

## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

มนุษย์กับสิ่งแวดล้อม มีปฏิสัมพันธ์ต่อกันอย่างแนบแน่นมาโดยตลอด ตั้งแต่มีมนุษย์เกิดขึ้นมาบนโลก มนุษย์ได้อาศัยสิ่งแวดล้อม เป็นปัจจัยการดำรงชีวิต มนุษย์เป็นผลผลิตของสิ่งแวดล้อมที่มนุษย์มีส่วนได้สร้างสรรขึ้นมา ทำให้พฤติกรรม ความนึกคิดและจิตใจของมนุษย์ที่มีความแตกต่างกัน ล้วนแล้วแต่ได้รับอิทธิพลจากสิ่งแวดล้อมที่ต่างกันทั้งสิ้น ในขณะที่เดียวกัน การกระทำของมนุษย์ที่แสดงออกมาโดยวิธีใดก็ตามก็จะมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมด้วยเช่นกัน (พระสงเสริม แสงทอง, 2541) กิจกรรมต่างๆของมนุษย์ไม่ว่าจะเป็นกระบวนการผลิตหรือการบริโภค ล้วนแต่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ที่นอกจากจะนำทรัพยากรธรรมชาติไปใช้แล้วยังปล่อยของเสียให้ตกค้างเป็นมลภาวะให้แก่สิ่งแวดล้อม

วิกฤตการณ์ทางสิ่งแวดล้อมหลายประการที่เกิดขึ้นเรื่อยมาพิสูจน์ให้เห็นแล้วว่า มนุษย์ไม่สามารถเอาชนะธรรมชาติได้ตลอดไป การแก้ปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นไม่อาจแก้เพียงที่ตัวสิ่งแวดล้อมเอง หรือทางกายภาพเพียงอย่างเดียวได้ เพราะตัวการสำคัญของปัญหาคือตัวมนุษย์

เชียงใหม่เป็นอีกเมืองหนึ่งที่กำลังเผชิญกับปัญหาสิ่งแวดล้อม ที่ทวีความรุนแรงขึ้นเป็นลำดับ การถูกกำหนดให้เป็นเมืองศูนย์กลางของภาคเหนือตอนบน ประกอบกับศักยภาพเดิมของเมืองทำให้เกิดการขยายตัวของเมืองอย่างต่อเนื่องและรวดเร็ว เชียงใหม่จึงเป็นเมืองใหญ่ที่มีกิจกรรมต่าง ๆ ของมนุษย์มากมาย และมีความแตกต่างจากเมืองอื่น ๆ ในภาคเหนืออย่างเห็นได้ชัดและกำลังก้าวตามปัญหาที่กรุงเทพฯ ได้เผชิญมาแล้ว จากการจัดลำดับความสำคัญของปัญหาของเมืองเชียงใหม่ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ในแผนพัฒนาเทศบาลระยะปานกลาง 2540-2544 พบว่าปัญหาจราจรเป็นปัญหาที่มีความรุนแรงอันดับหนึ่ง และยังไม่มีความโน้มที่จะลดความรุนแรงลง ปัญหามลพิษทางอากาศที่เกิดขึ้นในเชียงใหม่จะมีความรุนแรงมากกว่าที่เกิดขึ้นในกรุงเทพฯ เนื่องจากเชียงใหม่เป็นเมืองที่อยู่ในหุบเขา อากาศถ่ายเทได้ไม่สะดวก จึงสะสมมลพิษในอากาศไว้และทำลายสุขภาพของคนที่อยู่อาศัยอยู่ในหุบเขาต่อไป (ดวงจันทร์ อาภาวัชรุณณ์, 2535)

ความต้องการเดินทางของประชาชนในเขตเมืองเชียงใหม่มีสูงมาก จากการศึกษาพบว่า ปริมาณการเดินทางเพิ่มจาก 1.59 ล้านเที่ยว ในปี 2537 และจะเพิ่มเป็น 2.43 และ 3.75 ล้านเที่ยวในปี 2547 และ 2559 ตามลำดับ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและ

สังคมแห่งชาติ,2539) แม้จะมีการวางแผนและการศึกษา เพื่อแก้ไขและจัดการปัญหาจราจรในเมืองเชียงใหม่เรื่อยมา ทั้งนี้เนื่องจากแผนและนโยบายส่วนใหญ่ ยังมุ่งแก้ปัญหาด้านกายภาพ (ธเนศวร์ เจริญเมือง,2539)

จากการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนในเขตเมืองเชียงใหม่ นั้น พบว่า เยาวชนเป็นอีกกลุ่มคนหนึ่ง ที่มีส่วนสร้างและเผชิญกับปัญหาจราจร เพราะต้องเดินทางไปโรงเรียนและกลับบ้าน ทำให้ต้องสุดตมคว้นพิษและเสียเวลาอยู่บนท้องถนนในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเป็นเวลานาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณที่มีการจราจรแออัด อาทิ ตามสี่แยก และบริเวณหน้าโรงเรียนซึ่งผู้ปกครองจำนวนมากนิยมนำรถยนต์และจักรยานยนต์ไปรับและส่งบุตรหลาน แทนที่เด็ก ๆ เหล่านั้นจะได้รับอากาศที่ดีในเวลาเช้าและเย็นกลับต้องมารับสารพิษแทน เนื่องจากในช่วงเวลาดังกล่าว มีรถยนต์อยู่ในบริเวณโรงเรียนและรายรอบโรงเรียนมากเกินไป โดยเฉพาะโรงเรียนที่ตั้งอยู่ในเขตเมือง (ประสาน ตังสิกันบุตร,2535)

รูปแบบการเดินทางหนึ่ง ที่เคยได้รับความนิยมในสมัยก่อน แต่ก็ลดน้อยลงโดยการเข้ามาแทนที่ของรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ก็คือการใช้รถจักรยาน เนื่องจากค่านิยมของคนไทยที่ถือว่ารถยนต์เป็นของคนชั้นสูงมีฐานะดี รถจักรยานเป็นของคนไม่มีเกียรติ จักรยานจึงถูกมองข้ามไป (ธเนศวร์ เจริญเมือง,2539) หลายครั้งที่การใช้จักรยานเพื่อลดปัญหาจราจรและปัญหาสิ่งแวดล้อมในเมืองเชียงใหม่ถูกกล่าวถึงและหยิบยกขึ้นมาเป็นทางเลือกหนึ่งเพื่อการเดินทางระยะใกล้ จนกระทั่งมีกลุ่มผู้ริเริ่มเช่นโครงการจักรยานวันอาทิตย์ ซึ่งดำเนินการมาตั้งแต่ปี 2539 แต่ก็ยังไม่ได้รับการสนับสนุนและส่งเสริมอย่างจริงจัง ทั้งที่จักรยานเป็นยานพาหนะที่สะอาดปลอดภัย ไร้มลพิษ มีหลายราคาให้เลือก และยังใช้พลังงานที่ไม่มีวันหมดสิ้นอีกด้วย ในระดับโลก เป็นที่ยอมรับแล้วว่าจักรยานเป็นยานพาหนะส่วนบุคคลใช้การได้ดีที่สุด และสอดคล้องกับการพัฒนาสังคมแบบยั่งยืนมากที่สุด (ธเนศวร์ เจริญเมือง,2539) อย่างไรก็ตามในเขตเมืองที่มีการใช้รถยนต์เป็นส่วนใหญ่ การใช้จักรยานอาจเป็นเรื่องอันตราย เนื่องจากทั้งรถยนต์และมลภาวะจากท่อไอเสียรถยนต์และจักรยานยนต์ เป็นภัยต่อชีวิตและสุขภาพ ในบางประเทศ ผู้บริหารที่มองการณ์ไกลได้พยายามจัดให้มีทางสำหรับจักรยานมากขึ้น เพื่อลดปริมาณการจราจรและทำให้การใช้จักรยานปลอดภัยขึ้น นักปั่นจักรยานในเมืองนับว่าเป็นสัญลักษณ์ของการต่อสู้เพื่อเปลี่ยนแปลงทัศนคติเกี่ยวกับการขนส่งในเมือง โดยการเอาชีวิตและอวัยวะเข้าเสี่ยง จักรยานเหมาะกับการใช้เดินทางไปต่าง ๆ ในตัวเมือง ยิ่งคนหันมาใช้จักรยานมากขึ้น เจ้าหน้าที่บ้านเมืองก็ต้องหันมาเอาใจใส่มากขึ้นเท่านั้น (เฮอริเบต จิราเดต์,1996)

จากการที่รัฐพยายามแก้ปัญหาโรคติดโดยจัดให้มีระบบโรงเรียนใกล้บ้าน ทำให้นักเรียนสามารถไปโรงเรียนโดยไม่ต้องเดินทางไกล ซึ่งจะเป็นการเพิ่มภาระให้แก่พื้นผิวการจราจรนั้น สอดคล้องกับการส่งเสริมให้ใช้จักรยานเป็นอย่างดี หากมีเครือข่ายทางจักรยานหรือเพียงทางจักรยานสั้นๆ นักเรียนก็จะสามารถขี่จักรยานไปโรงเรียนได้ โดยไม่ต้องพึ่งพาผู้ปกครอง ให้นำรถไปแออัดบนท้องถนน ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน และเมื่อเด็กเหล่านี้โตขึ้น จะได้เป็นกำลังสำคัญในการผลักดันให้ลดจำนวนรถและปัญหามลพิษทางอากาศลง เนื่องจากใช้จักรยานเองก็ย่อมเข้าใจและสร้างวิสัยทัศน์ให้มองเห็นปัญหาได้ (ธงชัย พรรณสวัสดิ์, 2540)

ดังที่ได้กล่าวมาทั้งหมด ทำให้ผู้วิจัย สนใจที่จะศึกษา สภาพการณ์การเดินทางของเด็กนักเรียนที่ผ่านมาในแต่ละวัน และศึกษาแนวโน้มพฤติกรรม การใช้จักรยานของเด็กนักเรียนระดับมัธยมศึกษาปีที่ 1 ถึงปีที่ 6 ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ โดยมุ่งศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านประชากร ปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยทางสังคม ตลอดจนอิทธิพลของปัจจัยเหล่านั้น ต่อแนวโน้มพฤติกรรมของเด็กนักเรียนทั้งนี้เพื่อเป็นประโยชน์ต่อการแก้ปัญหาจราจรและปัญหาสิ่งแวดล้อมเมืองเชียงใหม่ตลอดจนปัญหาการใช้พลังงาน อย่างถูกต้อง และตรงกับความต้องการของประชาชนอย่างแท้จริงต่อไป

## 1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาสภาพการณ์การเดินทางไปโรงเรียนและกลับบ้าน และแนวโน้มพฤติกรรม การใช้จักรยานของเด็กนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาชั้นปีที่ 1- 6 ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่
2. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยด้านประชากร และปัจจัยทางสังคมกับแนวโน้มพฤติกรรม การใช้จักรยานในการเดินทางไปโรงเรียนและกลับบ้านของเด็กนักเรียน
3. เพื่อศึกษาอิทธิพลของปัจจัยด้านประชากรปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางสังคมที่มี ต่อแนวโน้มพฤติกรรม การใช้จักรยาน ในการเดินทางไปโรงเรียนและกลับบ้านของเด็กนักเรียน

## 1.3 ขอบเขตการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้มีขอบเขตการศึกษาดังนี้

1. ขอบเขตพื้นที่การวิจัยนี้ ดำเนินการในเขตพื้นที่เทศบาลนครเชียงใหม่ อำเภอเมือง จังหวัด เชียงใหม่

2. ขอบเขตประชากร เป็นการวิจัยจากนักเรียนที่กำลังศึกษาอยู่ในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-6 ที่มีที่พักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่
3. ขอบเขตด้านเนื้อหา สภาพการณ์การเดินทางประจำวันของเด็กนักเรียน และแนวโน้มพฤติกรรม การใช้จักรยานของเด็กนักเรียน โดยมุ่งศึกษาผลของความแตกต่างของปัจจัยด้านประชากร ได้แก่ เพศและรายได้ ที่มีต่อแนวโน้มพฤติกรรมการใช้จักรยานของเด็กนักเรียน ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยทางสังคม ได้แก่ ทักษะติดต่อการใช้รถจักรยานและการรับรู้ปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการจราจร และการเข้าร่วมกิจกรรมทางสังคม ค่านิยมทางสังคมในการใช้จักรยาน และการได้รับผลกระทบจากปัญหา กับแนวโน้มพฤติกรรม การใช้จักรยานของเด็กนักเรียน

#### 1.4 สมมุติฐานการวิจัย

1. เด็กนักเรียนที่มีปัจจัยด้านประชากรแตกต่างกัน มีแนวโน้มพฤติกรรม การใช้จักรยาน ไม่แตกต่างกัน
2. ปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางสังคมไม่มีความสัมพันธ์ทางบวกกับแนวโน้มพฤติกรรม การใช้จักรยานของเด็กนักเรียน
3. ปัจจัยด้านประชากร ปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางสังคม ไม่มีอิทธิพลต่อแนวโน้มพฤติกรรม การใช้จักรยานของเด็กนักเรียน

#### 1.5 ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย

ตัวแปรอิสระ (Independent Variables) ประกอบด้วย

1. ปัจจัยด้านประชากร ได้แก่ เพศ กับ รายได้ของครอบครัว
2. ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ ทักษะติดต่อการใช้จักรยาน กับ การรับรู้ปัญหาจราจรและปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการจราจร
3. ปัจจัยทางสังคม ได้แก่ การเข้าร่วมกิจกรรมทางสังคม ค่านิยมทางสังคมในการใช้จักรยาน กับ การได้รับผลกระทบจากปัญหา

ตัวแปรตาม(Dependent Variables) ได้แก่แนวโน้มพฤติกรรม การใช้จักรยานของเด็กนักเรียน

## 1.6 นิยามศัพท์เฉพาะในการวิจัย

1. สภาพการณ์การเดินทาง หมายถึง วิธีการ รูปแบบการเดินทาง ในการเดินทางไปโรงเรียนและกลับบ้านของเด็กนักเรียน จำแนกเป็น ลักษณะการเดินทาง และยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง

2. เด็กนักเรียน หมายถึง นักเรียนที่กำลังศึกษาอยู่ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-ปีที่ 6 ในโรงเรียนที่ตั้งอยู่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ซึ่งผู้ศึกษาได้กำหนดไว้ และต้องเป็นนักเรียนที่มีที่พักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

3. ทักษะคิดต่อการใช้จักรยาน หมายถึง ความคิดเห็นและความรู้สึกของเด็กนักเรียน ที่พร้อมจะตอบสนองในทางบวกหรือทางลบ ต่อการใช้จักรยานในด้านต่าง ๆ ซึ่งวัดได้จากคะแนน ที่แสดงถึงระดับของทักษะคิดต่อการใช้จักรยาน จากการตอบแบบวัดทักษะคิดที่ผู้ศึกษาสร้างขึ้น

4. การรับรู้ในปัญหาจราจรและสิ่งแวดล้อม หมายถึง ความรู้ ความเข้าใจ และความคิดเห็น ของเด็กนักเรียนเกี่ยวกับปัญหาจราจร และปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการจราจร ได้แก่ มลภาวะทางอากาศ เสียง ความร้อน ตลอดจนปัญหาการเปลี่ยนแปลงพลังงาน ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ การรับรู้นี้ เป็นการรับรู้ที่เกิดจากการพบเห็นด้วยตนเอง

5. การได้รับผลกระทบจากปัญหา หมายถึง คะแนนที่ได้จากการวัดเกี่ยวกับการที่เด็กนักเรียนได้รับผลกระทบจากปัญหาการจราจรและปัญหาสิ่งแวดล้อม ทั้งทางตรงและทางอ้อม

6. การเข้าร่วมกิจกรรมทางสังคม หมายถึง การเข้าไปมีส่วนร่วมในกิจกรรมเกี่ยวกับการรณรงค์และโครงการส่งเสริมให้ใช้จักรยานเพื่อลดปัญหาจราจรและปัญหาสิ่งแวดล้อม ของเด็กนักเรียน ทั้งกิจกรรมภายในโรงเรียน กิจกรรมในชุมชนและกิจกรรมจากองค์กรอื่น ตลอดจนกิจกรรมการใช้จักรยานเพื่อวัตถุประสงค์ใด ๆ

7. ค่านิยมทางสังคมในการใช้จักรยาน หมายถึง คะแนนจากการวัด การยอมรับ การเห็นคุณค่าของสังคมต่อการใช้จักรยาน ค่านิยมนี้รวมถึงความพร้อมที่จะปฏิบัติของเด็กนักเรียนต่อการใช้จักรยาน

8. แนวโน้มพฤติกรรมการใช้จักรยาน หมายถึง คะแนนที่ได้จากการวัดความพร้อมในการตัดสินใจของเด็กนักเรียน ว่ามีแนวโน้มที่จะปฏิบัติในด้านบวกหรือลบต่อการเลือกใช้จักรยาน กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการรณรงค์ให้ใช้จักรยาน ตลอดจนการปฏิบัติต่อผู้ใช้จักรยาน จากเหตุการณ์สมมุติที่ผู้ศึกษาสร้างขึ้น

### 1.7 กรอบแนวคิดในการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมีความสนใจที่จะศึกษาถึงแนวโน้มพฤติกรรมของเด็กนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ โดยได้อาศัยแนวคิดเกี่ยวกับทัศนคติ ค่านิยมทางสังคม แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมมนุษย์ ตลอดจนแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการจราจร และแนวคิดเกี่ยวกับการใช้จักรยาน ซึ่งนำไปสู่กรอบแนวคิดดังนี้

