

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ในปัจจุบันทั่วโลกมีอัตราการเพิ่มขึ้นของประชากรอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในเมืองใหญ่ ๆ ซึ่งมีอัตราการเพิ่มขึ้นของประชากรอย่างรวดเร็วมากกว่าเมืองเล็ก กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงของประเทศไทยและเป็นเมืองที่มีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องจนทำให้กรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่เจริญเป็นอย่างมาก ทำให้กรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่เป็นศูนย์กลางในด้านต่าง ๆ ของประเทศ ไม่ว่าจะเป็นด้านเศรษฐกิจ ด้านการศึกษา ด้านการท่องเที่ยวและอีกมากมาย และจากความเจริญนี้เอง จึงทำให้ประชากรที่อยู่ทุกภูมิภาคของประเทศเดินทางมุ่งสู่กรุงเทพมหานครอย่างต่อเนื่องจนทำให้กรุงเทพมหานครมีประชากรมากที่สุดในประเทศ (กรมการปกครอง, 2551)

ในปัจจุบันกรุงเทพมหานครมีประชาชนอยู่อย่างแออัดเป็นอย่างมากจึงทำให้กรุงเทพมหานครประสบกับปัญหาต่าง ๆ มากมายรวมถึงปัญหาการจราจร ซึ่งพบว่าปริมาณรถบนท้องถนนในกรุงเทพมหานครมีปริมาณรถเป็นจำนวนมากและเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากค่านิยมการใช้ชีวิตของคนเมืองที่ต้องการความสะดวกสบายทำให้ปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคลบนท้องถนนเพิ่มขึ้นทุกปี ซึ่งส่งผลทำให้ปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครติดขัดเป็นอย่างมากทำให้เวลาในการเดินทางไม่แน่นอนและเสียเวลาในการเดินทางมาก โดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วนตั้งแต่ช่วงเวลา 6.00 น.-9.00 น. และ 17.00 น.-20.00 น. และจากปัญหาการจราจรติดขัดแล้วการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลยังส่งผลกระทบต่อปัญหาหมอกพิษทางอากาศ ซึ่งเกิดจากการปล่อยก๊าซต่างๆ จากท่อไอเสียของเครื่องยนต์โดยเฉพาะก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งถือว่าเป็นตัวการที่สำคัญที่สุดทำให้เกิดวิกฤตการณ์ภาวะโลกร้อน (กรมขนส่งทางบก , 2551)

ตารางที่ 1.1 แสดงปริมาณรถประเภทต่าง ๆ ในเขตกรุงเทพมหานคร ระหว่างปี 2547-2550

ประเภทรถ	ปริมาณรถ (คัน)			
	ปี 2547	ปี 2548	ปี 2549	ปี 2550
รถยนต์ส่วนบุคคล	1,719,972	1,889,873	2,078,247	2,171,826
รถแท็กซี่	68,112	77,836	82,233	78,792
รถโดยสารประจำทาง	20,250	20,396	21,655	21,649
รถจักรยานยนต์	1,593,685	1,917,577	2,296,397	2,335,172
รวม	3,403,019	3,905,682	4,478,532	4,607,439

ที่มา : กรมขนส่งทางบก (2551)

เนื่องจากปัญหาจราจรที่ติดขัดทำให้ประชาชนในกรุงเทพมหานครอยู่ในสภาวะการแข่งขันและรีบเร่งอยู่ตลอดเวลาส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ของคนในกรุงเทพมหานครการเดินทางจึงเป็นสิ่งสำคัญมาก ดังนั้นเพื่อรองรับการใช้ชีวิตของคนเมืองและเพื่อลดปัญหาการจราจรดังกล่าว จึงได้มีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าขึ้นเป็นครั้งแรกในวันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ.2542 ในเขตกรุงเทพมหานครมีชื่อว่ารถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ ซึ่งมีเส้นทางให้บริการ 2 สาย คือ สายสุขุมวิท ซึ่งมี 17 สถานี ตั้งแต่สุขุมวิท 71 ถึงหมอชิต และสายสีลม ซึ่งมี 7 สถานี ตั้งแต่เชิงสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน (สะพานสาทร) ถึงสนามกีฬาแห่งชาติ รวมระยะทางทั้งสิ้น 23.5 กิโลเมตร โดยทั้งสองสายจะมีสถานีร่วมที่สถานีสยาม ขบวนรถไฟฟ้าประกอบด้วยรถ 3 หรือ 6 ตู้พ่วงกัน ตัวรถแต่ละคันกว้าง 3.2 เมตร ยาวประมาณ 22 เมตร บรรจุผู้โดยสารได้ 320 คน/ตู้ เป็นผู้โดยสารนั่ง 42 คน และผู้โดยสารยืน 278 คน รถไฟฟ้าฯ จะเริ่มให้บริการตั้งแต่ 06.00 น. จนกระทั่ง 24.00 น. โดยจะปล่อยรถทุก ๆ 3 – 6 นาที

นอกจากความก้าวหน้าทันสมัยด้วยรูปลักษณ์และประสิทธิภาพความเร็วแล้ว รถไฟฟ้าฯ ยังเป็นระบบที่ใช้เทคโนโลยีอันทันสมัยเพื่อป้องกันผลกระทบเรื่องความเสี่ยง ได้แก่ ระบบรางปราศจากรอยต่อ ทำให้ไม่เกิดเสียงเมื่อรถไฟฟ้าฯ วิ่งผ่าน ระบบรองรับรางใช้วัสดุซับเสียงและความสั่นสะเทือน ในช่องทางโค้งมีการออกแบบให้รางถ่างออกเล็กน้อยเพื่อลดการเสียดสีระหว่างล้อกับราง ระบบเบรกใช้เบรกไฟฟ้าเสียงไม่ดังและมีประสิทธิภาพสูง นอกจากนั้นยังได้จัดให้มีกำแพงกันเสียงเพื่อลดเสียงด้านข้างและเพิ่มความสวยงามตลอดทางวิ่งอีกด้วย สำหรับได้สถานีรับ-ส่งผู้โดยสารซึ่งมีรถยนต์วิ่งผ่าน อาจเกิดลักษณะเสียงก้องได้ จึงออกแบบให้พื้นผิวและโครงสร้างมีลักษณะดูดซับเสียง พร้อมทั้งมีมาตรการตรวจวัดเป็นประจำอีกด้วย

ทางการรักษาความปลอดภัยสถานีรถไฟฟ้าฯ ได้จัดเตรียมมาตรการทางด้านความปลอดภัยสำหรับผู้ให้บริการตลอดเส้นทางรถไฟฟ้าฯ โดยได้รับความร่วมมืออย่างดีจากกองบัญชาการตำรวจนครบาลในการจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อตรวจตราดูแลความเรียบร้อยและรักษาความปลอดภัยในบริเวณระบบรถไฟฟ้าตลอด 24 ชั่วโมง นอกจากนี้ยังมีการติดตั้งอุปกรณ์และระบบสื่อสารเพื่อรายงานเหตุที่อาจจะเกิดขึ้น โดยศูนย์ควบคุมการเดินรถส่วนกลางที่หมอมชิตจะเป็นจุดรับแจ้งเหตุจากบริเวณต่างๆ แล้วจึงทำการติดต่อขอความช่วยเหลือไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านระบบบริการบัตรโดยสารของรถไฟฟ้าฯ มี 4 แบบ คือ 1) บัตรประเภทเที่ยวเดียว (Single Journey Ticket) ซึ่งเป็นตั๋วที่ใช้เดินทางครั้งเดียว มูลค่าของตั๋วจะเท่ากับค่าโดยสารในแต่ละเที่ยวที่เดินทาง 2) บัตรประเภทเติมเงิน (SkyCard / Stored Value Ticket) บัตรจะจำหน่ายครั้งแรกขั้นต่ำ 100 บาท (รวมค่ามัดจำ 30 บาท) เติมเงินในบัตรได้สูงสุด 2,000 บาท และมีอายุการใช้งาน 2 ปี 3) บัตรประเภท 30 วัน (30-Day Pass) แบ่งเป็น บัตรสำหรับนักเรียน นักศึกษา 20 เที่ยว 340 บาท และ 30 เที่ยว 450 บาท และบัตรสำหรับบุคคลทั่วไป 20 เที่ยว 440 บาท และ 30 เที่ยว 600 บาท 4) บัตรประเภท 1 วัน (One Day Pass) ราคา 120 บาท ใช้เดินทางได้ 1 วัน ไม่จำกัดจำนวนเที่ยว วิธีการซื้อบัตรโดยสารจะมี 2 แบบคือใช้ระบบตู้จำหน่ายบัตรโดยสารอัตโนมัติ (Ticket issuing Machine:TIM) ใช้ซื้อบัตรโดยสารแบบเที่ยวเดียว การชำระเงินจะใช้เฉพาะเหรียญเท่านั้น และมีเจ้าหน้าที่ห้องจำหน่ายบัตรโดยสารให้บริการขายบัตรโดยสารแบบอื่นๆ และให้บริการแลกเหรียญเพื่อใช้ซื้อบัตรโดยสารแบบเที่ยวเดียวจากตู้อัตโนมัติ โดยมีอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำ 15 บาท และจะเพิ่มขึ้นตามลำดับตามระยะทางที่เดินทาง โดยมีค่าโดยสารสูงสุด 40 บาท

จากการศึกษาของ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (2550) เปรียบเทียบระหว่างรถไฟฟ้าฯ กับระบบขนส่งอื่นๆ พบว่า ระยะการเดินทางที่เท่ากันหากใช้รถยนต์ส่วนบุคคลจะใช้น้ำมันวันละประมาณ 44 บาท รถโดยสารประจำทางใช้น้ำมันวันละ 32 บาท และรถไฟฟ้าใช้น้ำมันเพียงวันละ 16 บาท เท่านั้น โดยสามารถขนถ่ายผู้โดยสารได้เป็นจำนวนมาก อย่างน้อย 40,000 คน ต่อชั่วโมงต่อทิศทาง บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด(มหาชน) ได้ประเมินว่าโครงการรถไฟฟ้าฯ จะให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจในรูปของการประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางและค่าน้ำมันตลอดอายุสัมปทานประมาณ 428,457 ล้านบาท

เนื่องจากรถไฟฟ้าฯ สามารถให้บริการแก่ผู้โดยสารได้มากกว่า 1,000 คน/ขบวน ในขณะที่การเดินทางโดยรถยนต์ของผู้โดยสารจำนวนที่เท่ากันต้องใช้รถยนต์จำนวนมากถึง 800 คัน จึงช่วยลดปริมาณรถบนท้องถนนทำให้ปัญหาการจราจรติดขัดน้อยลง นอกจากนี้รถไฟฟ้าฯ ยังให้บริการครอบคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ใจกลางเขตกรุงเทพมหานครและจุดเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่นๆ และมี

ความรวดเร็ว ความสะดวกสบายและตรงต่อเวลา ช่วยให้ผู้โดยสารประหยัดเวลาในการเดินทางได้เป็นอย่างมาก และทำให้คุณภาพชีวิตดีขึ้น

ดังนั้นการศึกษาครั้งนี้จึงเป็นการศึกษาถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้รถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานคร และเมื่อทราบถึงพฤติกรรมของผู้บริโภคและปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้รถไฟฟ้ากับรถยนต์ส่วนบุคคลแล้ว จะทำให้ทราบถึงสาเหตุของปัญหา รวมถึงข้อจำกัดในการที่จะพยายามให้ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครหันมาใช้บริการ รถสาธารณะ เช่น รถไฟฟ้าในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น และเพื่อมาปรับปรุงและพัฒนาบริการด้านต่างๆ ให้เกิดความพึงพอใจและตรงกับลักษณะความต้องการในด้านต่างๆ ของผู้โดยสาร ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ส่วนทางภาครัฐยังสามารถวางแผนนโยบายด้านการขนส่งผู้โดยสาร ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพราะสามารถจัดสรรงบประมาณต่าง ๆ เพื่อใช้ในการสนับสนุนการใช้บริการรถสาธารณะ เช่น รถไฟฟ้า ให้มีการเติบโตและขยายตัวอย่างต่อเนื่อง

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 1) เพื่อศึกษาถึงพฤติกรรมของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครในการใช้บริการรถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ
- 2) เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครในการใช้บริการรถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ

1.3 ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษา

จากผลการศึกษาที่ได้ในครั้งนี้เมื่อทราบถึงพฤติกรรมของผู้บริโภคและปัจจัยที่มีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกใช้รถไฟฟ้าในการเดินทางของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครแล้ว จะทำให้เราทราบถึงสาเหตุของปัญหา รวมถึงข้อจำกัดในการที่จะพยายามให้ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครหันมาใช้บริการรถไฟฟ้าในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น และเพื่อมาปรับปรุงและพัฒนาบริการด้านต่างๆ ให้เกิดความพึงพอใจและตรงกับลักษณะความต้องการในด้านต่างๆ ของผู้โดยสาร ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ส่วนทางภาครัฐยังสามารถวางแผนนโยบายด้านการขนส่งผู้โดยสาร ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพราะสามารถจัดสรรงบประมาณต่างๆ เพื่อใช้ในการสนับสนุนการใช้บริการรถไฟฟ้า ให้มีการเติบโตและขยายตัวอย่างต่อเนื่อง

1.4 ขอบเขตการศึกษา

การศึกษานี้เป็นการศึกษาถึงปัจจัยและพฤติกรรมที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้บริการรถไฟฟ้า หรือรถยนต์ส่วนบุคคลของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร โดยเก็บตัวอย่างแบบสอบถาม ณ บริเวณจุดสถานีรถไฟฟ้า สยามและบริเวณลานจอดรถของสยามแควร์ ตั้งแต่เวลา 9.00 น. - 20.00 น. เดือนสิงหาคม พ.ศ.2551



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved