.4)

ประเภทที่อยู่อาศัยของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ	ลักษณะการอยู่อาศัย
 <p data-bbox="395 674 616 707">บ้านเดี่ยวไม้ หลังที่ 1</p>	<p data-bbox="767 405 1342 528">เป็นบ้านเดี่ยวไม้ชั้นเดียวปลูกสร้างบนที่ดินของตนเอง ลักษณะภายในใช้พื้นที่ประโยชน์ใช้สอยร่วมกันกันห้องเฉพาะเพียงส่วนนอน</p> <p data-bbox="863 551 1398 584">การอยู่อาศัย : อยู่อาศัยแบบครอบครัว จำนวน 5 คน</p>
 <p data-bbox="395 1055 616 1088">ห้องแถวไม้ หลังที่ 7</p>	<p data-bbox="767 819 1398 999">ลักษณะเป็นอาคารที่ก่อสร้างต่อเนื่องเป็นแถวยาว มีผนังกันห้องสำหรับผู้อยู่อาศัยได้เช่าอยู่อาศัย และใช้วัสดุไม่ทนไฟ ลักษณะภายในห้องมีห้องน้ำรวมอยู่ในตัวห้อง ส่วนใหญ่อยู่ในชุมชนที่ค่อนข้างแออัด</p> <p data-bbox="863 1010 1398 1043">การอยู่อาศัย : อยู่อาศัยแบบครอบครัว จำนวน 3 คน</p>
 <p data-bbox="312 1458 695 1491">พักอาศัยไม่เป็นหลักแหล่ง ลำดับที่ 2</p>	<p data-bbox="767 1223 1374 1312">มีลักษณะอยู่อาศัยแบบเร่ร่อน นอนตรงไหนก็ได้ มีการพักอาศัยแบบไม่แน่นอน และนอนในอุ้งข้างเป็นบางครั้ง</p>
 <p data-bbox="395 1839 632 1872">ห้องแถว คสล. หลังที่ 2</p>	<p data-bbox="767 1603 1358 1693">มีลักษณะเช่นเดียวกับประเภทห้องแถวไม้ แต่ใช้วัสดุทนไฟ</p> <p data-bbox="863 1704 1342 1738">การอยู่อาศัย : อยู่อาศัยกับเพื่อน จำนวน 5 คน</p>

ประเภทที่อยู่อาศัยของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ	ลักษณะการอยู่อาศัย
 <p data-bbox="395 622 624 658">ตึกแถว คสล. หลังที่ 2</p>	<p data-bbox="762 376 1401 600">เป็นอาคารที่ผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ เช่าอยู่อาศัยกับอยู่บริการ นอนรวมกันกับเพื่อนสามล้อ มากกว่า 11 คนขึ้นไป ซึ่งพื้นที่ภายในใช้ประโยชน์ใช้สอยร่วมกันหมด กั้นห้องบางส่วนเป็นส่วนนอนส่วนตัว 1- 2 ห้อง และมีห้องน้ำภายในตัวบ้าน 1-2 ห้อง</p>
 <p data-bbox="395 936 624 972">อพาร์ทเมนท์ หลังที่ 1</p>	<p data-bbox="762 779 1385 869">เป็นอาคารอยู่อาศัยรวม แบ่งเป็นห้องเช่า มีห้องน้ำในตัวห้องโดยผู้ขับขี่รถสามล้อถีบเช่าอยู่อาศัยกับครอบครัว</p>
 <p data-bbox="395 1263 655 1299">ทาวน์เฮ้าส์ คสล. หลังที่ 1</p>	<p data-bbox="762 1093 1337 1182">มีการอยู่อาศัยเช่นเดียวกับประเภทตึกแถว แต่แตกต่างที่ลักษณะที่อยู่อาศัยมีพื้นที่ใช้สอยน้อยกว่า</p>
 <p data-bbox="459 1659 619 1695">เพิงไม้ หลังที่ 1</p>	<p data-bbox="762 1429 1401 1563">เป็นอาคารไม้ชั้นเดียวยกใต้ถุน และมีส่วนประกอบอาคารไม่ครบถ้วน ไม่ค้ำแดดค้ำฝน ผู้ขับขี่สามล้อถีบมีการอยู่อาศัยแบบนอนรวมกันกับเพื่อนสามล้อมากกว่า 8 คนขึ้นไป</p>
 <p data-bbox="416 2040 624 2076">กระท่อมไม้ หลังที่ 1</p>	<p data-bbox="762 1809 1401 1899">เป็นอาคารไม้ชั้นเดียว ใช้วัสดุชั่วคราว และโครงสร้างไม่ถาวร ไม่ค้ำแดดค้ำฝน</p>

5.2 สภาพการอยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับขีรถสามล้อถีบ

ในการวิเคราะห์สภาพที่อยู่อาศัยของสามล้อ ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาโดยการตั้งหลักเกณฑ์ในการวิเคราะห์สภาพการอยู่อาศัย 2 ลักษณะ ได้แก่ ระดับตัวบ้าน และระดับกายภาพชุมชนที่อยู่อาศัย ซึ่งในการศึกษาผู้วิจัยได้จำแนกสภาพการอยู่อาศัยในตัวบ้านของสามล้อก่อน ต่อจากนั้นมาวิเคราะห์ถึงสภาพกายภาพชุมชนที่อยู่อาศัยของสามล้อโดยอิงจากตัวบ้านที่อยู่อาศัยตามลำดับ

จากการศึกษาสภาพที่อยู่อาศัยของสามล้อจากการสังเกต รวมจำนวนทั้งสิ้น 29 ตัวอย่าง ซึ่งผู้วิจัยได้ทำการศึกษาสภาพการอยู่อาศัยในตัวบ้าน และสภาพกายภาพชุมชนที่อยู่อาศัยของสามล้อมีดังต่อไปนี้

5.2.1 สภาพการอยู่อาศัยในตัวบ้าน

ผู้วิจัยได้อาศัยเกณฑ์ในการวิเคราะห์สภาพการอยู่อาศัยในตัวบ้าน อ้างอิงจากข้อตกลงเบื้องต้นในบทที่ 1 ซึ่งผลสรุปรายละเอียดจากการสังเกตสภาพการอยู่อาศัยในตัวบ้าน โดยพิจารณาจากความถูกสุขลักษณะ และความปลอดภัยในการอยู่อาศัยในตัวบ้าน มีดังต่อไปนี้ (ดูได้จากตารางที่ 5.6)



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 5.6 ผลสรุปสภาพการอยู่อาศัยในครัวบ้านของผู้ขับขีรถสามล้อถีบจากการสังเกต

เกณฑ์การจำแนกสภาพการอยู่อาศัยในครัวบ้าน	สภาพการอยู่อาศัยในครัวบ้าน		
	สภาพค่อนข้างดี	สภาพปานกลาง	สภาพไม่ดี
1) ความถูกสุขลักษณะ			
1.1) การค้ำแดดค้ำฝนของที่พักอาศัย	<p>มีส่วนประกอบอาคาร และวัสดุปกคลุมครบถ้วน</p> 	<p>มีส่วนประกอบอาคาร และวัสดุปกคลุม แต่มีการชำรุดเป็นบางส่วน</p> 	<p>ไม่มีส่วนประกอบอาคาร และไม่มีวัสดุปกคลุมครบถ้วน และวัสดุชำรุดเสียหายมาก</p> 
1.2) ความแออัดของพื้นที่ส่วนนอน	<p>มีการใช้ที่นอน เฉลี่ย 1 คน / 1 พื้นที่นอน ไม่ต้องนอนซ้อนกัน และไม่แออัด มีจำนวนคนนอนเฉลี่ย 4-5 คน/หลัง เฉลี่ยขนาดพื้นที่นอนเท่ากับ 4.5-8.4 ตร.ม./คน</p> 	<p>มีการใช้ที่นอน เฉลี่ย 2 คน / 1 พื้นที่นอน ต้องนอนซ้อนกันบ้าง และมีความแออัดบ้าง มีจำนวนคนนอนเฉลี่ย 6-10 คน/หลัง เฉลี่ยขนาดพื้นที่นอนเท่ากับ 4.6 ตร.ม./คน</p> 	<p>มีการใช้ที่นอน เฉลี่ย > 2 คน / 1 พื้นที่นอน ต้องนอนเบียดกัน และมีความแออัดมาก มีจำนวนคนนอนเฉลี่ย 11-38 คน/หลัง เฉลี่ยขนาดพื้นที่นอน เท่ากับ 1.8-2.4 ตร.ม./คน</p> 

เกณฑ์การจำแนกสภาพการอยู่อาศัยในครัวเรือน	สภาพการอยู่อาศัยในครัวเรือน		
	สภาพค่อนข้างดี	สภาพปานกลาง	สภาพไม่ดี
1.3) การมีห้องน้ำและส้วมที่เพียงพอ	<p>มี และพอกับการใช้งาน เฉลี่ยการใช้ 1 คน / 1 ห้อง และมีจำนวน 1-2 ห้อง/หลัง เฉลี่ย พื้นที่ห้องน้ำและส้วมเท่ากับ 0.8 ตร.ม./คน</p> 	<p>มี และค่อนข้างพอกับการใช้งาน เฉลี่ยการใช้ 3 คน / 1 ห้อง และมีจำนวน 1-2 ห้อง/หลัง เฉลี่ย พื้นที่ห้องน้ำและส้วม เท่ากับ 0.6 ตร.ม./คน</p> 	<p>มี แต่ไม่พอกับการใช้งาน เฉลี่ยการใช้ > 5 คน / 1 ห้อง และมีจำนวน 1 ห้อง/หลัง เฉลี่ยพื้นที่ห้องน้ำและส้วม เท่ากับ < 0.1-0.5 ตร.ม./คน</p> 
1.4) การมีจุดน้ำใช้ที่เพียงพอ	<p>มี และพอกับการใช้งาน เฉลี่ย 1 คน / 1 จุด</p>	<p>มี และค่อนข้างพอกับการใช้งาน เฉลี่ย 3 คน / 1 จุด</p>	<p>มี แต่ไม่พอกับการใช้งาน เฉลี่ย > 5 คน / 1 จุด</p>
1.5) ความสะอาดในการอยู่อาศัย	<p>ทำความสะอาดบ้านทุกวัน และมีจุดทิ้งขยะ</p> 	<p>ทำความสะอาดบ้านบ้างอาทิตย์ละครั้ง และมีจุดทิ้งขยะ แต่เทศบาลไม่ค่อยมาเก็บทำให้เกิดการสะสม</p> 	<p>ไม่ค่อยทำความสะอาดบ้าน นานๆ จะทำเดือนละ 1-2 ครั้ง และมีจุดทิ้งขยะน้อยมาก และเทศบาลไม่มาเก็บทำให้เกิดการสะสมมาก</p> 

เกณฑ์การจำแนกสภาพการอยู่อาศัยในครัวเรือน	สภาพการอยู่อาศัยในครัวเรือน		
	สภาพค่อนข้างดี	สภาพปานกลาง	สภาพไม่ดี
1.6) การมีภาวะระบายอากาศที่เพียงพอ	มีพื้นที่ช่องเปิด/พื้นที่ใช้สอยตัวบ้านเหมาะสม เฉลี่ย > 40 %	มีพื้นที่ช่องเปิด/พื้นที่ใช้สอยตัวบ้านค่อนข้างเหมาะสมเฉลี่ย 25-40 %	มีพื้นที่ช่องเปิด/พื้นที่ใช้สอยตัวบ้านไม่เหมาะสมเฉลี่ย 7-20 %
2) เกณฑ์ความปลอดภัย			
<ul style="list-style-type: none"> โครงสร้างอาคาร 	ไม่แตกต่างกัน โครงสร้างอาคารค่อนข้างแข็งแรง-ไม่แข็งแรง 		
<ul style="list-style-type: none"> วัสดุที่ใช้สร้างที่พักอาศัย 	ไม่แตกต่างกัน วัสดุก่อนข้างคงทน-ไม่คงทน 		
<ul style="list-style-type: none"> การป้องกันอัคคีภัย 			
- ที่ดับเพลิง และจุดน้ำใช้ในการดับเพลิง	มี	-	ไม่มี
- คร่าวไฟ	มีการระบายอากาศที่เหมาะสม เฉลี่ย > 35 % ต่อพื้นที่ห้อง	มีการระบายอากาศที่ค่อนข้างเหมาะสม เฉลี่ย 15-35 % ต่อพื้นที่ห้อง	มีการระบายอากาศไม่ดี เฉลี่ย < 15 % ต่อพื้นที่ห้อง

























เมื่อวิเคราะห์ตามเกณฑ์สภาพการอยู่อาศัยของในครัวเรือนสามารถสรุปผลได้ว่า ส่วนใหญ่การอยู่อาศัยในครัวเรือนของสามล้อจะอยู่ในสภาพไม่ดี คิดเป็นร้อยละ 37.9 ของกลุ่มตัวอย่าง รองลงมาจะอยู่ในสภาพปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 34.5 ของกลุ่มตัวอย่าง

เมื่อพิจารณาตามลักษณะการครอบครองรถสามล้อถีบ พบว่า ส่วนใหญ่กลุ่มที่มีรถเป็นของตนเอง จะมีการอยู่อาศัยในครัวเรือนสภาพปานกลาง ในขณะที่กลุ่มที่เช่ารถถีบจะมีการอยู่อาศัยในครัวเรือนสภาพไม่ดี คิดเป็นร้อยละ 52.6 ของกลุ่มตัวอย่าง นอกจากนี้พบว่า สามล้อมีการพักอาศัยไม่เป็นหลักแหล่ง คิดเป็นร้อยละ 15.8 ของกลุ่มตัวอย่าง (ตารางที่ 5.7-5.8 และภาพที่ 5.1-5.4)

ตารางที่ 5.7 สภาพการอยู่อาศัยในครัวเรือน

สภาพการอยู่อาศัยในครัวเรือน	ประเภทรถสามล้อถีบ				รวม	
	รถของตนเอง		รถเช่า			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
สภาพค่อนข้างดี	4	40.0	1	5.3	5	17.2
สภาพปานกลาง	5	50.0	5	26.3	10	34.5
สภาพไม่ดี	1	10.0	10	52.6	11	37.9
พักอาศัยไม่เป็นหลักแหล่ง	0	0.0	3	15.8	3	10.3
รวม	10	100.0	19	100.0	29	100.0

ตารางที่ 5.8 สภาพการอยู่อาศัยในตัวของผู้ขับซึ่รถสามล้อถีบ จำแนกตามการสังเกต

		สภาพการอยู่อาศัยในต้วบ้าน															
		สภาพดี				สภาพปานกลาง				สภาพไม่ดี				ไม่เป็นหลักแหล่ง			
รถของ ตนเอง		A1  2 ชั้น		A2  2 ชั้น		B1  ชั้นเดียว		B2  ชั้นเดียว		C1  ชั้นเดียว							
		A3  6 ชั้น		A4  ชั้นเดียว		B3  ชั้นเดียว		B4  2 ชั้น		B5  ชั้นเดียว							
		จำนวน 4 หมู่				จำนวน 5 หมู่				จำนวน 1 หมู่							
รถเช่า		A1  6 ชั้น				B1  2 ชั้น		B2  2 ชั้น		C1  2 ชั้น		C2  ชั้นเดียว		C3  ชั้นเดียว		D1 	
						B3  2 ชั้น		B4  ชั้นเดียว		C4  ชั้นเดียว		C5  2 ชั้น		C6  3 ชั้น		D2  แอ่งที่อยู่บ้าง	
		จำนวน 1 หมู่				จำนวน 2 ชั้น		จำนวน 5 หมู่		2 ชั้น		นอนนอกอาคาร		3 ชั้น		D3  แทบไม่ได้นอนที่อยู่	
		จำนวน 1 หมู่				2 ชั้น		2 ชั้น		2 ชั้น		ยกใต้ถุน		นอนนอกอาคาร		กึ่งนอนนอกอาคาร	
		จำนวน 1 หมู่				จำนวน 10		จำนวน 5 หมู่		จำนวน 2 ชั้น		จำนวน 11		จำนวน 10 หมู่		จำนวน 3 หมู่	
รวม		5				10				11				3			
		29															

นอกจากนั้นในการวิเคราะห์สภาพการอยู่อาศัย ผู้วิจัยได้จำแนกลักษณะของการอยู่อาศัย ในลักษณะ อยู่แบบครอบครัว และอยู่กับเพื่อนสามล้อ มาวิเคราะห์ร่วมกับสภาพการอยู่อาศัย เนื่องมาจากมีสมาชิกที่อยู่อาศัย และลักษณะการอยู่อาศัยในครัวเรือนที่แตกต่างกันอย่างชัดเจน

ลักษณะการอยู่อาศัยของสามล้อ จำแนกตามสภาพของการอยู่อาศัยในครัวเรือนพบว่า ลักษณะการอยู่อาศัยแบบครอบครัว ส่วนใหญ่จะมีการอยู่อาศัยในครัวเรือนสภาพปานกลาง ในขณะที่ลักษณะการอยู่อาศัยกับเพื่อนสามล้อ (นอนรวมกัน) มีการอยู่อาศัยในครัวเรือนสภาพไม่ดีมากที่สุด นอกจากนี้สามล้อยังมีการพักอาศัยไม่เป็นหลักแหล่งด้วย (ตารางที่ 5.9)

ตารางที่ 5.9 ลักษณะการอยู่อาศัยของสามล้อ จำแนกตามสภาพการอยู่อาศัยในครัวเรือน

สภาพการอยู่อาศัยในครัวเรือน	การพักอาศัย		รวม (จำนวน)
	อยู่แบบครอบครัว (จำนวน)	อยู่กับเพื่อนสามล้อ (จำนวน)	
สภาพค่อนข้างดี	5	-	5
สภาพปานกลาง	9	1	10
สภาพไม่ดี	3	8	11
พักอาศัยไม่เป็นหลักแหล่ง	-	3	3
รวม	17	12	29

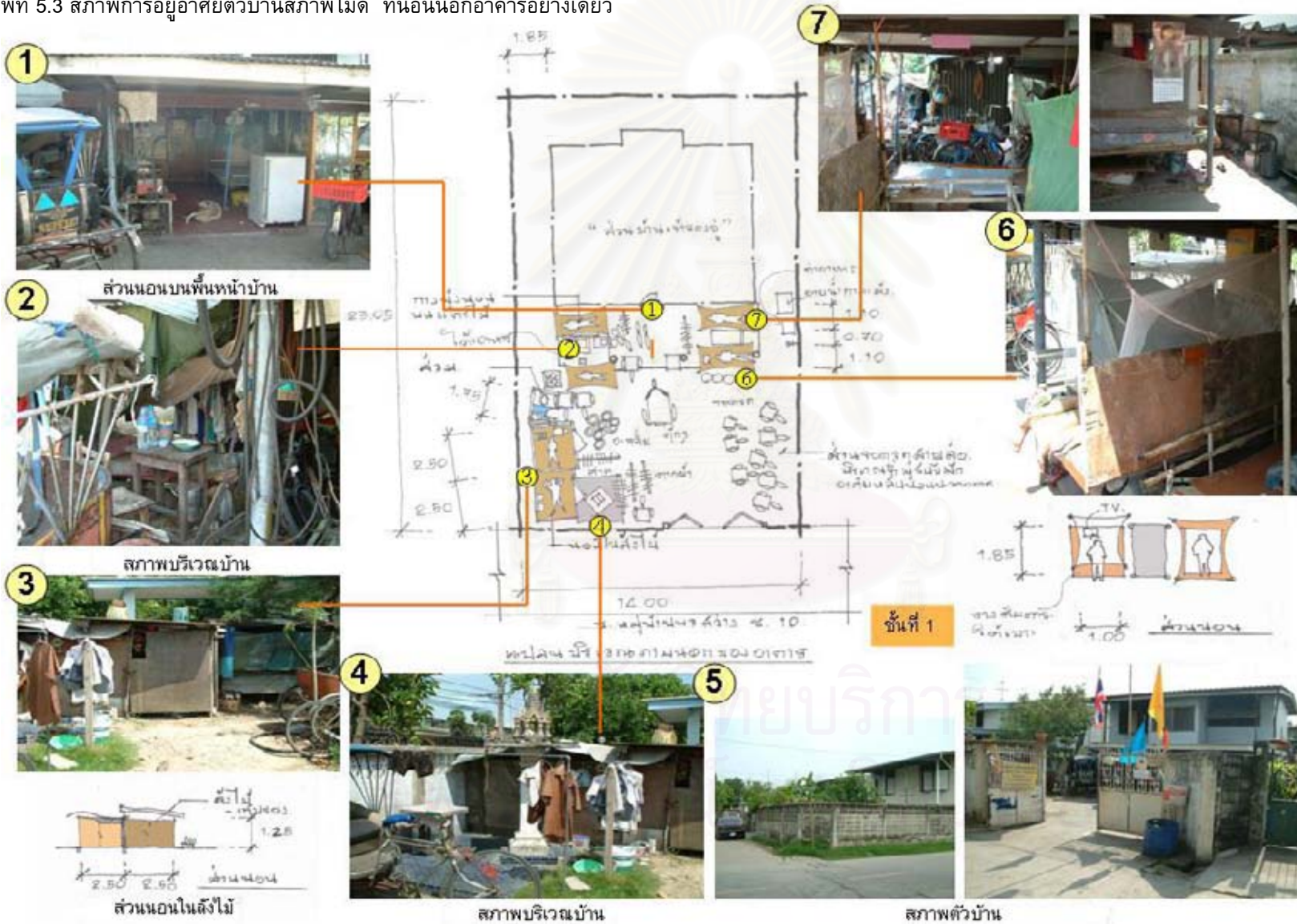
ภาพที่ 5.1 ลักษณะสภาพการอยู่อาศัยในครัวเรือน สภาพดี และสภาพปานกลาง

สภาพค่อนข้างดี	สภาพปานกลาง
อยู่อาศัยแบบครอบครัว จำนวนสมาชิก 4-6 คน/หลัง	
<p style="text-align: center;">1</p> 	<p style="text-align: center;">2</p> 
<p style="text-align: center;">สภาพดีบ้าน</p>  <p style="text-align: center;">แปลนชั้นล่าง และ บริเวณโรงรถ</p>	<p style="text-align: center;">สภาพดีบ้าน</p>  <p style="text-align: center;">แปลนชั้นล่าง และ บริเวณโรงรถ</p>
<p style="text-align: center;">การใช้พื้นที่ภายในบ้าน</p>  <p style="text-align: center;">แปลนชั้นที่ 2</p>	<p style="text-align: center;">การใช้พื้นที่ภายในบ้าน</p>  <p style="text-align: center;">สภาพภายในบ้าน</p>

ภาพที่ 5.2 ลักษณะสภาพการอยู่อาศัยในตึกบ้าน สภาพไม่ดี



ภาพที่ 5.3 สภาพการอยู่อาศัยตัวบ้านสภาพไม่ดี ที่นอนนอกอาคารอย่างเดียว



ภาพที่ 5.4 สภาพผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ ที่พักอาศัยไม่เป็นหลักแหล่ง



นอนในรถบริการบ้าง



แทบไม่ได้นอนในอยู่



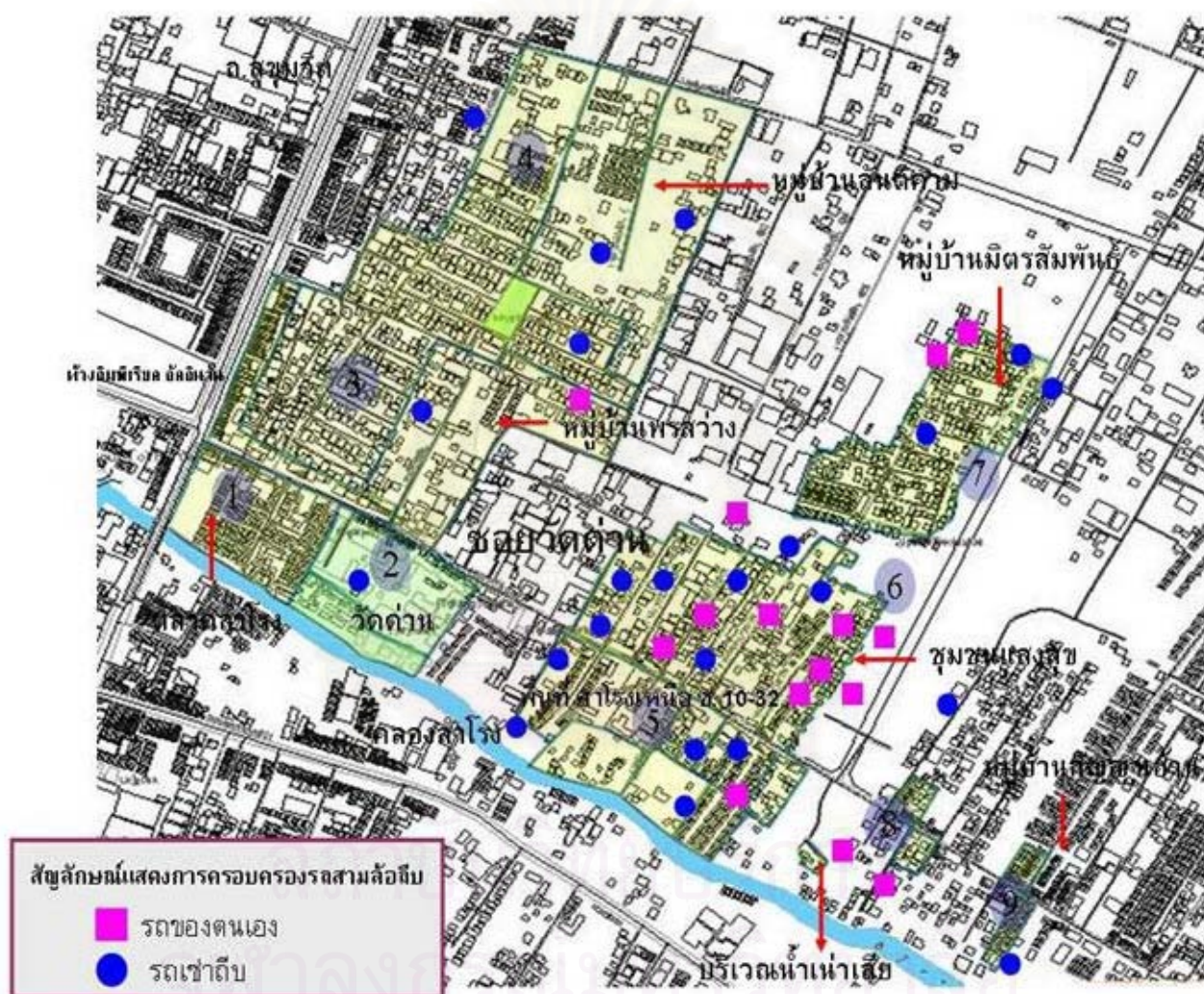
สภาพสถานที่พักอาศัยไม่เป็นแหล่ง

5.2.2 สภาพกายภาพชุมชนที่อยู่อาศัย

1) ลักษณะที่ตั้งของที่อยู่อาศัยของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ

จากการศึกษาผู้วิจัยได้ทำการสำรวจกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 29 ตัวอย่าง โดยการสังเกตที่ตั้งของที่อยู่อาศัย พบว่า ส่วนใหญ่ลักษณะของที่ตั้งที่อยู่อาศัยของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบจะอยู่กระจัดกระจายตัว และเกาะกลุ่มพื้นที่ชุมชนบริเวณเดียวกัน ส่วนใหญ่จะอยู่ไกลจากบริเวณพื้นที่ต้นซอยวัดด้าน และคิวรับผู้โดยสารพอสมควรโดยเฉลี่ย เป็นระยะทาง 300 เมตร – 1.8 กิโลเมตร (แผนผังที่ 5.1)

แผนผังที่ 5.1 ตำแหน่งที่ตั้งที่อยู่อาศัยของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบตามลักษณะการครอบครองรถสามล้อถีบ



* หมายเหตุ กลุ่มตัวอย่างจากการกำหนดจุดพื้นที่ตั้งของที่อยู่อาศัยของสามล้อ ส่วนใหญ่จะมีกลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยอยู่ในสถานที่เดียวกัน ได้แก่ การอยู่อาศัยโดยเช่าจากผู้ประกอบการสามล้อ

ลักษณะที่ตั้งของที่อยู่อาศัยของสามล้อ พิจารณาได้จากลักษณะการอยู่อาศัยของสามล้อ 2 ลักษณะ ได้แก่ สามล้อที่ไม่ได้อยู่อาศัยกับผู้ประกอบการ และสามล้อที่อยู่อาศัยกับผู้ประกอบการ

1.1) สามล้อที่ไม่ได้อยู่อาศัยกับผู้ประกอบการ ส่วนใหญ่จะเป็นเจ้าของบ้านเอง และสามล้อหาบ้านเช่าอยู่

เองในชุมชนแออัด ซึ่งลักษณะที่ตั้งของที่อยู่อาศัยของสามล้อจะอยู่กระจุกตัวกันในพื้นที่ บริเวณพื้นที่ชอยสำโรงเหนือ ซ.10-32 และที่อยู่อาศัยภายในชุมชนแสงสุข และชุมชนบริเวณน้ำเนาเสีย

1.2) สามล้อที่อยู่อาศัยกับบริการ สามล้อไม่ได้เป็นตัวกำหนดที่อยู่อาศัย แต่ขึ้นอยู่กับตัวเอง ส่วนใหญ่ที่อยู่อาศัยประเภทเช่ากับบริการลักษณะของที่ตั้งของที่อยู่อาศัยจะอยู่กระจายตัวกันในหมู่บ้านจัดสรร ภายในบริเวณหมู่บ้านที่อยู่ใกล้เคียงกับชอยวัดदान ได้แก่ หมู่บ้านพรสว่าง หมู่บ้านสันติคาม หมู่บ้านมิตรสัมพันธ์ และหมู่บ้านกัญญาเอ็นจี้ และเป็นเพียงบางส่วนที่อยู่ในพื้นที่ชอยสำโรงเหนือ

2) สภาพชุมชนที่อยู่อาศัย

ในการวิเคราะห์สภาพชุมชนที่อยู่อาศัยผู้วิจัยได้อ้างอิงจากสภาพการอยู่อาศัยในครัวเรือน ได้แก่ สภาพค่อนข้างดี สภาพปานกลาง สภาพไม่ดี และกลุ่มที่พักอาศัยไม่เป็นหลักแหล่ง บ่งชี้ถึงการอยู่อาศัยตามลักษณะของชุมชนที่อยู่อาศัย ในลักษณะการอยู่อาศัยตามสภาพที่ตั้งที่สามล้ออยู่อาศัย ได้แก่ สามล้อที่ไม่ได้อยู่อาศัยกับบริการ และสามล้อที่อยู่อาศัยกับบริการ

เมื่อพิจารณาตามลักษณะการอยู่อาศัยในชุมชนของสามล้อตามสภาพการอยู่อาศัย พบว่า ส่วนใหญ่สามล้อที่ไม่ได้อยู่อาศัยกับบริการ จะอยู่ในสภาพที่อยู่อาศัยสภาพปานกลาง ในขณะที่สามล้อที่อยู่อาศัยกับบริการ จะอยู่ในสภาพการอยู่อาศัยสภาพไม่ดีทั้งหมด (ตารางที่ 5.10)

ตารางที่ 5.10 ลักษณะการอยู่อาศัยในชุมชน ตามสภาพการอยู่อาศัยในครัวเรือนปัจจุบัน

สภาพการอยู่อาศัยในครัวเรือน	ลักษณะการอยู่อาศัยในชุมชน		รวม (จำนวน)
	ไม่อยู่กับบริการ (จำนวน)	อยู่กับบริการ (จำนวน)	
สภาพค่อนข้างดี	5	-	5
สภาพปานกลาง	10	-	10
สภาพไม่ดี	3	8	11
พักอาศัยไม่เป็นหลักแหล่ง	3	-	3
รวม	21	8	29

ลักษณะชุมชนที่อยู่อาศัยของสามล้อ ตามสภาพการอยู่อาศัยในครัวเรือน และสภาพชุมชนที่อยู่อาศัยของสามล้อ ดูจากตารางที่ 5.11 - 5.12 และภาพที่ 5.5

ตารางที่ 5.11 ลักษณะชุมชนที่อยู่อาศัยของสามล้อ ตามสภาพการอยู่อาศัยในครัวเรือน

สภาพการอยู่อาศัยในครัวเรือน	
<ul style="list-style-type: none"> ● สภาพค่อนข้างดี –สภาพไม่ดี และพักอาศัยไม่เป็นหลักแหล่ง 	<ul style="list-style-type: none"> ● สภาพไม่ดีทั้งหมด
<p>1) ไม่อยู่กับบริการ</p> <p>1.1) <u>บริเวณพื้นที่สำโรงเหนือ ซ. 10-32</u></p> <p>- ลักษณะพื้นที่แต่ละชอยจะมีความคล้ายคลึงกัน ส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยประเภทอยู่อาศัยเอง ได้แก่ อาคารประเภทบ้านเดี่ยวไม้, คสล. คิดเป็น 2 ใน 3 ของพื้นที่ ในขณะที่อาคารประเภทเช่าที่อยู่อาศัย ส่วนใหญ่ได้แก่ อาคารประเภทห้องแถว และบ้านเช่าทั้ง</p>	<p>2) อยู่กับบริการ</p> <p>2.1) <u>บริเวณพื้นที่หมู่บ้านจัดสรรที่อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่ชอยวัดदान</u></p> <p>- ลักษณะของอาคารส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยที่มีที่ดินปลูกสร้างเองได้แก่อาคารประเภทบ้านเดี่ยว และเป็น</p>

สภาพการอยู่อาศัยตัวบ้าน	
<ul style="list-style-type: none"> • สภาพค่อนข้างดี –สภาพไม่ดี และพักอาศัยไม่เป็นหลักแหล่ง 	<ul style="list-style-type: none"> • สภาพไม่ดีทั้งหมด
<p>หลัง คิดเป็น 1 ใน 3 ของพื้นที่ ซึ่งพบว่ามีจำนวนมาก ส่วนใหญ่ผู้ที่มีรายได้น้อยจะมาเช่าอยู่อาศัยในพื้นที่นี้</p> <p>1.2) <u>ที่อยู่อาศัยที่อยู่ในชุมชน</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>ชุมชนแสงสุข</u> มีลักษณะเด่นตรงที่ชาวบ้านในชุมชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพถีบสามล้อ ซึ่งจะประกอบอาชีพไปพร้อมกับกับการเป็นผู้ใช้แรงงาน และทำงานรับจ้างทั่วไป รูปแบบของอาคารส่วนใหญ่เป็นบ้านเดี่ยวไม้ชั้นเดียวเช่าที่ดินปลูกสร้างเอง - <u>ชุมชนบริเวณน้ำเน่าเสีย</u> ส่วนใหญ่พื้นที่ชุมชนเป็นที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยวไม้ ที่ปลูกสร้างในที่ดินของตัวเอง 	เพียงบางส่วนเป็นอาคารพาณิชย์

ตารางที่ 5.12 สภาพชุมชนที่อยู่อาศัยของสามล้อ

ลักษณะของชุมชน	สภาพชุมชนที่อยู่อาศัย	
	สภาพค่อนข้างดี	สภาพไม่ดี
1) ความหนาแน่นของอาคารในชุมชนที่อยู่อาศัย	หนาแน่นน้อย-ปานกลาง อยู่ในหมู่บ้านจัดสรร มีความแออัดของหลังคาเรือน อยู่ระหว่าง 7-13 หลัง/ไร่	หนาแน่นมาก อยู่ในชุมชนแออัด มีความแออัดของหลังคาเรือน อยู่ระหว่าง 14-27 หลัง/ไร่
2) สภาพอาคารของชุมชน		
- อายุอาคาร	ไม่แตกต่างกัน 8-30 ปี	
- วัสดุอาคาร	ใหม่ และใช้วัสดุคงทน	เก่า ทนุโทรม และใช้วัสดุไม่คงทน
3) สภาพแวดล้อมของชุมชน	มีความสะอาด มีจุดทิ้งขยะ และมีความเป็นระเบียบเรียบร้อย ถูกสุขลักษณะ	ไม่มีความสะอาด มีจุดทิ้งขยะน้อย และไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย ไม่ถูกสุขลักษณะ
4) สาธารณูปโภคภายในชุมชน	มีโครงสร้างพื้นฐาน ไฟฟ้า และประปา ค่อนข้างเพียงพอ	
5) ความสัมพันธ์ของสามล้อภายในชุมชนที่อยู่อาศัย	มีความสัมพันธ์ไม่ดี	ความสัมพันธ์ค่อนข้างดี

ภาพที่ 5.5 สภาพชุมชนที่อยู่อาศัยของผู้ขับซึ่รถสามล้อถีบ

1 ไม่อยู่กับอุปกรณ์	2 อยู่กับอุปกรณ์
<ul style="list-style-type: none"> ● ความหนาแน่นของอาคาร และผู้อยู่อาศัยมาก แอวดสูง ● สภาพอาคารเก่าทรุดโทรมมาก, สภาพแวดล้อมไม่ดี 	<ul style="list-style-type: none"> ● ความหนาแน่นน้อย-ปานกลาง ● สภาพอาคารใหม่, สภาพแวดล้อมดี
<p>1. พื้นที่สำโรงเหนือ ซ. 10-32</p>  <p>2. ชุมชน</p>    <p>1 ชุมชนแสงสุข</p> <p>2 ชุมชนบริเวณน้ำหน้าเสียบ</p>	  <p>- หมู่บ้านจัดสรรบริเวณใกล้เคียง</p>

5.3 ปัญหาการอยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับซึรดสามล้อถีบ

5.3.1 ปัญหาการอยู่อาศัยในครัวบ้าน

เมื่อพิจารณาถึงสภาพของการอยู่อาศัยจำแนกตามการสังเกต 29 ตัวอย่าง พบว่า ผู้ขับซึรดสามล้อถีบที่มีการอยู่อาศัยในสภาพไม่ดี มีปัญหาสภาพการอยู่อาศัยมากที่สุด นอกจากนั้นมีการพักอาศัยไม่เป็นหลักแหล่ง ทำนองเดียวกันปัญหาจะน้อยตามลำดับการอยู่อาศัยสภาพปานกลาง และสภาพค่อนข้างดี ซึ่งพบว่า มีปัญหาน้อยมาก (ตารางที่ 5.13)

