

บทที่ 6

สรุปปัญหาวิจัย ผลวิจัย และข้อเสนอแนะ



สรุปผลวิจัย

อาจสรุปปัญหาวิจัยได้ว่า ปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครนับวันเป็นปัญหาที่นับวันที่จะสะสมเพิ่มขึ้นทุกวัน เนื่องจากกรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่เติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว ประชากรกระจุกตัวอยู่ในกรุงเทพมหานครประมาณ 12 ล้านคน และมีปัญหาเกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก เช่น อาชญากรรม ยาเสพติด ชุมชนแออัด รวมถึงปัญหาจราจรเกิดขึ้นตามมา เนื่องจากประชากรต้องเดินทางสัญจรไปมา การคมนาคมขนส่งได้เพิ่มขึ้นตามจำนวนประชากร สำหรับสาเหตุใหญ่ของปัญหาจะพบว่ามี 3 สาเหตุ คือ

พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน จะเห็นว่าผู้ใช้รถใช้ถนนขาดระเบียบวินัยไม่เคารพกฎจราจรกันมาก ผู้ใช้รถใช้ถนนไม่มีความสำนึกเพียงพอในการที่ร่วมกันบนท้องถนน รีบเร่งเดินทางในเวลาเร่งด่วนโดยไม่สนใจกฎหมาย ความเห็นแก่ตัวเพื่อความสะดวกของตนเอง การตัดสินใจข้ามสัญญาณไฟจราจรเพียงพอ ไม่ศึกษาเส้นทางก่อนการเดินทาง หรือผู้ขับขี่ไม่มีความชำนาญพอ ซึ่งไม่เฉพาะผู้ขับขี่รวมถึงผู้โดยสารแฉ่งลอย คนใช้ทางยังขาดจิตสำนึกในการอยู่ร่วมกันบนถนน แต่โดยสรุปแล้วสาเหตุที่ผู้ใช้รถใช้ถนนยังขาดจิตสำนึกในการอยู่ร่วมกันบนถนน

พื้นผิวจราจรไม่เพียงพอ จะเห็นว่าสาเหตุหนึ่งของการมีพื้นผิวจราจรไม่เพียงพอ ได้แก่ถนนไม่เพียงพอ เนื่องจากกรุงเทพมหานครมีหลายจุดที่อึดอัดแล้วไม่สามารถขยายจำนวนถนนให้เพียงพอรองรับกับปริมาณรถได้ และยังมีปัญหาการเจาะขุดถนนสำหรับงานประปาไฟฟ้า โทรศัพท์ ทำให้เสียพื้นผิวดถนน รวมถึงการจ่อครกบนผิวดถนน ทำให้เสียพื้นที่การจราจร

การเพิ่มของปริมาณรถยนต์ จากสถิติการจดทะเบียนรถยนต์พบว่า มีรถยนต์ในกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้น ในปี พ.ศ.2539 เฉลี่ยวันละ 1,192 คันต่อวัน มีปริมาณการเดินทางในช่วงเวลาเร่งด่วน 326,000 เที่ยวต่อชั่วโมง ซึ่งเป็นสถิติการเพิ่มขึ้นของรถยนต์และการเดินทางที่สูงมาก แม้จะมีมาตรการลดปริมาณการเพิ่มขึ้นของรถยนต์โดยกำหนดอัตราค่าการเพิ่มขึ้นแต่ก็ไม่สามารถลดปริมาณการเพิ่มของรถยนต์ได้

จากยอดการเพิ่มขึ้นของรถยนต์ดังกล่าว จึงนำศึกษาถึงสาเหตุและปัจจัยในการจูงใจในคนกรุงเทพมหานครมีความต้องการซื้อรถยนต์กันมาก ทั้ง ๆ ที่มีปัญหาจราจรได้ทวีความรุนแรงขึ้นทุกวัน และยังส่งผลเกิดความสุขเสียทั้งสังคม เศรษฐกิจ สุขภาพ อนามัยเป็นอย่างมาก

วัตถุประสงค์ในการวิจัย เพื่อศึกษาพฤติกรรมในการซื้อรถยนต์ และปัจจัยต่าง ๆ ที่สนใจในชาวกรุงเทพมหานคร มีความต้องการซื้อรถยนต์มากน้อยต่างกันอย่างไร เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการซื้อรถยนต์กับปัจจัยต่าง ๆ ว่ามีผลต่อการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลอย่างไร รวมถึงการศึกษาเพื่อหาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหารถจราจรในกรุงเทพมหานคร ต้องการจำกัดการเพิ่มขึ้นของรถยนต์ส่วนตัว

ขอบเขตในการวิจัยผู้วิจัย ในใช้กลุ่มประชากรที่ศึกษาเป็นกลุ่มประชากรที่ต้องการมีรถมากน้อยต่าง ๆ โดยใช้กลุ่มประชากรครูอาจารย์โรงเรียนหอวังและโรงเรียนราชวินิตมัธยม เนื่องจากมีที่อยู่อาศัยและทำงานเป็นหลักแหล่งซึ่งได้เผชิญอยู่กับปัญหาจราจรอย่างแท้จริง และมีขอบเขตที่จะศึกษาเฉพาะผู้ต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลเท่านั้น ไม่รวมถึงซื้อรถเพื่อประกอบชีวิตขนส่งหารายได้พิเศษเพิ่มขึ้น

ประโยชน์ที่จะได้รับ เพื่อให้ทราบถึงพฤติกรรมซื้อรถยนต์และปัจจัยต่าง ๆ ที่ทำให้เขาตัดสินใจซื้อรถยนต์รวมถึงเพื่อให้ทราบถึงแนวทางแก้ปัญหารถจราจรในด้านการจำกัดปริมาณการเพิ่มขึ้นของรถยนต์ส่วนตัว

สมมติฐานในการวิจัย

จากการศึกษาเอกสารทฤษฎีและแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนตัวพบว่า มีเอกสารทฤษฎีและแนวคิดด้านความต้องการ การตัดสินใจ การกระทำทางสังคม ชนชั้นทางสังคม ตำแหน่งและครอบครัวสมรส มาสนับสนุนตัวแปรและสมมติฐานในการวิจัยครั้งนี้ โดยสมมติฐานประกอบด้วย

1. ผู้ที่มีรายได้สูงจะมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าผู้ที่มีรายได้ต่ำ
2. ผู้ที่แต่งงานแล้วจะมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าผู้ที่ยังโสด
3. ผู้ที่มีบุตรมากจะมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าผู้ที่มีบุตรน้อย
4. ผู้ที่มีภูมิลำเนาในกรุงเทพมหานครจะมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าผู้ที่มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ต่างจังหวัด
5. ผู้ที่มีตำแหน่งในระดับสูงจะมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าผู้ที่มีตำแหน่งในระดับต่ำ
6. ผู้ที่มีบ้านส่วนตัวในกรุงเทพมหานครจะมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าผู้ที่ไม่ มีบ้านส่วนตัวในกรุงเทพมหานคร
7. ผู้ที่พักอาศัยอยู่ใกล้ที่ทำงานจะมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าผู้ที่พักอาศัยอยู่ไกลที่ทำงาน
8. ผู้ที่มีรายได้เสริมจะมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าผู้ที่ไม่ได้มีรายได้เสริม

ประชากรที่ศึกษา

ใช้กลุ่มประชากรตัวอย่างเป็นข้าราชการครูอาจารย์ จำนวน 200 ท่านจาก โรงเรียนทอวังและโรงเรียนราชวินิตมัธยมซึ่งมีที่ทำงานและที่อยู่เป็นหลักแหล่งและเป็นผู้เผชิญกับปัญหาจรรยาบรรณในกรุงเทพมหานครทุกวัน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนที่หนึ่งใช้แบบสอบถามที่ได้มาจากแนวคิดทฤษฎีและผลงานการวิจัยที่เกี่ยวข้อง ส่วนที่สองใช้การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก เพื่อให้เข้าถึงสาเหตุของปัญหาและเข้าใจลักษณะวิจัยที่เป็นข้อมูลเหตุจริงใจให้เขาแสดงพฤติกรรมออกมาอย่างถูกต้องและแท้จริง

การวิเคราะห์ข้อมูล

ใช้การวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติและประมวลข้อมูลในระบบ spss/pc และแสดงผลออกมาในรูปแบบของร้อยละและไคแอสควร์

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

สมมติฐานข้อที่ 1 “ผู้มีรายได้น้อยมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าผู้มีรายได้น้อย”

อธิบายได้ว่า “ครูอาจารย์ที่มีรายได้น้อย มีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าครูอาจารย์ที่มีรายได้น้อย คิดเป็นร้อยละ 90.0 และร้อยละ 54.1 ตามลำดับ ดังนั้นจึงเป็นการยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้ว่า “ผู้มีรายได้น้อยมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าผู้มีรายได้น้อย” และเมื่อทดสอบด้วยค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ปรากฏว่ามีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญ ทางสถิติเพราะฉะนั้นจึงเป็นการยอมรับสมมติฐานข้อที่ 1

สมมติฐานข้อที่ 2 “ผู้ที่สมรสแล้วจะมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าผู้ที่ยังโสด”

อธิบายได้ว่า “ครูอาจารย์ที่สมรสแล้วมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าครูอาจารย์ที่ยังไม่สมรส คิดเป็นร้อยละ 68.5 และร้อยละ 35.2 ตามลำดับ ดังนั้นจึงเป็นการยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้ว่า “ผู้ที่สมรสแล้วจะมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าผู้ที่ยังโสด” และเมื่อทดสอบด้วยค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ปรากฏว่ามีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ เพราะฉะนั้นจึงเป็นการยอมรับสมมติฐานข้อที่ 2

สมมติฐานข้อที่ 3 “ผู้ที่มีจำนวนบุตรมากต้องการซื้อรถยนต์มากกว่าผู้ที่มีจำนวนบุตรน้อย”

อธิบายได้ว่า “ครูอาจารย์ที่มีจำนวนบุตรมากมีความต้องการซื้อรถยนต์มากกว่าครูอาจารย์ที่มีจำนวนน้อยเพียงเล็กน้อย คือร้อยละ 59.8 และร้อยละ 59.3 ตามลำดับ ดังนั้นจึงมีแนวโน้มที่จะยอมรับสมมติฐาน แต่เมื่อทดสอบด้วยค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ปรากฏว่าไม่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ เพราะฉะนั้นจึงเป็นการปฏิเสธสมมติฐานข้อที่ 2 ที่ตั้งไว้ว่า “ผู้ที่มีบุตรมากมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าผู้ที่มีบุตรน้อย”

สาเหตุที่เป็นเช่นนี้อาจเป็นเพราะว่า ในสังคมปัจจุบันภาวะเศรษฐกิจบีบบังคับให้ต้องประหยัดตามสมควรแก่ฐานะคุณภาพ คิดที่ว่า “มีลูกมากยากจน” จากกลุ่มตัวอย่างเป็นกลุ่มครูอาจารย์ซึ่งมีความคิดการศึกษาดี มีความใคร่ครวญไตร่ตรองดีแล้วกับการที่จะกำหนดจำนวนทายาทที่ตนเองจะสามารถเลี้ยงดูและขัดเกลาให้เป็นบุคคลที่มีคุณภาพได้ เมื่อพบว่ากลุ่มครูอาจารย์สามารถขัดเกลาบุตรได้อย่างมีคุณภาพ จึงไม่คิดถึงจำนวนบุตรที่มีความสัมพันธ์ต่อการต้องการซื้อรถยนต์มากนัก ผู้ที่มีบุตรมากบุตรน้อย จึงไม่แตกต่างกันมาก

สมมติฐานข้อที่ 4 “ผู้ที่มีภูมิลำเนาเดิมในกรุงเทพมหานครจะมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าผู้ที่มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ต่างจังหวัด”

อธิบายได้ว่า “ครูอาจารย์ที่มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ในกรุงเทพมหานคร จะมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าครูอาจารย์ที่มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ในต่างจังหวัด คิดเป็นร้อยละ 66.2 และ ร้อยละ 55.3 ตามลำดับ แต่เมื่อทดสอบด้วยค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ปรากฏว่าไม่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้นจึงเป็นการยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้ว่า “ผู้ที่มีภูมิลำเนาเดิมในกรุงเทพมหานครจะมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าผู้ที่มีภูมิลำเนาอยู่ต่างจังหวัด”

สมมติฐานข้อที่ 5 “ผู้ที่มีตำแหน่งสูงจะมีความต้องการซื้อรถยนต์มากกว่าผู้ที่มีตำแหน่งต่ำ”

อธิบายได้ว่า ครูอาจารย์ที่มีตำแหน่งมาก จะมีความต้องการซื้อรถยนต์มากกว่าครูอาจารย์ที่มีตำแหน่งน้อย คิดเป็นร้อยละ 72.7 และร้อยละ 26.3 ตามลำดับ ดังนั้นจึงเป็นการยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้ว่า “ผู้ที่มีตำแหน่งสูงจะมีความต้องการซื้อรถยนต์มากกว่าผู้ที่มีตำแหน่งต่ำ” และเมื่อทดสอบด้วยค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ปรากฏว่ามีความแตกต่างบ้างมีนัยสำคัญทางสถิติเพราะฉะนั้นจึงเป็นการยอมรับสมมติฐานข้อที่ 5

สมมติฐานข้อที่ 6 “ผู้ที่มีบ้านส่วนตัวในกรุงเทพมหานครต้องการรถยนต์มากกว่าผู้ที่ไม่บ้านส่วนตัวในกรุงเทพมหานคร”

อธิบายได้ว่า ครูอาจารย์ที่มีบ้านและที่อยู่ในกรุงเทพมหานคร มีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าครูอาจารย์ที่ไม่มีบ้านและที่ติดอยู่ในกรุงเทพมหานคร คิดเป็นร้อยละ 70.6 และร้อยละ 55.7 ตามลำดับ แต่เมื่อทดสอบค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ปรากฏว่าไม่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ แสดงว่าสมมติฐานข้อที่ 3 นี้ได้รับการยอมรับอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้นจึงสรุปได้ว่าเป็นการยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้ว่า “ผู้ที่มีบ้านส่วนตัวในกรุงเทพมหานครต้องการซื้อรถยนต์มากกว่าผู้ที่ไม่บ้านส่วนตัวในกรุงเทพมหานคร”

สมมติฐานข้อที่ 7 “ผู้ที่มีที่พักอาศัยไกล จะมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าผู้ที่มีที่พักอาศัยใกล้อยู่ห่างจากที่ทำงาน

อธิบายได้ว่า ครูอาจารย์ที่มีที่พักอยู่ไกลที่ทำงานจะมีความต้องการรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าครูอาจารย์ที่มีที่พักอยู่ใกล้ที่ทำงาน คิดเป็นร้อยละ 79.6 และ ร้อยละ 53.0 ตามลำดับ ดังนั้นจึงเป็นการยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้ว่า” ผู้ที่มีที่พักห่างจากที่ทำงานไกล จะมีความต้องการซื้อรถยนต์มากกว่าผู้ที่มีที่พักอยู่ห่างจากที่ทำงานใกล้” และเมื่อทดสอบด้วยค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ปรากฏว่า มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ เพราะฉะนั้นจึงเป็นการยอมรับสมมติฐานข้อที่ 6

สมมติฐานข้อที่ 8 “ผู้ที่มีอาชีพเสริมจะมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าผู้ที่ไม่อาชีพเสริม

อธิบายได้ว่า ครูอาจารย์ที่มีอาชีพเสริม มีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่า ครูอาจารย์ที่ไม่มีอาชีพเสริม คิดเป็นร้อยละ 64.6 และร้อยละ 57.9 ตามลำดับ แต่เมื่อทดสอบค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ปรากฏว่าไม่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ แสดงว่าสมมติฐานข้อ 8 นี้ ได้รับการยอมรับอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้น จึงสรุปได้ว่าเป็นการยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้ว่า “ผู้ที่มีอาชีพเสริมมีความต้องการซื้อรถยนต์มากกว่าผู้ที่ไม่อาชีพเสริม”

ปัญหาการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้พบว่ามีปัญหาเกิดขึ้นดังนี้

หลังจากที่ผู้วิจัยได้เสนอหัวข้อเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาราจรและขอความร่วมมือในการกรอกแบบสอบถามพบว่ากลุ่มประชากรจะไม่สนใจในความร่วมมือมากนัก โดยเห็นว่าปัญหาราจรกับปัญหาโลกแตกไม่สามารถที่จะแก้ไขได้ ผู้วิจัยได้อธิบายถึงหัวข้อการวิจัยแก่ผู้กรอกแบบสอบถามว่าในหัวข้อในเรื่องผลกระทบต่อการรถยนต์ส่วนบุคคลนั้น เป็นส่วนหนึ่งของการวิจัย

ปัญหาจรรจรทั้งหมดและมีนิติตั้งรุ่นซี 7 และซี 8 ร่วมกันศึกษาวิจัยในเชิงพหุติกรรมทั้งหมด เพื่อให้เป็นแนวทางการแก้ไขปัญหาจรรจรทั้งระบบ ผู้กรอกแบบสอบถามได้เข้าใจและให้ความสนใจให้ความร่วมมือกรอกแบบสอบถามด้วย

ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา ผู้วิจัยได้ดำเนินการวิจัย หลังจากได้เสนอโครงร่างการวิจัย ซึ่งช่วงระยะเวลานั้น ภาวะเศรษฐกิจของประเทศอยู่ในช่วงเฟื่องฟู ค่าเงินบาทยังไม่ลอยตัว อัตราแลกเปลี่ยนต่อดอลลาร์ สหรัฐอยู่ในช่วง 25 - 27 บาท ซึ่งไม่คาดคิดว่าต่อมาไม่กี่เดือนจะมีปรากฏการณ์ฟองสบู่แตกเกิดขึ้น ในการศึกษาวิจัยในหัวข้อเรื่อง ผลกระทบต่อการมีรถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งแม้จะเป็นการศึกษาวิจัยในเชิงพหุติกรรม แต่ก็ได้รับผลกระทบในการศึกษาวิจัยเช่นกัน เนื่องจากตัวแปรในการวิจัยบางตัว เช่น รายได้ การมีอาชีพเสริม เกี่ยวข้องกับภาวะเศรษฐกิจด้วยเช่นกัน

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเชิงวิชาการ

จากการศึกษาวิจัยในหัวข้อผลกระทบต่อการมีรถยนต์ส่วนบุคคลของชาวกรุงเทพมหานคร พบว่ามีหลายประเด็นที่ควรศึกษาเพิ่มเติมให้สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น เพื่อเป็นมาตรการแก้ไขปัญหาจรรจร ในด้านการจำกัดรถยนต์ส่วนบุคคลให้มีปริมาณเพิ่มขึ้นมาก

1. ควรศึกษากลุ่มประชากรที่หลากหลายอาชีพ มีการกระจายของกลุ่มประชากรที่ศึกษาวิจัยให้มาก ควบคุมถึงทุกชนชั้นอาชีพ ซึ่งต้องเป็นการวิจัยในระดับมหภาค ครอบคลุมระดับของผู้ที่เผชิญอยู่กับปัญหาจรรจรในกรุงเทพมหานคร
2. ควรศึกษาเปรียบเทียบพฤติกรรมของผู้ที่ต้องการมีรถยนต์ระหว่างชาวกรุงเทพมหานคร กับผู้ที่อยู่ต่างจังหวัด เพื่อจะได้ทราบความแตกต่างทางพฤติกรรมความต้องการมีรถยนต์ส่วนบุคคล จะนำข้อแตกต่างนั้นมาประยุกต์ใช้ในการแก้ไขปัญหาจรรจร ให้มาตรการจำกัดการเพิ่มขึ้นของรถยนต์ส่วนบุคคล
3. ในการศึกษาแนวทางในการแก้ไขปัญหาจรรจร ในด้านมาตรการควบคุมรถยนต์ส่วนบุคคลโดยควรมีแนวทางศึกษาหาแนวทางการเดินทางในรูปแบบอื่น นอกเหนือจากการใช้รถส่วนตัว เพื่อแก้ไขให้การเดินทางมีความสะดวกสบายรวดเร็วกว่ารถยนต์ส่วนตัว เช่น การศึกษาการเดินทางโดยรถเมล์ ควรศึกษาให้ลึกซึ้งจริงจัง และให้สามารถนำมาใช้ในเชิงปฏิบัติการได้อย่างจริงจัง

ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

ในด้านการปฏิบัติการ สำหรับแนวทางในการแก้ไขปัญหาจราจร ให้ได้ผลอย่างจริงจังนั้น มีข้อเสนอแนะคือ

1. ควรมีมาตรการการซื้อรถยนต์คันใหม่

- นำทะเบียนรถเก่ามาแลกเพื่อซื้อรถยนต์คันใหม่ ในกรณีที่จะซื้อคันที่สองหรือไม่กี่ กำหนดภาษีสำหรับรถคันที่ 2 และ 3 มาก
- ขึ้นภาษีรถยนต์, น้ำมัน โดยไม่ให้ส่งผลกระทบต่อผู้บริโภคที่มีรายได้น้อย
- กำหนดให้ครอบครัวหนึ่งควรมีรถยนต์เพียงครอบครัวละหนึ่งคัน เพื่อให้รถปริมาณรถยนต์บนถนน และในด้านสังคม จะได้เพิ่มความอบอุ่นในครอบครัวให้มากยิ่งขึ้น
- รถที่มีอายุเกิน 10 ปี ห้ามวิ่งในเขตกรุงเทพมหานครเพราะ รถที่มีอายุเกินกว่า 10 ปี เป็นรถที่ใกล้จะเสื่อมสมรรถภาพ หรือเสื่อมสมรรถภาพแล้ว ถ้าจะวิ่งต้องนำไปวิ่งในต่างจังหวัด ในบางครั้ง รถเก่าเหล่านี้ก็จะจอดเสียอยู่บนถนน ทำให้เกิดปัญหาจราจรขึ้นมาได้
- ในช่วงเวลาเร่งด่วน หรือในถนนที่การจราจรหนาแน่น ควรมีจำนวนผู้โดยสารในรถถึงส่วนบุคคลมากกว่าหนึ่งคนจะเห็นได้จากในปัจจุบันรถส่วนใหญ่จะมีความนั่งเพียงคนเดียว และควรมีช่องทางพิเศษ และอำนวยความสะดวกให้แก่รถที่มีผู้โดยสารเกิน 2 คน
- ควรให้เอกชนเข้ามาบริหารงานหรือรับผิดชอบในส่วนของการขนส่งมวลชนเพื่อที่จะให้เกิดประสิทธิภาพในการบริการประชาชนทำให้ประชาชนหันมาใช้รถโดยสารมากขึ้น

2. มาตรการให้การเดินทางเท่าเทียมหรือใกล้เคียงกับการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัว จากการวิจัยพบว่าผู้ที่ต้องการซื้อรถยนต์ส่วนตัวจากเหตุผลเนื่องจากการบริการสาธารณะไม่ดี โดยเห็นด้วยอย่างมากและเห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 59 และร้อยละ 33 ตามลำดับ ซึ่งแนวทางดังกล่าว หามิการปฏิบัติอย่างจริงจังเด็ดขาด ไม่มีการยึดหยุ่นหรือให้อภิสิทธิ์แก่ผู้ใด จะสามารถทำได้เป็นอย่างดี เป็นรูปธรรมมาก เช่น การกำหนดช่องทาง บัสเลน ในทางปฏิบัติแล้วพบว่ามียอดรถยนต์ส่วนตัว เข้า - ออก อย่างไม่สนใจว่าคนกำลัง ทำผิดกฎหมาย ดำรวจไม่ให้ความสนใจเท่าที่ควร พฤติกรรมของข้าราชการตำรวจยังติดเข้าขุนมูลนาย ไม่กล้าจับกุมผู้กระทำผิดที่มีรถยนต์ราคาแพง แต่เมื่อพบรถเมล์ซึ่งบรรทุกประชาชนที่มีสิทธิเสรีภาพความเป็นไทยเท่าเทียมกัน เกือบ 50 ชีวิตบนรถเมล์กับกล่าวหาว่าเป็นพวกที่ทำให้เกิดปัญหาจราจร แนวทางปฏิบัติจริง ๆ จึงควรให้รถเมล์เดินทาง ให้สะดวก รวดเร็วกว่ารถยนต์ส่วนตัวให้มาก จะเห็นว่าสะพานลอยรถข้ามบางจุด ห้ามรถเมล์ขึ้นเพราะรถเมล์ต้องซัดซ้าย จะออกขวาขึ้นสะพานลอยไม่ได้ จึงต้องให้รถเมล์รอดคิดไฟแดง ยิ่งทำให้การเดินทาง

ไม่รวดเร็วผลที่เกิดขึ้นก็คือ ผู้ที่มีทุนทรัพย์บ้างจะหาทางเลือกทางอื่น ก็เลิกนั่งรถเมล์หันมาซื้อรถยนต์ส่วนตัวใช้แทน

3. ควรมีนโยบายจอดแล้วจร คือ จากการศึกษาวิจัยของหน่วยงานต่าง ๆ พบว่าผู้อาศัยอยู่ชานเมืองจะเดินทางเข้าเมืองเพื่อทำงานในช่วงเวลาเร่งด่วนมาก และในการวิจัยครั้งนี้ ก็พบว่าผู้ที่มีระยะทางการเดินทางใกล้ไกลมีผลต่อการซื้อรถมากถึงร้อยละ 79.6 ทั้งนี้เนื่องจากรถยนต์โดยสารประจำทางไปไม่ถึงบ้าน ทำให้ต้องใช้รถส่วนตัวเข้ามาทำงาน แนวทางแก้ไขคือ ควรมีที่ฝากรถก่อนถึงชานเมืองที่มีประสิทธิภาพปลอดภัยเพื่อให้โดยสารเรือ รถไฟ รถเมล์หรือรถยนต์โดยสารอื่น ๆ เข้ามาทำงานในเมือง

4. หน่วยราชการควรปรับปรุงตามยุคสมัยโลกาภิวัตน์ เนื่องจากปัจจุบันโลกการติดต่อสื่อสารได้มีความสะดวกรวดเร็วมากแล้ว ในการติดต่อราชการบางอย่างไม่จำเป็นต้องเดินทางไปติดต่อด้วยตนเอง เพียงแต่การใช้เครื่องมือสื่อสารติดต่อกัน จะทำให้ลดปริมาณการเดินทางได้ ทางหน่วยราชการจึงควรวางแนวทางปรับปรุงระบบงานของราชการให้มีความยืดหยุ่นมากกว่านี้ เป็นต้นว่า การสอบถามข้อมูลจากหน่วยราชการ ควรมีประชาสัมพันธ์ที่จะให้ข้อมูลทางโทรศัพท์ได้ หรือขั้นตอนการติดต่อราชการต้องมีเอกสารหลายอย่างมากขึ้น ควรมีการยืดหยุ่นให้ส่งทางโทรสารหรือเครื่องมือสื่อสารอย่างอื่นได้

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย