

## บทที่ 4

### ผลการศึกษา

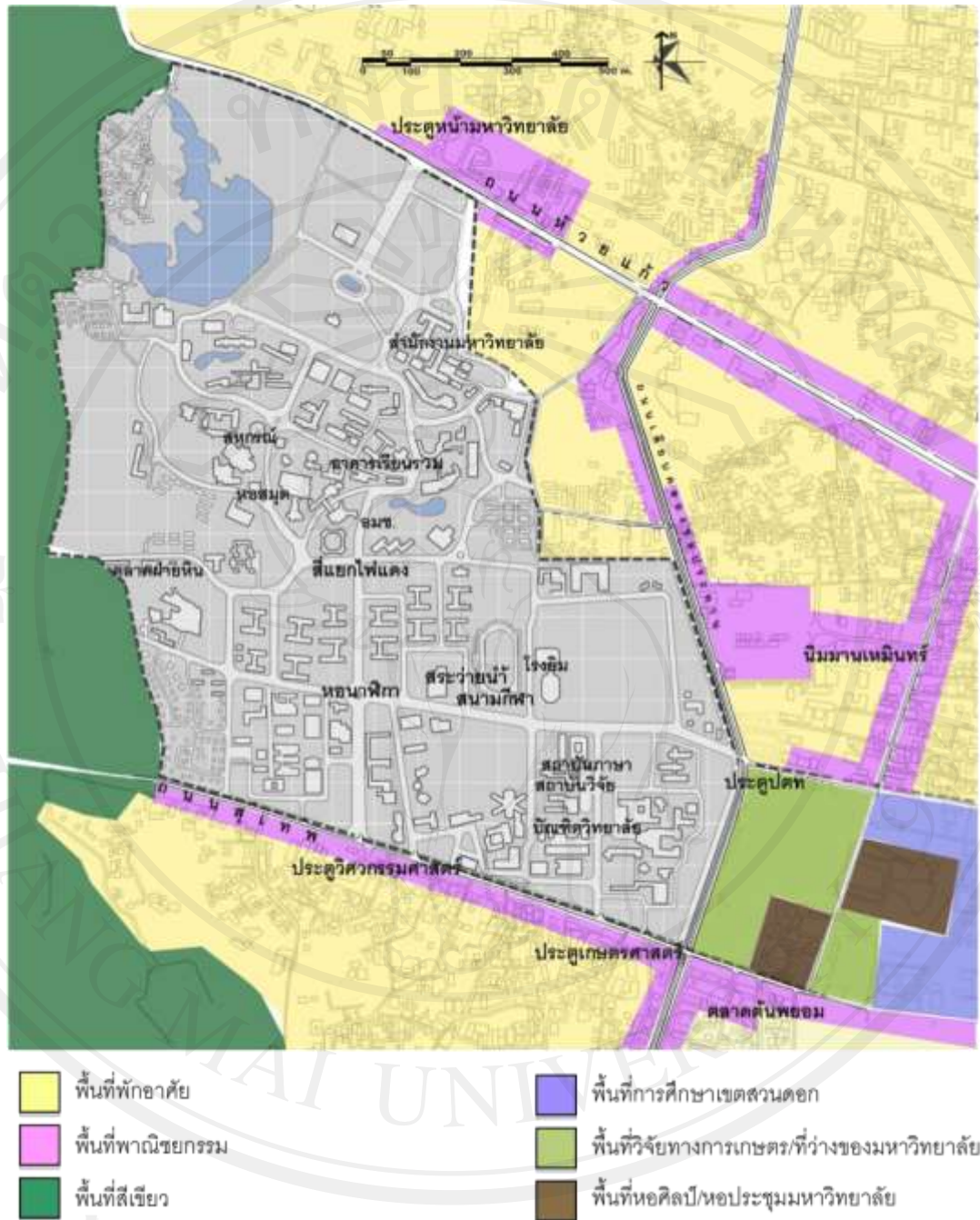
**4.1 ผลการศึกษาขั้นที่ 1 การเก็บข้อมูลพื้นฐานทางกายภาพ** จากการสำรวจข้อมูลภาคสนามปรากฏผลดังนี้

#### 4.1.1 การใช้ที่ดิน

**4.1.1.1 การใช้ที่ดินรอบนอกมหาวิทยาลัย** บริเวณโดยรอบมหาวิทยาลัยรายล้อมด้วยถนนสายหลักทั้งสามด้านยกเว้นทางด้านทิศตะวันตกที่ติดเขตภูเขาและป่า ที่ดินบริเวณติดถนนมีการใช้งานเชิงพาณิชย์และที่พักอาศัยประเภทหอพักแบบหนาแน่น โดยเฉพาะบริเวณด้านทิศเหนือและทิศใต้ซึ่งเป็นทางเข้าหลักของมหาวิทยาลัย ส่วนด้านตะวันตกนั้นเนื่องจากมีถนนเลียบบคลองชลประทานซึ่งกว้างประมาณ 30 เมตรและมีคลองคั่นกลาง ทำให้ผู้ใช้จากมหาวิทยาลัยเข้าถึงได้ยากกว่า แต่ก็เป็นบริเวณที่เชื่อมมหาวิทยาลัยกับย่านการค้าสำคัญของเมืองเชียงใหม่ เช่น ย่านนิมมานเหมินท์และศูนย์การค้ากาเดสแคว์ และในด้านตะวันออกเฉียงใต้เป็นส่วนต่อเนื่องของพื้นที่มหาวิทยาลัย เช่น พื้นที่วิจัยทางการเกษตร หอประชุมและหอศิลป์วัฒนธรรม ดังแสดงในภาพ 4.1

**4.1.1.2 การใช้ที่ดินภายในมหาวิทยาลัย** ปัจจุบันส่วนการศึกษาถูกแบ่งเป็นสองส่วนใหญ่ ดังแสดงในภาพที่ 4.2 โดยส่วนการศึกษาหลักอยู่บริเวณทิศเหนือกลางมหาวิทยาลัย ส่วนการศึกษาที่ขยายในภายหลังอยู่บริเวณทิศใต้ การขาดการวางผังในระยะยาวทำให้ในปัจจุบันพื้นที่การศึกษาไม่มีการรวมกลุ่มตามการเรียนการสอนที่ชัดเจน แต่จะจัดกระจายกันไป ดังแสดงในภาพ 4.3 ระหว่างส่วนการศึกษาถูกคั่นด้วยกลุ่มหอพักนักศึกษาและพื้นที่สันทนาการเพื่อการกีฬา บริเวณที่พักของบุคคลากรนั้นกระจายตัวอยู่รอบนอกบริเวณการศึกษา ลักษณะที่พักเป็นบ้านเดี่ยว เรือนแถวไม้และอาคาร 3-4 ชั้น ส่วนใหญ่อยู่บริเวณทิศตะวันตกซึ่งติดกับพื้นที่ป่าสงวนซึ่งบางบริเวณค่อนข้างลาดชันและเป็นพื้นที่ต้นน้ำหลายสาย

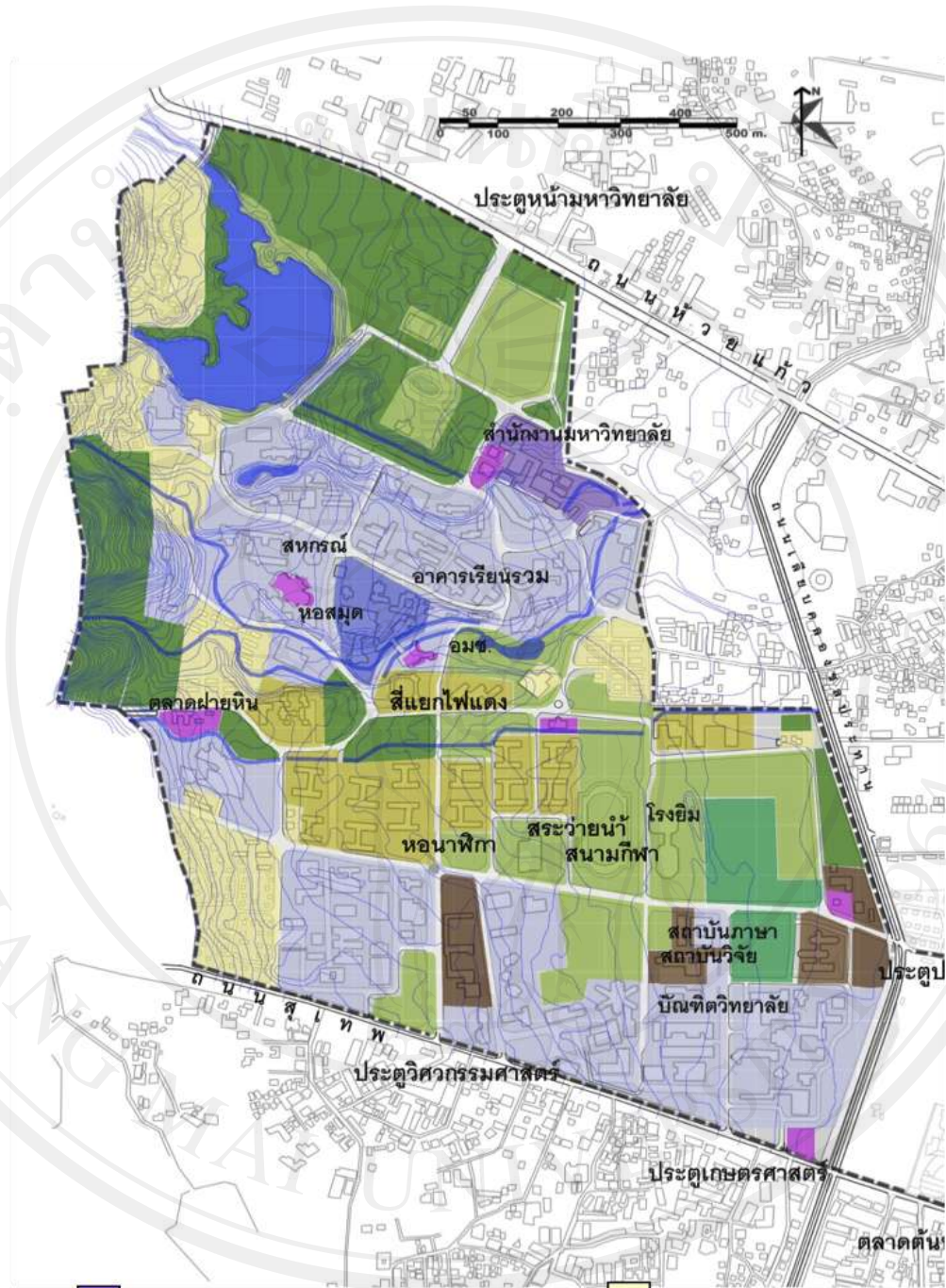
**4.1.1.3 สิ่งอำนวยความสะดวกในมหาวิทยาลัย** ในปัจจุบันตามคณะต่างๆทุกคณะมีโรงอาหารขนาดเล็ก-ขนาดใหญ่ แยกเป็นของตนเอง ยกเว้นคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และคณะรัฐศาสตร์ที่ใช้โรงอาหารบริเวณข้างเคียงแทน เช่นเดียวกับส่วนของหอพักนักศึกษามีโรงอาหารขนาดปานกลาง (มีจำนวนร้านอาหารประมาณ 4-5 ร้านต่อหนึ่งโรงอาหาร) ประจำหอพักทุกหอ ยกเว้นหอหญิง 8 สำหรับหน่วยงานต่างๆ เช่น สำนักงานมหาวิทยาลัย สถาบันภาษา สถาบันวิจัยและบัณฑิตวิทยาลัย จะมีร้านอาหารเล็กๆประจำหน่วยงาน โรงอาหารรวมของมหาวิทยาลัยมีเพียง 1 แห่ง บริเวณอาคาร อมช. ซึ่งอยู่ในส่วนศูนย์กลางการศึกษาของมหาวิทยาลัย



ภาพ 4.1 การใช้ที่ดินรอบนอกมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ในปัจจุบัน

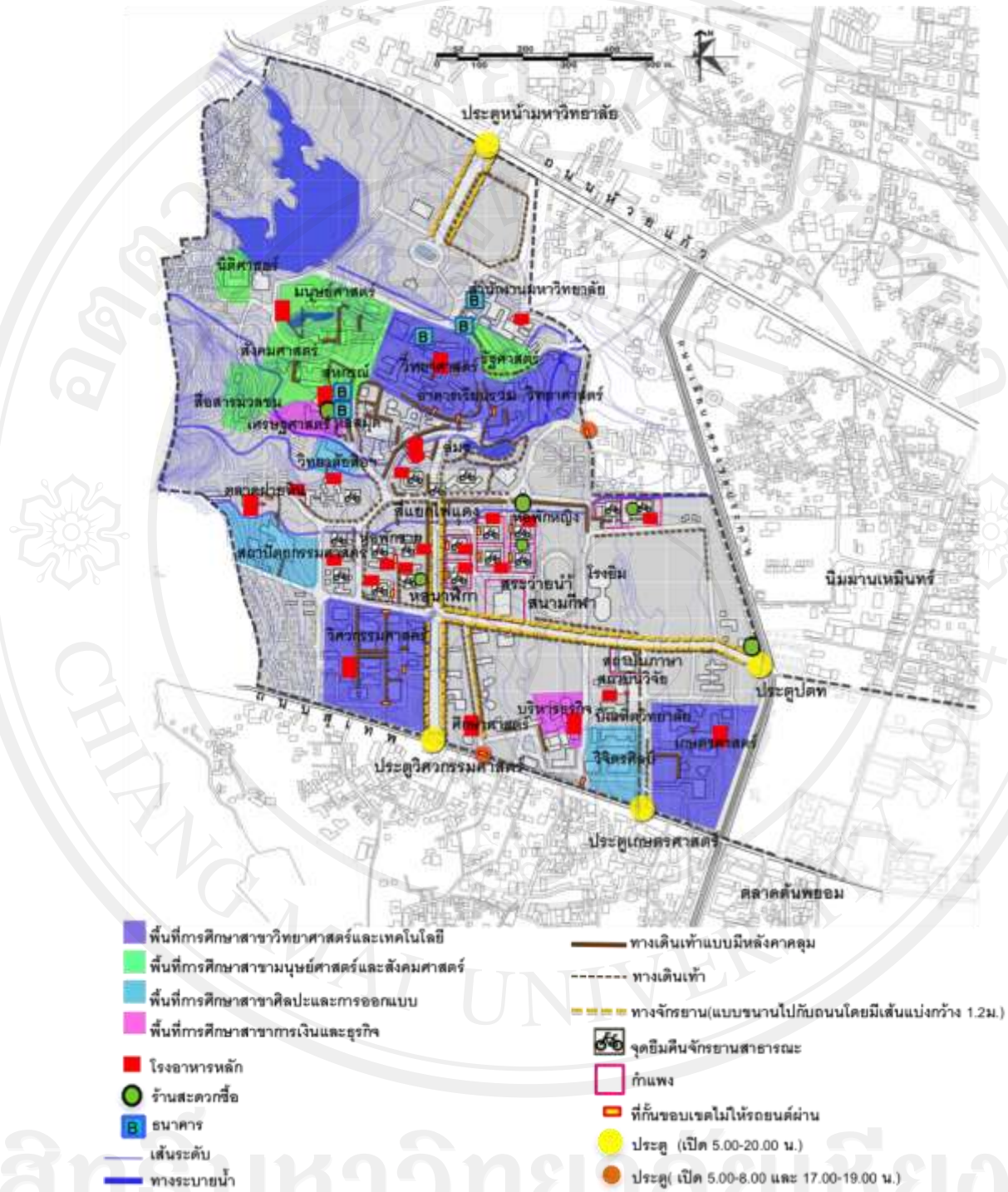
ในส่วนของร้านค้า มีร้านค้าหลัก ได้แก่ สหกรณ์มหาวิทยาลัย ตั้งอยู่ที่ตึกโดมบริเวณคณะสังคมศาสตร์ซึ่งอยู่ใจกลางมหาวิทยาลัย ร้านสะดวกซื้อบริเวณสโมสรอาจารย์ และหน้าสถานีบริการน้ำมัน ปตท. ส่วนร้านค้าย่อยจะกระจายไปตามร้านอาหารต่างๆ สำหรับธนาคารพบว่ากระจายอยู่ใน 2 บริเวณ คือบริเวณหน้าสำนักงานมหาวิทยาลัย และบริเวณตึกโดม ดังแสดงตำแหน่งในภาพ 4.3





- |   |                                 |  |                         |
|---|---------------------------------|--|-------------------------|
|  | พื้นที่การศึกษารวม              |  | พื้นที่พักอาศัยบุคลากร  |
|  | พื้นที่การศึกษา                 |  | พื้นที่พักอาศัยนักศึกษา |
|  | พื้นที่สนับสนุนการศึกษาและวิจัย |  | พื้นที่สันทนาการและกีฬา |
|  | พื้นที่ร้านค้า/ร้านอาหาร        |  | พื้นที่สีเขียว          |

ภาพ 4.2 การใช้ที่ดินภายในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ในปัจจุบัน



ภาพ 4.3 ผังพื้นที่การศึกษาแบ่งตามกลุ่มการศึกษา สิ่งอำนวยความสะดวก ระบบทางเดินเท้าและระบบจักรยานในปัจจุบัน



#### 4.1.2 ระบบการสัญจร

**4.1.2.1 ระบบทางเดินเท้า** ทางเดินเท้าในมหาวิทยาลัยแบ่งได้สองรูปแบบคือ ทางเดินที่มีหลังคาคลุมและทางเดินที่ไม่มีหลังคาคลุม ส่วนที่มีหลังคาคลุมกระจายอยู่ในบริเวณ ศูนย์กลางการศึกษา เช่น หอสมุด อาคารเรียนรวม คณะต่างๆ และทางเชื่อมไปบริเวณหอพัก นักศึกษา อย่างไรก็ตามพบว่าไม่มีความต่อเนื่องมากนัก นอกจากนั้นยังมีสิ่งกีดขวางทางเดิน เช่น ทางเดินที่ถูกคั่นด้วยกำแพง ในบริเวณสระว่ายน้ำและหอพักหญิงที่มีทางเข้าออกเพียงทางเดียว พื้นที่ที่ลาดชันบางบริเวณ โดยเฉพาะบริเวณทางขึ้นหอสมุด-สหกรณ์ และทางขึ้นคณะ สื่อสารมวลชน

**4.1.2.2 ระบบจักรยาน** ทางจักรยานในปัจจุบันเป็นแบบขนานไปกับถนนโดยมี เส้นแบ่ง (Bike Lane) กว้าง 1.2 เมตร โดยมีเฉพาะบริเวณถนนจากประตูหน้ามหาวิทยาลัย - ศาลาธรรม ประตู ปตท. - หอนาฬิกา และถนนจากประตูวิศวกรรมศาสตร์ - สี่แยกไฟแดง ส่วนจุดยืม คืนจักรยานสาธารณะ ปัจจุบันอยู่ในบริเวณชั้นใต้ดินหอพักนักศึกษาทุกหอพัก ดังแสดงในภาพที่ 4.3 สำหรับที่จอดจักรยาน ปัจจุบันมีลักษณะเป็น โครงเหล็กที่สามารถเคลื่อนย้ายได้ ดังแสดงใน ภาพ 4.4

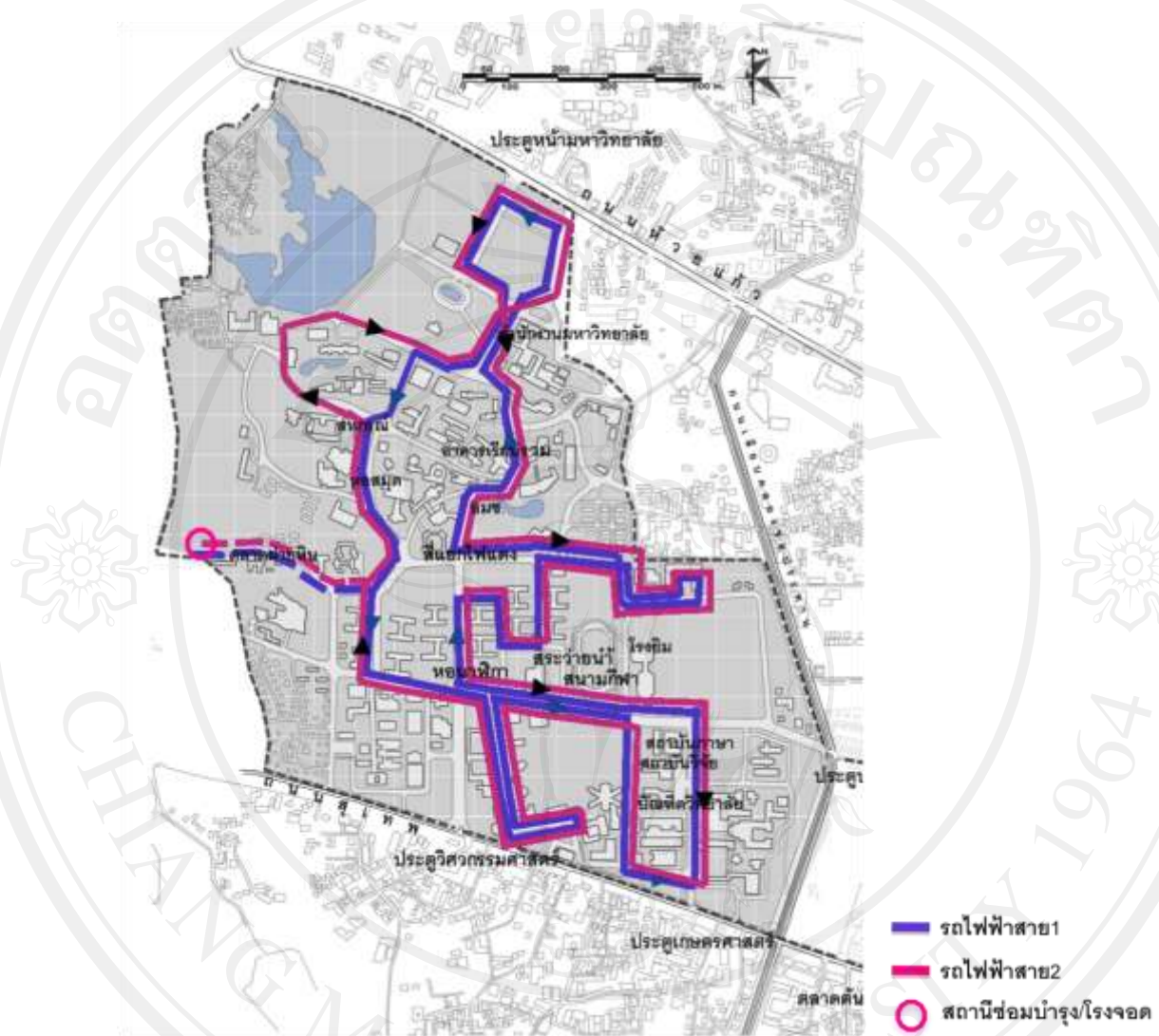
**4.1.2.3 ระบบรถสาธารณะ** เส้นทางเดินรถสาธารณะในมหาวิทยาลัยในปัจจุบันมี ด้วยกันสองเส้นทาง คือสายที่ 1 วันซ้าย และสายที่ 2 วันขวา และมีจุดซ่อมบำรุงและเติมไฟฟ้าอยู่ ด้านทิศตะวันตกของมหาวิทยาลัย ดังแสดงในภาพ 4.5

**4.1.2.4 ระบบถนน** ถนนในมหาวิทยาลัยในปัจจุบัน มีความกว้างตั้งแต่ 6-12 เมตร โดยมีทางเท้าออกหลักอยู่ 5 จุด ดังแสดงในภาพ 4.6

**4.1.2.5 ระบบที่จอดรถ** ในปัจจุบันที่จอดรถแบ่งตามสภาพการใช้งานได้สามแบบ ได้แก่ ที่จอดรถแบบถาวรผิวลาดพื้นแข็ง ที่จอดรถข้างถนน และ ที่จอดรถบนดินหรือหินอัดซึ่ง ส่วนใหญ่เป็นที่จอดรถรวมที่ขยายใหม่ โดยพบว่าบริเวณกลางมหาวิทยาลัยเป็นบริเวณที่มีที่จอดรถ เป็นปริมาณสูงที่สุด ดังแสดงตำแหน่งพื้นที่ที่จอดแต่ละแบบในภาพ 4.7



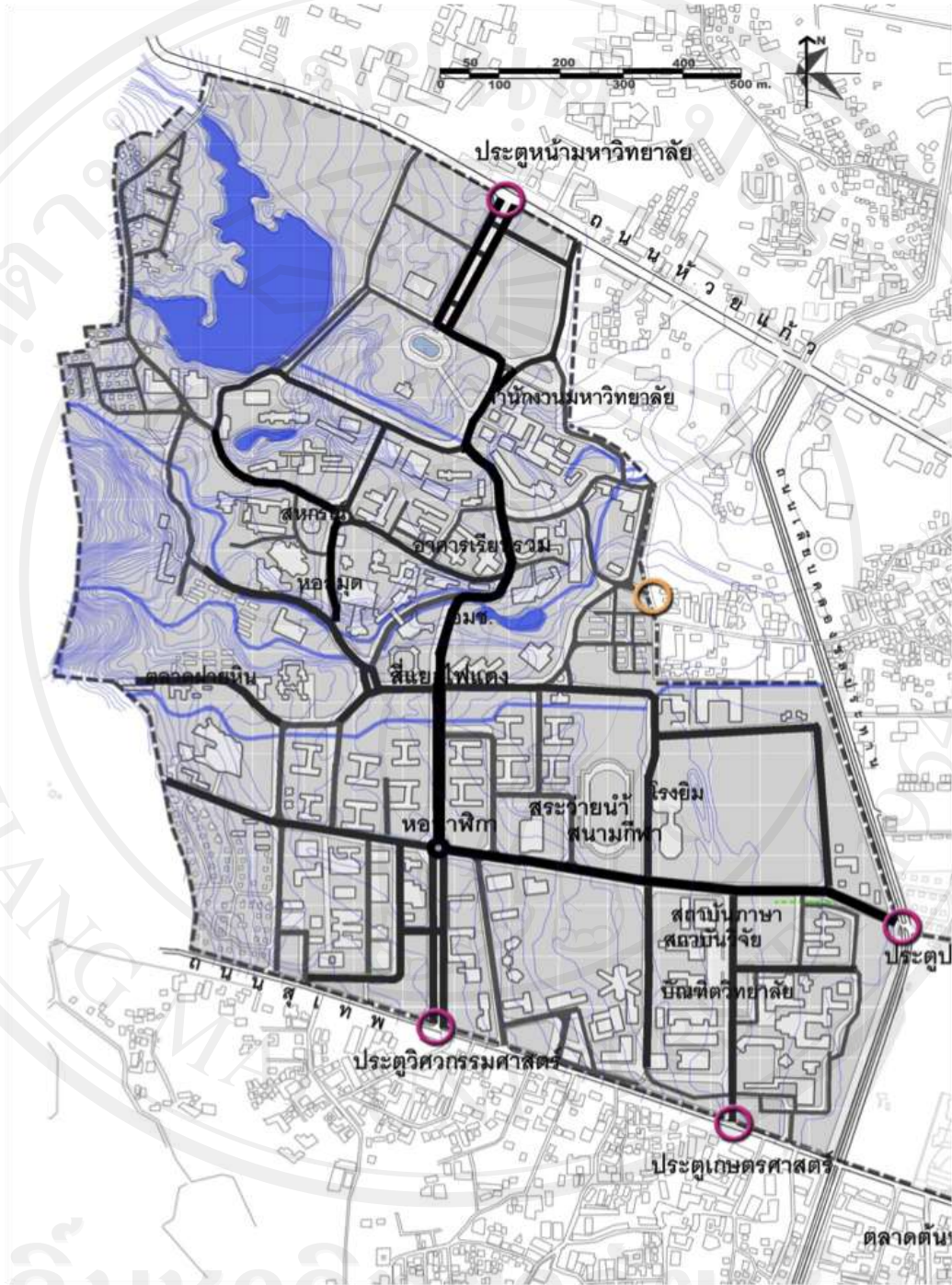
ที่มา: จากการสำรวจข้อมูลภาคสนามโดยผู้วิจัย (กรกฎาคม 2554)  
ภาพ 4.4 ลักษณะที่จอดรถจักรยานในปัจจุบันของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่



ที่มา: จากการสำรวจข้อมูลภาคสนามโดยผู้วิจัย (กรกฎาคม 2554)

ภาพ 4.5 แสดงเส้นทางรถไฟฟ้าภายในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ในปัจจุบัน

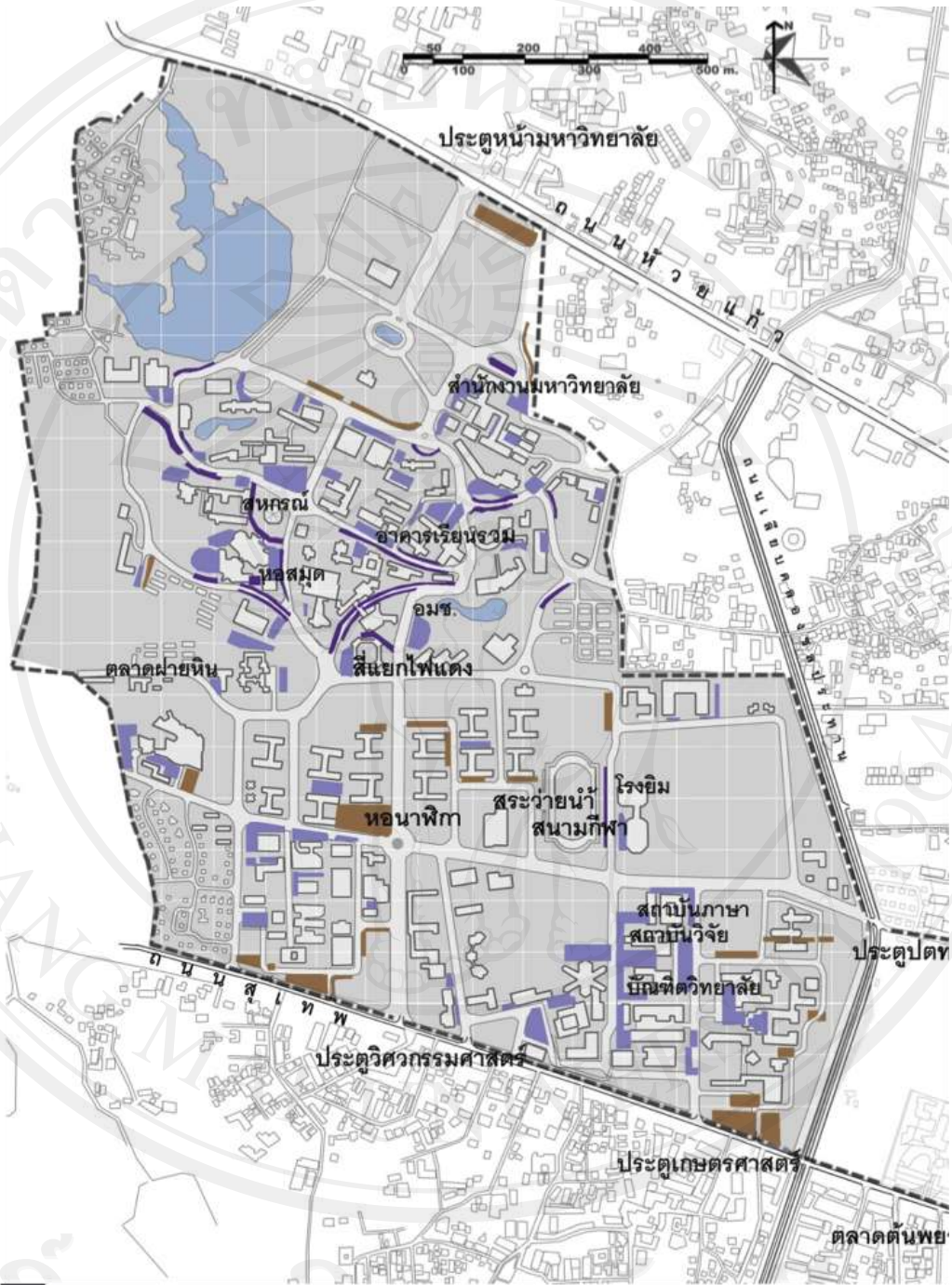







- ถนน กว้าง 12-15ม.
- ถนน กว้าง 8-10ม.
- ถนน กว้าง 6-8ม.
- ทางเข้าสำหรับรถยนต์
- เส้นระดับ
- ทางระบายน้ำ

ที่มา: จากการสำรวจข้อมูลภาคสนามโดยผู้วิจัย (กรกฎาคม 2554)  
ภาพ 4.6 แสดงระบบถนนภายในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ในปัจจุบัน





-  ที่จอดรถพื้นผิวแข็ง
-  ที่จอดรถพื้นผิวแข็ง/ริมถนน
-  ที่จอดรถบนดิน/หินอัด

ที่มา: จากการสำรวจข้อมูลภาคสนามโดยผู้วิจัย (กรกฎาคม 2554)

ภาพ 4.7 ฟังแสดงระบบที่จอดรถในปัจจุบัน

## 4.2 ผลการศึกษาขั้นที่ 2 การศึกษาแนวทางการปรับปรุงเส้นทางรถสาธารณะ ทางเดินเท้าและทางจักรยานที่เชื่อมต่อกับที่จอดรถรวม

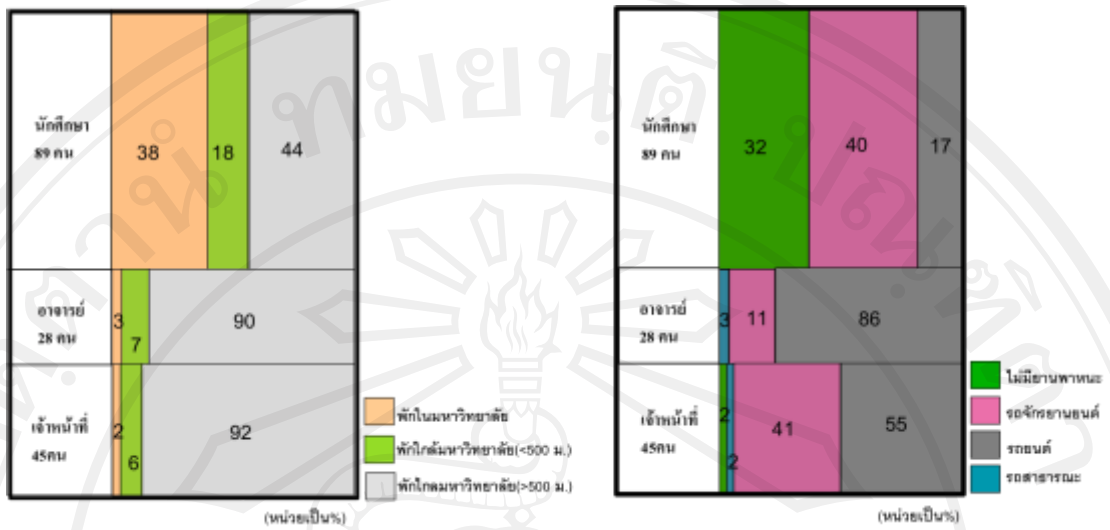
จากการศึกษาเส้นทางรถไฟฟ้าในมหาวิทยาลัยที่ผู้ใช้พึงพอใจตามกระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์ พบว่าผู้ใช้ให้ความสำคัญต่อโครงข่ายเส้นทางจากหอพัก-ที่จอดรถรวมมายังสถานที่ทำเรียน-ทำงาน (ค่าความสำคัญ 0.505 คะแนน จากคะแนนเต็ม 10 คะแนน) มากกว่าโครงข่ายเส้นทางการเดินทางระหว่างวันภายในมหาวิทยาลัย (ค่าความสำคัญ 0.495 จากคะแนนเต็ม 10 คะแนน) เล็กน้อย ส่วนคุณลักษณะย่อย ผู้ใช้ให้ความสำคัญตามลำดับคือ 1) การมีเส้นทางที่ไม่อ้อม 2) การมีเส้นทางที่ครอบคลุม 3) การมีจุดเชื่อมต่อที่เข้าถึงง่าย และ 4) การผ่านสถานที่สำคัญ เมื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคุณลักษณะต่างๆ ในเส้นทางเดินรถทั้งสามแบบ พบว่า เส้นทางเดินรถแบบที่ 2 (ดูภาพ 3.3) เป็นเส้นทางที่ได้คะแนนสูงสุด และเมื่อนำค่า Rating ของคุณลักษณะต่างๆ มาประมวลกับค่า Priority vector ของคุณลักษณะต่างๆ ของเส้นทาง พบว่าเส้นทางเดินรถแบบที่สองได้คะแนนสูงสุดมากกว่าแบบที่ 1 และแบบที่ 3 เล็กน้อย (ดูรายละเอียดของผลการศึกษาด้านเส้นทางเดินรถที่ ภาคผนวก ฉ)

เมื่อพิจารณาแล้วพบว่า เส้นทางเดินรถแบบที่สองนั้นประกอบด้วยเส้นทางย่อยหลายสายการใช้งานจะอาศัยการนั่งรถเป็นระยะสั้นๆ แล้วอาศัยการเดินต่อเป็นหลัก จึงนำแนวทางการปรับปรุงเส้นทางเดินรถรูปแบบนี้มาพัฒนาเชื่อมต่อเป็นแนวทางการปรับปรุงทางเดินเท้าและทางจักรยาน เพื่อนำไปใช้ในการสอบถามความคิดเห็นของผู้ใช้งานต่อไป

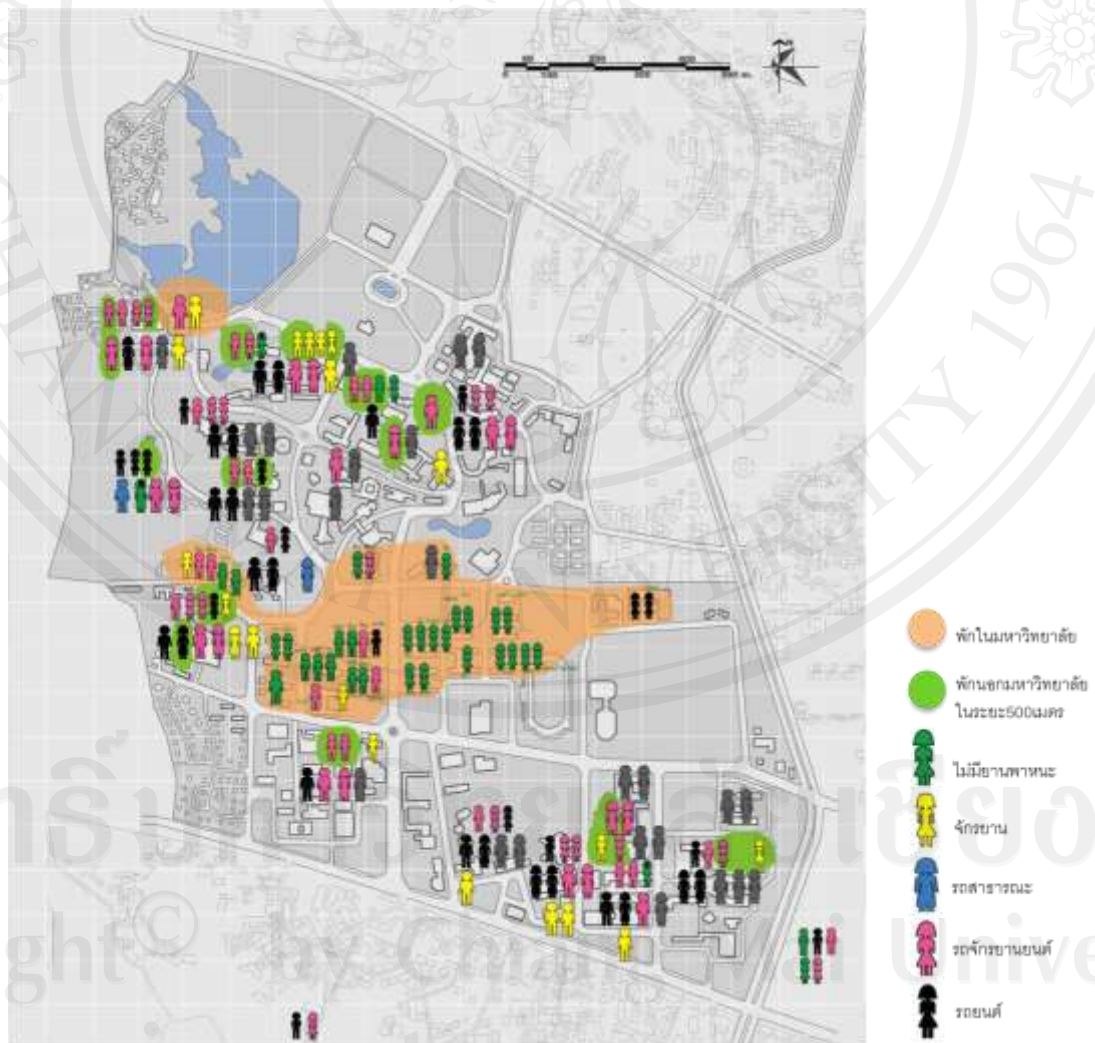
## 4.3 ผลการศึกษาขั้นที่ 3 การสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในมหาวิทยาลัย

### 4.3.1 ผลการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางและความคิดเห็นของผู้ใช้หลักในมหาวิทยาลัย

4.3.1.1 ตำแหน่งที่พักอาศัยและพาหนะที่ผู้ใช้หลักเดินทางมามหาวิทยาลัย จากการสำรวจด้านความสัมพันธ์ของตำแหน่งที่พักและพาหนะที่ใช้เดินทางมามหาวิทยาลัยของผู้ใช้แต่ละกลุ่ม พบว่ามีรายละเอียดแสดงดังภาพ 4.8 และ 4.9



ภาพ 4.8 สัดส่วนตำแหน่งที่พิกและพาหนะที่ผู้ใช้ใช้เดินทางมามหาวิทยาลัย



ภาพ 4.9 ตำแหน่งที่พิกและพาหนะที่ใช้เดินทางมาวิทยาลัยของผู้ใช้ (แยกตามพื้นที่การสัมภาษณ์)



จากภาพ 4.8 และ 4.9 จะเห็นได้ว่านักศึกษาที่พักในมหาวิทยาลัยส่วนใหญ่ ใช้การเดินทางและรถไฟในการเดินทางในมหาวิทยาลัย โดยเฉพาะนักศึกษาชั้นปีที่ 1 อย่างไรก็ตามนักศึกษาปีที่ 1 บางส่วนและนักศึกษาตั้งแต่ปีที่ 2 ขึ้นไปเกือบทุกคนที่พักในมหาวิทยาลัยมีการใช้พาหนะ เช่น จักรยานยนต์และรถยนต์ เนื่องจากทางหอพักได้อำนวยความสะดวกให้นักศึกษาจอดรถในที่จอดรถของหอพักได้ ส่วนนักศึกษาที่พักใกล้มหาวิทยาลัยในระยะ 500 เมตร ส่วนใหญ่ใช้จักรยานยนต์เดินทางมามหาวิทยาลัยเป็นหลัก มีเพียงบางส่วนที่เลือกใช้รถสาธารณะหรือการเดินทางมามหาวิทยาลัยทั้งๆที่อยู่ในระยะที่เดินได้

ส่วนกลุ่มบุคคลากรนั้น พบว่าบุคคลากรส่วนใหญ่พักอยู่นอกมหาวิทยาลัยในระยะไกลจึงจำเป็นต้องใช้รถส่วนตัวโดยเฉพาะรถยนต์เดินทางมาในมหาวิทยาลัย และแม้กระทั่งบุคคลากรที่พักในมหาวิทยาลัยก็พบว่าใช้รถยนต์ส่วนตัวเดินทางมามหาวิทยาลัยเช่นกัน

ดังนั้นนโยบายของมหาวิทยาลัยที่มีแนวโน้มลดที่พักของบุคคลากร อาจส่งผลทำให้ในอนาคตบุคคลากรจำเป็นต้องใช้รถในการเดินทางมามหาวิทยาลัยมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อปริมาณที่จอดรถและการจำกัดที่จอดรถอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ในขณะเดียวกันการจัดที่พักในมหาวิทยาลัยจำเป็นต้องมีการควบคุมการใช้รถของผู้ที่พักในมหาวิทยาลัยร่วมด้วย จึงจะสามารถทำให้ผู้ที่พักในมหาวิทยาลัยเปลี่ยนมาใช้บริการเดิน จักรยาน และรถสาธารณะได้

**4.3.1.2 พฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้** จากการสัมภาษณ์พบว่าผู้ใช้สามกลุ่ม ได้แก่ นักศึกษาที่พักในมหาวิทยาลัย นักศึกษาที่พักนอกมหาวิทยาลัยและบุคคลากร มีพฤติกรรมการเดินทางที่แตกต่างกัน ดังนี้

**1) นักศึกษาที่พักในมหาวิทยาลัย** (ทำการสัมภาษณ์ 37 คน) จากการบันทึกแผนผังการเดินทาง พบว่านักศึกษาที่พักในมหาวิทยาลัยมีโครงข่ายการเดินทางดังภาพ 4.10

จากภาพ 4.10 พบว่าระยะเดินของนักศึกษากลุ่มนี้ค่อนข้างหลากหลายตั้งแต่ 500-1500 เมตร มีทั้งผู้ที่เดินระยะใกล้ๆร่วมกับการใช้รถไฟฟ้าซึ่งส่วนใหญ่จะเดินอยู่ในบริเวณคณะที่ตัวเองประจำอยู่และในบริเวณใจกลางมหาวิทยาลัย ส่วนผู้ที่เดินระยะไกลนั้นเป็นกลุ่มที่เลือกใช้บริการเดินอย่างเดียวในมหาวิทยาลัย นักศึกษาที่พักในมหาวิทยาลัยนี้ส่วนใหญ่เป็นนักศึกษาปี 1 ที่ต้องเรียนวิชาพื้นฐานร่วมกันจึงต้องไปมาระหว่างคณะและอาคารเรียนรวมเกือบทั้งสัปดาห์ ในที่นี้รวมถึงนักศึกษาปี 1 คณะแพทยศาสตร์ พยาบาลศาสตร์ เทคนิคการแพทย์ ทันตแพทย์ และนักศึกษาคณะอุตสาหกรรมเกษตรและสัตวแพทย์ ที่ยังพักอาศัยในมหาวิทยาลัยเป็นหลักและต้องเปลี่ยนสถานที่เรียนระหว่างเขตการศึกษา เช่น สวนดอก-สวนสัก แม่เหียะ-สวนสัก ประมาณอาทิตย์ละ 2 ครั้ง โดยนักศึกษาที่พักในมหาวิทยาลัยได้ให้เหตุผลในการเลือกรูปแบบการเดินทาง ดังตาราง 4.1



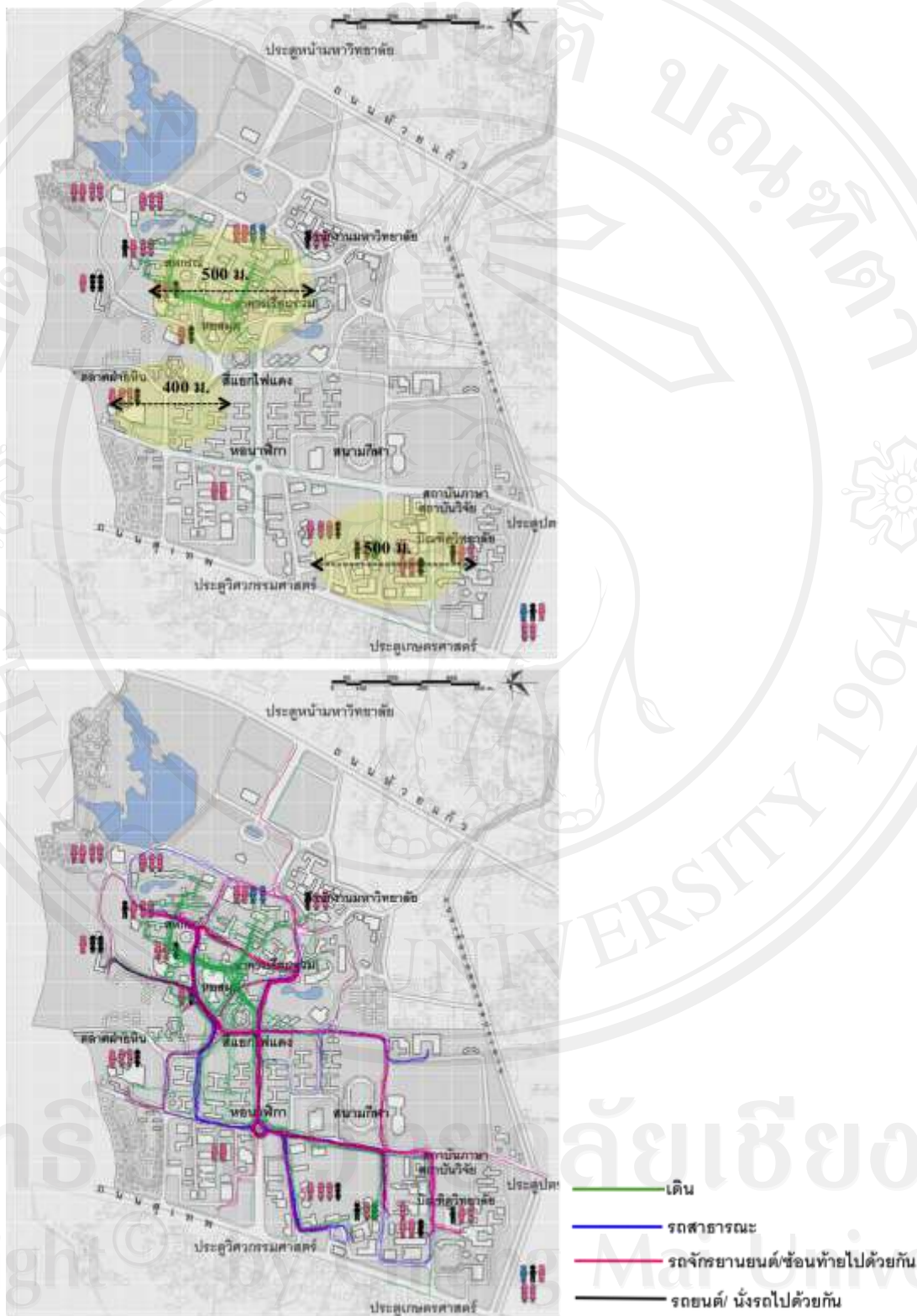
ตาราง 4.1 เหตุผลในการเลือกรูปแบบการเดินทางของนักศึกษาที่พักในมหาวิทยาลัย

วิธีการเดินทาง	เหตุผลในการเลือกรูปแบบการเดินทาง	ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง
การเดินทาง	“ปีหนึ่งยังไม่มียอดเงินของตัวเอง เพราะพักในมหาวิทยาลัย”	ที่พักใกล้สถานที่เรียน
	“เพราะบางครั้งเดินไปก็เร็วกว่านั่งรถไฟฟ้า แม้จะต้องกึ่งเดินกึ่งวิ่งถึงจะทัน แต่อาศัยว่าเดินเป็นกลุ่มใหญ่กับเพื่อนก็สนุกดี”	รถไฟฟ้าขาดประสิทธิภาพ
	“ส่วนใหญ่กินข้าวแถวๆที่เรียนหรือบริเวณที่ต้องเดินผ่าน อาศัยใกล้ที่กินกินที่นั่น หรือซื้อขนมแล้วเดินกินเพราะไปเรียนไม่ทัน”	สิ่งอำนวยความสะดวกอยู่ในระยะเดิน
	“ใช้เวลาว่างระหว่างคาบที่ห้องสมุด หรือได้ตึกเรียน”	
การใช้รถ	“กรณีที่ไม่มียอดเงินเปลี่ยนชั่วโมงจริงๆก็อาจต้องเรียกรถแดง(เสียค่าบริการ)เพื่อไปเรียนให้ทัน”	ตารางเรียน/สถานที่เรียนที่อยู่ห่างไกล
	“ปัจจุบันอนุญาตให้จอดรถบริเวณหอพักได้แล้วจึงนำรถมาใช้”	ขาดการจำกัดที่จอดรถ
	“วันหนึ่งต้องเปลี่ยนที่เรียนหลายครั้งแถมยังต้องเดินขึ้นตึกสูงๆอีก”	ความต้องการความสะดวก
	“เพื่อนมีรถอยู่แล้ว ไปกับเพื่อนก็สะดวกกว่า”	การใช้พาหนะร่วมกัน
	“บางครั้งก็อยากเดิน แต่ก็เกรงใจเพื่อน”	

2) นักศึกษาที่พักนอกมหาวิทยาลัย (ทำการสัมภาษณ์ 52คน) จากการบันทึกแผนผังการเดินทาง พบว่านักศึกษาที่พักนอกมหาวิทยาลัยมีโครงการเดินทางดังภาพ 4.11

จากภาพ 4.11 พบว่าระยะเดินโดยเฉลี่ยของนักศึกษากลุ่มนี้อยู่ที่ประมาณ 400-500 เมตร ส่วนใหญ่จะเป็นการเดินทางระยะสั้นๆบริเวณใจกลางมหาวิทยาลัย หรือการเดินทางไปรับประทานอาหารบริเวณใกล้ๆขณะที่ผู้ใช้ประจำอยู่ นักศึกษาที่พักในมหาวิทยาลัยนี้ส่วนใหญ่เป็นนักศึกษาชั้นปีที่สองขึ้นไปซึ่งจะต้องลงวิชาเลือกทั่วไปซึ่งเป็นวิชาประจำคณะ จึงจำเป็นต้องไปเรียนที่คณะอื่นๆเป็นเวลา 2-3 ครั้งต่อสัปดาห์ และเนื่องจากนักศึกษากลุ่มนี้เป็นกลุ่มที่พักนอกมหาวิทยาลัยที่ใช้พาหนะเดินทางมามหาวิทยาลัยอยู่แล้ว ในการเปลี่ยนสถานที่เรียนที่อยู่ห่างไกลกันจึงมีโอกาสนำรถส่วนตัวมากกว่านักศึกษาที่ไม่มียานพาหนะ โดยนักศึกษาที่พักนอกมหาวิทยาลัยนี้ได้ให้เหตุผลในการเลือกรูปแบบการเดินทาง ดังตาราง 4.2





ภาพ 4.11 (บน) โครงข่ายการเดินของนักศึกษาที่พักนอนมหาวิทยาลัย  
(ล่าง) โครงข่ายการเดินทางทุกรูปแบบของนักศึกษาที่พักนอนมหาวิทยาลัย

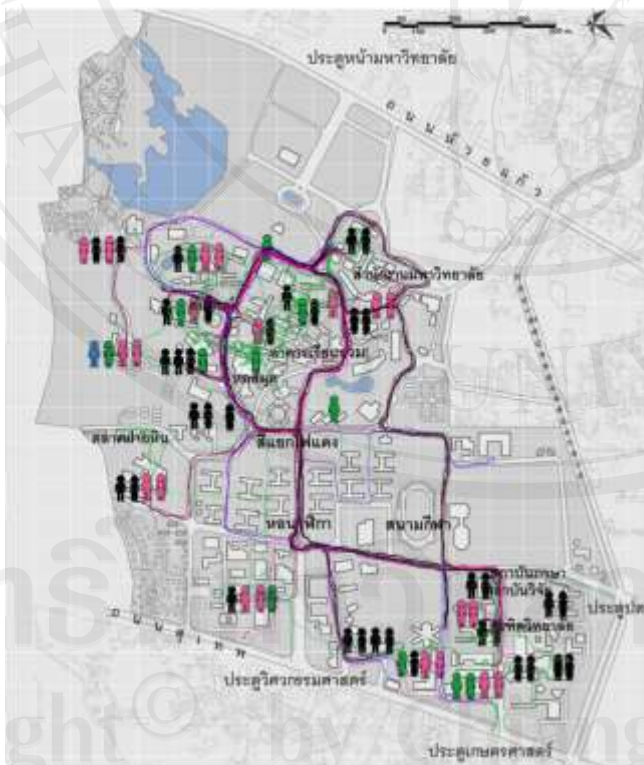
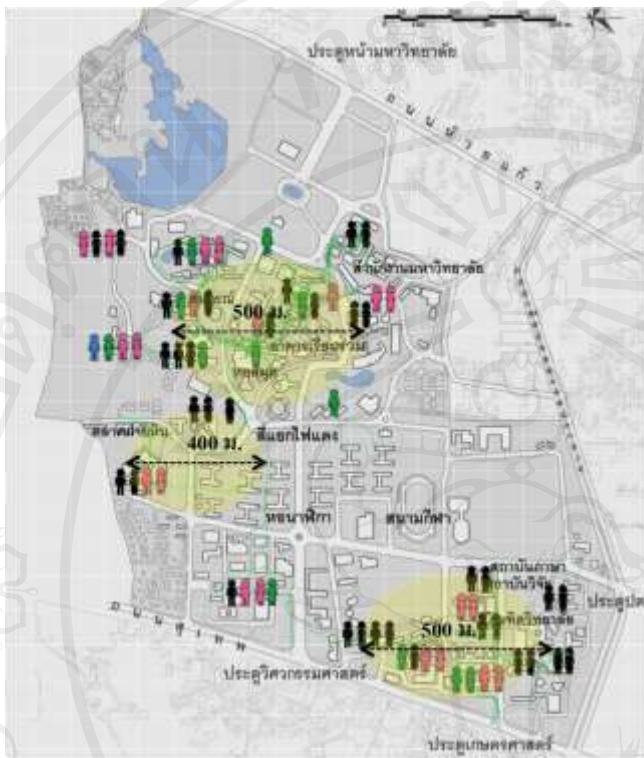
ตาราง 4.2 เหตุผลในการเลือกรูปแบบการเดินทางของนักศึกษาที่พักนอกมหาวิทยาลัย

วิธีการเดินทาง	เหตุผลในการเลือกรูปแบบการเดินทาง	ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง
การเดินทาง	“อาศัยการขี่จักรยานยนต์ไปจอดบริเวณสหกรณ์หรืออาคารเรียนรวมแล้วเดินต่อเนื่องจากที่จอดรถหายาก”	การจำกัดที่จอด
	“บางครั้งก็เดินไปรับประทานอาหารบริเวณใกล้เคียง”	สิ่งอำนวยความสะดวกอยู่ในระยะเดิน
การใช้รถ	“ไม่มีระยะเวลาว่างคาบที่สามารถจะเดินไปได้ทัน”	ตารางเรียน/สถานที่เรียนที่อยู่ห่างไกล
	“รถไฟฟ้าในปัจจุบันเพียงพอสำหรับนักศึกษาปี 1 เท่านั้น และไม่สามารถวางแผนการเดินทางได้เพราะการเดินทางไม่สม่ำเสมอและช้า”	รถไฟฟ้าขาดประสิทธิภาพ
	“ออกไปรับประทานอาหารข้างนอกเพราะความแออัดของโรงอาหาร คุณภาพอาหารที่ไม่ดีพอหรือไม่หลากหลาย และความต้องการเปลี่ยนบรรยากาศ”	สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอต่อความต้องการ
	“ถ้ามีเวลาว่างก็อาจกลับหอหรือไปพักผ่อนบริเวณใกล้เคียง เช่น ไปร้านกาแฟหรือห้างสรรพสินค้า”	
	“บางครั้งใช้ชีวิตครดไปกับเพื่อนทั้งคอนเปลี่ยนคาบหรือออกไปรับประทานอาหาร”	การใช้พาหนะร่วมกัน

3) อาจารย์และเจ้าหน้าที่ (ทำการสัมภาษณ์ 73คน) จากการบันทึกแผนผังการเดินทางพบว่าอาจารย์และเจ้าหน้าที่มีโครงข่ายการเดินทางดังภาพ 4.12

จากภาพที่ 4.12 พบว่าระยะเดิน โดยเฉลี่ยของอาจารย์และเจ้าหน้าที่อยู่ที่ประมาณ 400-500 เมตร ส่วนใหญ่จะเป็นการเดินทางระยะสั้นๆรับประทานอาหาร บริเวณใกล้ๆสถานที่ที่ผู้ใช้ประจำอยู่ อาจารย์และเจ้าหน้าที่มีการเดินทางเป็นปริมาณน้อยกว่านักศึกษา เช่น อาจารย์บางท่านเท่านั้นที่มีความจำเป็นต้องไปสอนนอกคณะ และการติดต่อที่ส่วนต่างๆในมหาวิทยาลัยนานๆครั้ง โดยเฉพาะที่ ตึกสำนักงานอธิการบดี สำนักทะเบียน บัณฑิตวิทยาลัย ส่วนการเดินทางของเจ้าหน้าที่นั้นโดยส่วนมากก็เป็นไปอย่างไม่บ่อยนัก เช่น สัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง ยกเว้นบางหน่วยงานเช่นแผนกการเงิน หรือหน่วย ITSC ที่ดูแลระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของมหาวิทยาลัยที่จำเป็นต้องเดินทางในมหาวิทยาลัยทุกวัน โดยพบว่าบางหน่วยงานที่ไม่มีรถประจำหน่วยงานทำให้อาจารย์หรือเจ้าหน้าที่บางส่วนจำเป็นต้องใช้รถของตัวเองในการเดินทางไปติดต่อการทำงานทั้งในและนอกมหาวิทยาลัย ซึ่งปัญหาแฝงอีกประการที่ทำให้เกิดการเดินทางนั้นเกิดจากประสิทธิภาพในการติดต่องาน โดยเจ้าหน้าที่ผู้หนึ่งให้เหตุผลว่า จำเป็นต้องไปติดต่องานด้วยตนเองโดยไม่ผ่านการส่งเอกสารเพราะไม่อยากจะเกิดข้อผิดพลาดหรือความล่าช้าในการทำงาน

โดยกลุ่มอาจารย์และเจ้าหน้าที่นี้ได้เหตุผลในการเลือกรูปแบบการเดินทาง ดังตาราง 4.3



- เดิน
- รถสาธารณะ
- รถจักรยานยนต์/ซ้อนท้ายไปด้วยกัน
- รถยนต์/นั่งรถไปด้วยกัน

ภาพ 4.12 (บน) โครงข่ายการเดินของอาจารย์และเจ้าหน้าที่  
 (ล่าง) โครงข่ายการเดินทางทุกรูปแบบของอาจารย์และเจ้าหน้าที่



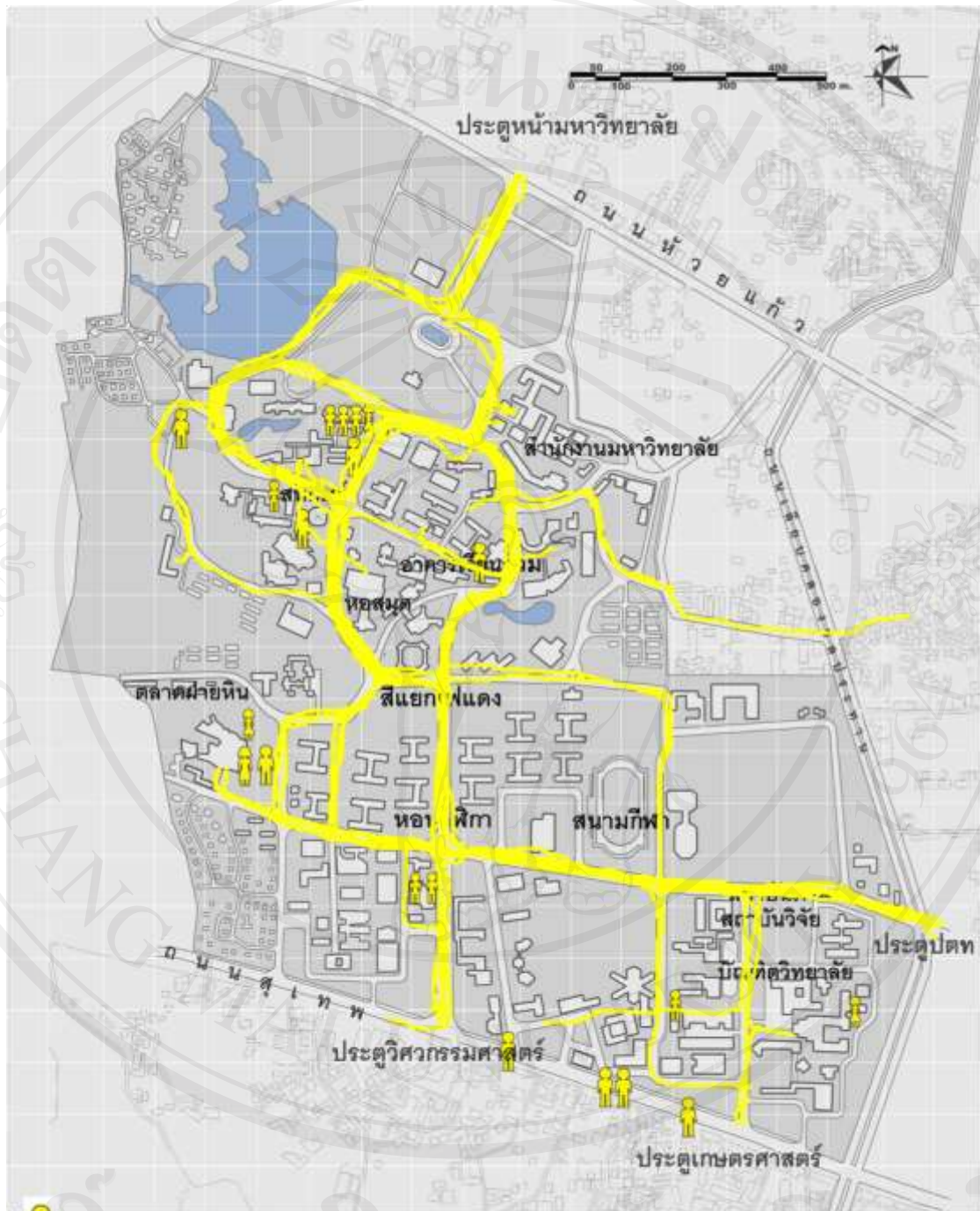
ตาราง 4.3 เหตุผลในการเลือกรูปแบบการเดินทางของอาจารย์และเจ้าหน้าที่

วิธีการเดินทาง	เหตุผลในการเลือกรูปแบบการเดินทาง	ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง
การเดิน	“การติดต่ออยู่ในระยะ ใกล้จึงเดินไปได้”	สถานที่ที่ต้องการติดต่อ อยู่ในระยะเดิน
	“ ต้องการประหยัดน้ำมันหรือออกกำลังกาย ”	ค่านิยมทัศนคติ
	“เวลาไปรับประทานอาหารบริเวณ ใกล้ๆ ที่ทำงานก็จะอาศัยการเดินทาง ไป”	สิ่งอำนวยความสะดวกอยู่ใน ระยะเดิน
การใช้รถ	“ความจำเป็นในหน้าที่การงานต้องการการติดต่อที่สะดวกรวดเร็ว”	ภาระการงาน หรือสถานที่ที่ ต้องการติดต่ออยู่ห่างไกล
	“ไม่มีแผนกส่งเอกสาร หรือรถประจำหน่วยงาน”	การขาดประสิทธิภาพ หรือ พาหนะในการติดต่องาน
	“ตารางรถไฟฟ้าไม่แน่นอน/ช้า, ไม่อยากแย่งที่นั่งกับนักศึกษา และ อาจารย์ต้องถือของเป็นจำนวนมากจึงไม่สะดวกเวลาหน้าฝน ”	รถไฟฟ้าขาดประสิทธิภาพ
	“ออกไปรับประทานอาหารข้างนอกเพราะ ไม่ต้องการแย่งที่นั่งกับ นักศึกษา คุณภาพอาหารที่ไม่ดีพอหรือ ไม่หลากหลาย ต้องการ เปลี่ยนบรรยากาศ ”	สิ่งอำนวยความสะดวกไม่ เพียงพอต่อความต้องการ
	“บางครั้งใช้วิธีติดรถไปกับเพื่อนทั้งตอนติดต่องานหรือออกไป รับประทานอาหาร ”	การใช้พาหนะร่วมกัน

- **โครงข่ายการเดิน** เมื่อทำการเปรียบเทียบพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้ทั้งสามกลุ่มพบว่า มีโครงข่ายการเดินที่คล้ายคลึงกัน โดยพบว่าผู้ใช้นิยมใช้เส้นทางเดินที่เชื่อมระหว่างอาคารเป็นหลัก ที่ถึงแม้บางพื้นที่จะไม่มีทางเดิน โดยเฉพาะแต่ก็ยังสามารถอาศัยการเดินทางลัดเลาะไปในที่ที่สามารถพอเดินผ่านได้ ซึ่งมักพบว่าเป็นเส้นทางที่สั้นและมีร่มเงาเป็นหลัก

- **ระยะเดิน** พบว่าผู้ใช้ที่ไม่มียานพาหนะ และผู้ใช้ที่มีทัศนคติชื่นชอบการเดินทาง สามารถเดินได้เป็นระยะไกล ประมาณ 1,000-1,500 เมตร ส่วนผู้ใช้ที่มียานพาหนะและใช้ยานยนต์ในการสัญจรเป็นหลัก มีระยะเดินเฉลี่ยไม่เกิน 500 เมตร

- **โครงข่ายการใช้จักรยาน** เมื่อทำการ Mapping เส้นทางการใช้จักรยานของผู้ที่ใช้จักรยานแล้วพบว่าผู้ใช้จักรยานเป็นประจำนิยมใช้จักรยานโดยใช้ร่วมกับเส้นทางหลักบนถนนอาคารเป็นหลัก โดยพบว่าเส้นทางที่มีการใช้งานหนาแน่นเป็นเส้นทางเดียวกับถนนที่มีการใช้งานหนาแน่นเช่นกัน ดังแสดงในภาพ 4.13



ตำแหน่งผู้ใช้จักรยานเป็นประจำที่ทำการสัมภาษณ์

เส้นทางการใช้จักรยานของผู้ใช้จักรยานเป็นประจำ

ภาพ 4.13 เส้นทางการใช้จักรยานของผู้ที่ใช้จักรยานเป็นประจำ

- การใช้จักรยานสาธารณะ ผู้ที่ใช้บริการจักรยานสาธารณะ (ส่วนใหญ่เป็นนักศึกษาที่พักในมหาวิทยาลัย) นิยมใช้จักรยานช่วงเช้าหรือเย็น เพื่อไปซื้อของหรือรับประทาน

อาหารที่สหกรณ์ ตลาดฟ้ายหิน ย่านหน้าและหลังมหาวิทยาลัย รวมทั้งมีการขี่จักรยาน เพื่อการพักผ่อนหรือออกกำลังกายด้วย

เมื่อทำการเปรียบเทียบเหตุผลในการเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้ใช้กับกรอบแนวคิด ปรากฏผลดังตาราง 4.4

ตาราง 4.4 การเปรียบเทียบเหตุผลในการเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้ใช้กับกรอบแนวคิด

กรอบแนวคิด	สาเหตุการเดิน	สาเหตุการใช้รถ
<ul style="list-style-type: none"> <li>● ความเชื่อมโยงของการใช้ที่ดินกับระบบสัญจร</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ที่พักใกล้สถานที่เรียน/ทำงาน</li> <li>● สถานที่ที่ต้องการติดต่ออยู่ในระยะเดิน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอต่อความต้องการ</li> <li>● สถานที่ที่ต้องการติดต่อไม่อยู่ในระยะเดิน</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● ระบบรถสาธารณะ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● รถสาธารณะขาดประสิทธิภาพ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● รถสาธารณะขาดประสิทธิภาพ</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● ระบบการเดินทางและจักรยาน</li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>● การลดการใช้รถยนต์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● การจำกัดที่จอด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● การขาดการจำกัดที่จอด</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● บริบทเฉพาะในพื้นที่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ค่านิยม/ทัศนคติ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ความต้องการความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง</li> <li>● การใช้พาหนะร่วมกัน</li> </ul>

จากตารางที่ 4.4 พบว่า ผลจากการสัมภาษณ์ด้านพฤติกรรมการเดินทาง สามารถแยกประเด็นที่ตรงกับกรอบแนวคิดสามด้าน ส่วนประเด็นด้านการออกแบบและจัดการระบบการเดินทางและจักรยานนั้นยังไม่ปรากฏสาเหตุที่ชัดเจนในประเด็นคำถามข้อนี้ สิ่งที่ปรากฏนอกเหนือจากกรอบแนวคิด ได้แก่ ประเด็นของบริบทเฉพาะในพื้นที่ เช่น ค่านิยม ทัศนคติ ความต้องการความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางและการใช้พาหนะร่วมกันเนื่องจากภาระงานและตารางเรียน จากผลการศึกษาดังกล่าวจึงสามารถสรุปเป็น ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้ในมหาวิทยาลัย ได้ 6 ปัจจัยดังนี้

#### 4.3.1.3 ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมเดินทางของผู้ใช้ในมหาวิทยาลัย

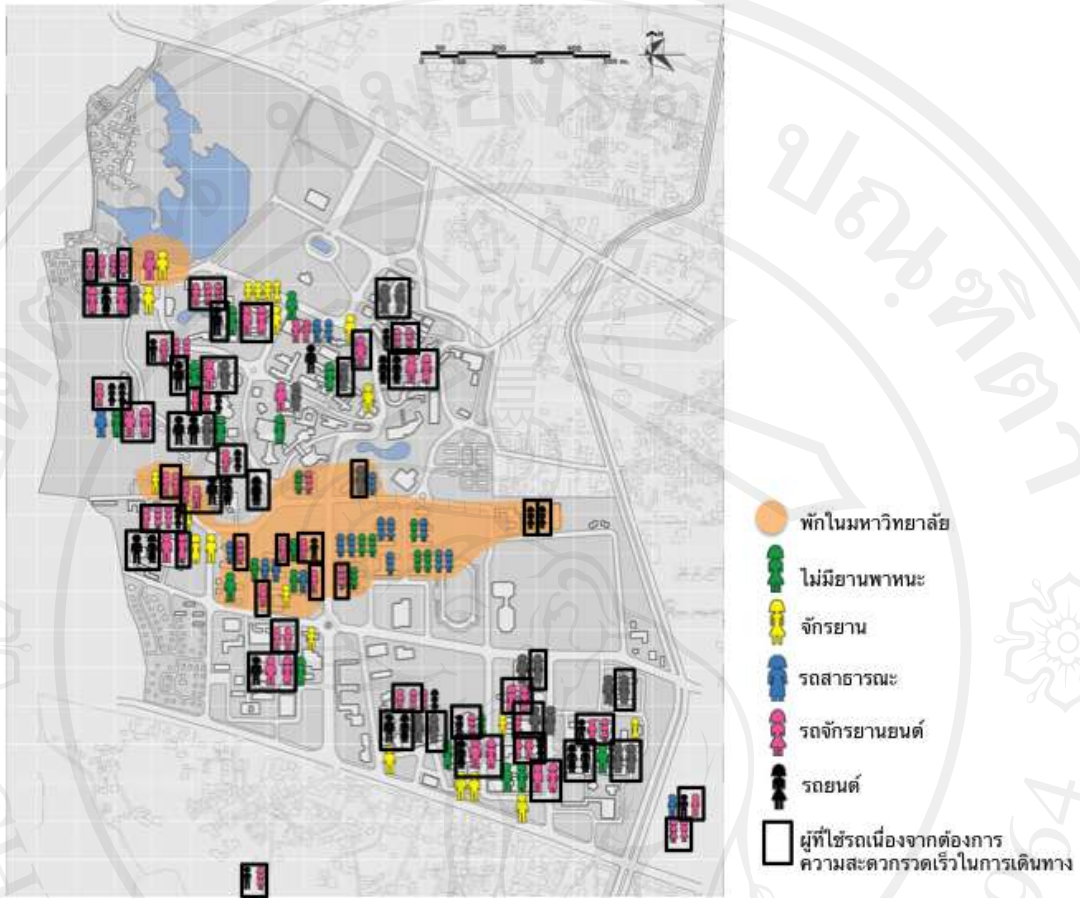
1) ความต้องการความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง พบว่าผู้ถูกสัมภาษณ์ ร้อยละ 59 ให้เหตุผลว่าจำเป็นต้องใช้รถเนื่องจากต้องการความรวดเร็วในการเดินทาง โดยกลุ่มนักศึกษานั้นเกิดจากเหตุผลด้านตารางเวลาเรียน และบุคคลากรนั้นเกิดจากภาระหน้าที่การงาน



- **ด้านตารางเวลาเรียน** การจัดการเรียนในปัจจุบันไม่มีการเผื่อเวลาสำหรับการเดินทางในกรณีที่นักศึกษาต้องเปลี่ยนสถานที่เรียน ทำให้นักศึกษาที่ต้องย้ายตำแหน่งที่เรียนที่อยู่ไกลกันมากๆ (โดยเฉพาะอย่างยิ่ง นักศึกษาที่ต้องเปลี่ยนสถานที่เรียนระหว่างเขตการศึกษา เช่น สวนดอก-สวนสัก แม่เหียะ-สวนสัก) จึงจำเป็นต้องใช้ยานยนต์ส่วนตัว หรือรถแดง (รถสองแถวสาธารณะวิ่งรับส่งผู้โดยสารตามจุดหมายที่ต้องการ) ในการเดินทาง อีกทั้งช่วงเวลาที่เปลี่ยนคาบเรียนที่ตรงกัน ทำให้เกิดการเดินทางพร้อมๆกันเป็นปริมาณสูง รถไฟฟ้าไม่สามารถรองรับปริมาณนักศึกษาที่ต้องเปลี่ยนสถานที่เรียนพร้อมๆกันเป็นร้อยคนได้ โดยในปัจจุบันมีอาจารย์ผู้สอนบางท่านแก้ปัญหานี้โดยปล่อยนักศึกษาก่อนเวลา 15 นาทีเพื่อให้นักศึกษาเดินทางเปลี่ยนชั่วโมงได้ทันแต่ก็พบว่าทำให้เวลาในการเรียนการสอนหายไป
- **ด้านภาระหน้าที่การงาน** กลุ่มบุคคลากรให้ความเห็นว่า ด้วยข้อจำกัดของเวลาและภาระหน้าที่ในการทำงาน ทำให้นักศลากรต้องการความสะดวกรวดเร็วในการทำงาน แม้กลุ่มบุคคลากรจะเดินทางเป็นปริมาณน้อยกว่านักศึกษา ซึ่งปัจจัยนี้ได้ส่งผลต่อทัศนคติในการจำกัดที่จอดรถ โดยบุคคลากรส่วนหนึ่งเห็นด้วยว่าควรจะสำรองที่จอดรถสำหรับบุคคลากรให้พอเพียงเนื่องจากจะอำนวยความสะดวกให้กับการทำงานเพราะเห็นว่านักศึกษานั้นไม่มีความจำเป็นการใช้รถเช่าบุคคลากร

เมื่อพิจารณาด้านตำแหน่งพื้นที่พบว่าผู้ใช้งานในทุกๆพื้นที่มีแนวโน้มจะต้องการความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางใกล้เคียงกัน ดังแสดงในภาพที่ 4.14 โดยกลุ่มเจ้าหน้าที่มีแนวโน้มต้องการความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากกว่ากลุ่มนักศึกษาและอาจารย์เล็กน้อย ดังแสดงในภาพ 4.15

2) **กิจกรรม** พบว่าคุณภาพและความพอเพียงของร้านอาหารและสิ่งอำนวยความสะดวกในมหาวิทยาลัยส่งผลทำให้เกิดการเดินทางระหว่างวันเป็นปริมาณค่อนข้างสูง โดยผู้ถูกสัมภาษณ์ร้อยละ 50 มักจะใช้ยานยนต์ในการเดินทางไปรับประทานอาหารทั้งภายในและภายนอกมหาวิทยาลัย ร้อยละ 25 เดินทางไปรับประทานอาหารนอกมหาวิทยาลัยเป็นประจำ ซึ่งผู้ใช้กลุ่มนี้ให้เหตุผลว่าต้องการเปลี่ยนบรรยากาศ คุณภาพของอาหารที่มีในมหาวิทยาลัยไม่หลากหลายและมีคุณภาพเพียงพอ และพื้นที่รับประทานอาหารในมหาวิทยาลัยมีความแออัด



ภาพ 4.14 ตำแหน่งกลุ่มผู้ใช้รถเนื่องจากต้องการความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง (แยกตามพื้นที่การสัมภาษณ์)

นักศึกษา 89 คน	55% ของนักศึกษา ทั้งหมด
อาจารย์ 28 คน	61% ของอาจารย์ ทั้งหมด
เจ้าหน้าที่ 45คน	64% ของเจ้าหน้าที่ ทั้งหมด

ผู้ที่ใช้รถเนื่องจากต้องการความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง

ภาพ 4.15 สัดส่วนผู้ใช้รถเนื่องจากต้องการความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง (แบ่งตามประเภทผู้ใช้งาน)

ส่วนทางด้านสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ นั้นพบว่า ปริมาณและคุณภาพของสิ่งอำนวยความสะดวกเช่นสถานที่พักผ่อนระหว่างวันของนักศึกษา และร้านค้าสินค้าที่จำเป็นในการศึกษาในมหาวิทยาลัยนั้นมีไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้ทั้งหมดในปัจจุบัน ทำให้เมื่อนักศึกษามีเวลาว่างระหว่างคาบก็จะนิยมใช้รถออกไปยังพื้นที่ใกล้เคียงมหาวิทยาลัย เช่น ย่านหน้าและหลังมหาวิทยาลัย ย่านนิมมานเหมินท์ เช่นตรัสภาคสวนแก้ว หรือหอพักใกล้เคียง

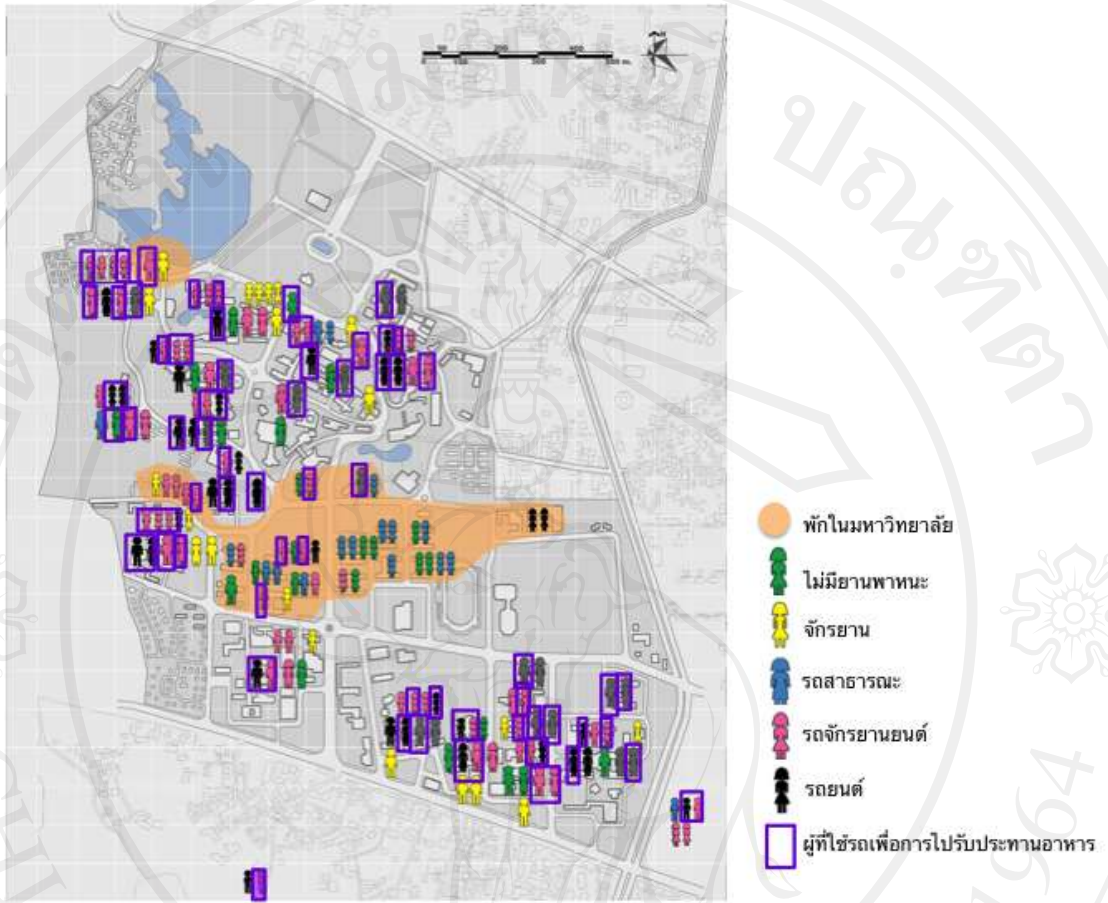
เมื่อพิจารณาด้านตำแหน่งพื้นที่พบว่าผู้ใช้งานในทุกๆพื้นที่ที่มีแนวโน้มจะออกไปรับประทานอาหารนอกมหาวิทยาลัยใกล้เคียงกัน ดังแสดงในภาพ 4.16 เช่นเดียวกับกลุ่มนักศึกษาและบุคลากรที่มีแนวโน้มออกไปรับประทานอาหารภายนอกในสัดส่วนที่ไม่แตกต่างกันมากนัก ดังแสดงในภาพ 4.17 อย่างไรก็ตามพบว่า นักศึกษาปีหนึ่งนั้นเป็นกลุ่มที่ใช้ยานยนต์ในการเดินทางออกไปรับประทานอาหารหรือพักผ่อนภายนอกมหาวิทยาลัยน้อยที่สุดโดยให้เหตุผลว่า อาศัยการรับประทานอาหารในสถานที่ที่ใกล้ที่เรียนหรือทางผ่านในการเดินทางเช่นตามหอพักต่างๆ หรือการเดินทางไปกินไปแทน และส่วนใหญ่ใช้ห้องสมุดหรือได้คณะเป็นสถานที่พักผ่อนระหว่างวัน

เมื่อเปรียบเทียบข้อมูลด้านการใช้รถเพื่อการไปรับประทานอาหารกลางวันและการใช้รถเพื่อความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางแล้วพบว่า สองปัจจัยนี้เป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลทำให้เกิดการเดินทางในมหาวิทยาลัย ดังนี้

ร้อยละ 30 ของผู้ถูกสัมภาษณ์ ใช้รถทั้งเพื่อการไปรับประทานอาหารกลางวันและการใช้รถเพื่อความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง

ร้อยละ 20 ของผู้ถูกสัมภาษณ์ ใช้รถทั้งเพื่อการไปรับประทานอาหารกลางวันเพียงอย่างเดียว





ภาพ 4.16 ตำแหน่งกลุ่มผู้ใช้รถที่ไ้ร่ดเพื่อไปรับประทานอาหาร (แยกตามพื้นที่การสัมภาษณ์)

นักศึกษา 89 คน	44% ของนักศึกษาทั้งหมด
อาจารย์ 28 คน	57% ของอาจารย์ทั้งหมด
เจ้าหน้าที่ 45คน	58% ของเจ้าหน้าที่ ทั้งหมด

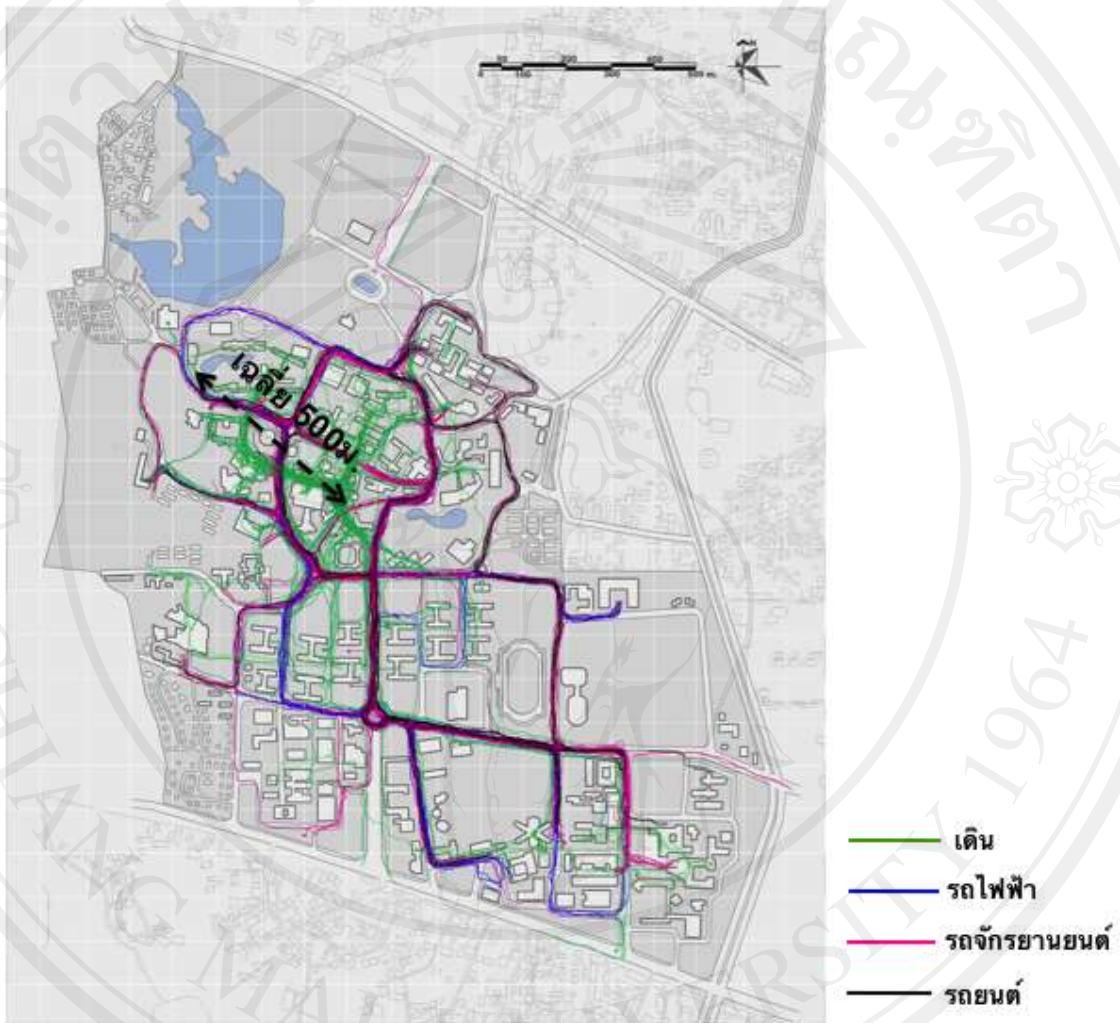
ผู้ที่ใช้รถเพื่อการไปรับประทานอาหาร

ภาพ 4.17 สัดส่วนผู้ใช้รถที่ไ้ร่ดเพื่อไปรับประทานอาหาร (แบ่งตามประเภทผู้ใช้งาน)

3) **ประสิทธิภาพรถสาธารณะภายในมหาวิทยาลัย** เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ทุกกลุ่มผู้ใช้เลือกที่จะใช้ยานยนต์ส่วนตัวแทนการใช้รถสาธารณะหรือการเดินทางเมื่อต้องการการติดต่อในระยะไกล โดยเฉพาะในแง่ของตารางเวลาและขนาดความจุของรถที่ไม่สัมพันธ์กับความต้องการการใช้งาน เพราะผู้ใช้ทุกกลุ่มมีความจำเป็นที่รีบเร่ง แต่ปัจจุบันด้วยตารางเวลาของรถที่ไม่แน่นอน ประกอบกับการเดินทางไม่สัมพันธ์กับปริมาณความต้องการของผู้ใช้และความจุของรถ ทำให้ผู้ใช้ไม่สามารถวางแผนเวลาได้เพราะไม่ทราบว่าถ้าใช้รถสาธารณะแล้วจะไปถึงจุดหมายได้ทันเวลาหรือไม่ เช่น นักศึกษาบางท่านบอกว่า เดินทางไปยังเร็วกว่านั่งรถไป บางครั้งต้องรอรถหลายคันกว่าจะได้นั่งเพราะรถเต็มเวลาเร่งด่วน หรือบุคลากรบางท่านบอกว่าเคยใช้บริการรถแล้ว แต่ต้องใช้เวลานานถึงหนึ่งชั่วโมงกว่าจะไปถึงจุดหมาย จึงไม่ใช้บริการอีก นอกจากนี้ยังมีปัจจัยอื่นที่เป็นปัญหาเกี่ยวกับผู้ใช้รถอีกเช่น สภาพของรถและจุดจอดที่ไม่สามารถกันฝนได้ การสื่อสารด้านเส้นทางสายการเดินทางรถที่คลุมเครือไม่ชัดเจน นอกจากนี้ยังพบว่าผู้ถูกสัมภาษณ์เกือบทุกคนเห็นด้วยกับการปรับปรุงเส้นทางรถสาธารณะที่น่าเสนอ

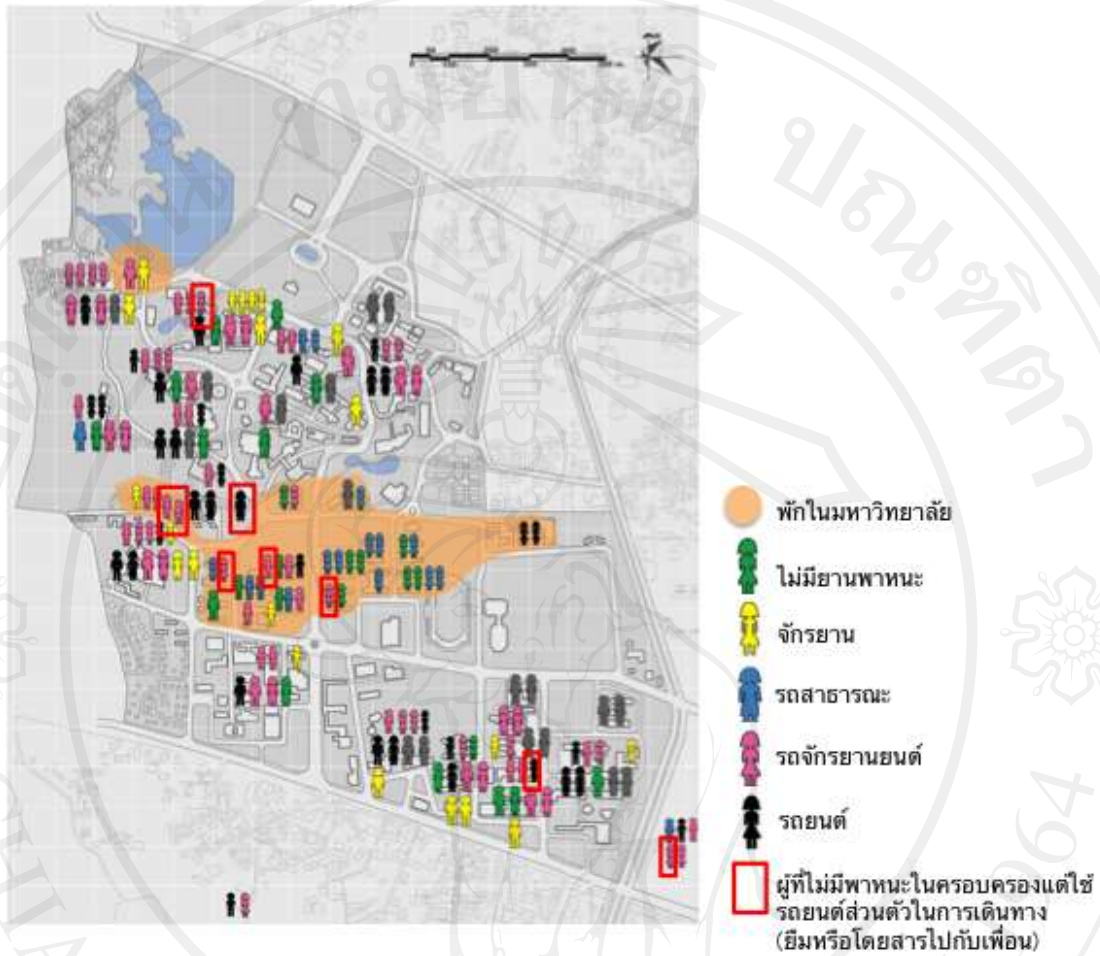
4) **ที่จอดรถ** จากแผนผังการเดินทางในภาพ 4.18 จะเห็นได้ชัดว่า ในพื้นที่ส่วนการศึกษาหลักของมหาวิทยาลัยบริเวณหอสมุด อาคารเรียนรวม ออมช. ผู้ถูกสัมภาษณ์มักใช้การเดินทางเป็นหลัก นอกจากพื้นที่ที่ต้องการการติดต่อกันอยู่ในระยะไม่ไกลกันมากและทางเดินในส่วนนี้ค่อนข้างมีคุณภาพดีอยู่แล้ว ส่วนหนึ่งผู้ใช้ให้เหตุผลว่าเป็นเพราะที่จอดรถมีจำกัด การใช้วิธีเดินจึงสะดวกรวดเร็วกว่า โดยผู้ถูกสัมภาษณ์จะอาศัยการไปจอดรถที่บริเวณศูนย์กลางมหาวิทยาลัย เช่น บริเวณหน้าอาคารเรียนรวม 3 และ 5 และหน้าสหกรณ์ จึงทำให้ระยะเดินไม่ไกลมาก และจะเริ่มมีการใช้รถเมื่อเดินทางติดต่อพื้นที่ระหว่างรัฐศาสตร์-สังคมศาสตร์ โดยระยะเดินในปัจจุบันของผู้ใช้ที่จอดรถเป็นประจำเฉลี่ยอยู่ที่ 500 เมตรเท่านั้น

5) **การใช้จ่ายพาหนะร่วมกัน** พบว่าผู้ถูกสัมภาษณ์ร้อยละ 5 (ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มนักศึกษาที่พักในมหาวิทยาลัย) เป็นผู้ที่ไม่มีพาหนะในครอบครองแต่กลับใช้ยานยนต์ในการเดินทางเช่นการซ้อนรถจักรยานยนต์หรือนั่งรถไปกับเพื่อน เนื่องจากสะดวกสบายกว่าและบางส่วนก็ให้เหตุผลว่าไม่อยากจะขี่เพื่อนแม้จะอยากเดินทางไปมากกว่าก็ตาม ดังแสดงในภาพ 4.19 และผู้ใช้พาหนะในการเดินทางหลายท่านทั้งนักศึกษาและบุคลากร ก็ใช้วิธีทางเดียวกันไปด้วยกันในการสัญจรระหว่างวันเป็นจำนวนมากเช่นกัน



ภาพ 4.18 แผนผังการเดินทางของผู้ถูกสัมภาษณ์





ภาพ 4.19 ตำแหน่งกลุ่มผู้ที่ไม่มีพาหนะในครอบครองแต่ใช้ยานยนต์ในการเดินทาง (แยกตามพื้นที่การสัมภาษณ์)

6) **ค่านิยมและทัศนคติ** พบว่าผู้ถูกสัมภาษณ์ร้อยละ 7 เป็นผู้ที่ไม่มีพาหนะในครอบครองแต่เปลี่ยนมาใช้วิธีเดินเป็นหลักในการสัญจรระหว่างวัน โดยทั้งหมดเป็นกลุ่มบุคคลากร ผู้ใช้งานกลุ่มนี้ให้เหตุผลว่า ด้วยหน้าที่การงานไม่มีฐานะที่ต้องเดินทางติดต่อกันในระยะไกลๆ อยู่แล้ว ต้องการออกกำลังกายไปด้วยในตัวหรือต้องการรักษาสิ่งแวดล้อมหรือลดการใช้พลังงานจึงเลือกใช้การเดินเป็นประจำ เป็นต้น แม้จะมีอุปสรรคด้านเวลาที่จำกัดแต่ก็ไม่เป็นปัญหากับผู้ใช้งานกลุ่มนี้เนื่องจากผู้ใช้จะวางแผนด้านเวลาและผู้ใช้มีความคุ้นเคยกับเส้นทางเดินและการใช้รถไฟฟ้าอยู่แล้ว อย่างไรก็ตามประเด็นเรื่องค่านิยมในการใช้รถก็อาจเป็นเหตุผลหนึ่งที่ทำให้นักศึกษาใช้รถมากขึ้นเช่นกัน โดยผู้ถูกสัมภาษณ์หลายท่านได้ว่าเป็นค่านิยมของสมัยนี้ที่ผู้ปกครองจะซื้อรถจักรยานยนต์ให้บุตรหลานเมื่อสอบเข้ามหาวิทยาลัยได้ นักศึกษาจึงเริ่มใช้รถกันมากขึ้นเรื่อยๆ

**4.3.1.4 อุปสรรคและสิ่งที่จะสร้างแรงจูงใจในการเดินและการใช้จักรยาน** เมื่อนำผลการศึกษาด้านอุปสรรคและสิ่งที่จะสร้างแรงจูงใจในการเดินและการใช้จักรยาน มาแยกประเด็นและทำการนับจำนวนที่มีการกล่าวถึง (Ranking) แล้วพบอุปสรรคและสิ่งที่จะสร้างแรงจูงใจในการเดินและการใช้จักรยานดังตาราง 4.5-4.6 ซึ่งพบว่าประเด็นที่พบร่วมกันของอุปสรรคและสิ่งที่จะสร้างแรงจูงใจในการเดินและการใช้จักรยาน คือการสร้างความปลอดภัยจากยานยนต์ และการสร้างความรุ่มร้อนให้เส้นทาง นอกจากนี้ประเด็นด้านค่านิยมก็เป็นส่วนสำคัญประการหนึ่งที่จะสร้างแรงจูงใจให้เกิดการเดินหรือใช้จักรยานได้ เนื่องจากนักศึกษาให้ความเห็นว่าถ้ามีคนเดินหรือคนขี่จักรยานจำนวนมาก ก็จะอยากเดินหรือขี่จักรยานบ้าง

ตาราง 4.5 อุปสรรคในการเดินและการใช้จักรยาน

การเดิน (ตอบคำถาม104คน)	จำนวนที่มีการกล่าวถึง	การใช้จักรยาน (ตอบคำถาม159คน) <sup>1</sup>	จำนวนที่มีการกล่าวถึง
1) ภูมิอากาศ เช่น แดด ร้อน ฝนตก	83	1) อันตรายกับการขี่ร่วมกับรถยนต์	82
2) สภาพทางเดิน เช่น ขรุขระ มีอันตราย ชัน	62	2) ความชัน	56
3) ปัญหาจากรถยนต์ เช่น รดเยอะ ทางข้าม ไม่ปลอดภัย ฝุ่นและมลพิษ	44	3) ที่จอดที่ไม่ปลอดภัย ไม่เพียงพอ	51
4) ทางเดินไม่ต่อเนื่อง	32	4) ทรงจักรยานสาธารณะที่ไม่เหมาะกับผู้หญิง	30
5) ระยะทางไกล ซ้ำ ไม่สะดวก	25	5) คุณภาพจักรยานสาธารณะ การขาดการบำรุงรักษา	27
6) อื่นๆ เช่น ของเยอะ ทางเดินปัจจุบันเป็นทางลัดเลาะทำให้ผู้ที่ไม่คุ้นเคยไม่รู้ทางไป		6) ภูมิอากาศ แดด ร้อน ฝนตก	22
		7) ซ้ำไม่สะดวก	18
		8) สถานที่ขี่เข้าถึงยาก ระบบขี่ยุ่งยาก	16

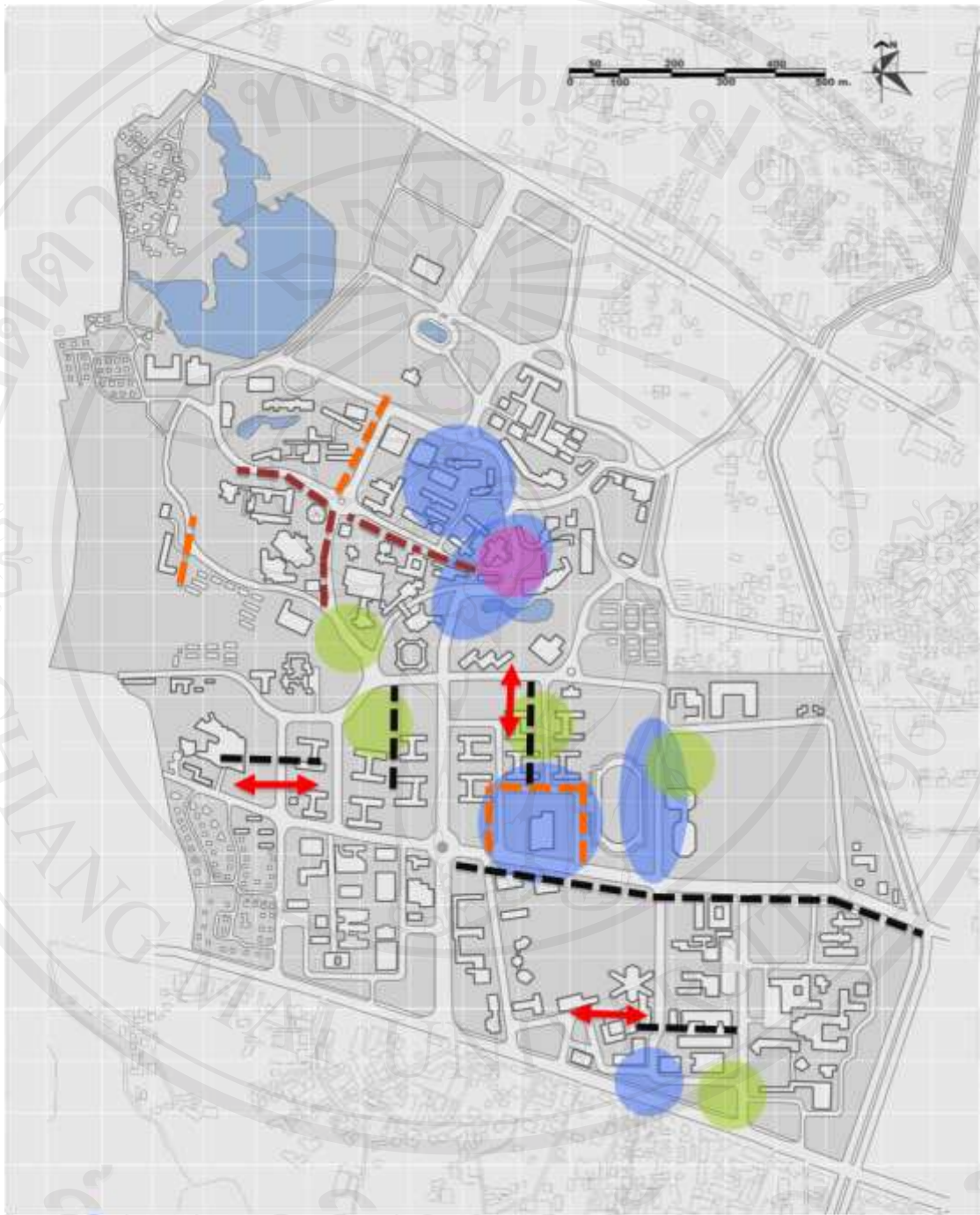
<sup>1</sup> จากการสัมภาษณ์ผู้ใช้ 162 คนและผู้ใช้จักรยานเป็นประจำ 20 คน ผู้ใช้บางท่านไม่ตอบคำถามเนื่องจากพบว่า ไม่มีอุปสรรคในการเดิน และไม่ต้องการใช้หรือไม่สามารถใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยได้อย่างแท้จริง








ตาราง 4.6 สิ่งที่จะสร้างแรงจูงใจในการเดินและการใช้จักรยาน

การเดิน (ตอบคำถาม 128 คน)	จำนวนที่มี การกล่าวถึง	การใช้จักรยาน (ตอบคำถาม 159 คน)	จำนวนที่มี การกล่าวถึง
1) ทางเดินร่มรื่นมีหลังคา	60	1) มีทางจักรยานที่ปลอดภัยจากยานยนต์	79
2) รถไฟฟ้าที่มีประสิทธิภาพดี	23	2) มีที่จอดที่ปลอดภัยและเพียงพอ เช่น มีการอนุญาตให้จอดจักรยานในอาคาร	61
3) ทางเดินที่สวยงาม ปลอดภัย	20	3) มีจักรยานที่มีประสิทธิภาพดีให้ยืมตามจุดต่างๆ เช่น ที่จอดรถหรือในคณะ	29
4) การมีทางข้ามที่ปลอดภัย	19	4) ถ้ามีคนใช้ด้วยเป็นจำนวนมาก เช่น บุคคลากรใช้เป็นตัวอย่าง	20
5) การมีทางเชื่อมระหว่างอาคารหรือทางลัดและไปตามจุดต่างๆ	19	5) มีการจำกัดการใช้รถให้น้อยลง	14
6) มีแผนที่บอกทางเดินลัด	8	6) สร้างความร่วมมือกันให้ทางจักรยาน	5
7) มีคนเดินเป็นจำนวนมาก	7	7) ปรับปรุงทางให้ลาดชันน้อยลง	3
8) อื่นๆ เช่น การทำทางเข้าออกหลายประตูและการมีจักรยานให้ใช้เป็นที่เลือกหนึ่งร่วมกับการเดิน		8) อื่นๆ เช่น มีที่ซ่อมราคาถูกในมหาวิทยาลัย มีห้องอาบน้ำเปลี่ยนเสื้อผ้าที่สะดวกสบาย	

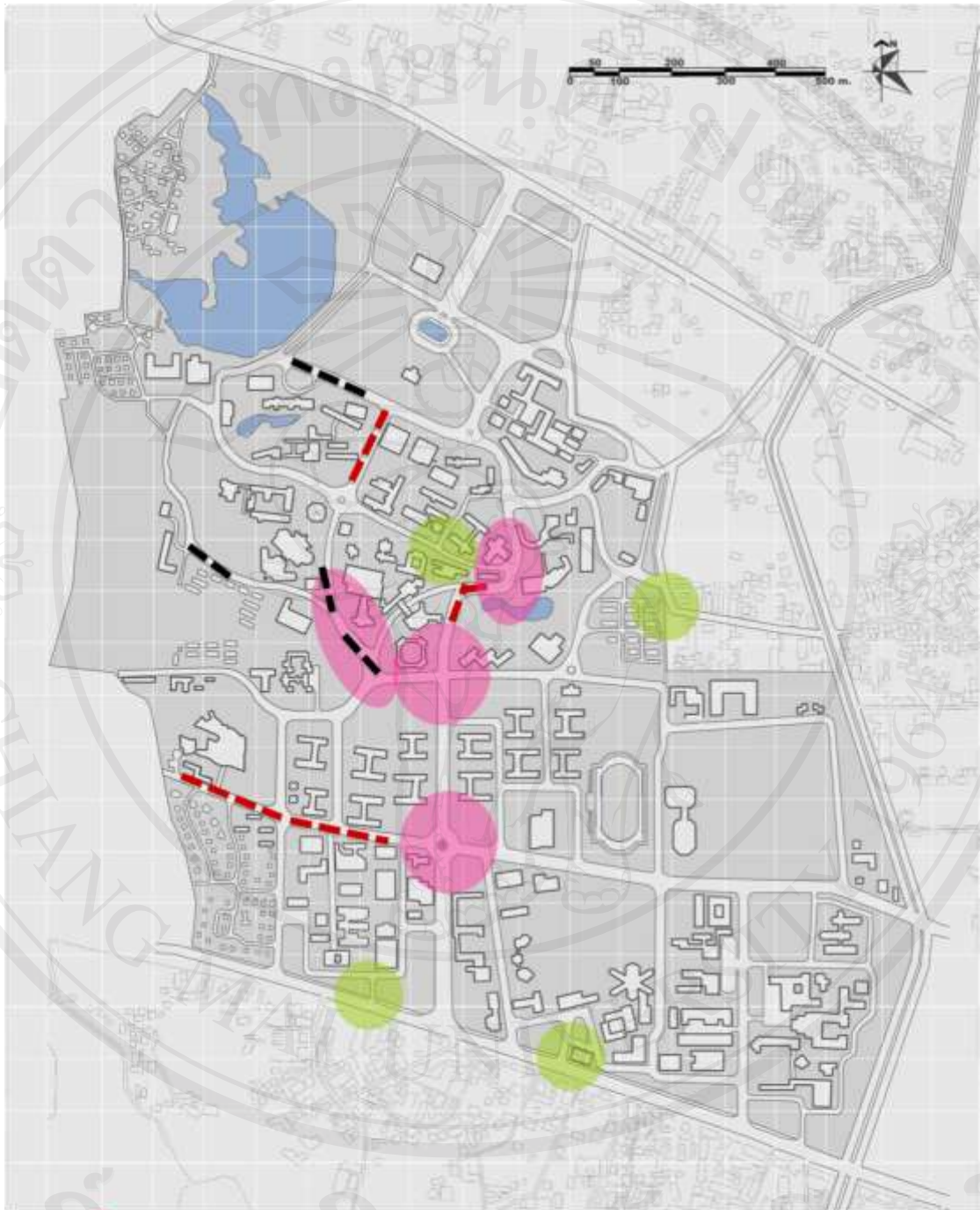
เมื่อทำการบันทึกตำแหน่งจุดที่มีปัญหาทางสภาพแวดล้อมเกี่ยวกับการเดินและการใช้จักรยานตามการให้สัมภาษณ์ของผู้ใช้งานแล้วพบว่ามีตำแหน่งดังภาพ 4.20 - 4.21





- |   |                         |   |                        |
|---|-------------------------|---|------------------------|
|  | มิด อันตราย             |  | ทางเดินที่ไม่ต่อเนื่อง |
|  | ข้ามถนนยาก              |  | ผิวทางเดินไม่มีคุณภาพ  |
|  | น้ำขัง เจาะแฉะ เวลาฝนตก |  | รุดจอบังทางเดิน        |
|   |                         |  | ไม่มีทางข้ามคูน้ำ      |

ภาพ 4.20 อุปสรรคการเดินทางตามตำแหน่งการใช้งาน



● ชั้นทรายจากยานยนต์

● สิ่งกีดขวางที่ทำให้ไม่สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้

--- เนินที่ลาดชันมาก

--- เนินที่ลาดชันปานกลาง

ภาพ 4.21 อุปสรรคการใช้จักรยานตามตำแหน่งการใช้งาน

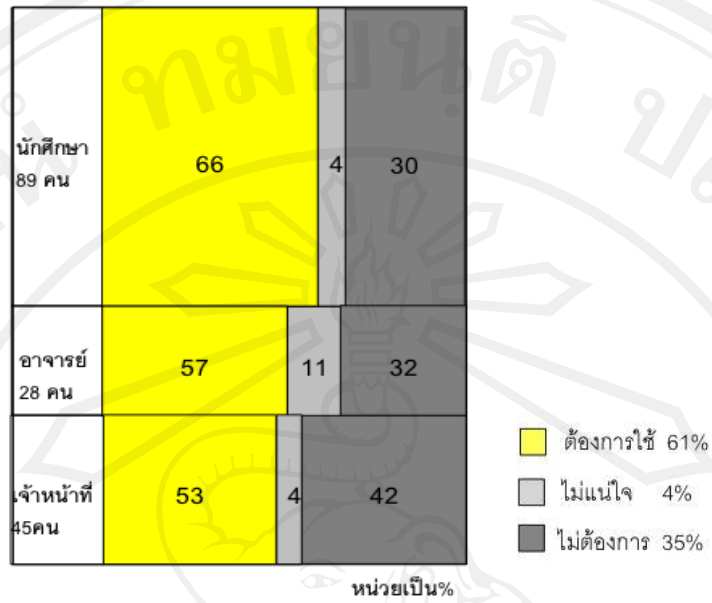
- การใช้จักรยานสาธารณะ จากการสัมภาษณ์พบว่าผู้ถูกสัมภาษณ์ร้อยละ 61 มีความต้องการใช้จักรยานในการสัญจรในมหาวิทยาลัย โดยกลุ่มนักศึกษามีความต้องการใช้จักรยานมากกว่าบุคลากรเล็กน้อย ดังแสดงในภาพ 4.22 โดยพบว่าผู้ที่อยู่ในพื้นที่ที่มีความลาดชันมาก เช่นบริเวณศูนย์กลางมหาวิทยาลัยก็มีความต้องการใช้จักรยานถ้าเป็นไปได้เช่นกัน ดังแสดงในภาพ 4.23 จึงมีความเป็นไปได้ว่าสามารถส่งเสริมให้ทุกคนในมหาวิทยาลัยใช้จักรยานสาธารณะได้เท่าๆกัน ไม่เฉพาะแต่นักศึกษาที่เรียนในบริเวณพื้นที่ราบของมหาวิทยาลัยเท่านั้น

#### 4.3.1.5 ความคิดเห็นของผู้ใช้ต่อการกำหนดพื้นที่เพื่อการเดินและการใช้จักรยาน

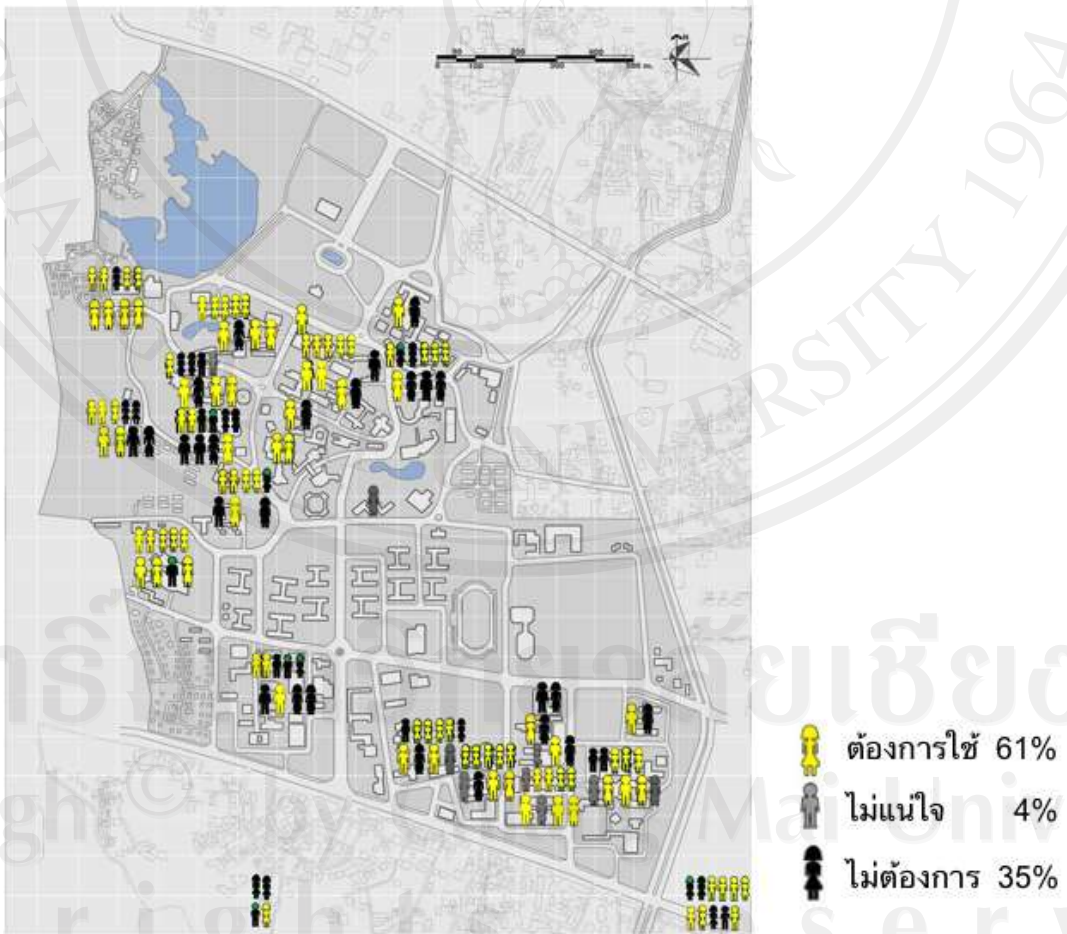
##### โดยเฉพาะ

รายละเอียดของพื้นที่ปลอดภัยที่ทำการสัมภาษณ์ผู้ใช้งานนั้นแตกต่างจากแนวโน้มการปรับปรุงของมหาวิทยาลัยเล็กน้อย โดยมีการกำหนดพื้นที่ปลอดภัยสองจุดได้แก่ บริเวณหอพักนักศึกษา และบริเวณศูนย์กลางมหาวิทยาลัยตั้งแต่ อมช.ห้องสมุดและสหกรณ์เท่านั้น ไม่ครอบคลุมไปถึงบริเวณคณะมนุษยศาสตร์และวิทยาศาสตร์ เนื่องจากส่วนบริเวณหอพักนักศึกษาสามารถกำหนดเป็นพื้นที่ปลอดภัยได้เช่นกัน ส่วนบริเวณด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือของศูนย์กลางมหาวิทยาลัย (ที่ตั้งของสำนักทะเบียนและอาคารเรียนรวม 3 ) ปัจจุบันเป็นพื้นที่ที่รถไม่สามารถผ่านได้อยู่แล้ว จึงกำหนดให้บริเวณทางเข้าหลักไม่ให้รถผ่านเท่านั้นเพื่อทดลองสอบถามความคิดเห็นของผู้ใช้ก่อน โดยผู้วิจัยได้ตั้งสมมุติฐานว่าพื้นที่อาจมีผลต่อความคิดเห็นผู้ใช้ โดยผู้ใช้ที่ประจำอยู่ตามเขตปลอดภัยอาจมีแนวโน้มนำไม่เห็นด้วย อย่างไรก็ตามปรากฏว่าตำแหน่งพื้นที่ไม่ส่งผลชัดเจน ดังภาพ 4.24

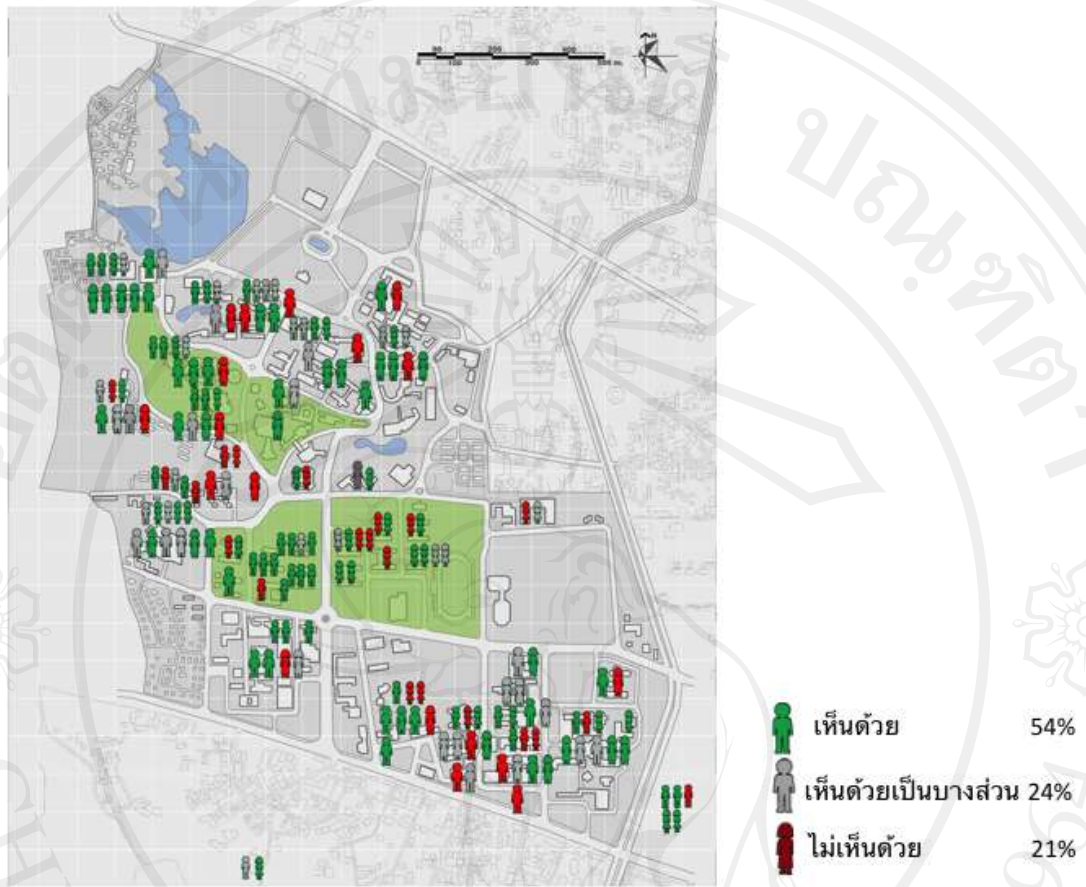




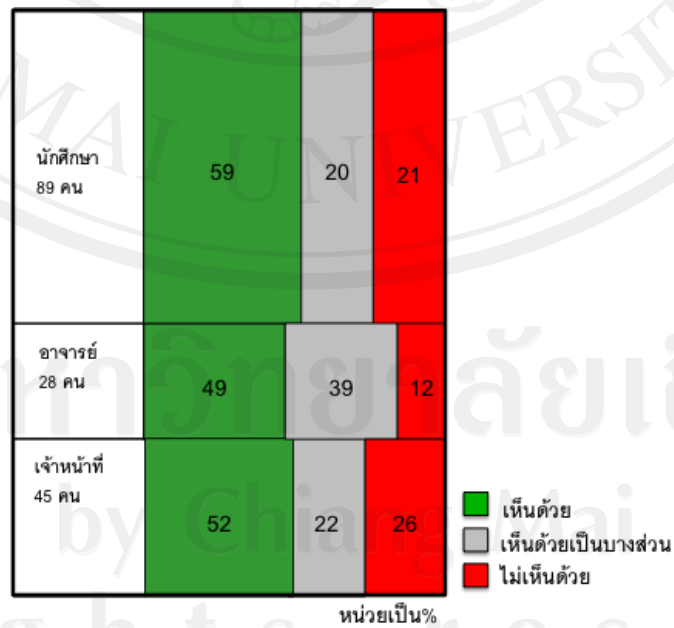
ภาพ 4.22 สัดส่วนความต้องการใช้จักรยานของกลุ่มผู้ถูกสัมภาษณ์



ภาพ 4.23 ความต้องการใช้จักรยานของกลุ่มผู้ถูกสัมภาษณ์ (แยกตามพื้นที่การสัมภาษณ์)



ภาพ 4.24 ความคิดเห็นต่อการกำหนดพื้นที่ปลอดรถ (แยกตามพื้นที่การสัมภาษณ์)



ภาพ 4.25 สัดส่วนความคิดเห็นด้านการกำหนดพื้นที่ปลอดรถของกลุ่มผู้ถูกสัมภาษณ์

ผลการสัมภาษณ์พบว่าผู้ถูกสัมภาษณ์ร้อยละ 54 เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว โดยไม่มีความแตกต่างของของกลุ่มผู้ใช้ระหว่างนักศึกษา อาจารย์และบุคลากรมากนัก ดังภาพ 4.25

โดยผู้ถูกสัมภาษณ์ให้เหตุผลดังตาราง 4.7

ตาราง 4.7 ความคิดเห็นในการกำหนดพื้นที่ปลอดรถของกลุ่มผู้ถูกสัมภาษณ์

สาเหตุที่เห็นด้วย	สาเหตุที่ไม่เห็นด้วย
ที่จอดรถที่อยู่รอบๆนั้นจะต้องเพียงพอและมีระบบรักษาความปลอดภัยที่ดีหรือมีรั้วมาด้วย เช่น ควรเพิ่มที่จอดรถรวม บริเวณคณะเศรษฐศาสตร์ วิทยาลัยสื่อฯ และสถาปัตยกรรมศาสตร์	การปิดพื้นที่จะทำให้ที่จอดไม่เพียงพอ รถที่นำมาจอดไกลๆจะเสี่ยงต่อการหาย
ระบบรถไฟฟ้า ระบบจักรยานจะต้องมีประสิทธิภาพดีและเพียงพอ ทางเดินต้องมีรั้วมากันฝนได้และจะต้องไม่ไกลเกินไป	การปิดถนนจะทำให้รถวิ่งอ้อมมากขึ้นและสร้างความแออัดให้ถนนสายอื่นโดยเฉพาะเวลาเปลี่ยนชั่วโมง
ควรมีการยกเว้นสำหรับกรณีเร่งด่วนฉุกเฉิน	การปิดพื้นที่จะทำให้ไม่สะดวกเวลาซื้อของเป็นจำนวนมากที่สหกรณ์ หรือเวลาย้ายของเข้าหอพัก
ควรมีการทดลองระบบก่อนว่าใช้ได้ผลดีหรือไม่ และต้องมีการประชาสัมพันธ์แจ้งให้ผู้ใช้ทราบในเหตุผลด้วย	ผู้ใช้จะต่อต้านเพราะอดีตมหาวิทยาลัยไม่เคยจริงจังกับระเบียบต่างๆที่ออกมา ผู้ใช้จึงไม่ปฏิบัติตาม
วิธีนี้น่าจะลดการใช้รถลงได้จริง	การปิดพื้นที่จะทำให้ไม่สะดวกเวลาติดต่องานและไม่สะดวกต่อผู้ที่มาติดต่องานราชการซึ่งยังไม่รู้ทิศทาง

จากเหตุผลที่กล่าวมาพบว่าเหตุผลส่วนใหญ่ของผู้ที่ไม่เห็นด้วยนั้น พบว่ายังอิงกับวิธีการเดินทางโดยการขับรถส่วนตัวอยู่จึงแสดงว่าผู้ใช้ยังมีแนวโน้มไม่เชื่อว่าประสิทธิภาพของระบบการเดินทางสาธารณะจะดีจริง หรือแม้ระบบจะดีจริงผู้ใช้ก็มีแนวโน้มต้องการใช้รถส่วนตัวมากกว่า ซึ่งสอดคล้องกับความเห็นของผู้ที่ไม่เห็นด้วยที่คิดว่าวิธีนี้ไม่สามารถลดการใช้รถได้จริงจึงควรจะใช้วิธีอื่นเช่นการทำที่จอดรถรวมรอบนอกมหาวิทยาลัยหรือเก็บค่าจอดรถเป็นต้น

ปัญหาของผู้ที่เห็นด้วยและไม่เห็นด้วยนั้นคล้ายคลึงมาก ซึ่งสามารถนำมาใช้กำหนดรายละเอียดทางสภาพแวดล้อมและการจัดการ รวมถึงขั้นตอนที่เหมาะสมในการปรับปรุงต่อไปได้ เช่น มหาวิทยาลัยจะต้องปรับปรุงระบบรถไฟฟ้า การเดิน และระบบจักรยานให้มีประสิทธิภาพดีจะต้องมีที่จอดรถที่เพียงพอต่อความต้องการและปลอดภัย มีการยกเว้นให้กรณีจำเป็นต่างๆ มีการ



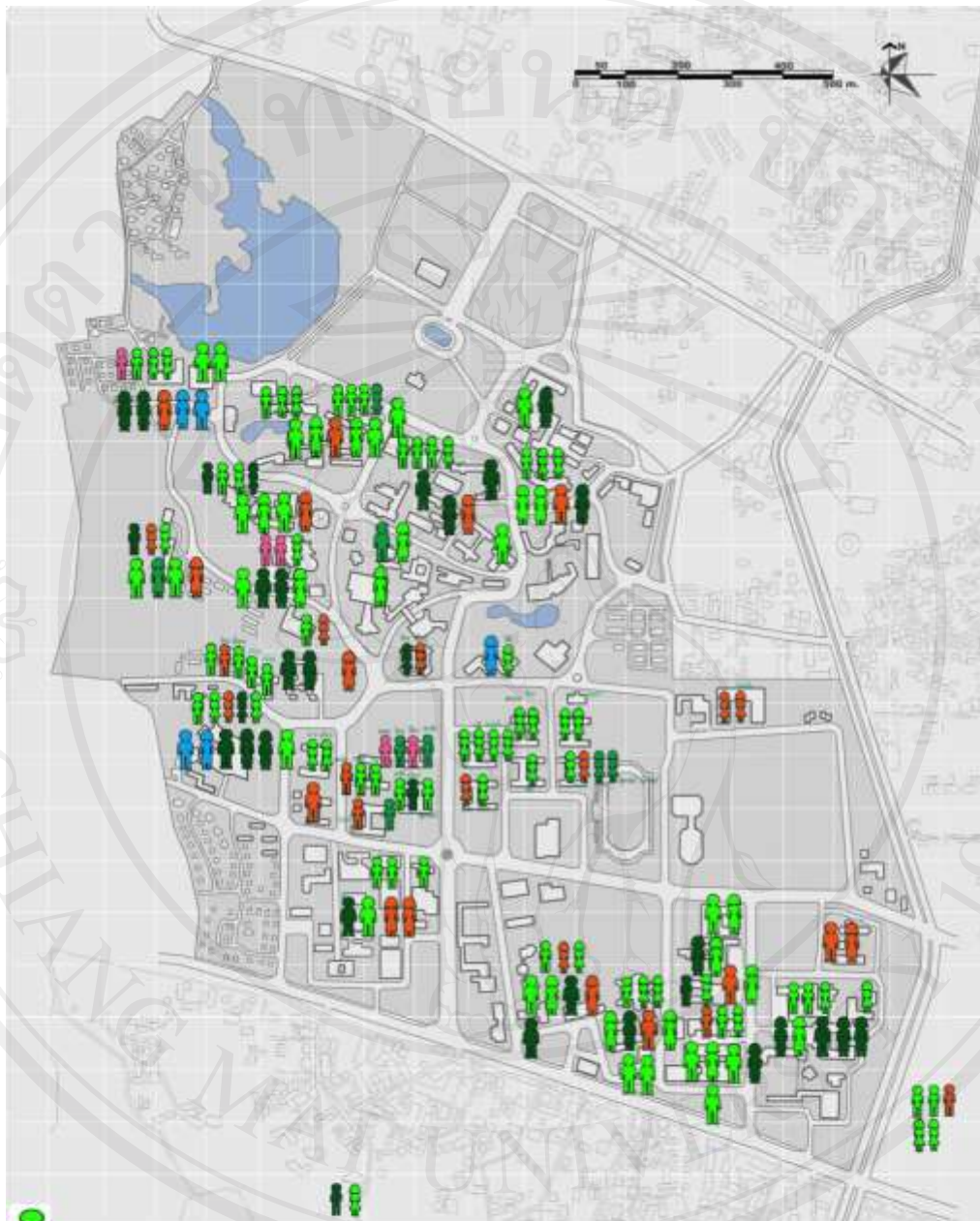
ทดลองใช้ มหาวิทยาลัยจะต้องประชาสัมพันธ์ชี้แจงกับผู้ให้ใช้ให้ชัดเจนและปฏิบัติตามนโยบายอย่างเคร่งครัดและต่อเนื่อง และสุดท้ายการจัดการที่จอดรถในภาพรวมก็เป็นสิ่งสำคัญที่จะทำให้สามารถลดการใช้รถในมหาวิทยาลัยในทุกบริเวณได้

#### 4.3.1.6 ความคิดเห็นของผู้ใช้ที่มีต่อการจัดการที่จอดรถแบบ Park and Ride และ คัดค่าจอดรถบริเวณจุดจอดใกล้อาคาร

เนื่องจากผู้วิจัยตั้งสมมุติฐานว่าตำแหน่งพื้นที่ที่ผู้ใช้งานประจำอยู่ อาจส่งผลกระทบต่อความคิดเห็นด้านการจัดการที่จอดรถ โดยผู้ใช้งานที่อยู่ไกลจากบริเวณจุดจอดรถรวมหรืออยู่ในพื้นที่ที่มีที่จอดรถพอเพียงอยู่แล้วอาจมีแนวโน้มไม่เห็นด้วยกับการเก็บค่าจอดรถที่จุดจอดใกล้อาคาร อย่างไรก็ตามจากการสัมภาษณ์พบว่าตำแหน่งพื้นที่ไม่มีผลมากนัก ดังแสดงในภาพ 4.26

จากภาพจะเห็นได้ว่าผู้ถูกสัมภาษณ์ส่วนใหญ่ร้อยละ 81 เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ผู้ที่ไม่เห็นด้วยกับการเก็บค่าจอดรถที่จุดจอดใกล้อาคารมีเพียงร้อยละ 16 เท่านั้น อย่างไรก็ตามในบรรดาผู้ที่เห็นด้วยกับการจัดการที่จอดรถในรูปแบบดังกล่าวกลับมีความขัดแย้งในรายละเอียด กล่าวคือ ผู้ถูกสัมภาษณ์ร้อยละ 60 เห็นด้วยที่จะใช้วิธีนี้เท่าเทียมกันทุกคน แต่ร้อยละ 21 เห็นว่าควรจะต้องบังคับใช้วิธีการเก็บค่าจอดรถกับนักศึกษาเท่านั้น แต่ควรจัดบริการที่จอดรถใกล้อาคารสำหรับบุคลากรฟรี โดยพบว่าความขัดแย้งอยู่ระหว่างกลุ่มบุคลากรกับนักศึกษา กล่าวคือกลุ่มบุคลากรโดยเฉพาะเจ้าหน้าที่นั้นโดยส่วนใหญ่เห็นว่าควรเก็บค่าจอดรถกับนักศึกษา แต่กลุ่มนักศึกษานั้นส่วนใหญ่เห็นว่าจะใช้วิธีนี้เท่าเทียมกันทุกคน ดังแสดงในภาพ 4.27

จากผลการศึกษาพบว่าปัญหาหลักในการจัดการที่จอดรถคือประเด็นเรื่องความเท่าเทียม โดยจะเห็นได้ว่ามีผู้ถูกสัมภาษณ์อีกกลุ่มหนึ่ง (ร้อยละ 3) ให้ความคิดเห็นว่า ไม่ควรมีการเก็บค่าจอดรถแต่ควรจัดที่จอดรถรวมอยู่บริเวณรอบนอกทั้งหมดและห้ามให้รถของทุกคนผ่านเข้ามาในมหาวิทยาลัย เพราะจะทำให้การใช้ที่จอดรถเท่าเทียมกันสำหรับทุกคนมากที่สุด



เห็นด้วย และควรปฏิบัติกับทุกคนอย่างเท่าเทียม 60%



เห็นด้วย แต่ควรเก็บค่าบริการ/หรือจำกัดการจอดรถแก่นักศึกษาเท่านั้น 21%

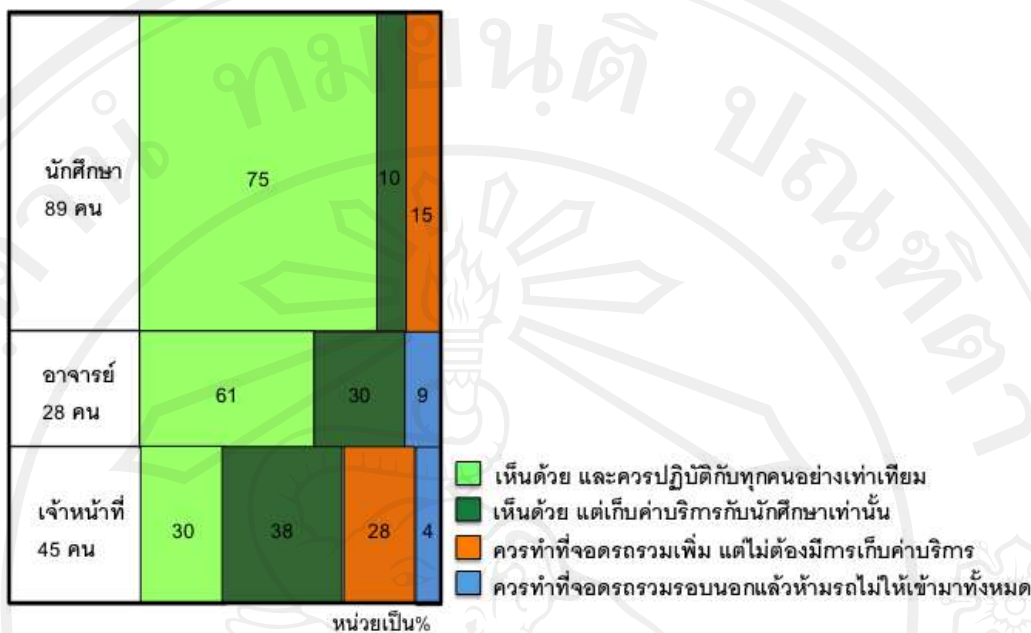


ควรทำที่จอดรถรวมรอบนอกแล้วห้ามรถไม่ให้เข้ามาทั้งหมด 3%



ควรทำที่จอดรถรวมเพิ่ม แต่ไม่ต้องมีการเก็บค่าบริการ 16%

ภาพ 4.26 ความคิดเห็นด้านการจัดการที่จอดรถแบบ Park and Ride และคิดค่าจอดรถ บริเวณจุดจอดใกล้อาคาร (ตามตำแหน่งพื้นที่สัมภาษณ์)



ภาพ 4.27 สัดส่วนความคิดเห็นด้านการจัดการที่จอดรถแบบ Park and Ride และคิดค่าจอดรถบริเวณจุดจอดใกล้อาคารของกลุ่มผู้ถูกสัมภาษณ์

ผู้ถูกสัมภาษณ์แต่ละกลุ่มได้ให้ความคิดเห็นดังนี้

1) กลุ่มที่เห็นด้วยและควรปฏิบัติกับทุกคนอย่างเท่าเทียม (ร้อยละ 60) มีความเห็นว่าวิธีดังกล่าวจะสามารถลดปริมาณรถยนต์ได้เป็นรูปธรรม สามารถลดการสูญหายของรถและให้ผลดีต่อผู้ที่ไม่ใช้รถ อย่างไรก็ตามผู้ใช้กลุ่มนี้ได้ให้ความคิดเห็นเกี่ยวกับรายละเอียดที่เกี่ยวข้องที่จะทำให้ระบบนี้ประสบความสำเร็จ ได้แก่

- รถสาธารณะในมหาวิทยาลัย และระบบทางเดินเท้าจะต้องมีประสิทธิภาพที่ดีจริงๆ
- ระบบจัดการที่จอดรถจะต้องมีประสิทธิภาพ เช่น ระบบรักษาความปลอดภัยบริเวณที่จอดรถรวมต้องเป็นไปอย่างเข้มงวด อาจต้องมีร่มเงาเพื่อเป็นการจูงใจให้ผู้ใช้ไปจอด ที่จอดรถรวมจะต้องไม่อยู่ไกลจากอาคารหรือสถานีรถเกินไป
- ควรมีข้อยกเว้นการเก็บค่าจอดรถใกล้อาคารแก่ผู้ที่มีปัญหาทางสุขภาพหรือผู้พิเศษ
- อาจมีการอำนวยความสะดวกให้บุคลากรมากกว่านักศึกษาเล็กน้อย เช่น มีการสำรองที่จอดรถสำหรับบุคลากรแต่ละท่านไว้บริเวณที่จอดรถรวม หรืออนุญาตให้บุคลากรสามารถจอดรถได้ทุกพื้นที่จอดรถในมหาวิทยาลัยแต่จำกัดการจอดของนักศึกษาแบบหนึ่งคนต่อหนึ่งตำแหน่งที่จอดรถ เป็นต้น
- เนื่องจากมีแนวโน้มว่าบุคลากรส่วนใหญ่อาจไม่เห็นด้วยกับการเก็บค่าจอดรถ



ดังนั้นจึงควรต้องคำนึงถึงการปรับพฤติกรรมอย่างค่อยเป็นค่อยไป เช่น มีการชี้แจงถึงข้อดีของการใช้ระบบการเก็บค่าจอดรถ มีการทดแทนสวัสดิการด้านอื่นให้ มีการจำกัดสิทธิการจอดรถภายในหน่วยงานอย่างค่อยเป็นค่อยไป อาจพิจารณาการเก็บรถตามอัตราเงินเดือน เป็นต้น

- เนื่องจากการจัดการที่จอดรถวิธีนี้เป็น การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมคนเป็นจำนวนมาก ดังนั้นก่อนนำมาตรการนี้มาใช้จริง ควรมีการทดลองระบบให้ผู้ใช้มั่นใจในประสิทธิภาพก่อน และควรมีการจัดทำประชาพิจารณ์ร่วมด้วย
- มหาวิทยาลัยต้องชี้แจงอย่างโปร่งใกว่าค่าบริการจอดรถนำไปพัฒนาในด้านใดแก่ผู้ใช้ให้ชัดเจน และท้ายสุดคือมหาวิทยาลัยจะต้องจริงจังและใช้มาตรการนี้อย่างเข้มงวดและต่อเนื่อง

## 2) กลุ่มที่เห็นด้วยกับการเก็บค่าบริการจอดรถกับเฉพาะนักศึกษา (ร้อยละ 21) มี

ความเห็นดังนี้

- ที่จอดรถควรเป็นสวัสดิการที่มหาวิทยาลัยอำนวยความสะดวกให้ผู้ที่มาทำงาน เมื่อเทียบกับหน่วยงานอื่นที่มีรถบริการรับส่งให้ฟรีแล้ว นับว่ามหาวิทยาลัยไม่อำนวยความสะดวกด้านการเดินทางให้ผู้ที่มาทำงานให้เลย และยังไม่มียุทธศาสตร์จะจัดหาที่พักในมหาวิทยาลัยให้บุคลากรอย่างพอเพียงด้วย
- ปัจจุบันนักศึกษาเป็นผู้หลักที่ทำให้เกิดการเดินทางภายในมหาวิทยาลัยโดยไม่จำเป็น แต่การเดินทางของอาจารย์และบุคลากรนั้นเกิดจากภาระหน้าที่การงานที่จำเป็นและต้องการความเร่งด่วนมากกว่านักศึกษา
- เวลาที่เสียไปกับการใช้บริการ Park and Ride อาจนำไปพัฒนาคุณภาพชีวิตหรือการทำงานด้านอื่นได้มากกว่า
- บุคลากรเป็นกลุ่มที่จะต้องมาทำงานทุกวันแต่นักศึกษานั้นมาเรียนเพียงระยะเวลาแค่ 4 ปี

ความคิดเห็นจากผู้ถูกสัมภาษณ์กลุ่มนี้สะท้อนให้เห็นว่า บุคลากรส่วนใหญ่ไม่ทราบถึงปัญหาด้านตารางเรียนของนักศึกษาจึงคิดว่านักศึกษาเป็นกลุ่มที่ไม่มีความจำเป็นต้องใช้รถในการเดินทาง และยังแสดงให้เห็นว่าวัฒนธรรมการเก็บค่าจอดรถหรือการจำกัดการใช้รถยังไม่เคยปรากฏในพื้นที่มาก่อน การเก็บค่าจอดรถในจังหวัดเชียงใหม่ในปัจจุบัน มักเกิดในพื้นที่พาณิชย์กรรม เช่น ตลาดและห้างสรรพสินค้า ที่มีที่จอดรถจำกัดหรือมีเพื่อการอำนวยความสะดวกพิเศษให้ผู้ใช้รถเท่านั้นแตกต่างจากแนวคิดการขนส่งยั่งยืนที่เป็นไปเพื่อการลดการใช้รถ เช่น ผู้ถูกสัมภาษณ์บางท่านเปรียบเทียบการจัดการที่จอดรถกับพื้นที่เขตการศึกษาสวนดอกบริเวณโรงพยาบาลนคร

พียงค์ว่า แม้บริเวณนั้นจะมีการสร้างอาคารจอดรถแล้วมีรถสาธารณะสาธารณะบริการรับส่งมายังโรงพยาบาล แต่ทางโรงพยาบาลก็ยังจัดที่จอดรถบริเวณใกล้อาคารไว้สำหรับบุคลากร และให้ผู้มาใช้บริการจอดรถบริเวณอาคารจอดรถเท่านั้น

3) กลุ่มที่ไม่เห็นด้วยกับการเก็บค่าจอดรถ (ร้อยละ16) ให้ความคิดเห็นว่ามหาวิทยาลัยเป็นที่สาธารณะ ไม่ใช่ห้างสรรพสินค้าหรือตลาด ที่จอดรถจึงควรเป็นบริการพื้นฐานให้กับทุกคนมากกว่า และด้วยการที่มหาวิทยาลัยไม่มีวัฒนธรรมการเก็บค่าจอดรถมาก่อนดังนั้นวิธีนี้จะล้มเหลวและไม่มีใครยอมจ่ายค่าจอดรถแน่นอน และการเก็บค่าจอดรถจะทำให้เกิดความรู้สึกไม่เท่าเทียม เช่นผู้ที่มีกำลังจ่ายจะได้รับความสะดวกมากกว่า ดังนั้นควรจะปรับปรุงที่จอดรถรวมด้านนอกให้พอเพียงและเชื่อมต่อด้วยระบบการเดินทางสาธารณะด้านอื่นที่มีประสิทธิภาพดีเพื่อจูงใจให้ผู้ใช้บริการใช้รถมากกว่า

ความคิดเห็นนี้สะท้อนให้เห็นถึงการให้ความหมายของผู้ถูกสัมภาษณ์ ที่คิดว่าที่จอดรถควรเป็นบริการพื้นฐานที่หน่วยงานราชการอำนวยความสะดวกให้ทุกคน แสดงให้เห็นว่าวัฒนธรรมการเก็บค่าจอดที่ไม่เคยมีมาก่อนทำให้ผู้ใช้ยังไม่มีความเข้าใจถึงแนวคิดการเก็บค่าจอดรถเพื่อลดการใช้รถและเอื้ออำนวยความสะดวกให้กับผู้เดิน และแสดงให้เห็นความสำคัญของประเด็นเรื่องความเท่าเทียม

4) กลุ่มผู้ที่ไม่เห็นว่าไม่ควรมีการเก็บค่าจอดรถแต่ควรจัดที่จอดรถรวมอยู่บริเวณรอบนอกทั้งหมดและห้ามให้รถผ่านในมหาวิทยาลัยโดยเท่าเทียมกัน (ร้อยละ3) ให้ความคิดเห็นว่าวิธีนี้จะทำให้เกิดความเท่าเทียมกันสำหรับทุกฝ่าย ถ้ามีการเก็บเงินค่าจอดรถในบริเวณที่จอดรถใกล้อาคารจะทำให้เกิดความรู้สึกไม่เท่าเทียม เพราะคนในมหาวิทยาลัยมีรายได้ไม่เท่าเทียมกัน การเก็บค่าบริการค่าจอดรถบริเวณที่สะดวกจะหมายความว่ามหาวิทยาลัยเอื้ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ที่มีกำลังจ่ายเท่านั้น โดยผู้ที่ไม่เห็นด้วยนี้ได้แก่กลุ่มบุคลากรเท่านั้น

จากผลข้างต้น พบว่าการอำนวยความสะดวกด้านระบบสัญจรสาธารณะที่มีสภาพแวดล้อมและการจัดการที่ดีก็จะเป็นการสร้างแรงจูงใจที่สำคัญที่ทำให้ผู้ใช้สามารถลดการใช้รถได้ นอกจากนั้นปัจจัยด้านความเคยชินและวัฒนธรรม ทักษะคติ ความเท่าเทียมและการให้ความหมายเป็นสิ่งสำคัญที่ส่งผลให้ผู้ใช้เห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยต่อมาตรการการจัดการที่จอดรถตามหลักการขนส่งอย่างยั่งยืน ดังนั้นในขั้นตอนการปรับปรุงสภาพแวดล้อมและการจัดการจะต้องมีการคำนึงถึงการปรับทัศนคติและพฤติกรรม รวมถึงการชี้แจงข้อดีข้อเสีย และคำนึงถึงระดับการนำมาใช้ที่ทำให้เกิดความเท่าเทียมที่เหมาะสมกับความจำเป็นของแต่ละกลุ่มผู้ใช้ด้วย

**4.3.1.6 ราคาจ้อครดสูงสุดที่ยอมรับได้** ในกรณีการจ้อครดใกล้อาคารในมหาวิทยาลัย ในข้อคำถามนี้ปรากฏว่ามีผู้สัมภาษณ์ตอบคำถามร้อยละ 70 (นักศึกษาตอบคำถามร้อยละ 82 บุคลากรตอบคำถามร้อยละ 57) ผู้ที่ไม่ตอบคำถามเป็นกลุ่มที่ไม่เห็นด้วยกับการเก็บค่าจ้อครดและบางส่วนให้ความเห็นว่าเป็นเรื่องของอนาคต ส่วนผู้ที่ตอบคำถามส่วนใหญ่เลือกจะตอบแบบเก็บเป็นรายวันมากกว่ารายเดือน และมีความเห็นที่ค่อนข้างหลากหลาย กลุ่มที่แนะนำว่าควรเก็บเป็นรายเดือนพร้อมกับการจ่ายค่าเทอมให้เหตุผลว่าต้องใช้วิธีนี้เท่านั้น นักศึกษาจึงจะยอมจ่ายค่าจ้อครด ส่วนกลุ่มที่สนับสนุนการเก็บเป็นรายวันให้เหตุผลว่าจะทำให้ผู้ใช้รถรู้สึกอยากลดการใช้รถได้มากกว่า สำหรับกลุ่มบุคลากรก็มีผู้ให้ความเห็นว่าบุคลากรเป็นผู้ที่ต้องใช้รถทุกวันจึงน่าจะเก็บค่าจ้อครดสำหรับบุคลากรเป็นรายเดือนจะสะดวกกว่า

สำหรับอัตราค่าจ้อครดสูงสุดรายวันที่ผู้ใช้นิยมตอบมากที่สุด (ฐานนิยม) คือ จักรยานยนต์ 5 บาทต่อวัน รถยนต์ 10 บาทต่อวัน

อย่างไรก็ตามยังมีผู้ที่ไม่เห็นด้วยว่า ถ้าเก็บราคาถูกเกินไปก็ไม่สามารถลดการใช้รถได้ เนื่องจากผู้ใช้มีกำลังจะจ่าย ดังนั้นอัตราค่าจ้อครดรายวันที่ผู้ใช้ตอบจึงมีค่าสูงสุด 20 บาทต่อวัน สำหรับรถจักรยานยนต์ และ 100 บาทต่อวันสำหรับรถยนต์

อัตรารายเดือนซึ่งมีผู้ตอบคำถามค่อนข้างน้อยและมีความแตกต่างของช่วงราคาสูง สำหรับจักรยานยนต์อยู่ในช่วง 100-800 บาทต่อเดือน รถยนต์อยู่ในช่วง 200-2000 บาทต่อวัน

นอกจากนี้ยังมีผู้ให้ความเห็นว่าควรเก็บเป็นรายชั่วโมง จะได้แก้ปัญหาเรื่องการจ้อครดที่ไว้เป็นเวลานาน โดยเฉพาะในบริเวณศูนย์กลางมหาวิทยาลัย

#### 4.3.2 ผลการศึกษานโยบายที่เกี่ยวข้องจากฝ่ายบริหาร

##### 4.3.2.1 การใช้ที่ดินในมหาวิทยาลัย

###### 1) ที่พักในมหาวิทยาลัย

- ที่พักนักศึกษา ไม่มีนโยบายเพิ่มที่พักนักศึกษา
- ที่พักบุคลากร มีนโยบายโดยสนับสนุนให้บุคลากรมีบ้านของตนเองมากกว่าและจะเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินหมู่บ้านที่ทรุดโทรมได้แก่หมู่บ้านบริเวณคณะนิติศาสตร์ เศรษฐศาสตร์ สถาปัตยกรรมศาสตร์<sup>1</sup> ให้ใช้ประโยชน์ด้านอื่น

###### 2) สิ่งอำนวยความสะดวกในมหาวิทยาลัย มีนโยบายที่จะยกระดับโรงอาหารให้มีความ

หลากหลายและอยู่ในระยะที่เดินได้ เช่น บริเวณตึกคอมสทภคปัจจุบันนั้น ควรจะสร้างเป็น Edutainment Zone เช่น มีร้านอาหาร ร้านกาแฟดีๆ เช่น Cafeteria มีสทภค ร้านขายคอมพิวเตอร์ ร้านเครื่องเขียน ธนาคาร Reservation Ticket บริการส่งของ DHL และทำการปรับปรุงอมช.ที่

<sup>1</sup> จากการสัมภาษณ์ รศ.ดร. ประโยชน์ อุณจะนำ และ ดร. ศุภชัย เชื้อรัตนพงษ์



ปัจจุบันเป็นโรงอาหารรวมของมหาวิทยาลัยให้ใช้เป็นสถานที่ทำกิจกรรมอื่นๆแทน เนื่องจากไม่ได้ถูกออกแบบระบบไว้เพื่อรองรับการใช้งานแบบโรงอาหารไว้<sup>2</sup>

3) **การจัดพื้นที่ปลอดรถ** หลังจากปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกด้านต่างๆแล้ว จะจัดให้พื้นที่ใจกลางมหาวิทยาลัยเป็นพื้นที่ปลอดรถโดยยอมให้เฉพาะรถไฟฟ้าวิ่งผ่านได้ เพื่อลดมลพิษ (ในแง่การลงทุน สามารถนำของกองอาคารสถานที่มาเสริมได้ หรือระดมทุนก่อนในส่วนที่จำเป็น หรือทำในลักษณะการร่วมลงทุนกับเอกชน โดยอาจใช้เวลา 1-2 ปีในการปรับปรุงที่จอดรถ)<sup>3</sup>

#### 4.3.2.2 ระบบสัญจร

1) **ระบบรถสาธารณะ** ในอนาคตมีแนวโน้มจะจัดให้บริการรถด่วนสายพิเศษ<sup>4</sup>และแก้ไขปัญหาด้านการบริหารตารางเวลาให้ชัดเจนมากขึ้น โดยปัญหาในการดำเนินงานในปัจจุบันคือแบตเตอรี่ของรถไฟฟ้าเริ่มเสื่อมสภาพทำให้ใช้งานได้น้อยลงต่อครั้ง จึงเป็นปัญหาต่อการบริหารเวลาเดินรถ<sup>5</sup>

2) **ระบบจักรยานสาธารณะ** นโยบายเน้นให้นักศึกษาในหอพักและผู้ที่ใช้พื้นที่ด้านทิศใต้ในมหาวิทยาลัยซึ่งเป็นบริเวณที่ค่อนข้างราบใช้จักรยานสาธารณะเป็นหลักเนื่องจากจักรยานในปัจจุบันมีสภาพปานกลาง อาจเป็นปัญหาในการใช้ในพื้นที่ลาดชัน ปัญหาในการดำเนินงานคือ ขาดการซ่อมบำรุงและระบบยืมที่ดี<sup>6</sup>

3) **ระบบทางเดินเท้า** มีนโยบายดังนี้

- พัฒนาทางเดินที่มีอยู่ให้ดีขึ้นและไม่มีสิ่งกีดขวาง บำรุงรักษาให้สะอาด ปรับปรุงเรื่องไฟฟ้าแสงสว่าง ในบริเวณที่มีการใช้งานหนาแน่นจะมีการปรับปรุงเส้นทางให้กว้างขึ้น
- เพิ่มทางเดินลัด
- เพิ่มป้ายบอกทิศทางทั้งภาษาไทยและอังกฤษ
- เพิ่มทางเดินบริเวณใหม่เช่นสวนป่าล้ม
- เชื่อมทางเดินเท้าบริเวณหน้าสระว่ายน้ำโดยการรื้อกำแพงออก<sup>7</sup>

#### 4.3.2.3 การขยายตัวของมหาวิทยาลัยและระบบที่จอดรถ

1) **การขยายพื้นที่การศึกษาและจำนวนนักศึกษา** นโยบายในภาพรวมในอนาคต ผู้ใช้

2 จากการสัมภาษณ์ รศ.ดร ประโยชน์ อุณจะนำ

3 จากการสัมภาษณ์ รศ.ดร ประโยชน์ อุณจะนำ

4 จากการสัมภาษณ์ รศ.ดร ประโยชน์ อุณจะนำ

5 จากการสัมภาษณ์ รศ.นพ. อำนาจ อยู่สุข

6 จากการสัมภาษณ์ รศ.นพ. อำนาจ อยู่สุข

7 จากการสัมภาษณ์ รศ.ดร ประโยชน์ อุณจะนำ

ในเขตการศึกษาสวนสักจะมีปริมาณรวมไม่เกิน 50,000 คน โดยมีรายละเอียดในการขยายตัวของผู้ใช้ดังนี้

- การขยายตัวของนักศึกษา พยายามจะคงปริมาณนักศึกษาปริญญาตรีไว้และเพิ่มนักศึกษาปริญญาโทและเอก โดยในอนาคตจำนวนนักศึกษาทั้งหมดจะเพิ่มเป็น 40,000 คนโดยประมาณ (ปัจจุบันมีนักศึกษา 35,658 คน)
- การขยายตัวของบุคลากร มีเป้าหมายจะค่อยๆลดจำนวนบุคลากรลง จากปัจจุบันมีประมาณ 20,000 คน อาจเหลือเพียงครึ่งหนึ่งหรือ 10,000 คน<sup>8</sup>

2) การขยายอาคารเรียนรวม ปัจจุบันอาคารเรียนรวมมีการบริหารพื้นที่ที่เพียงพออยู่แล้ว จึงยังไม่มียุทธศาสตร์สร้างอาคารเรียนรวมเพิ่ม<sup>9</sup>

โดยนโยบายย่อยระดับคณะที่ได้จากการสัมภาษณ์คณบดีหรือตัวแทนของคณะเกี่ยวกับการขยายตัวด้านจำนวนนักศึกษาและด้านอาคาร พบว่ายังมีบางคณะที่มีแนวโน้มจะขยายตัวทั้งด้านปริมาณนักศึกษาและการสร้างอาคารเพิ่ม โดยแสดงรายละเอียดได้ตามภาพที่ 4.28

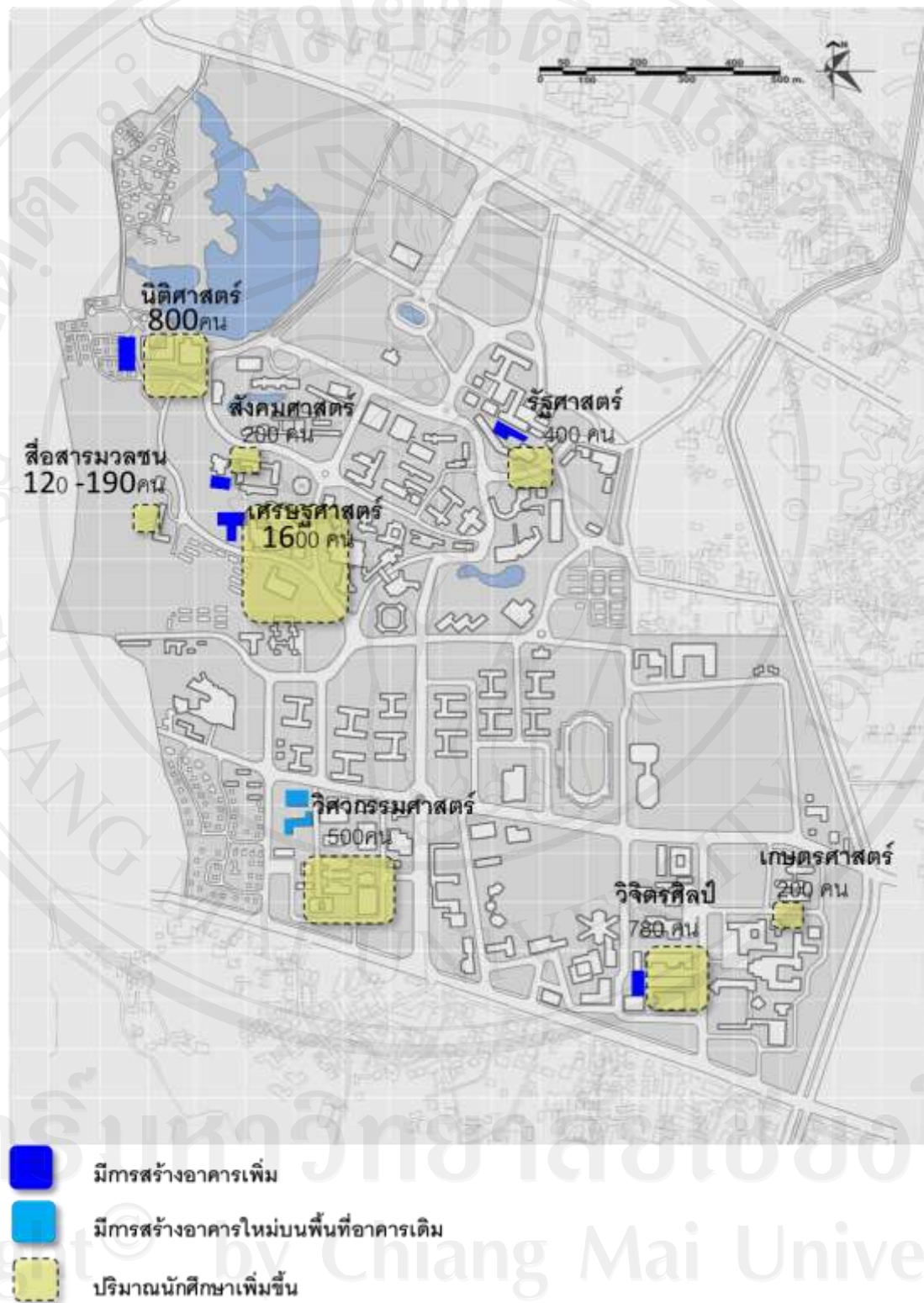
3) การจัดการที่จอดรถ ในภาพรวมมหาวิทยาลัยสนับสนุนการสร้างที่จอดรถรวมที่มีคุณภาพและพอเพียง เพื่อเป็นโครงสร้างพื้นฐาน มารองรับความต้องการผู้ใช้ เช่นมีการลาดยาง ดีช่องจอดให้ชัดเจน มีพนักงานรักษาความปลอดภัย เพื่อจูงใจให้ผู้ใช้ไปจอด หลังจากนั้นอาจใช้เวลา 1-2 ปีเพื่อทำการชี้แจงให้ทุกคนทราบและทำประชาพิจารณ์เกี่ยวกับการเก็บค่าจอดรถในบริเวณใกล้หรือใต้อาคาร<sup>10</sup> อย่างไรก็ตามนโยบายดังกล่าวยังไม่มีความชัดเจนในแง่ระดับการใช้ระหว่างนักศึกษาและบุคลากรแต่อย่างใด แต่รองอธิการบดีฝ่ายกายภาพและสิ่งแวดล้อมมีความเห็นว่า มหาวิทยาลัยควรอำนวยความสะดวกในการจอดรถให้กับบุคลากรมากกว่าเนื่องจากเป็นผู้มาปฏิบัติงานถาวร

ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับนโยบายย่อยระดับคณะของแต่ละคณะแล้วพบว่า ผู้บริหารแต่ละคณะมีความคิดเห็นที่แตกต่างกันในการจัดการที่จอดรถภายในคณะของตนเอง แต่โดยส่วนใหญ่มีนโยบายที่จะแบ่งสัดส่วนที่จอดของบุคลากรแยกจากนักศึกษาโดยใช้ที่กั้นพร้อมบัตรจอดรถอย่างชัดเจน โดยคณะเศรษฐศาสตร์มีแผนที่จะสร้างที่จอดรถใต้อาคารที่จะขยายในอนาคตเหมือนหลายๆหน่วยงานในปัจจุบันเช่น สำนักอธิการบดี คณะวิทยาศาสตร์ คณะศึกษาศาสตร์ คณะบริหารธุรกิจและคณะเกษตรศาสตร์ และส่วนใหญ่มีนโยบายสนับสนุนถ้ามหาวิทยาลัยจะใช้แนวคิด Park and Ride จัดการที่จอดรถในภาพรวม ดังแสดงในภาพ 4.29

8 จากการศึกษาสัมภาษณ์ ผศ.ดร. พงษ์อินทร์ รักอริยะธรรม

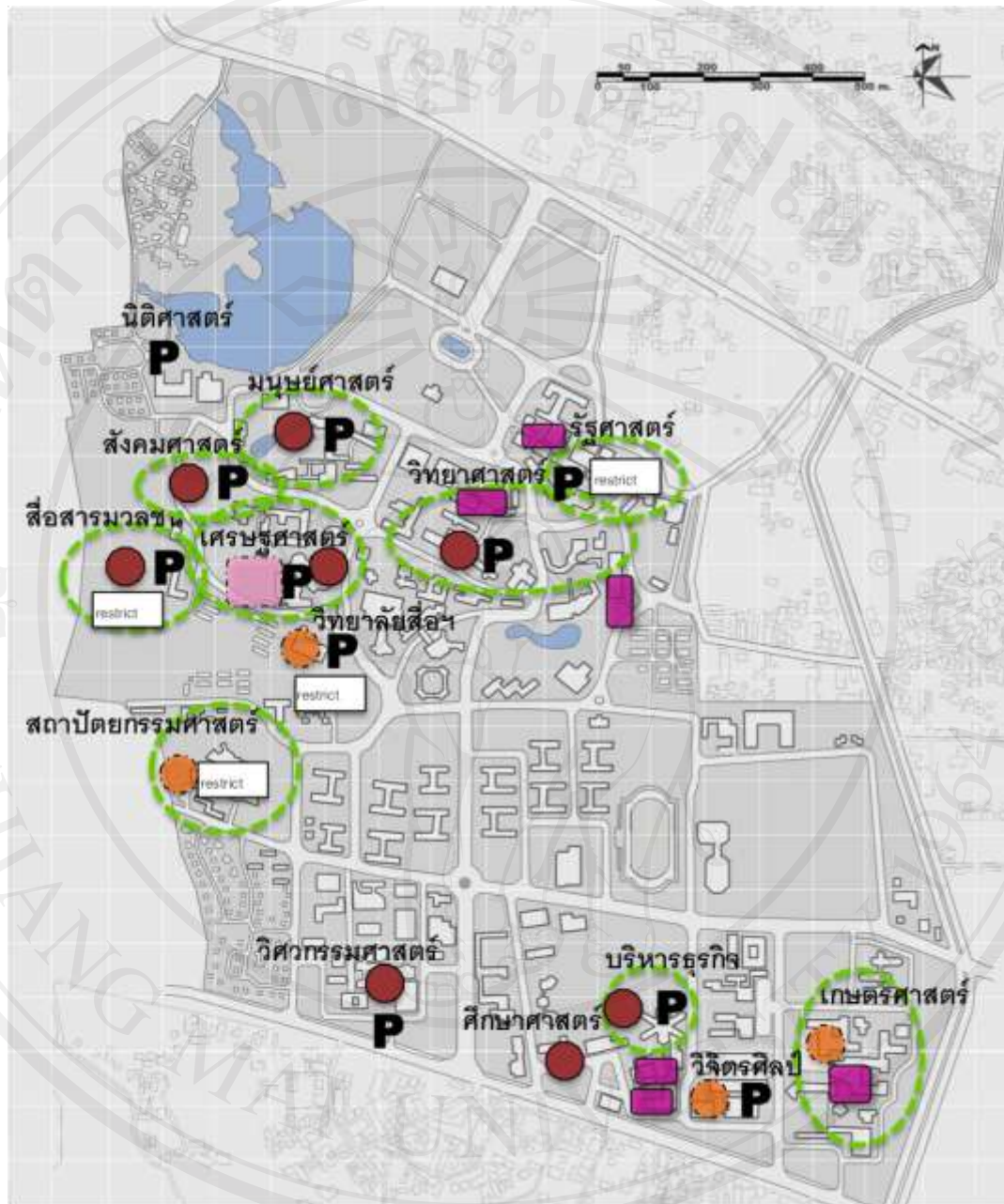
9 จากการศึกษาสัมภาษณ์ ผศ.ดร. พงษ์อินทร์ รักอริยะธรรม

10 จากการศึกษาสัมภาษณ์ รศ.ดร. ประโชชน์ อุณจะนำ



ภาพ 4.28 แนวโน้มการขยายตัวด้านปริมาณนักศึกษาและด้านอาคารในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่





- P** บริเวณที่จอดรถที่ไม่เพียงพอในปัจจุบัน
- บริเวณที่จอดรถที่มีการแลกเปลี่ยนกันสัดส่วนสำหรับบุคลากรโดยเฉพาะ
- บริเวณที่จอดรถที่อนาคตจะมีการแลกเปลี่ยนกันสัดส่วนที่จอดรถสำหรับบุคลากร
- บริเวณที่จอดรถที่อยู่ใต้อาคาร
- บริเวณที่อนาคตจะสร้างรันไทม์เป็นที่จอดรถ
- คณะที่สนับสนุนแนวคิด PARK AND RIDE
- restrict** คณะที่ไม่ส่งเสริมการใช้รถโดยการจำกัดปริมาณการจอดรถ

ภาพ 4.29 นโยบายการจัดการที่จอดรถระดับคณะ

โดยสรุปแล้ว ทั้งในด้านนโยบายของผู้บริหารและแนวทางที่ปฏิบัติในปัจจุบัน แนวโน้มการขยายตัวของผู้ใช้จะทำให้พื้นที่จอดรถภายในมหาวิทยาลัยมีปริมาณที่ไม่เพียงพอมากขึ้น และมหาวิทยาลัยมีนโยบายให้ความสะดวกด้านที่จอดรถให้กับบุคลากรเป็นหลัก และยังมีแนวโน้มว่าจะมีการใช้พื้นที่ชั้นใต้ดินหรือชั้นใต้ดินเป็นที่จอดรถสำหรับบุคลากรเพิ่มขึ้นอีกด้วย

#### 4.4 สรุปผลการสัมภาษณ์

จากการสัมภาษณ์ผู้ใช้งานและผู้บริหารพบว่า สภาพแวดล้อมและการจัดการของมหาวิทยาลัยในปัจจุบันนั้น ไม่สนับสนุนและสร้างอุปสรรคในการเดินและการใช้จักรยานให้ผู้ใช้หลายด้าน เช่น ด้านการใช้ที่ดินเช่นการขาดที่พักรถที่พักรถและสิ่งอำนวยความสะดวกในระยะเดิน ด้านรถสาธารณะที่ขาดประสิทธิภาพ ด้านระบบการเดินและระบบจักรยานในปัจจุบันที่สร้างอุปสรรคแก่การใช้งาน ด้านขนาดมาตรการการควบคุมการจอดรถ เป็นต้น นอกจากนี้ ปัญหาด้านข้อจำกัดทางเวลาอันเกิดจากรางเรียนและภาระหน้าที่การทำงาน ปัญหาทางด้านความต้องการความสะดวกสบาย ความปลอดภัยในการจอดรถ รวมถึงทัศนคติในการใช้ที่จอดรถของนักศึกษาและบุคลากร ก็เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลกระทบต่อการปรับปรุงในอนาคต

ส่วนในด้านนโยบายพบว่า นโยบายบางด้านไม่ตอบรับกับสภาพปัญหาในปัจจุบัน เช่น การไม่ขยายที่พักรถเพิ่ม การไม่มีความชัดเจนในการปรับปรุงระบบรถสาธารณะ จักรยานสาธารณะภายในมหาวิทยาลัย และแม้ว่านโยบายบางด้านจะสอดคล้องกับสมมุติฐานแนวทางการปรับปรุงที่ตั้งไว้ เช่นการพยายามปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก และสร้างระบบ Park and Ride ในมหาวิทยาลัย แต่ก็ยังขาดแผนการพัฒนาที่เป็นขั้นตอนอย่างชัดเจน และการขาดแผนแม่บทหรือแผนควบคุมอาคาร ทำให้หน่วยงานระดับย่อยในมหาวิทยาลัยพัฒนาสภาพแวดล้อมต่างๆ โดยไม่เชื่อมโยงกันเป็นระบบ เช่นบางหน่วยงานมีแนวโน้มว่าจะมีการใช้พื้นที่ชั้นใต้ดินหรือชั้นใต้ดินเป็นที่จอดรถสำหรับบุคลากรในอนาคต ซึ่งประเด็นนี้อาจมีส่วนสร้างอุปสรรคในการปรับปรุงสภาพแวดล้อมในภาพรวมได้ อีกทั้งนโยบายในการจอดรถในปัจจุบันมหาวิทยาลัยได้ให้ความสะดวกกับบุคลากรเป็นหลักซึ่งอาจทำให้เกิดปัญหาการจัดการที่จอดรถในอนาคต รวมถึงการแก้ปัญหาในอดีตด้านการสัญจรของมหาวิทยาลัยไม่จริงจังและไม่สมเหตุผล ทำให้ผู้ใช้ไม่ปฏิบัติตามและเกิดทัศนคติในแง่ลบและเกิดความไม่เชื่อถือนโยบายในอนาคตของมหาวิทยาลัย