ตารางที่ 5.13 ปัญหาสภาพการอยู่อาศัยในครัวบ้าน

ปัญหาสภาพการอยู่อาศัยในครัวบ้าน	สภาพการอยู่อาศัยในครัวบ้าน		
	สภาพค่อนข้างดี	สภาพปานกลาง	สภาพไม่ดี
1. พักอาศัยไม่เป็นหลักแหล่ง			√
2. นอนนอกอาคารในบริเวณที่อยู่อาศัย			√
3. การอยู่อาศัยที่แออัด คับแคบ			
- ผู้อยู่อาศัยจำนวนมาก			√
- พื้นที่อยู่อาศัยไม่เพียงพอ		√	√
4. ห้องน้ำและห้องส้วม จุดน้ำใช้ ไม่เพียงพอ			√
5. สภาพอาคารเก่า ทрутโทรม เสี่ยงต่อการเกิดอัคคีภัย	√	√	√
6. สภาพแวดล้อมไม่ดี ไม่สะอาด	√	√	√
7. ใช้พื้นที่ผิดประเภท		√	√
8. สภาวะ และการระบายอากาศไม่ดี			√

เมื่อพิจารณาลักษณะของปัญหาสภาพการอยู่อาศัยในครัวบ้าน พบว่า ผู้ขับซึรดสามล้อถีบส่วนใหญ่มีการอยู่อาศัยในครัวบ้านสภาพไม่ดีดังกล่าว ซึ่งผู้วิจัยได้เรียงลำดับตามระดับความรุนแรงของปัญหาที่มากที่สุดไปจนถึงน้อยที่สุด ที่ส่งผลต่อสภาพการอยู่อาศัย ดังต่อไปนี้

1) การพักอาศัยไม่เป็นหลักแหล่ง

จากการสังเกตพบว่า อยู่ในกลุ่มผู้ที่เช่ารถถีบทั้งหมด ซึ่งประเภทที่นอนที่ผู้ประกอบการบ้าง และแทบไม่ได้นอนที่ผู้ประกอบการมีลักษณะการอยู่อาศัยที่ไม่แตกต่างกัน มีลักษณะการอยู่อาศัยที่ไม่ถูกสุขลักษณะนอนบนพื้นที่ซีเมนต์ นอนบนพูก เบาะนอนตามพื้น และนอนบนรถสามล้อโดยตลอด ซึ่งผู้ขับซึรดสามล้อถีบบางคนไม่มีความสะดวกสบายในการอยู่อาศัย ไม่มีผ้าห่มให้ความอบอุ่น และมียุ่งรุ่มกีดตามร่างกาย เนื่องมาจากนอนบริเวณสถานที่ไม่เป็นหลักแหล่ง (ภาพที่ 5.6)

ภาพที่ 5.6 สภาพผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ ที่พักอาศัยไม่เป็นหลักแหล่ง



สภาพสามล้อที่นอนกับฟูก บนพื้นซีเมนต์



สภาพสามล้อที่นอนบนรถสามล้อ อาศัยเป็นบ้าน

2) การอยู่อาศัยตัวบ้านที่นอนนอกอาคาร

จากการสังเกตพบว่า ปัญหาการอยู่อาศัยตัวบ้านที่นอนนอกอาคารจะอยู่ในกลุ่มผู้ที่เช่ารถถีบทั้งหมด มีการอยู่อาศัยส่วนใหญ่ใช้พื้นที่ที่ไม่เหมาะสม มีลักษณะการอยู่อาศัยที่คล้ายคลึงกับผู้ที่พักอาศัยไม่เป็นหลักแหล่ง แต่แตกต่างกันที่มีสถานที่ในการอยู่อาศัยที่เป็นหลักแหล่ง ผู้ขับขี่รถสามล้อถีบมีการอยู่อาศัยโดยนอนบนพื้นซีเมนต์ และนอนบนรถสามล้อ บางคนไม่มีเครื่องนอน มุ้งนอน หรือสิ่งรองรับร่างกายอยู่ในสุขอนามัยที่ไม่ดีมี ปัญหาสภาพการอยู่อาศัยทั้งหมด (ภาพที่ 5.7)

ภาพที่ 5.7 สภาพการอยู่อาศัยนอกตัวบ้าน



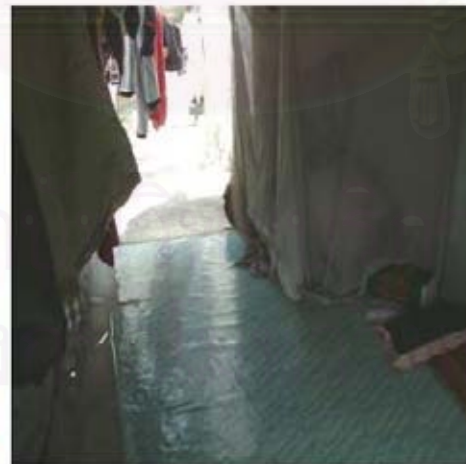
สภาพที่อยู่อาศัยนอกอาคารอย่างเดียว



สามล้อนอกอาคารบนพื้นซีเมนต์ หน้าบ้านเจ้าของอยู่



สามล้อนอกอาคารในเพิงไม้ ที่ทำขึ้นเอง



สามล้อนอกอาคารบนพื้นกันสาด หลังบ้าน



สามล้อนอกอาคารบนเพิงไม้ หน้าบ้านเจ้าของอยู่

3) การอยู่อาศัยที่แออัด คับแคบภายในตัวบ้าน


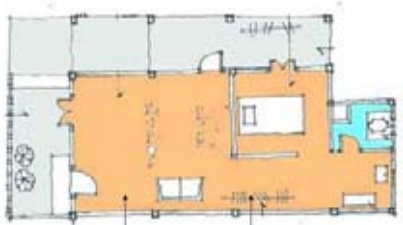

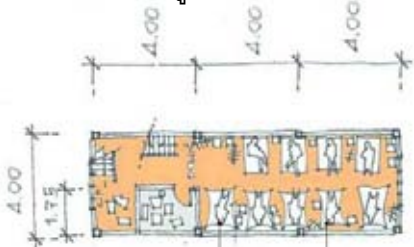
พบว่า ส่วนใหญ่มีปัญหาภายในกลุ่มผู้ที่เช่ารถถีบ มีการอยู่อาศัยกับเพื่อนสามล้นนอนรวมกัน มีจำนวนผู้อยู่อาศัยที่สูงมาก ระหว่าง 11-38 คน/ครัวเรือน ทำให้การใช้พื้นที่ภายในอาคารไม่เพียงพอ มีขนาดพื้นที่ส่วนนอนที่ต่ำมากเฉลี่ยเพียง 1.6-2.8 ตร.ม./คน ในขณะที่กลุ่มที่มีรถเป็นของตนเอง มีจำนวนผู้อยู่อาศัยค่อนข้างสูงเฉลี่ย 3-5 คน/ห้อง (อยู่อาศัยในอาคารประเภทห้องแถวไม้) แต่มีการใช้พื้นที่ภายในอาคารค่อนข้างเพียงพอ เฉลี่ยพื้นที่ส่วนนอนอยู่ระหว่าง 2-4 ตร.ม./คน

ลักษณะปัญหาการอยู่อาศัยที่แออัดภายในบ้าน ตามสภาพการอยู่อาศัยในตัวบ้านสภาพไม่ดี จากการสังเกต รายละเอียดได้จากตารางที่ 5.14 และภาพที่ 5.8

ตารางที่ 5.14 สภาพการอยู่อาศัยที่แออัดภายในบ้าน

ลักษณะของตัวบ้าน	สภาพการอยู่อาศัยในตัวบ้านสภาพไม่ดี	
	ประเภทรถสามล้อถีบ	
	รถของตนเอง	เช่ารถถีบ
1) จำนวนผู้อยู่อาศัยภายในอาคาร	มีจำนวนค่อนข้างสูง เฉลี่ย 3-5 คน/ห้อง	มีจำนวนสูงมาก เฉลี่ย 11-38 คน/หลัง
1.2) การใช้พื้นที่ภายในอาคาร	ค่อนข้างเพียงพอ	ไม่เพียงพอ
- พื้นที่อาคารรวม (ตร.ม.)	160	100-180
- พื้นที่อาคารรวม/คน (ตร.ม./คน)	5.5	3-6
- พื้นที่ส่วนนอน (ตร.ม.)	9-17.1	35-60
- พื้นที่ส่วนนอน/คน (ตร.ม./คน)	2-4	1.6-2.8

ภาพที่ 5.8 สภาพการอยู่อาศัยที่แออัดภายในบ้าน

รถของตนเอง	เช่ารถถีบ
 <p>มีการอยู่อาศัยที่ ค่อนข้างแออัด</p>  <p>3-5 คน/ครัวเรือน พื้นที่เฉลี่ย 2-4 ตร.ม./คน ชั้นล่าง</p>	 <p>มีการอยู่อาศัยที่แออัดมาก</p>  <p>11-38 คน/ครัวเรือน พื้นที่เฉลี่ย 1.6-2.8 ตร.ม./คน ชั้นที่ 2</p>

4) ห้องน้ำและส้วมไม่เพียงพอ

พบว่า ส่วนใหญ่มีปัญหามากในกลุ่มผู้ที่เช่ารถถีบ เนื่องจากมีจำนวนผู้อยู่อาศัยที่สูงมาก ทำให้การใช้ห้องน้ำและส้วม จุดน้ำใช้ ไม่เพียงพอ

ลักษณะปัญหาห้องน้ำและส้วม จุดน้ำใช้ ไม่เพียงพอ ตามสภาพการอยู่อาศัยในตำบลสภาพไม่ดี จากการสังเกต รายละเอียดดูได้จากตารางที่ 5.15 และภาพที่ 5.9

ตารางที่ 5.15 สภาพปัญหาห้องน้ำและส้วมไม่เพียงพอ

ลักษณะของตัวบ้าน	สภาพการอยู่อาศัยในตำบลสภาพไม่ดี	
	ประเภทรถสามล้อถีบ	
	รถของตนเอง	เช่ารถถีบ
- จำนวนผู้อยู่อาศัย	5 คน/ห้อง	11-38 คน/ครัวเรือน
1. ห้องน้ำและห้องส้วม ของตัวบ้าน	ค่อนข้างเพียงพอ	ไม่เพียงพอ
- จำนวนห้องน้ำและส้วม	1	
- พื้นที่ห้องน้ำและส้วม (ตร.ม.)	3.2	2.4
- พื้นที่ห้องน้ำและส้วม/คน (ตร.ม./คน)	0.2-0.5	≤ 0.1 ตร.ม./คน
2. จุดน้ำใช้	2 คน/1 จุด	> 5 คน/1 จุด

ภาพที่ 5.9 สภาพห้องน้ำและห้องส้วมของตัวบ้าน

รถของตนเอง	เช่ารถถีบ
 <p>การใช้ห้องน้ำและส้วมค่อนข้างเพียงพอ</p>	 <p>การใช้ห้องน้ำและส้วมไม่เพียงพอ</p>

5) สภาพอาคารเก่า ทรุดโทรม เสี่ยงต่อการเกิดอัคคีภัย

พบว่า ทั้ง 2 กลุ่มของประเภทรถสามล้อถีบมีปัญหาสภาพภายนอกอาคาร อายุของอาคาร และวัสดุอาคารไม่แตกต่างกัน ส่วนใหญ่สภาพการอยู่อาศัยในตำบลสภาพค่อนข้างดี-สภาพไม่ดีขึ้นมีปัญหาเหมือนกันทั้งหมด แต่ในขณะที่ สภาพภายในจะมีความแตกต่างกัน ซึ่งในกลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเอง มีการอยู่อาศัยสภาพภายในที่ดีกว่า กลุ่มที่เช่ารถถีบ

ลักษณะของปัญหาสภาพอาคารของตัวบ้าน เก่า ทรุดโทรม ตามสภาพการอยู่อาศัยในตัวบ้านสภาพไม่ดี จากการสังเกต รายละเอียดดูได้จากตารางที่ 5.16 และ ภาพที่ 5.10

ตารางที่ 5.16 ลักษณะสภาพอาคารของตัวบ้าน เก่า ทรุดโทรม

ลักษณะของตัวบ้าน	สภาพการอยู่อาศัยในตัวบ้านสภาพไม่ดี	
	ประเภททรุดสามล้อถีบ	
	รถของตนเอง	เช่ารถถีบ
1) สภาพอาคาร		
1.1) สภาพภายนอกอาคาร	สภาพค่อนข้างดี-สภาพไม่ดี เก่า ทรุดโทรมมาก	
- อายุอาคาร	ไม่แตกต่างกัน 8-30 ปี	
- วัสดุอาคาร	ไม่แตกต่างกัน วัสดุคงทน-ไม่คงทน	
1.2) สภาพภายในอาคาร	ค่อนข้างสะอาด ดูแลบ้าน ทำความสะอาดอาทิตย์ละครั้ง	ไม่สะอาด ไม่ดูแลบ้าน ไม่ค่อย ทำความสะอาด ทำเดือนละ 1-2 ครั้ง

ภาพที่ 5.10 สภาพอาคารของตัวบ้าน เก่า ทรุดโทรม

รถของตนเอง	เช่ารถถีบ	
 <p>สภาพภายนอกอาคาร</p>  <p>สภาพภายในบ้าน</p>	 <p>สภาพภายนอกอาคาร</p>  <p>บริเวณที่นอน</p>	 <p>สภาพภายนอกอาคาร</p>  <p>สภาพภายในบ้าน</p>
อยู่อาศัยในสภาพภายนอกอาคารไม่แตกต่างกัน แต่มีความแตกต่างที่สภาพภายในอาคารที่อยู่อาศัย		

6) สภาพแวดล้อมไม่ดี และไม่สะอาด

พบว่า ทั้ง 2 กลุ่มของประเภทรถสามล้อถีบมีปัญหาที่เหมือนกัน โดยเมื่อพิจารณาตามการอยู่อาศัยในตัวบ้านสภาพค่อนข้างดี-สภาพไม่ดีจะมีปัญหาที่เหมือนกันเช่นกัน แต่ระดับของปัญหาจะอยู่ในสภาพไม่ดีกว่าสภาพค่อนข้างดี และสภาพปานกลาง จากการสังเกตพบว่าบริเวณที่อยู่อาศัย และภายในบ้านไม่สะอาด เนื่องจากมีจุดทิ้งขยะน้อย และเทศบาลไม่ค่อยมาเก็บขยะ

ลักษณะของปัญหาสภาพแวดล้อมไม่ดี ตามสภาพการอยู่อาศัยในครัวเรือนสภาพไม่ดี จากการสังเกต รายละเอียดดูได้จากภาพที่ 5.11

ภาพที่ 5.11 ลักษณะสภาพแวดล้อมไม่ดี

รถของตนเอง	เช่ารถถีบ
 <p data-bbox="331 969 804 1003">สภาพภายในค่อนข้างสะอาด และเป็นระเบียบ</p>	 <p data-bbox="932 969 1369 1003">สภาพภายในไม่สะอาด และไม่เป็นระเบียบ</p>

7) ใช้พื้นที่ผิดประเภท

พบว่า ส่วนใหญ่มีปัญหาอยู่ในกลุ่มผู้ที่เช่ารถถีบ โดยเมื่อพิจารณาตามการอยู่อาศัยสภาพปานกลาง-สภาพไม่ดี มีปัญหาเหมือนกัน แต่ระดับของปัญหาอยู่ในสภาพไม่ดีมากกว่า จากการสังเกตมีการใช้พื้นที่ผิดประเภท เช่น ส่วนนอนที่ไม่เหมาะสมภายใน และภายนอกอาคาร สภาพส่วนนอนใกล้เคียงกับห้องน้ำ สภาพส่วนนอนที่ไม่ถูกสุขลักษณะ ไม่คุ้มแดดคุ้มฝน อยู่ในสภาพแวดล้อมไม่ดี การทำกิจกรรมซักล้าง ชักผ้า ตากผ้า ภายในห้องน้ำ หรือภายในอาคาร เป็นต้น

ลักษณะของปัญหาการใช้พื้นที่ผิดประเภท ตามสภาพการอยู่อาศัยในครัวเรือนสภาพไม่ดี จากการสังเกต รายละเอียดดูได้จากภาพที่ 5.12

ภาพที่ 5.12 การใช้พื้นที่ผิดประเภท

รถของตนเอง	เช่ารถถีบ
 <p data-bbox="391 2029 708 2063">ใช้พื้นที่ทำกิจกรรมผิดประเภท</p>	 <p data-bbox="943 2029 1337 2063">บริเวณพื้นที่ส่วนนอนไม่คุ้มแดดคุ้มฝน</p>

8) สภาวะ และการระบายอากาศไม่ดี

พบว่า ส่วนใหญ่มีปัญหาอยู่ในการอยู่อาศัยในครัวเรือนสภาพไม่ดี มีปัญหาการระบายอากาศไม่ดี เนื่องจากมีสัดส่วนช่องเปิดของอาคารเพียง 7-20 % ของพื้นที่ช่องเปิดอาคารรวม

ลักษณะของปัญหาสภาวะและการระบายอากาศไม่ดี ตามสภาพการอยู่อาศัยในครัวเรือนสภาพไม่ดี จากการสังเกต รายละเอียดดูได้จากภาพที่ 5.13

ภาพที่ 5.13 สภาพการระบายอากาศภายในไม่ดี

รถของตนเอง	เช่ารถถีบ
	
<p>ช่องเปิดภายในอาคารไม่เพียงพอ และอับทึบ</p>	

5.3.2 ปัญหาสภาพชุมชนที่อยู่อาศัย

เมื่อพิจารณาตามลักษณะชุมชนที่อยู่อาศัยของสามล้อ พบว่า สามล้อที่ไม่อยู่กับผู้ประกอบการ และอยู่กับผู้ประกอบการ ส่วนใหญ่มีปัญหาที่คล้ายคลึงกัน มีปัญหาแทบทั้งหมด เช่นเดียวกับปัญหาสภาพครัวเรือนที่อยู่อาศัย เพียงแต่มีจำนวนสัดส่วนของปัญหาที่แตกต่างกัน ซึ่งพบว่า ส่วนใหญ่ประเภทที่อยู่กับผู้ประกอบการ อยู่อาศัยในสภาพชุมชนที่ค่อนข้างดีกว่าประเภทที่ไม่อยู่กับผู้ประกอบการซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในสภาพชุมชนไม่ดี (ตารางที่ 5.17 และ ภาพที่ 5.14)

ตารางที่ 5.17 ปัญหาสภาพชุมชนที่อยู่อาศัย

สภาพชุมชนที่อยู่อาศัย	
สภาพไม่ดี	สภาพค่อนข้างดี
1) <u>ไม่อยู่กับผู้ประกอบการ</u>	2) <u>อยู่กับผู้ประกอบการ</u>
1. ความหนาแน่นของอาคารที่อยู่อาศัยในชุมชน	
มีความหนาแน่นของอาคารที่อยู่อาศัยมาก	มีความหนาแน่นน้อย – ปานกลาง
- มีความแออัดมาก โดยเฉพาะรูปแบบของอาคารประเภทเช่าที่อยู่อาศัย ได้แก่ อาคารประเภทห้องแถว และเช่าที่ดินปลูกบ้านในชุมชนที่อยู่อาศัย	

สภาพชุมชนที่อยู่อาศัย	
สภาพไม่ดี	สภาพค่อนข้างดี
2. สภาพอาคารของชุมชน	
สภาพเก่า ทรุดโทรมมาก	สภาพอาคารใหม่
ไม่แตกต่างกัน	
วัสดุอาคาร - วัสดุไม่คงทน (ไม้, วัสดุใช้แล้ว)	วัสดุอาคาร - วัสดุคงทน (คสล.)
3. สภาพแวดล้อมของชุมชน	
สภาพแวดล้อมของชุมชนไม่ดี	สภาพแวดล้อมของชุมชนค่อนข้างดี
- ไม่สะอาด ขาดความเป็นระเบียบเรียบร้อย และไม่ถูกสุขลักษณะ - มลภาวะขยะ บริเวณที่อยู่อาศัย มีจุดทิ้งขยะ น้อย และเทศบาลไม่มาเก็บ	- มีความสะอาด และเป็นระเบียบเรียบร้อย - มีจุดทิ้งขยะ และเทศบาลมาเก็บ
4. สาธารณูปโภคของชุมชนไม่ดี	
มีโครงสร้างพื้นฐาน ไฟฟ้า และระบบประปา ไม่ เพียงพอ	มีโครงสร้างพื้นฐาน ไฟฟ้า และระบบประปาค่อนข้าง เพียงพอ
5. ความสัมพันธ์ของชุมชน	
มีความสัมพันธ์ค่อนข้างดี กับผู้อยู่อาศัยในชุมชน	ความสัมพันธ์ของชุมชนไม่ดี เป็นความสัมพันธ์ระหว่าง สามล้อที่อยู่อาศัยในที่อยู่อาศัยที่เดียวกันมากกว่า

ภาพที่ 5.14 สภาพปัญหาของชุมชน

- สามล้อที่ไม่อยู่กับอุปกรณ์



สภาพชุมชนมีปัญหาความแออัดของอาคาร สภาพอาคารเก่า และสภาพแวดล้อมไม่ดี

- สามล้อที่อยู่กับผู้ประกอบการ



สภาพชุมชนที่มีปัญหาน้อย สามล้อส่วนใหญ่มีปัญหาด้านความสัมพันธ์ของชุมชนในดี

5.4 สาเหตุของปัญหาการอยู่อาศัยของผู้ขับซิ่งรถสามล้อถีบ

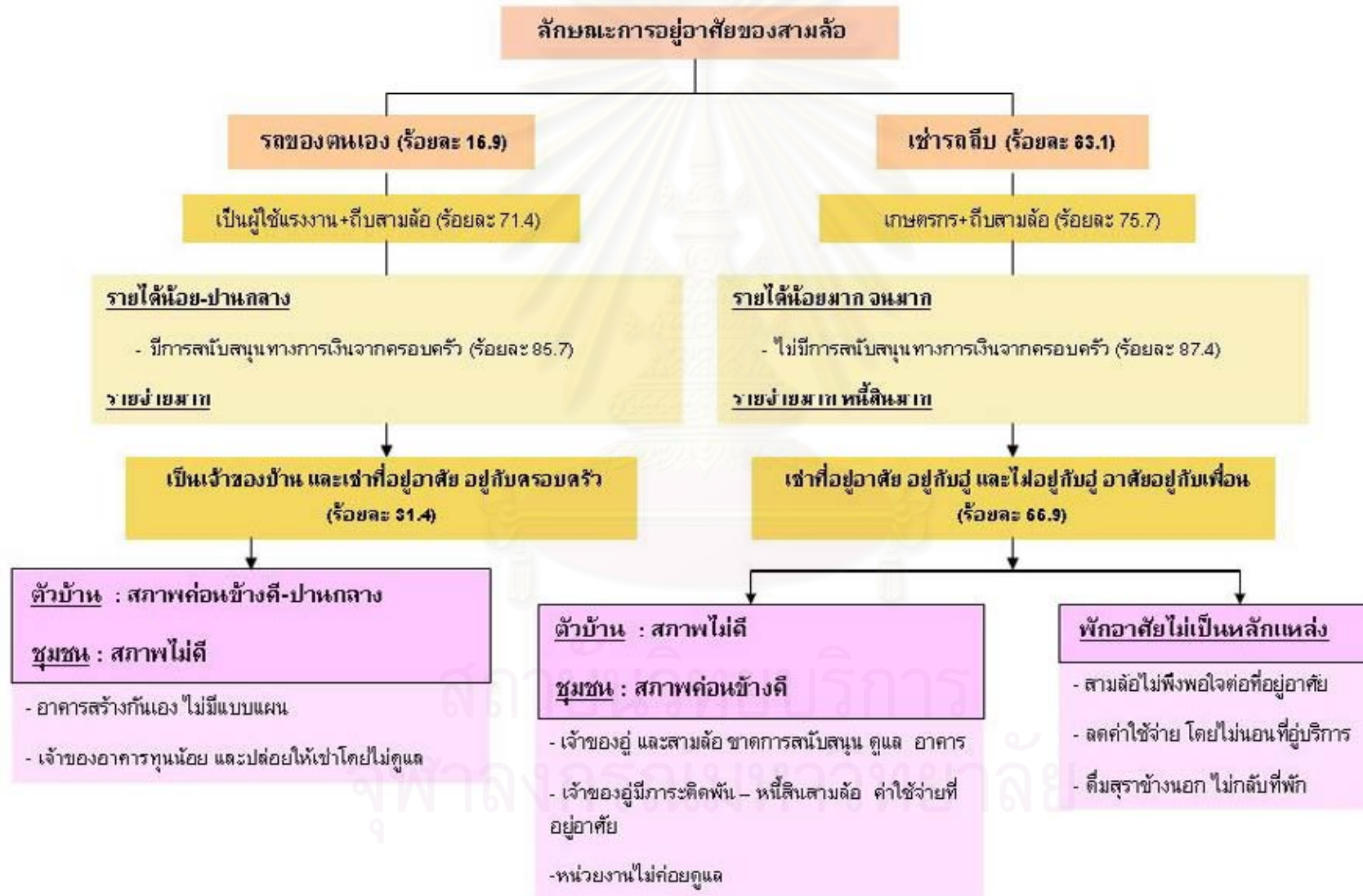
เมื่อพิจารณาถึงลักษณะการครอบครองรถสามล้อถีบจากแผนภูมิที่ 5.1 พบว่า กลุ่มที่มีรถเป็นของตนเอง ส่วนใหญ่มีการอาศัยตัวบ้านสภาพค่อนข้างดี และสภาพปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 40 และ 50 เฉพาะในกลุ่มที่มีรถเป็นของตนเอง มีสภาพที่อยู่อาศัยที่ดีกว่า รวมทั้งด้านความเป็นอยู่ และรายได้ส่วนหนึ่งมีการสนับสนุนทางการเงินจากครอบครัว ซึ่งนอกจากถีบสามล้อแล้วยังเป็นผู้ใช้แรงงานเมื่อมีงานมาให้ทำ จึงเป็นผลทำให้มีสภาพการอยู่อาศัยที่ดีกว่า

ในขณะที่กลุ่มที่เช่ารถถีบ ส่วนใหญ่มีการอยู่อาศัยในตัวบ้านสภาพไม่ดี คิดเป็นร้อยละ 52.6 ส่วนใหญ่มีรายได้น้อยมาก มีเงินออมน้อยมาก และมีหนี้สินมาก จะเช่าที่อยู่อาศัยสภาพไม่ดีที่มีราคาที่ถูกมาก มีปัญหาด้านที่อยู่อาศัยทั้งหมด เป็นผลทำให้อยู่อาศัยในสภาพการอยู่อาศัยของผู้ที่เป็นเจ้าของอาคาร และเจ้าของอยู่ไม่ได้ตาม เนื่องจากขาดการสนับสนุน การเอาใจใส่ และมีทุนน้อยในการสนับสนุนด้านสวัสดิการที่อยู่อาศัย แต่อยู่อาศัยกับผู้ประกอบการในชุมชนที่มีสภาพดี และบางส่วนไม่ได้อยู่กับอยู่ อยู่อาศัยในชุมชนแออัด

ในขณะที่สามล้อที่พักอาศัยไม่เป็นหลักแหล่ง สาเหตุของการพักอาศัยไม่เป็นหลักแหล่งเนื่องมาจาก

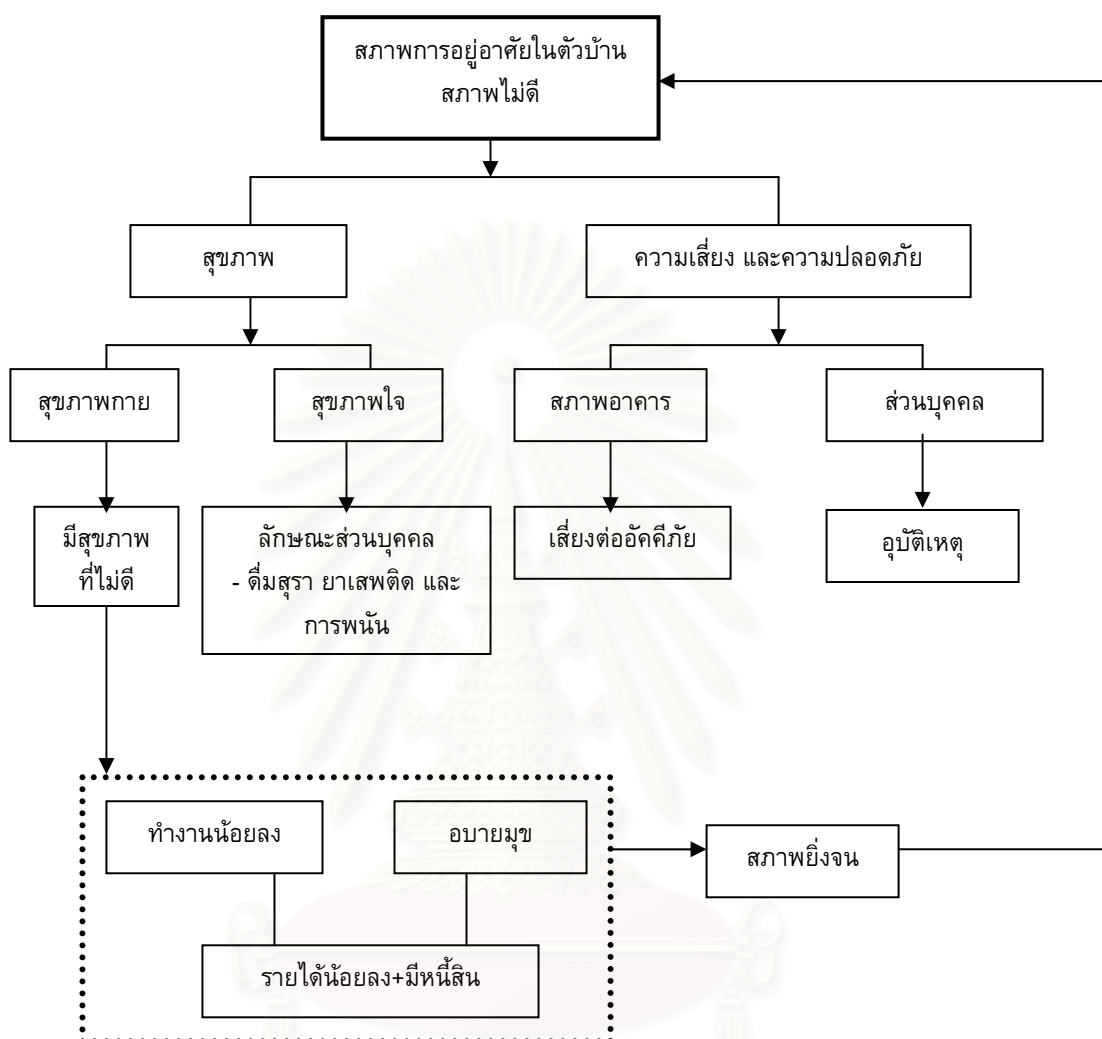
- สามล้อไม่พึงพอใจต่อสภาพการอยู่อาศัย เนื่องจากสภาพของการอยู่อาศัยในตัวบ้านมีปัญหาทั้งหมด และไม่เอื้ออำนวย ไม่สะดวกสบายในการอยู่อาศัย
- สามล้อมีรายได้น้อยมาก จนมาก จึงลดค่าใช้จ่ายของตนเองโดยไม่นอนที่อื่น เสียเพียง 20-30 บาท/วัน จาก 40 บาท/วัน
- ลักษณะส่วนตัว ได้แก่ กินเหล้าช่วงเวลากลางคืน ไม่กลับที่พักอาศัย และการทะเลาะกัน อยู่อาศัยร่วมกันไม่ได้

แผนภูมิที่ 5.1 สาเหตุของปัญหาสภาพการอยู่อาศัย



5.5 ผลกระทบของปัญหาการอยู่อาศัยของผู้ขับขีรถสามล้อถีบ

แผนภูมิที่ 5.2 ผลกระทบของปัญหาการอยู่อาศัยในครัวเรือนสภาพไม่ดี

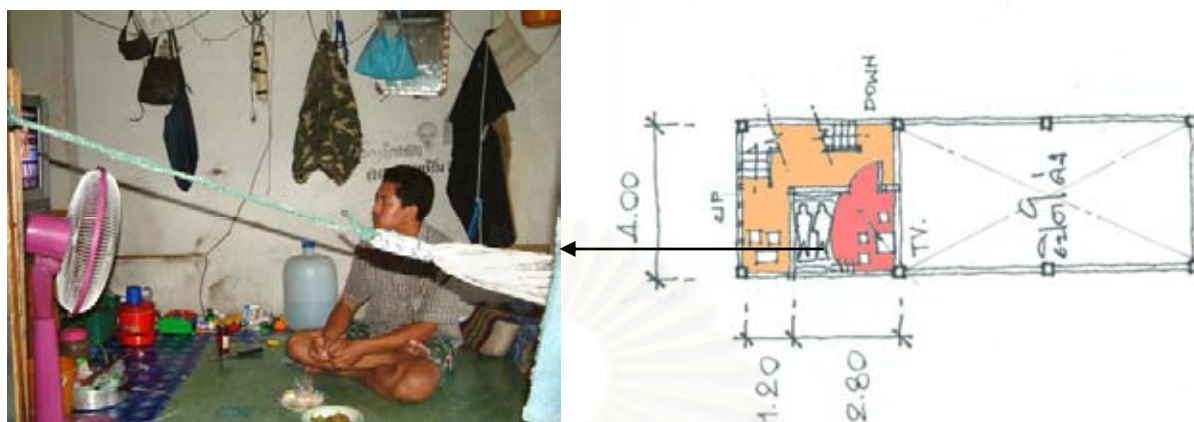


เมื่อพิจารณาตามผลกระทบของปัญหาสภาพการอยู่อาศัยในครัวเรือน จากแผนภูมิที่ 5.2 พบว่าผลกระทบของปัญหาจะมีผลเป็นไปตามลำดับของสภาพการอยู่อาศัยในครัวเรือน ซึ่งพบว่าการอยู่อาศัยในครัวเรือนสภาพค่อนข้างดี และสภาพปานกลางมีผลกระทบของปัญหาการอยู่อาศัยน้อยกว่า การอยู่อาศัยในครัวเรือนสภาพไม่ดี

ผลกระทบของปัญหาสภาพการอยู่อาศัยในครัวเรือนสภาพไม่ดี ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มผู้ที่เช่ารถถีบส่งผลกระทบโดยตรงต่อสุขภาพของผู้ขับขีรถสามล้อถีบ ทั้งสุขภาพกาย และสุขภาพใจ ซึ่งผลกระทบมีความเชื่อมโยงเป็นลูกโซ่ มีสุขภาพที่ไม่ดี ได้แก่ มีอาการปวดหัว ปวดหลัง และเป็นโรคผิวหนัง จากการขาดการดูแลสุขภาพวิทยาศาสตร์ไม่ดี ไม่สะอาด สภาพภายในแออัด และระบายอากาศไม่ดี มีผลทำให้การทำงานลดน้อยลงพร้อมทั้งหันไปดื่มสุรา ย่อมส่งผลให้เกิดความจนมากขึ้น และมีผลต่อการอยู่อาศัยในครัวเรือนสภาพไม่ดีเช่นเดิมต่อไป

ผู้ขับขีรถสามล้อถีบที่พักอาศัยในอาคารตึกแถว กล่าวว่า จะมีอาการปวดหัว วิงเวียนศีรษะ เป็นบางครั้งคราว เนื่องจากอยู่อาศัยในสภาพแวดล้อมภายในอาคารไม่ดี อับ ร้อน ไม่สะอาด และแออัด จากขนาด

ห้องเล็ก ไม่มีช่องเปิดระบายอากาศ และค่อนข้างแออัดเนื่องจากพื้นที่ภายในห้องเป็นห้องที่ต่อเติมเฉลี่ยมีขนาด < 8 ตร.ม. ไม่ถูกหลักสุขอนามัย¹ ดูจากภาพที่ 5.15



ภาพที่ 5.15 สภาพภายในห้องที่ต่อเติมภายในอาคารประเภทตึกแถว

5.6 การแก้ปัญหาที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับซักรถสามล้อถีบ

จากผลการศึกษาพบว่า ปัญหาของการอยู่อาศัยเป็นไปตามลำดับจากมากที่สุดไปจนถึงน้อยที่สุด ตั้งแต่การอยู่อาศัยตัวบ้านสภาพค่อนข้างดี จนถึงสภาพปานกลาง และสภาพไม่ดีตามลำดับ ซึ่งในลำดับแนวทางในการแก้ปัญหาสภาพการอยู่อาศัยในตัวบ้าน ผู้วิจัยพบว่า บ่อเกิดที่นำไปสู่การอยู่อาศัยตัวบ้านสภาพไม่ดี ต้นเหตุมาจากสภาพความจนของสามล้อ เป็นต้นเหตุที่นำไปสู่ปัญหา และสาเหตุอื่นๆ ตามมาตามลำดับ ดังนั้นในการแก้ปัญหาเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาที่อยู่อาศัยต้องแก้ที่สาเหตุของปัญหา ดูจากแผนภูมิที่ 5.4

จากการสัมภาษณ์ผู้ขับซักรถสามล้อถีบ บุคคล และองค์กรที่เกี่ยวข้องกับเรื่องที่อยู่อาศัยของสามล้อ นำไปสู่ปัญหาของสามล้อ และโอกาสที่จะทำได้ ดูจากตารางที่ 5.18

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹ สัมภาษณ์ สุทิน กุณาแดง, ผู้ขับซักรถสามล้อถีบรับจ้าง, 19 มกราคม 2548.

