

บทที่ 4

ผลการศึกษา

ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อการใช้ระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร โดยข้อมูลได้จากการใช้แบบสอบถามข้อมูลที่ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและรถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครบริเวณสยาม โดยศึกษาจากกลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 400 ราย โดยจะจำแนกตามกลุ่มผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า จำนวน 200 ราย และรถยนต์ส่วนบุคคล จำนวน 200 ราย ซึ่งผลการวิเคราะห์ข้อมูลจะนำเสนอในรูปแบบของตารางความถี่ร้อยละ ประกอบการบรรยายดังต่อไปนี้

4.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

4.1.1 เพศ

พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่เป็นเพศหญิงและเพศชายที่ใช้บริการรถไฟฟ้ากับรถยนต์ส่วนบุคคลมีสัดส่วนที่แตกต่างกัน คือ ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า จะมีสัดส่วนของเพศชายใกล้เคียงกับเพศหญิง ร้อยละ 53 และร้อยละ 47 ในขณะที่ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลจะมีสัดส่วนของเพศหญิงมากกว่าเพศชาย ร้อยละ 63.5 และร้อยละ 36.5 ตามลำดับ แสดงดังตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ

เพศ	รถไฟฟ้า		รถยนต์ส่วนบุคคล		รวม	
	จำนวน(ราย)	ร้อยละ	จำนวน(ราย)	ร้อยละ	จำนวน(ราย)	ร้อยละ
ชาย	106	53	73	36.5	179	44.75
หญิง	94	47	127	63.5	221	55.25
รวม	200	100	200	100	400	100

ที่มา : จากการสำรวจ

4.1.2 สถานภาพสมรส

พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้บริการรถไฟฟ้ากับรถยนต์ส่วนบุคคลมีสถานภาพการสมรสในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน คือ สถานภาพสมรส ร้อยละ 12 และร้อยละ 24 และสถานภาพ

แยกกันอยู่หรือหม้าย ร้อยละ 2 และร้อยละ 3.5 และสถานภาพโสด ร้อยละ 86 และร้อยละ 72.5 โดยผู้ที่มีสถานภาพโสดจะมีความคล่องตัวสูงในการเดินทาง แสดงดังตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานภาพสมรส

สถานภาพสมรส	รถไฟฟ้า		รถยนต์ส่วนบุคคล		รวม	
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
โสด	172	86	145	72.5	317	79.25
สมรส	24	12	48	24	72	18
แยกกันอยู่/หม้าย	4	2	7	3.5	11	2.75
รวม	200	100	200	100	400	100

ที่มา : จากการสำรวจ

4.1.3 อายุ

พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้บริการรถไฟฟ้ากับรถยนต์ส่วนบุคคลมีอายุเฉลี่ยที่ 26 ปี และอายุเฉลี่ยที่ 29 ปี ตามลำดับ โดยผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ามีอายุผู้ใช้บริการต่ำสุดที่ 14 ปี สูงสุดที่ 54 ปี และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 7.4563 และผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมีต่ำสุดที่ 18 ปี สูงสุดที่ 47 ปี ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 7.1577 โดยอายุเฉลี่ยของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า จะเป็นคนรุ่นใหม่ซึ่งต้องการความทันสมัย สะดวกและรวดเร็ว แสดงดังตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3 แสดงอายุของผู้ตอบแบบสอบถาม

อายุ	รถไฟฟ้า	รถยนต์ส่วนบุคคล	รวม
อายุเฉลี่ย	26 ปี	29 ปี	
ไม่เกิน 20 ปี	45	19	64
21 – 30 ปี	119	110	229
31 – 40 ปี	24	56	80
41 – 50 ปี	10	15	25
51 ปีขึ้นไป	2	0	2
รวม	200	200	400

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : การคำนวณอายุเฉลี่ยโดยวิธีหาค่าเฉลี่ย

4.1.4 อาชีพหลัก

พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้บริการรถไฟฟ้ากับรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีอาชีพที่มีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน คือ นักศึกษา/นักเรียน ร้อยละ 36 และร้อยละ 22.5 เจ้าของธุรกิจ/ผู้ประกอบการ ร้อยละ 5 และร้อยละ 13 พนักงานบริษัทเอกชน ร้อยละ 54 และร้อยละ 57.5 ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 4 และร้อยละ 5 และแม่บ้าน ร้อยละ 1 และร้อยละ 2 ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า ส่วนใหญ่เป็นผู้ที่ยังไม่ได้ประกอบอาชีพจึงยังไม่มีรายได้เป็นของตนเอง แสดงดังตารางที่ 4.4

ตารางที่ 4.4 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	รถไฟฟ้า		รถยนต์ส่วนบุคคล		รวม	
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ข้าราชการ/พนักงาน รัฐวิสาหกิจ	8	4	10	5	18	4.5
พนักงานบริษัทเอกชน	108	54	115	57.5	223	55.75
เจ้าของธุรกิจ/ ผู้ประกอบการ	10	5	26	13	36	9
นักศึกษา/นักเรียน	72	36	45	22.5	117	29.25
อื่นๆ (แม่บ้าน)	2	1	4	2	6	1.5
รวม	200	100	200	100	400	100

ที่มา : จากการสำรวจ

4.1.5 รายได้ต่อเดือน

พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้บริการรถไฟฟ้ากับรถยนต์ส่วนบุคคลมีเงินเดือนเฉลี่ยที่ 19,000 บาท และ 25,000 บาท ตามลำดับ โดยผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า มีรายได้ต่ำสุดที่ 4,500 บาท สูงสุดที่ 60,000 บาท และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 10,023.4649 และผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมีรายได้ต่ำสุดที่ 6,000 บาท สูงสุดที่ 120,000 บาท และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 17,816.4278 โดยผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนมากกว่าผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า เนื่องจากผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลจะมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่สูงกว่าผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า แสดงดังตารางที่ 4.5

ตารางที่ 4.5 แสดงรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม(บาท/เดือน)

รายได้ต่อเดือน	รถไฟฟ้า	รถยนต์ส่วนบุคคล	รวม
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	19,000 บาท	25,000 บาท	
ต่ำกว่า 10,000 บาท	19	21	40
10,001 – 20,000 บาท	107	81	188
20,001 – 30,000 บาท	49	61	110
30,001 – 40,000 บาท	11	20	31
มากกว่า 40,001 บาท ขึ้นไป	14	17	31
รวม	200	200	400

ที่มา : จากการสำรวจและคำนวณ

หมายเหตุ : การคำนวณรายได้เฉลี่ยโดยวิธีหาค่าเฉลี่ย

4.1.6 ระดับการศึกษา

พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้บริการรถไฟฟ้ากับรถยนต์ส่วนบุคคลมีระดับการศึกษาที่มีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน คือ ปริญญาตรี ร้อยละ 47.5 และร้อยละ 54 มัธยมปลาย/ประกาศนียบัตรวิชาชีพ ร้อยละ 31 และร้อยละ 22 ปริญญาโทและปริญญาเอก ร้อยละ 15 และร้อยละ 21 และประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง ร้อยละ 6.5 และร้อยละ 3 แสดงดังตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.6 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับการศึกษา

รายได้	รถไฟฟ้า		รถยนต์ส่วนบุคคล		รวม	
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
มัธยมปลาย/ ประกาศนียบัตรวิชาชีพ	62	31	44	22	106	26.5
ประกาศนียบัตรวิชาชีพ ชั้นสูง	13	6.5	6	3	19	4.75
ปริญญาตรี	95	47.5	108	54	203	50.75
ปริญญาโท/ปริญญาเอก	30	15	42	21	72	18
รวม	200	100	200	100	400	100

ที่มา : จากการสำรวจ

4.2 พฤติกรรมของผู้ตอบแบบสอบถาม

4.2.1 รูปแบบในการจ่ายค่าโดยสาร

พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้บริการรถไฟฟ้าส่วนใหญ่จ่ายค่าโดยสารโดยใช้บัตรประเภทเที่ยวเดียว จำนวน 99 ราย คิดเป็นร้อยละ 49.5 รองลงมาใช้บัตรประเภทเติมเงิน จำนวน 82 ราย คิดเป็นร้อยละ 41 รองลงมาใช้บัตรประเภท 30 วัน จำนวน 14 ราย คิดเป็นร้อยละ 7 รองลงมาใช้บัตรประเภท 1 วัน จำนวน 5 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.5 ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า นิยมใช้บัตรประเภทเที่ยวเดียวเนื่องจากต้องการจ่ายค่าโดยสารเป็นต่อครั้งที่ใช้บริการเพราะมีความสะดวกรวดเร็วไม่ต่างจากบัตรประเภทอื่นๆ แสดงดังตารางที่ 4.7

ตารางที่ 4.7 รูปแบบในการจ่ายค่าโดยสารเฉพาะผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า

รูปแบบในการจ่ายค่าโดยสาร	จำนวน(ราย)	ร้อยละ
บัตรประเภทเที่ยวเดียว	99	49.5
บัตรประเภท 30 วัน	14	7
บัตรประเภทเติมเงิน	82	41
บัตรประเภท 1 วัน	5	2.5
รวม	200	100

ที่มา : จากการสำรวจ

4.2.2 จำนวนผู้ร่วมเดินทาง

พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้บริการรถไฟฟ้ากับรถยนต์ส่วนบุคคลมีจำนวนผู้ร่วมเดินทางที่มีสัดส่วนที่แตกต่างกัน คือ ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า จะมีสัดส่วนของผู้ที่เดินทางโดยลำพังสูง ร้อยละ 74.5 ในขณะที่ผู้ที่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลจะเดินทางโดยลำพังเพียงร้อยละ 59 แสดงให้เห็นว่าผู้ที่เดินทางโดยลำพังนิยมใช้บริการรถไฟฟ้า มากกว่าใช้รถยนต์ส่วนบุคคล เนื่องจากมีความคล่องตัวสูงกว่า ในขณะที่ผู้ที่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลจะมีสัดส่วนของการเดินทางที่มีผู้ร่วมเดินทางร้อยละ 41 มากกว่าผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า ร้อยละ 25.5 ทั้งนี้อาจมีสาเหตุมากจากการเดินทางโดยมีจุดหมายปลายทางเดียวกันจะมีต้นทุนการเดินทางที่ต่ำกว่าหากเดินทางพร้อมกันหลายคน แสดงดังตารางที่ 4.8

ตารางที่ 4.8 แสดงการเดินทางโดยมีผู้ร่วมเดินทางของกลุ่มตัวอย่าง

จำนวนผู้ร่วมเดินทาง	รถไฟฟ้า		รถยนต์ส่วนบุคคล		รวม	
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ลำพัง	149	74.5	118	59	267	66.75
มีผู้ร่วมเดินทาง	51	25.5	82	41	133	33.25
รวม	200	100	200	100	400	100

ที่มา : จากการสำรวจ

4.2.3 มีเด็กเล็กอายุ 0-12 ปี ร่วมเดินทาง

พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้บริการรถไฟฟ้ากับรถยนต์ส่วนบุคคลมีส่วนที่ใกล้เคียงกัน คือ ไม่มีเด็กเล็กร่วมเดินทาง ร้อยละ 98.5 และร้อยละ 95.5 และมีเด็กเล็กร่วมเดินทาง ร้อยละ 1.5 และร้อยละ 4.5 ผู้ใช้บริการทั้งรถไฟฟ้า และรถยนต์ส่วนบุคคลไม่ประสงค์ที่จะนำเด็กเล็กร่วมเดินทางเนื่องจากไม่มีความคล่องตัวในการเดินทางและเป็นภาระในการดูแล แสดงดังตารางที่ 4.9

ตารางที่ 4.9 ผู้ร่วมเดินทางมีอายุ 0-12 ปี

ผู้ร่วมเดินทาง อายุ 0-12 ปี	รถไฟฟ้า		รถยนต์ส่วนบุคคล		รวม	
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
มี	3	1.5	9	4.5	12	3
ไม่มี	197	98.5	191	95.5	388	97
รวม	200	100	200	100	400	100

ที่มา : จากการสำรวจ

4.2.4 วิธีการเดินทางที่เลือกใช้ไปยังจุดหมายปลายทางโดยยานพาหนะต่างๆ

พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้บริการรถไฟฟ้ากับรถยนต์ส่วนบุคคลมีวิธีการเดินทางที่มีสัดส่วนที่แตกต่างกัน คือ รถไฟฟ้า ร้อยละ 100 และร้อยละ 84 รถแท็กซี่ร้อยละ 89 และร้อยละ 71 รถยนต์ส่วนบุคคลร้อยละ 57 และร้อยละ 100 รถโดยสารประจำทาง ร้อยละ 89 และร้อยละ 63 รถมอเตอร์ไซด์ ร้อยละ 31 และร้อยละ 1.5 และอื่นๆ ร้อยละ 18 และร้อยละ 5 แสดงดังตารางที่ 4.10

ตารางที่ 4.10 แสดงวิธีการเดินทางที่กลุ่มตัวอย่างเลือกใช้*

วิธีการเดินทางที่เลือกใช้	รถไฟฟ้าฯ		รถยนต์ส่วนบุคคล		รวม	
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
รถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ	200	100	168	84	368	92
รถแท็กซี่	178	89	142	71	320	80
รถยนต์ส่วนบุคคล	114	57	200	100	314	78.5
รถโดยสารประจำทาง	178	89	126	63	304	76
รถมอเตอร์ไซด์	62	31	3	1.5	65	16.25
อื่นๆ (รถสองแถว, รถสามล้อ)	36	18	10	5	46	11.5

ที่มา : จากการสำรวจ

หมายเหตุ : * ผู้ตอบแบบสอบถามสามารถเลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

4.2.5 ความถี่ในการเดินทางในรอบสัปดาห์

พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้บริการรถไฟฟ้าฯกับรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีความถี่ในการเดินทางที่มีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน คือ ความถี่ 4 – 6 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 11 และร้อยละ 16 ความถี่ที่ไม่แน่นอน ร้อยละ 21 และร้อยละ 15 ความถี่ 7 – 10 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 54.5 และร้อยละ 53.5 ความถี่มากกว่า 10 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 7.5 และร้อยละ 8.5 ความถี่ 1-3 ครั้ง/สัปดาห์ ร้อยละ 6 และร้อยละ 7 แสดงดังตารางที่ 4.11

ตารางที่ 4.11 ความถี่ในการเดินทางในรอบสัปดาห์

ความถี่ในการเดินทาง ในรอบสัปดาห์	รถไฟฟ้าฯ		รถยนต์ส่วนบุคคล		รวม	
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1-3 ครั้ง/สัปดาห์	12	6	14	7	26	6.5
4 – 6 ครั้ง/สัปดาห์	22	11	32	16	54	13.5
7 – 10 ครั้ง/สัปดาห์	109	54.5	107	53.5	216	54
มากกว่า 10 ครั้ง/สัปดาห์	15	7.5	17	8.5	32	8
ไม่แน่นอน	42	21	30	15	72	18
รวม	200	100	200	100	400	100

ที่มา : จากการสำรวจ

4.2.6 ช่วงเวลาที่เดินทางเป็นประจำ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้บริการรถไฟฟ้ากับรถยนต์ส่วนบุคคลมีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน ในช่วงเวลาที่เดินทาง คือ ช่วงเวลา 6.00 – 9.00 น. ร้อยละ 80 และร้อยละ 72 ช่วงเวลา 9.01 – 12.00 น. ร้อยละ 20.5 และร้อยละ 29 ช่วงเวลา 15.01 – 18.00 น. ร้อยละ 81 และร้อยละ 72 เนื่องจากเป็นช่วงเวลาที่ออกเดินทางเพื่อไปทำงานและเป็นเวลาที่เลิกงานจึงทำให้มีผู้เดินทางเป็นจำนวนมาก ช่วงเวลา 12.01 – 15.00 น. ร้อยละ 7 และร้อยละ 9.5 และช่วงเวลา 21.01 – 24.00 น. ร้อยละ 9 และร้อยละ 10.5 และช่วงเวลา 18.01 – 21.00 น. ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลจะมีสัดส่วนการเดินทางที่สูงกว่าผู้ใช้รถไฟฟ้า คือ ร้อยละ 49.5 และร้อยละ 29 เนื่องจากผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมียานพาหนะเป็นของตนเองจึงกลับช่วงเวลาใดก็ได้ แสดงดังตารางที่ 4.12

ตารางที่ 4.12 ช่วงเวลาที่กลุ่มตัวอย่างเดินทางเป็นประจำ *

ช่วงเวลาที่เดินทางเป็นประจำ	รถไฟฟ้า		รถยนต์ส่วนบุคคล		รวม	
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
6.00 – 9.00 น.	160	80	144	72	304	76
9.01 – 12.00 น.	41	20.5	58	29	99	24.75
12.01 – 15.00 น.	14	7	19	9.5	39	9.75
15.01 – 18.00 น.	162	81	144	72	290	72.5
18.01 – 21.00 น.	58	29	99	49.5	157	39.25
21.01 – 24.00 น.	18	9	21	10.5	33	8.25

ที่มา : จากการสำรวจ

หมายเหตุ : * ผู้ตอบแบบสอบถามสามารถเลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

4.2.7 ที่พักอาศัยใกล้กับสถานีรถไฟฟ้า

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้บริการรถไฟฟ้า กับรถยนต์ส่วนบุคคลมีสัดส่วนที่แตกต่างกัน โดยสัดส่วนของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าส่วนใหญ่ ร้อยละ 63 มีที่พักใกล้กับสถานีรถไฟฟ้า ในขณะที่ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลไม่มีที่พักใกล้กับสถานีรถไฟฟ้า ร้อยละ 72.5 โดยผู้ที่ไม่มีที่พักอาศัยใกล้กับสถานีรถไฟฟ้า ทำให้มีความสะดวกในการเดินทางโดยใช้บริการรถไฟฟ้า แสดงดังตารางที่ 4.13

ตารางที่ 4.13 แสดงจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่มีที่พักอาศัยใกล้กับสถานีรถไฟฟ้

ที่พักอาศัยใกล้กับ สถานีรถไฟฟ้	รถฟ้		รถยนต์ส่วนบุคคล		รวม	
	จำนวน(ราย)	ร้อยละ	จำนวน(ราย)	ร้อยละ	จำนวน(ราย)	ร้อยละ
ใช่	126	63	55	27.5	181	45.25
ไม่ใช่	74	37	145	72.5	219	54.75
รวม	200	100	200	100	400	100

ที่มา : จากการสำรวจ

4.2.8 สถานที่ปลายทางใกล้กับสถานีรถไฟฟ้

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้บริการรถฟ้กับรถยนต์ส่วนบุคคลมีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกันคือ สถานที่ปลายทางใกล้กับสถานีรถไฟฟ้ ร้อยละ 54.5 และร้อยละ 41.5 และไม่มีสถานที่ปลายทางใกล้กับสถานีรถไฟฟ้ ร้อยละ 45.5 และร้อยละ 58.5 เมื่อมีสถานที่ปลายทางใกล้กับสถานีรถไฟฟ้ ผู้ที่เดินทางจะเลือกใช้บริการรถฟ้ มากกว่าทางเลือกอื่น เนื่องจากมีความรวดเร็วกว่าการเดินทางประเภทอื่นๆ แสดงดังตารางที่ 4.14

ตารางที่ 4.14 แสดงจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่มีสถานที่ปลายทางใกล้กับสถานีรถไฟฟ้

สถานที่ปลายทางใกล้กับ สถานีรถไฟฟ้	รถฟ้		รถยนต์ส่วนบุคคล		รวม	
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ใช่	109	54.5	83	41.5	192	48
ไม่ใช่	91	45.5	117	58.5	208	52
รวม	200	100	200	100	400	100

ที่มา : จากการสำรวจ

4.2.9 แหล่งข่าวสารที่ได้รับเกี่ยวกับวิธีการเดินทาง

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้บริการรถฟ้กับรถยนต์ส่วนบุคคลมีแหล่งข่าวที่ได้รับเกี่ยวกับวิธีการเดินทางที่มีสัดส่วนที่แตกต่างกัน คือวารสารหรือหนังสือที่ผู้ให้บริการจัดส่งให้ ร้อยละ 6.5 และร้อยละ 22 วารสารนิตยสารหรือหนังสือพิมพ์ 70.5 และร้อยละ 87.5 ติดต่อสอบถามด้วยตนเอง ร้อยละ 64.5 และร้อยละ 12.5 และแหล่งข่าวที่ได้รับเกี่ยวกับวิธีการเดินทางมีสัดส่วนที่ไม่แตกต่างกัน คือ ได้รับข้อมูลจากโฆษณาทางวิทยุ โทรทัศน์ ร้อยละ 100 และร้อยละ 100

อินเทอร์เน็ต ร้อยละ 99 และร้อยละ 90.5 ป้ายโฆษณาหน้าร้านค้าต่างๆ จำนวน 400 ร้อยละ 100 และ ร้อยละ 100 และอื่นๆ ร้อยละ 3.5 และร้อยละ 5 แสดงดังตารางที่ 4.15

ตารางที่ 4.15 แหล่งข่าวสารที่กลุ่มตัวอย่างได้รับเกี่ยวกับวิธีการเดินทาง *

แหล่งข่าวสารที่ได้รับเกี่ยวกับ วิธีการเดินทาง	รถไฟฟ้า		รถยนต์ส่วนบุคคล		รวม	
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
วารสารหรือหนังสือที่ผู้ ให้บริการจัดส่งให้	13	6.5	44	22	57	14.25
โฆษณาทางวิทยุ, โทรทัศน์	200	100	200	100	400	100
วารสาร, นิตยสาร หรือ หนังสือพิมพ์	141	70.5	175	87.5	316	79
อินเทอร์เน็ต	198	99	181	90.5	379	94.75
ติดต่อสอบถามด้วยตนเอง เช่น ตามศูนย์บริการ	129	64.5	25	12.5	154	38.5
ป้ายโฆษณาหน้าร้านค้าต่างๆ	200	100	200	100	400	100
อื่นๆ	7	3.5	10	5	17	4.25

ที่มา : จากการสำรวจ

หมายเหตุ : * ผู้ตอบแบบสอบถามสามารถเลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

4.3 ความคิดเห็นที่มีผลต่อการเลือกวิธีการเดินทาง

นอกจากการศึกษาข้อมูลทั่วไปและพฤติกรรมของผู้ตอบแบบสอบถามแล้ว ความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีผลต่อการเลือกวิธีการเดินทางก็อาจเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจที่จะเลือกวิธีการเดินทางโดยใช้บริการรถไฟฟ้า ซึ่งจากการสำรวจพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้บริการรถไฟฟ้ากับรถยนต์ส่วนบุคคลมีสัดส่วนที่แตกต่างกันของความคิดเห็นที่มีผลต่อการเลือกวิธีการเดินทาง คือ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่ำ ร้อยละ 91 และร้อยละ 67.5 ความสะดวกสบายของวิธีการเดินทาง ร้อยละ 95.5 และร้อยละ 80.5 ทางเลือกในการจ่ายค่าโดยสารที่หลากหลาย ร้อยละ 78 และร้อยละ 57.5 และความเป็นส่วนตัวในขณะที่เดินทาง ร้อยละ 87 และร้อยละ 95.5 และมีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน คือ ความปลอดภัยต่ออุบัติเหตุและอาชญากรรม ร้อยละ 99.5 และร้อยละ 98 และความตรงต่อเวลาของวิธีการเดินทาง ร้อยละ 96.5 และร้อยละ 92 แสดงดังตารางที่ 4.16

ตารางที่ 4.16 ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่มีผลต่อการเลือกวิธีการเดินทาง

ความคิดเห็นอื่นๆ ที่มีผลต่อการเลือกวิธีการเดินทาง	รถไฟฟ้า		รถยนต์ส่วนบุคคล		รวม	
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1. ค่าใช้จ่ายในการเดินทางมีความสำคัญ	182	91	135	67.5	317	79.25
2. ความตรงต่อเวลาของวิธีการเดินทาง	193	96.5	184	92	377	94.25
3. ความสะดวกสบายของวิธีการเดินทาง	191	95.5	161	80.5	352	88
4. ทางเลือกในการจ่ายค่าโดยสารที่หลากหลาย	156	78	115	57.5	271	67.75
5. ความปลอดภัยจากอุบัติเหตุและอาชญากรรม	199	99.5	196	98	395	98.75
6. ความเป็นส่วนตัวในขณะที่เดินทาง	174	87	191	95.5	365	91.25

ที่มา : จากการสำรวจ

4.4 การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจที่จะเลือกวิธีการเดินทาง

จากการศึกษาข้อมูลที่ได้จากกลุ่มตัวอย่างทั้งด้านข้อมูลทั่วไป ด้านพฤติกรรมและความคิดเห็นเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจที่จะเลือกวิธีการเดินทางโดยใช้บริการรถไฟฟ้า ในเขตกรุงเทพมหานคร จึงได้กำหนดตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาของกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งประกอบด้วย ตัวแปรหุน ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางมีความสำคัญ (COST) ทางเลือกในการจ่ายค่าโดยสารที่หลากหลาย (METHOD) ที่พักอาศัยอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้า (REST) มีผู้ร่วมเดินทาง (FRIEND) การเดินทางที่ตรงต่อเวลา (TIME) เพศ (SEX) ระดับการศึกษา (EDU) และอาชีพ (CAREER) ตัวแปรเชิงปริมาณ ได้แก่ รายได้ (INCOME) และอายุ (AGE)

ตารางที่ 4.17 แสดงค่าความถี่ของตัวแปรที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ตัวแปร	จำนวน (ราย)	
	รถไฟฟ้าย	รถยนต์ส่วนบุคคล
1. ค่าใช้จ่ายในการเดินทางมีความสำคัญ (COST) 1 = ค่าใช้จ่ายในการเดินทางมีความสำคัญมีผล 0 = ค่าใช้จ่ายในการเดินทางมีความสำคัญ ไม่มีผล	182 18	135 65
2. รายได้เฉลี่ยของผู้ตอบแบบสอบถาม(บาท/เดือน)(INCOME)	19,000	25,000
3. ทางเลือกในการจ่ายค่าโดยสารที่หลากหลาย (METHOD) 1 = ทางเลือกในการจ่ายค่าโดยสารที่หลากหลายมีผล 0 = ทางเลือกในการจ่ายค่าโดยสารที่หลากหลายไม่มีผล	156 44	115 85
4. ที่พักอาศัยอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าย (REST) 1 = ที่พักอาศัยอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าย 0 = ที่พักอาศัยอยู่ไม่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าย	126 74	55 145
5. มีผู้ร่วมเดินทาง (FRIEND) 1 = มีผู้ร่วมเดินทาง 0 = เดินทางโดยลำพัง	149 51	118 82
6. การเดินทางที่ตรงต่อเวลา (TIME) 1 = การเดินทางที่ตรงต่อเวลา มีผล 0 = การเดินทางที่ตรงต่อเวลา ไม่มีผล	193 7	184 16
7. เพศของผู้ตอบแบบสอบถาม (FEMALE) 1 = เพศหญิง 0 = เพศชาย	106 94	73 127
8. อายุเฉลี่ยของผู้ตอบแบบสอบถาม(ปี) (AGE)	26	29

ตารางที่ 4.17 (ต่อ) แสดงค่าความถี่ของตัวแปรที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ตัวแปร	จำนวน (ราย)	
	รถไฟฟ้าฯ	รถยนต์ส่วนบุคคล
9. ระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถาม (EDU)		
1 = ปริญญาตรีขึ้นไป	125	150
0 = ต่ำกว่าปริญญาตรี	75	50
10. อาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม (CAREER)		
1 = พนักงานบริษัทเอกชน	108	115
0 = อื่น ๆ	92	85

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมโลจิสติกพบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจที่จะเลือกวิธีการเดินทางโดยใช้บริการรถไฟฟ้าฯ ในเขตกรุงเทพมหานครของกลุ่มตัวอย่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 0.01 ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางมีความสำคัญ (COST) ที่พักอาศัยอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าฯ (REST) และมีผู้ร่วมเดินทาง (FRIEND) ส่วนปัจจัยทางเลือกในการจ่ายค่าโดยสารที่หลากหลาย (METHOD) การเดินทางที่ตรงต่อเวลา (TIME) เพศหญิง (FEMALE) ระดับการศึกษา (EDU) อาชีพ (CAREER) รายได้ (INCOME) และอายุ (AGE) ไม่มีผลต่อการตัดสินใจที่จะเลือกวิธีการเดินทางโดยใช้บริการรถไฟฟ้าฯ ในเขตกรุงเทพมหานคร แสดงดังตารางที่ 4.18

ตัวแปรปัจจัยต่างๆ ที่ไม่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าฯ ในเขตกรุงเทพมหานครสามารถอธิบายได้ดังต่อไปนี้

1. รายได้ (INCOME) จากข้อมูลสามารถอธิบายได้ว่าผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่าการใช้บริการรถไฟฟ้าฯ และรถยนต์ส่วนบุคคลนั้นให้ความสะดวกสบายไม่แตกต่างกัน และผู้ใช้ไม่ต้องการเปลี่ยนวิถีชีวิตประจำวันของตนเอง เช่น ผู้ที่มีรายได้เพิ่มขึ้นแต่ไม่ได้อยู่ในพื้นที่เส้นทางการให้บริการรถไฟฟ้าฯ จึงไม่อาจที่จะใช้บริการรถไฟฟ้าฯ ได้

2. ทางเลือกในการจ่ายค่าโดยสารที่หลากหลาย (METHOD) จากข้อมูลสามารถอธิบายได้ว่าค่าโดยสารในรูปแบบต่าง ๆ นั้น ไม่มีความแตกต่างในเรื่องของการใช้ระยะเวลาในการเดินทางเนื่องจากการจ่ายค่าโดยสารในรูปแบบต่าง ๆ นั้นมีการให้บริการที่รวดเร็วใกล้เคียงกัน

3. การเดินทางที่ตรงต่อเวลา (TIME) จากข้อมูลสามารถอธิบายได้ว่าผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่าการใช้บริการรถไฟฟ้า หรือรถยนต์ส่วนบุคคลนั้น สามารถกำหนดเวลาในการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางได้ไม่ต่างกัน เนื่องจากมีการวางแผนการเดินทางไว้ล่วงหน้าแล้วจึงทำให้เดินทางไปยังจุดหมายปลายทางได้ในเวลาที่กำหนด

4. เพศหญิง (FEMALE) จากข้อมูลสามารถอธิบายได้ว่าผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่าในปัจจุบันเพศไม่มีอุปสรรคในการเดินทางทั้งการใช้บริการรถไฟฟ้า หรือรถยนต์ส่วนบุคคล เนื่องจากปัจจุบันเพศหญิงและเพศชายมีความสามารถและความเป็นอิสระในการเดินทางที่เท่าเทียมกัน

5. ระดับการศึกษา (EDU) อาชีพ (CAREER) และอายุ (AGE) จากข้อมูลสามารถอธิบายได้ว่าผู้ตอบแบบสอบถามทั้งผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า และรถยนต์ส่วนบุคคลนั้นมีสัดส่วนของระดับการศึกษา การประกอบอาชีพและอายุที่ไม่แตกต่างกัน เนื่องจากการใช้บริการรถไฟฟ้า และใช้รถยนต์ส่วนบุคคลนั้นสามารถที่จะฝึกฝนและเรียนรู้ได้

ตารางที่ 4.18 แสดงผลการประมาณความน่าจะเป็นในการเลือกเดินทางโดยรถไฟฟ้า โดยวิธี Maximum Likelihood Estimates

Variable	Maximum Likelihood Estimates			
	β	Sd (β)	z-stat	p-value
Constant	-2.1464	0.8958	-2.396	0.0166
COST	1.2550*	0.3652	3.436	0.0006
INCOME	-0.9011	0.1333	-0.676	0.4991
METHOD	0.4671	0.2856	1.636	0.1019
REST	1.5938*	0.2356	6.764	0.0000
FRIEND	-0.7449*	0.2505	-2.973	0.0029
TIME	0.3136	0.5367	0.584	0.5590
FEMALE	-0.1041	0.2349	-0.443	0.6575
AGE	0.9608	0.2553	0.376	0.7067
EDU	0.1020	0.3829	0.266	0.7899
CAREER	-0.6597	0.3933	-0.168	0.8668

ที่มา: จากการคำนวณ

หมายเหตุ : * ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.01

จากตารางที่ 4.18 สามารถอธิบายได้ว่า ค่า Log likelihood function เท่ากับ -227.9634 เมื่อแบบจำลองไม่มีข้อจำกัด และค่า Restricted log likelihood เท่ากับ -277.2589 เมื่อแบบจำลองมีค่า Constant เพียงตัวเดียว โดยมีการแจกแจงแบบ Chi-squared ซึ่งมีค่าเท่ากับ 98.59094 โดยมี degree of freedom เท่ากับ 10 และค่า P-value เท่ากับ 0.06398 โดยแบบจำลองนี้สามารถอธิบายความเที่ยงตรงจากการพยากรณ์โดยดูจากค่า Accuracy of Prediction ซึ่งเท่ากับ 67.75% และค่า McFadden R² เท่ากับ 0.1778 ซึ่งหมายความว่าแบบจำลองนี้มีประสิทธิภาพในการอธิบายค่าระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตามได้ร้อยละ 17.78 โดยหาได้จาก

$$\text{McFadden } R^2 = 1 - \frac{\text{Log - Likelihood}}{\text{Restricted Log - Likelihood}}$$

จากนั้นนำผลการวิเคราะห์ที่ได้จากตารางที่ 4.18 เฉพาะตัวแปรที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งมี 3 ตัวแปร ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางมีความสำคัญ (COST) ที่พักอาศัยอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้า (REST) และมีผู้ร่วมเดินทาง (FRIEND) จากนั้นนำตัวแปรดังกล่าวมาทำการวิเคราะห์โดยใช้วิธีโลจิสติกส์ครั้งหนึ่งซึ่งได้ผลดังตารางที่ 4.19 และสามารถอธิบายได้ดังต่อไปนี้

1. ค่าใช้จ่ายในการเดินทางมีความสำคัญ (COST) จากการวิเคราะห์พบว่ามีความสัมพันธ์เป็นบวก แสดงว่าประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครจะมีโอกาสใช้บริการรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้น
2. ที่พักอาศัยอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้า (REST) จากการวิเคราะห์พบว่ามีความสัมพันธ์เป็นบวก แสดงว่าประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครจะมีโอกาสใช้บริการรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้น
3. มีผู้ร่วมเดินทาง (FRIEND) จากการวิเคราะห์พบว่ามีความสัมพันธ์เป็นลบ แสดงว่าประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครจะมีโอกาสใช้บริการรถไฟฟ้าลดลง

ตารางที่ 4.19 แสดงผลการประมาณความน่าจะเป็นในการเลือกเดินทางโดยรถไฟฟ้าฯ โดยวิธี Maximum Likelihood Estimates

Variable	Maximum Likelihood Estimates			
	β	Sd (β)	z-stat	p-value
Constant	-1.7295	0.3158	-5.476	0.0000
COST	1.5754*	0.3101	5.080	0.0000
REST	1.5652*	0.2311	6.772	0.0000
FRIEND	-0.7598*	0.2436	-3.119	0.0018

ที่มา: จากการคำนวณ

หมายเหตุ : *ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.01

จากตารางที่ 4.19 สามารถอธิบายได้ว่า ค่า Log likelihood function เท่ากับ -230.3723 เมื่อแบบจำลองไม่มีข้อจำกัด และค่า Restricted log likelihood เท่ากับ -277.2589 เมื่อแบบจำลองมีค่า Constant เพียงตัวเดียว โดยมีการแจกแจงแบบ Chi-squared ซึ่งมีค่าเท่ากับ 93.77321 โดยมี degree of freedom เท่ากับ 3 และค่า P-value เท่ากับ 0.03611 โดยแบบจำลองนี้สามารถอธิบายความเที่ยงตรงจากการพยากรณ์โดยดูจากค่า Accuracy of Prediction ซึ่งเท่ากับ 68.25% และค่า McFadden R^2 เท่ากับ 0.16911 ซึ่งหมายความว่าแบบจำลองนี้มีประสิทธิภาพในการอธิบายค่าระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตามได้ร้อยละ 16.91

ค่าผลกระทบหน่วยสุดท้ายของตัวแปรค่าใช้จ่ายในการเดินทางมีความสำคัญ (COST) คือ 0.3563 สามารถอธิบายได้ว่าหากประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครมีความเห็นว่าค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่ำจะมีโอกาสความน่าจะเป็นที่จะตัดสินใจใช้บริการรถไฟฟ้าฯเพิ่มขึ้น ร้อยละ 35.63 เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างต้องการประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง จึงเลือกเดินทางโดยใช้บริการรถไฟฟ้าฯ แสดงดังตารางที่ 4.20

ค่าผลกระทบหน่วยสุดท้ายของตัวแปรที่พักอาศัยใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าฯ คือ 0.3722 สามารถอธิบายได้ว่าหากประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครมีที่พักอาศัยใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าฯ จะมีโอกาสความน่าจะเป็นที่จะตัดสินใจใช้บริการรถไฟฟ้าฯ เพิ่มขึ้นร้อยละ 37.22 เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างเลือกพักอาศัยภายในตัวเมืองจึงใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าฯ เพื่อลดเวลาในการเดินทางไปยังจุดหมายต่าง ๆ จึงเลือกเดินทางโดยใช้บริการรถไฟฟ้าฯ แสดงดังตารางที่ 4.20

ค่าผลกระทบหน่วยสุดท้ายของตัวแปรมีผู้ร่วมเดินทาง คือ -0.1866 สามารถอธิบายได้ว่าหากประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครมีผู้ร่วมเดินทางจะมีโอกาสความน่าจะเป็นที่จะตัดสินใจใช้

บริการรถไฟฟ้าฯ ลดลง ร้อยละ 18.66 เนื่องจากการเดินทางโดยขนส่งสาธารณะโดยมีผู้ร่วมเดินทางไปด้วยนั้น จะทำให้การเดินทางไม่สะดวกไม่มีความคล่องตัวและล่าช้า ผู้ที่เดินทางเพียงลำพังจึงเลือกเดินทางโดยใช้บริการรถไฟฟ้าฯ แสดงดังตารางที่ 4.20

ตารางที่ 4.20 แสดงผลการประมาณความน่าจะเป็นในการเลือกเดินทางโดยรถไฟฟ้าฯ โดยวิธี Marginal Effect

Variable	Marginal Effect			
	β	Sd (β)	z-stat	p-value
Constant	-0.4323	0.7869	-5.494	0.0000
COST	0.3563*	0.5729	6.220	0.0000
REST	0.3722*	0.4963	7.500	0.0000
FRIEND	-0.1866*	0.5789	-3.224	0.0013

ที่มา: จากการคำนวณ

หมายเหตุ : * มีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ $\alpha = 0.01$

จากตารางค่าพยากรณ์ความแม่นยำของข้อมูลโดยดูจากค่าจริงสามารถอธิบายได้ว่าตัวแปรที่มีผลทำให้ผู้เดินทางไม่ใช้บริการรถไฟฟ้าฯ มีความแม่นยำของข้อมูลคิดเป็นร้อยละ 80.5 (โดยคำนวณได้จาก $\frac{161}{200} \times 100 = 80.5$) และตัวแปรที่มีผลทำให้ผู้เดินทางใช้บริการรถไฟฟ้าฯ มีความแม่นยำของข้อมูลคิดเป็นร้อยละ 56 (โดยคำนวณได้จาก $\frac{112}{200} \times 100 = 56$) ดังนั้นจากข้อมูลทั้งหมด 400 ตัวอย่าง สามารถแสดงความถูกต้องของข้อมูลที่เป็นไปตามตัวแปรที่กำหนด คิดเป็นร้อยละ 68.25 (โดยคำนวณได้จาก $\frac{(161+112)}{400} \times 100 = 68.25$) แสดงดังตารางที่ 4.21

ตารางที่ 4.21 แสดงค่าพยากรณ์ความแม่นยำของแบบจำลอง

ค่าจริง	ไม่ใช้บริการรถไฟฟ้า 0	ใช้บริการรถไฟฟ้า 1	รวม
ไม่ใช้บริการรถไฟฟ้า 0	161	39	200
ใช้บริการรถไฟฟ้า 1	88	112	200
รวม	249	151	400

ที่มา: จากการคำนวณ

ดังนั้นจากการแปรผลที่ได้จากแบบจำลอง โลกิพบว่าแบบจำลองที่สร้างขึ้นสามารถอธิบายตัวแปรตามได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติทั้งหมด 3 ตัวแปร คือ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางมีความสำคัญ(COST) ที่พักอาศัยอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้า (REST) มีผู้ร่วมเดินทาง (FRIEND) ซึ่งจะเห็นว่าตัวแปรที่มีอิทธิพลและโดดเด่นที่สุดที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้า คือ ที่พักอาศัยอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้า โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เป็นบวกส่งผลให้ผู้ที่พักอาศัยอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้า มีโอกาสที่จะใช้บริการรถไฟฟ้า เพิ่มมากขึ้น 37.22% รองลงมาคือค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่ำโดยมีค่าสัมประสิทธิ์เป็นบวกส่งผลให้ผู้เห็นว่าค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่ำมีโอกาสที่จะใช้บริการรถไฟฟ้า เพิ่มมากขึ้น 35.63% และมีผู้ร่วมเดินทางโดยมีค่าสัมประสิทธิ์เป็นลบส่งผลให้ผู้ที่มีผู้ร่วมเดินทางมีโอกาสใช้บริการรถไฟฟ้า ลดลง 18.66%