

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

- กัลยา วานิชย์บัญชา. 2544. การวิเคราะห์ตัวแปรหลายตัวด้วย SPSS for Windows. สำนักพิมพ์แห่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพฯ.
- คำรบลักษ์ สุรัสวดี. 2543. การศึกษาและการวิจัยเพื่อชี้แนะและกำหนดกรอบนโยบายการพัฒนาเมือง กรุงเทพมหานครและปริมณฑลกับการแก้ปัญหาจราจร. กรุงเทพฯ.
- นงลักษณ์ วิรัชชัย. 2544. โมเดลลิสม์: สถิติวิเคราะห์สำหรับการวิจัย. ภาควิชาวิจัยการศึกษา, คณะ ครุศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพฯ.
- ธนพร แสงขำ. 2542. ความคาดหวัง ความพึงพอใจ และการยอมรับนวัตกรรมของครูสังกัดกรม สามัญศึกษาที่เข้าร่วมโครงการการศึกษาาระบบทางไกลผ่านดาวเทียม. วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต ภาควิชาวิจัยการศึกษา บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ภัทริยา ซาดิพุดชา. 2540. การทดสอบ โมเดลความพึงพอใจในการทำวิจัยของมหาบัณฑิตคณะครุ ศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต ภาควิชาวิจัยการศึกษา บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ยอดพล ชนาบริบูรณ์. 2542. การจัดการปริมาณการจราจร และการจัดการการจราจร. สถาบัน เทคโนโลยีแห่งเอเชีย (A.I.T.).
- สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI). 2544. โครงการศึกษาการจัดทำแผนหลักการ พัฒนาระบบการจราจรและขนส่งในระยะของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545-2549). สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.). สำนักนายกรัฐมนตรี, กรุงเทพฯ.
- สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI). 2540. แผนหลักการขนส่ง พ.ศ. 2540-2549. กระทรวงคมนาคม, กรุงเทพฯ.

สำนักงานการจราจรและขนส่ง. 2548. สถิติจราจร ปี 2547. กองนโยบายและแผนงาน, กรุงเทพฯ.

สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.). 2538. การศึกษาเพื่อวางแผนคมนาคมขนส่งในกรุงเทพมหานคร โครงการมาตรการควบคุม/จำกัดการจราจรและระบบการจอดรถ. สำนักนายกรัฐมนตรี, กรุงเทพฯ.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2543. กรอบวิสัยทัศน์และทิศทางการพัฒนาฯ ฉบับที่ 9. กรุงเทพฯ.

สุชาติ บวรกิติวงศ์. 2548. สถิติประยุกต์ทางพฤติกรรมศาสตร์. สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพฯ.

สุปรียา ไช้มุกข์. 2540. การวิเคราะห์เส้นทางของรูปแบบความพึงพอใจในการปฏิบัติงานของครูประถมศึกษา: การเปรียบเทียบการวิเคราะห์โดยใช้โปรแกรมลิสเรลและโปรแกรมเอมอส. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาวิจัยการศึกษา บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สุพัตรา สุภาพ. 2540. พัฒนาการปัญหาจราจรและมาตรการแก้ไขปัญหาจราจรในสามทศวรรษ (ระหว่าง พ.ศ. 2507-2539). ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา, คณะรัฐศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพฯ.

สุภาวดี มิตรสมหวัง. 2540. ทัศนคติของผู้ใช้รถ และถนนต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร. ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา, คณะรัฐศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพฯ.

ภาษาต่างประเทศ

Altman, I., Wohlwill, J. F., and Everett, P. B. 1981. Transportation and Behavior. New York, USA.: The Plenum Press.

Aberg, L. 2001. Attitudes. Dalarna University, Sweden.

- Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC) Industrial Science and Technology Working Group. 2000. Sustainable Transport for APEC Megacities: Issues and Solutions Volume 1, Summary Report. Asia-Pacific Economic Cooperation, National Science and Technology Development Agency, Bangkok, Thailand.
- Bamberg, S., Ajzen, I., and Schmidt, P. Past Behavior and Reasoned Action, Choice of Travel Mode in the Theory of Planned Behavior: The Roles of Past Behavior, Habit, and Reasoned Action. Department of Psychology, University of Massachusetts, Amherst, USA.
- Bamberg, S., Rolle, D. and Weber, C. 2003. Does habitual car use not lead to more resistance to change to travel mode? Transportation 30: 97-108.
- Bates, J. W. 1986. Definition of Practices for Bus transit On-Time Performance: Preliminary Study. Transportation Research Circular No. 300.
- Ben-Akiva, M., Walker, J., Bernardino, A. T., Gopinath, D. A., Morikawa, T., and Polydoropoulou, A. 1999. Integration of Choice and Latent Variable Models. Massachusetts Institute of Technology, Cambridge, USA.
- Black, W. R. 2000. Socio-economic barriers to sustainable transport. Journal of Transport Geography 8: 141-147.
- Button, K. J. 2000. Road pricing and the alternatives for controlling road traffic congestion. Road Pricing, Traffic Congestion and the Environment: Issues of Efficiency and Social Feasibility. Edward Elgar.: 113-135.
- Bhattacharjee, D., Haider, S. W., Tanaboriboon, Y. and Sinha, K. C. 1997. Commuters' attitudes towards travel demand management in Bangkok. Transport Policy 4 (3): 161-170.

- Bianco, M. J. 2000. Effective Transportation Demand Management: Combining Parking Pricing, Transit Incentives, and Transportation Management in a Commercial District of Portland, Oregon. Transportation Research Record No. 1711: 46-54.
- Boe, O., Fujii, S., and Garling, T. 1999. Empirical Tests of a Model of Automobile Choice Incorporating Attitude, Habit, and Script. The Conference "Urban Transport Systems". Lund University, Sweden.
- Brownstone, D., Ghosh, A., Golob, T. F., Kazimi, C. and Amelsfort, D. V. 2003. Drivers' willingness-to-pay to reduce travel time: evidence from San Diego I-15 congestion pricing project. Transportation Research A 37: 373-387.
- Cambridge Systematics, Inc. and Mark Bradley & Consulting. 2002. Market Segmentation for Ridership Forecasting. Water Transit Authority, UK.
- Cleland, F. and Winter, P. 2000. Market-Based Approach to Customized Trip-Reduction Program Design. Transportation Research Record No. 1711: 55-62.
- Cleland, F. 2000. Reducing Numbers of Vehicle Trips and Vehicle Miles of Travel Through Customized Travel Options. Transportation Research Record No. 1711: 39-45.
- Choo, S. and Mokhtarian, P. L. 2004. What type of vehicle do people drive? The role of attitude and lifestyle in influencing vehicle type choice. Transportation Research A 38: 201-222.
- Cullinane, S. 2003. Hong Kong's low car dependence: lessons and prospects. Journal of Transport Geography 11: 25-35.
- Ellaway, A., Macintyre, S., Hiscock, R. and Kearns, A. 2003. In the driving seat: psychosocial benefits from private motor vehicle transport compared to public transport. Transportation Research F 6: 217-231.

- Fujii, S. and Garling, T. 2003. Application of attitude theory for improved predictive accuracy of stated preference methods in travel demand analysis. Transportation Research A 37: 389-402.
- Fujii, S., Kitamura, R., and Garling, T. 2001. Application of Attitude Theory for Improved Predictive Accuracy of Stated-Intention Data. Transportation Research Part A.
- Garling, T. et al. 2003. A Conceptual Analysis of the Impact of Travel Demand Management on Private Car Use. Transport Policy 9 (1): 59-70.
- Garling, T., Fujii, S. and Boe, O. 2001. Empirical tests of a model of determinants of script-based driving choice. Transportation Research F 4: 89-102.
- Garling, T., Garling, A. and Johansson, A. 2000. Household choices of car-use reduction measures. Transportation Research A 34: 309-320.
- Garling, T. and Fujii, S. 1999. Structural Equation Modeling of Determinants of Implementation Intentions. Goteborg Psychological Reports 29 (4).
- Golob, T. F., 2003. Review structural equation modeling for travel behavior research. Transportation Research B 37: 1-25.
- Golob, T. F. 2001. Joint models of attitudes and behavior in evaluation of the San Diego I-15 congestion pricing project. Transportation Research A 35: 495-514.
- Golob, T. F. 2001. Structural Equation Modeling for Travel Behavior Research: Literature Review. Institute of Transportation Studies, University of California, Irvine, USA.
- Golob, T. F. and Hensher, D. A. 1998. Greenhouse gas emissions and Australian commuters' attitudes and behavior concerning abatement policies and personal involvement. Transportation Research D 3 (1): 1-18.

- Gould, J., Golob, T. F., and Barwise, P. 1998. Why Do People Drive To Shop?. Future Travel and Telecommunications Tradeoffs. Institute of Transportation Studies, University of California, Irvine, USA.
- Gwilliam, K.M. 2002. Cities on the move: A World Bank urban transport strategy review. The World Bank, Washington, D.C. USA.
- Guenther, R. P. and Hamet, K. 1982. Distribution of Bus Transit On-Time Performance. Transportation Research Record No. 1202.
- Guenther, R. P. and Sinha, K. C. 1982. Transit Performance Evaluation Model. Transportation Engineering Journal of ASCE 108 (4).
- Hanson, S. 1995. The Geography of Urban Transportation. New York, USA.: The Guilford Press.
- Hara, F., Takano, S., Kagaya, S., and Fujii, S. 2003. Psychological and Behavioral Effects of Travel Feedback Program for Travel Behavioral Modification. TRB 2003 Annual Meeting CD-ROM.
- Harrington, W., Krupnick, A. J. and Alberini, A. 2001. Overcoming public aversion to congestion pricing. Transportation Research A 35: 87-105.
- Ison, S. and Wall, S. 2002. Attitudes to traffic-related issues in urban areas of the UK and the role of workplace parking charges. Journal of Transport Geography 10: 21-28.
- Jakobsson, C., Fujii, S., and Garling, T. 2000. Determinants of private car users' acceptance of road pricing. Transport Policy 7: 153-158.
- Jang, T. Y. 2003. Causal Relationship Among Travel Mode, Activity, and Travel Patterns. Journal of Transportation Engineering, 129 (1): 16-22.

- Johansson, M. R., Heldt, T. and Johansson, P. 2005. Latent Variables in a Travel Mode Choice Model: Attitudinal and Behavioral Indicator Variables. Working paper 2005:5. Department of Economics, Uppsala University, Sweden.
- Jones, P. 2000. Urban road pricing: public acceptability and barriers to implementation. Road Pricing, Traffic Congestion and the Environment: Issues of Efficiency and Social Feasibility. Edward Elgar: 263-284.
- Joreskog, K.G. et al. 2000. LISREL 8: New Statistical Features. Lincolnwood, IL.: Scientific Software International.
- Judycki, D. C. and Berman, W. 1992. Transportation System Management. Transportation Planning Handbook. Institute of Transportation Engineers, Englewood Cliffs, NJ.: Prentice Hall.
- Kaneko, Y., Fukuda, A., Srisurapanon, V., and Oda, T. 2001. Estimation of The Impact of Area License Scheme with Multi-Class User Equilibrium Model. Journal of The Eastern Asia Society for Transportation Studies (Hanoi'01): Transportation Models 4 (2): 277-291.
- Kingham, S., Dickinson, J. and Copsey, S. 2001. Traveling to work: will people move out of their cars. Transport Policy 8: 151-160.
- Kline, R.B., 1998. Principles and Practice of Structural Equation Modeling. New York, USA.: Guilford Press.
- Kraft-Oliver, T., Ernst, J. P. and Egan, K. 1998. Transportation Energy Efficiency Policy Paper, Final Report. National Energy Policy Office, Bangkok, Thailand.
- Lagerberg, B. 1997. Washington State's Commute Trip Reduction Program, Phase 1: Assessment and Implications for Program Design. Transportation Research Record No. 1598. National Research Council, Washington, D. C.

- Leinbach, T. R. and Sien, C. L. 1989. South-East Asian Transport: Issues in Development. Oxford University Press, New York, USA.
- Levin, I. P. and Louviere, J. J. 1981. Psychological Contributions to Travel Demand Modeling, Human Behavior and Environment Volume 5: Transportation Behavior. New York, USA.: Plenum Press.
- Levinson, D. M. 2000. Road pricing in practice. Road Pricing, Traffic Congestion and the Environment: Issues of Efficiency and Social Feasibility. Edward Elgar: 14-38.
- Litman, T. 2000. Shifting Gears. Transportation Demand Management in the Vancouver Region. Victoria Transport Policy Institute, Victoria, Canada.
- Litman, T. 2004. London Congestion Pricing. Implication for Other Cities. Victoria Transport Policy Institute, Victoria, Canada.
- Lopez-Aqueres, W. 1993. Conceptual Framework to Study the Effectiveness of Employer Trip-Reduction Programs. Transportation Research Record No. 1404: 125-137.
- Lu, X. and Pas, E. I. 1999. Socio-demographics, activity participation and travel behavior. Transportation Research A 33: 1-18.
- Marshall, S. and Banister, D. 2000. Travel reduction strategies: intentions and outcomes, Transportation Research A 34: 321-338.
- McBryan, B. et al. 2000. TDM Guide for Planners: Including Transportation Demand Management (TDM) Strategies in the Planning Process. Washington State Department of Transportation, USA.
- Meyer, M. D. 1999. Demand management as an element of transportation policy: using carrots and sticks to influence travel behavior. Transportation Research A 33 (7/8): 575-599.

- Midgley, P. 1994. Urban Transport in Asia: An Operational Agenda for the 1990s. The World Bank, Washington, D.C., USA.
- Nerhagen, L. 2000. Mode Choice Behavior. Travel Mode Choice Models and Value of Time Estimation. T&S, Dalarna University, School of Transportation and Society. Sweden.
- Newman, P. and Kenworthy, J. 1999. Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence. Washington, D.C., USA.: Island Press.
- Oliver, T.V., Ernst, J.P., and Egan, K. 1998. Transportation Energy Efficiency Policy Paper, Final Report. National Energy Policy Office, Bangkok, Thailand.
- Otlet, G. 2001. The barriers to change as they are perceived by car commuter. Traffic Engineering and Control.: 315-319.
- Pagano, A. M. and Verdin, J. 1997. Employee Trip Reduction Without Government Mandates Cost and Effectiveness Estimates from Chicago. Transportation Research Record No. 1598. Washington, D.C., USA.: National Academic Press.
- Parkany, E., Gallagher, R., and Viveiros, P. 2003. Are attitudes important in travel choices? Transportation Research Board Annual Meeting 2005. USA.
- Parkinson, T. 1992. Rail Transit Performance. Transportation Research Record No. 1361. Washington, D.C., USA.: National Academic Press.
- Piriyawat, C., Narupiti, S., and Suthiranart, Y. 2003. Factors Affecting the Achievement of Private Car Usage Reduction Scheme: A Case Study On Travelers' Attitudes and Acceptance Toward Transportation Demand Management Programs in Bangkok. The 9th International Student Seminar On Transport Research (ISSOT) Symposium, Sustainable Transport Development in Asian Cities, Bangkok, Thailand.

- Proussaloglou, K. E. and Koppelman, F. S. 1989. Use of Travelers' Attitudes in Rail Service Design. Transportation Research Record No. 1221. Washington, D. C., USA.: National Research Council.
- Rhodes, R. E. and Courneya, K. S. 2003. Modeling the theory of planned behaviour and past behaviour. Psychological. Health and Medicine 8 (1) : 57-69.
- Rosenbloom, S. and Burns, E. 1993. Gender Differences in Commuter Travel in Tucson: Implications for Travel Demand Management Programs. Transportation Research Record No. 1404. Washington, D.C., USA.: National Academic Press.
- Schade, J. and Schlag, B. 2000. Acceptability of urban transport pricing. Government Institute for Economic Research, Helsinki, Finland.
- Schade, J. and Schlag, B., 2003. Acceptability of Transport Pricing Strategies. The Boulevard, Langford Lane, UK.
- Schade, J. and Schlag, B. 2003. Acceptability of urban transport pricing strategies. Transportation Research F 6: 45-61.
- Silkunus, S. 1993. Customer Satisfaction: The Next Frontier. Transportation Research Record No. 1395. Washington, D.C., USA.: National Academic Press.
- Simma, A. and Axhausen, K. W. 2001. Structures of commitment in mode use: a comparison of Switzerland, Germany and Great Britain. Transport Policy 8 : 279-288.
- Steg. L., Vlek, C., and Slotegraaf, G., 2001. Instrumental-reasoned and symbolic-affective motives for using a motor car. Transportation Research F 4: 151-169.
- Stevens, J. 1996. Applied multivariate statistics for the social sciences. Mahwah, N.J., USA.: Lawrence Erlbaum Associates.

- Stratham, J. G. and Hopper, J. R. 1993. Empirical Analysis of Bus Transit On-Time Performance. Transportation Research A 27.
- Taniguchi, A., Hara, F., Takano, S., Kagaya, S. and Fujii, S. 2003. Psychological and Behavioral Effects of Travel Feedback Program for Travel Behavioral Modification. Transportation Research Board Annual Meeting.
- Taylor, C. J., Nozick, L. K. and Meyburg, A. H. 1997. Selection and Evaluation of Travel Demand Management Measures. Transportation Research Record No. 1598. Washington, D.C., USA.: National Academic Press.
- Terabe, S. and Yai, T. 1999. Attitudes on public involvement in transportation planning process: Comparison between citizens of the United States and Japan. Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies (EASTS) 3 (4): 1-6.
- Tertoolen, G., Kreveld, D. V. and Verstraten, B. 1998. Psychological resistance against attempts to reduce private car use. Transportation Research A 32 (3): 171-181.
- Thailand Development Research Institute (TDRI) Foundation. 1997. Transportation Master Plan 1997-2006: Executive Summary and Full Report. Bangkok, Thailand.
- Thogersen, J. 2001. Structural and Psychological Determinants of The Use of Public Transport. The TRIP Colloquium. Sophienberg Slot, Horsholm.
- Thorpe, N., Hills, P. and Jaensirisak, S. 2000. Public attitudes to TDM measures: a comparative study. Transport Policy 7: 243-257.
- Vasconcellos, E. A. 1997. The demand for cars in developing countries, Transportation Research A 31 (3): 245-258.

- Viegas, J. M. 2001. Making urban road pricing acceptable and effective: searching for quality and equity in urban mobility. Transport Policy 8: 289-294.
- Wagner, J. A. and Hollenbeck, J. R. 1998. Satisfaction and Stress. Organizational Behavior, Securing Competitive Advantage. Upper Saddle River, N.J. : Prentice-Hall International.
- Wallace, B., Barnes, J., and Rutherford, G. S. 2000. Evaluating the Effects of Traveler and Trip Characteristics on Trip Chaining with Implications for Transportation Demand Management Strategies. Transportation Research Record No. 1718: 97-106.
- Washington, S.P., Karlaftis, M.G., and Mannering, F.L. 2003. Latent Variable Models. Statistical and Econometric Methods for Transportation Data Analysis. USA.: A CRC Press Company.
- Wu, G., Yamamoto, T., and Kitamura, R. 1999. A development of disaggregate models of household vehicle ownership for earlier stages of motorization. Shanghai International Symposium on Urban Transportation (SISUT).

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

ตัวอย่างแบบสอบถามที่ใช้ในงานวิจัย



สำหรับเจ้าหน้าที่:

วันที่/...../2547 สถานที่ ผู้รับผิดชอบ..... ชุดที่

222

สาขาวิชาวิศวกรรมขนส่ง ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
อาคารปฏิบัติการเจริญวิศวกรรม ถนนพญาไท เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทรศัพท์: 0-2218-6565, 0-2218-6473

โครงการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็นของผู้เดินทางต่อการใช้มาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดในเขตบางรัก

เนื่องด้วยสาขาวิชาวิศวกรรมขนส่ง ภาควิชาวิศวกรรมโยธา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กำลังทำการวิจัยในเรื่องเกี่ยวกับ "ทัศนคติและความคิดเห็นของผู้เดินทางต่อการใช้มาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดในเขตบางรัก" จึงใคร่ขอความกรุณาท่านในการให้ข้อมูลซึ่งจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่องานวิจัย ผลการวิจัยนี้มีความสำคัญมากต่อการวางแผนแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด ซึ่งเป็นปัญหาที่กำลังเข้าขั้นวิกฤติในปัจจุบัน ณ โอกาสนี้ผู้วิจัยขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงที่ท่านได้ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม หากท่านมีปัญหาประการใดสามารถติดต่อได้โดยตรงที่ นายสุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์ และ นายธัชชัย พุทธิพงษ์ นิสิตระดับบัณฑิตศึกษา โทร. 0-9053-8168, 0-9238-9225 หรือ รองศาสตราจารย์ ดร.สรวิต นฤปิติ ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โทร. 0-2218-6473

ส่วนที่ 1 ทัศนคติและความคิดเห็นทั่วไปเกี่ยวกับการเดินทางและขนส่งในเขตบางรัก

คำถาม: กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ณ ตัวเลือกที่เป็นความคิดเห็นของท่านหรือตอบคำถามในช่องว่างที่กำหนดให้

1. ท่านมีความรู้สึกอย่างไรเกี่ยวกับ "ปัญหาการเดินทางและขนส่ง" ที่เป็นอยู่ในปัจจุบันของเขตบางรัก และปัญหาดังกล่าวส่งผลกระทบต่อตัวท่านโดยตรงหรือไม่ (กรุณาตอบทั้งส่วน I และ II)

(I) ปัญหา	ไม่เป็นปัญหา	เป็นปัญหาเล็กน้อย	เป็นปัญหาพอควร	เป็นปัญหามาก	(II) ตัวท่านได้รับผลกระทบโดยตรงหรือไม่	
					ได้รับผลกระทบโดยตรง	ไม่ได้รับผลกระทบโดยตรง
1. ปัญหาการจราจรติดขัด						
2. ที่จอดรถไม่เพียงพอ / หาที่จอดรถยาก						
3. บริการขนส่งสาธารณะ (รถเมล์ รถไฟฟ้า รถแท็กซี่ ฯลฯ) ไม่เพียงพอ						
4. มลพิษทางอากาศจากรถยนต์						
5. มลพิษทางเสียงจากการจราจร						
6. สภาพถนนไม่ปลอดภัย						

2. ท่านคาดว่าในอีก 5 ปีข้างหน้าปัญหาดังกล่าวมีแนวโน้มที่จะ แย่ลง เหมือนเดิม หรือดีขึ้น

ปัญหา	ในอีก 5 ปีข้างหน้าปัญหาดังกล่าวมีแนวโน้มที่จะ		
	แย่ลง	เหมือนเดิม	ดีขึ้น
1. ปัญหาการจราจรติดขัด			
2. ที่จอดรถไม่เพียงพอ / หาที่จอดรถยาก			
3. บริการขนส่งสาธารณะ (รถเมล์ รถไฟฟ้า รถแท็กซี่ ฯลฯ) ไม่เพียงพอ			
4. มลพิษทางอากาศจากรถยนต์			
5. มลพิษทางเสียงจากการจราจร			
6. สภาพถนนไม่ปลอดภัย			

3. โดยรวมแล้ว ท่านคิดว่าสภาพการจราจรในเขตบางรักก่อให้เกิดปัญหาในการเดินทางต่อตัวท่านมากน้อยเพียงใด

ไม่เป็นปัญหา	เป็นปัญหาเล็กน้อย	เป็นปัญหาพอควร	เป็นปัญหามาก

4. โดยส่วนตัว ท่านคิดว่าควรจะมีการจำกัดปริมาณรถยนต์* ที่วิ่งเข้ามาในพื้นที่เขตบางรักหรือไม่

ไม่ควรอย่างยิ่ง	ไม่ควร	เฉย ๆ	ควร	ควรอย่างยิ่ง

* รถยนต์ หมายถึง รถยนต์สี่ล้อขึ้นไปและรถจักรยานยนต์ (ใช้ในความหมายนี้ทั้งแบบسوبดาม)

5. ปัญหาการเดินทางและขนส่งที่เกิดขึ้นในเขตบางรัก ท่านคิดว่าบุคคลหรือหน่วยงานต่อไปนี้จะควรมีส่วนรับผิดชอบในการแก้ไขปัญหาเล็กน้อยเพียงใด

ผู้รับผิดชอบ	ไม่ควรมีส่วนรับผิดชอบ	ควรมีส่วนรับผิดชอบบ้าง	ควรมีส่วนรับผิดชอบพอควร	ควรมีส่วนรับผิดชอบมาก
1. ผู้ใช้รถยนต์				
2. เขตบางรัก				
3. กรุงเทพมหานคร				
4. รัฐบาล				
5. นักวิทยาศาสตร์ / วิศวกร				
6. ตัวท่านเอง				
7. กลุ่มธุรกิจการค้าและบริการ (บริษัท ห้างร้านต่าง ๆ)				
8. กลุ่มธุรกิจขนยนต์ (ผู้ผลิต ผู้ขายรถยนต์ และชิ้นส่วนรถยนต์)				
9. ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ (รถเมล์ รถตุ้ รถแท็กซี่ รถไฟฟ้า ฯลฯ)				
10. หรือกลุ่มบุคคลอื่น ๆ ที่ท่านอาจมีความคิดเห็นเพิ่มเติม :				

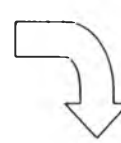
6. ท่านให้ความสำคัญกับเรื่องต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางและขนส่งในพื้นที่เขตบางรักตามหัวข้อเหล่านี้มากน้อยเพียงใด

เรื่อง	ไม่สำคัญ	สำคัญน้อย	สำคัญพอควร	สำคัญมาก
1. การมีอิสระที่จะใช้รถยนต์ของท่านทุกเมื่อที่ต้องการ				
2. การมีสภาพอากาศที่ดีและบริสุทธิ์ในเขตบางรัก				
3. การมีอิสระที่จะใช้รถยนต์ของท่านไปยังทุกที่ที่ต้องการ				
4. การเดินทางควรที่จะมีค่าใช้จ่ายไม่สูงมาก				
5. การมีความเสมอภาคกันในการเดินทางของคนในสังคม				
6. การมีอิสระในการขับรถยนต์ของท่านเพียงคนเดียว				
7. การที่เขตบางรักควรมีพื้นที่สำหรับคนเดินเท้าให้มาก และกว้างขวางสะดวกสบาย				
8. การที่เขตบางรักควรมีเส้นทางสำหรับจักรยานโดยเฉพาะ				
9. การที่จะมีการปรับปรุงในเรื่องความปลอดภัยของการสัญจรในเขตบางรัก				
10. การมีอิสระที่จะไปทุกที่ที่ท่านอยากไปไม่ว่าจะเดินทางด้วยวิธีใด (รถจักรยาน รถเมล์ รถไฟฟ้า ฯลฯ)				

ส่วนที่ 2 ปัญหาที่เกิดขึ้นและการแนะนำมาตรการ

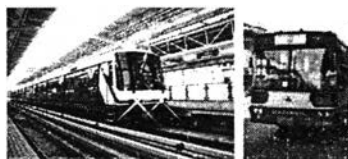
กรุณาอ่านรายละเอียดของข้อมูลต่อไปนี้ เพื่อที่จะใช้ตอบคำถามในส่วนถัดไป

1 บางรัก...วิกฤติปัญหาการจราจรติดขัด
เกิดจากการใช้รถยนต์ส่วนตัวเพิ่มมากขึ้นโดยไม่ควบคุม



5 เงินที่ได้...นำกลับคืนสู่ชุมชน

เพิ่มปริมาณ ปรับปรุงคุณภาพ และลดราคากระบบขนส่งสาธารณะ
ปรับปรุงถนน ทางแยก สัญญาณไฟจราจรในเขตบางรัก



ปลูกต้นไม้ สร้างทางเดินเท้า
และทางจักรยานในเขตบางรัก

ลดหย่อนภาษีเงินได้ ภาษีและ
ค่าธรรมเนียมรถยนต์รายปีแก่ผู้ที่
อยู่อาศัยและทำงานในพื้นที่เขตบางรัก



2 การแก้ไขปัญหา เพิ่มทางเลือกแก่ประชาชน

ขยายระบบรถไฟฟ้า



จัดที่จอดรถที่สถานี
รถไฟฟ้าในเมือง



ปรับปรุงบริการรถเมล์ เรือโดยสาร

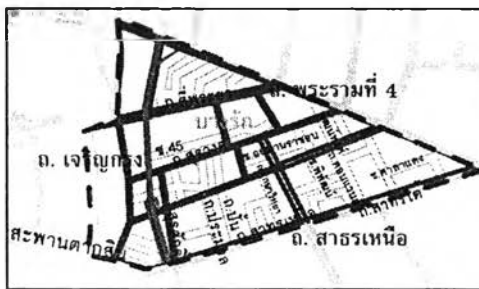


****จากการวิจัยที่ผ่านมา ราคาที่กำหนดจะสามารถ
ลดปริมาณการจราจรติดขัดลงได้ 30% ****



4 เก็บอย่างไร ???

รถยนต์ส่วนตัวที่ต้องการเข้าพื้นที่เขตบางรักจะต้องซื้อสติ๊กเกอร์ติดกระจกด้านหน้า
พื้นที่ควบคุมเป็นถนนภายในเขต เว้นถนนรอบนอก (พระราม 4 และสาทรเหนือ)
ใช้เป็นทางเลือกไม่ต้องมีสติ๊กเกอร์



มีตำรวจและกล้องวงจรปิดบันทึกป้ายทะเบียนตรวจตราเฉพาะจุดเข้าพื้นที่ ภายในรถวิ่งได้อิสระ
สติ๊กเกอร์มีทั้งแบบรายวัน สัปดาห์ เดือน ปี ซื้อมัดที่ปั้มน้ำมัน ธนาคาร ไปรษณีย์ ร้านค้า
และจุดขายริมถนน

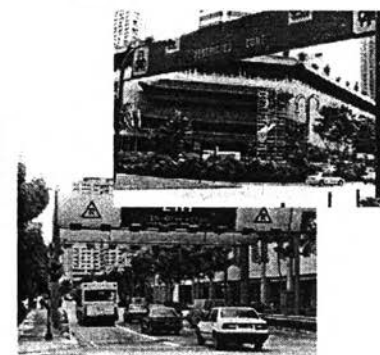
วันและเวลาควบคุม เฉพาะวันจันทร์-วันศุกร์	ราคาสติ๊กเกอร์สำหรับรถยนต์ ส่วนตัวสีล้อหรือมากกว่า
<ul style="list-style-type: none"> • เร่งด่วนเช้า (6:00-9:00 น.) และเร่งด่วนเย็น (16:00-20:00 น.) • นอกช่วงเร่งด่วน (9:00-16:00 น.) 	40 บาท/วัน (ได้ทั้งวัน) 25 บาท/วัน (ได้เฉพาะช่วง)



- รถจักรยานยนต์ใบอนุญาตราคา 30% ของราคาที่ตั้ง
- ผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่สามารถติดต่อขอรับสติ๊กเกอร์เพื่อยกเว้นค่าธรรมเนียมเป็นกรณีพิเศษ
- ยกเว้นค่าธรรมเนียมแก่รถยนต์ส่วนตัวที่มีผู้โดยสารตั้งแต่ 4 คนขึ้นไป รถสามล้อ/แท็กซี่ที่มีผู้โดยสาร รถโดยสารประจำทาง รถตุ้มวลชน รถโรงเรียน รถตำรวจและรถฉุกเฉินบรรเทาสาธารณภัยต่างๆ

3 เพื่อจัดปัญหาไม่ให้เกิดซ้ำ

เมื่อประชาชนมีทางเลือกเดินทางที่ดีพอ
จะเริ่มเก็บค่าเข้าพื้นที่เขตบางรัก
เป็นเขตนำร่อง เพื่อลดจำนวน
รถยนต์ส่วนตัว



คำถาม: กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ณ ตัวเลือกที่เป็นความคิดเห็นของท่านหรือตอบคำถามในช่องว่างที่กำหนดไว้ในเรื่องเกี่ยวกับ “มาตรการเก็บค่าเช่าพื้นที่เขตบางรัก (Bang-rak Area Licensing Scheme)”

7. ท่านเคยรู้จัก “มาตรการเก็บค่าเช่าพื้นที่ (Area Licensing Scheme)” มาก่อนหรือไม่

ไม่เคยรู้จักเลย	รู้จักบ้างเล็กน้อย	รู้จักพอสมควร	รู้จักเป็นอย่างดี

8. ท่านคิดว่า “มาตรการเก็บค่าเช่าพื้นที่” จะมีประสิทธิผลมากน้อยเพียงใดในการนำมาใช้แก้ไขปัญหาจราจรในเขตบางรัก

ไม่มีประสิทธิผลเลย	มีประสิทธิผลน้อย	มีประสิทธิผลพอสมควร	มีประสิทธิผลมาก

9. ท่านมีความคิดเห็นต่อการนำ “มาตรการเก็บค่าเช่าพื้นที่” มาใช้กับเขตบางรักในประเด็นต่อไปนี้มากน้อยเพียงใด

เรื่อง	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วย	เฉย ๆ	เห็นด้วย	เห็นด้วย อย่างยิ่ง
1. การเก็บค่าเช่าพื้นที่จะส่งผลให้เขตบางรักมีการจราจรที่คล่องตัวขึ้น มีมลภาวะทางอากาศและเสียงน้อยกว่าเดิม					
2. เงินจากการเก็บค่าเช่าพื้นที่จะช่วยพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ถนนหนทาง และสภาพแวดล้อมในเขตบางรักให้ดีขึ้นได้					
3. การซื้อสต็อกเกอร์เพื่อผ่านเข้าพื้นที่ ณ ปิรมันัน ห้างร้าน ธนาคาร ที่ทำการไปรษณีย์ หรือริมถนน เข้ากันได้กับชีวิตประจำวันของท่าน					
4. การควบคุมบังคับด้วยกำลังตำรวจและกล้องวงจรปิดจะไม่ทำให้ผู้ ใช้รถฝ่าฝืน					
5. ชนิดยานพาหนะและวัน-เวลาที่ควบคุมสามารถเข้าใจได้ง่ายและไม่ ยุ่งยากซับซ้อน					
6. การนำร่องในเขตบางรักที่มีปัญหาการจราจรติดขัดเป็นอันดับต้น ๆ ก่อนนั้นติดต่อการทดลองใช้มาตรการก่อนขยายไปยังพื้นที่อื่น ๆ ใน อนาคต					
7. น่าจะสามารถสังเกตผลของราคาใบอนุญาตซึ่งทำให้ลดปริมาณการ จราจรติดขัดลง 30% ได้ทันทีที่ใช้มาตรการ					

10. ท่านคิดว่า “มาตรการเก็บค่าเช่าพื้นที่” จะส่งผลต่อตัวท่านในลักษณะใดเมื่อเทียบกับที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

เกิดผลเสียต่อตัวท่านมากขึ้น	ไม่ส่งผลต่อตัวท่านแต่อย่างใด	เกิดผลดีต่อตัวท่านมากขึ้น

11. ท่านคิดว่า “ครอบครัว เพื่อนสนิท หรือคนที่ใกล้ชิดท่าน” จะเห็นด้วยกับท่านหรือไม่ในการที่ท่านยอมรับ “มาตรการเก็บค่าเช่าพื้นที่”

ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วย	เฉย ๆ	เห็นด้วย	เห็นด้วยอย่างยิ่ง

(ข้อ 12 สำหรับผู้ที่ขับขี่หรือโดยสารรถยนต์ส่วนตัวเท่านั้น ท่านอื่นกรุณาข้ามไปทำข้อที่ 13)

12. หาก 'มาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่' ถูกนำมาประยุกต์ใช้กับเขตบางรักจริง ท่านคิดว่าจะมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางของตัวท่านเองอย่างไร

ท่านคิดว่า... ..	ไม่ทำแน่นอน	ไม่น่าจะทำ	ไม่แน่ใจ	น่าจะทำ	ทำแน่นอน
1. ใช้รถยนต์ส่วนตัวน้อยลง					
2. ใช้บริการขนส่งสาธารณะ (รถเมล์ รถไฟฟ้า รถแท็กซี่ ฯลฯ) บ่อยครั้งขึ้น					
3. เดินหรือใช้รถจักรยานมากขึ้น					
4. จ่ายเงินค่าสตีกเกอร์สำหรับเข้าพื้นที่และใช้รถเหมือนเดิม					
5. หลีกเลี่ยงโดยไม่นำรถผ่านพื้นที่ที่มีการเก็บเงินค่าเข้าพื้นที่					
6. ใช้รถยนต์ร่วมกับผู้อื่น (ทางเดียวกันไปด้วยกัน)					
7. ไม่นำรถผ่านในช่วงเวลาที่มีการเก็บเงินค่าเข้าพื้นที่					
8. สนับสนุนให้มีการยกเลิกมาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่นี้					
9. ใช้การจอดแล้วจร (park & ride)* บ่อยครั้งขึ้น					
10. หรือพฤติกรรมอื่น ๆ ที่ท่านอาจมีความคิดเห็นเพิ่มเติม :					

* การจอดแล้วจร (park & ride) คือ การนำรถไปจอดแล้วเดินทางต่อด้วยระบบขนส่งสาธารณะ เช่น รถเมล์ รถไฟฟ้า ฯลฯ

13. เงินรายรับจาก 'มาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่' จะถูกนำไปใช้ลงทุนเพื่อเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่จ่ายค่าผ่านทางและบุคคลอื่น ๆ ในสังคม เพื่อความเท่าเทียมกันและลดการต่อต้านจากผู้ที่เกี่ยวข้องหรือไม่ ท่านคิดว่ารัฐบาลควรจะนำเงินรายรับไปใช้ทำอะไรและรัฐบาลจะนำงบประมาณไปใช้กับเรื่องดังกล่าวจริงหรือไม่ (กรุณาตอบทั้งส่วน I และ II)

(I) งบประมาณควรจะนำไปใช้...	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วย	เฉย ๆ	เห็นด้วย	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	(II) ท่านคิดว่างบประมาณจะถูกนำไปใช้จริงหรือไม่	
						จริง	ไม่จริง
1. เป็นงบประมาณส่วนกลางของรัฐหรือท้องถิ่นเพื่อการลงทุนพัฒนาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการในพื้นที่							
2. เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพในการสัญจรบนท้องถนนในพื้นที่ เช่น สร้างถนนใหม่ ปรับปรุงสัญญาณไฟ ฯลฯ							
3. เพื่อปรับปรุงคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (รถเมล์ รถไฟฟ้า รถแท็กซี่ ฯลฯ)							
4. เพื่อให้สิทธิประโยชน์แก่คนในพื้นที่* ด้วยการลดอัตราค่าโดยสารของบริการขนส่งสาธารณะ (รถเมล์ รถไฟฟ้า รถแท็กซี่ ฯลฯ)							
5. เพื่อให้สิทธิประโยชน์แก่คนในพื้นที่ด้วยการลดภาษีเงินได้ส่วนบุคคล							
6. เพื่อให้สิทธิประโยชน์แก่คนในพื้นที่ด้วยการลดภาษีและค่าธรรมเนียมรถยนต์รายปี							
7. เพื่อปรับปรุงสภาพแวดล้อมในพื้นที่ให้ดีขึ้นด้วยการปลูกต้นไม้ จัดสร้างทางเดินเท้าและทางจักรยานเพื่อสนับสนุนการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์							
8. หรือวิธีการอื่นที่ท่านต้องการแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม :							

* คนในพื้นที่ หมายถึง คนที่อยู่อาศัยหรือคนที่ทำงานในเขตบางรัก

14. ถ้า ‘มาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่’ ถูกนำมาใช้จริงในเขตบางรัก โดยรัฐบาลได้ดำเนินการจัดสรรเงินรายรับไปทำประโยชน์ตามที่ได้ตกลงไว้จริง การยอมรับของท่านต่อมาตรการดังกล่าวน่าจะอยู่ที่ระดับใด

ไม่ยอมรับอย่างแน่นอน	ยอมรับ แต่ไม่ค่อยจะเห็นด้วยเท่าไร	ยังก็ได้	ยอมรับ และเห็นด้วย	ยอมรับอย่างไม่มีเงื่อนไข

15. ถ้า ‘มาตรการเก็บค่าเช่าพื้นที่’ ถูกนำมาใช้จริงในเขตบางรัก โดยรัฐบาลได้ดำเนินการจัดสรรเงินรายรับไปทำประโยชน์ตามที่ได้ตกลงไว้จริง ความพึงพอใจที่ท่านมีต่อมาตรการดังกล่าวน่าจะอยู่ที่ระดับใด

ไม่พึงพอใจอย่างรุนแรง	ไม่ค่อยพึงพอใจ	ยังก็ได้	พึงพอใจพอสมควร	พึงพอใจเป็นอย่างมาก

16. ถ้า ‘มาตรการเก็บค่าเช่าพื้นที่’ ถูกนำมาใช้จริงในเขตบางรัก โดยรัฐบาลได้ดำเนินการจัดสรรเงินรายรับไปทำประโยชน์ตามที่ได้ตกลงไว้จริง สภาพการดังกล่าวจะเป็นประโยชน์ต่อท่านหรือไม่เมื่อเทียบกับปัจจุบัน

ทำให้ท่านเสียผลประโยชน์เป็นอย่างมาก	ทำให้ท่านเสียผลประโยชน์พอสมควร	ยังก็ได้	ไม่ทำให้ท่านเสียผลประโยชน์	ทำให้ท่านได้รับประโยชน์เป็นอย่างมาก

17. ถ้า ‘มาตรการเก็บค่าเช่าพื้นที่’ ถูกนำมาใช้จริงในเขตบางรัก โดยรัฐบาลได้ดำเนินการจัดสรรเงินรายรับไปทำประโยชน์ตามที่ได้ตกลงไว้จริง ท่านมีความตั้งใจที่จะสนับสนุนหรือเข้าร่วมปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวหรือไม่

ไม่สนับสนุน	ยังก็ได้	สนับสนุน

18. โดยส่วนตัวแล้วท่านคิดว่า ‘มาตรการเก็บค่าเช่าพื้นที่’ มีความเหมาะสมสำหรับการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตบางรักหรือไม่

ไม่เหมาะสมเลย	เหมาะสมเล็กน้อย	เหมาะสมพอสมควร	เหมาะสมเป็นอย่างมาก

19. หากในอนาคตจำเป็นต้องมีการจ่ายเงินสำหรับการใช้รถยนต์ส่วนตัวเพิ่มขึ้นเนื่องด้วยมาตรการข้างต้น ท่านคาดหวังว่าจะมีอะไรเปลี่ยนแปลงไปจากทุกวันนี้บ้าง

ท่านคาดหวังว่า...	เป็นไปได้แน่นอน	ไม่น่าจะเป็นไปได้	ไม่แน่ใจ	น่าจะเป็นไปได้	เป็นไปได้อย่างแน่นอน
1. การเดินทางในใจกลางเมือง (เขตบางรัก) ของท่าน จะใช้เวลาสั้นลง					
2. การเดินทางของท่านจะมีค่าใช้จ่ายที่เพิ่มมากขึ้น					
3. มลพิษต่อสิ่งแวดล้อม (ทางอากาศ ทางเสียง ฯลฯ) จะลดน้อยลง					
4. โอกาสในการเดินทางของท่านจะถูกจำกัดอย่างไม่ยุติธรรม					
5. การเดินทางของท่านจะง่ายต่อการวางแผนมากขึ้น					
6. เมือง (เขตบางรัก) จะมีความน่าอยู่อาศัยมากขึ้น					
7. ท่านจะได้รับผลกระทบมากกว่าคนอื่น ๆ ในเรื่องของการใช้จ่ายในการเดินทางที่เพิ่มขึ้น					

(ข้อ 20-23 สำหรับผู้ที่ขับขี่หรือโดยสารรถยนต์ส่วนตัวเท่านั้น ท่านอื่นกรุณาข้ามไปทำส่วนที่ 3)

20. ท่านรู้สึกว่าการที่ตัดสินใจลดการใช้รถยนต์ของท่านนั้นเป็นการยากหรือไม่

ยากมาก	ยาก	เฉยๆ	ง่าย	ง่ายมาก

21. ท่านคิดว่าในอนาคตค่าใช้จ่ายในการใช้รถยนต์ของท่านจะมากขึ้นหรือไม่

ไม่มากขึ้นอย่างแน่นอน	ไม่น่าจะมากขึ้น	ไม่แน่ใจ	น่าจะมากขึ้น	มากขึ้นอย่างแน่นอน

22. หากในอนาคตค่าใช้จ่ายในการใช้รถยนต์ของท่านมากขึ้น ท่านคิดว่าการใช้รถยนต์เพื่อเดินทางไปทำกิจกรรมต่างๆจะได้รับผลกระทบเพียงใด

กิจกรรม	ไม่ได้รับผลกระทบเลย (ยังใช้รถเหมือนเดิม)	ได้รับผลกระทบบ้าง เล็กน้อย	ได้รับผลกระทบพอ ควร	ได้รับผลกระทบมาก (ลดการใช้รถทันที)
1. การเดินทางเพื่อไปทำงานหรือไปเรียน				
2. การเดินทางเพื่อไปซื้อของ				
3. การเดินทางเพื่อไปเที่ยวพักผ่อนหย่อนใจ				

23. โดยส่วนตัวแล้วท่านคิดว่ารถยนต์ส่วนตัวนั้นเป็นรูปแบบการเดินทางที่น่าใช้เพราะ...

รถยนต์ส่วนตัวน่าใช้เพราะ...	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วย	เฉยๆ	เห็นด้วย	เห็นด้วย อย่างยิ่ง
สามารถนำท่านไปทุกหนทุกแห่งตามที่ท่านต้องการ					
สามารถใช้งานได้เสมอตามที่ท่านต้องการ					
มีความสามารถในการบรรทุกสัมภาระได้เป็นอย่างดี					
สามารถใช้ได้ในวันหยุดและเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ					
ได้รับความสะดวกสบายแม้สภาพอากาศจะเลวร้าย					
สามารถใช้รับส่งและบริการผู้อื่นได้					
ไม่ต้องพึ่งพาผู้อื่น					
สามารถทำให้ท่านไปเยี่ยมญาติและเพื่อนได้สะดวกขึ้น					
ลดเวลาในการเดินทางให้ท่านเป็นอย่างมาก					
ช่วยให้ท่านสามารถเลือกเส้นทางในการเดินทางได้อย่างอิสระ					
ท่านรู้สึกสบายในการใช้รถ					
ท่านสามารถหยุดหรือจอดรถระหว่างทางที่ใดก็ได้ตามที่ท่านต้องการ					
ให้ความรู้สึกเป็นอิสระในการใช้ชีวิต					
ช่วยให้การใช้ชีวิตสะดวกและง่ายขึ้น					
ช่วยให้ท่านสามารถไปเที่ยวหรือไปทำกิจกรรมต่างๆนอกบ้านได้					
การใช้รถเป็นสิ่งที่สนุกและเพลิดเพลิน					
รถยนต์ที่ท่านใช้ยึดเกาะถนนได้ดี					
ช่วยให้ท่านรู้สึกผ่อนคลายลงได้ชั่วขณะ					
คนอื่น ๆ ไม่สามารถรบกวนท่านได้					
รู้สึกปลอดภัย					
รู้สึกสนุกที่ได้ใช้รถที่ดูดี					
เป็นงานอดิเรกในยามว่างของท่าน					
ท่านรู้สึกรักรถของท่านก็เลยอยากจะใช้มัน					
มันเหมาะกับตัวท่านมาก					
การขับรถเป็นสิ่งที่ท้าทายและเร้าใจ					
ท่านรู้สึกยิ่งใหญ่เมื่อได้ใช้รถของท่าน					
ท่านชอบขับรถเร็ว					
การใช้รถยนต์ทำให้ท่านรู้สึกมีอำนาจบารมี					
ช่วยให้ท่านรู้สึกแตกต่างจากคนอื่น ๆ					
รถยนต์เป็นสิ่งที่ช่วยบ่งบอกความเป็นตัวตนของท่าน					
สมรรถนะเครื่องยนต์ของท่านดีเยี่ยม					
รถยนต์ช่วยเพิ่มสมรรถภาพการเดินทางของท่าน					

ส่วนที่ 3 ข้อมูลส่วนบุคคล

คำถาม: กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ณ ตัวเลือกที่กำหนดหรือตอบคำถามลงในช่องว่าง

24. เพศ ชาย หญิง
25. อายุปี
26. อาชีพ รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ นิสิต/นักศึกษา
 พนักงานบริษัท ประกอบธุรกิจ/ค้าขาย ประเภท.....
 รับจ้าง ไม่ได้ประกอบอาชีพ
 นักเรียน อื่นๆ (ระบุ.....)
27. รายได้เฉลี่ย ของตัวท่านบาทต่อเดือน
 ของครัวเรือนบาทต่อเดือน
28. ระดับการศึกษาสูงสุดของท่าน ต่ำกว่ามัธยมต้น ปวส.
 มัธยมต้น ปริญญาตรี
 มัธยมปลาย ปริญญาโท
 ปวช. ปริญญาเอก
29. ท่านอยู่อาศัยใน เขตบางรัก เขตอื่นๆ (ระบุเขตหรือสถานที่.....)
30. ท่านเดินทางไปทำงานหรือไปเรียนใน เขตบางรัก เขตอื่นๆ (ระบุเขตหรือสถานที่.....)
31. โปรดที่ท่านเดินทางไปทำงานหรือไปเรียนด้วย (กรุณาเลือกรูปแบบการเดินทางหลัก)
 รถยนต์ส่วนตัว
 รถจักรยานยนต์ส่วนตัว
 ระบบขนส่งสาธารณะ (รถโดยสารประจำทาง รถตู้ รถไฟฟ้า แท็กซี่ เรือโดยสาร ฯลฯ)
 รถจักรยาน
 เดิน
 ไม่ได้เดินทาง
32. ครัวเรือนของท่านมีผู้อาศัยอยู่ (รวมตัวท่านเองด้วย) จำนวนคน
33. มีสมาชิกที่ประกอบอาชีพ จำนวนคน (รวมตัวท่านเองด้วย)
 มีสมาชิกที่อายุต่ำกว่า 6 ปี จำนวนคน
 มีสมาชิกที่มีอายุตั้งแต่ 6-17 ปี จำนวนคน
 มีสมาชิกที่มีอายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไป จำนวนคน (รวมตัวท่านเองด้วย)
34. จำนวนรถยนต์ในครัวเรือนคัน จักรยานยนต์.....คัน
35. ท่านขับซักรถยนต์ได้หรือไม่ ไม่ได้
 มีใบขับขี่หรือไม่ มี ไม่มี
36. หากท่านขับซักรถยนต์ได้ ใน 1 ปีที่ผ่านมาท่านขับซักรถยนต์เป็นระยะทางรวมประมาณกิโลเมตร
 (หรือเดือนละประมาณกิโลเมตร)

ส่วนที่ 4 ข้อมูลการเดินทาง

คำถาม: กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ณ ตัวเลือกที่กำหนดหรือตอบคำถามลงในช่องว่าง

37. วัตถุประสงค์หลักที่ทำให้ท่านต้องเดินทางในเขตบางรัก

- ทำงาน
- เรียนหนังสือ
- ประกอบธุรกิจ
- ทำธุระ เช่น รับส่งลูก พบแพทย์ ติดต่อราชการ เป็นต้น
- เล่นกีฬา ช้อปปิ้งทานอาหาร หรือพักผ่อนหย่อนใจ

38. ท่านมักจะใช้ยานพาหนะใดเป็นหลักในการเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าว

- | | |
|--|---|
| <input type="radio"/> รถยนต์ส่วนตัว | <input type="radio"/> เรือ |
| <input type="radio"/> รถจักรยานยนต์ส่วนตัว | <input type="radio"/> แท็กซี่ ตุ๊ก ๆ จักรยานยนต์รับจ้าง |
| <input type="radio"/> รถโดยสารประจำทาง | <input type="radio"/> ชี้อจักรยาน |
| <input type="radio"/> รถตุ้ | <input type="radio"/> เดิน |
| <input type="radio"/> รถไฟฟ้า | |

39. จากข้อ 37 ท่านเดินทางถึงสถานที่ปลายทางเพื่อทำกิจกรรมดังกล่าวเวลาประมาณ

ใช้เวลาเดินทางรวมประมาณนาที

ทำกิจกรรมดังกล่าวเป็นเวลาประมาณนาที/ชั่วโมง

ค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการเดินทางรวมประมาณบาท/เที่ยว

(ข้อ 40-42 สำหรับผู้ที่ขับชีหรือโดยสารรถยนต์ส่วนตัวเท่านั้น ท่านอื่นกรุณาข้ามไปทำข้อ 43)

40. จากข้อ 37 ความถี่ในการใช้รถยนต์เพื่อทำกิจกรรมดังกล่าวครั้งต่อสัปดาห์

41. จากข้อ 37 มีความเป็นไปได้มากน้อยเพียงใดที่ท่านจะลดการใช้รถยนต์ของท่านเพื่อวัตถุประสงค์การเดินทางดังกล่าว

- ยากมาก
- ยาก
- เฉย ๆ
- ง่าย
- ง่ายมาก

42. ท่านจำเป็นต้องขับรถเพื่อรับ/ส่งลูกของท่านในเขตบางรักหรือไม่

- จำเป็น
- ไม่จำเป็น

ท่านเป็นเจ้าของกิจการหรือประกอบธุรกิจในเขตบางรักหรือไม่

- มี
- ไม่มี

ถ้า มี กรุณาตอบคำถามข้อ 43-49 ถ้า ไม่มี ให้ท่านยุติการตอบคำถามที่ข้อ 42

(ข้อ 43-49 สำหรับผู้ที่อยู่อาศัยและเป็นเจ้าของกิจการ/ธุรกิจในเขตบางรักเท่านั้น)

43. ธุรกิจ/การค้าที่ท่านดำเนินการอยู่ส่งผลให้ท่านต้องเดินทางในเขตบางรักหรือไม่

- ส่งผล
- ไม่ส่งผล

44. จากข้อ 43 ถ้าส่งผล ท่านมักใช้ยานพาหนะประเภทใดเป็นหลักในการเดินทาง

- | | |
|--|---|
| <input type="radio"/> รถยนต์ส่วนตัว | <input type="radio"/> เรือ |
| <input type="radio"/> รถจักรยานยนต์ส่วนตัว | <input type="radio"/> แท็กซี่ ตุ๊ก ๆ จักรยานยนต์รับจ้าง |
| <input type="radio"/> รถโดยสารประจำทาง | <input type="radio"/> ขี่จักรยาน |
| <input type="radio"/> รถตุ้ | <input type="radio"/> เดิน |
| <input type="radio"/> รถไฟฟ้า | |

45. จากข้อ 43 ถ้าส่งผล จะมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางประมาณบาท/เที่ยว

46. ธุรกิจ/การค้าของท่านจำเป็นต้องอาศัยการขนส่งสินค้าหรือวัสดุอุปกรณ์ จากภายนอกเขตบางรักมายังห้างร้านของท่านหรือไม่

- จำเป็น ไม่จำเป็น

47. จากข้อ 46 ถ้าจำเป็น จะมีความถี่ในการเดินทางครั้งต่อสัปดาห์

48. จากข้อ 46 ถ้าจำเป็น ผู้ขนส่งมักใช้ยานพาหนะประเภทใดเป็นหลัก

- | | |
|--|---|
| <input type="radio"/> รถยนต์ส่วนตัว | <input type="radio"/> เรือ |
| <input type="radio"/> รถจักรยานยนต์ส่วนตัว | <input type="radio"/> แท็กซี่ ตุ๊ก ๆ จักรยานยนต์รับจ้าง |
| <input type="radio"/> รถโดยสารประจำทาง | <input type="radio"/> ขี่จักรยาน |
| <input type="radio"/> รถตุ้ | <input type="radio"/> เดิน |
| <input type="radio"/> รถไฟฟ้า | |

49. จากข้อ 46 ถ้าจำเป็น จะมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางประมาณบาท/เที่ยว

*** ผู้วิจัยขอขอบคุณทุกท่านเป็นอย่างสูงที่ได้ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม ***

ภาคผนวก ข

ตัวอย่างการเขียนคำสั่งในโปรแกรม LISREL และผลการวิเคราะห์

Structural Model: Passenger car users
Model: PCM3

Structural Model: TRAVPC SOCPC + Gen Factors + SAM Factors

DA NI=20 NO=346 MA=KM

LA

SATPC ACPTPC BEHPC TRAVPC SOCPC IMPPC ATTDPC SOCNPC PERCPC INFOPC EFFPC
 INDCPC EQUIPC REVPC PERBCPC MEANPC SOCIALPC EXPPC SAFEPC EMOTPC

KM

```

1.000
.568 1.000
.361 .506 1.000
-.091 -.052 -.014 1.000
.039 .053 .247 .353 1.000
.004 -.025 .065 -.016 -.129 1.000
.194 .297 .303 .033 .118 -.012 1.000
.458 .658 .375 -.045 .104 -.109 .280 1.000
-.038 .023 .090 -.005 .057 .205 .253 .059 1.000
.018 .133 .052 -.062 -.023 .012 .007 .141 .006 1.000
.527 .629 .382 .011 .089 -.076 .260 .591 .052 .060 1.000
.501 .443 .380 .021 .096 -.018 .181 .385 .040 .055 .476 1.000
.442 .551 .488 -.029 .016 .077 .162 .392 -.002 .102 .458 .409 1.000
.413 .484 .469 .010 .040 .215 .149 .307 .122 .017 .353 .338 .400 1.000
.291 .344 .442 -.044 .125 -.127 .258 .313 .015 .035 .319 .238 .388 .110
1.000
-.064 -.132 -.136 -.053 -.084 .304 -.125 -.115 .044 -.005 -.138 -.127 .023
.124 -.187 1.000
-.036 -.112 -.140 -.059 -.094 .221 -.107 -.098 .059 .042 -.136 -.122 -.004
.110 -.182 .763 1.000
.061 -.002 .063 -.038 -.027 .037 .037 .101 .054 .041 .115 .084 .101 .075
.069 .091 .234 1.000
.004 -.055 -.057 -.080 -.155 .202 -.087 -.095 .014 .071 -.053 -.100 .070
.076 -.048 .433 .529 .190 1.000
.028 -.062 .001 -.009 -.052 .119 .040 .029 .099 .006 .051 .051 .069 .123 -
.041 .293 .462 .820 .308 1.000
ME
2.9191 9.5420 13.5728 -299.9911 -28.9532 16.9945 3.1127 2.2457 12.5906
1.7139 1.8382 2.8728 9.3140 18.6256 2.2614 28.0633 12.9873 13.4366 3.9419
13.0326
SD
1.1544 3.1532 3.8621 121.7151 17.1978 2.2097 1.1172 1.0131 2.4310 .8177
.8796 1.1195 2.5160 4.6398 .9746 3.8770 2.0612 4.3323 .8650 3.1819
MO NY=3 NX=17 GA=FU, FR BE=SD, FI PS=DI, FR
FR BE(2,1) BE(3,1) BE(3,2)
FI GA(3,1)-GA(3,17)
FR GA(3,12) GA(3,11) TD(12,12)
PD
OU SE RS EF FS TV MI MR SS ND=3
    
```

LISREL Estimates (Maximum Likelihood)

BETA

	SATPC	ACPTPC	BEHPC
SATPC	- -	- -	- -
ACPTPC	0.109 (0.048) 2.260	- -	- -
BEHPC	-0.124 (0.076) -1.637	0.014 (0.090) 0.151	- -

GAMMA

	TRAVPC	SOCPC	IMPPC	ATTDPC	SOCNPC	PERCPC
	-----	-----	-----	-----	-----	-----
SATPC	-0.066 (0.050) -1.319	-0.047 (0.061) -0.775	0.015 (0.046) 0.326	-0.008 (0.056) -0.137	0.112 (0.058) 1.932	-0.097 (0.044) -2.185
ACPTPC	0.001 (0.039) 0.027	-0.065 (0.048) -1.370	-0.004 (0.037) -0.113	0.047 (0.044) 1.049	0.304 (0.046) 6.613	-0.031 (0.035) -0.892
BEHPC	- -	- -	- -	- -	- -	- -

GAMMA

	INFOPC	EFFPC	INDCPC	EQUIPC	REVPC	PERBCPC
	-----	-----	-----	-----	-----	-----
SATPC	-0.051 (0.042) -1.191	0.207 (0.058) 3.562	0.221 (0.054) 4.118	0.017 (0.083) 0.205	0.196 (0.054) 3.639	0.347 (0.239) 1.449
ACPTPC	0.049 (0.034) 1.454	0.190 (0.046) 4.090	-0.006 (0.042) -0.135	0.123 (0.065) 1.878	0.218 (0.044) 4.931	0.249 (0.191) 1.305
BEHPC	- -	- -	- -	- -	0.395 (0.069) 5.723	1.081 (0.168) 6.428

GAMMA

	MEANPC	SOCIALPC	EXPPC	SAFEPC	EMOTPC
	-----	-----	-----	-----	-----
SATPC	-0.047 (0.070) -0.671	0.106 (0.075) 1.418	-0.033 (0.080) -0.407	0.020 (0.051) 0.388	-0.018 (0.087) -0.201
ACPTPC	-0.071 (0.055) -1.285	0.075 (0.060) 1.252	-0.046 (0.063) -0.718	-0.007 (0.040) -0.183	-0.094 (0.069) -1.222
BEHPC	- -	- -	- -	- -	- -

PSI

Note: This matrix is diagonal.

SATPC	ACPTPC	BEHPC
-----	-----	-----
0.537 (0.047) 11.429	0.339 (0.029) 11.721	0.375 (0.054) 6.994

Squared Multiple Correlations for Structural Equations

SATPC	ACPTPC	BEHPC
-----	-----	-----
0.463	0.661	0.625

Squared Multiple Correlations for Reduced Form

SATPC	ACPTPC	BEHPC
0.463	0.655	0.617

Goodness of Fit Statistics

Degrees of Freedom = 14
 Minimum Fit Function Chi-Square = 15.221 (P = 0.363)
 Normal Theory Weighted Least Squares Chi-Square = 14.890 (P = 0.386)
 Estimated Non-centrality Parameter (NCP) = 0.890
 90 Percent Confidence Interval for NCP = (0.0 ; 14.456)

Minimum Fit Function Value = 0.0441
 Population Discrepancy Function Value (F0) = 0.00271
 90 Percent Confidence Interval for F0 = (0.0 ; 0.0441)
 Root Mean Square Error of Approximation (RMSEA) = 0.0139
 90 Percent Confidence Interval for RMSEA = (0.0 ; 0.0561)
 P-Value for Test of Close Fit (RMSEA < 0.05) = 0.907

Expected Cross-Validation Index (ECVI) = 1.362
 90 Percent Confidence Interval for ECVI = (1.299 ; 1.343)
 ECVI for Saturated Model = 1.280
 ECVI for Independence Model = 11.535

Chi-Square for Independence Model with 190 Degrees of Freedom = 3743.603

Independence AIC = 3783.603
 Model AIC = 446.890
 Saturated AIC = 420.000
 Independence CAIC = 3880.531
 Model CAIC = 1493.721
 Saturated CAIC = 1437.752

Normed Fit Index (NFI) = 0.996
 Non-Normed Fit Index (NNFI) = 0.995
 Parsimony Normed Fit Index (PNFI) = 0.0734
 Comparative Fit Index (CFI) = 1.00
 Incremental Fit Index (IFI) = 1.00
 Relative Fit Index (RFI) = 0.945

Critical N (CN) = 661.560

Root Mean Square Residual (RMR) = 0.00897
 Standardized RMR = 0.00897
 Goodness of Fit Index (GFI) = 0.996
 Adjusted Goodness of Fit Index (AGFI) = 0.936
 Parsimony Goodness of Fit Index (PGFI) = 0.0664

Correlation Matrix of Y and X

	SATPC	ACPTPC	BEHPC	TRAVPC	SOCPC	IMPPC
SATPC	1.000					
ACPTPC	0.568	1.000				
BEHPC	0.361	0.506	1.000			
TRAVPC	-0.091	-0.052	-0.021	1.000		
SOCPC	0.039	0.053	0.212	0.353	1.000	
IMPPC	0.004	-0.025	0.024	-0.016	-0.129	1.000
ATTDPC	0.194	0.297	0.308	0.033	0.118	-0.012
SOCNPC	0.458	0.658	0.388	-0.045	0.104	-0.109
PERCPC	-0.038	0.023	0.083	-0.005	0.057	0.205
INFOPC	0.018	0.133	0.049	-0.062	-0.023	0.012
EFFPC	0.527	0.629	0.398	0.011	0.089	-0.076
INDCPC	0.501	0.443	0.364	0.021	0.096	-0.018

EQUIPC	0.442	0.551	0.503	-0.029	0.016	0.077
REVPC	0.413	0.484	0.469	0.010	0.040	0.215
PERBCPC	0.461	0.545	0.701	-0.052	0.294	-0.088
MEANPC	-0.064	-0.132	-0.140	-0.053	-0.084	0.304
SOCIALPC	-0.036	-0.112	-0.144	-0.059	-0.094	0.221
EXPPC	0.061	-0.002	0.075	-0.038	-0.027	0.037
SAFEPC	0.004	-0.055	-0.045	-0.080	-0.155	0.202
EMOTPC	0.028	-0.062	0.001	-0.009	-0.052	0.119

Correlation Matrix of Y and X

	ATTDPC	SOCNPC	PERCPC	INFOPC	EFFPC	INDCPC
ATTDPC	1.000					
SOCNPC	0.280	1.000				
PERCPC	0.253	0.059	1.000			
INFOPC	0.007	0.141	0.006	1.000		
EFFPC	0.260	0.591	0.052	0.060	1.000	
INDCPC	0.181	0.385	0.040	0.055	0.476	1.000
EQUIPC	0.162	0.392	-0.002	0.102	0.458	0.409
REVPC	0.149	0.307	0.122	0.017	0.353	0.338
PERBCPC	0.395	0.461	0.043	0.063	0.462	0.421
MEANPC	-0.125	-0.115	0.044	-0.005	-0.138	-0.127
SOCIALPC	-0.107	-0.098	0.059	0.042	-0.136	-0.122
EXPPC	0.037	0.101	0.054	0.041	0.115	0.084
SAFEPC	-0.087	-0.095	0.014	0.071	-0.053	-0.100
EMOTPC	0.040	0.029	0.099	0.006	0.051	0.051

Correlation Matrix of Y and X

	EQUIPC	REVPC	PERBCPC	MEANPC	SOCIALPC	EXPPC
EQUIPC	1.000					
REVPC	0.400	1.000				
PERBCPC	0.575	0.174	1.000			
MEANPC	0.023	0.124	-0.286	1.000		
SOCIALPC	-0.004	0.110	-0.279	0.763	1.000	
EXPPC	0.101	0.075	0.077	0.091	0.234	1.000
SAFEPC	0.070	0.076	-0.109	0.433	0.529	0.190
EMOTPC	0.069	0.123	-0.064	0.293	0.462	0.820

Correlation Matrix of Y and X

	SAFEPC	EMOTPC
SAFEPC	1.000	
EMOTPC	0.308	1.000

PSI

Note: This matrix is diagonal.

	SATPC	ACPTPC	BEHPC
SATPC	0.537		
ACPTPC		0.339	
BEHPC			0.375

Total and Indirect Effects

Total Effects of X on Y

	TRAVPC	SOCPC	IMPPC	ATTDPC	SOCNPC	PERCPC
SATPC	-0.066	-0.047	0.015	-0.008	0.112	-0.097
	(0.050)	(0.061)	(0.046)	(0.056)	(0.058)	(0.044)
	-1.319	-0.775	0.326	-0.137	1.932	-2.185

ACPTPC	-0.006 (0.039) -0.155	-0.071 (0.048) -1.474	-0.002 (0.037) -0.067	0.046 (0.045) 1.016	0.316 (0.047) 6.716	-0.042 (0.036) -1.181
BEHPC	0.008 (0.007) 1.226	0.005 (0.011) 0.453	-0.002 (0.006) -0.332	0.002 (0.008) 0.187	-0.010 (0.028) -0.340	0.012 (0.009) 1.253

Total Effects of X on Y

	INFOPC -----	EFFPC -----	INDCPC -----	EQUIPC -----	REVPC -----	PERBCPC -----
SATPC	-0.051 (0.042) -1.191	0.207 (0.058) 3.562	0.221 (0.054) 4.118	0.017 (0.083) 0.205	0.196 (0.054) 3.639	0.347 (0.239) 1.449
ACPTPC	0.043 (0.034) 1.272	0.213 (0.047) 4.549	0.018 (0.042) 0.437	0.125 (0.066) 1.873	0.240 (0.043) 5.538	0.287 (0.190) 1.515
BEHPC	0.007 (0.008) 0.904	-0.023 (0.023) -0.996	-0.027 (0.016) -1.687	0.000 (0.015) -0.029	0.374 (0.059) 6.364	1.042 (0.142) 7.359

Total Effects of X on Y

	MEANPC -----	SOCIALPC -----	EXPPC -----	SAFEPC -----	EMOTPC -----
SATPC	-0.047 (0.070) -0.671	0.106 (0.075) 1.418	-0.033 (0.080) -0.407	0.020 (0.051) 0.388	-0.018 (0.087) -0.201
ACPTPC	-0.076 (0.056) -1.354	0.086 (0.060) 1.435	-0.049 (0.064) -0.765	-0.005 (0.041) -0.127	-0.086 (0.070) -1.230
BEHPC	0.005 (0.011) 0.449	-0.012 (0.014) -0.853	0.003 (0.011) 0.303	-0.003 (0.006) -0.404	0.001 (0.013) 0.077

Indirect Effects of X on Y

	TRAVPC -----	SOCPC -----	IMPPC -----	ATTDPC -----	SOCNPC -----	PERCPC -----
SATPC	- -	- -	- -	- -	- -	- -
ACPTPC	-0.007 (0.007) -1.088	-0.005 (0.007) -0.772	0.002 (0.005) 0.322	-0.001 (0.006) -0.138	0.012 (0.009) 1.397	-0.011 (0.007) -1.552
BEHPC	0.008 (0.007) 1.226	0.005 (0.011) 0.453	-0.002 (0.006) -0.332	0.002 (0.008) 0.187	-0.010 (0.028) -0.340	0.012 (0.009) 1.253

Indirect Effects of X on Y

	INFOPC -----	EFFPC -----	INDCPC -----	EQUIPC -----	REVPC -----	PERBCPC -----
SATPC	- -	- -	- -	- -	- -	- -
ACPTPC	-0.006 (0.005)	0.023 (0.012)	0.024 (0.013)	0.002 (0.009)	0.021 (0.011)	0.038 (0.027)

	-1.046	1.857	1.908	0.200	2.009	1.402
BEHPC	0.007	-0.023	-0.027	0.000	-0.021	-0.039
	(0.008)	(0.023)	(0.016)	(0.015)	(0.026)	(0.055)
	0.904	-0.996	-1.687	-0.029	-0.813	-0.716

Indirect Effects of X on Y

	MEANPC	SOCIALPC	EXPPC	SAFEPC	EMOTPC
	-----	-----	-----	-----	-----
SATPC	- -	- -	- -	- -	- -
ACPTPC	-0.005	0.012	-0.004	0.002	-0.002
	(0.008)	(0.010)	(0.009)	(0.006)	(0.010)
	-0.630	1.219	-0.405	0.379	-0.198
BEHPC	0.005	-0.012	0.003	-0.003	0.001
	(0.011)	(0.014)	(0.011)	(0.006)	(0.013)
	0.449	-0.853	0.303	-0.404	0.077

Total Effects of Y on Y

	SATPC	ACPTPC	BEHPC
	-----	-----	-----
SATPC	- -	- -	- -
ACPTPC	0.109	- -	- -
	(0.048)		
	2.260		
BEHPC	-0.123	0.014	- -
	(0.075)	(0.090)	
	-1.632	0.151	

Largest Eigenvalue of B*B' (Stability Index) is 0.028

Indirect Effects of Y on Y

	SATPC	ACPTPC	BEHPC
	-----	-----	-----
SATPC	- -	- -	- -
ACPTPC	- -	- -	- -
BEHPC	0.001	- -	- -
	(0.010)		
	0.149		

ภาคผนวก ค

แบบจำลองการวัด (Measurement models) สำหรับตัวแปรแฝงของกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว (Private car users, PC)

แบบจำลองการวัดของตัวแปรแฝงพฤติกรรมการเดินทาง (กลุ่ม PC)

1. พฤติกรรมการเดินทาง (Travel characteristics, TRAV)					
ตัวแปรสังเกตได้	ความหมาย	สัมประสิทธิ์	SD	t-stat	R ²
TPUR	วัตถุประสงค์การเดินทางในพื้นที่ศึกษา	-0.276	0.127	-2.189	0.076
MODE	รูปแบบการเดินทางหลักที่ใช้ในพื้นที่ศึกษา	-0.188	0.068	-2.757	0.035
TTIME	เวลาที่ใช้ในการเดินทาง	-0.040	0.076	-0.530	0.002
ACTIME	เวลาที่ใช้ทำกิจกรรมในพื้นที่ศึกษา	-0.605	0.087	-6.987	0.366
TCOST	ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	-0.399	0.073	-5.455	0.159
FREQ	ความถี่ในการใช้รถยนต์เพื่อทำกิจกรรมในพื้นที่ศึกษา	-0.530	0.080	-6.612	0.281
Statistical Indices					N = 346
Chi-square	= 2.566	df = 3	α = 0.05	Critical t-statistic = 2.353	
GFI	= 0.998	RMR = 0.0224	RMSEA = 0.0185		

แบบจำลองการวัดของตัวแปรแฝงผลกระทบจากสถานะทางเศรษฐกิจและสังคม (กลุ่ม PC)

2. ผลกระทบจากสถานะทางเศรษฐกิจและสังคม (Socioeconomic Impact, SOC)					
ตัวแปรสังเกตได้	ความหมาย	สัมประสิทธิ์	SD	t-stat	R ²
SEX	เพศ	0.369	0.054	6.862	0.135
AGE	อายุ	-0.268	0.048	-5.572	0.071
OCU	อาชีพ	0.204	0.053	3.835	0.042
EDU	ระดับการศึกษา	-0.249	0.049	-5.074	0.063
DPLC	สถานที่ตั้งของที่อยู่อาศัย	0.008	0.063	0.127	0.0001
WPLC	สถานที่ตั้งของที่ทำงานหรือที่เรียน	-0.073	0.044	-1.676	0.005
HHM	จำนวนผู้อยู่อาศัยในครัวเรือน	0.138	0.044	3.147	0.020
HHMO	จำนวนสมาชิกในครัวเรือนที่ประกอบอาชีพ	0.110	0.049	2.245	0.012
HHM617	จำนวนสมาชิกในครัวเรือนที่มีอายุระหว่าง 6-17 ปี	0.106	0.044	2.409	0.011
HHM18	จำนวนสมาชิกในครัวเรือนที่มีอายุมากกว่า 18 ปี	0.090	0.044	2.054	0.008
NVIHH	จำนวนรถยนต์ในครัวเรือน	-0.108	0.046	-2.359	0.012
NMIHH	จำนวนรถจักรยานยนต์ในครัวเรือน	0.836	0.139	6.028	0.699
DABT	ความสามารถในการจับรถยนต์	0.829	0.052	16.085	0.687
LDA	การมีใบขับขี่ไว้ในครอบครอง	0.942	0.051	18.473	0.888
PINC	รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของตัวท่าน	-0.336	0.050	-6.715	0.113
Statistical Indices					N = 346
Chi-square	= 57.267	df = 57	α = 0.05	Critical t-statistic = 1.680	
GFI	= 0.978	RMR = 0.0418	RMSEA = 0.00339		

แบบจำลองการวัดของตัวแปรแฝงจุดมุ่งหมายที่ต้องการบรรลุเกี่ยวกับการเดินทาง (กลุ่ม PC)

3. จุดมุ่งหมายที่ต้องการบรรลุเกี่ยวกับการเดินทาง (Important aims to reach, IMP)					
ตัวแปร สังเกตได้	ความหมาย	สัมประสิทธิ์	SD	t-stat	R ²
IMP1	ความมีอิสระในการใช้รถยนต์ส่วนตัวได้ทุกเวลาที่ต้องการ	0.525	0.062	8.462	0.284
IMP2	สภาพอากาศที่ดีและบริสุทธิ์	0.771	0.055	14.106	0.596
IMP3	ความมีอิสระในการใช้รถยนต์ส่วนตัวได้ในทุกสถานที่	0.381	0.058	6.577	0.148
IMP4	ค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ไม่แพงเกินไป	0.576	0.053	10.789	0.332
IMP5	ความเสมอภาคของคนในสังคมในเรื่องของการเดินทาง	0.550	0.054	10.210	0.302
IMP6	ความมีอิสระที่จะใช้รถยนต์ส่วนตัวไปไหนมาไหนเพียงลำพัง	0.149	0.059	2.517	0.022
IMP7	การมีทางเดินเท้าที่กว้างขวางและปลอดภัย	0.497	0.056	8.921	0.247
IMP8	การมีเส้นทางจักรยานโดยเฉพาะ	0.362	0.061	5.897	0.132
IMP9	การปรับปรุงเรื่องความปลอดภัยในการเดินทาง	0.639	0.054	11.905	0.409
IMP10	ความมีอิสระในการเดินทางไปทุกที่ไม่ว่าจะด้วยรูปแบบการ เดินทางประเภทใด	0.628	0.056	11.094	0.388
Statistical Indices					N = 346
Chi-square	= 21.600	df = 20	α = 0.05	Critical t-statistic =	1.725
GFI	= 0.988	RMR = 0.0308	RMSEA = 0.00953		

แบบจำลองการวัดของตัวแปรแฝงการรับรู้ถึงปัญหาที่เกิดขึ้น (กลุ่ม PC)

4. การรับรู้ถึงปัญหาที่เกิดขึ้น (Problem perception, PERC)					
ตัวแปร สังเกตได้	ความหมาย	สัมประสิทธิ์	SD	t-stat	R ²
PC1	การรับรู้เกี่ยวกับปัญหาการจราจรติดขัด	0.612	0.060	10.120	0.375
PC2	การรับรู้เกี่ยวกับปัญหาที่จอดรถไม่เพียงพอ/หาที่จอดรถยาก	0.615	0.058	10.644	0.378
PC3	การรับรู้เกี่ยวกับปัญหาบริการขนส่งสาธารณะ (รถโดยสาร ประจำทาง รถไฟฟ้า รถแท็กซี่ ฯลฯ) ไม่เพียงพอ	0.520	0.059	8.847	0.271
PC4	การรับรู้เกี่ยวกับปัญหามลพิษทางอากาศจากรถยนต์	0.621	0.059	10.589	0.386
PC5	การรับรู้เกี่ยวกับปัญหามลพิษทางเสียงจากการจราจร	0.592	0.059	9.986	0.351
PC6	การรับรู้เกี่ยวกับปัญหาสภาพถนนไม่ปลอดภัย	0.450	0.063	7.151	0.204
PC7	การรับรู้เกี่ยวกับสภาพปัญหาจราจรและขนส่งที่เกิดขึ้นโดย รวม	0.645	0.060	10.804	0.416
Statistical Indices					N = 346
Chi-square	= 8.768	df = 9	α = 0.05	Critical t-statistic =	1.833
GFI	= 0.993	RMR = 0.0182	RMSEA = 0.0192		

แบบจำลองการวัดของตัวแปรแฝงการตระหนักรู้ถึงความเท่าเทียมกันในสังคม (กลุ่ม PC)

5. การตระหนักรู้ถึงความเท่าเทียมกันในสังคม (Awareness of equity, EQUI)					
ตัวแปร สังเกตได้	ความหมาย	สัมประสิทธิ์	SD	t-stat	R ²
EQT1	การคาดหวังว่าการเดินทางในเมืองจะใช้เวลาน้อยลง	0.739	0.051	14.469	0.546
EQT2	การคาดหวังว่าการเดินทางจะมีค่าใช้จ่ายมากขึ้น	0.027	0.062	0.437	0.001
EQT3	การคาดหวังว่ามลพิษต่อสิ่งแวดล้อม (ทางอากาศ ทางเสียง ฯลฯ) จะน้อยลง	0.824	0.050	16.342	0.679
EQT4	การคาดหวังว่าโอกาสในการเดินทางจะถูกจำกัดอย่างไม่ยุติธรรม	0.046	0.067	0.689	0.002
EQT5	การคาดหวังว่าการเดินทางจะง่ายต่อการวางแผนมากขึ้น	0.606	0.055	10.993	0.367
EQT6	การคาดหวังว่าเมืองจะมีความน่าอยู่มากขึ้น	0.723	0.052	13.848	0.522
EQT7	การคาดหวังว่าจะได้รับผลกระทบมากกว่าคนอื่นในเรื่องค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น	0.102	0.059	1.723	0.010
Statistical Indices					N = 346
Chi-square	= 8.015	df = 6	α = 0.05	Critical t-statistic = 1.943	
GFI	= 0.993	RMR = 0.0228	RMSEA = 0.0001		

แบบจำลองการวัดของตัวแปรแฝงการตระหนักรู้ถึงการจัดสรรเงินรายได้เพื่อพัฒนาสิ่งต่างๆ ในชุมชน (กลุ่ม PC)

6. การตระหนักรู้ถึงการจัดสรรเงินรายได้เพื่อพัฒนาสิ่งต่างๆ ในชุมชน (Revenue allocation, REV)					
ตัวแปร สังเกตได้	ความหมาย	สัมประสิทธิ์	SD	t-stat	R ²
REV1	การนำไปเป็นงบประมาณส่วนกลางของรัฐหรือท้องถิ่น	0.770	0.048	16.006	0.593
REV2	การนำไปปรับปรุงความคล่องตัวของจราจร เช่น สร้างถนนใหม่ ปรับปรุงสัญญาณไฟ ฯลฯ	0.876	0.044	19.769	0.768
REV3	การนำไปปรับปรุงคุณภาพของบริการขนส่งสาธารณะ (รถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้า รถแท็กซี่ ฯลฯ)	0.782	0.047	16.710	0.611
REV4	การนำไปลดภาษีเงินได้ส่วนบุคคล	0.710	0.050	14.276	0.501
REV5	การนำไปลดอัตราค่าโดยสารของบริการขนส่งสาธารณะ (รถเมล์ รถไฟฟ้า รถแท็กซี่ ฯลฯ)	0.606	0.051	11.896	0.367
REV6	การนำไปลดภาษีรถยนต์รายปี	0.553	0.052	10.656	0.306
REV7	การนำไปปรับปรุงสภาพของทางเท้าและจักรยาน	0.791	0.047	16.707	0.625
Statistical Indices					N = 346
Chi-square	= 10.690	df = 8	α = 0.05	Critical t-statistic = 1.860	
GFI	= 0.991	RMR = 0.0152	RMSEA = 0.0232		

แบบจำลองการวัดของตัวแปรแฝงความจำเป็นในการใช้รถยนต์ (กลุ่ม PC)

7. ความจำเป็นในการใช้รถยนต์ (The meaning of car use, MEAN)					
ตัวแปร สังเกตได้	ความหมาย	สัมประ สิทธิ์	SD	t-stat	R ²
MCU1	ต้องการใช้รถยนต์เพราะสามารถนำท่านไปทุกหนทุกแห่งตามที่ ต้องการ	0.639	0.051	12.491	0.411
MCU2	ต้องการใช้รถยนต์เพราะสามารถใช้งานได้เสมอตามที่ต้องการ	0.708	0.049	14.399	0.501
MCU3	ต้องการใช้รถยนต์เพราะมีความสามารถในการบรรทุกสัมภาระได้เป็น อย่างดี	0.697	0.050	14.024	0.484
MCU4	ต้องการใช้รถยนต์เพราะสามารถใช้ได้ในวันหยุดและเพื่อการพักผ่อน หย่อนใจ	0.849	0.047	17.909	0.721
MCU5	ต้องการใช้รถยนต์เพราะได้รับความสะดวกสบายแม้สภาพอากาศจะ เลวร้าย	0.613	0.051	12.003	0.376
MCU6	ต้องการใช้รถยนต์เพราะสามารถใช้รับส่งและบริการผู้อื่นได้	0.493	0.053	9.224	0.244
MCU7	ต้องการใช้รถยนต์เพราะสามารถทำให้ท่านไปเยี่ยมญาติและเพื่อนได้ สะดวกขึ้น	0.728	0.049	14.968	0.530
MCU8	ต้องการใช้รถยนต์เพราะสามารถลดเวลาในการเดินทางได้	0.462	0.057	8.049	0.214
MCU9	ต้องการใช้รถยนต์เพราะช่วยให้ท่านสามารถเลือกเส้นทางในการเดิน ทางได้อย่างอิสระ	0.749	0.050	14.840	0.562
MCU10	ต้องการใช้รถยนต์เพราะรถยนต์ที่ใช่ยี่ห้อเกดถนน ได้ดี	0.449	0.056	8.016	0.203
MCU11	ต้องการใช้รถยนต์เพราะช่วยเพิ่มสมรรถภาพในการเดินทาง	0.397	0.055	7.272	0.157
Statistical Indices					N = 346
Chi-square	= 28.103	df = 28	α = 0.05	Critical t-statistic = 1.701	
GFI	= 0.985	RMR = 0.0248	RMSEA = 0.00869		

แบบจำลองการวัดของตัวแปรแฝงการเปรียบเทียบทางสังคม (กลุ่ม PC)

8. การเปรียบเทียบทางสังคม (Social comparison, SOCIAL)					
ตัวแปร สังเกตได้	ความหมาย	สัมประ สิทธิ์	SD	t-stat	R ²
SOC1	ต้องการใช้รถยนต์เพราะทำให้ไม่ต้องพึ่งพาผู้อื่น	0.616	0.052	11.941	0.380
SOC2	ต้องการใช้รถยนต์เพราะสามารถหยุดหรือออกระหว่างทางได้ ตามต้องการ	0.527	0.053	9.909	0.278
SOC3	ต้องการใช้รถยนต์เพราะช่วยให้การใช้ชีวิตสะดวกและง่ายขึ้น	0.914	0.047	19.587	0.835
SOC4	ต้องการใช้รถยนต์เพราะช่วยให้สามารถไปเที่ยวหรือไปทำกิจ กรรมต่างๆ นอกบ้านได้	0.780	0.049	15.950	0.609
SOC5	ต้องการใช้รถยนต์เพราะทำให้คนอื่นๆ ไม่สามารถรบกวนท่านได้	0.408	0.055	7.421	0.166
Statistical Indices					N = 346
Chi-square	= 4.265	df = 4	α = 0.05	Critical t-statistic = 2.132	
GFI	= 0.995	RMR = 0.0140	RMSEA = 0.0240		

แบบจำลองการวัดของตัวแปรแฝงสัญลักษณ์แสดงความเป็นตัวตน (กลุ่ม PC)

9. สัญลักษณ์แสดงความเป็นตัวตน (The expression of self-identity, EXP)					
ตัวแปร สังเกตได้	ความหมาย	สัมประ สิทธิ์	SD	t-stat	R ²
ES11	ต้องการใช้รถยนต์เพราะเป็นงานอดิเรกในยามว่างของท่าน	0.665	0.051	12.962	0.443
ES12	ต้องการใช้รถยนต์เพราะเป็นพาหนะที่เหมาะสมกับตัวท่านมาก	0.710	0.050	14.107	0.504
ES13	ต้องการใช้รถยนต์เพราะการขับรถเป็นสิ่งที่ท้าทายและเร้าใจ	0.775	0.047	16.351	0.600
ES14	ต้องการใช้รถยนต์เพราะชอบความเร็ว	0.870	0.047	18.530	0.757
ES15	ต้องการใช้รถยนต์เพราะช่วยให้คุณแตกต่างจากผู้อื่น	0.727	0.048	15.230	0.529
ES16	ต้องการใช้รถยนต์เพราะรถยนต์เป็นสิ่งที่ช่วยบ่งบอกความ เป็นตัวตนของท่าน	0.778	0.047	16.680	0.605
ES17	ต้องการใช้รถยนต์เพราะสมรรถนะเครื่องยนต์ของท่านดีเยี่ยม	0.661	0.056	11.886	0.434
Statistical Indices					N = 346
Chi-square = 7.482	df = 6	α = 0.05	Critical t-statistic = 1.943		
GFI = 0.994	RMR = 0.0164	RMSEA = 0.0351			

แบบจำลองการวัดของตัวแปรแฝงการตอบสนองด้านความรู้สึก (กลุ่ม PC)

10. การตอบสนองด้านความรู้สึก (The emotional function of the car, EMOT)					
ตัวแปร สังเกตได้	ความหมาย	สัมประ สิทธิ์	SD	t-stat	R ²
EFC1	ต้องการใช้รถยนต์เพราะรู้สึกสบายในการใช้รถ	0.248	0.060	4.131	0.061
EFC2	ต้องการใช้รถยนต์เพราะให้ความรู้สึกเป็นอิสระในการใช้ชีวิต	0.272	0.061	4.463	0.075
EFC3	ต้องการใช้รถยนต์เพราะเป็นสิ่งที่สนุกและเพลิดเพลิน	0.716	0.099	7.260	0.513
EFC4	ต้องการใช้รถยนต์เพราะช่วยให้ผ่อนคลายลงได้ชั่วขณะ	0.512	0.088	5.796	0.262
EFC5	ต้องการใช้รถยนต์เพราะรู้สึกสนุกที่ได้ใช้รถยนต์ที่ดูดี	1.045	0.128	8.175	1.092
EFC6	ต้องการใช้รถยนต์เพราะรู้สึกรกรกก็เลยต้องการขับ	0.564	0.082	6.858	0.319
EFC7	ต้องการใช้รถยนต์เพราะรู้สึกยิ่งใหญ่เมื่อได้ขับรถ	0.523	0.079	6.631	0.273
EFC8	ต้องการใช้รถยนต์เพราะทำให้รู้สึกมีอำนาจบารมี	0.472	0.074	6.339	0.223
Statistical Indices					N = 346
Chi-square = 11.418	df = 8	α = 0.05	Critical t-statistic = 1.860		
GFI = 0.992	RMR = 0.0261	RMSEA = 0.0108			

แบบจำลองการวัดของตัวแปรแฝงการยอมรับในมาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่ (กลุ่ม PC)

11. การยอมรับในมาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่ (The acceptability towards ALS, ACPT)					
ตัวแปร สังเกตได้	ความหมาย	สัมประ สิทธิ์	SD	t-stat	R ²
ACC1	การยอมรับว่าการเก็บค่าเข้าพื้นที่จะส่งผลให้เขตบางรักมีการจราจรที่คล่องตัวขึ้น มีมลภาวะทางอากาศและเสียงน้อยกว่าเดิม	0.746	0.050	14.773	0.556
ACC2	การยอมรับว่าเงินจากการเก็บค่าเข้าพื้นที่จะช่วยพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ถนนหนทาง และสภาพแวดล้อมในเขตบางรักให้ดีขึ้นได้	0.028	0.062	0.462	0.001
ACC3	การซื้อสตีกเกอร์เพื่อผ่านเข้าพื้นที่ ณ ปิรมานัน ห้างร้าน ธนาคาร ที่ทำการไปรษณีย์ หรือริมถนน เข้ากันได้กับชีวิตประจำวันของท่าน	0.810	0.050	16.324	0.656
ACC4	การควบคุมบังคับด้วยกำลังตำรวจและกล้องวงจรปิดจะไม่ทำให้ผู้ใช้รถฝ่าฝืน	0.045	0.066	0.685	0.002
ACC5	ชนิดยานพาหนะและวัน-เวลาที่ควบคุมสามารถเข้าใจได้ง่ายและไม่ยุ่งยากซับซ้อน	0.612	0.055	11.148	0.375
ACC6	การนำร่องในเขตบางรักที่มีปัญหาการจราจรติดขัดเป็นอันดับต้นๆก่อนนั้นคือการทดลองใช้มาตรการก่อนขยายไปยังพื้นที่อื่นๆในอนาคต	0.731	0.051	14.217	0.534
ACC7	น่าจะสามารถสังเกตผลของราคาใบอนุญาตซึ่งทำให้ลดปริมาณการจราจรติดขัดลง 30% ได้ทันทีที่ใช้มาตรการ	0.098	0.059	1.658	0.010
ACC8	ทัศนคติเกี่ยวกับการยอมรับโดยรวมที่มีต่อมาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่	0.432	0.056	7.646	0.187
Statistical Indices					N = 346
Chi-square	= 10.017	df = 8	α = 0.05	Critical t-statistic = 1.860	
GFI	= 0.993	RMR = 0.0234	RMSEA = 0.00650		

แบบจำลองการวัดของตัวแปรแฝงความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับมาตรการ ALS (กลุ่ม PC)

12. ความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับมาตรการ ALS (Behavioral intention to wards ALS, BEH)					
ตัวแปรสังเกตได้	ความหมาย	สัมประสิทธิ์	SD	t-stat	R ²
BEH1	ความตั้งใจที่จะขับรถน้อยลง	0.666	0.055	12.077	0.445
BEH2	ความตั้งใจที่จะใช้บริการขนส่งสาธารณะ (รถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้า รถแท็กซี่ ฯลฯ) บ่อยครั้งขึ้น	0.691	0.053	12.922	0.477
BEH3	ความตั้งใจที่จะเดินหรือใช้รถจักรยานมากขึ้น	0.643	0.056	11.417	0.414
BEH4	ความตั้งใจที่จะจ่ายเงินค่าธรรมเนียมและขับรถเหมือนเดิม	0.215	0.059	3.646	0.046
BEH5	ความตั้งใจที่จะไม่ขับรถผ่านพื้นที่ที่บังคับใช้มาตรการ	0.546	0.055	9.887	0.298
BEH6	ความตั้งใจที่จะใช้รถยนต์ร่วมกับผู้อื่น (Car-pooling)	0.590	0.055	10.756	0.349
BEH7	ความตั้งใจที่จะไม่ขับรถในช่วงเวลาที่มาตรการบังคับ	0.531	0.056	9.563	0.282
BEH9	ความตั้งใจที่จะใช้การจอดแล้วจร (Park & Ride) บ่อยครั้งขึ้น	0.651	0.056	11.597	0.424
BEH10	ความตั้งใจโดยรวมที่จะสนับสนุนมาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่	0.346	0.058	5.982	0.120
Statistical Indices					N = 346
Chi-square = 25.128	df = 22	α = 0.05	Critical t-statistic = 1.717		
GFI = 0.984	RMR = 0.0289	RMSEA = 0.0001			

กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (Public transportation riders, PB)

แบบจำลองการวัดของตัวแปรแฝงพฤติกรรมการเดินทาง (กลุ่ม PB)

1. พฤติกรรมการเดินทาง (Travel characteristics, TRAV)					
ตัวแปรสังเกตได้	ความหมาย	สัมประสิทธิ์	SD	t-stat	R ²
TPUR	วัตถุประสงค์การเดินทางในพื้นที่ศึกษา	0.453	0.123	3.673	0.205
MODE	รูปแบบการเดินทางหลักที่ใช้ในพื้นที่ศึกษา	0.130	0.078	1.658	0.017
TTIME	เวลาที่ใช้ในการเดินทาง	-0.235	0.079	-2.964	0.055
ACTIME	เวลาที่ใช้ทำกิจกรรมในพื้นที่ศึกษา	-0.442	0.121	-3.661	0.195
TCOST	ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	-0.099	0.078	-1.268	0.010
Statistical Indices					N = 493
Chi-square = 2.509	df = 2	α = 0.05	Critical t-statistic = 2.920		
GFI = 0.998	RMR = 0.0180	RMSEA = 0.0001			

แบบจำลองการวัดของตัวแปรแฝงผลกระทบจากสถานะทางเศรษฐกิจและสังคม (กลุ่ม PB)

2. ผลกระทบจากสถานะทางเศรษฐกิจและสังคม (Socioeconomic Impact, SOC)					
ตัวแปรสังเกตได้	ความหมาย	สัมประสิทธิ์	SD	t-stat	R ²
SEX	เพศ	0.114	0.044	2.569	0.013
AGE	อายุ	-0.071	0.045	-1.597	0.005
OCU	อาชีพ	0.121	0.049	2.461	0.015
EDU	ระดับการศึกษา	-0.076	0.049	-1.545	0.006
DPLC	สถานที่ตั้งของที่อยู่อาศัย	0.068	0.045	1.527	0.005
WPLC	สถานที่ตั้งของที่ทำงานหรือที่เรียน	0.027	0.045	0.610	0.001
HHM	จำนวนผู้อยู่อาศัยในครัวเรือน	0.887	0.040	22.278	0.787
HHMO	จำนวนสมาชิกในครัวเรือนที่ประกอบอาชีพ	0.895	0.040	22.261	0.807
HHM617	จำนวนสมาชิกในครัวเรือนที่มีอายุระหว่าง 6-17 ปี	0.592	0.046	12.941	0.353
HHM18	จำนวนสมาชิกในครัวเรือนที่มีอายุมากกว่า 18 ปี	0.837	0.042	19.994	0.701
NVIHH	จำนวนรถยนต์ในครัวเรือน	0.355	0.045	7.884	0.126
NMIHH	จำนวนรถจักรยานยนต์ในครัวเรือน	0.416	0.043	9.672	0.173
DABT	ความสามารถในการขับรถยนต์	0.086	0.045	1.933	0.007
LDA	การมีใบขับขี่ไว้ในครอบครอง	0.106	0.045	2.372	0.011
PINC	รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของหัวหน้า	-0.106	0.044	-2.399	0.011
Statistical Indices					N = 493
Chi-square	= 62.838	df = 61	α = 0.05	Critical t-statistic = 1.671	
GFI	= 0.983	RMR = 0.0328	RMSEA = 0.004		

แบบจำลองการวัดของตัวแปรแฝงจุดมุ่งหมายที่ต้องการบรรลุเกี่ยวกับการเดินทาง (กลุ่ม PB)

3. จุดมุ่งหมายที่ต้องการบรรลุเกี่ยวกับการเดินทาง (Important aims to reach, IMP)					
ตัวแปรสังเกตได้	ความหมาย	สัมประสิทธิ์	SD	t-stat	R ²
IMP1	ความมีอิสระในการใช้รถยนต์ส่วนตัวได้ทุกเวลาที่ต้องการ	0.316	0.048	6.536	0.100
IMP2	สภาพอากาศที่ดีและบริสุทธิ์	0.660	0.044	14.902	0.437
IMP3	ความมีอิสระในการใช้รถยนต์ส่วนตัวได้ในทุกสถานที่	0.369	0.048	7.702	0.136
IMP4	ค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ไม่แพงจนเกินไป	0.739	0.042	17.387	0.546
IMP5	ความเสมอภาคของคนในสังคมในเรื่องของการเดินทาง	0.686	0.043	15.828	0.471
IMP6	ความมีอิสระที่จะขับรถยนต์ส่วนตัวไปไหนมาไหนเพียงลำพัง	0.197	0.050	3.946	0.039
IMP7	การมีทางเดินเท้าที่กว้างขวางและปลอดภัย	0.473	0.048	9.904	0.224

แบบจำลองการวัดของตัวแปรแฝงจุดมุ่งหมายที่ต้องการบรรลุเกี่ยวกับการเดินทาง (กลุ่ม PB) (ต่อ)

3. จุดมุ่งหมายที่ต้องการบรรลุเกี่ยวกับการเดินทาง (Important aims to reach, IMP)					
ตัวแปร สังเกตได้	ความหมาย	สัมประสิทธิ์	SD	t-stat	R ²
IMP8	การมีเส้นทางจักรยานโดยเฉพาะ	0.354	0.048	7.302	0.125
IMP9	การปรับปรุงเรื่องความปลอดภัยในการเดินทาง	0.650	0.045	14.553	0.424
IMP10	ความมีอิสระในการเดินทางไปทุกที่ไม่ว่าจะด้วยรูปแบบการเดินทางประเภทใด	0.722	0.043	16.878	0.521
Statistical Indices					N = 493
Chi-square = 24.724	df = 25	α = 0.05	Critical t-statistic = 1.708		
GFI = 0.990	RMR = 0.0267	RMSEA = 0.006			

แบบจำลองการวัดของตัวแปรแฝงการรับรู้ถึงปัญหาที่เกิดขึ้น (กลุ่ม PB)

4. การรับรู้ถึงปัญหาที่เกิดขึ้น (Problem perception, PERC)					
ตัวแปร สังเกตได้	ความหมาย	สัมประ สิทธิ์	SD	t-stat	R ²
PC1	การรับรู้เกี่ยวกับปัญหาการจราจรติดขัด	0.590	0.058	10.263	0.349
PC2	การรับรู้เกี่ยวกับปัญหาที่จอดรถไม่เพียงพอ/หาที่จอดรถยาก	0.356	0.052	6.787	0.127
PC3	การรับรู้เกี่ยวกับปัญหาบริการขนส่งสาธารณะ (รถเมล์ รถไฟฟ้า รถแท็กซี่ ฯลฯ) ไม่เพียงพอ	0.509	0.052	9.864	0.259
PC4	การรับรู้เกี่ยวกับปัญหามลพิษทางอากาศจากรถยนต์	0.542	0.053	10.221	0.293
PC5	การรับรู้เกี่ยวกับปัญหามลพิษทางเสียงจากการจราจร	0.522	0.055	9.438	0.274
PC6	การรับรู้เกี่ยวกับปัญหาสภาพถนนไม่ปลอดภัย	0.570	0.054	10.502	0.326
PC7	การรับรู้เกี่ยวกับสภาพปัญหาจราจรและขนส่งที่เกิดขึ้นโดยรวม	0.530	0.057	9.313	0.281
Statistical Indices					N = 493
Chi-square = 10.997	df = 9	α = 0.05	Critical t-statistic = 1.833		
GFI = 0.994	RMR = 0.0206	RMSEA = 0.024			

แบบจำลองการวัดของตัวแปรแฝงการตระหนักรู้ถึงความเท่าเทียมกันในสังคม (กลุ่ม PB)

5. การตระหนักรู้ถึงความเท่าเทียมกันในสังคม (Awareness of equity, EQUI)					
ตัวแปร สังเกตได้	ความหมาย	สัมประ สิทธิ์	SD	t-stat	R ²
EQT1	การคาดหวังว่าการเดินทางในเมืองจะใช้เวลาน้อยลง	0.995	0.199	4.996	0.990
EQT2	การคาดหวังว่าการเดินทางจะมีค่าใช้จ่ายมากขึ้น	0.127	0.050	2.538	0.016
EQT3	การคาดหวังว่ามลพิษต่อสิ่งแวดล้อม (ทางอากาศ ทางเสียง ฯลฯ) จะน้อยลง	1.037	0.209	4.958	1.075
EQT4	การคาดหวังว่าโอกาสในการเดินทางจะถูกจำกัดอย่างไม่ยุติธรรม	-0.017	0.044	-0.396	0.0001
EQT5	การคาดหวังว่าการเดินทางจะง่ายต่อการวางแผนมากขึ้น	0.444	0.097	4.594	0.197
EQT6	การคาดหวังว่าเมืองจะมีความน่าอยู่มากขึ้น	0.549	0.115	4.787	0.301
EQT7	การคาดหวังว่าจะได้รับผลกระทบมากกว่าคนอื่นในเรื่องค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น	0.014	0.038	0.363	0.0001
Statistical Indices					N = 493
Chi-square	= 7.136	df = 7	α = 0.05	Critical t-statistic = 1.895	
GFI	= 0.996	RMR = 0.0194	RMSEA = 0.011		

แบบจำลองการวัดของตัวแปรแฝงการตระหนักรู้ถึงการจัดสรรเงินรายได้เพื่อพัฒนาสิ่งต่างๆ ในชุมชน (กลุ่ม PB)

6. การตระหนักรู้ถึงการจัดสรรเงินรายได้เพื่อพัฒนาสิ่งต่างๆ ในชุมชน (Revenue allocation, REV)					
ตัวแปร สังเกตได้	ความหมาย	สัมประสิทธิ์	SD	t-stat	R ²
REV1	การนำไปเป็นงบประมาณส่วนกลางของรัฐหรือท้องถิ่น	0.690	0.044	15.560	0.476
REV2	การนำไปปรับปรุงความคล่องตัวของจราจร เช่น สร้างถนนใหม่ ปรับปรุงสัญญาณไฟ ฯลฯ	0.764	0.041	18.612	0.584
REV3	การนำไปปรับปรุงคุณภาพของบริการขนส่งสาธารณะ	0.896	0.041	21.876	0.802
REV4	การนำไปลดภาษีเงินได้ส่วนบุคคล	0.691	0.042	16.591	0.477
REV5	การนำไปลดอัตราค่าโดยสารของบริการขนส่งสาธารณะ	0.517	0.044	11.778	0.267
REV6	การนำไปลดภาษีรถยนต์รายปี	0.462	0.045	10.383	0.213
REV7	การนำไปปรับปรุงสภาพของทางเท้าและจักรยาน	0.828	0.042	19.587	0.686
Statistical Indices					N = 493
Chi-square	= 8.316	df = 7	α = 0.05	Critical t-statistic = 1.895	
GFI	= 0.995	RMR = 0.0169	RMSEA = 0.0196		

แบบจำลองการวัดของตัวแปรแฝงการยอมรับในมาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่ (กลุ่ม PB)

7. การยอมรับในมาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่ (The acceptability towards ALS, ACPT)					
ตัวแปร สังเกตได้	ความหมาย	สัมประสิทธิ์	SD	t-stat	R ²
ACC1	การยอมรับว่าการเก็บค่าเข้าพื้นที่จะส่งผลให้เขตบางรักมีการจราจรที่คล่องตัวขึ้น มีมลภาวะทางอากาศและเสียงน้อยกว่าเดิม	0.564	0.046	12.350	0.319
ACC2	การยอมรับว่าเงินจากการเก็บค่าเข้าพื้นที่จะช่วยพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ถนนหนทาง และสภาพแวดล้อมในเขตบางรักให้ดีขึ้นได้	0.599	0.046	12.884	0.358
ACC3	การซื้อสต็อกเกอร์เพื่อผ่านเข้าพื้นที่ ณ ปิรมันัน ห้างร้าน ธนาคาร ที่ทำการ ไปรษณีย์ หรือริมถนน เข้ากันได้กับชีวิตประจำวันของท่าน	0.582	0.045	13.072	0.339
ACC4	การควบคุมบังคับด้วยกำลังตำรวจและกล้องวงจรปิดจะไม่ทำให้ผู้ใช้รถฝ่าฝืน	0.525	0.045	11.565	0.277
ACC5	ชนิดยานพาหนะและวัน-เวลาที่ควบคุมสามารถเข้าใจได้ง่ายและไม่ยุ่งยากซับซ้อน	0.680	0.043	15.971	0.462
ACC6	การนำร่องในเขตบางรักที่มีปัญหาการจราจรติดขัดเป็นอันดับต้นๆก่อนนั้นคือการทดลองใช้มาตรการก่อนขยายไปยังพื้นที่อื่นๆในอนาคต	0.834	0.040	20.941	0.696
ACC7	น่าจะสามารถสังเกตผลของราคาใบอนุญาตซึ่งทำให้ลดปริมาณการจราจรติดขัดลง 30% ได้ทันทีที่ใช้มาตรการ	0.787	0.040	19.474	0.619
ACC8	ทัศนคติเกี่ยวกับการยอมรับโดยรวมที่มีต่อมาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่	0.518	0.045	11.386	0.271
Statistical Indices					N = 493
Chi-square	= 13.164	df = 10	α = 0.05	Critical t-statistic = 1.812	
GFI	= 0.993	RMR = 0.0202	RMSEA = 0.0208		

กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้อาศัยหรือมีกิจการในเขตบางรัก (Residents, RS)

แบบจำลองการวัดของตัวแปรแฝงพฤติกรรมการเดินทาง (กลุ่ม RS)

1. พฤติกรรมการเดินทาง (Travel characteristics, TRAV)					
ตัวแปรสังเกตได้	ความหมาย	สัมประสิทธิ์	SD	t-stat	R ²
TPUR	วัตถุประสงค์การเดินทางในพื้นที่ศึกษา	0.741	0.258	2.868	0.549
MODE	รูปแบบการเดินทางหลักที่ใช้ในพื้นที่ศึกษา	0.221	0.087	2.534	0.049
TTIME	เวลาที่ใช้ในการเดินทาง	-0.264	0.170	-1.552	0.070
ACTIME	เวลาที่ใช้ทำกิจกรรมในพื้นที่ศึกษา	-0.269	0.106	-2.535	0.072
TCOST	ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	0.096	0.071	1.343	0.009
Statistical Indices					N = 423
Chi-square = 1.965	df = 2	α = 0.05	Critical t-statistic = 2.920		
GFI = 0.998	RMR = 0.0177	RMSEA = 0.0502			

แบบจำลองการวัดของตัวแปรแฝงผลกระทบจากสถานะทางเศรษฐกิจและสังคม (กลุ่ม RS)

2. ผลกระทบจากสถานะทางเศรษฐกิจและสังคม (Socioeconomic Impact, SOC)					
ตัวแปรสังเกตได้	ความหมาย	สัมประสิทธิ์	SD	t-stat	R ²
SEX	เพศ	0.152	0.051	3.000	0.024
AGE	อายุ	0.394	0.089	4.441	0.155
OCU	อาชีพ	0.298	0.058	5.134	0.089
EDU	ระดับการศึกษา	0.157	0.054	2.906	0.025
DPLC	สถานที่ตั้งของที่อยู่อาศัย	0.245	0.051	4.809	0.060
WPLC	สถานที่ตั้งของที่ทำงานหรือที่เรียน	0.145	0.052	2.784	0.021
HHM	จำนวนผู้อยู่อาศัยในครัวเรือน	0.812	0.044	18.615	0.660
HHMO	จำนวนสมาชิกในครัวเรือนที่ประกอบอาชีพ	0.822	0.044	18.836	0.674
HHM617	จำนวนสมาชิกในครัวเรือนที่มีอายุระหว่าง 6-17 ปี	0.306	0.051	5.965	0.094
HHM18	จำนวนสมาชิกในครัวเรือนที่มีอายุมากกว่า 18 ปี	0.720	0.045	16.053	0.520
NVIHH	จำนวนรถยนต์ในครัวเรือน	0.298	0.050	5.954	0.090
NMIHH	จำนวนรถจักรยานยนต์ในครัวเรือน	0.375	0.050	7.572	0.143
DABT	ความสามารถในการจับรถยนต์	0.161	0.050	3.203	0.026
LDA	การมีใบขับขี่ไว้ในครอบครอง	0.122	0.050	2.423	0.015
PINC	รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือน	0.171	0.053	3.234	0.029
Statistical Indices					N = 423
Chi-square = 42.118	df = 41	α = 0.05	Critical t-statistic = 1.684		
GFI = 0.987	RMR = 0.0352	RMSEA = 0.00893			

แบบจำลองการวัดของตัวแปรแฝงจุดหมายที่ต้องการบรรลุเกี่ยวกับการเดินทาง (กลุ่ม RS)

3. จุดมุ่งหมายที่ต้องการบรรลุเกี่ยวกับการเดินทาง (Important aims to reach, IMP)					
ตัวแปร สังเกตได้	ความหมาย	สัมประสิทธิ์	SD	t-stat	R ²
IMP1	ความมีอิสระในการใช้รถยนต์ส่วนตัวได้ตลอดเวลาที่ต้องการ	0.393	0.050	7.887	0.155
IMP2	สภาพอากาศที่ดีและบริสุทธิ์	0.769	0.043	17.830	0.591
IMP3	ความมีอิสระในการใช้รถยนต์ส่วนตัวไปได้ในทุกสถานที่	0.467	0.049	9.574	0.218
IMP4	ค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ไม่แพงจนเกินไป	0.694	0.046	15.191	0.483
IMP5	ความเสมอภาคของคนในสังคมในเรื่องของการเดินทาง	0.671	0.047	14.284	0.450
IMP6	ความมีอิสระที่จะใช้รถยนต์ส่วนตัวไปไหนมาไหนเพียงลำพัง	0.257	0.053	4.865	0.067
IMP7	การมีทางเดินเท้าที่กว้างขวางและปลอดภัย	0.715	0.045	15.955	0.512
IMP8	การมีเส้นทางจักรยานโดยเฉพาะ	0.534	0.048	11.066	0.285
IMP9	การปรับปรุงเรื่องความปลอดภัยในการเดินทาง	0.799	0.043	18.673	0.638
IMP10	ความมีอิสระในการเดินทางไปทุกที่ไม่ว่าจะด้วยรูปแบบการเดินทางประเภทใด	0.668	0.045	14.750	0.465
Statistical Indices					N = 423
Chi-square	= 22.456	df = 22	$\alpha = 0.05$	Critical t-statistic = 1.717	
GFI	= 0.989	RMR = 0.0230	RMSEA = 0.0117		

แบบจำลองการวัดของตัวแปรแฝงการรับรู้ถึงปัญหาที่เกิดขึ้น (กลุ่ม RS)

4. การรับรู้ถึงปัญหาที่เกิดขึ้น (Problem perception, PERC)					
ตัวแปร สังเกตได้	ความหมาย	สัมประสิทธิ์	SD	t-stat	R ²
PC1	การรับรู้เกี่ยวกับปัญหาการจราจรติดขัด	0.671	0.062	10.890	0.450
PC2	การรับรู้เกี่ยวกับปัญหาที่จอดรถไม่เพียงพอ/หาที่จอดรถยาก	0.394	0.053	7.430	0.155
PC3	การรับรู้เกี่ยวกับปัญหาบริการขนส่งสาธารณะ (รถเมล์ รถไฟฟ้า รถแท็กซี่ ฯลฯ) ไม่เพียงพอ	0.583	0.053	10.933	0.340
PC4	การรับรู้เกี่ยวกับปัญหามลพิษทางอากาศจากรถยนต์	0.276	0.057	4.820	0.076
PC5	การรับรู้เกี่ยวกับปัญหามลพิษทางเสียงจากการจราจร	0.394	0.053	7.433	0.155
PC6	การรับรู้เกี่ยวกับปัญหาสภาพถนนไม่ปลอดภัย	0.742	0.060	12.333	0.550
PC7	การรับรู้เกี่ยวกับสภาพปัญหาจราจรและขนส่งที่เกิดขึ้นโดยรวม	0.370	0.053	6.957	0.137
Statistical Indices					N = 423
Chi-square	= 13.380	df = 11	$\alpha = 0.05$	Critical t-statistic = 1.796	
GFI	= 0.991	RMR = 0.0285	RMSEA = 0.0169		

แบบจำลองการวัดของตัวแปรแฝงการตระหนักรู้ถึงความเท่าเทียมกันในสังคม (กลุ่ม RS)

5. การตระหนักรู้ถึงความเท่าเทียมกันในสังคม (Awareness of equity, EQUI)					
ตัวแปร สังเกตได้	ความหมาย	สัมประสิทธิ์	SD	t-stat	R ²
EQT1	การคาดหวังว่าการเดินทางในเมืองจะใช้เวลาน้อยลง	0.763	0.044	17.278	0.583
EQT2	การคาดหวังว่าการเดินทางจะมีค่าใช้จ่ายมากขึ้น	0.521	0.050	10.352	0.272
EQT3	การคาดหวังว่ามลพิษต่อสิ่งแวดล้อม (ทางอากาศ ทางเสียง ฯลฯ) จะน้อยลง	0.748	0.045	16.718	0.559
EQT4	การคาดหวังว่าโอกาสในการเดินทางจะถูกจำกัดอย่างไม่ยุติธรรม	0.292	0.052	5.557	0.085
EQT5	การคาดหวังว่าการเดินทางจะง่ายต่อการวางแผนมากขึ้น	0.805	0.045	17.806	0.648
EQT6	การคาดหวังว่าเมืองจะมีความน่าอยู่มากขึ้น	0.828	0.044	18.775	0.686
EQT7	การคาดหวังว่าจะได้รับผลกระทบมากกว่าคนอื่นในเรื่องค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น	0.444	0.050	8.953	0.198
Statistical Indices					N = 423
Chi-square	= 5.838	df = 6	α = 0.05	Critical t-statistic = 1.943	
GFI	= 0.996	RMR = 0.00979	RMSEA = 0.0392		

แบบจำลองการวัดของตัวแปรแฝงการตระหนักรู้ถึงการจัดสรรเงินรายได้เพื่อพัฒนาสิ่งต่างๆ ในชุมชน (กลุ่ม RS)

6. การตระหนักรู้ถึงการจัดสรรเงินรายได้เพื่อพัฒนาสิ่งต่างๆ ในชุมชน (Revenue allocation, REV)					
ตัวแปร สังเกตได้	ความหมาย	สัมประสิทธิ์	SD	t-stat	R ²
REV1	การนำไปเป็นงบประมาณส่วนกลางของรัฐหรือท้องถิ่น	0.856	0.039	21.704	0.734
REV2	การนำไปปรับปรุงความคล่องตัวของจราจร เช่น สร้างถนนใหม่ ปรับปรุงสัญญาณไฟ ฯลฯ	0.866	0.039	22.120	0.751
REV3	การนำไปปรับปรุงคุณภาพของบริการขนส่งสาธารณะ	0.892	0.038	23.168	0.795
REV4	การนำไปลดภาษีเงินได้ส่วนบุคคล	0.852	0.039	21.585	0.726
REV5	การนำไปลดอัตราค่าโดยสารของบริการขนส่งสาธารณะ	0.748	0.042	17.749	0.563
REV6	การนำไปลดภาษีรถยนต์รายปี	0.799	0.041	19.467	0.642
REV7	การนำไปปรับปรุงสภาพของทางเท้าและจักรยาน	0.884	0.039	22.897	0.781
Statistical Indices					N = 423
Chi-square	= 15.068	df = 10	α = 0.05	Critical t-statistic = 1.812	
GFI	= 0.990	RMR = 0.0116	RMSEA = 0.0232		

แบบจำลองการวัดของตัวแปรแฝงการยอมรับในมาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่ (กลุ่ม RS)

7. การยอมรับในมาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่ (The acceptability towards ALS, ACPT)						
ตัวแปรสังเกตได้	ความหมาย	สัมประสิทธิ์	SD	t-stat	R ²	
ACC1	การยอมรับว่าการเก็บค่าเข้าพื้นที่จะส่งผลให้เขตบางรักมีการจราจรที่คล่องตัวขึ้น มีมลภาวะทางอากาศและเสียงน้อยกว่าเดิม	0.626	0.045	13.767	0.395	
ACC2	การยอมรับว่าเงินจากการเก็บค่าเข้าพื้นที่จะช่วยพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ถนนหนทาง และสภาพแวดล้อมในเขตบางรักให้ดีขึ้นได้	0.768	0.042	18.235	0.590	
ACC3	การซื้อสตีกเกอร์เพื่อผ่านเข้าพื้นที่ ณ ปิรมันัน ห้างร้านขนาดใหญ่ ที่ทำการไปรษณีย์ หรือริมถนน เข้ากันได้กับชีวิตประจำวันของท่าน	0.753	0.045	16.892	0.564	
ACC4	การควบคุมบังคับด้วยกำลังตำรวจและกล้องวงจรปิดจะไม่ทำให้ผู้ใช้รถฝ่าฝืน	0.717	0.044	16.264	0.514	
ACC5	ชนิดยานพาหนะและวัน-เวลาที่ควบคุมสามารถเข้าใจได้ง่ายและไม่ยุ่งยากซับซ้อน	0.802	0.042	19.166	0.644	
ACC6	การนำร่องในเขตบางรักที่มีปัญหาการจราจรติดขัดเป็นอันดับต้นๆก่อนนั้นคือการทดลองใช้มาตรการก่อนขยายไปยังพื้นที่อื่นๆในอนาคต	0.807	0.042	19.064	0.652	
ACC7	น่าจะสามารถสังเกตผลของราคาใบอนุญาตซึ่งทำให้ลดปริมาณการจราจรติดขัดลง 30% ได้ทันทีที่ใช้มาตรการ	0.774	0.042	18.439	0.599	
ACC8	ทัศนคติเกี่ยวกับการยอมรับโดยรวมที่มีต่อมาตรการเก็บค่าเข้าพื้นที่	0.511	0.047	10.894	0.261	
Statistical Indices					N = 423	
Chi-square	= 15.177	df	= 15	α	= 0.05	Critical t-statistic = 1.753
GFI	= 0.991	RMR	= 0.0152	RMSEA	= 0.0166	

ภาคผนวก ง

แบบจำลองสมการเชิงโครงสร้างของกลุ่มตัวอย่างก่อนตัดตัวแปรที่ไม่มีนัยสำคัญ
ออกจากการวิเคราะห์รอบสอง

ผลการวิเคราะห์แบบจำลองเชิงโครงสร้างของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว (PCM1.1)

ตัวแปรแฝงที่เกี่ยวข้อง	ตัวแปรแฝงภายใน								
	อิทธิพลโดยตรง			อิทธิพลทางอ้อม			อิทธิพลรวม		
	SAT	ACPT	BEH	SAT	ACPT	BEH	SAT	ACPT	BEH
จำนวนข้อมูล	346								
ความพึงพอใจที่มีต่อมาตรการ ALS (SAT)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
การยอมรับในมาตรการ ALS (ACPT)	0.139* (3.144)	-	-	-	-	-	0.139* (3.144)	-	-
ความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรม (BEH)	0.386* (7.751)	0.068 (1.293)	-	0.009 (1.196)	-	-	0.395* (8.219)	0.068 (1.293)	-
พฤติกรรมการเดินทาง (TRAV)	-0.094* (-2.136)	-0.015 (-0.430)	-	-	-0.013 (-1.767)	-0.038* (-2.108)	-0.094* (-2.136)	-0.029 (-0.789)	-0.038* (-2.108)
ผลกระทบจากสถานะทางเศรษฐกิจและสังคม (SOC)	0.004 (0.099)	-0.020 (-0.556)	-	-	0.001 (0.099)	0.0001 (0.022)	0.004 (0.099)	-0.020 (-0.531)	0.0001 (0.022)
จุดมุ่งหมายที่ต้องการบรรลุเกี่ยวกับการเดินทาง (IMP)	0.022 (0.494)	-0.020 (-0.554)	-	-	0.003 (0.488)	0.007 (0.412)	0.022 (0.494)	-0.017 (-0.463)	0.007 (0.412)
ทัศนคติที่มีต่อการควบคุมการใช้รถยนต์ (ATTD)	0.030 (0.657)	0.079* (2.154)	-	-	0.004 (0.643)	0.017 (0.923)	0.030 (0.657)	0.083* (2.235)	0.017 (0.923)
บรรทัดฐานของสังคม (SOCN)	0.131* (2.443)	0.318* (7.246)	-	-	0.018* (1.929)	0.073* (2.697)	0.131* (2.443)	0.336* (7.619)	0.073* (2.697)
การรับรู้ถึงปัญหาที่เกิดขึ้น (PERC)	-0.101* (-2.317)	-0.038 (-1.076)	-	-	-0.014* (-1.865)	-0.043* (-2.352)	-0.101* (-2.317)	-0.052 (-1.463)	-0.043* (-2.352)
การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการ ALS (INFO)	-0.047 (-1.130)	0.051 (1.502)	-	-	-0.007 (-1.064)	-0.015 (-0.890)	-0.047 (-1.130)	0.044 (1.291)	-0.015 (-0.890)
การรับรู้ในประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ ALS (EFF)	0.212* (3.780)	0.189* (4.073)	0.275* (5.318)	-	0.030* (2.417)	0.097* (3.738)	0.212* (3.780)	0.219* (4.741)	0.372* (7.261)
การตระหนักถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับจากมาตรการ ALS (INDC)	0.239* (4.886)	0.007 (0.160)	0.149* (3.232)	-	0.033* (2.644)	0.095* (4.197)	0.239* (4.886)	0.040 (0.992)	0.243* (5.084)
การตระหนักถึงความเท่าเทียมกันในสังคม (EQUI)	0.096* (1.848)	0.172* (4.073)	-	-	0.013 (1.593)	0.050* (2.180)	0.096* (1.848)	0.186* (4.343)	0.050* (2.180)
การตระหนักถึงการจัดสรรเงินรายได้เพื่อพัฒนาสิ่งต่างๆ ในชุมชน (REV)	0.176* (3.668)	0.185* (4.652)	-	-	0.025* (2.387)	0.082* (3.658)	0.176* (3.668)	0.209* (5.299)	0.082* (3.658)
การรับรู้เกี่ยวกับการควบคุมพฤติกรรมของตนเอง (PERBC)	0.062 (1.323)	0.033 (0.857)	-	-	0.009 (1.219)	0.027 (1.408)	0.062 (1.323)	0.041 (1.072)	0.027 (1.408)
ตัวแปรแฝงภายใน	SAT	ACPT	BEH						
R ²	0.443	0.635	0.522	Chi-square/ df			1.217		
df	10			GFI			0.995		
Chi-square	12.170			RMR			0.0105		
t-statistic at $\alpha = 0.05$	1.812			NFI			0.996		

หมายเหตุ * มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

ผลการวิเคราะห์แบบจำลองเชิงโครงสร้างของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (PBM1)

ตัวแปรแฝงที่เกี่ยวข้อง	ตัวแปรแฝงภายใน								
	อิทธิพลโดยตรง			อิทธิพลทางอ้อม			อิทธิพลรวม		
	SAT	ACPT	BEH	SAT	ACPT	BEH	SAT	ACPT	BEH
จำนวนข้อมูล	493								
ความพึงพอใจที่มีต่อมาตรการ ALS (SAT)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
การยอมรับในมาตรการ ALS (ACPT)	0.191* (4.944)	-	-	-	-	-	0.191* (4.944)	-	-
ความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรม (BEH)	0.356* (8.373)	0.095* (1.928)	-	0.018 (1.796)	-	-	0.374* (9.211)	0.095* (1.928)	-
พฤติกรรมการเดินทาง (TRAV)	-0.011 (-0.299)	0.030 (0.999)	-	-	-0.002 (-0.298)	-0.001 (-0.082)	-0.011 (-0.299)	0.028 (0.909)	-0.001 (-0.082)
ผลกระทบจากสถานะทางเศรษฐกิจและสังคม (SOC)	-0.071* (-1.966)	0.008 (0.257)	-	-	-0.014 (-1.827)	-0.026 (-1.828)	-0.071* (-1.966)	-0.006 (-0.181)	-0.026 (-1.828)
จุดมุ่งหมายที่ต้องการบรรลุเกี่ยวกับการเดินทาง (IMP)	0.047 (1.137)	0.075* (2.151)	-0.094* (-2.637)	-	0.009 (1.108)	0.025 (1.516)	0.047 (1.137)	0.084* (2.351)	-0.069 (-1.811)
ทัศนคติที่มีต่อการควบคุมการใช้รถยนต์ (ATTD)	0.020 (0.519)	0.022 (0.671)	-	-	0.004 (0.516)	0.010 (0.645)	0.020 (0.519)	0.026 (0.769)	0.010 (0.645)
บรรทัดฐานของสังคม (SOCN)	0.081 (1.835)	0.294* (7.828)	0.143* (3.230)	-	0.015 (1.720)	0.058* (2.616)	0.081 (1.835)	0.310* (8.067)	0.201* (4.586)
การรับรู้ถึงปัญหาที่เกิดขึ้น (PERC)	-0.063 (-1.641)	-0.024 (-0.731)	-	-	-0.012 (-1.558)	-0.026 (-1.730)	-0.063 (-1.641)	-0.036 (-1.076)	-0.026 (-1.730)
การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการ ALS (INFO)	0.034 (0.921)	0.031 (1.010)	-	-	0.006 (0.905)	0.016 (1.101)	0.034 (0.921)	0.038 (1.189)	0.016 (1.101)
การรับรู้ในประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ ALS (EFF)	0.227* (5.003)	0.151* (3.843)	0.246* (5.572)	-	0.043* (3.516)	0.099* (4.810)	0.227* (5.003)	0.194* (4.946)	-0.345* (7.784)
การตระหนักถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับจากมาตรการ ALS (INDC)	0.214* (5.107)	0.062 (1.708)	-	-	0.041* (3.552)	0.086* (4.693)	0.214* (5.107)	0.103* (2.834)	0.086* (4.693)
การตระหนักถึงความเท่าเทียมกันในสังคม (EQUI)	0.150* (3.316)	0.181* (4.684)	-	-	0.029* (2.754)	0.073* (3.648)	0.150* (3.316)	0.209* (5.350)	0.073* (3.648)
การตระหนักถึงการจัดสรรเงินรายได้เพื่อพัฒนาสิ่งต่างๆ ในชุมชน (REV)	0.162* (3.696)	0.115* (3.076)	-	-	0.031* (2.960)	0.071* (3.835)	0.162* (3.696)	0.146* (3.856)	0.071* (3.835)
ตัวแปรแฝงภายใน	SAT	ACPT	BEH						
R ²	0.394	0.566	0.445	Chi-square/ df			0.957		
df	8			GFI			0.998		
Chi-square	7.659			RMR			0.00815		
t-statistic at $\alpha = 0.05$	1.860			NFI			0.998		

หมายเหตุ * มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

ผลการวิเคราะห์แบบจำลองเชิงโครงสร้างของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้อาศัยหรือมีกิจการ ในเขตบางรัก (RSMI)

ตัวแปรแฝงที่เกี่ยวข้อง	ตัวแปรแฝงภายใน								
	อิทธิพลโดยตรง			อิทธิพลทางอ้อม			อิทธิพลรวม		
	SAT	ACPT	BEH	SAT	ACPT	BEH	SAT	ACPT	BEH
จำนวนข้อมูล	N = 423								
ความพึงพอใจที่มีต่อมาตรการ ALS (SAT)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
การยอมรับในมาตรการ ALS (ACPT)	0.069 (1.280)	-	-	-	-	-	0.069 (1.280)	-	-
ความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรม (BEH)	0.244* (4.901)	0.024 (0.586)	-	0.002 (0.533)	-	-	0.246* (4.959)	0.024 (0.586)	-
พฤติกรรมการเดินทาง (TRAV)	-0.044 (-1.306)	0.008 (0.223)	-	-	-0.003 (-0.914)	-0.011 (-1.233)	-0.044 (-1.306)	0.005 (0.141)	-0.011 (-1.233)
ผลกระทบจากสถานะทางเศรษฐกิจและสังคม (SOC)	-0.005 (-0.164)	-0.057 (-1.613)	-	-	0.0001 (-0.163)	-0.003 (-0.319)	-0.005 (-0.164)	-0.058 (-1.620)	-0.003 (-0.319)
จุดมุ่งหมายที่ต้องการบรรลุเกี่ยวกับการเดินทาง (JMP)	-0.070* (-2.132)	0.042 (1.174)	0.108* (3.258)	-	-0.005 (-1.097)	-0.016 (-1.794)	-0.070* (-2.132)	0.037 (1.044)	0.092* (2.703)
ทัศนคติที่มีต่อการควบคุมการใช้รถยนต์ (ATTD)	0.041 (1.212)	0.056 (1.533)	-	-	0.003 (0.880)	0.011 (1.288)	0.041 (1.212)	0.059 (1.609)	0.011 (1.288)
บรรทัดฐานของสังคม (SOCN)	0.096* (2.641)	0.415* (10.432)	-	-	0.007 (1.152)	0.033 (1.729)	0.096* (2.641)	0.422* (10.665)	0.033 (1.729)
การรับรู้ถึงปัญหาที่เกิดขึ้น (PERC)	-0.012 (-0.357)	0.048 (1.306)	0.076* (2.259)	-	-0.001 (-0.343)	-0.002 (-0.212)	-0.012 (-0.357)	0.047 (1.281)	0.074* (2.146)
การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการ ALS (INFO)	-0.073 (-2.093)	-0.040 (-1.059)	-0.085* (-2.576)	-	-0.005 (-1.092)	-0.019 (-2.001)	-0.073 (-2.093)	-0.045 (-1.195)	-0.104* (-3.030)
การรับรู้ในประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ ALS (EFF)	0.100* (2.385)	0.265* (5.761)	0.369* (8.338)	-	0.007 (1.128)	0.031 (1.997)	0.100* (2.385)	0.272* (5.939)	0.400* (9.342)
การตระหนักถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับจากมาตรการ ALS (INDC)	0.429* (10.001)	0.044 (0.844)	0.143* (2.970)	-	0.029 (1.269)	0.106* (4.492)	0.429* (10.001)	0.073 (1.570)	0.249* (5.643)
การตระหนักถึงความเท่าเทียมกันในสังคม (EQUI)	0.208* (4.794)	0.052 (1.079)	0.099* (2.267)	-	0.014 (1.237)	0.052* (3.510)	0.208* (4.794)	0.066 (1.408)	0.152* (3.446)
การตระหนักถึงการจัดสรรเงินรายได้เพื่อพัฒนาสิ่งต่างๆ ในชุมชน (REV)	0.171* (4.491)	0.112* (2.637)	0.038 (0.966)	-	0.012 (1.231)	0.045* (3.374)	0.171* (4.491)	0.123* (2.978)	0.082 (2.108)
ตัวแปรแฝงภายใน	SAT	ACPT	BEH						
R ²	0.597	0.524	0.585	Chi-square/ df			1.346		
df	4			GFI			0.998		
Chi-square (χ^2)	5.384			RMR			0.00675		
t-statistic at $\alpha = 0.05$	2.132			NFI			0.998		

หมายเหตุ * มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นายสุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์ เกิดเมื่อวันที่ 30 มกราคม 2516 สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลายจากโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา (พญาไท) สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรีจากคณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในปีการศึกษา 2537 วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมโยธา จากคณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในปีการศึกษา 2543 และสำเร็จการศึกษาระดับปริญญาโท สาขาวิศวกรรมโยธา จากคณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในปีการศึกษา 2548 ปัจจุบัน (พ.ศ. 2549) เป็นอาจารย์ประจำ สังกัดภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา งานวิจัยที่สนใจเกี่ยวกับ Transportation planning Travel behavior Travel demand management และ Transport psychology