ตารางที่ 5.18 สรุปปัญหาของสามล้อ และโอกาสที่จะทำได้

ปัญหาของสามล้อ	ทำไมถึงมีปัญหา	ความสัมพันธ์ของปัญหาสามล้อ จากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง		โอกาสที่จะทำได้
		เจ้าของผู้ประกอบการ	หน่วยงานต่างๆ	
<p>1) ด้านสังคมวิถีชีวิต และเศรษฐกิจ</p> <p>◎ สามล้อจนมากๆ - สามล้อที่เช่ารถถีบมากกว่าสามล้อที่มีรถเป็นของตนเอง</p>	<p>1) มีรายได้น้อยจากการถีบ - ไม่มีคิวรับผู้โดยสารที่แน่นอน - ลูกค้าใช้บริการน้อย - มีคู่แข่งมาก - สกปรก ไม่สะอาด - ขาดการสนับสนุนทางการเงินจากครอบครัว - เหนื่อย ทรากดร้า อยากเปลี่ยนอาชีพอื่น</p> <p>2) มีรายจ่ายและหนี้สินมาก - ค่าเช่ารถ และค่าใช้จ่ายด้านที่อยู่อาศัย - ค่าใช้จ่ายส่วนตัว เหล้า และบุหรี - หนี้สินจากการทำนา และค่าเช่ารถ</p>	<p>1) มองในแง่ดี [+]</p> <p>◎ เป็นประติษฐกรรรมของคนไทย และมีคุณค่าต่อการอนุรักษ์²</p> <p>2) มองในแง่ลบ [-]</p> <p>2.1) สามล้อขาดการสนับสนุนไม่ดูแลเอาใจใส่เพียงพอ</p> <p>2.2) สามล้อจนมาก</p> <p>2.3) ดิดเหล้า และเมาสุรา</p> <p>2.4) จะจอตกรับผู้โดยสารบริเวณหน้าปากซอย ซึ่งเป็นบริเวณที่ห้ามจอดและโดนปรับเป็นประจำ³</p>	<p>1) มองในแง่ดี [+]</p> <p>1.1) เป็นอาชีพที่เก่าแก่มีคุณค่าต่อการอนุรักษ์</p> <p>1.2) มีโอกาสสนับสนุน และให้การช่วยเหลือได้เท่าที่จำเป็น⁴</p> <p>2) มอง ในแง่ลบ [-]</p> <p>2.1) สามล้อขาดการมีส่วนร่วม จะสนับสนุนเท่าที่ทำได้และจำเป็น แต่มีโอกาสที่ซ้ำและรอนาน⁵</p>	<p>◎ สามล้อต้องแก้ปัญหาโดยการพึ่งตนเองเป็นหลัก</p> <p>- เพิ่มรายได้ของตนเอง</p> <p>- ออมเงินรายวันจากกลุ่มสามล้อด้วยกัน เพื่อการพึ่งตนเอง และเกิดการมีส่วนร่วมกันในกลุ่ม</p> <p>- อาศัยบุคคลที่เกี่ยวข้องเท่าที่จำเป็น</p>

² สัมภาษณ์ วาสนา ศรีนารีย์, เจ้าของอุ้มมิตรภาพ, 14 พฤษภาคม 2548.

³ สัมภาษณ์ วสันต์ รัตนพิพัทธ์, เจ้าของอุ้ว. บริการ, 22 พฤษภาคม 2548.

⁴ สัมภาษณ์ ขวัญไชย พุ่มโพธิ์, นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลด่านสำโรง, 9 สิงหาคม 2548.

⁵ สัมภาษณ์ ขวัญไชย พุ่มโพธิ์, นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลด่านสำโรง, 9 สิงหาคม 2548.

ปัญหาของสามล้อ	ทำไมถึงมีปัญหา	ความสัมพันธ์ของปัญหาสามล้อ จากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง		โอกาสที่จะทำได้
		เจ้าของผู้ประกอบการ	หน่วยงานต่างๆ	
<p>1) ด้านกายภาพ</p> <p>- สามล้อที่เช่ารถถีบมีปัญหาการอยู่อาศัยแทบทั้งหมดมากกว่าสามล้อที่มีรถเป็นของตนเองที่มีปัญหาการอยู่อาศัยน้อยกว่า</p> <p>● สภาพการอยู่อาศัยตัวบ้านไม่ดี</p> <p>- ไม่ถูกสุขลักษณะและไม่ปลอดภัยมีผลกระทบต่อสุขภาพเป็นอย่างมาก</p>	<p>● สามล้อจนมาก ๆ</p> <p>- เห็นความสำคัญน้อย เนื่องจากไม่ใช่บ้านของตนเองและเห็นเป็นการอยู่อาศัยแบบชั่วคราว</p> <p>- มีรายได้น้อยมากจึงอยู่ ที่อยู่อาศัยสภาพไม่ดีเช่ารถถีบกับเจ้าของผู้ประกอบการ</p> <p>- มีรายได้จากการถีบสามล้ออย่างเดียวและขาดการสนับสนุนทางการเงินจากครอบครัว</p>	<p>● ขาดการสนับสนุนและความเอาใจใส่ดูแลที่อยู่อาศัยของสามล้ออย่างเพียงพอ⁶</p> <p>- สามล้อในผู้ประกอบการมีบทบาทน้อยในชุมชน และขาดการมีส่วนร่วมกับหน่วยงานท้องถิ่น</p> <p>- มีทุนน้อย</p> <p>- มีหนี้สินจากสามล้อ⁷</p>	<p>● บทบาทของสามล้อต่อชุมชน และผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องมีความสัมพันธ์กันน้อย</p> <p>● ขาดการมีส่วนร่วมร่วมกับหน่วยงานที่จะผลักดันในการแก้ปัญหา และให้การช่วยเหลือ ซึ่งมีโอกาสจะให้การช่วยเหลือได้เท่าที่จำเป็นถ้ามีการมีส่วนร่วมอย่างเพียงพอ⁸</p>	<p>● สามล้อต้องพึ่งตนเองเป็นหลักจากรายได้ที่มีและจากการออมรายวันในกลุ่มสามล้อ มาปรับปรุงที่อยู่อาศัยของตนเอง</p> <p>● มีโอกาที่จะพึ่งผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องให้การช่วยเหลือได้แต่ได้เท่าที่จำเป็นไม่ได้ตลอด และรอนาน แต่สามารถผลักดัน ให้เกิดการแก้ปัญหาแบบมีส่วนร่วมได้มากขึ้น</p> <p>● หาโอกาสจากผู้ที่มีบทบาทสำคัญ ต่อสามล้อที่จะผลักดันในการแก้ปัญหา เช่น สามล้อผู้มีตรภาพ</p> <p>- รักผู้ต้องโอกาสเอื้อเพื่อต่อสามล้อ</p> <p>- มีความสัมพันธ์เพียงพอ กับกลุ่มสามล้อ ชุมชนและหน่วยงานรัฐจักเพียงพอ</p> <p>- สามารถดึงสามล้อจากผู้อื่นมามีส่วนร่วมในการแก้</p>

⁶ สัมภาษณ์ วาสนา ศรีนารีย์, เจ้าของอู่มิตรภาพ, 14 พฤษภาคม 2548.

⁷ สัมภาษณ์ วาสนา ศรีนารีย์, เจ้าของอู่มิตรภาพ, 14 พฤษภาคม 2548.

⁸ สัมภาษณ์ ขวัญไชย พุ่มโพธิ์, นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลด่านสำโรง, 9 สิงหาคม 2548.

ปัญหาของสามล้อ	ทำไมถึงมีปัญหา	ความสัมพันธ์ของปัญหาสามล้อ จากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง		โอกาสที่จะทำได้
		เจ้าของผู้ประกอบการ	หน่วยงานต่างๆ	
				ปัญหาร่วมกัน และค่อยๆปรับปรุงบ้าน

ปัญหาการอยู่อาศัยในตัวของผู้ที่เช่ารถถีบมีปัญหาทั้งหมด จากการสำรวจพบว่า จากทั้งหมด 9 ผู้ที่มีผู้ที่เล็งเห็นถึงความสำคัญในการแก้ปัญหาในข้อ ซึ่งพบว่ามีเพียงสามล้อกลุ่มที่เช่ารถถีบของอุมิตราภาพซึ่งเป็นเจ้าของรถ และให้ความสำคัญกับการแก้ปัญหาของสามล้ออย่างมาก ซึ่งสามารถเป็นผู้ที่กระตุ้นสามล้อให้เล็งเห็นถึงความสำคัญของปัญหาได้

จากการศึกษา พบว่า กลุ่มสามล้อ 7-8 คน และเจ้าของอุมิตราภาพเล็งเห็นถึงปัญหาการอยู่อาศัย จากการที่ผู้วิจัยได้เสนอปัญหาการอยู่อาศัยต่อเจ้าของอุมิตราภาพที่จะส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตที่ต่ำลง ซึ่งสามารถสรุปผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง และให้การช่วยเหลือ ดูจากตารางที่ 5.19 และภาพที่ 5.16

ตารางที่ 5.19 ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง และการช่วยเหลือด้านที่อยู่อาศัยที่ทำได้

ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง	การช่วยเหลือที่ทำได้
1) เจ้าของอุมิตราภาพ	- ให้การสนับสนุนช่วยเหลือสามล้อได้เต็มที่ มีความพร้อมในการแก้ปัญหา และกระตุ้นสามล้อให้ปรับปรุงบ้านได้ - เชื่อมโยงกับผู้อื่นให้แก้ปัญหาได้
2) เครือข่ายสามล้อในชุมชนแสงสุข	- เคยอยู่อาศัยกับอุมิตราภาพ สามารถกระตุ้นเพื่อนสามล้อในอุให้คำแนะนำด้านการหารายได้เสริม และบางส่วนเป็นช่าง สามารถแนะนำสามล้อในอุได้
3) หน่วยงานท้องถิ่น ได้แก่ เทศบาลตำบลด่านสำโรง องค์การบริหารส่วนตำบลท้องถิ่น สถาบันพัฒนาองค์กรและชุมชนและพัฒนาสังคม	- สามารถกระตุ้นเจ้าของอุให้ทำเท่าที่จำเป็น - ให้ความรู้อบรมแนะนำ สุขอนามัยในการอยู่อาศัย และการออมรายวัน
4) ผู้ใช้รถสามล้อถีบประจำ	- ให้การช่วยเหลือช่องทางในการหารายได้เสริม



เจ้าของอุมิตราภาพ



สามล้อในชุมชนแสงสุข

ภาพที่ 5.16 ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับสามล้อ

เจ้าของอู่มิตรภาพ และหน่วยงานท้องถิ่น ซึ่งประกอบด้วย เทศบาลตำบลด่านสำโรง องค์การบริหารส่วนตำบลท้องถิ่น สถาบันพัฒนาองค์กรและชุมชน และพัฒนาสังคม ได้มีส่วนร่วมในการเพิ่มคุณภาพชีวิตโดยการยกเครื่องสามล้อใหม่ ให้รู้ถึงความถูกสุขลักษณะ และความสะอาดพัฒนาบุคลิกภาพ และการแต่งกายในอู่⁹ แต่ปัญหาคือการอยู่อาศัยภายในบ้านยังไม่ดี เนื่องจากภายในอาคารมีความสกปรกมาก มีขยะหมักหมม มีกลิ่นเหม็น และน้ำท่วมขัง ผู้วิจัยจึงได้เสนอกับเจ้าของอู่มิตรภาพ และกลุ่มสามล้อ ถึงสิ่งที่สามารถทำได้ก่อน คือการรักษาความสะอาดภายในบ้าน จัดความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้าน จัดให้มีกิจกรรมการทำความสะอาดภายในบ้านโดยกลุ่มสามล้อมีส่วนร่วมทำกันเองได้เพื่อเป็นการจุดประกายเบื้องต้น ในการรู้จักสุขอนามัยในการอยู่อาศัยที่ดี

นอกจากนั้นจึงหาความเป็นไปได้ถึงการเชิญหน่วยงานท้องถิ่น และที่ได้ช่วยเหลือเจ้าของอู่มิตรภาพอยู่ในด้านการจัดคิวสามล้อมาให้รางวัล เพื่อเป็นกำลังใจต่อสามล้อต่อความพยายามในการพัฒนาต่อไป และเกิดการมีส่วนร่วมในการทำกิจกรรมโดยได้เสนอการทาบโปสเตอร์ ประชาสัมพันธ์ เสนอแผนงานที่สามล้อได้โดยการพึ่งตนเอง เป็นกระบวนการในการแก้ปัญหาาร่วมกัน

ในขณะที่กิจกรรมอื่นๆ เช่น การซ่อมบ้าน และการต่อเติมห้องน้ำและห้องส้วม มีโอกาสช่วยเหลือด้านการเงินเท่าที่จำเป็นในการปรับปรุงบ้านเท่านั้น¹⁰

นอกจากนั้นส่วนใหญ่สามล้อจะมีรายได้จากการถีบสามล้อเป็นปกติ แต่สามล้อที่อยู่ในชุมชนนอกจากถีบสามล้อแล้ว ยังมีรายได้จากการถีบสามล้อ และเป็นผู้ใช้แรงงาน ซึ่งสามล้อที่เช่ารถถีบขาดโอกาสด้านนี้ ควรจะมีการสนับสนุนจากสามล้อในเครือข่ายชุมชนมาช่วยวางแผนถึงสิ่งที่สามล้อทำได้ก่อน และให้ข้อเสนอแนะกับสามล้อในอู่

5.6.1 เสนอการสนับสนุนการเพิ่มรายได้

1) ประชาสัมพันธ์ความสามารถทางด้านอาชีพเสริมเฉพาะด้าน

ควรติดป้ายประกาศประชาสัมพันธ์ว่า สามล้อทำอะไรได้บ้างติดที่ท้ายรถสามล้อ ติดโปสเตอร์ประชาสัมพันธ์บริเวณคิวหน้าปากซอย และบริเวณหน้าปากซอยที่ตั้งของอู่บริการ ความสามารถเฉพาะด้านของสามล้อ ได้แก่ งานช่างทั่วไป และเป็นผู้ใช้แรงงาน เป็นต้น

2) สนับสนุนการหารายได้ เล็กๆน้อยๆ

สามล้อ นอกจากมีรายได้เสริมจากการเก็บของเก่าแล้ว การรับส่งลูกค้าบริเวณพื้นที่นั่งรถสามล้อยังมีพื้นที่ว่าง และเคลื่อนที่ไปไหนมาไหนได้ถ้าได้รับการสนับสนุน ขายของเล็กๆน้อยๆ ในช่วงเวลากลางวันในส่วนใหญ่เป็นช่วงพักนอน อาจจะมีรับของเล่นจากตลาดธรรมสารโຈจัน และตลาดสำโรงขายของเล่นให้เด็กบริเวณหน้าโรงเรียน เพราะไม่ต้องเสียค่าเช่าที่ จะช่วยเพิ่มรายได้ให้มากขึ้น

บริเวณที่อยู่อาศัยของสามล้อส่วนใหญ่มีอะไหล่รถสามล้อที่ไม่ได้ใช้งาน ซึ่งสามล้อบางคนในอู่มีความสามารถทางด้านช่างซ่อมรถ และเป็นช่างไม้ สามารถดัดแปลงทำเป็นรถเอนกประสงค์ ราคาถูกใช้ประโยชน์ได้หลายอย่าง เช่น เก็บของเก่าตามร้านค้า ขายของเล็กๆน้อยๆ ขายส้มตำ และขายของเล่น เป็นต้น

⁹ สัมภาษณ์ วาสนา ศรีนารีย์, เจ้าของอู่มิตรภาพ, 17 พฤษภาคม 2548.

¹⁰ สัมภาษณ์ วาสนา ศรีนารีย์, เจ้าของอู่มิตรภาพ, 17 พฤษภาคม 2548.

3) เปิดโอกาสช่องทางในการรับผู้โดยสารประจำได้เต็มที่

นอกจากสามล้อจะรับผู้โดยสารปกติ ลูกค้าทั่วไป แต่ยังมีขาดการสนับสนุนโอกาสในการเพิ่มรายได้จากการรับลูกค้าประจำ เนื่องจากบริเวณคิวหน้าปากซอยไม่สามารถจอดใกล้กับสถานที่สำคัญ เช่น บริเวณหน้าตลาดสำโรง และบริเวณหน้าโรงเรียนมัธยมด่านสำโรง จอดได้เพียงชั่วคราวเท่านั้น ควรมีการสนับสนุนจากกลุ่มสามล้อ เจ้าของอุ้มมิตรภาพ และหน่วยงานท้องถิ่น ซึ่งมีการทำกิจกรรมร่วมกันอยู่ มีโครงการในการรับผู้โดยสารเฉพาะด้านได้อย่างเต็มที่

โครงการอาชีพเสริมรับผู้โดยสารเฉพาะด้าน ได้แก่ สามล้อจ่ายตลาด สามล้อรับส่งเด็กนักเรียน รับคนแก่ และสามล้อรับผู้โดยสาร และพระค้อยบิณฑบาต โดยการร่วมมือกับหน่วยงานท้องถิ่น มีการจัดคิวให้สามล้อแบบชั่วคราว กำหนดเป็นช่วงเวลาในตอนเช้า และตอนเย็น ซึ่งเป็นช่วงของการรับลูกค้าประจำ

นอกจากนั้นสามล้อที่คอยรับผู้โดยสารที่วัดส่วนใหญ่ยังไม่มีอาชีพ นอกจากถีบสามล้อแล้วก็กลับบ้าน ถ้าได้รับการสนับสนุนจากเจ้าอาวาส ในการช่วยเหลือสามล้อให้มีรายได้เสริม เช่น รับพระค้อยบิณฑบาต หรือช่วยงานเทศกาลที่วัด เป็นการช่วยให้มีรายได้เล็กๆน้อยๆ

5.6.2 ให้ความรู้ อบรม และแนะนำ

1) ให้ความเข้าใจถึงการอยู่อาศัยที่ถูกสุขลักษณะ

เป้าหมายที่สำคัญในการปรับปรุงบ้านให้ดีขึ้น สภาพการอยู่อาศัยในบ้านดีขึ้น ถูกสุขลักษณะ และมีความปลอดภัย แต่มีข้อจำกัดที่สามล้อยังขาดความรู้ ความเข้าใจในการวางแผนที่จะต้องทำอะไรบ้าง บ้านที่ถูกสุขลักษณะ และมีความปลอดภัยเป็นอย่างไร

ผู้วิจัยได้เสนอการทำโปสเตอร์ ประชาสัมพันธ์ระหว่างแกนนำกลุ่มสามล้อ เจ้าของอุ้มมิตรภาพ หน่วยงานท้องถิ่น และเครือข่ายสามล้อชุมชนแสงสุข ในการสนับสนุนเสนอวางแผนขอขางานที่สามล้อจะต้องทำ ให้ความรู้ แนะนำ ถึงการอยู่อาศัยที่ถูกสุขลักษณะเบื้องต้น มีขออนามัยในการอยู่อาศัยที่ดี ได้แก่

- สภาพส่วนนอนที่เป็นระเบียบ มิดชิด และมีอุปกรณ์เกี่ยวกับการนอนเพียงพอ
- มีพื้นที่เก็บของใช้ส่วนตัวที่มิดชิด เพื่อป้องกันการขโมยของกัน
- การรักษาความสะอาดภายในห้องน้ำ เมื่อใช้แล้ว และมีพื้นที่เพียงพอในการตากเสื้อผ้า

แกนนำกลุ่มสามล้อ และเจ้าของอุ้มมิตรภาพ ควรมีการติดตามสมาชิกในกลุ่มหากไม่ปฏิบัติตาม ควร มีข้อตกลงระหว่างกลุ่มสามล้อให้ปฏิบัติตาม จนถึงขั้นตัดสิทธิ์การเข้าร่วม จากการสนับสนุนการเพิ่มรายได้

2) สนับสนุนการออมรายวันเพื่อการพึ่งพาตนเอง

ประชาสัมพันธ์ถึงประโยชน์ของการออมรายวัน หน่วยงานท้องถิ่นที่ได้ให้การช่วยเหลือเจ้าของอุ้มมิตรภาพ ควรแนะนำ อธิบายถึงความสำคัญของการออมรายวัน และคอยกระตุ้นสมาชิกในกลุ่มสามล้อ ให้เกิดการออมรายวันเป็นแกนบังคับในระยะแรก

ขบวนการสัจจะออมรายวัน เป็นการพบปะกันทุกวัน ออมกันทุกวัน จ่ายเงินกู้กันทุกวัน ทำเวลาไหนก็ได้ ดังนั้นการออมรายวัน เป็นการรวบรวมข้อมูลข่าวสาร เป็นการสร้างความรัก และความเอื้ออาทร การแบ่งปัน

กัน ความขยันหมั่นเพียร ความซื่อสัตย์ ความมีสัจจะ และกระบวนการเรียนรู้ บนรากฐานของการพึ่งพาตนเองมากที่สุด ดังนั้นการออมจึงเป็นการแก้ไขปัญหาในการใช้เงินของคนยากจนที่เกิดขึ้นทุกวัน¹¹

เครือข่ายสามล้อในชุมชนแสงสุข ท้องถิ่น และผู้นำชุมชนมีโอกาสช่วยแนะนำถึงวิธีการออมรายวัน จากกลุ่มสามล้อที่ให้ความร่วมมือ 7 คน จนถึง 15 คน เมื่อมีสมาชิกเพิ่มเติม มีคณะกรรมการคนกลางซึ่งได้แก่ ลูกหลานของเจ้าของอุ้มมิตรภาพคอยดูแลเงินออม และคอยเช็คสามล้อที่ให้เงินในแต่ละวัน ซึ่งความสามารถของจำนวนเงินขึ้นอยู่กับความสมัครใจของสามล้อ ซึ่งโดยเฉลี่ยเก็บวันละ 2-3 บาท/วัน

การวางแผนการใช้เงินออมของสามล้อขึ้นอยู่กับ

- ระยะเวลาในการออม การกู้เงินออมที่จะนำมาใช้ในการปรับปรุงบ้านในช่วงระยะเวลาที่เหมาะสม ควรมีการวางแผนระยะสั้น และระยะยาว

- อุ้วางแผนควบคุมเงินออมของสามล้อ แต่สามารถดึงเงินออมมาปรับปรุงบ้านได้เอง

สามล้อบางคนมีความรู้ด้านการช่างแต่ไม่มาก แต่ยังมีเครือข่ายสามล้อที่สามารถช่วยเหลือกันได้ เนื่องจากมีความสามารถทางด้านการช่าง และทำงานมานานจากนายจ้างที่เป็นผู้นำชุมชน โดยสามล้อต้องค่อยๆปรับปรุงบ้านของตนเอง ไปพร้อมกับคอยเงินออมที่สะสม ค่อยๆทยอยกู้ พอเงินออมหมดก็หยุดทำ และคอยเงินออมใหม่

5.6.3 การพึ่งตนเองของสามล้อในการปรับปรุงบ้าน

1) การปรับปรุงในสิ่งที่ทำได้ก่อน

1.1) ทำความสะอาดบ้าน สามล้อ และเจ้าของอุ้มมิตรภาพมีโอกาสร่วมมือกัน โดยแกนนำสามล้อกระตุ้นให้กลุ่มได้ทำ และเจ้าของอุ้มมิตรภาพเป็นผู้กระตุ้นกันเองในกลุ่ม เป็นกิจกรรมระยะแรกเพื่อจุดประกายให้สามล้อเข้าใจถึงความถูกต้องลักษณะ

1.2) ซ่อมบ้าน และส่วนประกอบของอาคารที่ชำรุดเสียหาย สภาพภายในบ้านที่มีสภาพที่แย่มาก มีปัญหาต่อการอยู่อาศัยทั้งหมด สามล้อบางคนมีความชำนาญทางด้านการช่าง สามารถจัดการบ้านได้เอง ซ่อมส่วนที่ชำรุด และเสียหาย ได้แก่ หน้าต่าง เดินสายไฟเอง และทาสีทับคราบสกปรกภายในบ้าน

1.3) ขยายห้องน้ำและส้วม ให้เพียงพอ จำนวนผู้อยู่อาศัยมาก ไม่เพียงพอต่อความต้องการของสามล้อ พื้นที่ห้องน้ำและส้วม เฉลี่ยมีขนาด < 0.1-0.5 ตร.ม./คน การแก้ปัญหาโดยการรอกเงินออมของสามล้อระยะแรกมาขยายห้องน้ำและส้วมโดยสามารถทำกันเองได้ อาศัยแรงงานจากสามล้อในอุ้ และเครือข่ายสามล้อชุมชนแสงสุขเข้ามาช่วยเหลือ

1.4) สำรวจคนไปนอนบ้านหลังอื่น บริเวณที่อยู่อาศัยของอาคารประเภทห้องแถว คสล. ซึ่งให้สามล้อได้เช่าอยู่พักอาศัยอยู่แบบครอบครัว มีอาคารที่ใช้เป็นห้องเก็บของ เก็บอะไหล่รถสามล้อที่ไม่ได้ใช้แล้วสามารถสำรวจสามล้อให้ไปอยู่อาศัยแบบชั่วคราวลำพังได้ก่อน 7-8 คน

¹¹ สำนักงานกองทุนเพื่อสังคม, ถอดบทเรียน กลุ่มสัจจะออมรายวัน (กสว.) ชุดความรู้เพื่อชุมชน ลำดับที่ 5 (มิถุนายน 2545) : 3



ภาพที่ 5.17 อาคารที่ใช้เป็นห้องเก็บของ

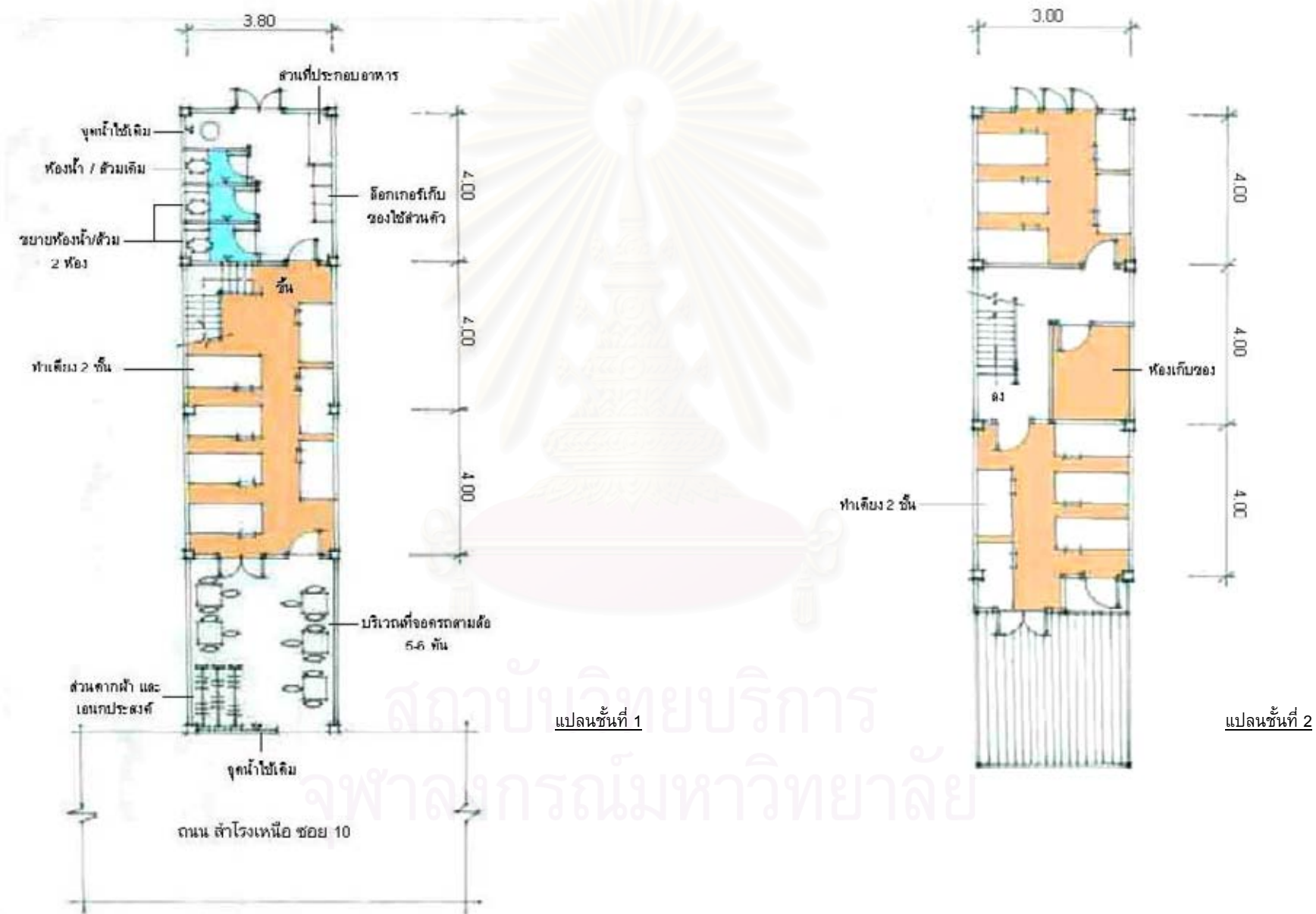
1.5) ทำเตียง 2 ชั้น เนื่องจากส่วนนอนภายในอาคารมีไม่เพียงพอ มีจำนวนผู้อยู่อาศัยที่มาก เฉลี่ย 11-38 คน/หลัง จึงเสนอการทำเตียง 2 ชั้น รองรับจำนวนผู้อยู่อาศัยที่มาก

นำวัสดุที่ไม่ได้ใช้แล้ว ส่วนบริเวณที่นั่ง และเบาะที่นั่งมาดัดแปลงเป็นพื้นที่ส่วนนอนภายในอาคารชั่วคราว เนื่องจากต้องใช้ระยะเวลาในการออมที่นาน

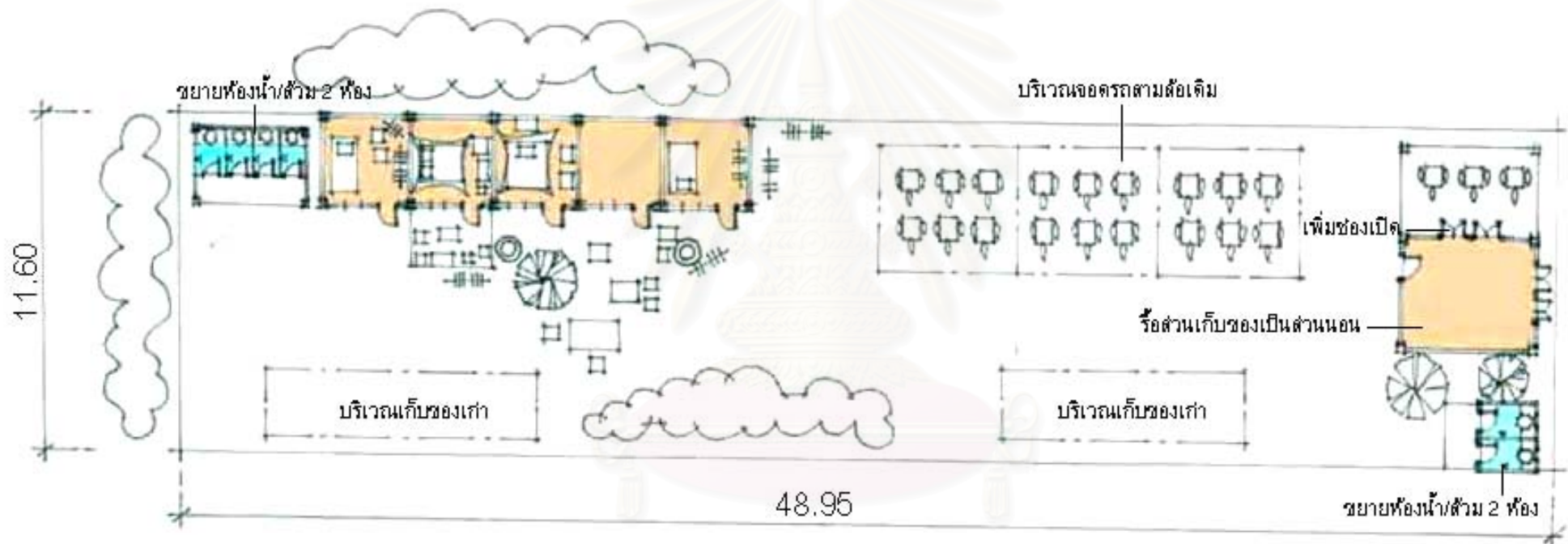
1.6) ดัดแปลงรถสามล้อที่ไม่ได้ใช้มาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด บริเวณอาคารประเภทห้องแถวไม้ ที่ป่าให้สามล้อได้เข้าส่วนใหญ่เป็นบริเวณที่ทิ้งอะไหล่รถสามล้อที่ไม่ได้ใช้งาน สามารถนำมาดัดแปลงนำวัสดุที่ไม่ได้ใช้แล้ว ทำเป็นส่วนนอนให้สามล้อได้อยู่อาศัยโดยปกคลุมเป็นที่กำบังอย่างมิดชิด ให้สามล้อมีการอยู่อาศัยที่ดี เสนอการปรับปรุงภายในอาคารประเภททาวน์เฮ้าส์ 2 ชั้น และการรองรับจำนวนสามล้อที่เพิ่มมากขึ้น ดูจากภาพที่ 5.18 และภาพที่ 5.19

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาพที่ 5.18 เสนอการปรับปรุงภายในอาคารประเภททาวน์เฮ้าส์ 2 ชั้น



ภาพที่ 5.19 การรองรับจำนวนสามล้อที่เพิ่มมากขึ้น



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

2) การปรับปรุงในภายหลัง

การขยายบ้าน/ต่อเติม หรือสร้างที่อยู่อาศัยใหม่ สืบเนื่องมาจากที่อยู่อาศัยเดิมของสามล้อ เมื่อมีการปรับปรุงให้ดีขึ้นแล้ว สามล้อ และเจ้าของผู้มีมิตรภาพควรมีการวางแผนปรับปรุงขยายบ้าน/ต่อเติม เพื่อรองรับกับจำนวนสามล้อที่มีมากจนเกินไป อาจจะมีการแก้ปัญหาที่อยู่อาศัยโดยการรอนอมนของสามล้อ และเงินอุดหนุนช่วยเหลือจากป่า

การจัดการที่อยู่อาศัยขึ้นอยู่กับ การปรับปรุงบ้านของสามล้อที่ค่อยๆทยอยทำแก้ปัญหาบ้านไป ซึ่งทำไปพร้อมกับ การออมรายวัน ซึ่งการปรับปรุงบ้าน และการออมรายวันอาจจะต้องใช้ระยะเวลาที่นานกว่าการปรับปรุงบ้านเดิม

ดังนั้นการแก้ปัญหาจะเกิดขึ้นได้นอกจากสามล้อแล้ว ยังรวมทั้งการช่วยเหลือของหน่วยงานท้องถิ่น จากเทศบาลตำบลด่านสำโรง องค์การบริหารส่วนตำบลท้องถิ่น สถาบันพัฒนาองค์กรและชุมชน และพัฒนาสังคม รวมทั้งเจ้าของผู้มีมิตรภาพตามระดับของการช่วยเหลือเล็กน้อยแตกต่างกัน สามารถนำแนวคิดทั้งหมดไปเชื่อมโยงกับผู้อื่นที่รู้จักกัน เช่น อุบุนเส็งที่อยู่ภายในวัดด่าน¹² (ลำดับตัวบ้านที่ C8 จากการตารางที่ 5.8) ซึ่งส่วนใหญ่สามล้อจะช่วยงานที่วัด และทำงานรับจ้างทั่วไป ซึ่งมีโอกาสที่สามารถทำศูนย์พักพิงสามล้อ เป็นที่พักอาศัยชั่วคราวภายในตัว และประกอบอาชีพเฉพาะด้านโดยตรง นอกจากถีบสามล้ออย่างเดียว เป็นอาชีพเสริมในช่วงเวลาว่าง จะช่วยให้สามล้อมีรายได้ และสามารถพึ่งพาตนเองได้มากขึ้นนอมนเงินมาปรับปรุงที่อยู่อาศัยในอู่ด้วย

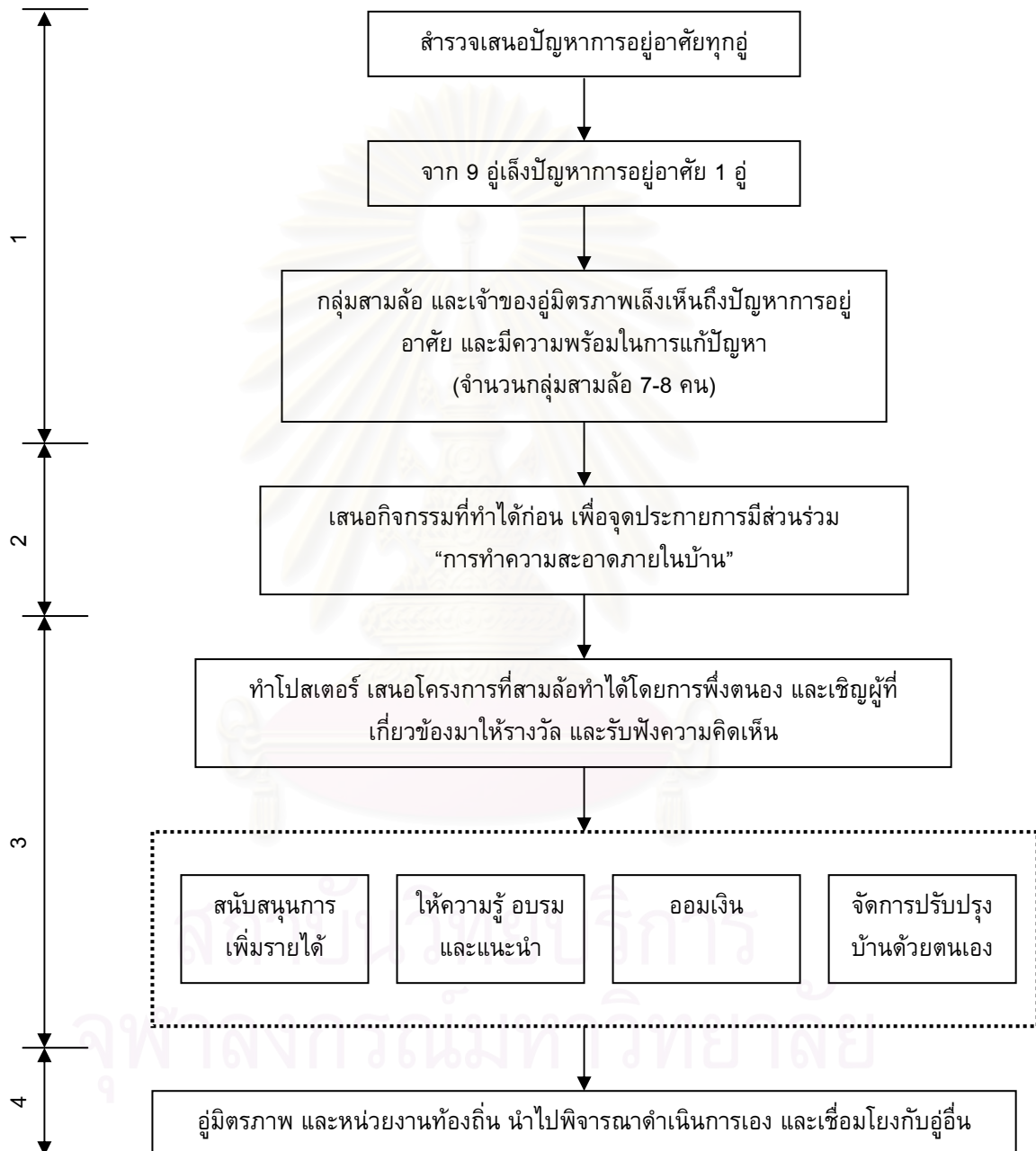
การแก้ไขปัญหาที่อยู่อาศัยของสามล้อ และระยะต่างๆ ดูจากแผนภูมิที่ 5.3

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹² สัมภาษณ์ วาสนา ศรีนารีย์, เจ้าของผู้ประกอบการมิตรภาพ, 17 พฤษภาคม 2548.

แผนภูมิที่ 5.3 ขั้นตอนกระบวนการแก้ไขปัญหาที่อยู่อาศัยของสามล้อ และระยะต่างๆ

ระยะต่างๆ



บทที่ 6

สรุปผลการวิจัย และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่องสภาพการอยู่อาศัยของผู้ขับขีรถสามล้อถีบ ชุมชน ซ.วัดदान จ.สมุทรปราการ โดยผู้วิจัยได้ทำการศึกษาจำแนกตามวัตถุประสงค์ 2 ข้อ ได้แก่

- 1) เป็นการศึกษาลักษณะทางสังคม สภาพวิถีชีวิต และเศรษฐกิจของผู้ขับขีรถสามล้อถีบ
- 2) เป็นการศึกษาสภาพการอยู่อาศัยปัจจุบัน ได้แก่ สภาพการอยู่อาศัยตัวบ้าน ที่ตั้ง และชุมชนที่อยู่อาศัยของผู้ขับขีรถสามล้อถีบและปัญหาการอยู่อาศัย เพื่อจะนำไปสู่ข้อเสนอแนะในการแก้ปัญหาและพัฒนาที่อยู่อาศัยของผู้ขับขีรถสามล้อถีบ

โดยในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ ได้ทำการศึกษาโดยรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากเอกสาร ทฤษฎี แนวคิด และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับลักษณะที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อย ความยากจน และการพึ่งตนเอง พร้อมๆกับการลงพื้นที่สำรวจเบื้องต้น โดยใช้เครื่องมือในการวิจัยโดยการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง และการสังเกต ได้แก่

- สัมภาษณ์แบบมีโครงสร้างอย่างเดียว จำนวน 95 ตัวอย่าง
- สัมภาษณ์แบบมีโครงสร้างและทำการสังเกตเบื้องต้น พร้อมทั้งสังเกตภาพ ถ่ายภาพ และจดบันทึกข้อมูล จำนวน 29 ตัวอย่าง

รวมกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาทั้งสิ้น จำนวน 124 ตัวอย่าง

เก็บรวบรวมข้อมูลที่ได้จากแบบสัมภาษณ์ หากคร่ำครวญ นอกจากนั้นใช้วิธีการสัมภาษณ์ และจดบันทึกข้อมูล แสดงผลในเชิงคุณลักษณะ และการบรรยาย ในขณะที่ข้อมูลที่ได้จากการสังเกต แสดงผลในเชิงคุณลักษณะตามการถือครองประเภทรถสามล้อถีบ และเปรียบเทียบตามเกณฑ์สภาพตัวบ้าน และตามสภาพชุมชนที่อยู่อาศัยของสามล้อ

ในการสรุปผลการวิจัย และข้อเสนอแนะ แบ่งออกได้เป็น 3 หัวข้อ ดังนี้

- 6.1 สภาพการอยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับขีรถสามล้อถีบ
- 6.2 ปัญหาการอยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับขีรถสามล้อถีบ
- 6.3 ข้อเสนอแนะ

6.1 สภาพการอยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับขีรถสามล้อถีบ

ในการศึกษาสภาพการอยู่อาศัยของผู้ขับขีรถสามล้อถีบ ได้ตั้งข้อสังเกตจากบทที่ 1 ถึงความยากลำบากในการประกอบอาชีพถีบสามล้อในซอยวัดदान เนื่องจากมีรถสาธารณะอื่นที่แย่งผู้โดยสารบริเวณคิวนำปากซอย ทำให้สามล้อมีรายได้น้อยลง ดังนั้นจึงเชื่อมโยงไปถึงที่อยู่อาศัยของสามล้อว่ามีสภาพการอยู่อาศัยโดยเฉพาะตัวบ้านที่อยู่อาศัยมีสภาพเป็นอย่างไร โดยจำแนกสภาพที่อยู่อาศัยออกเป็นสภาพค่อนข้างดี สภาพปานกลาง และสภาพไม่ดีว่ามีลักษณะเป็นเช่นใด

ดังนั้นตัวแปรที่นำมาใช้ในการสรุปผลของสภาพการอยู่อาศัยปัจจุบันของสามล้อ ประกอบด้วย 8 ตัวแปร ได้แก่ กรรมสิทธิ์การครอบครองรถสามล้อ การพักอาศัยของสามล้อ ภูมิลำเนาเดิม ลักษณะของการประกอบอาชีพถีบสามล้อทั้งอาชีพหลัก และอาชีพรอง ระดับรายได้ รายจ่าย เงินออม และหนี้สิน โดยทั้งหมดเชื่อมโยงถึงสภาพการอยู่อาศัยปัจจุบันของสามล้อ ดังต่อไปนี้

6.1.1 สภาพค่อนข้างดี

จากการศึกษา พบว่า ผู้ที่อยู่อาศัยในครัวเรือนสภาพค่อนข้างดี ส่วนใหญ่จะมีลักษณะการครอบครองรถอยู่ในกลุ่มผู้ที่มีรถเป็นของตนเอง ร้อยละ 40.0 (ตารางที่ 5.7 และตารางที่ 5.8 ในลำดับตัวบ้านที่ A1-A4) มากกว่ากลุ่มที่เช่ารถถีบ ร้อยละ 5.3 (ตารางที่ 5.7 และตารางที่ 5.8 ในลำดับตัวบ้านที่ A1)

ปัจจัยที่ทำให้ผู้อยู่อาศัยในครัวเรือนสภาพค่อนข้างดี เนื่องมาจากสามล้อมีสถานภาพที่สมรสแล้ว (ตารางที่ 4.3) ซึ่งเมื่อพิจารณาพร้อมกับภูมิลำเนาเดิม พบว่า ส่วนใหญ่เป็นคนท้องที่ภาคกลาง (ตารางที่ 4.5) รวมทั้งมีการพักอาศัยอยู่กับครอบครัวในซอยวัดด่าน (ตารางที่ 5.9) ทำให้ต้องแสวงหารายได้เพื่อความมั่นคง ซึ่งประกอบอาชีพถีบสามล้อมเป็นเพียงอาชีพเสริมเท่านั้น ในขณะที่อาชีพหลักจะเป็นผู้ใช้แรงงานในท้องที่ (ตารางที่ 4.6) โดยจะถีบสามล้อมเมื่อมีช่วงเวลาว่างเท่านั้น

ในขณะที่รายได้ครัวเรือน เฉลี่ย/เดือนของสามล้อม พบว่า มีจำนวน 5,501-7,000 บาท/เดือน (ตารางที่ 4.15-4.16) ซึ่งไม่ได้เป็นรายได้จากสามล้อมอย่างเดียว แต่เป็นรายได้ที่ได้จากการสนับสนุนของครอบครัว นอกจากนี้ มีรายจ่ายมาก ทั้งค่าใช้จ่ายส่วนตัว และค่าที่พักอาศัย แต่ครอบครัวสนับสนุนด้านรายจ่ายทั้งหมด ทำให้มีการเก็บออม ซึ่งมีจำนวนเงินออม เฉลี่ยถึง 501-1,500 บาท/เดือน (ตารางที่ 4.20) และไม่คอยมีหนี้สิน

เนื่องจากสามล้อมมีการพักอาศัยอยู่กับครอบครัว และมีรายได้จากครอบครัวสนับสนุน นอกจากรายได้จากสามล้อมเอง ทำให้มีการครอบครองที่อยู่อาศัยโดยเช่าที่อยู่อาศัยจากเอกชน และเป็นเจ้าของที่อยู่อาศัยเอง (ตารางที่ 4.26 และตารางที่ 5.1-5.2) อยู่อาศัยในครัวเรือนสภาพค่อนข้างดี

6.1.2 สภาพปานกลาง

จากการศึกษา พบว่า ผู้ที่อยู่อาศัยในครัวเรือนสภาพปานกลาง ส่วนใหญ่จะมีลักษณะการครอบครองรถ อยู่ในทั้ง 2 กลุ่มใกล้เคียงกัน (ตารางที่ 5.7 และตารางที่ 5.8 ในลำดับตัวบ้านที่ B1-B5 ของกลุ่มที่มีรถเป็นของตนเอง และในลำดับตัวบ้านที่ B1-B5 ของกลุ่มที่เช่ารถถีบ)

ปัจจัยที่ทำให้ผู้อยู่อาศัยในครัวเรือนสภาพปานกลาง เนื่องมาจากสามล้อมีสถานภาพที่สมรสแล้ว (ตารางที่ 4.3) ซึ่งเมื่อพิจารณาพร้อมกับภูมิลำเนาเดิม พบว่า ส่วนใหญ่เป็นคนต่างจังหวัด แต่อยู่อาศัยในท้องที่ซอยวัดด่านมานาน (ตารางที่ 4.5) รวมทั้งมีการพักอาศัยอยู่กับครอบครัวในซอยวัดด่าน (ตารางที่ 5.9) ทำให้ต้องแสวงหารายได้เพื่อความมั่นคง ซึ่งประกอบอาชีพหลักถีบสามล้อมในท้องที่ซอยวัดด่าน (ตารางที่ 4.6) แต่จะทำงานเสริมรับจ้างทั่วไปเมื่อนายจ้างเรียกใช้งานเท่านั้น

ในขณะที่ด้านรายได้ครัวเรือนเฉลี่ย/เดือนของสามล้อม พบว่า มีรายได้เฉลี่ย 5,501-7,000 บาท/เดือน (ตารางที่ 4.15-4.16) ซึ่งรายได้เฉลี่ยของสามล้อมน้อย แต่มีครอบครัวสนับสนุนรายได้ นอกจากนี้ มีรายจ่ายมาก ทั้งค่าใช้จ่ายส่วนตัว และค่าที่พักอาศัย แต่ครอบครัวสนับสนุนเฉพาะค่าใช้จ่ายที่พักอาศัย ทำให้มีการเก็บออมน้อย ในขณะที่มีหนี้สิน เฉพาะค่าใช้จ่ายส่วนตัวเท่านั้น

เนื่องจากสามล้อมมีการพักอาศัยอยู่กับครอบครัว และมีรายได้จากครอบครัวคอยสนับสนุน นอกจากรายได้ของสามล้อมเอง ทำให้มีการครอบครองที่อยู่อาศัยโดยเช่าที่อยู่อาศัยจากเอกชน (ตารางที่ 4.26 และตารางที่ 5.1-5.2) อยู่อาศัยในครัวเรือนสภาพปานกลาง

6.1.3 สภาพไม่ดี

จากการศึกษา พบว่า ผู้ที่อยู่อาศัยในครัวเรือนสภาพไม่ดี ส่วนใหญ่จะมีลักษณะการครอบครองรถอยู่ในกลุ่มของผู้ที่เช่ารถถีบ ร้อยละ 52.6 (ตารางที่ 5.7 และตารางที่ 5.8 ในลำดับตัวบ้านที่ C1-C10) มากกว่ากลุ่มที่มีรถเป็นของตนเอง ร้อยละ 10.0 (ตารางที่ 5.7 และตารางที่ 5.8 ในลำดับตัวบ้านที่ C1)

ปัจจัยที่ทำให้ที่อยู่อาศัยในครัวเรือนสภาพไม่ดี เนื่องมาจากสามล้อมีสถานภาพที่สมรสแล้ว (ตารางที่ 4.3) ซึ่งเมื่อพิจารณาพร้อมกับภูมิสำเนาเดิม พบว่า ส่วนใหญ่เป็นคนต่างจังหวัด (ตารางที่ 4.5) แต่มาประกอบอาชีพถีบสามล้อ และพักอาศัยอยู่ตามลำพังกับเพื่อนสามล้อในผู้ประกอบการแบบชั่วคราว ในท้องที่ชอยวัดदान (ตารางที่ 5.9) ทำให้ขาดความมั่นคงทางด้านรายได้ ซึ่งประกอบอาชีพหลักถีบสามล้อในท้องที่ชอยวัดदान อย่างเดียวเท่านั้น (ตารางที่ 4.6)

ในขณะที่ด้านรายได้ครัวเรือน เฉลี่ย/เดือนของสามล้อ พบว่า มีรายได้เฉลี่ยน้อยเฉลี่ยมีจำนวน 3,001-4,500 บาท/เดือน (ตารางที่ 4.15-4.16) เนื่องจากประกอบอาชีพตามลำพัง ไม่มีการสนับสนุนทางการเงินจากครอบครัว นอกจากนั้นรายจ่ายมาก ทั้งค่าเช่ารถ และค่าใช้จ่ายส่วนตัว ไม่มีครอบครัวสนับสนุนรายจ่าย เพราะอยู่คนเดียว ต้องเสียค่าใช้จ่ายเองทั้งหมด ทำให้มีเงินออมน้อยมาก เฉลี่ยมีจำนวน 101-500 บาท/เดือน (ตารางที่ 4.20) นอกจากนั้นยังมีหนี้สินเฉลี่ยสูงถึง 10,001-30,000 บาท/เดือน ซึ่งเป็นหนี้สินจากการทำนาในต่างจังหวัด (ตารางที่ 4.22)

เนื่องจากสามล้อมีการพักอาศัยอยู่อาศัยแบบคนเดียวตามลำพัง มีรายได้เฉลี่ยน้อยจากการถีบสามล้อ ไม่มีรายได้สนับสนุนจากครอบครัว ทำให้สามล้อส่วนใหญ่ ไม่เช่าอยู่อาศัยที่อื่นซึ่งเป็นภาระค่าใช้จ่ายเพิ่ม แต่จะเช่ารถถีบ และเช่าที่อยู่อาศัยกับผู้ประกอบการ ซึ่งบวกรวมค่าใช้จ่ายทางด้านที่อยู่อาศัยแล้ว (ตารางที่ 4.26 และ ตารางที่ 5.1-5.2) อยู่อาศัยในครัวเรือนสภาพไม่ดี

สรุปปัจจัยประเด็นสำคัญที่มีผลต่อการอยู่อาศัยมี 4 ตัวแปรหลัก ดังต่อไปนี้

- 1) กรรมสิทธิ์การครอบครองรถสามล้อ ได้แก่ การมีรถเป็นของตนเอง และเช่ารถถีบ แสดงให้เห็นว่า สามล้อที่มีรถเป็นของตนเองมีการอยู่อาศัยที่ดีกว่า สามล้อที่เช่ารถถีบ เนื่องมาจากสามล้อที่มีรถเป็นของตนเองไม่ต้องเสียค่าเช่ารถ ไม่มีภาระค่าใช้จ่าย ทำให้สามารถเช่าบ้าน และเป็นเจ้าของบ้านเองได้ ในขณะที่สามล้อที่เช่ารถถีบ มีภาระค่าใช้จ่าย และไม่มีการสนับสนุนด้านการเงินจากครอบครัว ทำให้ต้องพักอาศัยอยู่กับผู้อื่นซึ่งไม่เสียค่าใช้จ่ายที่อยู่อาศัย
- 2) การพักอาศัยของสามล้อในปัจจุบัน ได้แก่ การพักอาศัยอยู่กับครอบครัว และอยู่แบบคนเดียว แสดงให้เห็นว่า สามล้อที่พักอาศัยอยู่กับครอบครัวมีการอยู่อาศัยที่ดีกว่าสามล้อที่พักอาศัยอยู่แบบคนเดียวตามลำพัง เนื่องมาจากสามล้อที่พักอาศัยอยู่กับครอบครัว และพักอาศัยอยู่ด้วยกัน มีการแสวงหารายได้ เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายที่พักอาศัย ในขณะที่สามล้อที่พักอาศัยอยู่คนเดียว มาประกอบอาชีพคนเดียวตามลำพัง ไม่มีรายได้สนับสนุนจากครอบครัว ทำให้พักอาศัยที่ผู้อื่นซึ่งไม่เสียค่าใช้จ่ายที่พักอาศัย
- 3) ภูมิสำเนาเดิม ได้แก่ เป็นคนท้องถิ่น ซึ่งรวมถึงการอยู่อาศัยในท้องที่มานาน และคนต่างจังหวัด ฟังมาประกอบอาชีพในท้องที่มานาน แสดงให้เห็นว่า สามล้อที่เป็นคนท้องถิ่น มีครอบครัวอยู่อาศัย หรืออยู่อาศัยในท้องที่มานาน ทำให้มีช่องทางในการประกอบอาชีพ และหารายได้ มากกว่าสามล้อที่มาจากต่างจังหวัด ไม่ใช่คนท้องถิ่น มาประกอบอาชีพถีบสามล้อได้ไม่นาน ทำให้ไม่มีช่องทางหารายได้เสริม

- 4) ลักษณะของอาชีพ ซึ่งแสดงให้เห็นว่า สามล้อที่มีอาชีพหลักที่มั่นคง นอกจากการประกอบอาชีพ ถีบสามล้ออย่างเดียว บ่งบอกถึงสภาพการอยู่อาศัยปัจจุบัน มีรายได้ที่มั่นคง และการอยู่อาศัยที่ดีกว่าสามล้อที่ประกอบอาชีพถีบสามล้ออย่างเดียว
- 5) รายได้ และรายจ่าย ซึ่งแสดงให้เห็นว่า สามล้อที่อยู่อาศัยกับครอบครัว ถึงแม้ว่าสามล้อจะมีรายได้หลักจากการประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไปนอกจากถีบสามล้ออย่างเดียว แต่ก็มีการใช้จ่ายมาก เพราะเป็นค่าใช้จ่ายจนเจือสมาชิกครอบครัว และค่าใช้จ่ายที่อยู่อาศัย แต่ถึงกระนั้นก็มีครอบครัวคอยสนับสนุนค่าใช้จ่ายนอกจากสามล้อเอง ในขณะที่สามล้อที่พักอาศัยอยู่คนเดียวมีรายได้หลักจากการถีบสามล้ออย่างเดียว ทำให้มีรายได้ไม่เพียงพอกับค่าใช้จ่าย
- 6) หนี้สิน ซึ่งแสดงให้เห็นว่า สามล้อถึงแม้จะเช่ารถถีบพักอาศัยอยู่คนเดียว แต่อยู่ในสถานะที่มีหนี้สิน และไม่มีหนี้สินที่ใกล้เคียงกัน ซึ่งมูลเหตุของหนี้สิน ไม่ได้อยู่ในเรื่องที่อยู่อาศัย แต่เกิดจากการกู้ยืมเงินกู้ยืมบ้าน ซึ่งส่วนใหญ่สามล้อกู้เงินได้ง่าย มาเป็นทุนทำนาถึง 10,000-30,000 บาท ซึ่งเป็นหนี้สินจากการทำการเกษตรติดตัวมาจากภูมิลำเนาเดิม นอกจากนั้นสามล้อที่เช่ารถถีบแต่ไม่มีหนี้สิน ยังขาดการปรับปรุงที่อยู่อาศัย

เพื่อให้เห็นภาพได้ชัดเจนขึ้น โดยแสดงประเด็นที่สำคัญ และอธิบายเปรียบเทียบตามสภาพการอยู่อาศัยในครัวเรือนปัจจุบัน เพื่อให้เห็นความแตกต่างอย่างเห็นได้ชัดของกลุ่มที่อยู่อาศัยในครัวเรือนสภาพค่อนข้างดี สภาพปานกลาง และสภาพไม่ดี ในรูปแบบของตารางเปรียบเทียบ (ตารางที่ 6.1) ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 6.1 ประเด็นที่สำคัญจากการอธิบายเปรียบเทียบของสภาพการอยู่อาศัยในครัวเรือนปัจจุบัน

ประเด็นที่สำคัญ	สภาพการอยู่อาศัยในครัวเรือน		
	สภาพค่อนข้างดี	สภาพปานกลาง	สภาพไม่ดี
1. การครอบครองรถสามล้อ	มีรถเป็นของตนเอง รวมทั้งมีครอบครัวสนับสนุนด้านรายได้ และรายจ่าย ทำให้ไม่เสียค่าใช้จ่ายเช่ารถ และสามารถเช่าที่อยู่อาศัยที่อื่น และบางส่วนเป็นเจ้าของบ้านเองได้	อยู่ใน 2 กลุ่ม ทั้งในกลุ่มที่เช่ารถถีบ และมีรถเป็นของตนเอง แต่ครอบครัวสนับสนุนด้านรายได้ และรายจ่าย ของกลุ่มที่เช่ารถถีบ ทำให้สามารถเช่าที่อยู่อาศัยที่อื่นได้	เช่ารถถีบ พักอาศัยอยู่คนเดียว ไม่มีครอบครัวสนับสนุนด้านรายได้ และรายจ่าย ทำให้ต้องเสียค่าเช่ารถเอง พักอาศัยกับผู้อื่น ซึ่งบวกรวมค่าที่พักอาศัยไปแล้ว
2. การพักอาศัยของสามล้อ	มีสถานภาพที่สมรสแล้ว พักอาศัยอยู่กับครอบครัว ซึ่งเป็นคนท้องที่ชอยวัดด่าน ทำให้ต้องแสวงหารายได้ เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายค่าเช่าที่อยู่อาศัย แต่บางส่วนมีบ้านเป็นของตนเอง ที่อยู่อาศัยเพียงพอ	มีสถานภาพที่สมรสแล้ว พักอาศัยอยู่กับครอบครัว ซึ่งเป็นคนต่างจังหวัด แต่อยู่อาศัยในท้องที่ชอยวัดด่านมาก่อนชางานาน ทำให้ต้องแสวงหารายได้ เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายค่าเช่าที่อยู่อาศัยที่เพียงพอกับสมาชิก	มีสถานภาพที่สมรสแล้ว พักอาศัยอยู่คนเดียวในท้องที่ซึ่งครอบครัวอยู่ต่างจังหวัด ทำให้ไม่มีรายได้ครอบครัวที่อยู่อาศัย เพราะพักอาศัยอยู่กับผู้อื่น ซึ่งได้รวมค่าใช้จ่ายที่ที่พักอาศัย รวมกับค่าเช่ารถ

ประเด็นที่สำคัญ	สภาพการอยู่อาศัยในครัวเรือน		
	สภาพค่อนข้างดี	สภาพปานกลาง	สภาพไม่ดี
	สมาชิกครอบครัว	ครอบครัว	ไปแล้ว
3. ภูมิฐานะเดิม	เป็นคนท้องที่ชอยวัดด่าน มีครอบครัวอยู่อาศัยมานาน ทำให้มีผู้ทางการหารายได้ เป็นผู้ใช้แรงงานในท้องที่ นอกจากถือบสามล้ออย่างเดียว	เป็นคนต่างจังหวัด แต่อยู่อาศัยกับครอบครัวในท้องที่ชอยวัดด่านมาก่อนช้านาน ประกอบอาชีพถือบสามล้อเป็นหลัก แต่มีผู้ทางการหารายได้เสริม ทำงานรับจ้างเมื่อนายจ้างเรียกใช้	เป็นคนต่างจังหวัด มาประกอบอาชีพถือบสามล้อในท้องที่ได้ไม่นาน ทำให้ไม่มีผู้ทางการหารายได้เสริม
4. ลักษณะของอาชีพ	ประกอบอาชีพหลักที่มั่นคง เป็นผู้ใช้แรงงานในท้องที่ชอยวัดด่าน ทำให้มีรายได้ที่มั่นคง นอกจากถือบสามล้ออย่างเดียว ซึ่งทำเมื่อมีเวลาว่างเท่านั้น	ประกอบอาชีพหลักถือบสามล้อในท้องที่ชอยวัดด่านอย่างเดียว แต่ทำงานรับจ้างเป็นรายได้เสริมเมื่อนายจ้างในท้องที่เรียกใช้	ประกอบอาชีพหลักถือบสามล้อในท้องที่อย่างเดียว ทำให้ขาดความมั่นคงไม่มีรายได้เสริม
5. รายได้	มีรายได้หลักทั้งจากสามล้อเอง และครอบครัวสนับสนุน ทำให้มีการเก็บออม และไม่ค่อยมีหนี้สิน	รายได้ของสามล้อน้อย แต่ครอบครัวสนับสนุนด้านรายได้ ทำให้มีการเก็บออมแต่น้อย รวมทั้งมีหนี้สินน้อย	มีรายได้น้อย เพราะอยู่คนเดียว ไม่มีการสนับสนุนด้านรายได้จากครอบครัว ทำให้แทบไม่มีเงินออม และมีหนี้สินสูงมาก ไม่มีความมั่นคง
6. รายจ่าย	มีรายจ่ายมาก ทั้งค่าใช้จ่ายส่วนตัว และค่าที่พักอาศัย แต่ครอบครัวสนับสนุนด้านรายจ่ายทั้งหมด ทำให้มีการเก็บออม	มีรายจ่ายมาก ทั้งค่าใช้จ่ายส่วนตัว และค่าที่พักอาศัย แต่ครอบครัวสนับสนุนเฉพาะค่าใช้จ่ายที่ที่พักอาศัย ทำให้มีเงินออมของสามล้อน้อย เพราะเสียค่าใช้จ่ายส่วนตัวมาก	มีรายจ่ายมาก ทั้งค่าเช่ารถที่บวกรวมค่าที่พักอาศัย และค่าใช้จ่ายส่วนตัว ไม่มีครอบครัวสนับสนุนรายจ่าย เพราะอยู่คนเดียว ต้องเสียค่าใช้จ่ายเองทั้งหมด ทำให้แทบไม่มีเงินออม และไม่เหลือให้เก็บออม
7. เงินออม	มีการเก็บออมจากสามล้อเอง และครอบครัวสนับสนุนด้านรายได้ และรายจ่าย ทำให้มีความมั่นคง	มีเงินออมน้อยมากจากสามล้อเอง แต่ครอบครัวสนับสนุนรายได้ และรายจ่ายเฉพาะค่าที่พักอาศัย ทำให้พออยู่ได้	แทบไม่มีเงินออม ไม่เหลือให้เก็บออม เพราะสามล้ออยู่คนเดียว มีรายได้น้อย และเสียค่าใช้จ่ายทุกอย่างเองทั้งหมด ทำให้ขาดความมั่นคง

ประเด็นที่สำคัญ	สภาพการอยู่อาศัยในครัวเรือน		
	สภาพค่อนข้างดี	สภาพปานกลาง	สภาพไม่ดี
8. หนี้สิน	ไม่ค่อยมีหนี้สิน มีเฉพาะค่าใช้จ่ายส่วนตัว ซึ่งครอบครัวสนับสนุนทั้งหมด ทำให้มีการเก็บออม	มีหนี้สินน้อย เฉพาะค่าใช้จ่ายส่วนตัว และค่าที่พักอาศัยในท้องถิ่น ซึ่งสามล้อใช้เฉพาะหนี้สินส่วนตัว แต่หนี้สินจากที่พักอาศัย ครอบครัวสนับสนุน ทำให้มีพอเก็บออม แต่น้อย	มีหนี้สินสูงมาก เฉพาะจากการทำนาในต่างจังหวัด และค่าใช้จ่ายส่วนตัวในท้องถิ่น ซึ่งครอบครัวสนับสนุน หนี้สินจากทุนทำนา แต่สามล้ออยู่คนเดียวในท้องถิ่น ใช้หนี้สินทั้ง 2 อย่าง ทำให้แทบไม่มีเงินเก็บออม

ดังนั้นแสดงให้เห็นว่าผู้ขับซักรถสามล้อถีบมีลักษณะเช่นเดียวกัน คือ เป็นคนจนเมือง ซึ่งสอดคล้องกับมานพ พงศทัต ที่ได้จำแนกระดับความยากจนของคนจนเมืองออกเป็น 3 กลุ่ม¹ ซึ่งสามล้อมีความสอดคล้องกับระดับความยากจนระดับที่ 1 อยู่ในกลุ่มที่อยู่อาศัยในครัวเรือนสภาพไม่ดี ซึ่งระดับความยากจนระดับที่ 1 แสดงให้เห็นว่าวัตถุประสงค์ของการมาประกอบอาชีพภายในท้องถิ่น คือ ต้องการมาประกอบอาชีพอิสระรายย่อยภายในตัวเมือง ซึ่งมีผลตอบแทนที่ดีกว่าการทำนาในต่างจังหวัด โดยส่วนใหญ่เป็นคนต่างจังหวัด มาอยู่อาศัยในท้องถิ่นที่ไม่แน่นอน มีการพักอาศัยอยู่แบบคนเดียวยามลำพัง ทำให้ไม่มีรายได้เพียงพอ ต่อความสามารถในการเช่าที่อยู่อาศัย และเป็นเจ้าของบ้านได้เอง ทำให้มีการพักอาศัยอยู่ร่วมกับผู้อื่น และอยู่ฟรี เป็นผลทำให้อยู่อาศัยในครัวเรือนสภาพไม่ดี ส่วนใหญ่มีการอยู่อาศัยภายในครัวเรือนที่ต่ำกว่ามาตรฐานทั้งหมด

เพื่อให้เห็นภาพที่ชัดเจนโดยแสดงประเด็นที่สำคัญจากระดับความยากจนของคนจนเมืองของมานพ พงศทัต ที่สอดคล้องกับงานวิจัย (ตารางที่ 6.2)

ตารางที่ 6.2 ประเด็นที่สำคัญจากระดับความยากจนของคนจนเมือง

ประเด็นที่สำคัญ	ระดับของความยากจน		
	ระดับที่ 1	ระดับที่ 2	ระดับที่ 3
1. ประเด็นหลักที่สำคัญ			
1.1 การประกอบอาชีพ	มาประกอบอาชีพอิสระรายย่อยภาคนอกในระบบภายในเมือง		
1.2 ภูมิลำเนาเดิม	เป็นคนต่างจังหวัด มาอยู่อาศัยภายในเมืองได้ไม่นาน	เป็นคนต่างจังหวัด แต่อยู่อาศัยภายในเมืองนานพอสมควร	เป็นคนท้องถิ่น เพราะอยู่อาศัยภายในเมืองนานมาก

¹ มานพ พงศทัต. แนวนโยบายที่อยู่อาศัยแห่งชาติ (กรุงเทพมหานคร, 2536), อ้างถึงใน นุชนาท พนิตโกศล, "ลักษณะที่อยู่อาศัยของลูกจ้างสำนักรักษาความสะอาด กรุงเทพมหานคร," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโท มหาวิทยาลัย ภาควิชาเคหการ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540), หน้า 13.

ประเด็นที่สำคัญ	ระดับของความยากจน		
	ระดับที่ 1	ระดับที่ 2	ระดับที่ 3
1.3 การพักอาศัย	อยู่คนเดียวตามลำพัง	-	อยู่อาศัยกับครอบครัว
2. ผลต่อการอยู่อาศัย	ไม่มีรายได้เพียงพอต่อการเช่า และเป็นเจ้าของบ้างเองได้ ทำให้มีการอยู่อาศัยอยู่ร่วมกับผู้อื่น และอยู่ฟรี	พอมีรายได้เพียงพอที่จะสามารถเช่าห้องอยู่อาศัยรวมกันได้	ผ่อนบ้านได้ด้วยตนเอง และเป็นเจ้าของที่อยู่อาศัยราคาถูกลงได้
3. ลักษณะสภาพการอยู่อาศัย	ยังต่ำกว่ามาตรฐานมาก	-	ดีพอสมควร แต่ยังต่ำกว่ามาตรฐาน

นอกจากนั้นยังมีความสอดคล้องกับงานวิจัยของ สกว. ในเรื่องการพึ่งตนเองของผู้มีอาชีพถีบจักรยานสามล้อในเขตเทศบาลนครขอนแก่น² ทั้งหมด โดยประเด็นที่สำคัญจากการวิจัย เนื่องมาจากสามล้อส่วนใหญ่เช่ารถถีบ มีภูมิลำเนาเดิมมาจากต่างจังหวัด มาประกอบอาชีพถีบสามล้อตามลำพัง และพักอาศัยอยู่คนเดียว มีมาตรฐานการครองชีพที่ต่ำ เพราะมีรายได้น้อย ใช้จ่ายไม่เป็น ทำให้ขาดเงินออม และมีหนี้สินจากทุนทำนาติดตัวมาก

เพื่อให้เห็นภาพที่ชัดเจนโดยแสดงประเด็นที่สำคัญจากงานวิจัยของ สกว. ที่สอดคล้องกับงานวิจัย (ตารางที่ 6.3)

ตารางที่ 6.3 ประเด็นที่สำคัญจากงานวิจัยของ สกว. ในเรื่องการพึ่งตนเองของผู้มีอาชีพถีบจักรยานสามล้อในเขตเทศบาลนครขอนแก่น

ประเด็นที่สำคัญ	รายละเอียด
1. ตัวแปรหลัก	
1.1 การครอบครองรถสามล้อ	เช่ารถถีบ
1.2 การพักอาศัย	อยู่คนเดียว
1.3 ภูมิลำเนาเดิม	มาจากต่างอำเภอ และต่างจังหวัด
1.4 การประกอบอาชีพ	ถีบสามล้ออย่างเดียว ไม่มีอาชีพเสริม
2. ตัวแปรรอง	
2.1 รายได้	50-150 บาท/วัน (เฉลี่ย 1,500-4,500 บาท/เดือน)
2.2 ใช้จ่าย	60-100 บาท/วัน (เฉลี่ย 1,800-3,800 บาท/เดือน)
2.3 เงินออม	แทบไม่มีเงินเก็บออม
2.4 หนี้สิน	5,000-30,000 บาท

²โครงการพัฒนาระบบสวัสดิการสำหรับคนจนและคนด้อยโอกาสในสังคมไทย, สกว., การพึ่งตนเองของผู้มีอาชีพถีบจักรยานสามล้อในเขตเทศบาลนครขอนแก่น (2544)

6.2 ปัญหาการอยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับชีรดสามล้อถีบ

เมื่อพิจารณาถึงสภาพที่อยู่อาศัยซึ่งเชื่อมโยงไปถึงปัญหาในการอยู่อาศัยของสามล้อ พบว่า สามล้อที่อยู่อาศัยในตึกรามสภาพไม่ดี ส่วนใหญ่จะอยู่ในกลุ่มสามล้อที่เช่ารถถีบ (52.6% จากตารางที่ 5.7) ซึ่งส่วนใหญ่เช่าอยู่อาศัยกับเจ้าของผู้ประกอบการ และอยู่ฟรี (ตารางที่ 5.1) ดังนั้นปัญหาในการอยู่อาศัยจึงมองแค่สามล้อฝ่ายเดียวไม่ได้ แต่ต้องพิจารณาความสัมพันธ์ไปเชื่อมโยงไปถึงผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับปัญหาในการอยู่อาศัยของสามล้อด้วย ซึ่งได้แก่ เจ้าของผู้ประกอบการทั้ง 9 อยู่ และหน่วยงานท้องถิ่น ประกอบด้วย เทศบาลตำบลด่านสำโรง องค์การบริหารส่วนตำบลท้องถิ่น สถาบันพัฒนาองค์กรและชุมชน และพัฒนาสังคมด้วย

6.2.1 ปัญหาของสามล้อ

ในการสรุปผลปัญหาของสามล้อ ตัวแปรที่นำมาใช้เป็นไปตามลักษณะเช่นเดียวกับด้านสภาพการอยู่อาศัย ซึ่งได้จากการสัมภาษณ์ทั้งหมด 8 ตัวแปร นอกจากนั้นบวกรวมไปกับตัวแปรที่ได้จากการสังเกต ซึ่งอิงจากเกณฑ์การวิเคราะห์สภาพตัวบ้าน (ตารางที่ 5.6) รวมทั้งหมด 8 ตัวแปร ซึ่งประกอบด้วย

- การพักอาศัยในที่อยู่อาศัย (มีการอยู่อาศัยในตัวบ้าน หรือเร่ร่อน พักอาศัยไม่เป็นหลักแหล่ง)
- มีส่วนประกอบอาคาร และวัสดุอาคาร ที่สามารถปกคลุมผู้อยู่อาศัยได้อย่างเพียงพอ
- การใช้พื้นที่ส่วนนอน (พิจารณาเทียบกับ เฉลี่ยจำนวนคนที่ใช้ที่นอน/ที่นอน 1 ที่ และเฉลี่ยพื้นที่ส่วนนอน/คน)
- การใช้พื้นที่ห้องน้ำและห้องส้วม (พิจารณาเทียบกับ จำนวนผู้อยู่อาศัย/ 1 ห้อง และเฉลี่ยพื้นที่ห้องน้ำและห้องส้วม/คน)
- จำนวนจุดน้ำใช้ (พิจารณาเทียบกับ เฉลี่ยจำนวนผู้ใช้จุดน้ำใช้/ 1 จุด)
- สภาพความสะอาดภายในบ้าน (พิจารณาเทียบกับความถี่ในการทำความสะอาดภายในบ้าน)
- โครงสร้าง และสภาพวัสดุอาคารที่ใช้
- ช่องเปิดอาคาร และการระบายอากาศ (พิจารณาเทียบกับ พื้นที่ช่องเปิด/พื้นที่ใช้สอยตัวบ้าน)

จากผลการศึกษาพบว่า สามล้อที่เช่ารถถีบ พักอาศัยกับเจ้าของผู้ประกอบการ มีปัญหาแทบทั้งหมด ประกอบด้วย ปัญหาการพักอาศัยไม่เป็นหลักแหล่ง ปัญหาที่อยู่อาศัยที่สามล้อนอนนอกอาคาร ปัญหาการอยู่อาศัยภายในตัวบ้านมีความแออัดมาก มีการใช้ที่นอน เฉลี่ย > 2 คน / 1 พื้นที่นอน ทำให้ต้องนอนเบียดกัน ปัญหาสภาพภายในไม่สะอาด เนื่องจาก ขาดความเอาใจใส่ ไม่ค่อยทำความสะอาดบ้าน นานๆจะทำเดือนละ 1-2 ครั้ง และปัญหาห้องน้ำห้องส้วม จุดน้ำใช้ ไม่เพียงพอ เฉลี่ยการใช้ > 5 คน / 1 ห้อง มีจำนวน 1 ห้อง/หลัง เป็นต้น (ตารางที่ 4.29 และตารางที่ 5.8 ในลำดับตัวบ้านที่ C1-C10, D1-D3 ในกลุ่มที่เช่ารถถีบ) นอกจากนั้นสามล้อที่พักอาศัยในอาคารตึกแถว กล่าวว่า จะมีอาการปวดหัว วิงเวียนศีรษะ เป็นบางครั้ง เนื่องจาก

สภาพแวดล้อมภายในอาคารไม่ดี อับ ร้อนอบอ้าว ไม่สะอาด และแออัด จากขนาดพื้นที่ห้องเล็กเฉลี่ย < 8 ตารางเมตร และไม่มีช่องเปิดระบายอากาศ³

ปัจจัยประเด็นสำคัญที่ทำให้มีปัญหา เนื่องมาจาก สามล้อมีภูมิลำเนาเดิมมาจากต่างจังหวัด มาประกอบอาชีพเช่ารถถีบกับเจ้าของรถ มีการพักอาศัยอยู่คนเดียวตามลำพัง (ตารางที่ 5.9) ซึ่งเมื่อพิจารณา ร่วมกับรายได้ พบว่า มีรายได้ที่ค่อนข้างน้อย เฉลี่ยมีจำนวน 3,001-4,500 บาท/เดือน (ตารางที่ 4.15-4.16) เป็นรายได้ที่ได้มาจากการประกอบอาชีพหลักถีบสามล้ออย่างเดียว นอกจากนั้นมียาจ่ายค่อนข้างมาก เฉลี่ยมีจำนวน 1,501-3,500 บาท/เดือน (ตารางที่ 4.17-4.18) ทำให้มีการเก็บออมน้อย และมีหนี้สินมาก

ดังนั้นตัวแปรที่นำมาใช้ในการสรุปผลด้านปัญหาของสามล้อ จึงมีความคล้ายคลึงกับด้านสภาพการอยู่อาศัยของสามล้อ เนื่องจากสามล้อเป็นคนต่างจังหวัด ทำให้ต้องเช่ารถถีบ พักอาศัยอยู่คนเดียวโดยการเช่ารถถีบ และอยู่อาศัยกับเจ้าของรถบริการ โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย เนื่องมาจากได้รวบรวมไปกับค่าเช่ารถ 40 บาท/วันไปแล้ว และเนื่องจากไม่ใช่บ้านของตนเอง เป็นการพักอาศัยแบบชั่วคราว ทำให้ไม่มีความรู้สึกเป็นเจ้าของบ้าน และขาดความเอาใจใส่ดูแลสภาพภายในตัวบ้าน

โดยสรุปที่อยู่อาศัยของสามล้อที่พบยังมีปัญหามากโดยเฉพาะสามล้อที่อยู่อาศัยกับรถบริการ มีการอยู่อาศัยที่ต่ำกว่ามาตรฐาน ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่อยู่อาศัยและสิ่งแวดล้อมของการเคหะแห่งชาติ⁴ และกฎกระทรวง ฉบับที่ 55 (พ.ศ.2543) ซึ่งออกตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522⁵ ดังต่อไปนี้

1) สามล้อมีการพักอาศัยไม่เป็นหลักแหล่ง นอนนอกอาคาร และที่พักอาศัยของสามล้อ โดยเฉพาะในบางรถบริการ ไม่สามารถคุ้มแดดคุ้มฝนได้เพียงพอ ซึ่ง ไม่สอดคล้องกับบทบาทของที่อยู่อาศัยที่เป็นที่คุ้มกำบัง คุ้มแดดคุ้มฝนขั้นพื้นฐานให้แก่มนุษย์⁶

2) สภาพภายในตัวบ้านขาดความถูกสุขลักษณะ และความปลอดภัย ประกอบด้วย

- มีความแออัด เนื่องจากมีจำนวนผู้อยู่อาศัยมาก เฉลี่ย 11-38 คน มีพื้นที่ส่วนนอนรวม 35-60 ตารางเมตร แต่มีพื้นที่ส่วนนอน/คน เหลือเพียง 1.6-2.8 ตารางเมตร/คน (ตารางที่ 5.14 และภาพที่ 5.8) ซึ่งตามมาตรฐานของการเคหะแห่งชาติ กำหนดพื้นที่รวมสำหรับครอบครัวไม่ต่ำกว่า 5 คน มีพื้นที่ภายในอาคารไม่ต่ำกว่า 34 ตารางเมตร นอกจากนั้นสภาพภายในมีขนาดห้องนอนที่เล็ก และแคบจนเกินไป มีด้านแคบที่สุดน้อยกว่า 2.50 ตารางเมตร และมีพื้นที่รวมของห้องนอนต่ำกว่า 8 ตารางเมตร ซึ่งไม่เป็นไปตามมาตรฐานของกฎกระทรวง และไม่เป็นไปตามที่มาตรฐานของการเคหะแห่งชาติกำหนด เฉลี่ย ห้องนอนที่เล็กที่สุด 8.64 ตารางเมตร และความกว้างต่ำสุด 2.40 ตารางเมตร

- ห้องน้ำและห้องส้วมมีขนาดพื้นที่ใช้สอยเพียงพอ เฉลี่ยมีขนาด 2.4 ตารางเมตร มีขนาดตรงตามมาตรฐานที่อยู่อาศัยของการเคหะ และกฎกระทรวง แต่การใช้ประโยชน์ไม่เพียงพอ เนื่องจากมีจำนวนผู้อยู่อาศัยมาก เฉลี่ยการใช้พื้นที่ห้องเหลือเพียง ≤ 0.1 ตารางเมตร/คน (ตารางที่ 5.15 และภาพที่ 5.9)

- สภาพอาคารไม่มีความแตกต่างกัน ใช้วัสดุคงทน-ไม่คงทน ใช้วัสดุไม่ทนไฟ แต่

³ สัมภาษณ์ สุทิน กุณาแดง, ผู้ขับขี่รถสามล้อถีบรับจ้าง, 19 มกราคม 2548.

⁴ กองวิจัยการก่อสร้าง, ฝ่ายวิจัยการก่อสร้าง, มาตรฐานที่อยู่อาศัยและสิ่งแวดล้อมของการเคหะแห่งชาติ(กรุงเทพมหานคร, 2529), หน้า 19.

⁵ สถาปนิก, พระราชบัญญัติสถาปนิก พ.ศ. 2543 (กรุงเทพมหานคร, 2545)

⁶ โยธิน แสงดี, กฤตยา อาชวนิจกุล และอภิชาติ จัรัสฤทธิ์รังศ์, ความยากจนในภาคอีสานทางออกอยู่ที่ไหน : การศึกษาแบบกิจกรรมสนทนากลุ่ม (กรุงเทพมหานคร : สถาบันวิจัยและประชากรศาสตร์, 2539), หน้า 13.

มีความแตกต่างในด้านสภาพแวดล้อมภายในตัวบ้านของสามล้อที่ไม่สะอาด (ตารางที่ 5.16 และภาพที่ 5.10) และใช้พื้นที่ผิดประเภท (ภาพที่ 5.12) ปัจจัยที่สำคัญเนื่องจากสามล้อไม่มีความรู้สึกเป็นเจ้าของที่อยู่อาศัย ขาดการเอาใจใส่ดูแลบ้าน และไม่คอยทำความสะอาด ทำเดือนละ 1-2 ครั้ง ซึ่งสอดคล้องกับ Shlomo Angel , Stan Benjamin and Koos H, De Goede ซึ่งกล่าวว่า ลักษณะที่อยู่อาศัยของลูกจ้างแรงงานจะอยู่กันอย่างแออัด นอนรวมกัน ห้องหนึ่งมีคณงานพักอาศัยกันอยู่หลายคน มีเนื้อที่ส่วนตัวเพียงเล็กน้อย หรือถ้าเป็นประเภทอาคารห้องแบ่งเช่า จะมีลักษณะกันเป็นห้องๆ แบ่งเป็นสัดส่วนให้เช่า ห้องเช่ามีขนาดเล็ก ทรุดโทรม และใช้ส้วมร่วมกัน ผู้อยู่อาศัยส่วนมากมีการเคลื่อนไหวโยกย้ายเรื่อยๆ มีรายได้ต่ำ ไม่มีความรู้สึกเป็นเจ้าของที่อยู่อาศัย⁷

- สภาวะ และการระบายอากาศไม่ดี (ภาพที่ 5.13) เนื่องจากช่องเปิด/พื้นที่อาคารรวมไม่เพียงพออยู่ระหว่างร้อยละ 7-20 พื้นที่ช่องเปิดของอาคารรวม ซึ่งไม่สอดคล้องกับมาตรฐานของการเคหะที่กำหนดให้มีพื้นที่ช่องเปิดเฉลี่ยร้อยละ 20 ของพื้นที่ห้อง

ในขณะที่ในการสรุปผล เฉพาะปัญหาของเจ้าของผู้ประกอบการ และหน่วยงานท้องถิ่น ได้พิจารณาจากตัวแปรย่อย 2 ตัวแปร ในเรื่องบุคคลและองค์กรที่เกี่ยวข้องกับเรื่องที่อยู่อาศัยของสามล้อ และสรุปปัญหาของสามล้อ โอกาสที่ทำได้ (ตารางที่ 4.31) และประเด็นที่สำคัญที่พบ มีดังนี้

6.2.2 ปัญหาของเจ้าของผู้ประกอบการที่ไม่สามารถจัดที่อยู่อาศัยที่เหมาะสมให้แก่สามล้อ

ปัจจัยตัวแปรสำคัญที่พบปัญหาของเจ้าของผู้ประกอบการ พบว่า ยังขาดผู้กระตุ้น ขาดการมีส่วนร่วมกับหน่วยงานท้องถิ่นที่จะมาช่วยแก้ปัญหา และขาดความพร้อมในการแก้ปัญหา เนื่องจากสามล้อขาดการสนับสนุน ขาดการมีส่วนร่วมในการแก้ปัญหาจากหน่วยงานเทศบาลอย่างเพียงพอ ที่จะมาช่วยแก้ปัญหาที่อยู่อาศัย และทุนน้อย ทำให้เป็นปัญหาที่ถูกละเลย ไม่ได้รับความเอาใจใส่ในการปรับปรุงที่อยู่อาศัย⁸

6.2.3 ปัญหาของหน่วยงานท้องถิ่นที่ไม่ได้มาจัดการกับที่อยู่อาศัยของสามล้อ

ปัจจัยตัวแปรสำคัญที่พบปัญหาของหน่วยงานท้องถิ่น พบว่า สามล้อมีบทบาทต่อหน่วยงานท้องถิ่นน้อย ขาดการมีส่วนร่วมในการแก้ปัญหาเกี่ยวกับเทศบาลตำบลด่านสำโรง และพัฒนาสังคม ที่จะเข้ามาช่วยเหลือเท่าที่จำเป็น ทำให้ไม่ได้รับการเอาใจใส่ และดูแลในการแก้ปัญหาที่อยู่อาศัย⁹

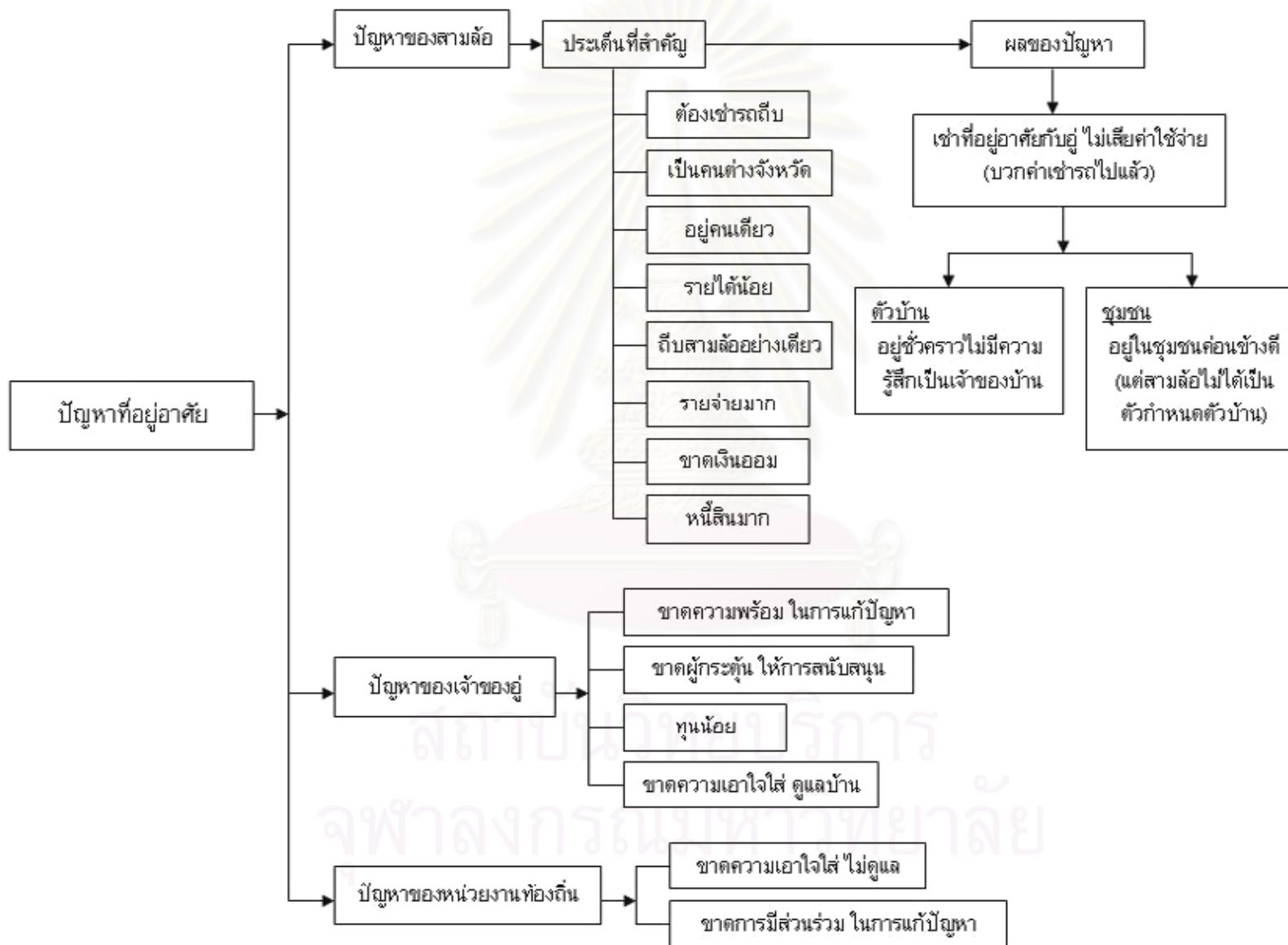
ดังนั้นนอกจากสามล้อที่มีปัญหาด้านการอยู่อาศัย ยังรวมไปถึงผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องซึ่งได้แก่ เจ้าของผู้ประกอบการ และหน่วยงานท้องถิ่น ที่มีปัญหาเช่นเดียวกัน และเพื่อความชัดเจนสามารถแสดงให้เห็นในลักษณะของแผนภูมิแสดงความสัมพันธ์ปัญหาที่อยู่อาศัยปัจจุบัน (แผนภูมิที่ 6.1) ดังต่อไปนี้

⁷Shlomo Angel , Stan Benjamin and Koos H, De Goede (1976), หน้า 10, อ้างถึงใน วิศวกร วัฒนชีวินปกรณ์, “สภาพที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขี้นครยนต์รับจ้าง และสามล้อรับจ้าง ในเขตกรุงเทพมหานคร,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารบัณฑิต ภาควิชาเคหกรรม บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540), หน้า 7.

⁸สัมภาษณ์ วาสนา ศรีนารีย์, เจ้าของผู้ประกอบการ, 14 พฤษภาคม 2548.

⁹สัมภาษณ์ ขวัญไชย พุ่มโพธิ์, นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลด่านสำโรง, 9 สิงหาคม 2548.

แผนภูมิที่ 6.1 ความสัมพันธ์ของปัญหาที่อยู่อาศัยปัจจุบัน



6.3 ข้อเสนอแนะ

ในการแก้ปัญหาที่อยู่อาศัยของสามล้อ ตัวแปรที่นำมาใช้จะเป็นไปตามลักษณะเช่นเดียวกับด้านสภาพการอยู่อาศัย และปัญหาการอยู่อาศัย รวม 8 ตัวแปร ซึ่งได้จากการสัมภาษณ์ นอกจากนี้มีอีก 1 ตัวแปร อยู่ในเรื่องวิธีการแก้ปัญหาที่อยู่อาศัยของสามล้อ

จากผลการศึกษา พบว่า ปัญหาที่อยู่อาศัยส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มผู้ขับขีรถสามล้อถีบที่เช่ารถถีบ ที่พักอาศัยอยู่กับเจ้าของผู้ประกอบการ ซึ่งพบว่ามีปัญหาการอยู่อาศัยแทบทั้งหมด ดังนั้นในการแก้ปัญหาที่อยู่อาศัย จึงมุ่งประเด็นการแก้ปัญหาไปที่ผู้เช่ารถถีบ ที่พักอาศัยอยู่กับเจ้าของผู้ประกอบการเป็นหลัก เนื่องจากสามล้อส่วนใหญ่มาประกอบอาชีพตามลำพัง พักอาศัยอยู่คนเดียว ไม่มีรายได้ครอบคลุมรายสัปดาห์ ทำให้ส่วนใหญ่เช่าที่อยู่อาศัยอยู่กับเจ้าของผู้ประกอบการ 45.1% (ตารางที่ 4.26) และเมื่อพิจารณาถึงการอยู่อาศัยตัวบ้านสภาพไม่ดี 37.9% พบว่าส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มที่เช่ารถถีบ พักอาศัยอยู่กับผู้ประกอบการทั้งหมด 52.6% (ตารางที่ 5.7) อยู่ในลำดับตัวบ้านที่ C1-C10 (ตารางที่ 5.8) รวมทั้งรวบรวมกับสามล้อที่พักอาศัยไม่เป็นหลักแหล่ง 15.8% (ตารางที่ 5.7) อยู่ในลำดับที่ D1-D3 (ตารางที่ 5.8) ซึ่งสัมพันธ์กับผลของปัญหาที่พบในกลุ่มตัวบ้านสภาพไม่ดี ที่ได้จากการสังเกต ซึ่งพบว่ามีปัญหาแทบทั้งหมด (ตารางที่ 5.13)

ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้เสนอแนะแนวทางในการแก้ปัญหากับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ซึ่งจากการศึกษาโดยผู้วิจัยประเมินความพร้อมในการแก้ปัญหารวม 9 ข้อ พบว่าสามารถแก้ปัญหาได้เพียง 1 ข้อ คือ กลุ่มสามล้อในอุโมงค์บัวพัฒนา (ลำดับตัวบ้านที่ C7 จากตารางที่ 5.8) ซึ่งมีความพร้อมในการแก้ปัญหามากที่สุด ในขณะที่อีก 8 ข้อ ขาดความพร้อมเนื่องจาก ส่วนใหญ่สามล้อรวมตัวกันไม่ได้ ขาดการสนับสนุน เจ้าของผู้มีทุนน้อย ทำให้ขาดความเอาใจใส่ในการปรับปรุง รวมทั้งขาดความสัมพันธ์กับหน่วยงานท้องถิ่นในชุมชน ทำให้ขาดการมีส่วนร่วมในการแก้ปัญหา

โดยในการแก้ปัญหาที่อยู่อาศัยของกลุ่มสามล้อในอุโมงค์บัวพัฒนา พิจารณาจากปัจจัยหลาย ๆ ด้าน ประกอบด้วย

6.3.1 ความสามารถในการแก้ปัญหาแบบมีส่วนร่วม และเชื่อมโยงเครือข่าย มีดังต่อไปนี้

- กลุ่มสามล้อจำนวน 7-8 คน ซึ่งสามล้อ 1 ในแกนนำของกลุ่มสามล้ออุโมงค์บัวพัฒนา กล่าวว่า ให้ความสนใจ เล็งเห็นถึงปัญหา ที่ต้องการมีคุณภาพชีวิตในการอยู่อาศัยที่ดีขึ้น โดยการพึ่งพาตนเอง และเจ้าของอุโมงค์บัวพัฒนาคอยสนับสนุนไปพร้อม ๆ กัน¹⁰
- เจ้าของอุโมงค์บัวพัฒนา เล็งเห็นถึงความสำคัญในการอยู่อาศัยที่ถูกสุขลักษณะ จากกิจกรรมที่สามารถทำได้ก่อนโดยการพึ่งพาตนเอง คือ การทำความสะอาดบ้าน ในขณะที่กิจกรรมอื่นๆ เช่น การซ่อมบ้าน และการต่อเติมห้องน้ำและห้องส้วม มีโอกาสช่วยเหลือด้านการเงินเท่าที่จำเป็นในการปรับปรุงบ้านเท่านั้น¹¹ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับกลุ่มสามล้อในการพึ่งพาตนเองทั้งความสามารถในการเพิ่มรายได้ และการออมเป็นหลัก นอกจากนี้เจ้าของอุโมงค์บัวพัฒนายังมีความสามารถเชื่อมโยงกับเครือข่ายที่เคยอยู่อาศัยในผู้ประกอบการ และมีความสัมพันธ์กับหน่วยงานท้องถิ่นพอสมควร

¹⁰ สัมภาษณ์ บุญเพ็ง ใจมิตร, แกนนำกลุ่มสามล้ออุโมงค์บัวพัฒนา, 10 พฤษภาคม 2548.

¹¹ สัมภาษณ์ วาสนา ศรีนารี, เจ้าของอุโมงค์บัวพัฒนา, 17 พฤษภาคม 2548.

- หน่วยงานท้องถิ่น ประกอบด้วย เทศบาลตำบลตำบลสำโรง และองค์การบริหารส่วนตำบลท้องถิ่น ซึ่งเคยให้การช่วยเหลือดูแลสมาคมสามล้อ จะให้การช่วยเหลือเท่าที่จำเป็นกับกลุ่มสามล้อ และอยู่ ในการให้ความรู้ อบรมแนะนำ และสามารถกระตุ้นเจ้าของรถในการปรับปรุงบ้าน
- เครือข่ายสามล้อ 8-10 คน ที่ปัจจุบันอยู่อาศัยในชุมชนแสงสุข¹² ซึ่งเคยอยู่อาศัยกับอู่ป่าวัฒนา มีความสัมพันธ์กับสามล้อในอู่ป่าวัฒนาพอสมควร สามารถให้คำแนะนำด้านอาชีพเสริม และกิจกรรมที่เคยได้รับการช่วยเหลือในชุมชนแสงสุข จากเทศบาลตำบลตำบลสำโรง และ สถาบันพัฒนาองค์กรและชุมชนเช่น การอบรมด้านอาชีพ งานช่าง และการออมรายวัน เป็นต้น

กระบวนการแก้ปัญหาที่อยู่อาศัยสามารถสรุปได้ดังนี้ (ภาพที่ 6.1)

ภาพที่ 6.1 ชั้นบันไดของกระบวนการแก้ปัญหาที่อยู่อาศัยของสามล้อ



¹² สัมภาษณ์ บุญรอด แสงวงศ์, ผู้ขับที่รถสามล้อถีบรับจ้างในชุมชนแสงสุข, 27 มิถุนายน 2548.

6.3.2 ผลประโยชน์ของการแก้ปัญหาที่อยู่อาศัย

เป็นจุดเริ่มต้นในการแก้ปัญหา ซึ่งกลุ่มสามล้อ เจ้าของผู้มีตราบภาพ และหน่วยงานท้องถิ่นดังกล่าว สามารถเชื่อมโยงกับผู้อื่นให้มารับรู้ถึงปัญหาที่อยู่อาศัย และแก้ปัญหาต่อไป

นอกจากนั้นบทบาทของสามล้อยังมีบทบาทต่อชุมชนซอยวัดด่าน ที่มีความสัมพันธ์เป็นแบบเครือข่าย สามล้อต่อชุมชน ซึ่งสามล้อในแต่ละแห่งมีความสามารถเฉพาะด้านดังกล่าว เช่น สามล้อในชุมชนแสงสุข 2-3 คน ส่วนใหญ่มีทักษะด้านการเป็นช่างไม้ ช่างปูน ซึ่งองค์การบริหารส่วนตำบลท้องถิ่น และนายจ้างอิสระมีงานมาให้ทำเสมอ¹³ ซึ่งมีความเป็นไปได้ถึงการเชื่อมโยงกับสามล้อในอุ้มิตรภาพ มีการวางแผนรวมกลุ่มสามล้อเฉพาะ แห่ง สนับสนุนการเพิ่มรายได้ ส่งเสริมด้านการประกอบอาชีพเสริม เช่นทำงานรับจ้างทั่วไป เป็นช่างเฉพาะด้าน เป็นต้น ซึ่งสามล้อในชุมชนแสงสุข มีโอกาสได้รับความรู้ถึงการออมเงิน มาใช้ทำทางเดินเท้าภายในชุมชนอยู่ แล้ว สามารถสนับสนุนเชื่อมโยงกับสามล้อในอุ้มิตรภาพ ให้รู้ถึงวิธีการออมเงิน นอกจากการช่วยเหลือจากเทศบาลตำบลด่านสำโรง และสถาบันพัฒนาองค์กรและชุมชนอย่างเดี่ยว ซึ่งต่างฝ่ายต่างทำ ต่างคนต่างออมในกลุ่มสามล้อของเจ้าของอุ้มิตรภาพเอง นอกจากนั้นเจ้าของอุ้มิตรภาพสามารถนำแนวคิดไปเชื่อมโยงกับผู้อื่นที่รู้จักกัน เช่น อุ้มิตรภาพที่อยู่ภายในวัดด่าน¹⁴ (ลำดับตัวบ้านที่ C8 จากการตารางที่ 5.8) ซึ่งส่วนใหญ่สามล้อจะช่วยงานที่วัด และทำงานรับจ้างทั่วไป ซึ่งมีโอกาสที่สามารถทำศูนย์พักพิงสามล้อ เป็นที่พักอาศัยชั่วคราว ภายในตัว และประกอบอาชีพเฉพาะด้านโดยตรง นอกจากถึสามล้ออย่างเดี่ยว เป็นอาชีพเสริมในช่วงเวลาว่าง จะช่วยให้สามล้อมีรายได้ และสามารถพึ่งพาตนเองได้

ดังนั้นการแก้ปัญหาจะเกิดขึ้นได้ โดยมีจุดริเริ่มจากการมีส่วนร่วมของกลุ่มสามล้อ 7-8 คนก่อนในอุ้มิตรภาพ ในการช่วยเหลือพึ่งพาตนเองของกลุ่มสามล้อเอง นอกจากนั้นยังรวมถึงการช่วยเหลือสนับสนุนของเจ้าของอุ้มิตรภาพ และเทศบาลตำบลด่านสำโรง องค์การบริหารส่วนตำบลท้องถิ่น และสถาบันพัฒนาองค์กรและชุมชนเข้ามาช่วยเหลือตามระดับการช่วยเหลือมากน้อยแตกต่างกันเท่าที่จำเป็น ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดการพึ่งตนเองของ Kempe Ronald Hope ที่กล่าวว่า “ตนย่อมช่วยตนเองให้ได้ก่อน”¹⁵ โดยโอกาสในการแก้ปัญหาที่อยู่อาศัยของสามล้อ คือ มีความสนใจร่วมกันในการที่อยากจะแก้ปัญหา มีจุดริเริ่มของกิจกรรมที่สร้างสรรค์ในการทำงานเป็นกลุ่ม โดยริเริ่มจากกิจกรรมทำความสะอาดภายในบ้านก่อน นอกจากนั้นยังสอดคล้องกับ สุเมธ ตันติเวชกุล ซึ่งนอกจากการพึ่งตนเองแล้ว ยังมีเครือข่ายที่ให้การช่วยเหลือเท่าที่จำเป็น การแก้ปัญหาจึงจะสัมฤทธิ์ผลได้¹⁶

¹³ สัมภาษณ์ บุญเพ่ง ใจมิตร, แกนนำกลุ่มสามล้อมิตรภาพ, 10 พฤษภาคม 2548.

¹⁴ สัมภาษณ์ วาสนา ศรีนารีย์, เจ้าของอุ้มิตรภาพ, 17 พฤษภาคม 2548.

¹⁵ Kempe Ronald Hope (1977), หน้า 22, อ้างถึงใน ปราณี หมอนทองแดง, “ทิศทางการพึ่งตนเองในสังคมที่กำลังเปลี่ยนแปลงไป : ศึกษาเฉพาะกรณีหมู่บ้านสองแห่งในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต คณะสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา มหาวิทยาลัยขอนแก่น, 2541), หน้า 18.

¹⁶ สุเมธ ตันติเวชกุล, การดำเนินชีวิตในระบบเศรษฐกิจแบบพอเพียง ตามแนวพระราชดำริ (กรุงเทพมหานคร : สภาคณาธิการแห่งประเทศไทยเพื่อการค้า, 2541), หน้า 23.

6.4 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

จากการทำการศึกษาในการวิจัยครั้งนี้ มีความสัมพันธ์ต่อการทำการศึกษาวิจัยครั้งต่อไป ที่จะนำไปสู่กระบวนการ และแนวทางที่เหมาะสมในการจัดการด้านที่อยู่อาศัยที่เหมาะสมให้กับคนถือสามล้อแบบเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานภาครัฐท้องถิ่น องค์กรเอกชน NGOs และหน่วยงานอิสระต่างๆ อย่างเป็นเอกภาพ

นอกจากนั้นผู้วิจัยเล็งเห็นถึงกรณีศึกษาที่ผู้วิจัยทำการศึกษาเกี่ยวกับกลุ่มผู้ยากจน คนด้อยโอกาสทางสังคม ที่จะเป็นโยบายสนับสนุนต่อการศึกษาระดับต่อไปต่อการศึกษาค้นคว้าที่คล้ายคลึงกัน โดยเฉพาะกลุ่มคนยากจนที่มาทำงานอยู่อาศัยในเมือง และชานเมือง มีการอยู่อาศัยในที่อยู่อาศัยแบบชั่วคราว ในสถานะระหว่างนายจ้าง และลูกจ้าง อาทิ ในโรงงานอุตสาหกรรม และกลุ่มคนที่ยากจนมากๆ เช่น คนเร่ร่อนขอทาน และไม่มีที่อยู่อาศัย เป็นต้น



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

กองทุนเพื่อสังคม, สำนักงาน. ถอดบทเรียน กลุ่มสัจจะออมรายวัน (กสว.) ชุคความรู้เพื่อชุมชน ลำดับที่ 5 (มิถุนายน 2545) : 3

กองวิจัยการก่อสร้าง, ฝ่ายวิจัยการก่อสร้าง. มาตรฐานที่อยู่อาศัยและสิ่งแวดล้อมของการเคหะแห่งชาติ. กรุงเทพมหานคร, 2529.

การพัฒนาชุมชน, กรม. จะแก้ไขปัญหาความยากจนในชนบทได้อย่างไร. กรุงเทพมหานคร : บางกอก บล็อก, 2538.

ขวัญไชย พุ่มโพธิ์. นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลด่านสำโรง. สัมภาษณ์, 9 สิงหาคม 2548.

คณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. แผนงานพัฒนาชนบทปี พ.ศ. 2538. กรุงเทพมหานคร, 2538.

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9. กรุงเทพมหานคร : สำนักนายกรัฐมนตรี, 2545-2549.

โครงการพัฒนาระบบสวัสดิการสำหรับคนจนและคนด้อยโอกาสในสังคมไทย, สกว. การพึ่งตนเองของผู้มีอาชีพถักจักรเย็บผ้าสามล้อในเขตเทศบาลนครขอนแก่น. กรุงเทพมหานคร, 2544.

โฆษิต ปันเปี่ยมราษฎร์. แนวทางและการพัฒนาชนบทไทย อดีตและปัจจุบัน ในการบริหารงานพัฒนาชนบท. กรุงเทพมหานคร : โอเดียนสโตร์, 2527.

นคร วัฒนชีวโนปกรณ์. สภาพที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับรถยนต์รับจ้าง และสามล้อรับจ้าง ในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาเคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540.

รงค์ สวัสดิสาร. ความพอใจต่อที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับการย้ายที่อยู่อาศัยในเขตเมือง. 7 (พฤศจิกายน 2530): 94.

ทรงเดช ดารามาต. บ้านใต้สะพานในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาเคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2537.

ทิตเชียว ขจรพันธ์ชีพ. ผู้ขับขีรถสามล้อถีบรับจ้าง. สัมภาษณ์, 27 มิถุนายน 2548.

นราทิพย์ ชุตินวงศ์. หลักเศรษฐศาสตร์ 1 : จุลเศรษฐศาสตร์. กรุงเทพมหานคร : สันประสิทธิ์การพิมพ์, 2528.

นพพล สำเภาเงิน. การเปลี่ยนแปลงทางประชากรกับการย้ายถิ่น. วารสารสังคมศาสตร์ 5 (มกราคม-กุมภาพันธ์ 2525): 59-60.

บัณฑิต จุลาสัย. ปัญหาที่พักอาศัยในด้านอนามัยสิ่งแวดล้อม. สารสิ่งแวดล้อม 2 (กันยายน 2519): 16-28.

บุญเพ่ง ใจมิตร. แกนนำกลุ่มสามล้อมิตรภาพ. สัมภาษณ์, 10 พฤษภาคม 2548.

บุญรอด แสงวงศ์. ผู้ขับขีรถสามล้อถีบรับจ้างในชุมชนแสงสุข. สัมภาษณ์, 27 มิถุนายน 2548.

บุญลือ เดชานรินาถ. ทำให้ : การอพยพเพื่อแก้ความจน, 10 ปี ชนบทไทย, 2538. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์ชุมชนสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย, 2530.

ประกาศรี จิตพัฒนาไพบูลย์. การจัดหาที่อยู่อาศัยของลูกจ้างแรงงานย่านอุตสาหกรรม กรณีศึกษา อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาเคหการ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2537.

- ปราณี หมอนทองแดง. ทิศทางการพึ่งตนเองในสังคมที่กำลังเปลี่ยนแปลงไป : ศึกษาเฉพาะกรณีหมู่บ้านสองแห่งในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต คณะสังคมวิทยาและมนุษยวิทยา. มหาวิทยาลัยขอนแก่น, 2541.
- พิชญากรณ์ ศรีธีรรัตน์. การประเมินผลนโยบายแยกเชื้อเสรี. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, 2537.
- มานพ พงศทัต. แผนนโยบายที่อยู่อาศัยแห่งชาติ. 2536, อ้างถึงใน นุชนาท พนิตโกศล. ลักษณะที่อยู่อาศัยของลูกจ้างสำนักรักษาความสะอาด กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาเคหการ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540.
- โยธิน แสงวงดี, กฤตยา อาชวนิจกุล และอภิชาติ จำรัสสุทธิรงค์. ความยากจนในภาคอีสานทางออกอยู่ที่ไหน : การศึกษาแบบกึ่งกรรมสนทนากลุ่ม. กรุงเทพมหานคร : สถาบันวิจัยและประชากรศาสตร์, 2539.
- ราชัย บรรพพงศ์. การกำหนดขนาดเริ่มต้นที่เล็กที่สุดของที่อยู่อาศัย โดยการมีส่วนร่วมของคนในชุมชนศิริอำมาตย์ เขตพระนคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาเคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543.
- เรืองยศ จักรบุตร. การพึ่งตนเองทางเศรษฐกิจของเกษตรกรผู้สูงอายุในชนบท : การศึกษาบ้านกันมหมูที่ 1 ตำบลพระพุทธ อำเภोजักราช จังหวัดนครราชสีมา. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชาการประชากรศึกษา บัณฑิตวิทยาลัยมหาวิทยาลัยมหิดล, 2536.
- ลือชัย จุลาสัย และคณะ. ยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคเหนือตอนบน. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543.
- วรวิทย์ วัฒนกุล. การอพยพแรงงานของชาวอีสาน. วารสารภูมิศาสตร์ 2 (พฤศจิกายน 2535): 37-43.
- วสันต์ รัตนพิพธิ์. เจ้าของอู่ ว.บริการ. สัมภาษณ์, 22 พฤษภาคม 2548.
- วาสนา ศรีนารีย์. เจ้าของอู่มิตรภาพ. สัมภาษณ์, 14,17 พฤษภาคม 2548.
- วิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, สถาบัน. เอกสารการประชุมและสัมมนา สถานการณ์ความยากจนในประเทศไทย. กรุงเทพมหานคร, 2544.
- วิทยากร เชียงกุล. การพัฒนาตัวแบบชีวิตความยากจนเชิงโครงสร้าง : โครงการวิจัย. กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2545.
- สถิติแห่งชาติ, สำนักงาน. สถิติรายปีประเทศไทย. กรุงเทพมหานคร : กองคลังข้อมูลและสนเทศสถิติ, 2544.
- สภาสถาปนิก. พระราชบัญญัติสถาปนิก พ.ศ. 2543. กรุงเทพมหานคร, 2545.
- สุทิน กุณาแดง. ผู้ขับซึ่รถสามล้อถีบรับจ้าง. สัมภาษณ์, 19 มกราคม 2548.
- สุเมธ ตันติเวชกุล. การดำเนินชีวิตในระบบเศรษฐกิจแบบพอเพียง ตามแนวพระราชดำริ. กรุงเทพมหานคร : สภาคาทอликแห่งประเทศไทยเพื่อการค้า, 2541.
- สุรภัฏ บุนนาค และวันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน. เศรษฐศาสตร์เบื้องต้น (จุลภาค). กรุงเทพมหานคร : บริษัทสำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช จำกัด, 2516.
- โสภา ซิลมันน์ และคณะ. การศึกษารูปแบบของชุมชนที่พึ่งปรารถนาของผู้อยู่อาศัยในชุมชนแออัดในเขตกรุงเทพมหานคร. สภาสังคมสงเคราะห์, 2534.
- อนุพงษ์ เกิดจำนง. กองสวัสดิการสังคม. สัมภาษณ์, 7 สิงหาคม 2548.

ภาษาอังกฤษ

Brain Goodall and Andrew Kirley. Resources and planning. Oxford : Pergamon Press, 1979.

Berry, Brain, Joe Lobley, Horton and Frank E. A bibliographic guide to the economic regions of the United States. Chicago : The University of Chicago, 1963.

Goh, Cheng Leong. Human and economic geography. London : Oxford University Press, 1973.

Goodal, Brain. The Economic of Urban Area. Great Britain : Biddles Ltd. Guildford, 1974.

Kakwani, Nanak. Large sample distribution of several inequality measures : with application to Cote d'Ivoire. Washington, D.C. : The World Bank, 1998.

Kakwani, Nanak. Poverty and economic growth : with application to Cote'd Ivoire. Washington, D.C. : World Bank, c1990.

Maslow, A.H. Motivation and Personality. New York : Harper's Rows Publishers, 1954.

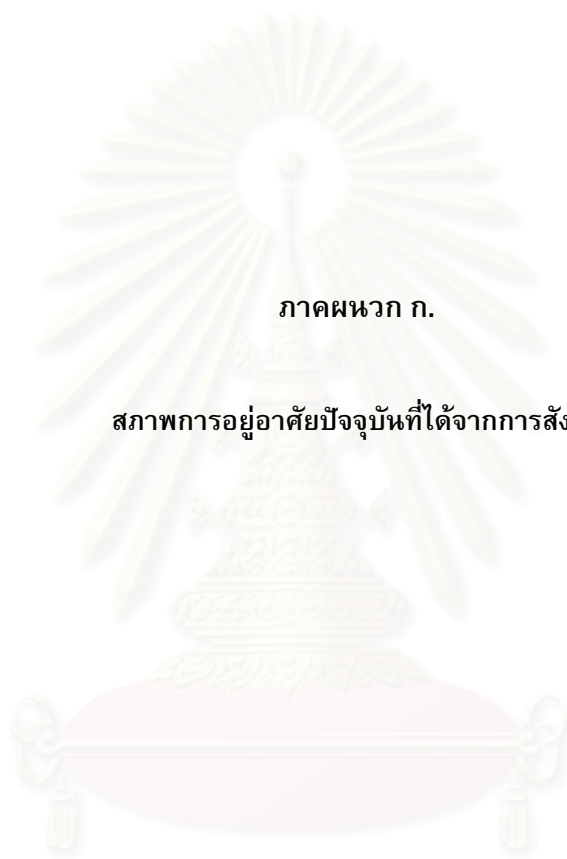


สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ก.

สภาพการอยู่อาศัยปัจจุบันที่ได้จากการสังเกต

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

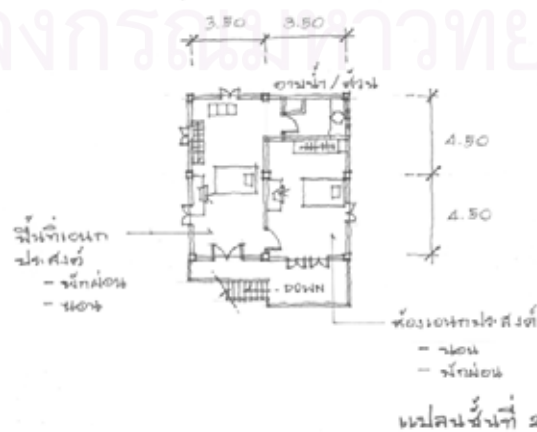
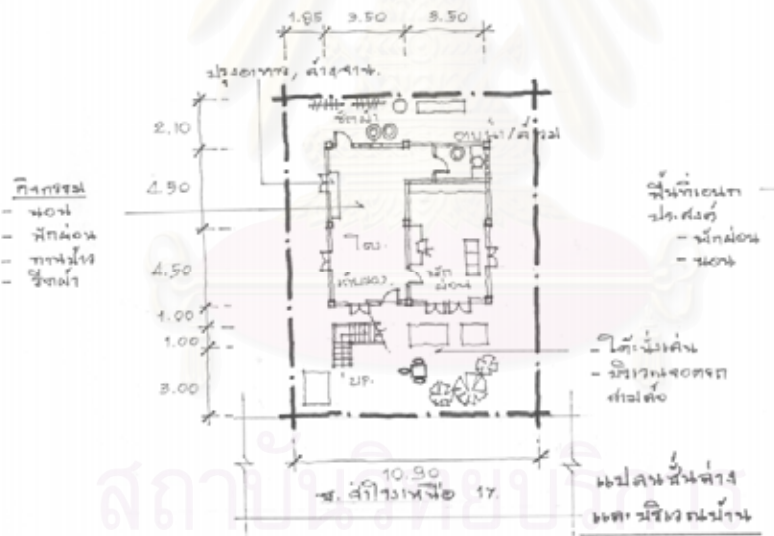
ภาคผนวก ก. สภาพการอยู่อาศัยปัจจุบันที่ได้จากการ
สังเกต

1.1 ลักษณะสภาพดี



สภาพด้านหน้าอาคาร

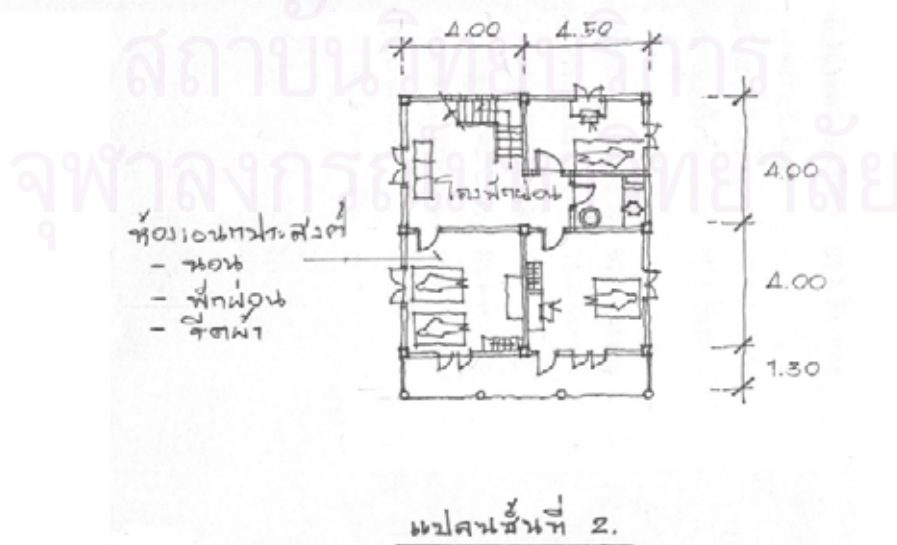
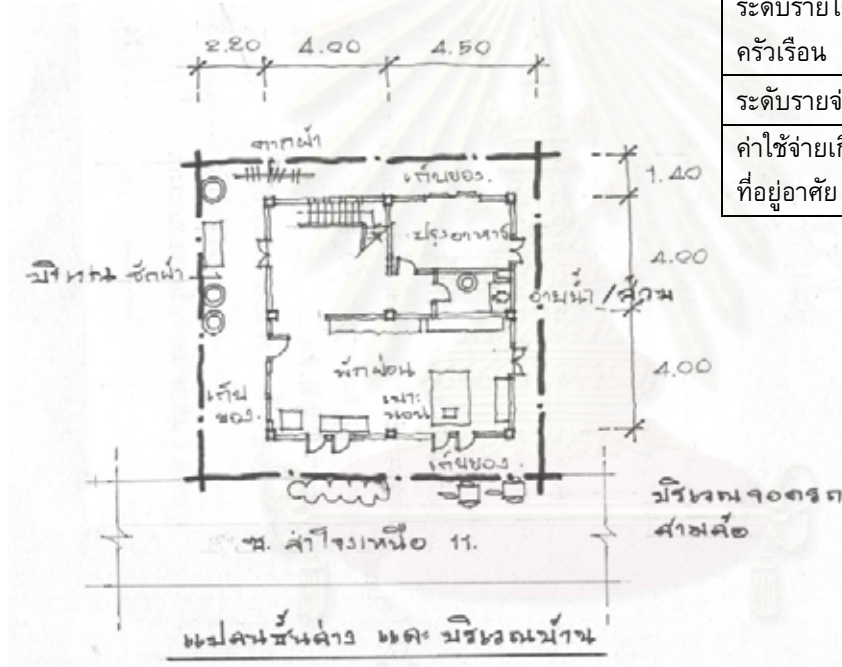
ที่ตั้งสังเขป	ลำโรงเหนือ ช.21
การครอบครอง รถสามล้อ	เป็นเจ้าของเอง
ลักษณะที่อยู่ อาศัย	เป็นเจ้าของที่อยู่อาศัย เป็นบ้านเดี่ยวไม้ 2 ชั้น
การพักอาศัย	อยู่แบบครอบครัว พ่อ แม่ ภรรยา และบุตร
จำนวนสมาชิกใน ครัวเรือน	7 คน
ระดับรายได้ ครัวเรือน	7,000-10,000 บาท
ระดับรายจ่าย	5,000-6,500
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับ ที่อยู่อาศัย	801-1,500



A2



สภาพด้านหน้าอาคาร



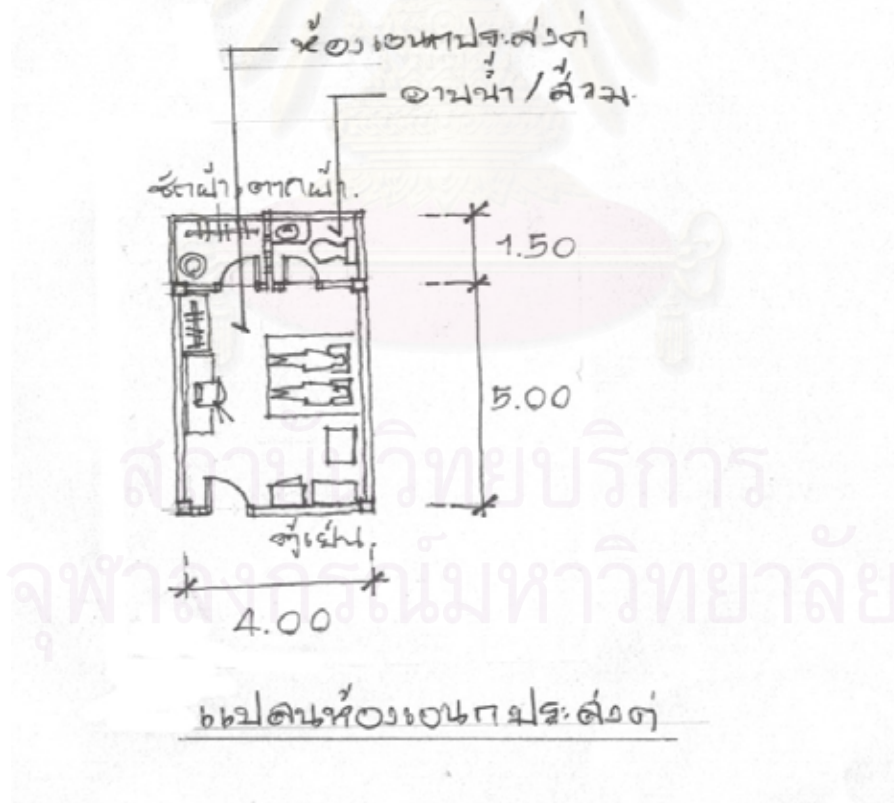
ที่ตั้งสังเขป	สำโรงเหนือ ช.15
การครอบครอง รถสามล้อ	เป็นเจ้าของเอง
ลักษณะที่อยู่อาศัย	เป็นเจ้าของที่อยู่อาศัย เป็นบ้านเดี่ยวไม้ 2 ชั้น
การพักอาศัย	อยู่แบบครอบครัว พ่อ แม่ ภรรยา และบุตร
จำนวนสมาชิกใน ครัวเรือน	7 คน
ระดับรายได้ ครัวเรือน	7,000-10,000 บาท
ระดับรายจ่าย	5,000-6,500
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับ ที่อยู่อาศัย	801-1,500

A3

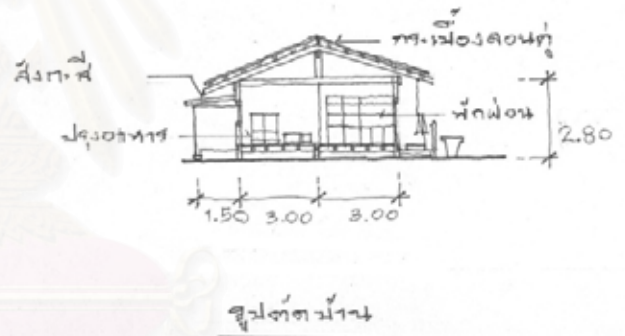
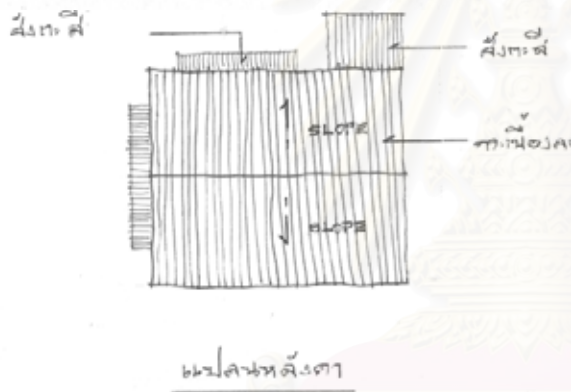
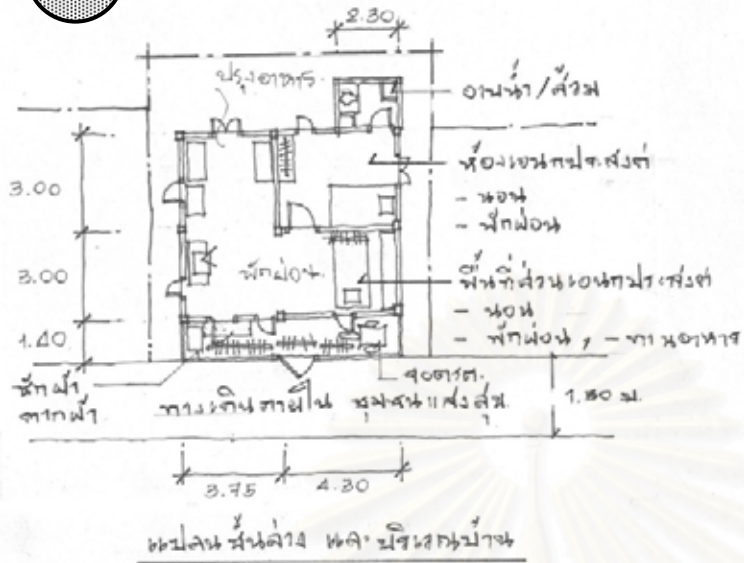


สภาพด้านหน้าอาคาร

ที่ตั้งสังเขป	ช.สำโรงเหนือ 15
การครอบครอง รถสามล้อ	รถของตนเอง
ลักษณะที่อยู่อาศัย	เช่าห้องในอพาร์ท เมนต์ คสล. 6 ชั้น
การพักอาศัย	อยู่กับภรรยา และ บุตร
จำนวนสมาชิกใน ครัวเรือน/ห้อง	4 คน
ระดับรายได้ ครัวเรือน	5,501-8,500 บาท
ระดับรายจ่าย	3,500-6,500
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับ ที่อยู่อาศัย	2,500-3,500



A4



ที่ตั้งเชิงเขป	ชุมชนแสงสุข
การครอบครอง	เป็นเจ้าของเอง
ลักษณะที่อยู่อาศัย	เช่าที่ดินปลูกบ้าน เป็นบ้านเดี่ยวไม้ ชั้นเดียว
การพักอาศัย	อยู่แบบครอบครัว พื้นห้อง ปรารถา และบุตร
จำนวนสมาชิกในครัวเรือน	5 คน
ระดับรายได้ครัวเรือน	5,501-7,000 บาท
ระดับรายจ่ายครัวเรือน	3,501-6,000
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย	301-800

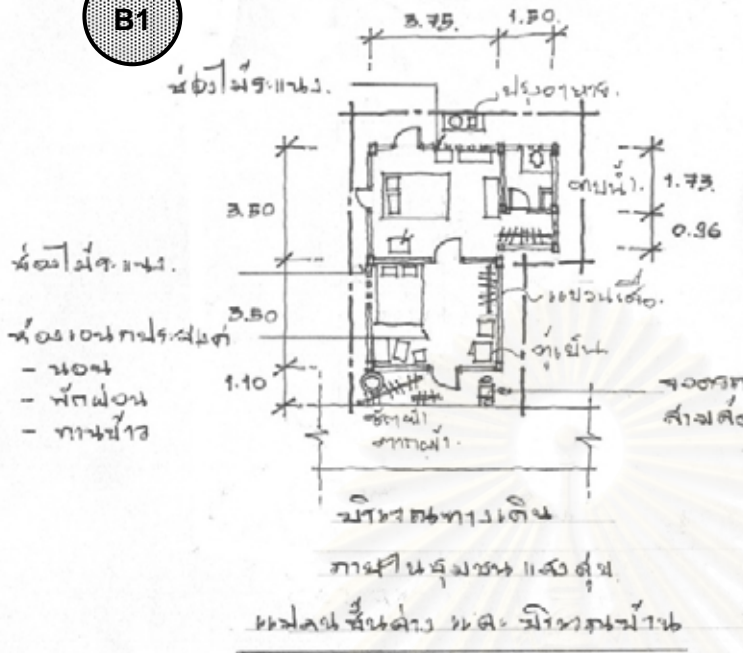


สภาพภายนอกบ้าน

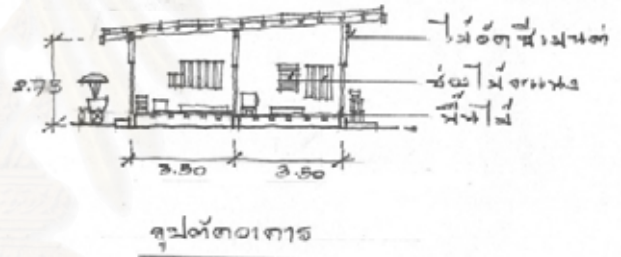
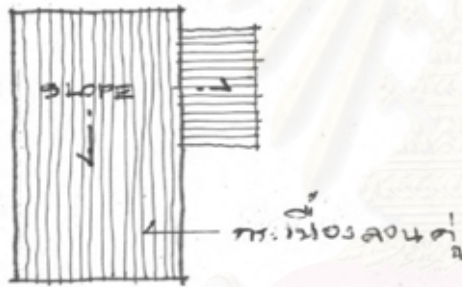


สภาพบริเวณบ้าน และภายในบ้าน

1.2 ลักษณะสภาพปานกลาง



ที่ตั้งสิ่งปลูก	ชุมชนแสงสุข
การครอบครอง	เป็นเจ้าของเอง
รถสามล้อ	เช่าที่ดินปลูกบ้าน
ลักษณะที่อยู่อาศัย	เป็นบ้านเดี่ยวไม้ชั้นเดียว
การพักอาศัย	อยู่แบบครอบครัวภรรยา และบุตร
จำนวนสมาชิกในครัวเรือน	5 คน
ระดับรายได้ครัวเรือน	5,501-7,000 บาท
ระดับรายจ่ายครัวเรือน	3,501-6,000
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย	301-800



แปลนหลังคา



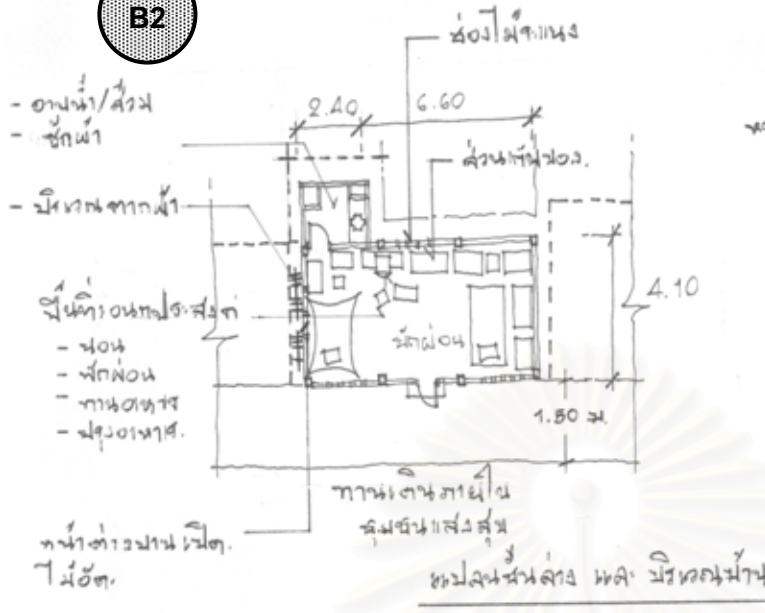
สภาพด้านหน้าอาคาร



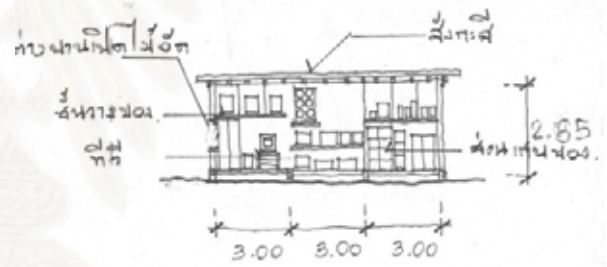
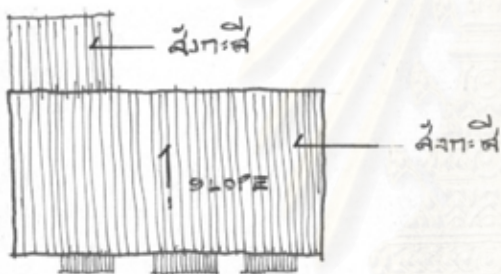
สภาพภายในบ้าน



B2



ที่ตั้งเชิงเขป	ชุมชนแสงสุข
การครอบครอง	เป็นเจ้าของเอง
รถสามล้อ	เป็นเจ้าของเอง
ลักษณะที่อยู่อาศัย	เช่าที่ดินปลูกบ้าน เป็นบ้านเดี่ยวไม้ชั้นเดียว
การพักอาศัย	อยู่แบบครอบครัว ภรรยา และบุตร
จำนวนสมาชิกในครัวเรือน	4 คน
ระดับรายได้ครัวเรือน	5,501-6,500 บาท
ระดับรายจ่ายครัวเรือน	3,501-5,500
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย	301-800

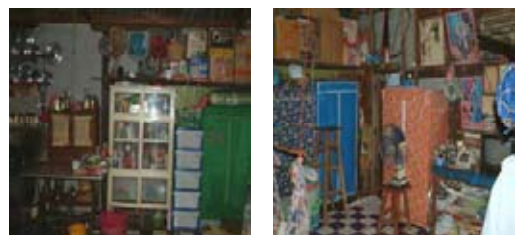


แปลนหน้าหลัง

รูปตัดตอภาพ

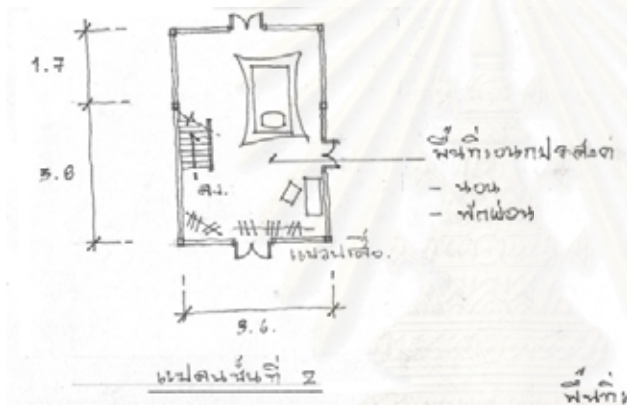
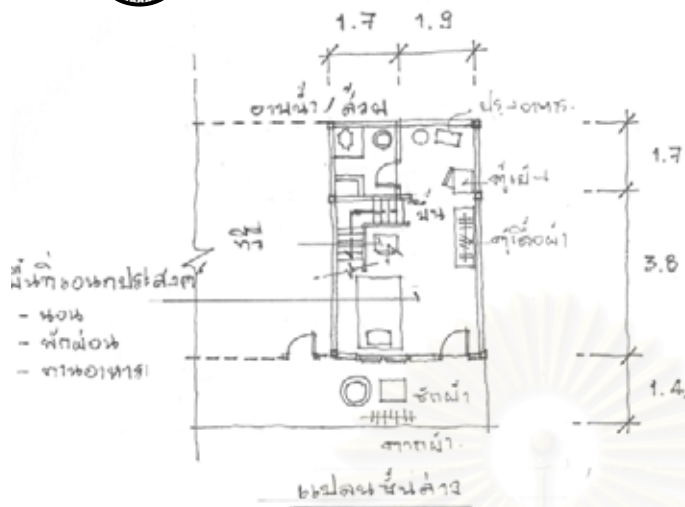


สภาพด้านหน้าอาคาร

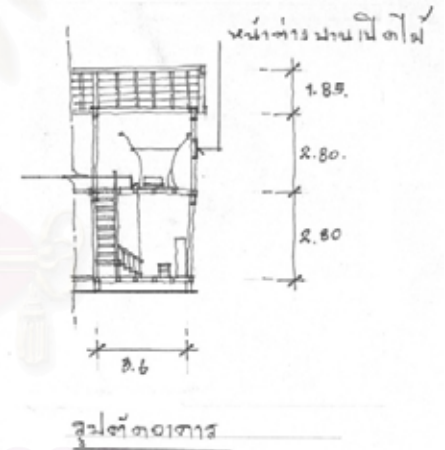


สภาพบริเวณบ้าน และภายในบ้าน

B3



ที่ตั้งสิ่งเขป	ช.สำโรงเหนือ 15
การครอบครอง	รถเช่า
ลักษณะที่อยู่อาศัย	เช่าห้องในห้างแถวไม้ 2 ชั้น
การพักอาศัย	อยู่กับครอบครัว ภรรยา และบุตร
จำนวนสมาชิกในครัวเรือน/ห้อง	3 คน
ระดับรายได้ครัวเรือน	4,501-6,500 บาท
ระดับรายจ่าย	3,500-4,500
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย	800-1,500



สภาพด้านหน้าอาคาร



สภาพภายในห้องแถว



ส่วนแขวนเสื้อผ้า



พื้นที่ส่วนนอน

B4

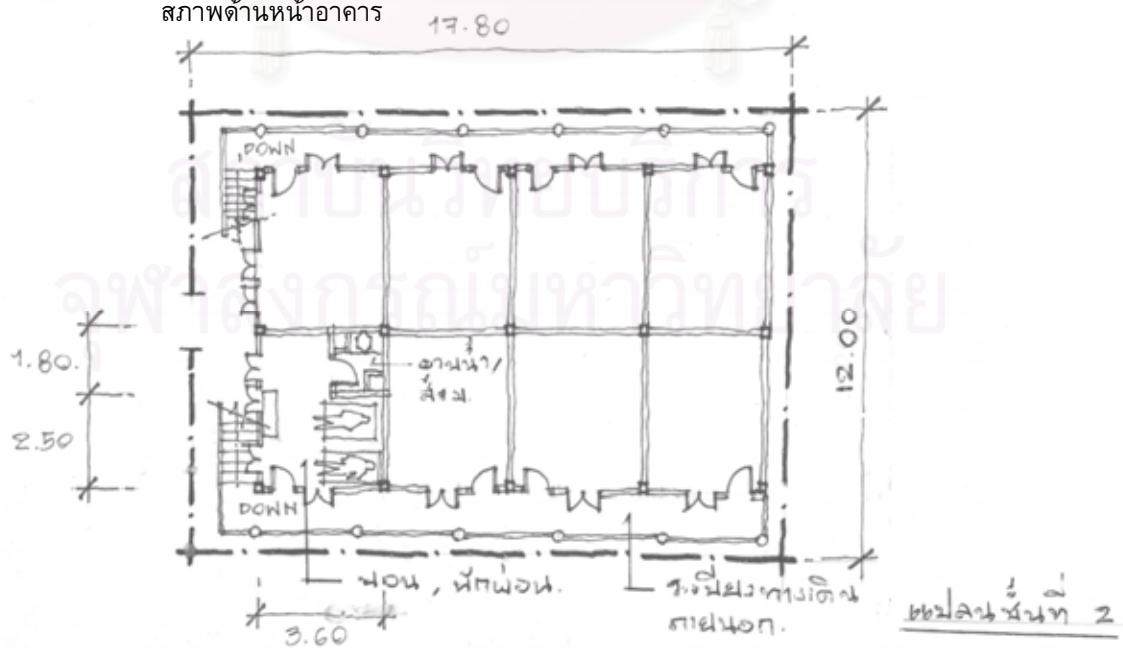


สภาพด้านหน้าอาคาร

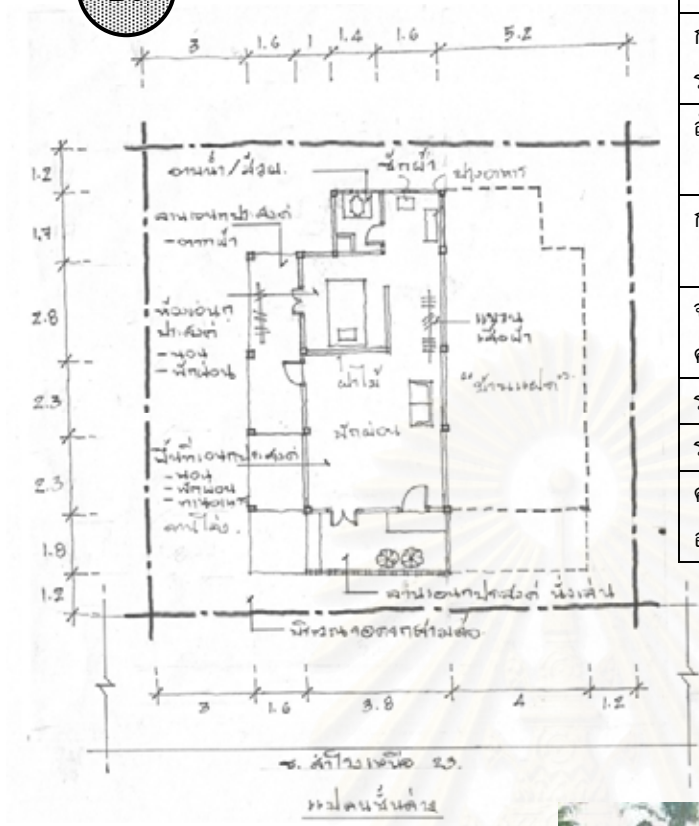
ที่ตั้งสังเขป	ช.ลำโรงเหนือ 17
การครอบครอง	รถของตนเอง
รถสามล้อ	
ลักษณะที่อยู่อาศัย	เช่าห้องในห้องแถว ไม้ 2 ชั้น
การพักอาศัย	อยู่กับครอบครัว ภรรยา และบุตร
จำนวนสมาชิกใน ครัวเรือน/ห้อง	5 คน
ระดับรายได้ ครัวเรือน	5,000-6,500 บาท
ระดับรายจ่าย	3,500-4,500
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับ ที่อยู่อาศัย	800-1,500



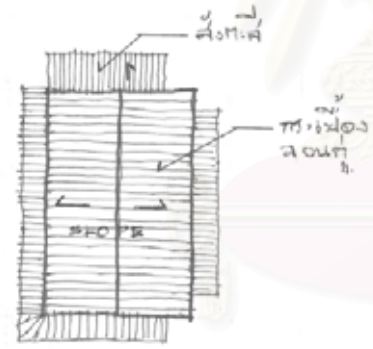
สภาพด้านหน้าอาคาร



B5



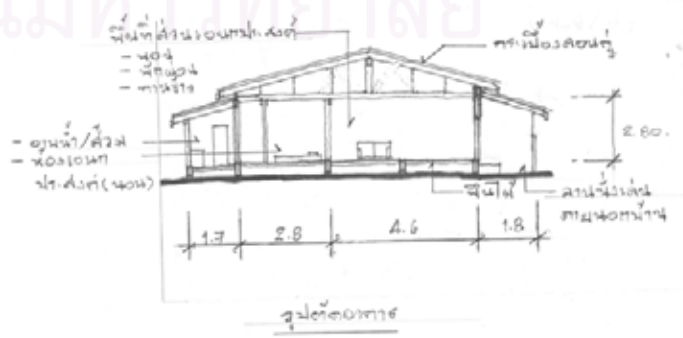
ที่ตั้งสังเขป	ตำโองเหนือ ซ.23
การครอบครอง	รถเช่า
ลักษณะที่อยู่อาศัย	บ้านเดี่ยวแฝดไม้ชั้นเดียว
การพักอาศัย	อยู่กับครอบครัว ภรรยาและบุตร
จำนวนสมาชิกในครัวเรือน/ห้อง	5 คน
ระดับรายได้ครัวเรือน	4,500-6,500 บาท
ระดับรายจ่าย	3,500-5,000
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย	801-1,500



สภาพบริเวณหน้าบ้าน

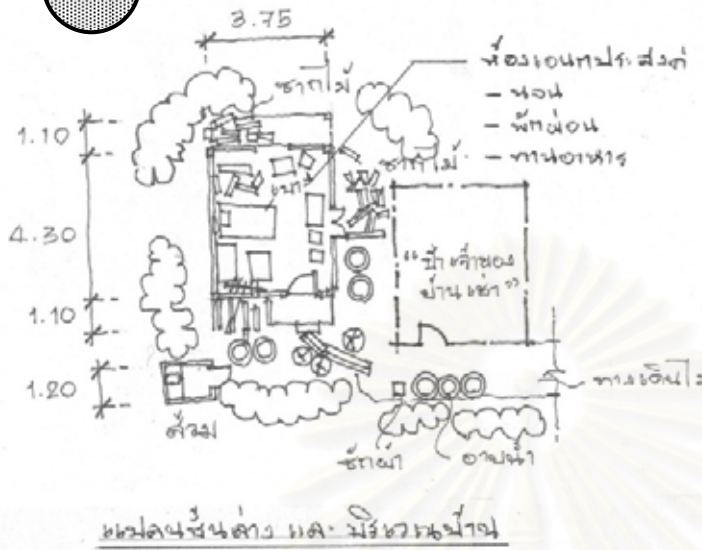


สภาพภายในห้อง



1.3 ลักษณะสภาพไม่ดี

C1



ที่ตั้งสิ่งปลูก	ชุมชนน้ำเนาเสีย 1
การครอบครอง	
รถสามล้อ	รถของตนเอง
ลักษณะที่อยู่อาศัย	เช่าบ้านเดี่ยวไม้ทั้งหลังชั้นเดียว
การพักอาศัย	อยู่คนเดียว
จำนวนสมาชิกในครัวเรือน	1 คน
ระดับรายได้ครัวเรือน	2,500-4,500 บาท
ระดับรายจ่าย	1,501-3,500
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย	301-800



สภาพส่วนด้านหน้าบ้าน



สภาพบริเวณทางเข้าที่พัก



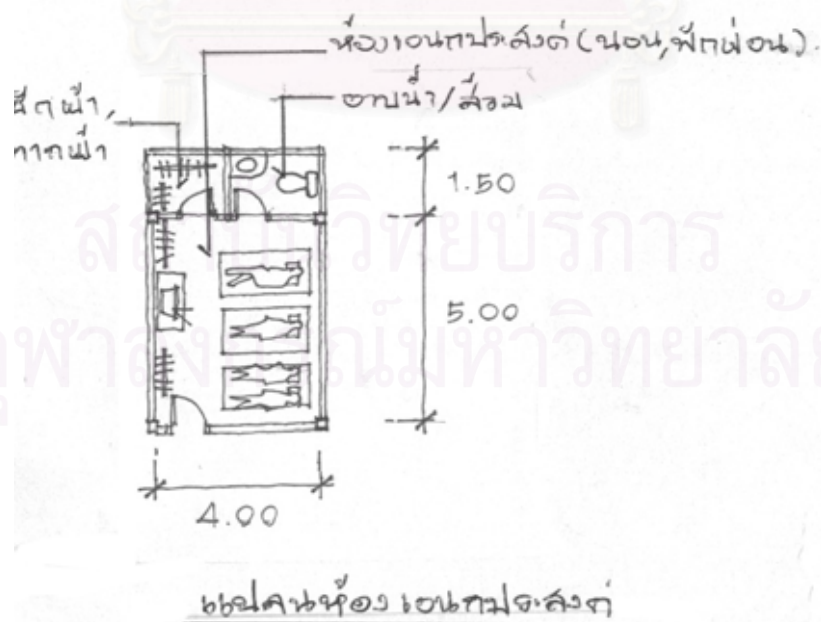
สภาพภายในบ้าน

2.1 ลักษณะสภาพดี

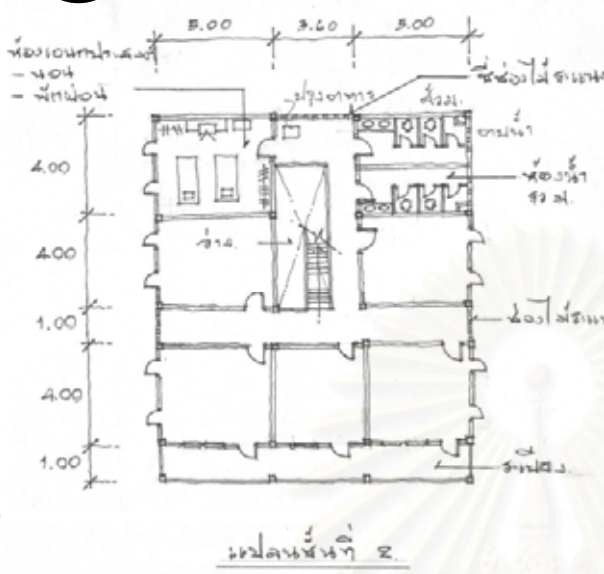


สภาพด้านหน้าอาคาร

ที่ตั้งสังเขป	ช.สำโรงเหนือ 5
การครอบครอง รถสามล้อ	รถเช่า
ลักษณะที่อยู่อาศัย	เช่าห้องในอพาร์ท เมนต์ คสล. 5 ชั้น
การพักอาศัย	อยู่กับเพื่อน
จำนวนสมาชิกใน ครัวเรือน/ห้อง	5 คน
ระดับรายได้ ครัวเรือน	5,501-7,500 บาท
ระดับรายจ่าย	3,500-6,500
ค่าใช้จ่าย เกี่ยวกับที่อยู่ อาศัย	2,500-3,500



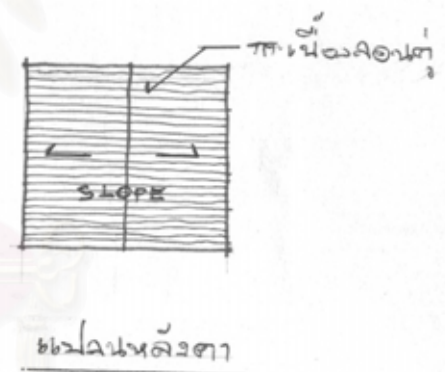
2.2 ลักษณะสภาพปานกลาง



ที่ตั้งสังเขป	ช.สำโรงเหนือ 23
การครอบครอง	รถเช่า
รถสามล้อ	รถเช่า
ลักษณะที่อยู่อาศัย	เช่าห้องในโรงแรมไม้ คสล. 2 ชั้น
การพักอาศัย	อยู่กับเพื่อน
จำนวนสมาชิกใน ครัวเรือน/ห้อง	5 คน
ระดับรายได้ครัวเรือน	5,501-7,500 บาท
ระดับรายจ่าย	3,500-6,500
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับที่อยู่ อาศัย	800-1,500



ส่วนด้านหน้าอาคาร



สภาพภายนอกอาคาร



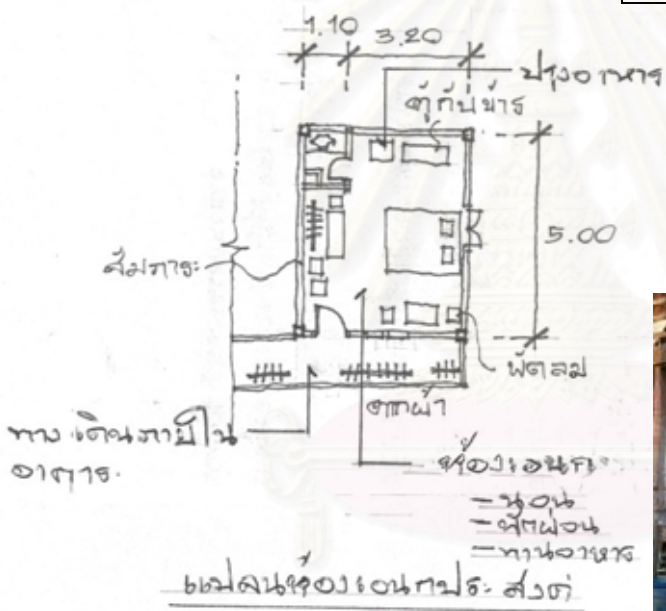
ส่วนปรุงอาหารภายนอกห้อง

B2



สภาพด้านหน้าอาคาร

ที่ตั้งสังเขป	หมู่บ้านมิตรสัมพันธ์ 2
การครอบครอง	รถสามล้อ
ลักษณะที่อยู่อาศัย	เช่าห้องในห้องแถวไม้ 2 ชั้น
การพักอาศัย	อยู่กับครอบครัว ภรรยา พี่น้อง
จำนวนสมาชิกในครัวเรือน/ห้อง	3 คน
ระดับรายได้ครัวเรือน	4,500-6,500 บาท
ระดับรายจ่าย	3,500-4,500
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย	801-1,500

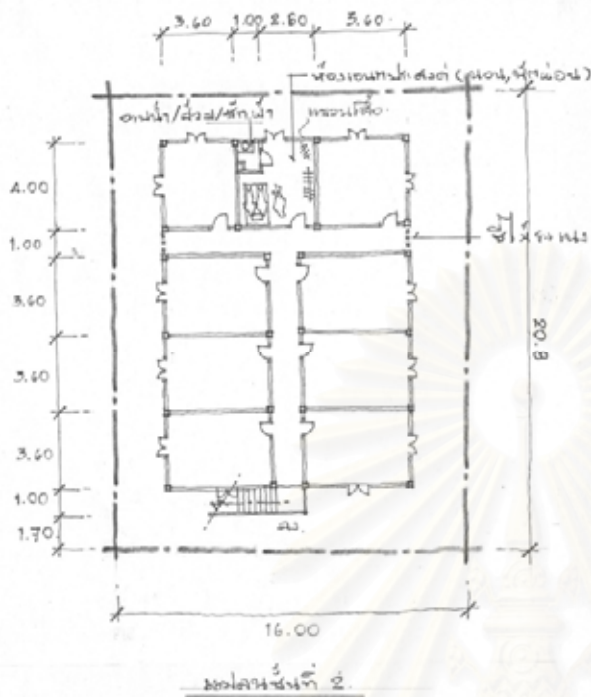


สภาพบริเวณอาคาร



สภาพทางเดินภายในอาคาร และสภาพภายในห้อง

B3



ที่ตั้งสังเขป	ช.ลำโรงเหนือ 15
การครอบครองรถสามล้อ	รถเช่า
ลักษณะที่อยู่อาศัย	เช่าห้องในห้องแถวไม้ คสล. 2 ชั้น
การพักอาศัย	อยู่กับภรรยา และบุตร พี่ น้อง
จำนวนสมาชิกใน ครัวเรือน/ห้อง	4 คน
ระดับรายได้ครัวเรือน	5,501-7,500 บาท
ระดับรายจ่าย	3,500-5,500
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับที่อยู่ อาศัย	800-1,500

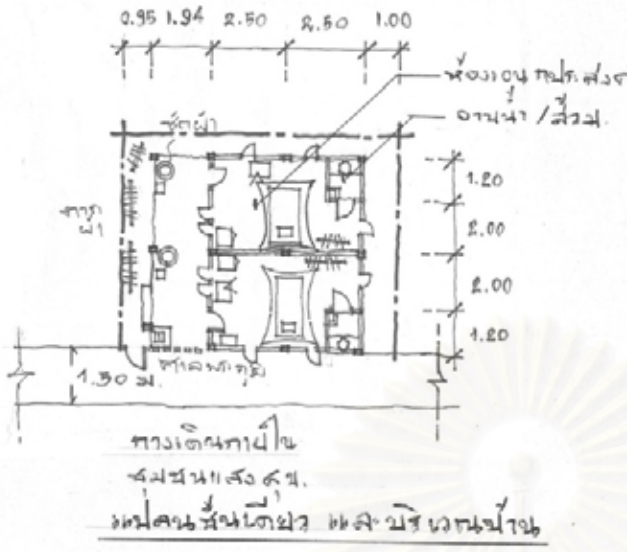


สภาพภายในห้องเช่า

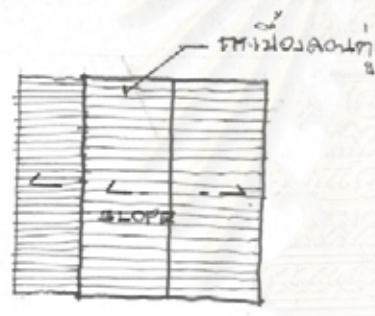


สภาพด้านหน้าอาคาร

B4



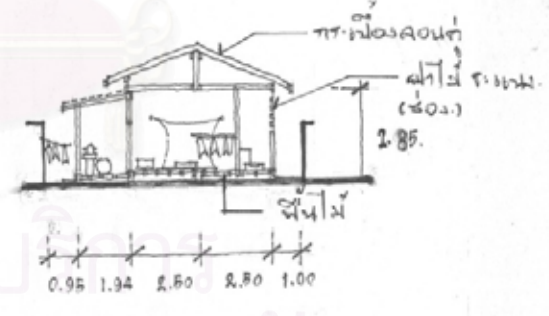
ที่ตั้งเชิงเขป	ชุมชนแสงสุข
การครอบครอง	รถสามล้อ
ลักษณะที่อยู่อาศัย	เช่าห้องในโรงแรมไม้ชั้นเดียว
การพักอาศัย	อยู่กับครอบครัว ภรรยา และบุตร
จำนวนสมาชิกในครัวเรือน/ห้อง	5 คน
ระดับรายได้ครัวเรือน	4,500-6,500 บาท
ระดับรายจ่าย	3,500-4,500
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย	801-1,500



แปลนหลังคา

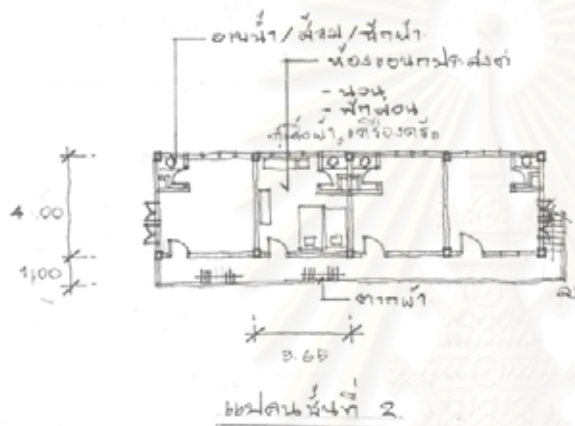
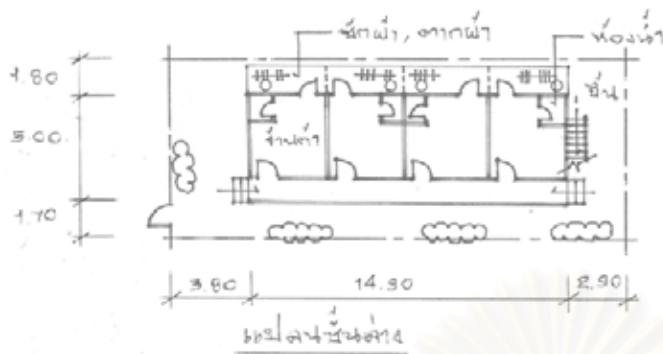


สภาพบริเวณที่อยู่อาศัย



รูปตัดหน้า

B5

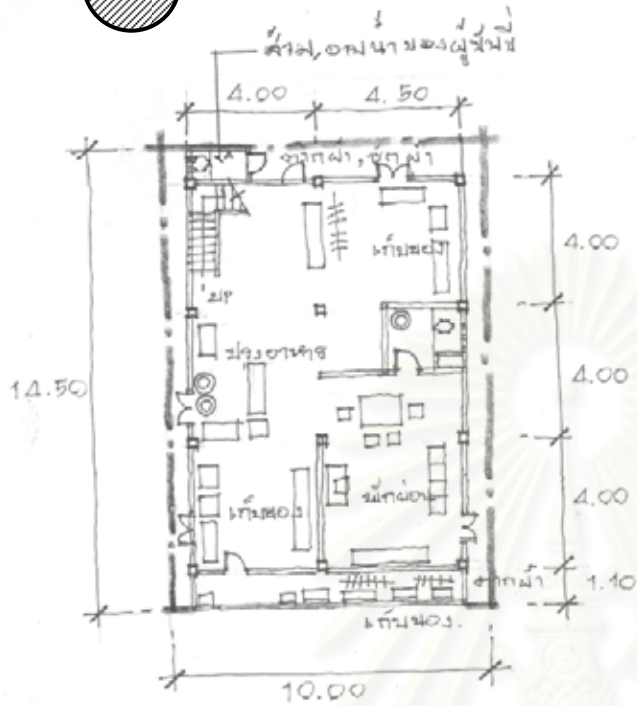


ที่ตั้งสังเขป	ลำโพงเหนือ ซ.15
การครอบครอง	รถเช่า
ลักษณะที่อยู่อาศัย	เช่าห้องในบ้านเดี่ยว แถวไม้ 2 ชั้น
การพักอาศัย	อยู่แบบครอบครัว ภรรยา และบุตร
จำนวนสมาชิกใน ครัวเรือน/ห้อง	4 คน
ระดับรายได้ ครัวเรือน	4,500-6,500 บาท
ระดับรายจ่าย	3,501-5,500
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับที่ อยู่อาศัย	1,500-2,500

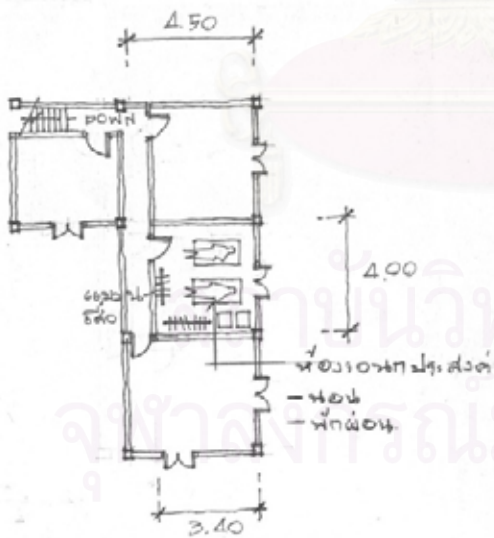


สภาพด้านหน้าอาคาร

2.3 ลักษณะสภาพไม่ดี



แปลนชั้นล่าง



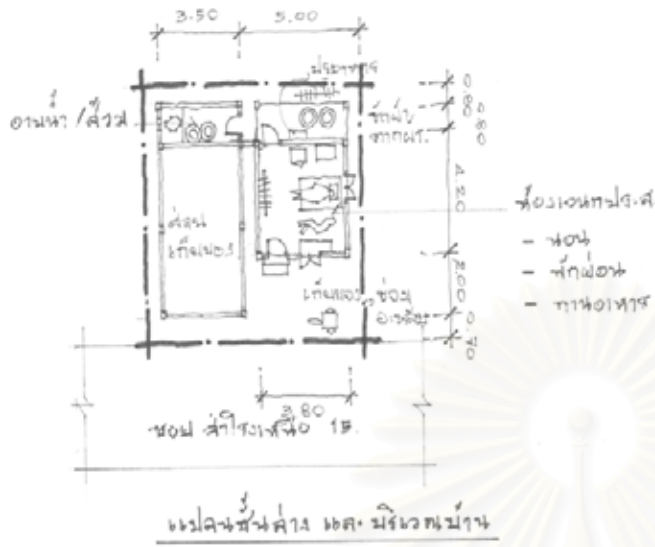
แปลนชั้นที่ 2

ที่ตั้งเชิงเขป	ช.สำโรงเหนือ 11
การครอบครอง	รถเช่า
ลักษณะที่อยู่อาศัย	เช่าห้องในตึกแถวไม้ 2 ชั้น
การพักอาศัย	อยู่กับเพื่อนร่วมอาชีพ
จำนวนสมาชิกในครัวเรือน/ห้อง	5 คน
ระดับรายได้ครัวเรือน	5,000-6,500 บาท
ระดับรายจ่าย	3,500-4,500
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย	801-1,500



สภาพด้านหน้าอาคาร

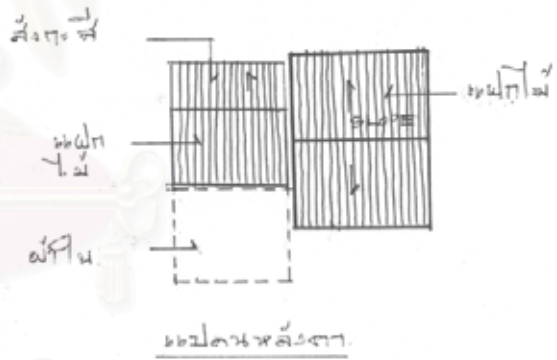
G2



ที่ตั้งสังเขป	สำโรงเหนือ ซ.17
การครอบครอง	
รถสามล้อ	รถเช่า
ลักษณะที่อยู่อาศัย	เช่าบ้านทิ้งหลัง เป็น กระท่อมไม้ชั้นเดียว
การพักอาศัย	อยู่แบบครอบครัว ภรรยา และบุตร
จำนวนสมาชิกใน ครัวเรือน	5 คน
ระดับรายได้ครัวเรือน	4,001-5,500 บาท
ระดับรายจ่าย	3,501-6,000
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับที่อยู่ อาศัย	801-1,500



สภาพด้านหน้าบ้าน

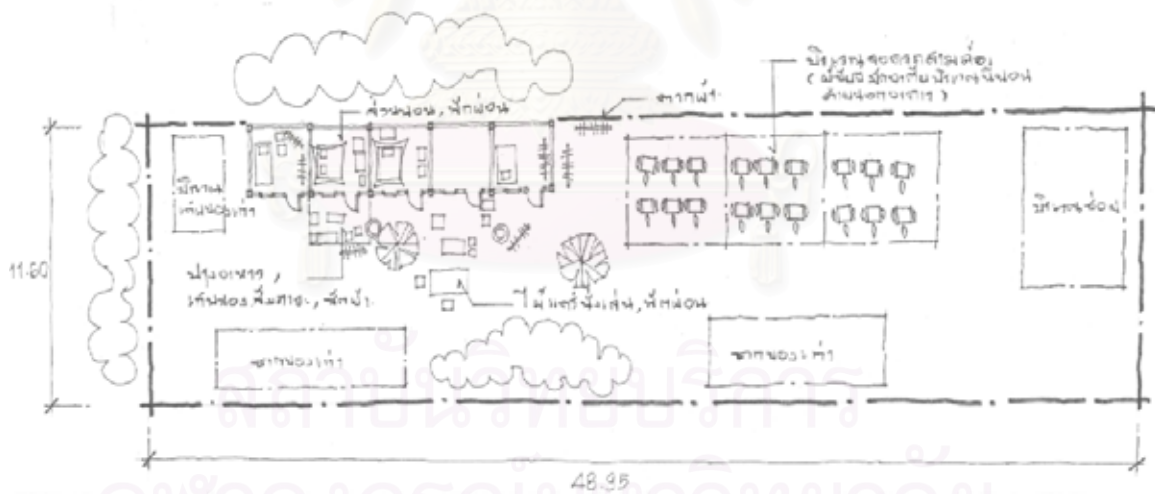


C3

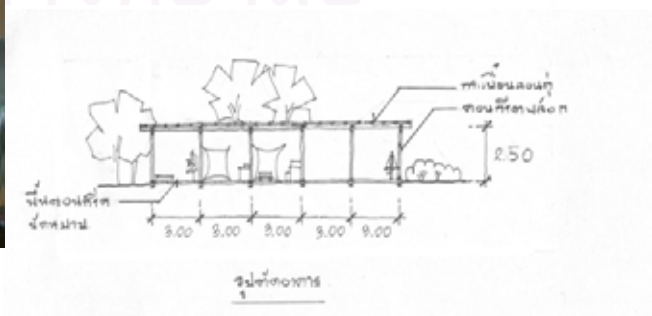


สภาพที่อยู่อาศัย และบริเวณที่อยู่อาศัย

ที่ตั้งเชิงเขป	สำโรงเหนือ ซ.10
การครอบครอง รถสามล้อ	รถเช่า
ลักษณะที่อยู่ อาศัย	เช่าที่อยู่อาศัยกับเจ้าของ อู่ เป็นห้องแถวไม้ชั้น เดียว
การพักอาศัย	อยู่กับเพื่อนสามล้อ
จำนวนสมาชิก ในครัวเรือน/ ห้อง	3 คน
ระดับรายได้ ครัวเรือน/คน	4,501-5,500 บาท
ระดับรายจ่าย	3,501-5,500 บาท
ค่าใช้จ่าย เกี่ยวกับที่อยู่ อาศัย	801-1,500



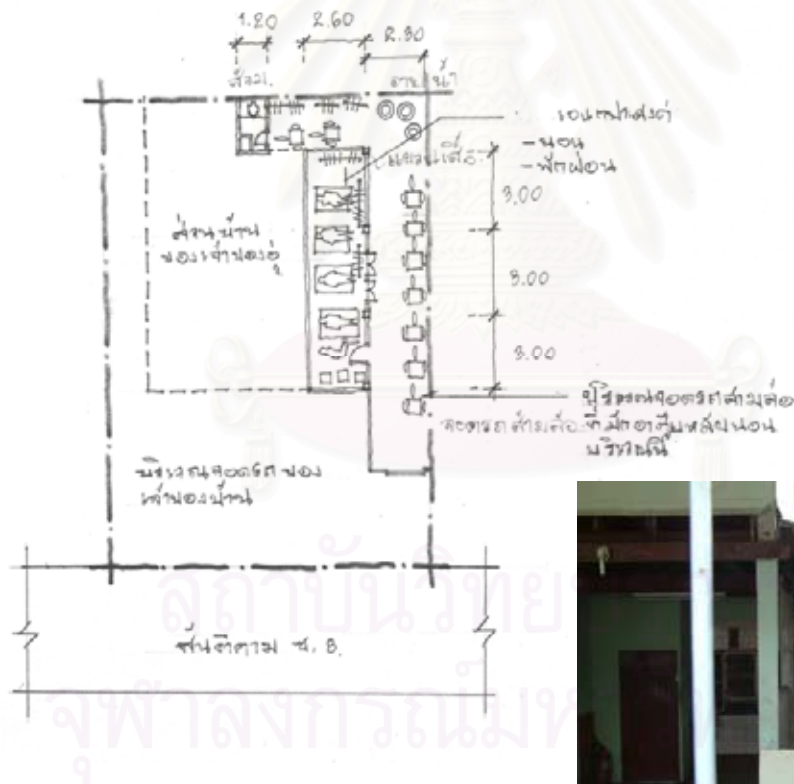
สภาพภายในห้อง



C4



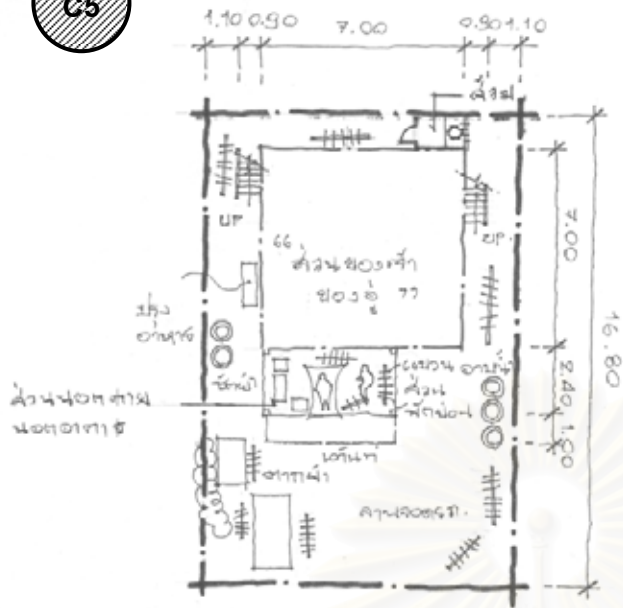
สภาพด้านหน้าอาคาร



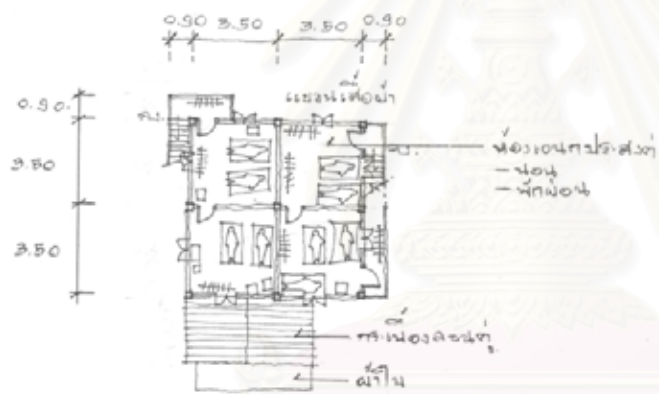
สภาพบริเวณภายในบ้าน

ที่ตั้งสังเขป	หมู่บ้านสันติคาม ช. 8
การครอบครอง รถสามล้อ	รถเช่า
ลักษณะที่อยู่อาศัย	เช่าห้องในบ้านเดี่ยว ไม้ 2 ชั้น
การพักอาศัย	อยู่กับเพื่อนสามล้อ
จำนวนสมาชิกใน ครัวเรือน	11 คน
ระดับรายได้ ครัวเรือน	4,500-5,500 บาท
ระดับรายจ่าย	1,501-3,500
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับ ที่อยู่อาศัย	801-1,500

C5



บ้านเรือนไทย



แปลนชั้นที่ 2.

ที่ตั้งเลข	หมู่บ้านมิตรสัมพันธ์ ซ.2
การครอบครอง	รถเช่า
ลักษณะที่อยู่อาศัย	เช่าห้องในบ้านเดี่ยวไม้ 2 ชั้น
การพักอาศัย	อยู่กับเพื่อนสามล้อ
จำนวนสมาชิกในครัวเรือน	16 คน
ระดับรายได้ครัวเรือน	4,001-5,500 บาท
ระดับรายจ่าย	3,500-4,500
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย	801-1,500

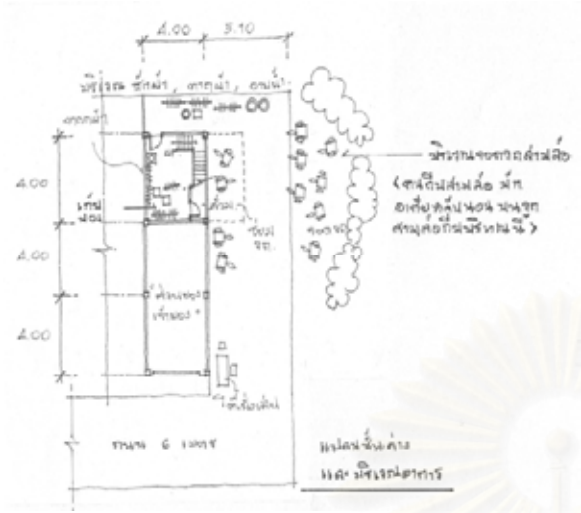


สภาพด้านหน้าอาคาร



สภาพบริเวณที่พักอาศัย

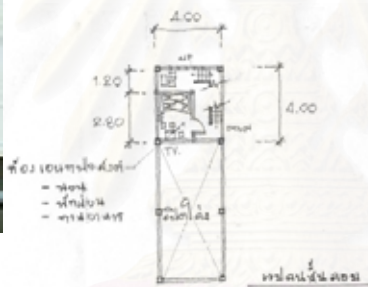
C6



ที่ตั้งสังเขป	หมู่บ้านกัญญาเอ็นท์
การครอบครอง	รถเช่า
รถสามล้อ	
ลักษณะที่อยู่อาศัย	เช่าที่อยู่อาศัยกับเจ้าของอยู่ในตึกแถว คสล. 3 ชั้นทั้งหลัง
การพักอาศัย	อยู่กับเพื่อนสามล้อ
จำนวนสมาชิกในครัวเรือน	22 คน
ระดับรายได้ครัวเรือน	4,500-5,500 บาท
ระดับรายจ่าย	2,500-4,500
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย	801-1,500



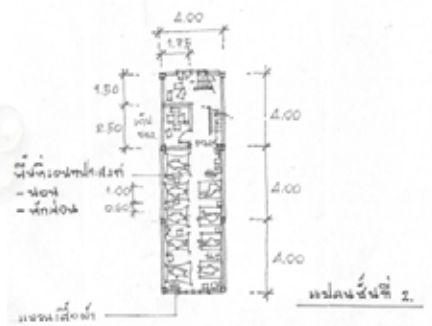
ด้านหน้าอาคาร



ส่วนอบหน้าภายนอก



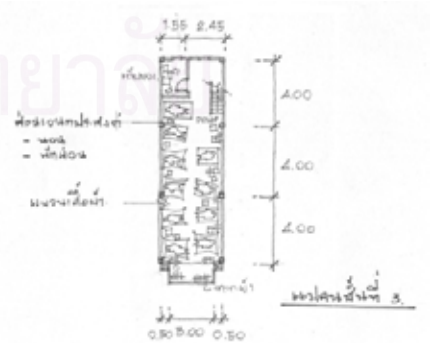
พื้นที่ตากผ้าชั้นล่าง



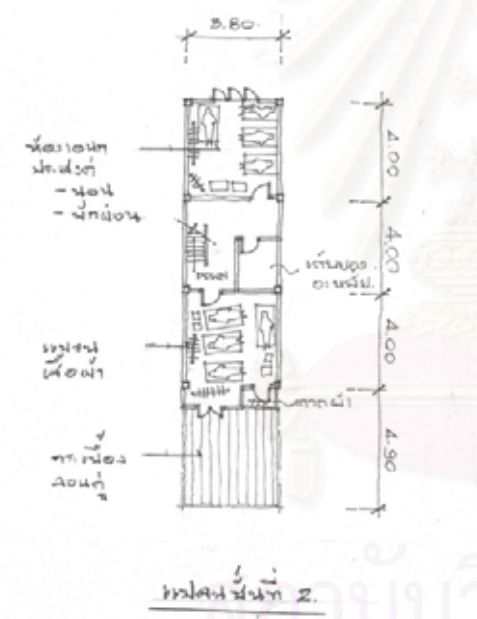
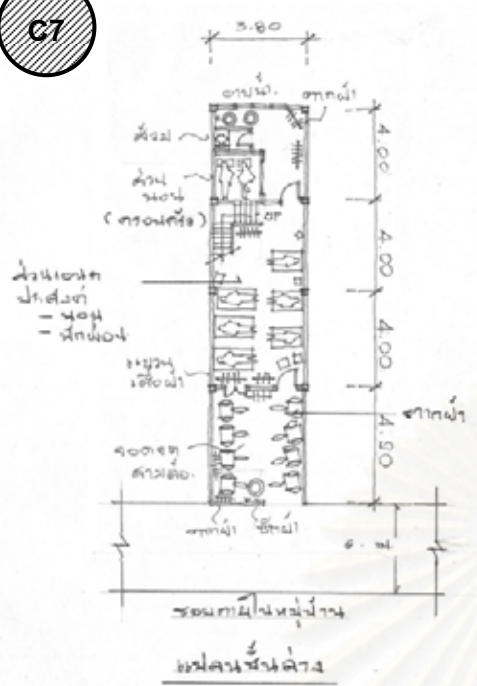
ห้องเอนกประสงค์



ส่วนนอนชั้น 2



C7



ที่ตั้งสังเขป	สำโรงเหนือ ซ.10
การครอบครองรถสามล้อ	รถเช่า
ลักษณะที่อยู่อาศัย	เช่าที่อยู่อาศัยกับ เจ้าของอยู่ในทาวน์ เฮ้าส์ คสล. 2 ชั้น ทิ้งหลัง
การพักอาศัย	อยู่กับเพื่อนสามล้อ
จำนวนสมาชิกในครัวเรือน	26 คน
ระดับรายได้ครัวเรือน	4,500-5,500 บาท
ระดับรายจ่าย	1,501-3,500
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย	301-800



ส่วนอาบน้ำภายใน



ด้านหน้าอาคาร



ส่วนภายในอาคาร

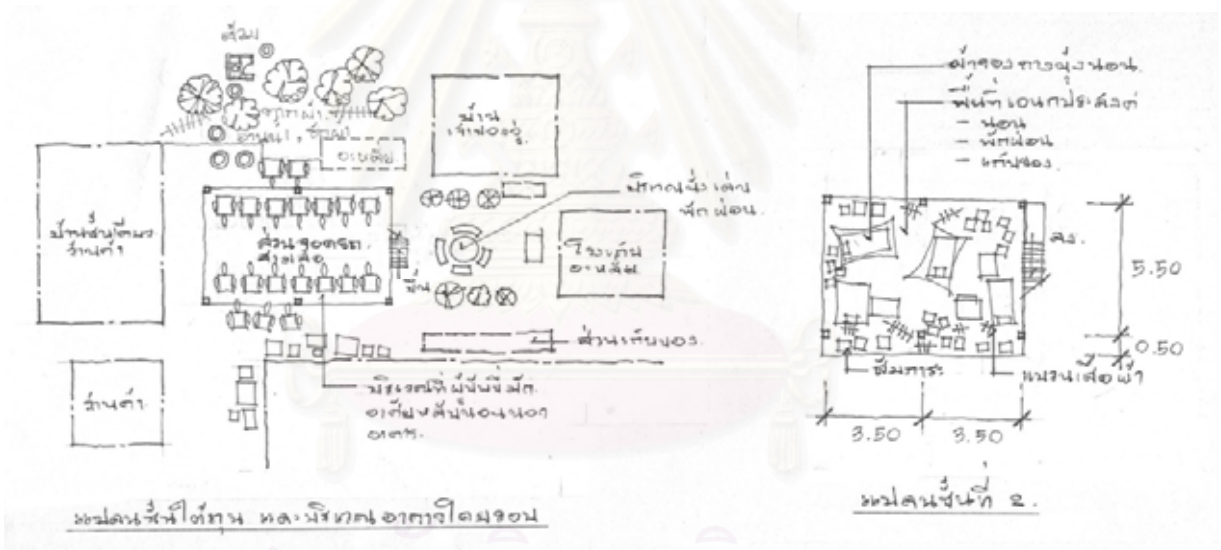


ห้องส้วม

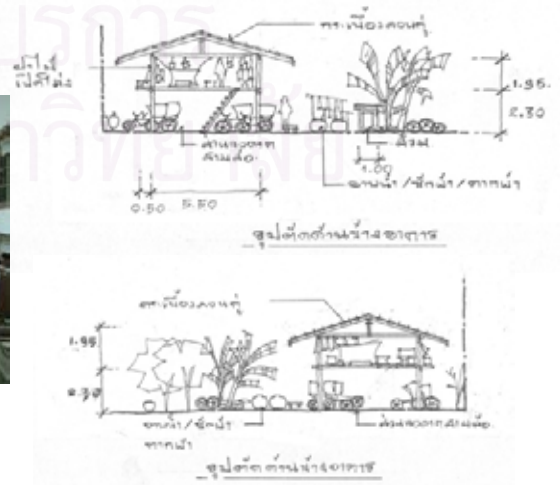


สภาพด้านหน้าอาคาร

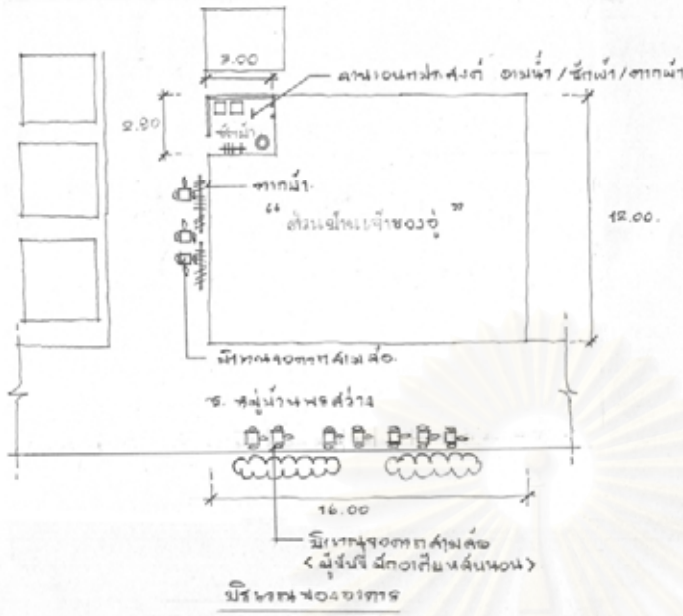
ที่ตั้งสังเขป	ในวัดด่าน
การครอบครอง	รถเช่า
ลักษณะที่อยู่อาศัย	กระท่อม/เรือนไม้ยกได้ ถุน
การพักอาศัย	อยู่กับเพื่อนสามล้อ
จำนวนสมาชิกในครัวเรือน	12 คน
ระดับรายได้ครัวเรือน	4,001-5,500 บาท
ระดับรายจ่าย	1,501-3,500
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย	801-1,500



สภาพบริเวณที่อยู่อาศัย



C9



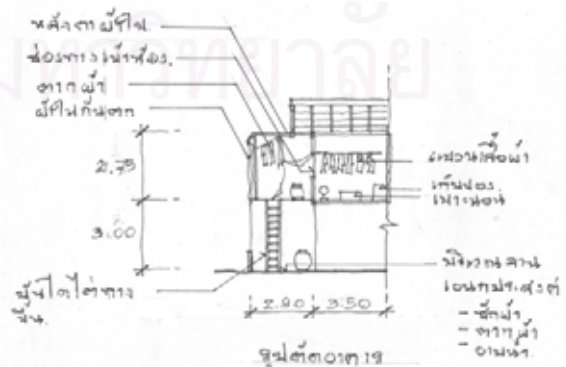
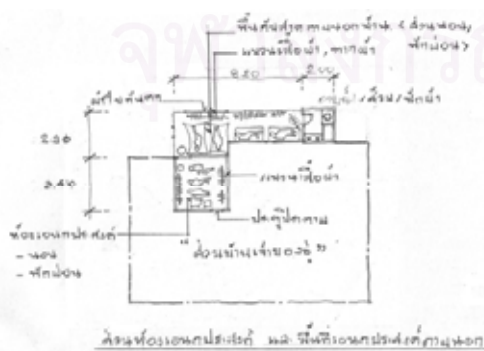
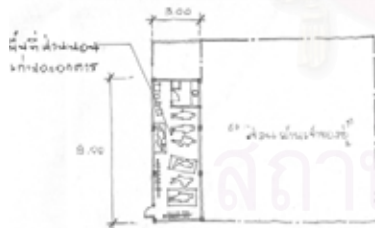
ที่ตั้งสังเขป	หมู่บ้านพรสวรรค์ 2
การครอบครอง รถสามล้อ	รถเช่า
ลักษณะที่อยู่อาศัย	เช่าห้องกับเจ้าของ อยู่ในตึกแถว คสล. 2 ชั้น
การพักอาศัย	อยู่กับเพื่อนสามล้อ
จำนวนสมาชิกใน ครัวเรือน	16 คน
ระดับรายได้ครัวเรือน	4,500-5,500 บาท
ระดับรายจ่าย	1,501-3,500
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับที่ อยู่อาศัย	801-1,500



ด้านหน้าอาคาร



สภาพบริเวณที่พักอาศัย และสภาพภายใน



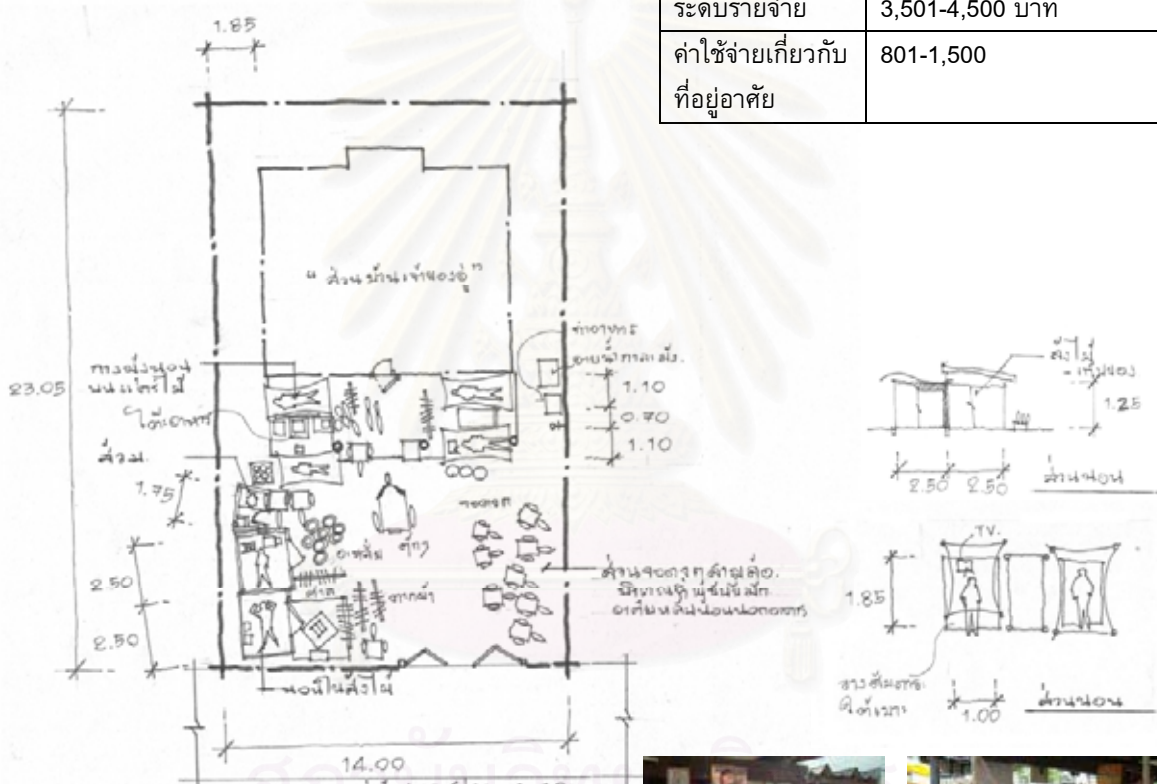
C10



สภาพบริเวณอาคาร



ที่ตั้งสังเขป	หมู่บ้านพรสว่าง ซ.10
การครอบครอง	รถเช่า
รถสามล้อ	
ลักษณะที่อยู่อาศัย	เช่าที่อยู่อาศัยกับเจ้าของอู่ เป็นบ้านเดี่ยวไม้ 2 ชั้น แต่ นอนนอกอาคาร
การพักอาศัย	อยู่กับเพื่อนสามล้อ
จำนวนสมาชิกในครัวเรือน	16 คน
ระดับรายได้ครัวเรือน/คน	4,501-5,500 บาท
ระดับรายจ่าย	3,501-4,500 บาท
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย	801-1,500



หมู่บ้านพรสว่าง ซ. 10
หมู่ 14 ม. 10 เขต กทม. เขต กทม.



สภาพบริเวณบ้าน



สภาพส่วนนอน

3. พักอาศัยไม่เป็นหลักแหล่ง

3.1 นอนในอุ้งบริการบ้างไม่นอนบ้าง



ที่ตั้งสังเขป	หมู่บ้านพรสว่าง ช.10
การครอบครองรถสามล้อ	รถเช่า
ลักษณะที่อยู่อาศัย	เช่าที่อยู่อาศัยกับเจ้าของอยู่ เป็น ทาวน์เฮ้าส์ 2 ชั้น
การพักอาศัย	-
จำนวนสมาชิกในครัวเรือน	-
ระดับรายได้ครัวเรือน/คน	4,501-5,500 บาท
ระดับรายจ่าย	3,501-4,500 บาท
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย	801-1,500 (รวมในค่าเช่ารถ)

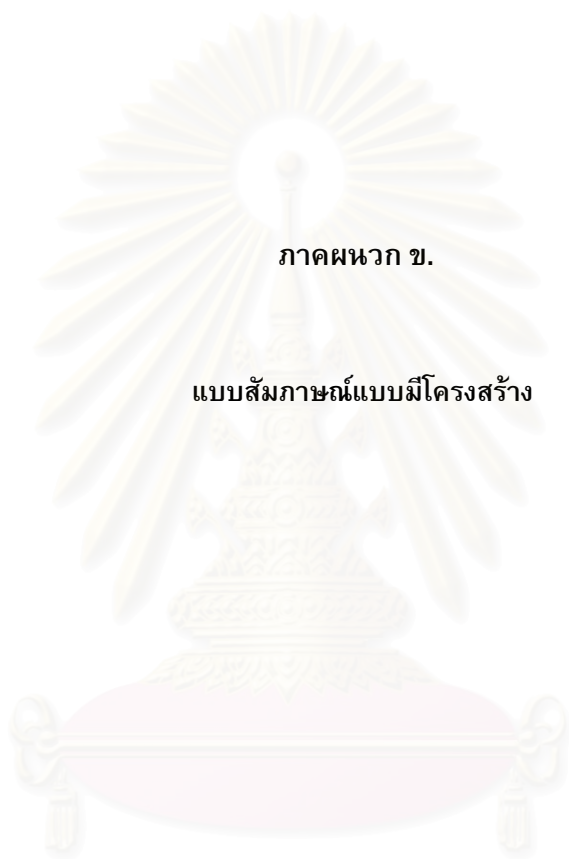


ที่ตั้งสังเขป	หมู่บ้านพรสว่าง ช.10
การครอบครองรถสามล้อ	รถเช่า
ลักษณะที่อยู่อาศัย	เช่าที่อยู่อาศัยกับเจ้าของอยู่ เป็น ทาวน์เฮ้าส์ 2 ชั้น
การพักอาศัย	-
จำนวนสมาชิกในครัวเรือน	-
ระดับรายได้ครัวเรือน/คน	4,501-5,500 บาท
ระดับรายจ่าย	3,501-4,500 บาท
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย	801-1,500 (รวมในค่าเช่ารถ)

3.2 แทบไม่ได้นอนที่อุ้งบริการ



ที่ตั้งสังเขป	หมู่บ้านกัญญาเฮ้าส์
การครอบครองรถสามล้อ	รถเช่า
ลักษณะที่อยู่อาศัย	เช่าที่อยู่อาศัยกับเจ้าของอยู่ เป็น ตึกแถว 3 ชั้น
การพักอาศัย	-
จำนวนสมาชิกในครัวเรือน	-
ระดับรายได้ครัวเรือน/คน	4,501-5,500 บาท
ระดับรายจ่าย	3,501-4,500 บาท
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย	801-1,500 (รวมในค่าเช่ารถ)



ภาคผนวก ข.

แบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<p>1. ข้อมูลทั่วไป</p> <p>อายุ.....</p> <p>สถานภาพ.....</p> <p>ภูมิลำเนาเดิม.....</p> <p>.....</p> <p>สมาชิกครอบครัว / บุตร.....</p> <p>.....</p> <p>ปัจจุบันพักอยู่กับ.....</p> <p>.....</p>	<p>3. สามล้อ</p> <p>รถรับจ้างที่ขับเป็นสถานะ.....</p> <p>.....</p> <p>สังกัดอยู่.....</p> <p>ค่าเช่ารถ.....</p> <p>รถจอดที่ไหน.....</p> <p>.....</p> <p>ค่าโดยสาร.....</p> <p>สภาพของรถ.....</p> <p>.....</p>	<p>5. ลักษณะทางเศรษฐกิจ</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="1090 363 1487 740"> <p>สมาชิกครอบครัว ภูมิลำเนาเดิมมีรายได้.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>- อาชีพ.....</p> <p>.....</p> <p>- สมาชิกที่มีรายได้.....</p> <p>.....</p> <p>- รายได้ครอบครัว.....</p> <p>.....</p> <p>- รายจ่ายของครอบครัว.....</p> <p>.....</p> </td> <td data-bbox="1496 363 1830 740"> <p>รายได้ตนเองในการขับวัน.....</p> <p>.....</p> <p>ค่าใช้จ่ายของตนเองต่อวันโดยประมาณ.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>รายจ่าย / เดือน.....</p> <p>.....</p> <p>เงินออม / เก็บไว้โดย.....</p> <p>.....</p> <p>กู้ยืมใคร เท่าไร / ดอกเบี้ย.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>หนี้สิน.....</p> </td> </tr> </table>	<p>สมาชิกครอบครัว ภูมิลำเนาเดิมมีรายได้.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>- อาชีพ.....</p> <p>.....</p> <p>- สมาชิกที่มีรายได้.....</p> <p>.....</p> <p>- รายได้ครอบครัว.....</p> <p>.....</p> <p>- รายจ่ายของครอบครัว.....</p> <p>.....</p>	<p>รายได้ตนเองในการขับวัน.....</p> <p>.....</p> <p>ค่าใช้จ่ายของตนเองต่อวันโดยประมาณ.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>รายจ่าย / เดือน.....</p> <p>.....</p> <p>เงินออม / เก็บไว้โดย.....</p> <p>.....</p> <p>กู้ยืมใคร เท่าไร / ดอกเบี้ย.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>หนี้สิน.....</p>
<p>สมาชิกครอบครัว ภูมิลำเนาเดิมมีรายได้.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>- อาชีพ.....</p> <p>.....</p> <p>- สมาชิกที่มีรายได้.....</p> <p>.....</p> <p>- รายได้ครอบครัว.....</p> <p>.....</p> <p>- รายจ่ายของครอบครัว.....</p> <p>.....</p>	<p>รายได้ตนเองในการขับวัน.....</p> <p>.....</p> <p>ค่าใช้จ่ายของตนเองต่อวันโดยประมาณ.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>รายจ่าย / เดือน.....</p> <p>.....</p> <p>เงินออม / เก็บไว้โดย.....</p> <p>.....</p> <p>กู้ยืมใคร เท่าไร / ดอกเบี้ย.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>หนี้สิน.....</p>			

<p>2. อาชีพที่ทำมาก่อน</p> <p>อาชีพที่ทำมาก่อน.....</p> <p>.....</p> <p>- รายได้.....</p> <p>- รายจ่ายในการประกอบอาชีพ.....</p> <p>.....</p> <p>ทำที่ไหน / กี่ปี.....</p> <p>.....</p> <p>เหตุผลที่ทำ.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>ทำเป็นอาชีพหลักหรืออาชีพรอง.....</p> <p>.....</p>	<p>4. อาชีพปัจจุบัน</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="779 831 1285 1401"> <p>เหตุผลที่ประกอบอาชีพ.....</p> <p>.....</p> <p>อาชีพหลัก / รอง.....</p> <p>ทำมากี่ปี.....</p> <p>ช่วงเวลาขับ / เข้า / กลางวัน / เย็น.....</p> <p>.....</p> <p>จำนวนคนนั่งเฉลี่ย / วัน.....</p> <p>.....</p> <p>จำนวนวันที่ขับ / เดือน.....</p> <p>.....</p> <p>ถึงวันละกี่ชั่วโมง.....</p> <p>ระยะทางที่พิกกับอยู่.....</p> <p>.....</p> <p>การเดินทาง / มาขับรถ.....</p> <p>การพักผ่อนระหว่างการประกอบอาชีพ.....</p> <p>.....</p> </td> <td data-bbox="1294 831 1823 1401"> <p><u>การรับประทานอาหาร / กี่มื้อ</u>.....</p> <p>.....</p> <p><u>สุขภาพอนามัย</u></p> <p>- การเจ็บป่วย.....</p> <p>- โรคที่เป็น.....</p> <p>.....</p> <p>- การรักษา.....</p> <p>.....</p> <p><u>อุบัติเหตุ</u>.....</p> <p>.....</p> <p><u>ความสัมพันธ์ทางสังคม</u></p> <p>-ระหว่างสามล้อ.....</p> <p>.....</p> <p>- เจ้าของอยู่.....</p> <p>- ชาวบ้าน / คนหนึ่ง.....</p> <p>- เพื่อนบ้าน.....</p> <p>.....</p> <p>ที่ตนเองอยู่.....</p> <p>ที่จอดรถนำปากซอย.....</p> </td> </tr> </table>	<p>เหตุผลที่ประกอบอาชีพ.....</p> <p>.....</p> <p>อาชีพหลัก / รอง.....</p> <p>ทำมากี่ปี.....</p> <p>ช่วงเวลาขับ / เข้า / กลางวัน / เย็น.....</p> <p>.....</p> <p>จำนวนคนนั่งเฉลี่ย / วัน.....</p> <p>.....</p> <p>จำนวนวันที่ขับ / เดือน.....</p> <p>.....</p> <p>ถึงวันละกี่ชั่วโมง.....</p> <p>ระยะทางที่พิกกับอยู่.....</p> <p>.....</p> <p>การเดินทาง / มาขับรถ.....</p> <p>การพักผ่อนระหว่างการประกอบอาชีพ.....</p> <p>.....</p>	<p><u>การรับประทานอาหาร / กี่มื้อ</u>.....</p> <p>.....</p> <p><u>สุขภาพอนามัย</u></p> <p>- การเจ็บป่วย.....</p> <p>- โรคที่เป็น.....</p> <p>.....</p> <p>- การรักษา.....</p> <p>.....</p> <p><u>อุบัติเหตุ</u>.....</p> <p>.....</p> <p><u>ความสัมพันธ์ทางสังคม</u></p> <p>-ระหว่างสามล้อ.....</p> <p>.....</p> <p>- เจ้าของอยู่.....</p> <p>- ชาวบ้าน / คนหนึ่ง.....</p> <p>- เพื่อนบ้าน.....</p> <p>.....</p> <p>ที่ตนเองอยู่.....</p> <p>ที่จอดรถนำปากซอย.....</p>
<p>เหตุผลที่ประกอบอาชีพ.....</p> <p>.....</p> <p>อาชีพหลัก / รอง.....</p> <p>ทำมากี่ปี.....</p> <p>ช่วงเวลาขับ / เข้า / กลางวัน / เย็น.....</p> <p>.....</p> <p>จำนวนคนนั่งเฉลี่ย / วัน.....</p> <p>.....</p> <p>จำนวนวันที่ขับ / เดือน.....</p> <p>.....</p> <p>ถึงวันละกี่ชั่วโมง.....</p> <p>ระยะทางที่พิกกับอยู่.....</p> <p>.....</p> <p>การเดินทาง / มาขับรถ.....</p> <p>การพักผ่อนระหว่างการประกอบอาชีพ.....</p> <p>.....</p>	<p><u>การรับประทานอาหาร / กี่มื้อ</u>.....</p> <p>.....</p> <p><u>สุขภาพอนามัย</u></p> <p>- การเจ็บป่วย.....</p> <p>- โรคที่เป็น.....</p> <p>.....</p> <p>- การรักษา.....</p> <p>.....</p> <p><u>อุบัติเหตุ</u>.....</p> <p>.....</p> <p><u>ความสัมพันธ์ทางสังคม</u></p> <p>-ระหว่างสามล้อ.....</p> <p>.....</p> <p>- เจ้าของอยู่.....</p> <p>- ชาวบ้าน / คนหนึ่ง.....</p> <p>- เพื่อนบ้าน.....</p> <p>.....</p> <p>ที่ตนเองอยู่.....</p> <p>ที่จอดรถนำปากซอย.....</p>		

6. ลักษณะทางกายภาพ (ที่อยู่เดิม)	7. ลักษณะทางกายภาพ (ที่อยู่ปัจจุบัน)	8. สภาพที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน
ที่อยู่โดยสังเขป.....	ที่อยู่โดยสังเขป.....	สภาพที่ตั้ง / ชุมชนโดยรอบ.....
กลับบ้านช่วงไหน.....	ข้อมูลทั่วไป ประเภทที่อยู่ / มีบ้านอีกหรือไม่	- ชุมชน..... - สภาพอาคาร.....
ประเภทที่อยู่.....	อยู่มากี่ปี / ระยะเวลา	- อายุอาคาร.....
การครอบครอง (เช่า / ซื้อ)	การครอบครอง (เช่า/ซื้อ)	สภาพของที่อยู่อาศัย - สภาพอาคาร / ที่พัก.....
ระดับราคา (เช่า / ซื้อ)	ลักษณะการอยู่อาศัย (ครอบครัว / เพื่อน)	- อายุอาคาร.....
จำนวนสมาชิกที่อยู่.....	จำนวนสมาชิก.....	- การใช้พื้นที่ใช้สอย / ลักษณะภายในอาคาร.....
ลักษณะการอยู่อาศัย.....	ค่าเช่า / ราคา.....	- สิ่งอำนวยความสะดวก.....
รูปแบบที่อยู่อาศัย.....	ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการอยู่อาศัย (ค่าน้ำ / ค่าไฟ)	- สาธารณูปการ สาธารณูปโภค.....
.....	แหล่งเงิน / การกู้ยืม.....	- พฤติกรรมการอยู่อาศัย.....
.....	ความถี่.....
.....	ช่วงเวลา.....
.....
.....
.....

ผังบริเวณ ผังอาคาร สภาพภายใน



9. ปัญหาที่อยู่อาศัย

ลักษณะทางด้านกายภาพ ท่าเลที่ตั้ง

.....

.....

.....

สภาพแวดล้อม.....

.....

.....

พื้นที่ใช้สอย.....

.....

.....

สาธารณูปโภค.....

.....

.....

ความปลอดภัย.....

.....

.....

การเดินทาง.....

.....

.....

ค่าใช้จ่าย.....

.....

.....

แบบสัมภาษณ์	ชื่อ.....	หมายเลข
	วันที่.....เริ่มสัมภาษณ์.....	



ภาคผนวก ค.

แบบฟอร์มในการวิเคราะห์

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาคผนวก ค. แบบฟอร์มในการวิเคราะห์

ชื่อผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....นามสกุล.....
 วันที่สัมภาษณ์.....เริ่มสัมภาษณ์เวลา.....ระยะเวลาสัมภาษณ์.....
 หมายเลขแบบสัมภาษณ์.....

ส่วนที่ 1 ลักษณะลักษณะทางสังคม และสภาพวิถีชีวิต

1.1 ข้อมูลทั่วไป

1. อายุ.....ปี

1. < 30 ปี 2. 31-40 ปี 3. 41-50 ปี
 4. 51-60 ปี 5. 61-70 ปี 6. > 70 ปี

2. สถานภาพปัจจุบัน

1. โสด 2. สมรสจดทะเบียน
 3. สมรสไม่จดทะเบียน 4. หย่าร้าง

3. ถ้าสมรสแล้ว ท่านมีบุตรจำนวนกี่คน

1. 1 คน 2. 2 คน 3. 3 คน 4. 4 คน
 5. 5 คน 6. > 5 คน 7. ไม่มีบุตร

4. ครว้เรือนของท่านมีสมาชิกทั้งหมดจำนวนกี่คน

- จำนวนสมาชิกที่พักอาศัยที่อยู่เดิมของท่าน มีจำนวนสมาชิกทั้งหมด.....คน
 - จำนวนสมาชิกที่พักอาศัยที่อยู่ปัจจุบัน มีจำนวนสมาชิกทั้งหมด.....คน

5. สถานที่เกิดภูมิสำเนาเดิมของท่าน

1. ภาคกลาง 2. ภาคเหนือ 3. ภาคใต้
 4. ภาคตะวันออก 5. ภาคตะวันตก 6. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

6. ระดับการศึกษาสูงสุดของท่าน

1. ประถมศึกษา 2. มัธยมศึกษา 3. อนุปริญญา
 4. อื่นๆ 5. ไม่ได้เรียน

1.2 ลักษณะของรถสามล้อถีบ

7. รถสามล้อถีบของท่านในปัจจุบันอยู่ในสถานะเป็นในลักษณะใด

1. รถของตนเอง 2. รถเช่า

8. ลักษณะของรถประเภทเช่าของท่านในกรณีเช่ารถถีบ

1. รถเช่าจากคู่บริการ 2. รถเช่าซื้อจากคู่บริการ

1.3 ลักษณะของอาชีพสามล้อของผู้ขับขี่สามล้อในปัจจุบัน

9. สาเหตุที่ประกอบอาชีพ

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> 1. ต้องการเปลี่ยนอาชีพ | <input type="checkbox"/> 2. เป็นอาชีพอิสระ |
| <input type="checkbox"/> 3. เป็นรายได้เสริม | <input type="checkbox"/> 4. ไม่มีอาชีพอื่นที่ดีกว่านี้ |
| <input type="checkbox"/> 5. ไม่มีทุนทำนาที่ดินทำกิน | <input type="checkbox"/> 6. เป็นช่วงนอกฤดูกาลทำนา |
| <input type="checkbox"/> 7. อื่นๆ..... | |

10. ท่านยึดอาชีพสามล้อเป็นอาชีพหลักหรืออาชีพรอง

1. อาชีพหลัก
2. อาชีพรอง

11. ท่านมีอาชีพขับขี่สามล้อมานานกี่ปี

- | | |
|---|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1. น้อยกว่า 1 ปี | <input type="checkbox"/> 2. 1-5 ปี |
| <input type="checkbox"/> 3. 6-10 ปี | <input type="checkbox"/> 4. 11-15 ปี |
| <input type="checkbox"/> 5. 16-20 ปี | <input type="checkbox"/> 6. > 20 ปี |

12. จำนวนผู้ใช้โดยสารที่ท่านรับแต่ละวัน มีจำนวน.....คน

13. เฉลี่ยจำนวนวันที่ท่านขับขี่ในแต่ละเดือน

- | | | |
|---------------------------------------|--|---------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1. < 10 วัน | <input type="checkbox"/> 2. 11-17 วัน | <input type="checkbox"/> 3. 18-25 วัน |
| <input type="checkbox"/> 4. 26-31 วัน | <input type="checkbox"/> 5. อื่นๆ..... | |

14. ท่านขับขี่รถสามล้อวันละกี่ชั่วโมง

- | | | |
|---|--|--|
| <input type="checkbox"/> 1. < 5 ชั่วโมง | <input type="checkbox"/> 2. 6-8 ชั่วโมง | <input type="checkbox"/> 3. 9-10 ชั่วโมง |
| <input type="checkbox"/> 4. 11-12 ชม. | <input type="checkbox"/> 5. > 12 ชั่วโมง | |

15. รูปแบบในการทำงานของท่าน

1. รับลูกค้าประจำ ระบุ.....
2. ปักหลักรองานอยู่กับที่
3. ถีบรถหางาน

16. ช่วงระยะเวลาในการทำงานของท่าน

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> 1. ทำเฉพาะช่วงเช้า | <input type="checkbox"/> 2. ทำเฉพาะช่วงเช้าจนถึงกลางวัน |
| <input type="checkbox"/> 3. ทำเฉพาะช่วงเช้าและกลางคืน | <input type="checkbox"/> 4. ทำเฉพาะช่วงกลางวันจนถึงกลางคืน |
| <input type="checkbox"/> 5. ทำทั้งวันทั้งคืน | <input type="checkbox"/> 6. ไม่มีแบบแผนที่แน่นอน |

ส่วนที่ 2 ลักษณะทางเศรษฐกิจ

2.2 ลักษณะทางเศรษฐกิจของผู้ขับขี่สามล้อถีบในปัจจุบัน

17. รายได้ครัวเรือนต่อเดือนในปัจจุบัน

1. < 1,000 บาท 2. 3,001-4,500 บาท 3. 4,501-5,500 บาท
 4. 5,501-7,000 บาท 5. 7,001-10,000 บาท 6. 7,001-10,000 บาท
 7. 10,001-30,000 บาท 8. > 30,000 บาท

18. รายได้ต่อเดือนของในปัจจุบัน

1. < 1,000 บาท 2. 1,001-2,000 บาท 3. 2,001-3,000 บาท
 4. 3,001-4,000 บาท 5. 4,001-5,000 บาท 6. 5,001-6,000 บาท
 7. 6,001-10,000 บาท 8. > 10,000 บาท

19. รายจ่ายครัวเรือนโดยรวมของท่านเฉลี่ยเดือนละประมาณเท่าไร

1. < 500 บาท 2. 501-1,500 บาท 3. 1,501-3,500 บาท
 4. 3,501-5,000 บาท 5. 5,001-6,500 บาท 6. 6,501-8,000 บาท
 7. > 10,000 บาท

20. ในกรณีที่ท่านเช่ารถสามล้อถีบ ท่านเสียค่าเช่ารถต่อวันเท่าไร

1. < 40 บาท/วัน 2. 40 บาท/วัน
 3. > 40 บาท/วัน 4. ไม่เสียค่าเช่ารถ

21. ท่านมีเงินออมหรือไม่

1. ไม่มี 2. มี ประมาณ.....บาท

22. ถ้ามีเงินออม ส่วนใหญ่ท่านเก็บเงินออมไว้โดย

1. เก็บเป็นเงินสด 2. ผ่ากรหน้าการ
 3. ส่งกลับบ้านต่างจังหวัด 4. ผ่อนเครื่องใช้ต่างๆ
 5. ไม่เหลือให้เก็บออม 6. อื่นๆ.....

23. ในแต่ละเดือนท่านมีเงินออมเป็นจำนวนเท่าใด

1. < 100 บาท 2. 101-500 บาท 3. 501-1,500 บาท
 4. 1,501-2,500 บาท 5. 2,501-4,500 บาท 6. 4,501-6,000 บาท
 7. > 6,000 บาท 8. ไม่เหลือให้เก็บออม

24. ท่านมีหนี้สินหรือไม่

1. ไม่มี 2. มี กู้ยืมโดยวิธีการ.....

25. หนี้สินของท่านเป็นหนี้สินเกี่ยวกับอะไร

1. ค่าเล่าเรียนบุตร 2. ค่าทุนทำนา
 3. ค่าใช้จ่ายประจำวัน 4. ค่าใช้จ่ายทางด้านที่อยู่อาศัย
 5. ค่าเช่ารถ 6. ค่าใช้จ่ายเสียงโซด/หวย
 7. ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ดทางบ้านภูมิลำเนาเดิม 8. ไม่มีหนี้สิน
 9. มีหนี้สินมากกว่า 1 อย่าง

26. หนี้สินของท่านมีจำนวนเท่าไร

1. < 1,000 บาท 2. 1,001-5,000 บาท 3. 5,001-10,000 บาท
 4. 10,001-30,000 บาท 5. 30,001-50,000 บาท 6. > 50,000-100,000 บาท
 7. ไม่มีหนี้สิน

27. เมื่อท่านเดือดร้อนหรือขาดเงิน ส่วนใหญ่ท่านกู้ยืมเงินจากใคร

1. พ่อแม่/ญาติพี่น้อง 2. เพื่อนบ้าน
 3. เจ้าของอยู่บริการ 4. เพื่อนร่วมอาชีพ
 5. กองทุนหมู่บ้าน 6. สหกรณ์ออมทรัพย์
 7. ธนาคาร 8. นายทุนเงินกู้
 9. ไม่เคยกู้ 10. ไม่มีหนี้สิน

28. ในการกู้ยืมเงินท่านเสียดอกเบี้ยเท่าใด

1. < ร้อยละ 3 2. ร้อยละ 3-5 3. ร้อยละ 6-10
 4. ร้อยละ 11-15 5. ร้อยละ 16-20 6. > ร้อยละ 20
 7. ไม่เสียดอกเบี้ย 8. ไม่มีหนี้สิน

ส่วนที่ 3 ลักษณะทางกายภาพของที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับขีรถสามล้อถีบ

3.1 ลักษณะทางกายภาพของที่อยู่อาศัยปัจจุบัน

3.1.1 ด้านทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย

1. ลักษณะสภาพทั่วไปของทำเลที่ตั้งที่อยู่อาศัย
2. ตำแหน่งบริเวณที่ตั้งที่สามล้ออยู่อาศัย

3.1.2 ลักษณะโดยทั่วไปของชุมชนบริเวณที่พักอาศัย

1. สภาพโดยทั่วไปของชุมชน
2. โครงสร้างชั้นพื้นฐาน
3. ความหนาแน่นของอาคาร
4. สภาพของอาคารบริเวณชุมชนที่พักอาศัย
5. สภาพแวดล้อมของบริเวณชุมชนที่พักอาศัย
6. ความสัมพันธ์ของชุมชน

3.1.3 ลักษณะของที่พักอาศัย

1. ลักษณะการพักอาศัย
2. ลักษณะของการครอบครองที่อยู่อาศัย
3. ลักษณะของประเภทที่อยู่อาศัย

29. ลักษณะการครอบครองที่อยู่อาศัยของท่านในปัจจุบันเป็นอย่างไร
1. เป็นเจ้าของ 2. เช่าจากเอกชน
3. เช่าจากอู่บริการ 4. อยู่ฟรี
5. พักอาศัยไม่เป็นหลักแหล่ง
30. ประเภทที่อยู่อาศัยของท่านในปัจจุบัน
1. บ้านเดี่ยวไม้ 2. บ้านเดี่ยว คสล.
3. ห้องแถว/บ้านแถวไม้ 4. ห้องแถว/บ้านแถว คสล.
7. กระโจม/เรือนไม้ 3. ทาวน์เฮ้าส์ คสล.
4. ตึกแถว คสล. 5. อพาร์ทเมนท์/แฟลต
8. พักอาศัยไม่เป็นหลักแหล่ง
31. ลักษณะรูปแบบการเช่าพักอาศัย กรณีที่ท่านถือครองแบบเช่าอยู่
1. เช่าที่ดินปลูกบ้านเอง 2. เช่าบ้านทั้งหลัง
3. เช่าพักห้องว่าง 4. เช่าพักอาศัยกับเจ้าของอู่
5. ไม่เกี่ยวข้องกับคำถาม
32. ลักษณะการอยู่อาศัย
1. อยู่คนเดียว 2. อยู่กับเพื่อน
3. อยู่กับเจ้าของอู่, เพื่อนร่วมอาชีพ 4. อยู่กับภรรยา
5. อยู่กับภรรยา และบุตร 6. อยู่กับพ่อแม่-พี่น้อง-ญาติ
7. อยู่กับพ่อแม่-พี่น้อง-ภรรยา 8. อื่นๆ.....
33. ที่อยู่อาศัยปัจจุบัน ท่านอยู่มาแล้วกี่ปี
1. < 1 ปี 2. 1-3 ปี 3. 4-6 ปี
4. 7-10 ปี 5. 11-15 ปี 6. 16-20 ปี
7. > 20 ปี
34. กรณีการพักอาศัยแบบไม่เป็นหลักแหล่ง จำนวนคนที่พักอาศัย(รวมท่านด้วย) มีจำนวน
1. 1-3 คน 2. 4-7 คน 3. 8-11 คน
4. > 11 คน 5. ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับคำถาม
35. กรณีท่านพักอาศัยโดยการเช่าจากเอกชน ระดับราคาเช่าห้อง
1. < 500 บาท 2. 500-1,000 บาท
3. 1,001-2,500 บาท 4. 2,501-4,000 บาท
5. 4,001-5,500 บาท 6. > 5,500 บาท
36. อายุอาคาร กรณีบ้านพักอาศัยเป็นของตนเอง
1. < 5 ปี 2. 5-8 ปี 3. 8-10 ปี
4. 10-15 ปี 5. 15-20 ปี 6. 20-25 ปี
7. > 25 ปี 8. ไม่ตอบ
37. ลักษณะการพักอาศัยในส่วนของอาคารของท่านในปัจจุบัน
1. พักอาศัยภายในบ้าน
2. พักอาศัยภายในบ้าน+ภายนอกบริเวณบ้าน

- 3. พักอาศัยภายในบ้าน+พักอาศัยไม่เป็นหลักแหล่ง
- 4. พักอาศัยภายในบ้าน+ภายนอกบ้านบริเวณบ้าน+พักอาศัยไม่เป็นหลักแหล่ง
- 5. พักอาศัยภายนอกบริเวณบ้าน
- 6. พักอาศัยภายนอกบริเวณบ้าน+พักอาศัยไม่เป็นหลักแหล่ง
- 7. พักอาศัยไม่เป็นหลักแหล่ง (นอนบนสามล้อถีบอย่างเดียว)

38. สถานที่พักอาศัยสำหรับสามล้อถีบประเภทพักอาศัยไม่เป็นหลักแหล่ง

- 1. ที่บ้านเช่ากับเพื่อนร่วมอาชีพ
- 2. ที่วัด
- 3. สวนสาธารณะ
- 4. ตามข้างทาง ภายในซอย
- 5. บัม น้ำมัน
- 6. อาคารร้าง
- 7. อื่นๆ
- 8. ไม่เกี่ยวข้องกับคำถาม

1. แปลงที่ดิน

1.1 ลักษณะโดยทั่วไปของแปลงที่ดิน

1.2 ขนาดของแปลงที่ดิน (ตร.ม.)

มีขนาด.....ตร.ม.

1.3 ขนาดของแปลงที่ดินที่ใช้ประโยชน์ใช้สอย

มีขนาด.....ตร.ม.

1.4 ขนาดของแปลงที่ดิน/คน

มีขนาด.....ตร.ม./คน

2. ตัวอาคารที่อยู่อาศัย

1.1 พื้นที่ใช้สอยอาคารรวม

มีขนาด.....ตร.ม.

1.2 พื้นที่ใช้สอยอาคารรวม/คน

มีขนาด.....ตร.ม./คน

1.3 จำนวนห้อง

1.4 พื้นที่ส่วนนอน

มีขนาด.....ตร.ม.

1.5 พื้นที่ส่วนนอน/คน

มีขนาด.....ตร.ม./คน

1.6 จำนวนผู้อยู่อาศัยรวม

มีจำนวน.....คน

เฉลี่ย.....คน

1.7 ลักษณะการใช้พื้นที่ใช้สอยของที่อยู่อาศัย

- ขนาดของพื้นที่ใช้สอยส่วนต่างๆ (ตร.ม.) ,พื้นที่/คน ทั้งภายในอาคาร และภายนอกอาคาร

พื้นที่ใช้สอยภายในอาคาร อาทิ เช่น พื้นที่ส่วนนอกประสงค์, พื้นที่ห้องเอนกประสงค์ พื้นที่ภายนอกอาคาร และพื้นที่นอกแปลงที่ดิน เป็นต้น

39. ลักษณะพื้นที่ใช้สอยภายในอาคาร

- 1. ใช้ผนังกันแบ่งพื้นที่เป็นสัดส่วน
- 2. แบ่งการใช้สอยเฉพาะโดยไม่กั้นผนัง
- 3. ใช้พื้นที่ประโยชน์ใช้สอยรวมร่วมกัน
- 4. ใช้พื้นที่ประโยชน์ใช้สอยรวม + กั้นผนัง

บางส่วน

5. ใช้พื้นที่ภายนอกอาคาร
6. ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับคำถาม
40. ลักษณะของห้องน้ำ
1. แยกส่วนอาบน้ำ และส่วนขับถ่าย
2. รวมส่วนอาบน้ำ+ส่วนขับถ่าย
3. มีเฉพาะส่วนขับถ่าย
4. ส่วนอาบน้ำ+ส่วนขับถ่าย+ชักผ้า
5. ใช้ห้องน้ำที่อื่น
41. ลักษณะวัสดุอาคาร
1. ไม้
2. คสล.
3. วัสดุอื่นๆ
42. ระบบประปา น้ำใช้สำหรับอุปโภคบริโภค ของท่านมีเพียงพอหรือไม่
1. มี
2. ไม่มี
1. จุดใช้น้ำประปาภายในอาคาร
2. จุดใช้น้ำประปาภายนอกอาคาร
43. ระบบไฟฟ้า ภายใน/ภายนอกอาคารของท่านมีปัญหาหรือไม่
1. ไม่มี
2. มี รายละเอียดที่มีปัญหา
1. จุดจ่ายไฟฟ้า/จุดติดตั้งหลอดไฟไม่เพียงพอ
2. ความสว่างของดวงโคม
3. ภายในอาคาร/ภายนอกอาคารไม่มีไฟฟ้าใช้

ส่วนที่ 4 สภาพการอยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับขีรถสามล้อถีบ

1. สภาพตัวบ้านที่อยู่อาศัย

1.1) เกณฑ์ความถูกสุขลักษณะ ประกอบด้วย

- การค่อมแตกค่อมฝนของที่พักอาศัย
- ความแออัดของพื้นที่ส่วนนอน
- การมีห้องน้ำและส้วมที่เพียงพอ
- การมีจุดน้ำใช้ในการใช้ประโยชน์อย่างเพียงพอ
- ความสะอาดในการอยู่อาศัย
- การมีการระบายอากาศที่เพียงพอ

1.2) เกณฑ์ความปลอดภัย ประกอบด้วย

- ความแข็งแรงของที่พักอาศัย และความปลอดภัยจากอัคคีภัย ประกอบด้วย
 - โครงสร้างอาคาร
 - วัสดุที่ใช้สร้างที่พักอาศัย
- การป้องกันอัคคีภัย

2. สภาพชุมชนที่อยู่อาศัย

- 1) ความหนาแน่นของอาคารในชุมชน
- 2) สภาพของอาคารในชุมชน
- 3) สภาพแวดล้อมของชุมชน
- 4) สาธารณูปโภคของชุมชน
- 5) ความสัมพันธ์ของชุมชน

ส่วนที่ 5 ปัญหาการอยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับขี่ยารถสามล้อถีบ

4.1 ปัญหาของสภาพทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย

44. สภาพทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย ท่านมีปัญหาด้านใด

- 1. การเข้าถึงของระบบสาธารณูปโภค
- 2. สภาพถนน ระบบทางสัญจรบริเวณที่อยู่อาศัย
- 3. ความสะดวกในการเดินทาง ในการเข้าถึงที่อยู่อาศัย
- 4. ไม่มีปัญหา

4.2 ปัญหาของชุมชนบริเวณที่พักอาศัย

45. สภาพชุมชนบริเวณที่พักอาศัย ท่านมีปัญหาด้านใดบ้าง

- 1. ความหนาแน่นของผู้อยู่อาศัยของครัวเรือนและชุมชน
- 2. สภาพแวดล้อมบริเวณชุมชนที่พักอาศัย เช่น กลิ่น เสียง มลภาวะ และขยะ
- 3. ความทรุดโทรมของสภาพของอาคารบริเวณชุมชนที่พักอาศัย
- 4. ด้านระบบสาธารณูปโภคของชุมชน
- 5. ลักษณะของความสัมพันธ์ชุมชนละแวกบ้าน

4.3 ปัญหาของสภาพการอยู่อาศัย

46. ในกรณีท่านมีปัญหาด้านสภาพการอยู่อาศัย ท่านมีปัญหาด้านใด

- 1. ที่พักอาศัยไม่เป็นหลักแหล่ง
- 2. นอนนอกอาคารบริเวณที่อยู่อาศัย
- 3. สภาพที่อยู่อาศัยไม่คุ้มแดดคุ้มฝน
- 4. สภาพภายในคับแคบ และพื้นที่ใช้สอยไม่เพียงพอ
- 5. ความทรุดโทรมของสภาพอาคาร และวัสดุอาคาร
- 6. ความสกปรก ห้องพักไม่สะอาด และความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย
- 7. การใช้พื้นที่ไม่เหมาะสมต่อการใช้งาน
- 8. ระบบระบายอากาศไม่ดี ความอับชื้น และกลิ่น

- 9. ห้องน้ำห้องส้วมไม่เพียงพอ
- 10. ไม่มีปัญหา

4.4 ปัญหาทั่วไปของผู้ขับขี่สามล้อถีบ

66. ปัญหาทั่วไปที่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องพบ จากผู้ขับขี่สามล้อถีบ

- 1. การทะเลาะวิวาท
- 2. มีปัญหากับเพื่อนร่วมห้องที่พักอาศัยอยู่ด้วยกัน
- 3. การลักขโมย
- 4. ยาเสพติด
- 5. ดิตสุราเรื่อรัง
- 6. การพนัน เล่นหวย
- 7. ปัญหาครอบครัว
- 8. ปัญหาด้านสภาพจิตใจ
- 9. มีปัญหากับเจ้าของอู่ไม่ให้พักอาศัย
- 10. ไม่มีปัญหา

ส่วนที่ 6 ข้อเสนอแนะในการแก้ปัญหาที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ขับขี่รถสามล้อถีบ

.....

.....

.....

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นาย ฐนัสต์ จังมงคลกาล เกิดวันที่ 22 มกราคม พ.ศ. 2522 ที่ ต. สำโรงใต้ อ. พระประแดง จ. สมุทรปราการ สำเร็จการศึกษาปริญญาตรี คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สาขาสถาปัตยกรรม มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต เมื่อปีการศึกษา 2544 เข้าศึกษาปริญญาโท สาขาวิชา เคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปีการศึกษา 2546



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย