



การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการให้บริการรถไฟฟ้าเพื่อใช้เป็นแนวทาง
ในการจัดการเดินรถไฟฟ้าในเมือง

กรณีศึกษา : เส้นทางรถไฟฟ้าสายกรุงเทพ-สาละยา และ ชนบุรี-สาละยา

อภิสิทธิ์ หนาคาร

ห้องสมุดคณะสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรศาสตร์
มหาวิทยาลัยมหิดล

นริศกมล ปัทมทัตต์



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญา
วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเทคโนโลยีการบริหารสิ่งแวดล้อม
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล

พ.ศ 2541

ISBN 974-661-749-4

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยมหิดล

Copyright by Mahidol University

๒๗

๙๖ ๒๖๑ ๗

๒๕๔๑

๑.๓

วิทยานิพนธ์

เรื่อง

การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการใช้บริการรถไฟฟ้าเพื่อใช้เป็นแนวทางในการจัดการเดินรถไฟฟ้าในเมือง

กรณีศึกษา : เส้นทางรถไฟฟ้าสายกรุงเทพ-ศาลายา และธนบุรี-ศาลายา

ผู้กำกับ ปัทมะทัตต์

นริลักษณ์ ปัทมะทัตต์

ผู้วิจัย

เกษม กุลประดิษฐ์ วท.ม.

ประธานกรรมการควบคุมวิทยานิพนธ์

ประจักษ์ ภูมิจำเริญ

นางสุดา ภูมิจำเริญ วท.ม., Ph.D.

กรรมการควบคุมวิทยานิพนธ์

อุทัย เจริญวงศ์ วท.ม., M.A.

กรรมการควบคุมวิทยานิพนธ์

วิทยา ศรีมโนภาส D.Sc.

ประธานกรรมการประจำหลักสูตร

วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต

สาขาวิชาเทคโนโลยีการบริหารสิ่งแวดล้อม

คณะสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรศาสตร์

ศาสตราจารย์เกียรติคุณ ล้อมล้อมวงศ์ Ph.D.

คณบดี

บัณฑิตวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์

เรื่อง

การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการใช้บริการรถไฟฟ้าเพื่อใช้เป็นแนวทางในการจัดการเดินรถไฟฟ้าในเมือง

กรณีศึกษา : เส้นทางรถไฟฟ้าสายกรุงเทพ-สาละยา และธนบุรี-สาละยา

ได้รับการพิจารณาให้นับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร

ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเทคโนโลยีการบริหารสิ่งแวดล้อม

วันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2541

.....พริษฐ์ ภัทมะทัตต์.....

นริลักษณ์ ภัทมะทัตต์

ผู้วิจัย

.....[Signature].....

เกษม กุลประดิษฐ์ วท.ม.

ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....นางสุดา ภูมิจำนงค์.....

นาฏสุดา ภูมิจำนงค์ วท.ม., Ph.D.

กรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....[Signature].....

ปรีชา พิมพ์า ศ.ม., D.B.A

กรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....[Signature].....

ศาสตราจารย์เลียงชัย ถิมล้อมวงศ์ Ph.D.

คณบดี

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล

.....[Signature].....

อุทัย เจริญวงศ์ วท.ม., M.A.

กรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....[Signature].....

รุ่งจรัส หุตะเจริญ วท.ม.

คณบดี

คณะสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรศาสตร์

มหาวิทยาลัยมหิดล

กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบพระคุณอาจารย์นาฏสุดา อาจารย์เกษม อาจารย์อุทัย และอาจารย์ปรีชา ที่ให้คำแนะนำ ข้อเสนอแนะ ความช่วยเหลืออย่างจริงจัง ถึงแม้แต่ละท่านจะอยู่ไกลผู้วิจัยในขณะที่ทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ แต่ไม่เคยรู้สึกว่าการจะเป็นปัญหาในการขอและให้คำปรึกษา จนทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จ ขอขอบคุณเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานการรถไฟแห่งประเทศไทย และหน่วยงานด้านการคมนาคมที่ให้ความอนุเคราะห์ข้อมูลพื้นฐาน ร่วมมือในการสัมภาษณ์และเป็นอย่างดี ถึงแม้บางท่านจะเสียเวลาถึง 5 ชั่วโมงในการให้สัมภาษณ์ ขอขอบคุณอาจารย์ บรรณารักษ์ และเจ้าหน้าที่คณะสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรศาสตร์ทุกท่าน

ขอขอบคุณสมและเอ็มที่ช่วยเก็บข้อมูลให้แม้กระทั่งยามที่ผู้วิจัยไม่สบาย โอ่ง แม้ง ชาย ในการช่วยเก็บข้อมูล ขอขอบคุณความมีน้ำใจของค่อที่มีให้เสมอมา อ้อยที่ช่วยให้ความช่วยเหลือในทุกด้าน เบนและเองที่เสียเวลาพิสูจน์ตัวอักษรอยู่เป็นนาน กระรอกที่เสียสละเวลาอนกลางคืนในการทำแผนที่ บ้านสวนดอกไม้ที่เป็นแหล่งพักผ่อนยามเหงาและหิว ไต้ง(วี)สำหรับกำลังใจที่ดี ไต้ง(เม)ในการให้คำปรึกษาในด้านวิชาการและการทบทวนเก็บข้อมูลจนกระทั่งถูกสุนัขกัด ขอขอบคุณบ้านมะขามใหญ่ บ้านน้ำเมา ที่เอ๋ ที่สมศักดิ์ ปู ที่เต้ และนา สุดท้ายขอขอบคุณความเอื้ออาทรของเพื่อนๆ ทุกท่านชาว ET 22, ET 23, และ AT 10

ขอขอบคุณแม่ที่ให้โอกาสในการเลือกทางเดินของชีวิต คอยสนับสนุน เป็นกำลังใจ และทำหน้าที่แม่ได้อย่างไม่มีข้อบกพร่อง ขยายสำหรับความรักความเมตตาที่มีไม่เคยเปลี่ยน ขอขอบคุณอาจารย์สมพงษ์ คมना และญาติพี่น้องของผู้วิจัยทุกท่านที่มีส่วนช่วยสนับสนุนทั้งทุนทรัพย์ กำลังใจ อีกทั้งคอยไล่ตามความก้าวหน้าของการทำวิทยานิพนธ์อยู่เสมอ ซึ่งเป็นเสมือนแรงผลักดันให้ผู้วิจัยรับผิดชอบการงานบรรพบุรุษ ความสำเร็จในครั้งนี้จึงเป็นเสมือนหนึ่งความสำเร็จของทุกท่านเช่นกัน

นริลักษณ์ ปัทมะทัตต์



กำหนดให้

3636332 ENTM/M : สาขาวิชา : เทคโนโลยีการบริหารสิ่งแวดล้อม ; ทม. (เทคโนโลยีการบริหารสิ่งแวดล้อม)

คำสำคัญ : รถไฟฟ้ามหานคร/ความพึงพอใจ/การใช้บริการ/นโยบาย/แผนงาน/โครงการ/

แนวทางการดำเนินการ

นริลักษณ์ ปัทมทัตต์ : การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการใช้บริการรถไฟฟ้ามหานครเพื่อเป็นแนวทางในการจัดการเดินรถไฟฟ้ามหานครในเขตเมือง กรณีศึกษา : เส้นทางรถไฟสายกรุงเทพ-สาละวิน และ ธนบุรี-สาละวิน (THE STUDY OF PASSENGERS' SATISFACTION WITH RAILWAY SERVICE AS A GUIDELINE FOR COMMUTER RAIL MANAGEMENT: A CASE STUDY OF BANGKOK-SALAYA AND THONBURI-SALAYA RAILWAY LINES. คณะกรรมการควบคุมวิทยานิพนธ์: เกษม กุลประดิษฐ์, วท.ม., นาฏสุตา ภูมิจันทร์, วท.ม. Ph.D., อุทัย เจริญวงศ์, วท.ม., M.A. 241 หน้า. ISBN 974-661-749-4

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์ในการศึกษาเพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้ามหานครของผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล รถเมล์และรถตู้ และรถไฟฟ้ามหานคร และเพื่อศึกษา วิเคราะห์ นโยบาย แผนงาน โครงการในการจัดการเดินรถไฟฟ้ามหานคร ประชากรกลุ่มศึกษามี 2 กลุ่มใหญ่คือ 1) กลุ่มผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล รถเมล์ รถตู้ และรถไฟฟ้ามหานครในพื้นที่ศึกษา คือ เขตคลองสาน และอำเภอพุทธมณฑล และผู้โดยสารรถไฟฟ้ามหานครในเส้นทางชานเมืองอื่น จำนวน 641 ราย 2) กลุ่มเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในการจัดการเดินรถไฟฟ้ามหานคร จำนวน 10 ท่านเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาคือ แบบสอบถาม (Questionnaire) และ แบบสัมภาษณ์ระดับลึก (In-depth Interview) ทำการวิเคราะห์และประมวลผลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปสำหรับงานวิจัยทางสังคมศาสตร์ (SPSS/PC+) สถิติที่ใช้ การแจกแจงความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์สมการถดถอย (Stepwise Regression Analysis)

ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้ามหานครของผู้โดยสารรถยนต์คือ ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ผู้โดยสารรถเมล์และรถตู้ คือ 1) การช่วยลดปัญหาจราจร 2) วิธีการเดินทางจากป้ายรถเมล์รถตู้ไปยังจุดหมายปลายทาง 3) ระยะทางจากที่พักไปยังจุดหมายปลายทาง ผู้โดยสารรถไฟฟ้ามหานครสายกรุงเทพ-สาละวิน และ ธนบุรี-สาละวิน ไม่มีปัจจัยใดที่มีผลต่อความพึงพอใจ

แนวทางในการจัดการเดินรถไฟฟ้ามหานครคือ 1) การจัดการเดินรถให้ตรงตามเวลา 2) การเพิ่มความถี่ในการให้บริการรถไฟ 3) การรักษาความสะอาดบริเวณสถานีและในโบกี้รถไฟ 4) การพัฒนาการเดินทางเข้า-ออกสถานี 5) การลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยรถไฟ 6) การพัฒนาสถานีรถไฟ 7) การตรวจเช็คสภาพเครื่องยนต์และหัวรถจักร 8) การให้งบประมาณแก่การรถไฟในการพัฒนาองค์กร 9) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน 10) การพัฒนาประสิทธิภาพการให้บริการ ผลการศึกษานี้ จะเป็นแนวทางในการจัดการเดินรถไฟฟ้ามหานครเพื่อตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนในทุกกลุ่มอย่างแท้จริง และมีผลต่อการลดการใช้รถบนท้องถนน และลดปัญหาการจราจร



3836332 ENTM/M : MAJOR : TECHNOLOGY OF ENVIRONMENTAL MANAGEMENT ;

M.Sc. (TECHNOLOGY OF ENVIRONMENTAL MANAGEMENT)

**KEY WORDS : COMMUTER RAIL / SATISFACTION/SERVICE / CONSUMPTION / POLICY /
PLAN / PROJECT / MANAGEMENT**

**NAREELAK PATTAMATAT : THE STUDY OF PASSENGERS' SATISFACTION WITH RAILWAY
SERVICE AS A GUIDELINE FOR COMMUTER RAIL MANAGEMENT : A CASE STUDY OF BANGKOK-
SALAYA AND THONBURI - SALAYA RAILWAY LINES. THESIS ADVISOR : KASEM KULPRADIT, M.Sc.,
NATHSUDA PUMIJAMNONG, M.Sc., Ph.D, UTHAI CHAROENWONG, M.Sc., M.A. 241 p. ISBN 974-661-749-4**

The purpose of this research was to study factors affecting satisfaction of private car owners, bus and van and commuter rail passengers with railway service and to study and analyse policy, plans and projects of relevant organizations in commuter rail management. The population was divided into 2 major groups: I) 641 subjects who used cars, buses, vans and commuter rails in the Talingchan district and Amphur Phutthamonthon study areas II) 10 government and state enterprise officials who were involved in commuter rail management. Questionnaires and indepth interviews were used in the data collection process. Data were analysed using the SPSS/PC+ program in terms of frequency, distribution, percentage, mean, standard deviation, chi-square and stepwise regression analysis.

It was found that the factor which affected the satisfaction of car owners concerning commuter rail was travelling cost. Factors which affected the satisfaction of bus and van passengers were 1) reduction of traffic congestion 2) way to commute from bus stop or van to the destination 3) distance from home to the destination. No factor affected the satisfaction of passengers who traveled by Bangkok-Salaya and Thonburi-Salaya rail.

It is suggested that the railway management should 1) manage the punctuality of the State Railway of Thailand 2) increase the frequency of passenger service 3) deal with cleanliness in the stations and on the railways 4) to develop the station entrances 5) lower the passenger ticket price of the railway 6) to renovate station facilities 7) to maintain the engines regularly 8) increase the budget to State Railway of Thailand 9) complete current infrastructure projects and, 10) improve other customer services.

This study will be a useful guide for commuter rail management. It may help adjust services in accordance with the needs of passengers and help decrease the traffic problem in Bangkok.

สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ.....	ค
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
สารบัญตาราง.....	ฐ
สารบัญภาพ.....	ด
สารบัญแผนภูมิ.....	ค
บทที่	
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย.....	4
1.3 กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	4
1.4 คำถามหลักในการวิจัย.....	6
1.5 สมมติฐานการวิจัย.....	6
1.6 ขอบเขตในการวิจัย.....	6
1.7 นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย.....	7
1.8 ผลที่คาดว่าจะได้รับ.....	7
บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรม.....	8
2.1 แนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	9
2.2 ประวัติและวิวัฒนาการของการคมนาคมขนส่งในประเทศไทย.....	26
2.3 นโยบายและระบบการขนส่งโดยสารรถไฟ.....	28
2.4 การจราจร.....	40
2.5 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 กับการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐาน.....	51
2.6 โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน.....	52
2.7 การพัฒนาขนส่งมวลชนของโลก.....	56
2.8 ข้อมูลทั่วไปของพื้นที่ศึกษา.....	58

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	61
3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	61
3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล.....	63
3.3 การหาประสิทธิภาพของเครื่องมือ.....	65
3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	66
3.5 การประมวลผลข้อมูล.....	70
บทที่ 4 ผลการศึกษาและการวิเคราะห์ข้อมูล.....	71
4.1 ผลการศึกษาลักษณะทั่วไปของประชากรกลุ่มตัวอย่าง.....	71
4.2 ผลการศึกษาลักษณะการเดินทาง.....	75
4.3 ผลการวิเคราะห์หาความแตกต่างระหว่างตัวแปรแต่ละตัวแปรของทุกกลุ่ม.....	87
4.4 ผลการวิเคราะห์ระดับความพึงพอใจในการใช้บริการ.....	88
4.5 ผลการวิเคราะห์ความต้องการในการปรับปรุงการดำเนินการ และประโยชน์ที่คิดว่า จะได้รับจากการใช้บริการของการรถไฟ และความคิดเห็นเพิ่ม.....	96
4.6 ผลการวิเคราะห์รูปแบบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระหลายตัวกับความพึงพอใจ ของผู้โดยสารในทุกกลุ่มศึกษา.....	105
4.6.1 ผลการวิเคราะห์รูปแบบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระหลายตัวกับ ความพึงพอใจของผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล	105
4.6.2 ผลการวิเคราะห์รูปแบบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระหลายตัวกับ ความพึงพอใจของผู้โดยสารรถเมล์และรถตู้.....	106
4.6.3 ผลการวิเคราะห์รูปแบบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระหลายตัวกับความ พึงพอใจของผู้โดยสารรถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา และธนบุรี-สาขลา.....	108
4.6.4 ผลการวิเคราะห์รูปแบบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระหลายตัวกับ ความพึงพอใจของผู้โดยสารรถไฟสายชานเมืองอื่น.....	111
4.6.5 ผลการวิเคราะห์รูปแบบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระหลายตัวกับความ พึงพอใจของผู้โดยสารโดยรวม.....	113

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4.7 ผลการศึกษาจากการสัมภาษณ์ระดับลึก.....	118
4.7.1 สภาพพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.....	120
4.7.2 กระทรวงคมนาคม.....	123
4.7.3 กองนโยบายและแผนการจราจร.....	125
4.7.4 กองจัดระบบโครงการขนส่งขนาดใหญ่.....	128
4.7.5 กรมทางหลวง.....	131
4.7.6 สำนักนโยบายและแผน การรถไฟแห่งประเทศไทย.....	133
4.7.7 ฝ่ายการพาณิชย์ การรถไฟแห่งประเทศไทย.....	139
4.7.8 กองการจัดการเดินรถเขต 4 การรถไฟแห่งประเทศไทย.....	144
4.7.9 ฝ่ายโครงการพิเศษ การรถไฟแห่งประเทศไทย.....	150
4.7.10 องค์การรถไฟฟ้ามหานคร.....	153
4.8 แนวทางในการจัดการเดินรถไฟ.....	160
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	180
5.1 สรุปผลการวิจัย.....	180
5.1.1 ลักษณะทั่วไปของประชากรกลุ่มตัวอย่าง.....	180
5.1.2 ลักษณะการเดินทาง.....	181
5.1.3 การวิเคราะห์ระดับความพอใจในการใช้บริการรถไฟ.....	181
5.1.4 การวิเคราะห์ความต้องการในการปรับปรุงการดำเนินการ และ ประโยชน์ที่คิดว่าจะได้รับจากการให้บริการของการรถไฟ และ ความคิดเห็นเพิ่มเติม.....	182
5.1.5 การวิเคราะห์รูปแบบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระหลายตัวกับ ความพึงพอใจของผู้โดยสารในทุกกลุ่มศึกษา.....	183
5.2 สรุปผลการสัมภาษณ์ระดับลึก.....	183
5.2.1 สาเหตุการลดบทบาทลงของรถไฟจากการเป็นขนส่งมวลชนหลักของ ประเทศ	183

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

5.2.2	การรถไฟฯยอมให้บริการในเส้นทางชานเมืองกว่าความเป็นจริง . และการใช้ระบบพันธะการให้บริการสาธารณะ (Public Service Obligation, PSO).....	185
5.2.3	สาเหตุการให้บริการไม่มีประสิทธิภาพของรถไฟและแนวทาง แก้ไข.....	185
5.2.4	การจัดสร้างที่จอดรถในลักษณะ Park and Ride.....	187
5.2.5	การลดปัญหาการจราจรและลดมลภาวะของรถไฟ และความเสียด ภาวะมลพิษของผู้โดยสาร.....	187
5.2.6	นโยบาย แผนงาน และโครงการในการใช้รถไฟฟ้าชานเมืองให้เกิดประโยชน์ มากที่สุดต่อการคมนาคม และสามารถแบ่งส่วนแบ่งทางการตลาดจาก ถนนได้.....	188
5.2.7	แผนการแก้ไขโครงการ โฮปเวลล์ที่ถูกกระจับ.....	189
5.2.8	บทบาทของการรถไฟในอนาคตในด้านการคมนาคมขนส่ง.....	189
5.2.9	การนำผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการใช้รถยนต์กับรถไฟมา เปรียบเทียบเพื่อใช้ในการตัดสินใจในการวางแผนด้านการคมนาคม ขนส่งในอนาคต.....	189
5.2.10	การแปรรูปรัฐวิสาหกิจการรถไฟ.....	189
5.3	สรุปแนวทางในการจัดการเดินรถไฟชานเมือง.....	190
5.4	การอภิปรายผลการวิจัย.....	190
5.4.1	การอภิปรายผลข้อมูลทั่วไปของประชากร.....	190
5.4.2	การอภิปรายผลลักษณะการเดินทาง.....	191
5.4.3	การอภิปรายผลปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟของ ผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล.....	193
5.4.4	การอภิปรายผลปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟของ ผู้โดยสารรถเมล์และรถตู้.....	194

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
5.4.5 การอภิปรายปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าของผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายกรุงเทพ-สาละวิน และธนบุรี-สาละวิน.....	194
5.4.6 การอภิปรายปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าของผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายชานเมืองอื่น.....	195
5.5 อภิปรายผลการสัมภาษณ์ระดับลึก.....	196
5.6 อภิปรายผลแนวทางในการจัดการเดินรถไฟฟ้าเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในเขตเมือง.....	199
5.7 ข้อเสนอแนะ.....	201
บรรณานุกรม.....	202
ภาคผนวก ก ระดับความพึงพอใจของการใช้บริการรถไฟฟ้า แสดงผลเป็นร้อยละ.....	208
ภาคผนวก ข แบบสัมภาษณ์ระดับลึก.....	215
ภาคผนวก ค ราชานามเจ้าหน้าที่ผู้ให้สัมภาษณ์ระดับลึก.....	219
ภาคผนวก ง แบบสอบถามความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้า.....	222
ประวัติผู้เขียน.....	241

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1. แสดงตารางเดินรถไฟฟ้าสายสาธิต-กรุงเทพ และสาธิต-ธนบุรี.....	34
2. แสดงตารางเดินรถไฟฟ้าสายกรุงเทพ-สาธิต และธนบุรี-สาธิต.....	35
3. แสดงตารางเขตการปกครอง พื้นที่ จำนวนหมู่บ้าน จำนวนประชากร ในเขตคลังชั้น.....	58
4. แสดงตารางจำนวนและร้อยละ ลักษณะทั่วไปของผู้โดยสาร.....	72
5. แสดงตารางจำนวนและร้อยละของผู้โดยสาร จำแนกตามลักษณะการเดินทาง.....	76
6. แสดงตารางความแตกต่างระหว่างตัวแปรของทุกกลุ่มในด้านลักษณะทั่วไป ของผู้โดยสาร และลักษณะการเดินทาง.....	87
7. แสดงตารางระดับความพึงพอใจโดยรวมของผู้โดยสารต่อการให้บริการรถไฟฟ้า ในทุกกลุ่ม.....	88
8. แสดงตารางระดับความพึงพอใจโดยรวมของผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล และ ผู้ใช้รถเมล์/รถตู้ ที่เคยใช้และไม่เคยใช้รถไฟฟ้า.....	89
9. แสดงตารางระดับความพึงพอใจระดับน้อยโดยรวมของผู้โดยสารต่อการให้บริการรถไฟฟ้า ในทุกกลุ่ม.....	90
10. แสดงตารางระดับความพึงพอใจระดับน้อยของผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล ที่เคยใช้และ ไม่เคยใช้รถไฟฟ้า.....	91
11. แสดงตารางระดับความพึงพอใจระดับน้อยของผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ ที่เคยใช้และไม่เคย ใช้รถไฟฟ้า.....	92
12. แสดงตารางระดับความพึงพอใจระดับมากโดยรวมของผู้โดยสารต่อการให้บริการรถไฟฟ้า ในทุกกลุ่ม.....	93
13. แสดงตารางความพึงพอใจระดับมากของผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล ที่เคยใช้และไม่เคย ใช้รถไฟฟ้า.....	94
14. แสดงตารางระดับความพึงพอใจระดับมากของผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ ที่เคยใช้และไม่เคย ใช้รถไฟฟ้า.....	95
15. แสดงตารางความต้องการในการปรับปรุงการดำเนินการของการให้บริการรถไฟฟ้า.....	96

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
16. แสดงตารางคำร้อยละของความถี่ของการปรับปรุงการดำเนินการของการรถไฟ 5 อันดับ.....	97
17. แสดงตารางผลประโยชน์ที่ผู้โดยสารคิดว่าได้รับจากการใช้บริการรถไฟ.....	98
18. แสดงตารางคำร้อยละของประโยชน์ที่ผู้โดยสารคิดว่าได้รับจากการใช้บริการรถไฟ 5 อันดับ.....	99
19. แสดงตารางข้อเสนอแนะเพิ่มเติม.....	100
20. แสดงตารางความต้องการให้มีการพัฒนาการรถไฟ.....	104
21. แสดงตารางผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณกับการพยากรณ์การเปลี่ยนแปลงความพึงพอใจของผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคลกับตัวแปรอิสระที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05.....	105
22. แสดงตารางผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณกับการพยากรณ์การเปลี่ยนแปลงความพึงพอใจของผู้โดยสารรถเมย์/รถตู้กับตัวแปรอิสระที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05.....	106
23. แสดงตารางผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณกับการพยากรณ์การเปลี่ยนแปลงความพึงพอใจของผู้โดยสารรถไฟสายกรุงเทพ-สาละวินกับตัวแปรอิสระที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05.....	109
24. แสดงตารางผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณกับการพยากรณ์การเปลี่ยนแปลงความพึงพอใจของผู้โดยสารรถไฟสายธนบุรี-สาละวินกับตัวแปรอิสระที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05.....	110
25. แสดงตารางผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณกับการพยากรณ์การเปลี่ยนแปลงความพึงพอใจของผู้โดยสารรถไฟสายชานเมืองอื่นกับตัวแปรอิสระที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05.....	111
26. แสดงตารางผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณกับการพยากรณ์การเปลี่ยนแปลงความพึงพอใจของผู้โดยสารโดยรวมกับตัวแปรอิสระที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05.....	113
27. แสดงตารางสรุปการสัมภาษณ์ในประเด็นที่สำคัญ.....	155

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
28. แสดงตารางเดินรถไฟจากการศึกษาสายศาลาษา-กรุงเทพ และศาลาษา-ธนบุรี:.....	163
29. แสดงตารางเดินรถไฟจากการศึกษาสายกรุงเทพ-ศาลาษา และธนบุรี-ศาลาษา.....	165
30. แสดงตารางสรุปภาพรวมของการจัดการเดินรถ.....	173
31. แสดงตารางเปรียบเทียบการเดินรถขานเมืองระหว่างรถไฟและรถเมล์สมก.....	178
32. แสดงตารางระดับความพึงพอใจของการใช้บริการรถไฟ แสดงผลเป็นร้อยละ.....	209



สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1. ภาพแสดงเส้นทางในการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟชานเมือง.....	31
2. ภาพแสดงสถานีรถไฟชานเมือง.....	37
3. ภาพแสดงการใช้พื้นที่ เพื่อกิจกรรมต่างๆ บริเวณสถานีรถไฟ.....	38
4. ภาพแสดงแนวเส้นทางรถไฟตัดผ่านถนนเสมอระดับ 14 แห่งในกรุงเทพฯ.....	42
5. ภาพแสดงพื้นที่ขนาดใหญ่ที่ไม่มีถนนสายรองเชื่อมต่อระหว่างถนนสายหลัก.....	43
6. ภาพแสดงโครงการพัฒนาด้านการคมนาคมขนส่งของกรุงเทพมหานครและ ปริมณฑล.....	54
7. ภาพแสดงผังการดำเนินการด้านการคมนาคมของหน่วยงานของรัฐบาลในการวิจัย.....	119

สารบัญแผนภูมิ

แผนภูมิที่	หน้า
1. แสดงค่าคาร์บอนไดออกไซด์และสารอื่นๆ 1 กิโลกรัมต่อผู้โดยสาร 1 คนต่อ 1 กิโลเมตร.....	24
2. แสดงค่าคาร์บอนไดออกไซด์และสารอื่นๆ 1 กิโลกรัมต่อจำนวนสินค้า 1 ตันต่อความเป็นพิษ 1 กิโลกรัม.....	24
3. แสดงค่าความสูญเสียทางด้านสิ่งแวดล้อมคิดเป็นมูลค่าพันล้าน(DM) โดยเปรียบเทียบการขนส่งทางรถไฟกับรถยนต์.....	25



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญของปัญหา

จากการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมตามนโยบายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ส่งผลทำให้กรุงเทพฯเป็นศูนย์กลางความเจริญในทุกด้าน (Monocentric) เช่น การบริหารราชการ ธุรกิจการค้า การบริการต่างๆ เป็นแหล่งอุตสาหกรรม และแหล่งว่าจ้างงานที่ใหญ่ที่สุดในประเทศ อีกทั้งกรุงเทพฯขาดการวางผังเมืองที่มีผลบังคับใช้อย่างมีประสิทธิภาพมาตั้งแต่อดีต ผังเมืองของกรุงเทพฯเริ่มบังคับใช้อย่างจริงจังเมื่อ พ.ศ.2535 ที่ผ่านมามีความเจริญของกรุงเทพฯเป็นไปอย่างรวดเร็ว และไร้ทิศทาง จะสังเกตได้จากการขยายตัวของเขตกรุงเทพฯมายังพื้นที่ในเขตปริมณฑล นอกจากนี้ยังมีสาเหตุประการสำคัญอีกประการหนึ่งมาจากนโยบายการจัดการด้านโครงสร้างพื้นฐานของกรุงเทพฯและปริมณฑลในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 และ 7 กล่าวคือมีการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค และสาธารณูปการไปยังปริมณฑลเพื่อกระจายความหนาแน่นจากเมือง และพื้นที่หนึ่งที่ได้รับผลกระทบมาจากการขยายตัวของเมือง ได้แก่ เขตคลองสาน จนถึง ตำบลศาลายา อำเภอพุทธมณฑล ซึ่งเป็นบริเวณเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพฯ และ นครปฐม

ดัชนีที่ชี้ว่าแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติประสบความสำเร็จในด้านการพัฒนาสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ได้แก่การเพิ่มขึ้นของจำนวนหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน ตลอดจนจำนวนหมู่บ้านที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและหนาแน่น ก่อให้เกิดการใช้ถนน ไฟฟ้า น้ำประปา มากเกินกว่าที่รัฐจัดหาให้ โดยเฉพาะถนน ตัวอย่างเช่น เขตคลองสานเป็นเขตที่ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่สีเขียว อยู่ห่างจากกรุงเทพฯเพียง 10 กิโลเมตร โดยในปี 2519 มีประชากร 57,435 คน ปี 2525 เพิ่มขึ้นเป็น 72,608 คน (ชนัญ วงศ์วิภาค, 2535:29) และในปี 2539 มีประชากรรวมทั้งสิ้น 138,001 คน (สำนักงานเขตคลองสาน, 2539) สำหรับหน่วยงานภาครัฐที่สำคัญได้แก่ มหาวิทยาลัยมหิดล วิทยาลัยราชสุดา โรงเรียนนายทหารเรือชั้นสูง สำนักงานเขตทวีวัฒนา เป็นต้น ในด้านการกระจายความเจริญนั้น กระจายอยู่ตามถนนสายหลักที่เป็นทางเชื่อมจังหวัดคือถนนปิ่นเกล้า-นครชัยศรี การพัฒนาแบบนี้เรียกว่า (Ribbon Development) โดยส่วนมากการพัฒนาแบบนี้มักก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด (สิทธิพงษ์ คิลกวานิช, 2536:43) เนื่องจากมีจำนวนคนที่อาศัยในพื้นที่หลังจากพัฒนาเพิ่มมากขึ้น และความต้องการเดินทางเข้าออกกรุงเทพฯเพิ่มขึ้น ประกอบกับจำนวนถนนมีเท่าเดิม ในขณะที่การบริการของรัฐในระบบขนส่งมวลชนนั้นยังมีน้อยและมีคุณภาพยังไม่ดีเพียงพอทำให้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ส่วนตัวมากขึ้น จะเห็นได้ว่า การวางแผนดังกล่าวมุ่งตอบสนองความต้องการของ

กรุงเทพฯ ทำให้การดำเนินการทั้งหลายมุ่งบริการความสะดวกให้กับกรุงเทพฯ หรือแม้แต่การคมนาคมขนส่ง ที่เน้นการสร้างถนนให้อำนวยแก่ประชาชนในพื้นที่รอบนอกให้เข้าสู่กรุงเทพฯ ได้ง่าย ทำให้ไม่เอื้ออำนวยต่อการการพัฒนาและการใช้รถไฟฟ้าที่มีอยู่และน่าจะเป็นประโยชน์มากกว่าถนนแต่คนในพื้นที่ สำหรับในพื้นที่จากสาขลา-กรุงเทพฯ มีรถประจำทางบริการเพียง 3 สาย คือ (พ.ศ. 2539)

สาย ปอ. 16	วิ่งจาก สาขลา - อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	มีจำนวนรถทั้งหมด 15 คัน
สาย 124	วิ่งจาก สาขลา - สะพานอรุณอมรินทร์	มีจำนวนรถทั้งหมด 15 คัน
สาย 125	วิ่งจาก สาขลา - สะพานกรุงธน	มีจำนวนรถทั้งหมด 15 คัน

แต่จำนวนรถที่วิ่งบริการนั้นจะไม่ครบ 15 คันในบางครั้ง เนื่องจากต้องเข้าตรวจเช็คสภาพและซ่อมรถ โดยไม่มีรถอื่นมาแทนรถที่ต้องซ่อม ทำให้จำนวนรถที่มีอยู่นั้นยิ่งน้อยลงไปอีก ประกอบกับปัญหาจราจรติดขัดในกรุงเทพฯ ทำให้รถวิ่งไม่ชนรอบกัน และเกิดการขาดช่วงของรถในช่วงโมงเร่งด่วน สำหรับเวลาที่ใช้ในการเดินทางในช่วงโมงธรรมดาโดยปกติใช้เวลาในขาเข้าเพียง 20 นาที แต่สำหรับเวลาเร่งด่วนที่มีจำนวนคนเดินทางมากจะใช้เวลาทั้งสิ้นประมาณ 1-2 ชั่วโมง ในปีพ.ศ 2541 นี้มีรถเมล์ ขสมก. ให้บริการเพิ่มขึ้น 2 สาย ได้แก่สาย 1476 วิ่งจาก สาขลา-บางแค และ สาย 846 วิ่งจาก สาขลา-คลองสาน จากการที่รถเมล์ ขสมก. เพิ่มขึ้นนั้นแสดงถึงจำนวนประชากรที่เพิ่มมากขึ้น แต่การบริการขนส่งมวลชนของรัฐยังคงไม่สามารถสนองความต้องการของประชาชนที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วได้ ทำให้เกิดมีรถบริการในลักษณะพิเศษคือ รถตู้ 2 เส้นทางคือ เส้นทางบางแค-สาขลา ซึ่งเพิ่งดำเนินการเมื่อปี 2541 มีรถบริการทั้งสิ้น 10 คัน และในเส้นทาง กรุงเทพ-สาขลา โดยบริการเฉพาะกลุ่มคนที่อาศัยอยู่ในบริเวณมหาวิทยาลัยและตำบลสาขลา ซึ่งผู้โดยสารเต็มคันรถ รถจึงจะออกโดยไม่เน้นบริการประชาชนที่อาศัยอยู่ตามเส้นทาง ดังนั้นประชาชนที่อาศัยอยู่ตามเส้นทางต้องอาศัยการบริการขนส่งมวลชนในขาเข้าเพียงอย่างเดียว แต่ถ้าเป็นเส้นทางขาออกจากกรุงเทพฯ รถจะจอดส่งผู้โดยสารตามเส้นทาง เนื่องจากมีความต้องการบริการขนส่งมวลชนของชุมชนแถบนี้เป็นจำนวนมาก เห็นได้จากจำนวนรถตู้ได้เพิ่มขึ้นจากปี 2538 ที่มีจำนวน 29 คัน มาเป็น 45 คันในปี 2539 และ 55 คันในปี 2541 ทำให้เห็นได้ว่าการบริการขนส่งของรัฐยังไม่เพียงพอ

สภาพการณ์ดังกล่าว ทำให้มีแนวโน้มของปัญหาการจราจรติดขัดที่ และการแก้ปัญหาของรัฐที่เห็นได้ชัดคือ การเพิ่มผิวการจราจรตามโครงการทางคู่ขนานลอยฟ้าถนนบรมราชชนนี โครงการสร้างทางสายบางกอกน้อย-นครชัยศรี ตอนตลิ่งชัน-พุทธมณฑล โครงการถนนพารานก-พุทธมณฑลสาย 4 (แกะรอยโครงการพัฒนาล้านรอบกม., 2539:21) เพื่อลดความรุนแรงของปัญหาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โครงการทางด่วนพญาไท-นครปฐม ซึ่งมีระยะทาง 54 กิโลเมตร (แผนแม่บท การทางพิเศษแห่งประเทศไทย, 2539:3) รวมทั้งมีนโยบายของกทม. ในการส่งเสริมเพิ่มรถตู้วิ่งเข้าออก

กรุงเทพฯ และปริมณฑล แต่การแก้ปัญหานี้เป็นเพียงแก้ปัญหาที่ปลายเหตุ เพราะมิได้ปรับปรุงระบบขนส่งมวลชนให้ดีขึ้นอันเป็นการค้ำให้ประชาชนที่มีรถส่วนตัวได้เปลี่ยนมาใช้บริการของขนส่งมวลชน และมีผลทำให้ปริมาณรถที่อยู่บนท้องถนนลดน้อยลง การแก้ปัญหาดังกล่าวจึงมีผลโดยตรงในเรื่องของการเพิ่มจำนวนรถ และเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ปัญหาการจราจรขยายวงกว้างมากขึ้น ทำให้เสียเวลาในการเดินทางเข้าออกกรุงเทพฯ เกิดการเสียพลังงานในขณะรถติด เกิดภาวะมลพิษทางเสียงและอากาศ โดยเฉพาะการสูญเสียน้ำมันเชื้อเพลิงประมาณ 38 ล้านบาทต่อวัน หรือประมาณ 1,100 ล้านบาทต่อปี และมูลค่าการสูญเสียเวลาประมาณ 23 ล้านบาทต่อวัน หรือ 800 ล้านบาทต่อปี ซึ่งรวมมูลค่าสูญเสียทางเศรษฐกิจประมาณปีละ 19,000 ล้านบาท (สำนักงานคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก, 2536:2) เกิดภาวะตึงเครียดต่อผู้ขับขี่และผู้ใช้รถบนท้องถนน ย่อต่อการเกิดอุบัติเหตุ ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการทำงานและการพัฒนาประเทศ

จากสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมของพื้นที่ศึกษา ควรจะมีการพัฒนาการจัดขนส่งมวลชนในระยะสั้นโดยใช้โครงการพื้นฐาน (รถไฟฟ้า) ที่มีอยู่จะช่วยแก้ปัญหาการขนส่งที่มีอยู่ในปัจจุบันได้ เนื่องจากใช้ระยะเวลาในการจัดการ และงบประมาณในการลงทุนน้อยกว่าที่จะสร้างโครงการในการแก้ปัญหารูปแบบอื่นๆ เพราะสามารถขนถ่ายผู้โดยสารได้ครั้งละจำนวนมาก คือ โบกี้รถชั้นสามนั่งบรรจุ 76 คน/โบกี้ (สำหรับผู้โดยสารนั่ง) และลากได้ทั้งสิ้นรวม 24 โบกี้/ขบวน รวดเร็วเพราะสามารถวิ่งได้ 70 กิโลเมตร/ชั่วโมง ปราศจากปัญหาติดขัดทำให้การเดินทางตรงตามเวลา ประหยัดพลังงาน เพราะไม่ต้องสูญเสียพลังงานให้กับการติดขัดบนท้องถนน ทำให้ลดต้นทุนในการขนส่ง และเป็นการลดจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลที่วิ่งเข้าเขตกรุงเทพฯ ลงไปได้ หากมีการจัดการที่ดี ซึ่งเส้นทางรถไฟฟ้ามี 2 เส้นทางคือกรุงเทพฯ-สาขลา และ ธนบุรี-สาขลา โดยจะเป็นการแก้ปัญหาความหนาแน่นของจำนวนรถบนท้องถนน ในส่วเคนี้ราคาผลเสียอันเกิดจากมลภาวะของการใช้ถนนสูงกว่ารถไฟฟ้าถึง 270 เท่า (มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อพัฒนาประเทศไทย, 2540:11) ประกอบกับรถไฟฟ้ามีความเสียหายภายนอก (External Costs) ต่ำกว่าระบบการขนส่งทางถนนเป็นอย่างมาก ซึ่งไม่คำนึงถึงค่าเสียหายที่สามารถคิดออกมาเป็นตัวเงินได้

แต่ในสภาพการณ์ปัจจุบันการขนส่งทางรถไฟฟ้าไม่เป็นที่นิยมเท่าที่ควร โดยเฉพาะในเส้นทางกรุงเทพฯ-สาขลา และ ธนบุรี-สาขลา เนื่องจากสาเหตุหลายประการเช่น การตั้งถิ่นฐานของประชากร การดำเนินงานของการรถไฟฟ้ายังอยู่ในลักษณะ Passive Operation หมายความว่า การดำเนินงานเป็นลักษณะถ้าสมั ขาดการประชาสัมพันธ์ ราคาค่าโดยสารสูงกว่าเมื่อเทียบกับรถประจำทางและรถตู้ในระยะทางที่เท่ากัน เวลาที่ให้บริการไม่ตรงกับเวลาในการเดินทางของประชาชน ความล่าช้าของรถไฟฟ้า การไม่สามารถบริการถึงที่ (Door to Door Service) (ประชิดและบุญเลิศ, 2521:54) ทำให้ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นเพื่อให้ถึงปลายทาง และไม่มีรถวิ่งบริการขานเมืองแถบนี้

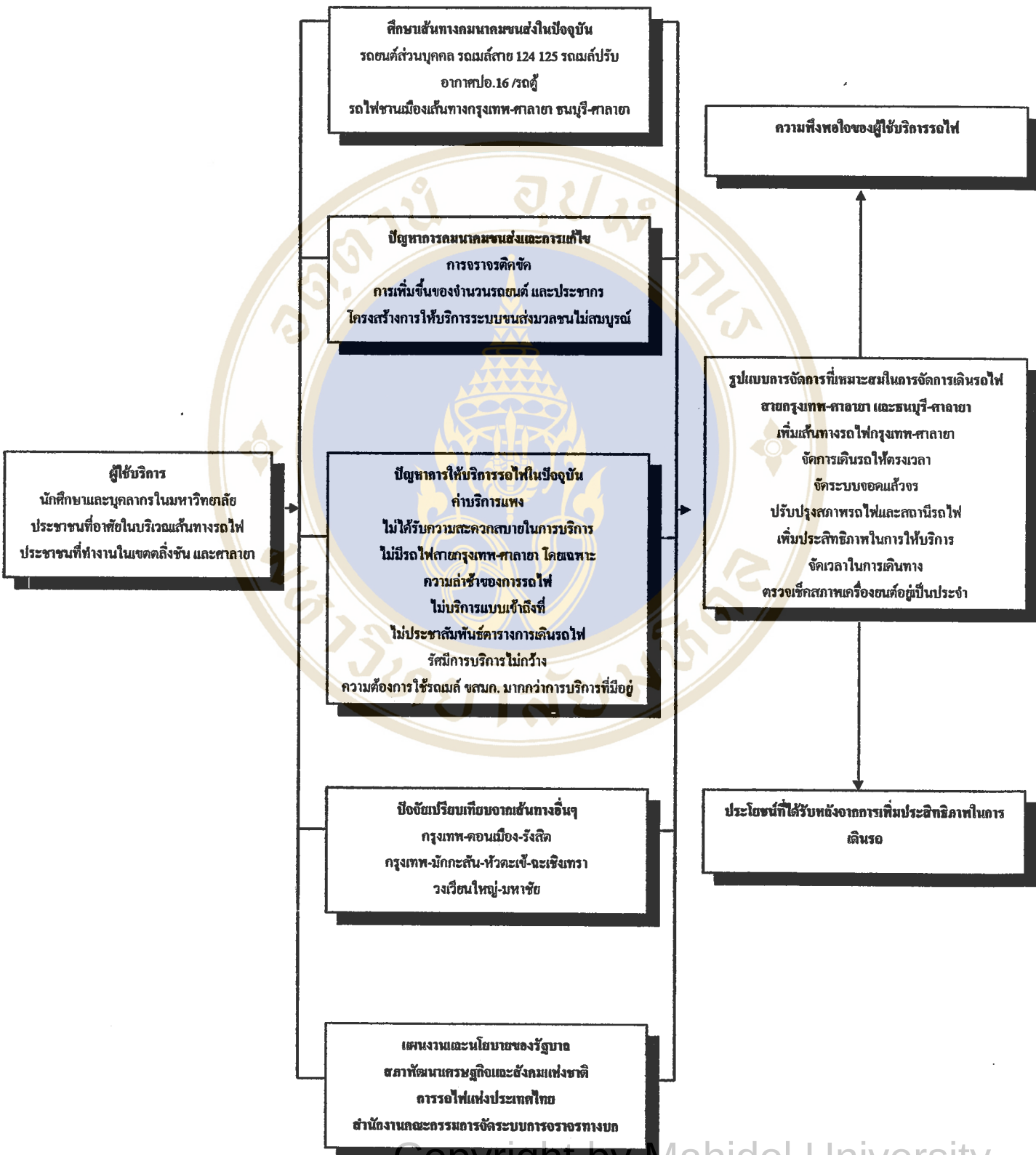
โดยตรง สำหรับการรถไฟแห่งประเทศไทยมีนโยบายในการสนับสนุนกิจการรถไฟชานเมือง เช่น สายดอนเมือง สายบางน้ำเปรี้ยว เป็นต้น จึงเป็นที่น่าสนใจว่าควรจะดำเนินการในการบริการขนส่งอย่างไร เพื่อให้มีการหันมาใช้รถไฟมากขึ้น มีปัจจัยร่วมอย่างไรที่ทำให้การใช้รถไฟชานเมืองในเส้นทางอื่นๆ ได้รับความนิยม โดยเฉพาะในพื้นที่ที่ศึกษาคือเส้นทางรถไฟสาย กรุงเทพ-ศาลายา และ ธนบุรี-ศาลายา ไม่ได้ได้รับความนิยม แม้ว่าจะมีโครงการพัฒนาก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ในเส้นทาง บางซื่อ-นครปฐม ระยะทางรวม 41 กิโลเมตร ตามมติคณะรัฐมนตรี ปี 2536 แต่มิได้หมายความว่า จะมีบริการรถไฟชานเมือง ในเส้นทางนครปฐม-กรุงเทพ อย่างแท้จริง ประชาชนยังต้องอาศัยรถไฟ ขบวนสายใต้ และหากเทียบข้อดีข้อเสียของการขนส่งด้วยรถไฟแล้ว ข้อดีของการขนส่งด้วยรถไฟ จะมีประโยชน์อย่างมากหาศาล ถ้าสามารถสร้างศักยภาพของการขนส่งด้วยรถไฟ ดังนั้นในการศึกษาครั้งนี้เพื่อจะหาแนวทางในการสร้างศักยภาพหรือข้อเสนอแนะความเป็นไปได้ในการ บริการทางรถไฟให้ดีขึ้น เพื่อตอบสนองความต้องการที่แท้จริงของประชาชนในบริเวณพื้นที่ศาลา ยา และเขตคลองจั่น

1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟของผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล รถเมล์/รถตู้ รถไฟชานเมือง
2. เพื่อศึกษา วิเคราะห์ นโยบาย แผนงาน โครงการ ในการเดินรถไฟชานเมืองของหน่วยงานด้านการคมนาคม

1.3 กรอบแนวความคิดในการวิจัย

รถไฟเป็นการขนส่งที่สามารถขนถ่ายผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก ดังนั้นถ้าสามารถจัดการเดิน รถ ปรับปรุงการให้บริการ เพิ่มการประชาสัมพันธ์ และจัดพื้นที่จอดรถไฟให้กับประชาชนโดยสารรถยนต์ส่วนตัวในการเดินทาง (Park and Ride) ให้กับประชาชนแล้ว เชื่อว่าจะมีประชาชนหันมาโดยสารรถไฟมากยิ่งขึ้น อันจะทำให้สามารถแก้ไขปัญหาการขนส่งส่วนบุคคลที่วิ่งเข้ากรุงเทพฯ ให้ลด จำนวนลง และเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งที่มีอยู่ในปัจจุบัน เช่น รถตู้ รถเมล์ ในการขนถ่ายผู้โดยสารในเวลาอันสั้นได้ การศึกษานี้จะศึกษาถึงความต้องการในการเดินทางระหว่าง กรุงเทพ-ศาลายา โดยแบ่งเป็น 3 กลุ่มเช่น กลุ่มผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล รถตู้ กลุ่มผู้โดยสารรถไฟสาย กรุงเทพ -ศาลายา และธนบุรี -ศาลายา และกลุ่มผู้โดยสารรถไฟชานเมืองในเส้นทางอื่น ได้แก่ สาย รังสิต สายฉะเชิงเทรา และสายมหาชัย สัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้องในการจัดการรถไฟ เพื่อพิจารณาว่าเพียงพอและเหมาะสมกับความต้องการของประชาชนในกลุ่มต่างๆ หรือไม่ ศึกษาถึงปัญหาการบริการ



ด้วยรถไฟ รวมทั้งเสนอแนะรูปแบบการจัดการที่เหมาะสมในการเพิ่มศักยภาพการเดินทางด้วยรถไฟ เช่น สามารถจัดตารางเดินรถเพิ่มเติมหรือพ่วงท้ายกับขบวนอื่นได้ในช่วงเวลาต่างๆ จัดสร้างสถานีเพิ่มเติมในเส้นทาง มีการประชาสัมพันธ์ทั่วถึง สะอาด รวดเร็ว ตรงเวลา ราคาเหมาะสม คนใช้บริการมากทำให้ราคาต่อหน่วยลดลง ประโยชน์ที่จะได้รับ เช่น ช่วยแก้ปัญหาจราจร ช่วยลดมลพิษที่เกิดขึ้น

1.4 คำถามหลักในการวิจัย

1. เพราะเหตุใดประชาชนในพื้นที่ศึกษาจึงไม่นิยมใช้รถไฟในการคมนาคมขนส่ง
2. อะไรคือความต้องการของประชาชนต่อการใช้บริการรถไฟในการคมนาคมขนส่ง
3. ทำอย่างไรให้ประชาชนที่มีรถยนต์และไม่มีรถยนต์หันมาใช้บริการรถไฟให้มากขึ้น
4. การบริการรถไฟที่ดีสามารถลดจำนวนรถยนต์ที่วิ่งเข้า-ออกในเขตเมืองได้อย่างไร
5. อะไรเป็นปัจจัยที่ทำให้การบริการรถไฟขานเมืองในพื้นที่อื่นได้รับความนิยม

1.5 สมมติฐานในการวิจัย

1. การเดินทางด้วยรถไฟระหว่างกรุงเทพ-ศาลายา และธนบุรี-ศาลายา จะลดปริมาณความหนาแน่นของรถยนต์ที่วิ่งเข้า-ออกในเขตนี้ และลดระยะเวลาในการเดินทางในช่วงเวลาเร่งด่วน
2. จะมีความต้องการใช้บริการรถไฟของประชาชนในแถบนี้มาก ถ้าบริการมีความเหมาะสมเพียงพอ และมีประสิทธิภาพในการขนส่ง

1.6 ขอบเขตในการวิจัย

1.6.1 พื้นที่ศึกษา ได้แก่ เส้นทางรถไฟสายกรุงเทพ-ศาลายา ธนบุรี-ศาลายา

1.6.2. ระบบขนส่งมวลชน (ขสมก.) ของรัฐในพื้นที่

2.1 ของรัฐ

- 1) รถโดยสารประจำทางปรับอากาศ ปอ.16
- 2) รถโดยสารประจำทางร่วมบริการ ขสมก.สาย 124, 125, 1476 และสาย 84ก
- 3) รถไฟ

2.2 เอกชน

- 1) รถตู้ สายปิ่นเกล้า-ศาลายา และบางแค-ศาลายา

1.6.3 ผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล ที่เดินทางไปกลับในทิวที่ ค.ศาลายา และอำเภอคลองขันธ์

1.6.4 ผู้ให้บริการ ได้แก่ ผู้โดยสารรถไฟ รถประจำทาง รถตุ้ รวมถึงผู้ให้บริการรถไฟฟ้าในเมืองใน
สายอื่นๆ ในเขตมหานครกรุงเทพฯ ได้แก่ สายกรุงเทพ-รังสิต กรุงเทพ-ฉะเชิงเทรา และ
วงเวียนใหญ่-มหาชัย

1.6.5 ลักษณะของการบริการด้วยรถไฟ และรูปแบบที่เหมาะสม

1.6.6 นโยบายของรัฐและเอกชนในการแก้ปัญหาจราจรด้วยรถไฟ

1.6.7 แผนงานและโครงการของการรถไฟแห่งประเทศไทย

1.6.8 ปัญหา และอุปสรรคในการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย

1.7 นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย

1. รถไฟฟ้าในเมือง หมายถึงรถไฟที่ให้บริการในเส้นทาง กรุงเทพ-สาละยา และ ธนบุรี-สาละยา
2. รถไฟสายมหานครอื่นๆ หมายถึง สายกรุงเทพ-รังสิต กรุงเทพ-ฉะเชิงเทรา และ
วงเวียนใหญ่-มหาชัย
3. ปัญหาการจราจร หมายถึงปัญหาที่เกิดจากการคมนาคมขนส่งจากขบวนพาหนะทุกชนิดบน
ท้องถนน
4. คมนาคมขนส่ง หมายถึงการขนย้ายผู้โดยสารจากที่หนึ่งไปอีกที่หนึ่งทางบก ได้แก่ ทางถนน
และรถไฟ
5. ระบบขนส่งมวลชน หมายถึงการให้บริการทั้งภาครัฐและเอกชน ในการเดินทาง
6. ความพึงพอใจ หมายถึงความรู้สึกในทางบวกหรือทางที่ดี ของบุคคลต่อการบริการของการ
รถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ในเส้นทาง กรุงเทพ-สาละยา และ ธนบุรี-สาละยา ซึ่งจะเป็นถึงกระตุ้นที่
ก่อให้เกิดการใช้บริการ
7. การให้บริการ หมายถึงการให้ความสะดวกในการเดินทางด้วยวิธีการต่างๆ
8. เที่ยวเข้า หมายถึงการเดินทางจากตำบลสาละยา อำเภอพุทธมณฑลเข้าสู่กรุงเทพมหานคร
9. เที่ยวออก หมายถึงการเดินทางจากกรุงเทพมหานครออกสู่ตำบลสาละยา อำเภอพุทธมณฑล
10. ระบบพันธมิตรการให้บริการสาธารณะ หมายถึง ระบบที่ว่าด้วยการให้การสนับสนุนของรัฐบาล
ต่อการขาดทุนในการให้บริการรถไฟฟ้าในเมือง ซึ่งถือเป็นการให้บริการเชิงสังคม

1.8 ผลที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานในการดำเนินโครงการจัดทำรถไฟฟ้าในเมืองเพื่อแก้ปัญหาจราจร
2. เพื่อให้ทราบถึงปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งส่วนบุคคล รถเมล์/รถตุ้
และรถไฟ เส้นทางกรุงเทพ-สาละยา และ ธนบุรี-สาละยา รวมถึงรถไฟในเส้นทางมหานครอื่นๆ

บทที่ 2

ทบทวนวรรณกรรม

การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการให้บริการรถไฟฟ้าเพื่อใช้เป็นแนวทางในการจัดการเดินรถไฟฟ้า
กรณีศึกษา: เส้นทางรถไฟฟ้าสายกรุงเทพ-สาขลา และธนบุรี-สาขลา ในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ทำการศึกษา
แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องดังนี้คือ

2.1 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1.1 ทฤษฎีระบบ

2.1.2 แนวคิดเกี่ยวกับความพึงพอใจ

2.1.3 แนวคิดเกี่ยวกับความพึงพอใจของผู้รับบริการ

2.1.4 แนวคิดเกี่ยวกับการให้บริการสาธารณะ

2.1.5 แนวคิดเกี่ยวกับการเดินทาง

2.1.6 การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบต่องานบริการของถนนและรถไฟฟ้า

2.2 ประวัติและวิวัฒนาการของการคมนาคมขนส่งในประเทศไทย

2.3 นโยบายและระบบการขนส่งด้วยรถไฟฟ้า

2.3.1 ปัญหาและแนวทางการแก้ไข

2.3.2 นโยบายของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

2.3.3 การบริการรถไฟฟ้าในเมือง

2.3.4 การใช้ที่ดินบริเวณสถานีในเส้นทางกรุงเทพ-สาขลา และธนบุรี-สาขลา

2.4 การจราจร

2.4.1 ปัญหาการจราจรในปัจจุบัน

2.4.2 แนวทางการแก้ไขปัญหารถจราจร

2.4.3 แผนเร่งด่วนการแก้ไขการจราจรปี 2541

2.5 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 กับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

2.6 โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

2.6.1 โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร

2.6.2 โครงการรถไฟฟ้าบีทีเอส

2.6.3 โครงการโฮปเวลล์

2.7 การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนของโลก

2.8 ข้อมูลทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

2.8.1 เขตคลังชั้น

2.8.2 ตำบลศาลาตา อำเภอยุทธมณฑล

2.1 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1.1 ทฤษฎีระบบ (System Concept)

เป็นทฤษฎีที่พิจารณาสังคมเป็นระบบขนาดใหญ่ที่ประกอบด้วยระบบย่อยต่างๆ ที่ต่างมีบทบาทหน้าที่เฉพาะงานของตน และหน้าที่ที่ปฏิสัมพันธ์กับระบบย่อยอื่นๆ

แนวคิดทฤษฎีระบบ ในทางสังคมวิทยามีพัฒนาการมาจากทฤษฎีระบบอินทรีย์ของนักชีววิทยาชาว Canadian ชื่อ Ludwig Van Bertalanffy และทฤษฎีระบบเครื่องกลของนักสังคมวิทยา ชื่อ Pitrum Sorokin ซึ่งต่อมาได้ถูกนำมาสังเคราะห์เป็นทฤษฎีหน้าที่นิยม (Functionalism) ในทางสังคมวิทยาโดยมี Talcott Parsons และ Robert K. Merton เป็นผู้นำ อย่างไรก็ตามจินตภาพของทฤษฎีระบบในแบบที่เข้าใจอยู่ในปัจจุบันเพิ่งเริ่มขึ้นเมื่อทศวรรษ 1960 นี้เอง จากงานเขียนชื่อ Sociology and Modern System Theory ของ Walter Bucklog (สำนักงานนโยบายและแผน กรุงเทพมหานคร, 2538: 1-5)

Richard M. Steers (อ้างใน กรณี กิริติบุตร, 2529: 76-77) เสนอแนวทางการวิเคราะห์องค์การ เพื่อประเมินประสิทธิผลขององค์กรด้วยตัวแปรกระบวนการ (Process Model) ซึ่งประกอบด้วยแนวความคิดที่สัมพันธ์กัน 3 ประการคือ

1. การบรรลุเป้าหมายสูงสุด (Goal Optimization) โดยการยอมรับข้อจำกัดของทรัพยากรที่มีอยู่ในการดำเนินงานเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย การประเมินประสิทธิผลจึงเป็นไปในรูปของการวิเคราะห์ว่าองค์การสามารถบรรลุถึงเป้าหมายที่เป็นไปได้ (Feasibility Goals) ได้ดีเพียงใด

2. แนวคิดด้านระบบ (System Perspective) การยอมรับความเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมที่มีผลกระทบต่อเป้าหมายและการดำเนินงานขององค์การ

3. การเน้นเรื่องพฤติกรรม (Behavioral Emphasis) การยอมรับว่าการที่องค์การสามารถบรรลุเป้าหมายได้ โดยอาศัยพฤติกรรมของสมาชิกในองค์การ

นอกจากนั้น Steers ยังได้เสนอตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อประสิทธิผลขององค์กร ซึ่งแยกตามลักษณะไว้ 4 ประการ คือ

1. ลักษณะขององค์การ (Organizational Characteristics)

- โครงสร้าง ได้แก่ ความมากน้อยของการกระจายอำนาจการแบ่งงานตามความชำนาญเฉพาะด้าน กฎ ระเบียบ ข้อบังคับขององค์การ ขนาดขององค์การ และ ช่วงการบังคับบัญชา
- เทคโนโลยี หมายถึง เครื่องมือหรือวิธีการ ซึ่งองค์การใช้ในการแปรสภาพตัวป้อนออกไปเป็นผลผลิต ได้แก่ เครื่องมือเครื่องจักรที่ใช้ในกระบวนการผลิต และวิธีการผลิต

2. ลักษณะของสภาพแวดล้อม (Environment Characteristics)

- สภาพแวดล้อมภายนอกองค์การ ได้แก่ สภาพแวดล้อมทางสังคม เศรษฐกิจ และการเมือง
- สภาพแวดล้อมภายในองค์การ ได้แก่ บรรยากาศขององค์การ เช่น นโยบาย การบริหารงานบุคคล รูปแบบการปกครองบังคับบัญชา ความสัมพันธ์ ระหว่างสมาชิกในองค์การ

3. ลักษณะของพนักงาน ได้แก่ ความผูกพันที่มีต่อองค์การและผลการปฏิบัติงานของพนักงานในองค์การ

4. นโยบายการบริหารและการปฏิบัติงาน ได้แก่ การกำหนดเป้าหมายขององค์การ การติดต่อสื่อสาร ภาวะผู้นำ การสร้างสภาพแวดล้อมในการปฏิบัติงาน รวมถึงการปรับตัวขององค์การ และการริเริ่มสร้างสรรค์สิ่งใหม่ๆ

2.1.2 แนวคิดเกี่ยวกับความพึงพอใจ

โดยทั่วไปการศึกษาเกี่ยวกับความพึงพอใจมักนิยามศึกษากันใน 2 มิติ คือ มิติความพึงพอใจของผู้ปฏิบัติงาน (Job Satisfaction) ซึ่งเน้นการประเมินค่าโดยบุคลากรผู้ปฏิบัติงานต่อสภาพแวดล้อมภายใน และภายนอกของการทำงาน และมิติความพึงพอใจในการรับบริการ (Service Satisfaction) ซึ่งเน้นการประเมินค่าโดยลูกค้าหรือผู้รับบริการต่อการจัดบริการเรื่องใดเรื่องหนึ่ง ในการศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาทั้งสองมิติ ซึ่งมีผู้กล่าวถึงแนวคิดนี้ไว้อย่างมากมายในลักษณะใกล้เคียงกันและสัมพันธ์กับเรื่องทัศนคติ ตัวอย่างเช่น

Victor H.Vroom (1964:328) กล่าวว่า ทัศนคติและความพึงพอใจในสิ่งหนึ่งสามารถใช้แทนกันได้เพราะทั้งสองคำนี้ หมายถึง ผลที่ได้จากการที่บุคคลเข้าไปมีส่วนร่วมในสิ่งนั้น ทัศนคติด้านบวกจะแสดงให้เห็นสภาพความพึงพอใจในสิ่งนั้น และทัศนคติด้านลบจะแสดงให้เห็นสภาพความไม่พึงพอใจ

Benjamin B.Wolman (1973:384) กล่าวว่า ความพึงพอใจ หมายถึง ความรู้สึก (Feeling) มีความสุขเมื่อคนเราได้รับผลสำเร็จตามจุดหมายหมาย (Goals) ความต้องการ (Wants) หรือแรงจูงใจ (Motivation)

Maynard W.Shelly (1975:252-268) ศึกษาแนวความคิดเกี่ยวกับความพึงพอใจ สรุปได้ว่า ความพึงพอใจเป็นความรู้สึกสองแบบของมนุษย์ คือ ความรู้สึกในทางบวกและความรู้สึกในทางลบ ความรู้สึกในทางบวกเป็นความรู้สึกที่เมื่อเกิดขึ้นแล้วจะทำให้เกิดความสุข ความสุขนี้เป็นความรู้สึกที่แตกต่างจากความสุขอื่นๆ กล่าวคือ เป็นความรู้สึกที่มีระบบย้อนกลับ และความสุขนี้สามารถทำให้เกิดความสุขหรือความรู้สึกทางบวกเพิ่มขึ้นได้อีก ดังนั้น จะเห็นได้ว่าความสุขเป็นความรู้สึกที่สลับซับซ้อนและมีความสุขนี้จะมีผลต่อบุคคลมากกว่าความรู้สึกทางบวกอื่นๆ

E.J. McCormick & I.R.Daniel (1980:306) กล่าวว่า ความพึงพอใจเป็นแรงจูงใจของมนุษย์ที่ตั้งอยู่บนความต้องการขั้นพื้นฐาน (Basic Needs) มีความเกี่ยวข้องกันอย่างใกล้ชิดกับผลสัมฤทธิ์และสิ่งจูงใจ (Intencive) และพยายามหลีกเลี่ยงสิ่งที่ไม่ต้องการ

ชรินิ เดชจินดา (2530:15) กล่าวว่า ความพึงพอใจ หมายถึง ความรู้สึกหรือทัศนคติของบุคคลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งหรือปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ความรู้สึกพอใจจะเกิดขึ้นเมื่อความต้องการของบุคคลได้รับการตอบสนองหรือบรรลุจุดหมายในระดับหนึ่ง ความรู้สึกดังกล่าวจะลดลงหรือไม่เกิดขึ้นหากความต้องการหรือจุดหมายนั้นไม่ได้รับการตอบสนอง

ความรู้สึกทางลบ ความรู้สึกทางบวก และความสุขมีความสัมพันธ์กันอย่างสลับซับซ้อนและระบบความสัมพันธ์ของความรู้สึกทั้งสามนี้เรียกว่า ระบบความพึงพอใจ โดยความพึงพอใจจะเกิดขึ้นเมื่อระบบความพึงพอใจมีความรู้สึกทางบวกมากกว่าทางลบ

สิ่งที่ทำให้เกิดความพึงพอใจของมนุษย์มักได้แก่ ทรัพยากร (Resources) หรือสิ่งเร้า (Stimulus) การวิเคราะห์ระบบความพึงพอใจ คือ การศึกษาว่าทรัพยากรหรือสิ่งเร้าแบบใดเป็นสิ่งที่ต้องการที่จะทำให้เกิดความพอใจ และความสุขแก่มนุษย์ ความพอใจจะเกิดได้มากที่สุดเมื่อมีทรัพยากรทุกอย่างที่เป็นที่ต้องการครบถ้วน

จากที่กล่าวมาแล้วข้างต้น แม้ว่าจะมีผู้ให้ความหมายของคำว่า “ความพึงพอใจ” แตกต่างกันออกไป แต่พอสรุปได้ร่วมกันว่าความพึงพอใจเป็นความรู้สึกของบุคคลที่มีต่อเรื่องใดเรื่องหนึ่ง หรือปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ความรู้สึกพึงพอใจจะเกิดขึ้นเมื่อความต้องการของบุคคลได้รับการตอบสนองหรือบรรลุตามจุดหมายในระดับหนึ่ง ความรู้สึกดังกล่าวจะลดลงหรือไม่เกิดขึ้นหากความต้องการหรือจุดหมายนั้นไม่ได้รับการตอบสนอง

กรณีศึกษาที่ ความพึงพอใจต่อการใช้บริการรถไฟฟ้าจึงหมายถึงความรู้สึกของบุคคลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งหรือปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการใช้บริการรถไฟฟ้า ความรู้สึกพึงพอใจจะเกิดขึ้นเมื่อบุคคลได้รับสิ่งที่ต้องการหรือบรรลุตามจุดหมายในระดับหนึ่ง ความรู้สึกดังกล่าวจะลดลงหรือไม่เกิดขึ้นหากความต้องการหรือจุดหมายนั้นไม่ได้รับการตอบสนอง

สำหรับแนวคิดเกี่ยวกับทัศนคตินั้นค่อนข้างจะมีผู้ศึกษากันอย่างกว้างขวางในองค์ประกอบ
ด้านต่างๆ เช่น

Milton J.Rosenberg และ Carl I.Hovland (1960:1) ได้แบ่งองค์ประกอบที่ใช้วัดทัศนคติ
ออกเป็น 3 ส่วน คือ

1. องค์ประกอบด้านความรู้สึก (Affective Component) เป็นลักษณะทางความรู้สึกหรือ
อารมณ์ของบุคคล มี 2 ลักษณะ คือ ความรู้สึกทางบวก (Positive) ได้แก่ ชอบ พอใจ เห็นใจ และ
ความรู้สึกทางลบ (Negative) ได้แก่ ไม่ชอบ ไม่พอใจ กลัว รังเกียจ

2. องค์ประกอบด้านความคิด (Cognitive Component) เป็นเรื่องของการใช้เหตุผลของ
บุคคลในการแยกความแตกต่างของสิ่งต่างๆ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ การที่บุคคลสามารถนำเอา
คุณค่าของสังคมที่ได้รับการอบรมสั่งสอนและถ่ายทอดมาใช้ในการวิเคราะห์พิจารณาประกอบ
เหตุผลของการที่ตนจะประเมินสิ่งใดสิ่งหนึ่ง

3. องค์ประกอบด้านพฤติกรรม (Behavioral Component) หมายถึง แนวโน้มของการที่จะ
กระทำการ (Action tendency) เมื่อมีสิ่งเร้า (Stimulant) มากระตุ้น ทั้งนี้จะมีความสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง
กับส่วนของความรู้สึกและส่วนของความคิดเหตุผล

ดังนั้น ความพึงพอใจจึงเป็นองค์ประกอบด้านความรู้สึกของทัศนคติ ซึ่งไม่จำเป็นต้อง
แสดงหรืออธิบายเชิงเหตุผลเสมอไปได้ กล่าวโดยสรุปแล้ว ความพึงพอใจเป็นเพียงปฏิกิริยาด้าน
ความรู้สึก (Reactionary Feeling) ต่อสิ่งเร้าหรือสิ่งกระตุ้น (Stimulant) ที่แสดงผลออกมา (Yield)
ในลักษณะของผลลัพธ์สุดท้าย (Final Outcome) ของกระบวนการประเมิน (Evaluation Process)
โดยบ่งบอกถึงทิศทางของการประเมิน (Direction of Evaluative Result) ว่าเป็นไปในลักษณะทิศ
ทางบวก (Positive Direction) หรือทิศทางลบ (Negative Direction) หรือไม่มีปฏิกิริยา คือ เฉยๆ
(Non-Reaction) ต่อสิ่งเร้าหรือสิ่งกระตุ้นนั้นก็ได้

2.1.3 แนวคิดเกี่ยวกับความพึงพอใจของผู้รับบริการ (Service Satisfaction)

อมร รักษาสัตย์ (อ้างใน ฉัตรชัย คงสุข, 2535:23) กล่าวว่าความพึงพอใจของผู้รับบริการเป็น
มาตรอีกอย่างหนึ่งที่วัดประสิทธิภาพของการบริหารได้ เพราะการจัดบริการของรัฐนั้นมีใช้สัก
แต่จะทำให้เสร็จๆ แต่หมายถึงการให้บริการที่ดีเป็นที่พอใจของประชาชน

เจดศักดิ์ ชีวะก้องเกียรติ (2534:32) กล่าวว่า ในการให้บริการสาธารณะต่างๆ นั้น ความ
พึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการบริการนั้นมีความสำคัญอย่างยิ่ง เพราะเป็นสิ่งบ่งชี้ได้ว่าบริการ
สาธารณะดังกล่าวประสบผลสำเร็จมากน้อยเพียงใด ความพึงพอใจต่อการบริการสาธารณะนี้มีนัก

วิชาการบางท่านได้ให้ความหมายไว้ ได้แก่ Michael R. Fitzgerald Robert F. Durant และ John D. Millet ได้ให้ความหมายเกี่ยวกับความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อบริการสาธารณะ (Public Service Satisfaction) ว่าเป็นการประเมินผลที่แตกต่างกันไป ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับประสบการณ์ของแต่ละบุคคลได้รับเป็นเกณฑ์ (Criteria) ที่แต่ละบุคคลตั้งไว้รวมทั้งการตัดสินใจ (Judgement) โดยการประเมินผลสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ด้าน คือ

1. ด้านอัตวิสัย (Subjective) ซึ่งเกิดจากการได้รับการส่งมอบบริการ
 2. ด้านวัตถุวิสัย (Objective) ซึ่งเกิดจากการได้รับปริมาณและคุณภาพของการบริการ
- ปรัชญา เวสารัชช์ (2526:251) กล่าวว่า การให้บริการของรัฐบาลนั้นต้องคำนึงถึงสิ่งต่อไปนี้ด้วย

1. การให้บริการที่เป็นที่พึงพอใจแก่สมาชิกของสังคม ความพึงพอใจเป็นสิ่งที่วัดได้ยาก แต่อาจกล่าวได้อย่างกว้างๆ ถึงองค์ประกอบที่จะทำให้เกิดความพึงพอใจ คือ

- ให้บริการที่เท่าเทียมกันแก่สมาชิกสังคม
- ให้บริการในเวลาที่เหมาะสม เช่น บริการดับเพลิง บริการช่วยเหลือผู้ประสบภัย
- ให้บริการโดยคำนึงถึงความมากน้อย คือ ให้บริการไม่มากหรือน้อยเกินไป
- ให้บริการโดยมีการปรับปรุงให้ทันกับความเปลี่ยนแปลงเสมอ

น้ำท่วม

2. การให้บริการโดยมีความรับผิดชอบต่อประชาชน เป็นค่านิยมพื้นฐานสำหรับการบริหารราชการในสังคมประชาธิปไตย จะต้องทำหน้าที่ภายใต้การขึ้นทางการเมืองจากตัวแทนของประชาชน และต้องสามารถให้บริการที่มีลักษณะสนองตอบต่อมติมหาชน ต้องมีความยืดหยุ่นที่จะปรับเปลี่ยนลักษณะงาน หรือการให้บริการที่สามารถสนองความต้องการที่เปลี่ยนแปลงได้มากที่สุด

2.1.4 แนวคิดเกี่ยวกับการให้บริการสาธารณะ

ความหมายและขอบข่าย

“การให้บริการ” อาจกล่าวได้ว่าเป็นหน้าที่หลักที่สำคัญในการบริหารงานภาครัฐ โดยเฉพาะในลักษณะงานที่ต้องมีการติดต่อสัมพันธ์กับประชาชนหรือลูกค้าโดยตรง โดยหน่วยงานหรือเจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการมีหน้าที่ในการส่งต่อการบริการ (Delivery Service) ให้แก่ผู้รับบริการ ซึ่งมีนักวิชาการหลายท่านได้ให้แนวคิดเกี่ยวกับการบริการดังนี้

ปฐม มณีโรจน์ (อ้างใน Suchitra Punyaratbandhu et al., 1986:21) ให้ความหมายของการให้บริการสาธารณะว่าเป็นการบริการในฐานะที่เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจกระทำเพื่อตอบสนองความต้องการเพื่อให้เกิดความพอใจ จากความหมายนี้จึงเป็นการพิจารณาการให้บริการว่า

ประกอบด้วยผู้ให้บริการ (Providers) และผู้รับบริการ (Recipients) โดยฝ่ายแรกถือปฏิบัติเป็นหน้าที่ที่ต้องให้บริการเพื่อให้ฝ่ายหลังเกิดความพึงพอใจ

B.M. Verma ((อ้างใน Suchitra Punyaratbandhu et al.,1986:50) ได้พิจารณาการให้บริการสาธารณะว่า เป็นกระบวนการการให้บริการซึ่งมีลักษณะที่เคลื่อนไหวเป็นพลวัต โดยระบบการให้บริการที่คิดจะเกิดขึ้นได้เมื่อหน่วยงานที่รับผิดชอบใช้ทรัพยากรและผลการบริการได้เป็นไปตามแผนงาน และการเข้าถึงการรับบริการ จากความหมายดังกล่าวจะเห็นได้ว่าเป็นการพิจารณาโดยใช้แนวคิดเชิงระบบ (System Approach) ที่มีการมองว่าหน่วยที่มีหน้าที่ให้บริการใช้ปัจจัยนำเข้า (Inputs) เข้าสู่กระบวนการผลิต (Process) และออกมาเป็นผลผลิตหรือการบริการ (Outputs) โดยทั้งหมดจะต้องเป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้ ดังนั้น การประเมินผลจะช่วยทำให้ทราบถึงผลผลิตหรือการบริการที่เกิดขึ้นว่ามีลักษณะเป็นเช่นไร ซึ่งจะมีข้อมูลป้อนกลับ (Feedback) เป็นปัจจัยนำเข้าต่อไป ด้วยเหตุนี้ระบบการให้บริการสาธารณะจึงมีลักษณะที่เคลื่อนไหวเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ

In-Joung Whang (อ้างใน Suchitra Punyaratbandhu et al., 1986:104) ได้พิจารณาการให้บริการสาธารณะว่าเป็นการเคลื่อนย้ายเรื่องที่ให้บริการจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง เพื่อให้เป็นไปตามที่ต้องการ เหตุนี้ทำให้เขามองการบริการว่ามี 4 ปัจจัยที่สำคัญคือ 1) ตัวบริการ (Services) 2) แหล่งหรือสถานที่ที่ให้บริการ (Sources) 3) ช่องทางในการให้บริการ (Channels) และ 4) ผู้รับบริการ (Client Groups) จากปัจจัยทั้งหมดดังกล่าว เขาจึงให้ความหมายของระบบการให้บริการว่าเป็นระบบที่มีการเคลื่อนย้ายบริการอย่างคล่องตัวผ่านช่องทางที่เหมาะสมจากแหล่งที่ให้บริการที่มีคุณภาพไปยังผู้รับบริการตรงตามเวลาที่กำหนดไว้ ซึ่งจากความหมายดังกล่าวจะเห็นได้ว่า การให้บริการนั้นจะต้องมีการเคลื่อนย้ายตัวบริการจากผู้ให้บริการ ไปยังผู้รับบริการผ่านช่องทาง และต้องตรงตามเวลาที่กำหนด

W.H.Lucy, Dennis Gilbert และ G.S.Birkhead (อ้างจากสำนักงานนโยบายและแผนกรุงเทพมหานคร, 2538:1-9) มองว่าการให้บริการสาธารณะมี 4 องค์ประกอบที่สำคัญ คือ

1. ปัจจัยนำเข้า (Inputs) หรือทรัพยากร อันได้แก่ บุคลากร ค่าใช้จ่าย อุปกรณ์ และถึงอำนาจความสะดวก
2. กิจกรรม (Activities) หรือกระบวนการ (Process) ซึ่งหมายถึงวิธีการที่จะใช้ทรัพยากร
3. ผล (Results) หรือ ผลผลิต (Outputs) ซึ่งหมายถึงสิ่งที่เกิดขึ้นหลังจากมีการใช้ทรัพยากร
4. ความคิดเห็น (Opinions) ต่อผลกระทบ (Impacts) ซึ่งหมายถึงความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อบริการที่ได้รับ จากความดังกล่าวจะเห็นได้ว่าเป็นการพิจารณาโดยใช้แนวคิดเชิงระบบที่มีการมองว่า หน่วยงานที่มีหน้าที่ให้บริการนำเข้าสู่กระบวนการผลิต และออกมาเป็นผลผลิตหรือการบริการ เช่นเดียวกันกับแนวคิดของ B.M. Verma

อย่างไรก็ตาม จากความหมายดังกล่าวมีประเด็นสำคัญประเด็นหนึ่ง คือ การมองในแง่ของผลกระทบที่เกิดขึ้นหลังการให้บริการซึ่งสามารถวัดได้จากความคิดเห็น หรือทัศนคติของผู้รับบริการที่มีต่อระบบการให้บริการ

ประยูร กาญจนกุล (2523:81) ได้กล่าวถึงหลักการให้บริการว่ามีหลักสำคัญอยู่ 5 ประการคือ

1. บริการสาธารณะเป็นกิจกรรมที่อยู่ในความอำนาจการหรือในความควบคุมของฝ่ายปกครอง
2. บริการสาธารณะมีวัตถุประสงค์ในการตอบสนองความต้องการส่วนรวมของประชาชน การจัดระเบียบและวิธีการจัดทำบริการสาธารณะย่อมจะต้องมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงได้เสมอโดยบทกฎหมาย
3. บริการสาธารณะจะต้องจัดดำเนินการโดยสม่ำเสมอ ไม่มีการหยุดชะงักลงด้วยประการใดก็ตาม ประชาชนย่อมได้รับความเดือดร้อน หรือได้รับความเสียหาย
4. เอกชนย่อมมีสิทธิที่จะได้รับประโยชน์จากบริการสาธารณะเท่าเทียมกันเพื่อประโยชน์ของประชาชนโดยเสมอหน้ากัน

เทพศักดิ์ บุญรัตนพันธุ์ (2536:13) ได้ให้ความหมายของการให้บริการสาธารณะว่า การที่บุคคล กลุ่มบุคคล หรือหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการส่งต่อการให้บริการสาธารณะแก่ประชาชน โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อสนองต่อความต้องการของประชาชนโดยส่วนรวม มีองค์ประกอบที่สำคัญ 6 ส่วนคือ

1. สถานที่และบุคคลที่ให้บริการ
2. ปัจจัยที่นำเข้าหรือทรัพยากร
3. กระบวนการและกิจกรรม
4. ผลผลิตหรือตัวบริการ
5. ช่องทางการให้บริการ
6. ผลกระทบที่มีต่อผู้รับบริการ

จากการพิจารณาแนวคิดเกี่ยวกับการให้บริการสาธารณะข้างต้นแสดงให้เห็นว่าเป้าหมายของการให้บริการสาธารณะนั้น คือ การสร้างความพอใจให้เกิดแก่ผู้รับบริการ ดังนั้น การที่จะวัดว่าการให้บริการสาธารณะบรรลุเป้าหมายหรือไม่วิธีหนึ่งก็คือ การวัดความพึงพอใจของประชาชนผู้รับบริการ เพื่อเป็นการประเมินผลการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่มีหน้าที่ให้บริการ เพราะการวัดความพึงพอใจนี้เป็นการตอบคำถามว่าหน่วยงานที่มีหน้าที่ให้บริการมีความสามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนหรือไม่เพียงใด และอย่างไร

ส่วนปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับความพึงพอใจนั้น สามารถพิจารณาได้จากแนวคิดเกี่ยวกับหลักการของการให้บริการสาธารณะดังนี้ (อ้างในสุจิต จันทรประทีน, 2525:13)

1. การให้บริการอย่างเสมอภาค (Equitable Service) หมายถึงความยุติธรรมในการบริหารงานภาครัฐ โดยมีฐานคติที่ว่าทุกคนเท่าเทียมกัน ดังนั้น ประชาชนทุกคนจะได้รับการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกันในแง่ของกฎหมาย ไม่มีการแบ่งแยกกีดกันในการให้บริการ ประชาชนจะได้รับการปฏิบัติในฐานะที่เป็นปัจเจกบุคคลที่ใช้มาตรฐานการให้บริการเดียวกัน

5. การให้บริการที่ตรงเวลา (Timely Service) หมายถึงในการบริการจะต้องมองว่าการให้บริการสาธารณะจะต้องตรงเวลา ผลการปฏิบัติงานของหน่วยงานภาครัฐจะถือว่าไม่มีประสิทธิผลเลย ถ้าไม่มีการตรงเวลาซึ่งจะสร้างความไม่พึงพอใจให้แก่ประชาชน

6. การให้บริการอย่างเพียงพอ (Ample Service) หมายถึงการให้บริการสาธารณะต้องมีลักษณะ มีจำนวนการให้บริการ และสถานที่บริการอย่างเหมาะสม (The Right Quantity at The Right Geographical Location) Millet เห็นว่า ความเสมอภาคหรือการตรงต่อเวลาจะไม่มี ความหมายเลยถ้ามีจำนวนการให้บริการที่ไม่เพียงพอ และสถานที่ตั้งที่ให้บริการสร้างความไม่ยุติธรรมให้เกิดขึ้นแก่ผู้รับบริการ

7. การให้บริการอย่างต่อเนื่อง (Continuous Service) หมายถึงการให้บริการสาธารณะที่เป็นไปอย่างสม่ำเสมอ โดยยึดประโยชน์ของสาธารณะเป็นหลัก ไม่ใช่ยึดความพอใจของหน่วยงานที่ให้บริการว่าจะให้หรือหยุดการบริการเมื่อใดก็ได้

8. การให้บริการอย่างก้าวหน้า (Progressive Service) หมายถึงการให้บริการสาธารณะที่มีการปรับปรุงคุณภาพและผลการปฏิบัติงาน กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ การเพิ่มประสิทธิภาพหรือความสามารถที่จะทำหน้าที่ได้มากขึ้นโดยใช้ทรัพยากรเท่าเดิม

R. Penchansky และ W.J. Thomas (อ้างใน Suchitra Punyaratbandhu et al., 1986:100) ได้เสนอแนวคิดเกี่ยวกับการเข้าถึงการบริการ ดังนี้

1. ความพึงพอใจของการบริการที่มีอยู่ (Availability) คือ ความพอเพียงระหว่างบริการที่มีอยู่กับความต้องการขอรับบริการ

2. การเข้าถึงการบริการ ได้อย่างสะดวกโดยคำนึงถึงลักษณะที่ตั้ง การเดินทาง

3. ความสะดวกและสิ่งอำนวยความสะดวกของแหล่งบริการ (Accommodation) ได้แก่ แหล่งบริการที่ผู้รับบริการยอมรับว่าให้ความสะดวกและมีสิ่งอำนวยความสะดวก

4. ความสามารถของผู้รับบริการ ในการที่จะเสียค่าใช้จ่ายสำหรับบริการ

5. การยอมรับคุณภาพของบริการ (Acceptability) ซึ่งในที่นี้รวมถึงการยอมรับลักษณะของผู้ให้บริการด้วย

กุลธน ธนาพงศธร (2530:303) กล่าวว่าหลักการให้บริการ ได้แก่

1. หลักความสอดคล้องกับความต้องการของบุคคลเป็นส่วนใหญ่ กล่าวคือ ประโยชน์ และบริการที่องค์การจัดให้นั้นจะต้องสนองความต้องการของบุคคลเป็นส่วนใหญ่หรือทั้งหมด มิใช่เป็นการจัดให้แก่บุคคลกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งโดยเฉพาะ

2. หลักความสม่ำเสมอ คือ การให้บริการนั้นๆ ต้องดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง และ สม่ำเสมอ มิใช่ทำๆ หยุดๆ ตามความพอใจของผู้บริหารระดับสูงขององค์การ

3. หลักความสนองความต้องการที่แท้จริงของบุคลากร มิใช่ตรงกับความต้องการหรือความคิดเห็นของผู้บริหารระดับสูงขององค์การ

4. หลักความเสมอภาค บริการที่จัดนั้นจะต้องให้แก่ผู้มาใช้บริการทุกคนอย่างเสมอหน้า และเท่าเทียมกัน ไม่มีการให้สิทธิพิเศษแก่บุคคลหรือกลุ่มใดในลักษณะแตกต่างจากกลุ่มคนอื่นๆ อย่างเห็นได้ชัด

5. หลักความประหยัด ค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้ไปในการบริการจะต้องไม่มากจนเกินกว่าผลที่จะได้รับ

6. หลักความสะอาดในการปฏิบัติ บริการที่จัดให้แก่ผู้รับบริการจะต้องเป็นไปในลักษณะที่ปฏิบัติง่ายสะดวกสบาย สั้นเปลืองทรัพยากร ไม่มากนัก ทั้งยังไม่เป็นการสร้างภาระยุ่งยากใจให้แก่ผู้ให้บริการหรือผู้รับบริการมากจนเกินไป

ปรีชญา เวสารัชช์ (2521:61-76) จำแนกองค์ประกอบหรือสาเหตุที่ก่อให้เกิดพฤติกรรมระหว่างการติดต่อของผู้ให้บริการและผู้รับบริการออกเป็น 3 ประเภท คือ องค์ประกอบที่เกิดจากตัวเจ้าหน้าที่องค์การเอง องค์ประกอบด้านผู้รับบริการ และองค์ประกอบที่เกิดจากสภาพการติดต่อ ซึ่งองค์ประกอบที่เกิดจก สภาพการติดต่อที่ออกมาจะมีผลสะท้อนออกมาในรูปของความพึงพอใจหรือการกระทำซึ่งจะส่งผลย้อนไปหาเจ้าหน้าที่องค์การและองค์การเอง

2.1.5 แนวคิดเกี่ยวกับการเดินทาง

Martin T. Cadwallador (1985:201) ได้แบ่งการเดินทางประจำวันเพื่อกิจกรรมต่างๆ ด้วยวัตถุประสงค์ใดวัตถุประสงค์หนึ่งนั้นว่าเป็นการเดินทางที่ใช้ช่วงเวลาสั้นๆ เป็น 3 ประเภทคือ

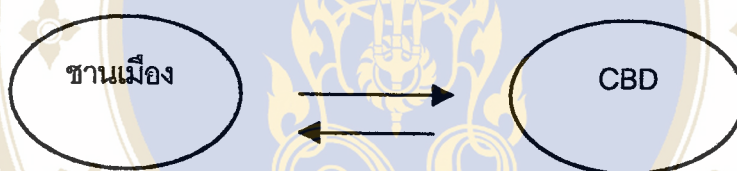
1. การเดินทางไปทำงานสู่ใจกลางเมือง (Downtown Journey to work) มีจุดเริ่มต้นในเขตชานเมือง และจุดหมายปลายทางอยู่ในย่านเศรษฐกิจเมือง มีระบบการขนส่งมวลชนเสริมการเดินทางเข้าสู่ย่านนี้

2. การเดินทางของคนในเมืองออกไปทำงานเขตชานเมือง (Reverse Commuting) มีทิศทางตรงกันข้ามกับการเดินทางชนิดแรก การเดินทางชนิดนี้มีความไม่สะดวกในเรื่องของการเดินทางและตารางขนส่งมวลชน

3. การเดินทางในเขตพื้นที่ (Lateral Commuting) เป็นการเดินทางภายในเมืองหรือชานเมือง มีระยะการเดินทางทั้งสั้นและยาว มีจุดหมายปลายทางที่กระจายอยู่ทั่วไป การคมนาคมขนส่งสาธารณะยังไม่อำนวยความสะดวกต่อการเดินทางประเภทนี้มากนัก เช่นเดียวกับการเดินทางแบบที่ 2

Manop Bongsadadt (1973:40-41) ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับลักษณะการเดินทางของประชากร ในเขตกรุงเทพมหานคร พอสรุปได้ดังนี้

1. มีการเคลื่อนที่จากนอกเมืองเข้ามายัง CBD (Central Business District) ในระหว่างชั่วโมงเร่งด่วน (rush hour) คิดแล้วประมาณร้อยละ 60 ของการเดินทางในเมืองระหว่างชั่วโมงเร่งรีบ

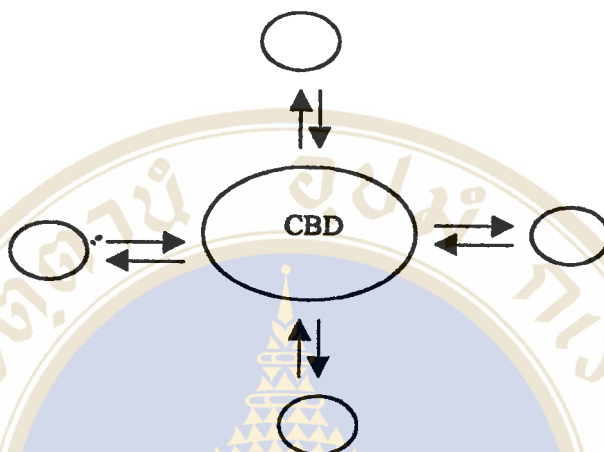


2. มีการเคลื่อนที่ใน CBD กระทำโดยประชากรที่อาศัยอยู่ใน CBD หรือใกล้ที่ทำงานซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ที่มีรายได้ต่ำและรายได้ปานกลางที่อยู่ในเขต CBD ปริมาณการเคลื่อนที่ประเภทนี้ประมาณร้อยละ 20 ของการเดินทางตอนเช้า



3. เคลื่อนที่จาก CBD ไปยังนอกเมืองในตอนเช้ามีน้อยมากเมื่อเทียบกับการเดินทางเข้าสู่เมืองคือร้อยละ 15 การเดินทางประเภทนี้จะเกิดขึ้นในตอนเย็น และต่างก็เลิกงานเพื่อกลับบ้าน

4. เคลื่อนที่จากนอกเมืองแห่งหนึ่งไปยังนอกเมืองอีกแห่งหนึ่ง การเคลื่อนที่ของประชากรในลักษณะนี้จำกัดอยู่ในกลุ่มเล็กๆ เนื่องจากไม่มีเส้นทางเชื่อมระหว่างนอกเมือง ดังนั้นจึงจำเป็นต้องเดินทางผ่านเข้ามาในเมือง ซึ่งเป็นการเพิ่มภาวะการจราจรในเขต CBD



Morill (1990:111) กล่าวว่าเส้นทางการคมนาคมขนส่งจะเกิดขึ้นได้ขึ้นอยู่กับความต้องการที่จะติดต่อสัมพันธ์กันระหว่างพื้นที่ 2 แห่ง โดยมีตัวกลางเชื่อมโยงจากง่าย ๆ ไปจนถึงตัวกลางที่ซับซ้อน เช่น จากการเดินเท้าไปถึงโทรคมนาคม

จากการศึกษาของ Sakdisithi Saengduang (1969:7-9) ได้กล่าวถึงการศึกษาความต้องการในการเดินทางของ Miller (1965) ได้แบ่งการศึกษาคาดการณ์ความต้องการในการเดินทางไว้ 3 รูปแบบคือ

-การศึกษาถึงแนวโน้มที่ผ่านมาของจำนวนผู้โดยสาร รายได้ประจำปี การวัดกิจการความต้องการเดินทาง

-การศึกษาถึงความสัมพันธ์ของการเดินทางกับตัวแปรอื่น เช่น ปัจจัยทางด้านประชากร เศรษฐกิจ และ สังคม โดยใช้ Regression techniques ในการคาดการณ์

-การใช้วิธีการอย่างกว้างๆ เพื่อศึกษาถึงพฤติกรรมในการเดินทางในอนาคต

ทฤษฎีการเดินทางที่เกี่ยวข้องได้พัฒนามาจากทฤษฎีแรงดึงดูดของโลกโดย Sir Issac Newton ในปี 1686 ซึ่งถูกใช้อธิบายว่าแรงดึงดูดโลกมีผลต่อการดึงดูดร่างกายในอากาศให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน แต่ถ้ามีระยะทางเข้ามาเกี่ยวข้องจะแปรผกผันกัน

Ravenstein (1889) อธิบายว่าศูนย์กลางของประชากรมีแนวโน้มที่จะดึงดูดการอพยพของประชากรในศูนย์กลางอื่นในทิศทางเดียวกัน ถ้ามีปัจจัยเรื่องขนาดของประชากรเข้ามาเกี่ยวข้องเพียงอย่างเดียว แต่จะแปรผกผันกันถ้ามีเรื่องของระยะทางเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย

Young (1924) อธิบายว่าสมมติฐานของ Ravenstein ไม่สามารถใช้ได้กับการอพยพของเกษตรกรในสังคมชนบทได้

Reilly (1953) ถ้ามีเมือง 2 เมือง เมืองที่ทำการค้าจะถูกดึงดูดจากอีกเมืองหนึ่งโดยมีปัจจัยด้านขนาดของประชากรเข้ามาเกี่ยวข้อง แต่จะแปรผกผันกับระยะทาง

Zipf (1946) ศึกษาพบว่าการเคลื่อนที่ของสินค้าและคน โดยใช้ถนน รถไฟ เรือ มักจะเป็นไปตามสูตรความสัมพันธ์ $P_1 P_2 / D$ Meyer, Peck, Stenason และ Zwick (1959) สรุปว่าความต้องการใช้บริการของผู้โดยสารรถไฟ มักขึ้นอยู่กับราคาของการเดินทาง และ ความเป็นเจ้าของรถยนต์

Neil and Lansing (1959) พูดถึงการบริการรถไฟที่ไม่ใช่เชิงพาณิชย์ว่าขึ้นอยู่กับ 1.รายได้ของครอบครัว 2.ชั้นของช่วงชีวิตในครอบครัว 3.ลักษณะของประชากรในชุมชน 4.เพศ 5.สถานภาพในการเป็นเจ้าของรถยนต์

Fisher (1962) สรุปว่าจะมีการยืดหยุ่นทางลบในความต้องการใช้บริการรถไฟถ้ามีปัจจัยเรื่องจำนวนรถยนต์มาเกี่ยวข้อง แต่ตัวแปรเรื่องรายได้จะเป็นสัมประสิทธิ์ในด้านบวกในระยะสั้น และจะเป็นผลโดยตรงต่อการเพิ่มขึ้นของปริมาณรถยนต์

Warner (1962) พบว่าความสัมพันธ์ระหว่างเวลาและค่าใช้จ่ายเป็นปัจจัยสำคัญที่จะอธิบายการเลือกลักษณะการเดินทาง โดยที่รายได้จะสำคัญน้อยลงมา

Oi and Shuldiner (1962) อธิบายตัวเลขรายได้ส่วนบุคคลว่ามีผลต่อการเดินทางทางรถไฟในแต่ละเที่ยว แต่ปัจจัยแรกๆ ที่คิดว่ามีผลมากกว่าคือ ขนาดครัวเรือนและการเป็นเจ้าของรถ

Meyer (1959) สรุปว่าความต้องการเดินทางของผู้โดยสารรถไฟมีความสัมพันธ์ทางบวกกับลักษณะของการบริการขนส่งได้แก่ 1.ความเร็ว 2.ความสะดวกสบาย 3.ความเป็นส่วนตัว 4.การได้มองเห็นทัศนียภาพ 5.คุณภาพและความหลากหลายของการให้การพักผ่อน และ สันทนาการที่มาจากการเดินทาง

และจากการศึกษาของ Sakdisithi Saengduang (1969:11-13) ได้ศึกษาถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเดินทางระหว่างจังหวัดโดยรถไฟ โดยปัจจัยที่มีผลได้แก่ ปัจจัยด้านประชากร เศรษฐกิจ สังคม และปัจจัยที่มีส่วนเกี่ยวข้องอื่น ซึ่งบางอย่างสามารถประยุกต์ใช้กับโมเดลของการเดินทางโดยรถไฟดังนี้

- ขนาดของประชากร ขนาดของประชากรเป็นปัจจัยที่สำคัญ ความต้องการในการเดินทางโดยทั่วไปเป็นการเพิ่มความสำคัญของปัจจัยด้านขนาดของประชากร ซึ่งมีผลทางบวกกับความต้องการเดินทาง

- ความเป็นเจ้าของรถยนต์ ตัวแปรนี้จะแสดงผลในเรื่อง ขนาดของประชากร รายได้เฉลี่ย ความสามารถในการเดินทาง Monsod (1965, อ้างใน Sakdisithi Saengduang) ให้ความเห็นว่า ความเป็นเจ้าของรถยนต์มีความสัมพันธ์ทางลบกับความต้องการเดินทางโดยรถไฟ

- ความสะดวกสบาย ความสะดวกสบายที่มากกว่าการเดินทางโดยวิธีอื่นของรถไฟ เป็นปัจจัยสำคัญมากในการเลือกใช้บริการ Monsod (1965, อ้างใน Sakdisithi Saengduang) ซึ่งให้เห็นว่า ค่าบำรุงรักษาหรือค่าภาษีของรถไฟจะเป็นตัวที่มีผลต่อปัจจัยนี้มาก ยิ่งราคาสูงมากเท่าใด ปัจจัยนี้ย่อมมีความเกี่ยวข้องกับการจัดสรรที่เหมาะสมในเรื่องความสะดวก ความมีประสิทธิภาพ ให้แก่ผู้โดยสาร

- ลักษณะของชุมชน ลักษณะทางเศรษฐกิจของชุมชน อาจจะแสดงโดยดัชนีด้านการตลาด หรือแหล่งที่เป็นแหล่งค้าขาย แหล่งอุตสาหกรรม หรือ แหล่งการศึกษา ลักษณะนี้จะใช้เป็นตัวตัดสินใจเศรษฐกิจชุมชนว่าควรมีรายได้ต่อการค้าขายเท่าไร หรือเปอร์เซ็นต์ของแรงงานที่ถูกจ้างในการค้า เหมืองแร่ และการผลิต ความต้องการเดินทางโดยรถไฟจะมีความสัมพันธ์ทางบวกกับลักษณะของชุมชนเหล่านี้

- การแข่งขันการเดินทางโดยวิธีอื่น ในตลาดของการเดินทาง การเดินทางโดยรถไฟจะอยู่ในระดับกลาง ผู้โดยสารมักเลือกเปรียบเทียบการเดินทางระหว่างเครื่องบินและรถไฟ หรือ รถเมล์ และรถไฟ แต่ไม่มีใครได้เปรียบเทียบระหว่างเครื่องบินและรถเมล์ ในกรณีที่พื้นที่ 2 พื้นที่อยู่ใกล้กัน และมีการแข่งขันด้านการคมนาคมอย่างเพียงพอ เช่น รถเมล์และรถไฟ ผู้โดยสารรถไฟจะน้อยกว่า และไม่มีการบริการสำหรับผู้โดยสารในเชิงอุดหนุนการให้บริการสังคม

- รายได้โดยเฉลี่ย Neil Landsing(1959 , อ้างใน Sakdisithi Saengduang) สรุปว่าความสามารถในการเดินทางไปเมืองใดเมืองหนึ่งจะมีความสัมพันธ์ทางบวกกับรายได้ที่สูง ในทางตรงกันข้ามหากรายได้เฉลี่ยต่ำ ความสามารถในการเดินทางจะน้อย

- ระดับการศึกษาในชุมชน ระดับการศึกษาจะมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกับรายได้ นั้นแสดงว่า หากมีการศึกษาสูงของจำนวนประชากรมากก็จะมีความต้องการในการใช้รถไฟมาก

- ช่วงอายุของคนในครอบครัว Monsod (1965, อ้างใน Sakdisithi Saengduang) ซึ่งให้เห็นว่า ความต้องการในการใช้รถในสหรัฐอเมริกา ขึ้นอยู่กับช่วงอายุในครอบครัว (เช่น หนุ่ม โสด อายุมากกว่า 45, แต่งงาน ไม่มีลูก, แต่งงานมีลูก, อายุมากกว่า 45 แต่งงาน แต่ไม่มีลูกอายุน้อยกว่า 18) จะเป็นลักษณะ U Shape กับความต้องการ ความต้องการที่สูงจะอยู่ในขั้นแรก และต่ำในตอนกลาง และเมื่ออายุมากความต้องการจะสูงขึ้น

- ระยะทาง และระยะเวลาในการเดินทาง มี 2 ปัจจัย เป็นปัจจัยที่สำคัญต่อความต้องการในการเดินทางโดยทั่วไป และความต้องการในการเดินทางของรถไฟ มีความสัมพันธ์ในทางตรงกันข้าม ระหว่างความต้องการเดินทางโดยรถไฟกับปัจจัยทั้งสอง

2.1.6 หลักการของระบบขนส่งมวลชน

ระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพจะต้องมีหลักการและเป้าหมายสำหรับผู้บริโภค หน่วยงานผู้รับผิดชอบ ชุมชนและสังคม ดังต่อไปนี้คือ(เจริญ บุรพรัตน์:3-4)

2.1.6.1 ผู้บริโภค

- การเพิ่มขีดความสามารถในการเดินทาง
- การเพิ่มความน่าเชื่อถือและไว้วางใจได้
- การเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทาง
- การลดอุบัติเหตุ
- การลดค่าใช้จ่ายของผู้บริโภค
- การคำนึงถึงทัศนียภาพ

2.1.6.2 หน่วยงานผู้รับผิดชอบ

- การลดต้นทุนในการลงทุน
- การลดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา
- การลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ
- การมีกำไร
- การเพิ่มความร่วมมือกันระหว่างการดำเนินงานระบบการขนส่งต่างๆ
- การรักษาทรัพยากรธรรมชาติ
- ความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ

2.1.6.3 ชุมชนและสังคม

- การเพิ่มสมรรถนะในการติดต่อเข้าถึงพื้นที่
- การลดมลภาวะต่างๆ
- การลดต้นทุนให้เกิดการจัดรูปแบบการใช้ที่ดินที่ถูกต้อง
- การลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลประโยชน์ที่ได้รับเมื่อมีระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ

ตามหลักการของระบบขนส่งมวลชนดังกล่าวข้างต้น ระบบขนส่งมวลชนที่ได้มีการพัฒนาในปัจจุบันส่วนใหญ่จะเป็นระบบที่ใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อน ซึ่งให้ผลประโยชน์ตอบแทนในการลงทุน สรุปได้ดังนี้

1. ด้านเศรษฐกิจ

- ประหยัดเวลาในการเดินทาง
- ประหยัดค่าใช้จ่ายในการดำเนินการระบบขนส่งสาธารณะโดยรวม เนื่องจากใช้พลังงานในการขนส่งต่ำ
- เพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลของระบบขนส่งสาธารณะ รวมทั้งลดโดยสารประจำทาง ซึ่งต้องปรับปรุงเส้นทางเดินรถให้สอดคล้องกัน
- ประหยัดค่าก่อสร้างถนนและค่าบำรุงรักษาดูแลถนน
- ส่งเสริมและทำให้กิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจดีขึ้น เพราะการเดินทางที่สะดวกรวดเร็ว

2. ด้านสังคม

- ให้ความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง
- ให้ความปลอดภัย และลดอุบัติเหตุในการเดินทาง
- ลดการเกิดมลภาวะสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ เนื่องจากเสียงดัง และอากาศเป็นพิษ
- ลดการติดขัดของจราจร
- ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่างๆ ของประเทศตามแนวทางขนส่งมวลชน
- ทำให้คุณภาพชีวิตดีขึ้น

3. ด้านการเงิน

ระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพและเทคโนโลยีทันสมัยจะใช้เงินลงทุนที่สูงมาก ซึ่งจากผลการศึกษาโดยทั่วไป ผลตอบแทนด้านการเงินที่ต้องลงทุนมากส่วนมากมักไม่สูง แต่จะเป็นผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ทั้งทางตรงและทางอ้อมคุ้มค่ากับการลงทุน และยังมีส่วนช่วยส่งเสริมเร่งรัดการพัฒนาของประเทศ

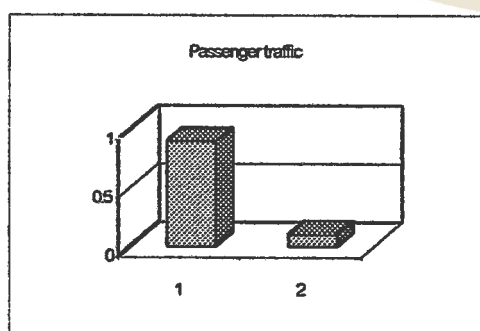
2.1.7 การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบต่องสิ่งแวดล้อมระหว่างการขนส่งทางถนน และรถไฟ

ปี พ.ศ. 2530 รัฐบาลสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมันได้ว่าจ้างสถาบันวิจัยอิสระชื่อ Prognos AG Development Institute ที่ตั้งอยู่เมือง Bask ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ ทำการเปรียบเทียบผลกระทบสิ่งแวดล้อมระหว่างการขนส่งทางถนนและรถไฟ ในยุโรปโดยเฉพาะประเทศเยอรมันได้นำผลการศึกษาดังกล่าวมาตีพิมพ์ไว้ในรายงานประจำปี 1988 และสรุปว่าการขนส่งทางรถไฟดีกว่าการขนส่งทางถนนดังนี้ (รถไฟสัมพันธ์, 2532:26)

1. การสิ้นเปลืองพลังงานการขนส่งผู้โดยสารจำนวนเท่ากัน ทางรถยนต์จะสิ้นเปลืองพลังงานมากกว่ารถไฟ 3.5 เท่า และเพิ่มมากขึ้นเป็น 8.7 ถ้าเป็นการขนส่งสินค้า
2. การปล่อยสารพิษคาร์บอนมอนอกไซด์การขนส่งผู้โดยสารจำนวนเท่ากัน ทางรถยนต์จะให้สารพิษมากกว่าทางรถไฟ 155 เท่า และเพิ่มมากขึ้นเป็น 123 เท่า
3. ความปลอดภัยจากมาตรฐานของออโตบาร์นเทียบกับรถไฟในประเทศเยอรมันจะพบว่า การขนส่งผู้โดยสารเท่ากันทางรถไฟจะปลอดภัยกว่าทางรถยนต์โดยเฉลี่ย 24 เท่า
4. เสียงรบกวนถ้าเปรียบเทียบระหว่างถนน 4 ทางวิ่ง (ไป 2 มา 2) กับทางรถไฟคู่จะพบว่าระดับเสียงไม่แตกต่างกันมากคือรถยนต์ 78 dB รถไฟ 76 dB

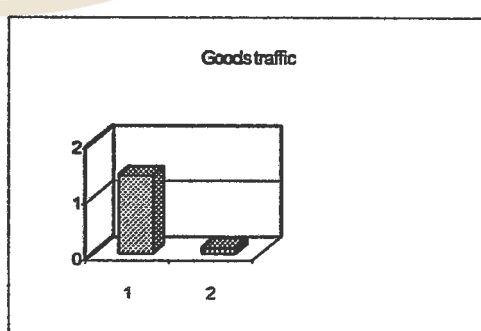
ในขณะที่รายงานของ The Basel-based Prognos AG กล่าวไว้ในรายงานของการรถไฟประเทศเยอรมัน (Earth Politics, 1994:70-71) ว่าผลกระทบภายนอกของจำนวนผู้โดยสาร 1 คนต่อ กิโลเมตร และจำนวนสินค้า 1 ตันต่อ 1 กิโลเมตร ทางถนนจะสูงกว่าทางรถไฟมากและได้แสดงถึงอันตรายระหว่างรถยนต์และรถไฟในด้านค่าการแพร่กระจายจากแหล่งกำเนิดต่อผู้โดยสารในระยะทาง 1 กิโลเมตร และต่อเที่ยวต่อตันใน 1 กิโลเมตร (แผนภูมิที่ 1 และ 2)

Co₂-equivqlents in kg/pkm



1=Road 2= Rail

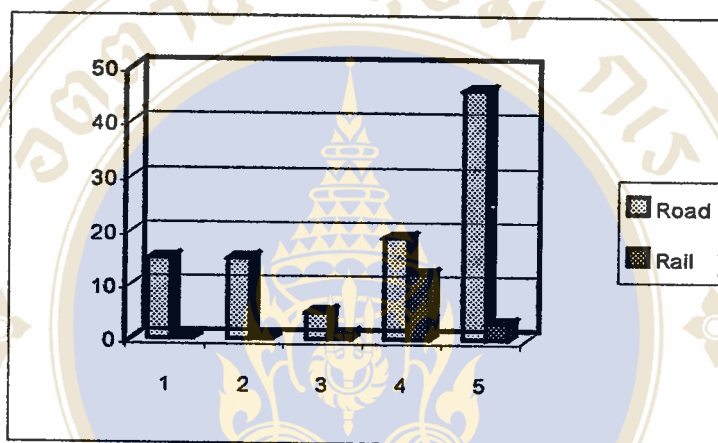
Co₂-equivqlents in kg/freight ton



1=Road 2= Rail

แผนภูมิที่ 1 และ 2 แสดงค่าคาร์บอนไดออกไซด์และสารอื่นๆ 1 กิโลกรัมต่อผู้โดยสาร 1 คนต่อ 1 กิโลเมตร หรือจำนวนสินค้า 1 ตันต่อความเป็นพิษ 1 กิโลกรัม

และพบว่า การสิ้นเปลืองพลังงานต่อ 1 กิโลเมตรต่อผู้โดยสาร 1 คนของรถยนต์มากกว่ารถไฟ 4.2 เท่า หากคิดอย่างหยาบในด้านราคาของผลกระทบภายนอก The Institute for European Environmental Policy (IEEP) ในเมืองBonne ได้ให้ข้อมูลจากการศึกษาของเยอรมัน โดย L. Wicked, D. Teufel, H. Grupp ในปี 1986 ในเรื่องของราคาของผลกระทบภายนอก โดยราคานี้ไม่รวมการลงทุนในการก่อสร้าง ดังแผนภูมิที่ 3 จะเห็นได้ว่าค่าใช้จ่ายด้านผลกระทบภายนอกจากการเดินทางด้วยถนนมากกว่า 80 พันล้านเยอรมัน หรือ 30 พันล้านปอนด์ งบประมาณนี้ยังไม่รวมผลกระทบจากปฏิกิริยาเรือนกระจก (Greenhouse Effect)



1 = มลพิษทางอากาศ

2 = มลพิษทางเสียง

3 = การใช้ที่ดิน

4 = ค่าก่อสร้าง

5 = อุบัติเหตุ

แผนภูมิที่ 3 แสดงค่าความสูญเสียทางด้านสิ่งแวดล้อมคิดเป็นมูลค่าพันล้าน (DM) โดยเปรียบเทียบการขนส่งทางรถไฟกับรถยนต์ (1985). (Estimates compiled from Wicke, 1986 ; D.Teufel, 1956 UPI-Report Nr 15; Grupp, 1986)

2.2 ประวัติและวิวัฒนาการของการคมนาคมขนส่งในประเทศไทย

กรุงเทพฯและบริเวณใกล้เคียงซึ่งเป็นราชธานีมีคลองเป็นจำนวนมาก และมีคลองขุดมาตั้งแต่สมัยก่อนกรุงรัตนโกสินทร์ โดยมีวัตถุประสงค์สำคัญในการขุดคือ การคมนาคม ขนส่ง การค้าขาย เป็นทางส่งน้ำเข้าไปใช้ประโยชน์ในการเพาะปลูก และเพื่อประโยชน์ในทางยุทธศาสตร์ คลองมีความสำคัญต่อชีวิตคนไทยเป็นอย่างมาก ดังคำกล่าวของปิลเลอกัวซ์ ซึ่งเป็นหัวหน้าบาทหลวงที่มาเผยแพร่คริสต์ศาสนานิกายโรมันคาทอลิก ในรัชกาลที่ 3 และ 4 ได้ให้ข้อสังเกตเกี่ยวกับกรุงเทพฯไว้ว่า “ไม่มีรถสักคันเดียวในเมืองหลวง ทุกคนใช้เรือ แม่น้ำ ลำคลอง เป็นทางไปมากันบ่อยเกือบทั้งหมด มีถนนที่ปูด้วยอิฐภายในใจกลางเมือง และตามตลาดนัดและตลาดธรรมดาเพียงเล็กน้อย” (Mgr.Pallegoix, 1834 อ้าง ในคณะกรรมการจัดงานสมโภชน์กรุงรัตนโกสินทร์ เล่ม 2, 2525:300)

ในสมัยหัตถ์รัชกาลแรกแห่งกรุงรัตนโกสินทร์มีนโยบายทำนุบำรุงคลอง ด้วยการขุดคลองใหม่ และขุดซ่อมคลองเก่าเพื่อให้คลองใช้การได้ดีอยู่เสมอ โดยเฉพาะในสมัยรัชกาลที่ 4 (พ.ศ.2394 - 2411) และสมัยรัชกาลที่ 5 (พ.ศ. 2411 - 2453) ได้ออกกฎหมายหลายฉบับเพื่อรักษาลคลองให้ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้นกรุงเทพฯในสมัยก่อนจึงได้รับสมญาว่า “เวนิสตะวันออก” เนื่องจากเต็มไปด้วยคลองเกือบทุกแห่ง นอกจากนี้กรุงเทพฯยังเป็นเมืองท่าที่สำคัญในการขนถ่ายสินค้าเพราะตั้งอยู่ใกล้อ่าวไทย และมีแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเครือข่ายของระบบขนส่งทางน้ำในรูปของคลองเข้าไปยังพื้นที่ต่างๆ

สำหรับการติดต่อกับพื้นที่ใกล้เคียงกรุงเทพฯนั้นมีเส้นทางคมนาคมทั้งทางบกและทางน้ำ เป็นสายใยเชื่อมการติดต่อกับหัวเมืองใกล้เคียง คือ สมุทรปราการ สมุทรสาคร นครปฐม ปทุมธานี และกรุงศรีอยุธยา ทำให้หัวเมืองเหล่านี้มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับกรุงเทพฯ ในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น เส้นทางคมนาคมที่ใช้เชื่อมโยงกรุงเทพฯและหัวเมืองเหล่านี้ เป็นเส้นทางคมนาคมทางน้ำแต่เนื่องจากแม่น้ำลำคลองที่มีอยู่ตามธรรมชาติไม่เพียงพอกับความต้องการ และไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่ จึงมีความจำเป็นต้องขุดคลองในอาณาบริเวณดังกล่าว

ในคริสต์ศตวรรษที่ 19 ซึ่งตรงกับสมัยรัชกาลที่ 5 การพัฒนาเทคโนโลยีได้แพร่กระจายโดยเฉพาะในยุโรปและอเมริกาเหนือ เนื่องจากการปฏิวัติอุตสาหกรรม แรงงานเครื่องจักรได้ถูกแทนที่แรงงานคนและสัตว์ การใช้รถราง รถไฟไอน้ำแทนที่ยานพาหนะที่ต้องใช้แรงงาน ท่ามกลางนวัตกรรมทางเทคโนโลยี ประกอบกับเป็นยุคแห่งการล่าอาณานิคม ประเทศไทยอยู่ในสถานะเสี่ยงต่อการเข้าครอบครองของมหาอำนาจทั้งจากอังกฤษที่มีประเทศพม่าและมาเลเซียเป็นอาณานิคม และจากฝรั่งเศสที่มีประเทศลาว กัมพูชา และเวียดนามเป็นอาณานิคม ประกอบกับประเทศไทยต้องแก้การสนธิสัญญาเบาวริงที่ทำกับประเทศต่างๆ ในยุโรป ซึ่งเป็นสนธิสัญญาที่ไม่เสมอภาค (Ramaer 1994: 3-4) ทำให้ประเทศไทยต้องเสียเปรียบหลายอย่างทั้งทางด้านการเมืองและเศรษฐกิจ และเพื่อ

คบค้าสมาคมกับนานาประเทศที่ได้ลงนามในสนธิสัญญาเบาวริงในฐานะเท่าเทียมกัน ประเทศไทยจึงต้องเปิดประเทศ เปลี่ยนใช้เทคโนโลยีใหม่ๆ ปรับปรุงประเทศให้ทันสมัย เพื่อให้เป็นที่ยอมรับจากทั้งประเทศอังกฤษ และฝรั่งเศสที่ต้องการผนวกประเทศไทยเป็นอาณานิคม และนานาประเทศ

การปรับปรุงประเทศให้ทันสมัยนั้น ได้รับอิทธิพลทางความคิดและเทคโนโลยีจากประเทศตะวันตก เช่นปรับปรุงระบบการศึกษา การปกครอง การคมนาคมสื่อสาร โดยพัฒนาทางด้านระบบเครือข่ายการขนส่ง เริ่มมี ถนน สะพาน รถราง รถยนต์ และรถไฟ เส้นทางเดินรถไฟสายแรกของไทยคือ สายกรุงเทพ-สมุทรปราการ มีความยาว 21 กิโลเมตร และเริ่มเดินรถไฟเมื่อ 1 เมษายน 2436 ทางรถไฟสายนี้เป็นการบริการรถไฟของเอกชน แต่สำหรับเส้นทางเดินรถไฟของรัฐบาลไทยนั้นคือ สายกรุงเทพ-นครราชสีมา สร้างขึ้นเพื่อขัดขวางความพยายามของฝรั่งเศสที่จะล่งล้ำเพื่อเข้า เพื่อยึดดินแดนในภาคตะวันออก และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และเปิดเดินรถไฟเมื่อ 26 มีนาคม 2439 โดยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (คณะกรรมการจัดงานสมโภชน์กรุงรัตนโกสินทร์ เล่ม 2, 2525: 238-331) ต่อมามีการขยายกิจการรถไฟ โดยขยายเส้นทางรถไฟไปทั่วประเทศ

เมื่อการคมนาคมทางรถไฟได้ขยายตัวออกไป ส่งผลให้การเดินทางโดยรถไฟในสมัยเริ่มแรกเป็นระบบการขนส่งที่มีความรวดเร็ว ปลอดภัย จึงมีผู้นิยมใช้มากขึ้น และเป็นระบบการขนส่งสาธารณะหลักของประเทศในขณะนั้น การคมนาคมทางถนนจึงมีความสำคัญรองจากทางรถไฟด้วย เหตุรัฐบาลยึดหลักพื้นฐานที่ว่า "ถนนต้องเลี้ยงตัวเองได้และไม่แข่งขันกันกับรถไฟ เป็นหลักการที่ทำให้กำไรแก่รัฐ ในขณะที่ไม่สะดวกแก่ผู้ขับรถยนต์บางครั้งบางคราว" (คณะกรรมการจัดงานสมโภชน์กรุงรัตนโกสินทร์, 2525:348) จะเห็นได้จากนโยบายทางประเทศในขณะนั้น ให้ความสำคัญกับรถไฟมากกว่าถนนและในขณะเดียวกันการทำนุบำรุงคลองและการขุดขังคงมีอยู่

ในสมัยรัชการที่ 6 (พ.ศ. 2453 - 2468) บทบาททางถนนและทางรถไฟได้เพิ่มมากขึ้น ดังจะเห็นได้จากการสร้างสะพานพระราม 6 ซึ่งเป็นสะพานรถและรถไฟวิ่งข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (สมพงษ์ เกรียงไกรเพชร, 2526:586) มีการถมคลองเพื่อสร้างเป็นถนนมากขึ้นเรื่อยๆ เพื่อพัฒนาเป็นถนนแต่จะมีเฉพาะในเขตตัวเมืองกรุงเทพฯ ส่วนรอบนอกนั้นยังต้องอาศัยเรือเป็นส่วนมากในการติดต่อ และไม่ปรากฏหลักฐานในการขุดคลองเพิ่มเติม แต่จะมีการขุดซ่อมคลองบ้าง โดยเป็นที่ฝังธนบุรี เช่น คลองบางเชือกหนัง คลองทวีวัฒนา คลองบางระเนนใหญ่ คลองบางมด เป็นต้น (ปิยนาค บุนนาค, 2525:35)

ในสมัยรัชกาลที่ 7 จะเห็นชัดถึงนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการตัดถนนให้มากขึ้น ทำให้ถนนเข้ามามีบทบาทและหน้าที่ในการคมนาคมขนส่งแทนคลอง ในขณะที่เครือข่ายการให้บริการทางรถไฟยังคงมีอยู่ในช่วงระยะ 20 ปีที่ผ่านมา คือตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1-ฉบับที่ 4 ระบบการขนส่งทางรถไฟเกือบจะไม่มีมีการขยายเส้นทางเพิ่มขึ้นจากที่มีอยู่เดิม การพัฒนา

กิจการรถไฟส่วนใหญ่เป็นไปในเรื่องการปรับปรุงบริการที่มีอยู่แล้วให้มีประสิทธิภาพดีขึ้น (กระทรวงคมนาคม, 2539:1) แต่ในขณะที่รัฐบาลได้ลงทุนในการก่อสร้างระบบถนนอย่างมหาศาล โดยไม่คำนึงถึงผลตอบแทนโดยตรงจากการลงทุน หรือผลที่จะเกิดกับปัญหาการจราจรในระยะยาว เมื่อระบบถนนได้เติบโตขึ้นอย่างมากมาข ณะเดียวกันเทคโนโลยีทางด้านรถยนต์ได้มีการปรับปรุง พร้อมๆ กันไป ดังนั้นประชาชนจึงหันมาใช้เส้นทางคมนาคมทางบกที่รวดเร็วและสะดวกกว่า ทำให้การคมนาคมทางน้ำถูกลดบทบาทลง และอีกสาเหตุหนึ่งคือขาดการบำรุงคลองทำให้คลอง ตื้นเขินและสกปรกไม่เป็นที่นิยมในการเดินทาง เช่นเดียวกับการเดินทางด้วยรถไฟในเส้นทางระยะ สั้นถูกลดบทบาทลง เนื่องจากประสิทธิภาพในการบริการไม่สะดวกเท่ากับการบริการด้านรถยนต์ นอกจากนี้การรถไฟได้เปลี่ยนสภาพเป็นองค์กรอิสระ เรียกว่า การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนิน งานในรูปรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม และเพราะต้องรับภาระในฐานะสาธารณูปการของ รัฐ อันได้แก่การบริการรถชานเมืองกรุงเทพฯและเส้นทางสายย่อยในภูมิภาค ซึ่งการดำเนินงานด้าน นี้ไม่คุ้มค่า ทำให้ต้องประสบปัญหาการขาดทุนไม่น้อยกว่าปีละ 500 ล้านบาท รวมถึงการขาดเงิน อุดหนุนของรัฐอย่างเพียงพอ ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยยอมเสียภาพพจน์ โดยวิธีลดทั้ง ปริมาณและคุณภาพของการบริการเพื่อบริการสังคม (กระทรวงคมนาคม, 2535:99)

จะเห็นได้ว่าในปัจจุบัน ถนนเป็นเส้นทางหลักในการคมนาคมขนส่ง โดยมีโครงการต่างๆ เกิด ขึ้นมาก เพื่อพัฒนาถนนให้เป็นระบบเครือข่ายในการคมนาคมขนส่งอย่างแท้จริง และเพื่อรองรับ ความต้องการในการเดินทางโดยใช้ถนนของประชาชน

2.3 นโยบายและระบบการขนส่งโดยรถไฟ

2.3.1 ปัญหาและแนวทางการแก้ไข

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ก็เหมือนๆ กับการรถไฟส่วนใหญ่ในโลกที่ดำเนินการ มานาน จนเข้าสู่ศตวรรษที่ 20 ในอดีตที่ผ่านมา รฟท. ก็ได้ตอบสนองความต้องการของประเทศด้วย ดีมาตลอด และมีบทบาทสำคัญต่อสังคมไทย แต่ปัจจุบันเศรษฐกิจของประเทศได้มีการขยายตัวอย่าง รวดเร็ว และมีการแข่งขันในการบริการคมนาคมขนส่งในด้านต่างๆ เพิ่มขึ้น จึงเป็นคำถามว่า การรถไฟจะยังตอบสนองความต้องการของสังคมเช่นในอดีตได้อีกต่อไปหรือไม่และถ้ามีควร จะ ต้องปรับเปลี่ยนบทบาทให้แตกต่างไปจากเดิมอย่างไร

ในปัจจุบันกิจการการรถไฟแห่งประเทศไทยกำลังก้าวเข้าสู่ยุค “วิกฤต” กล่าวคือ ประสบ ปัญหาทางการเงิน เนื่องจากขาดทุนมากขึ้นในทุกปี และโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพก็ ทรุดโทรมทุกขณะ ความเชื่อมั่นของสังคมที่มีต่อความสามารถของ รฟท. อยู่ในระดับต่ำ เพราะ

คุณภาพของการให้บริการต่ำกว่ามาตรฐาน การรุดไฟฟ้ากลายเป็นแหล่งรั่วไหลทางการคลัง (Fiscal drain) (สถาบันวิจัยเพื่อพัฒนาประเทศไทย, 2536:1) มีผลทำให้การบำรุงรักษาในระยะยาวถูกละเลย และการลงทุนอยู่ในระดับที่ต่ำ สมรรถนะของการรุดไฟฟ้าก็ลดลงไปเรื่อยๆ ให้การแก้ปัญหายากขึ้นและแพงขึ้นผลที่ตามมาก็คือ การแก้ปัญหาดังกล่าวถูกขีดยืดเยื้อออกไป

จากการศึกษาประสบการณ์ของกิจการรุดไฟในระดับสากล จะพบว่ายังไม่มีสูตรสำเร็จสูตรใดที่สามารถนำมาใช้ในการแก้ปัญหาต่างๆ ในปัจจุบันของการรุดไฟฟ้าไทยได้ทั้งหมด อย่างไรก็ตาม ปัญหาที่กิจการรุดไฟในแต่ละประเทศต้องเผชิญอยู่มีลักษณะที่คล้ายคลึงกันหลายประเทศ ทำให้ได้แนวคิดที่จะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงแก้ไขเพื่อกิจการรุดไฟที่ดีขึ้น โดยมีแนวคิดสำคัญดังนี้

1. การเมือง

การปฏิรูปกิจการรุดไฟในประเทศต่างๆ ที่ประสบความสำเร็จ เนื่องจากประเทศเหล่านั้นยอมรับว่า ปัญหาของกิจการรุดไฟเป็นปัญหาระดับชาติ ซึ่งผู้นำทางการเมืองจะต้องให้ความสำคัญและจริงจังกับการแก้ไขปัญหาแทนที่จะปล่อยให้ผู้บริหารรุดไฟรับภาระในการแก้ไขตนเอง

2. การวางแผน

ปัญหาของกิจการรุดไฟไม่อาจแก้ไขได้ในเวลาอันสั้น ต้องอาศัยการวางแผนในระยะยาว แผนนี้จะต้องมีการกลั่นกรองอย่างรอบคอบและมีความเป็นพลวัตรอยู่ตลอดเวลา

3. พันธะการให้บริการสาธารณะ (Public Service Obligation)

รัฐบาลต้องรับผิดชอบต่อการให้บริการสังคมและไม่ใช่ว่าหน้าที่ของการรุดไฟฟ้า ลักษณะของการให้บริการสาธารณะทำให้การรุดไฟฟ้าต้องให้บริการโดยคิดค่าบริการในราคาที่ต่ำกว่าทุน จุดนี้ควรมีความชัดเจนว่ารัฐบาลต้องแบกรับภาระอันเกิดจากการขาดทุนเหล่านี้ ซึ่งบริการที่รุดไฟจัดให้นี้อาจรวมถึงการเดินรถบางขบวน การเดินรถบนเส้นทางรุดไฟที่แยกออกจากสายหลัก หรือการจอดในบางสถานีเป็นการเฉพาะ และการที่รัฐบาลให้เงินอุดหนุนขอรวมของกิจการรุดไฟเป็นรายปี ทำให้รัฐบาลไม่มีโอกาสที่จะประเมินว่า เงินอุดหนุนที่ช่วยไปนั้นคุ้มค่ากับการบริการหรือไม่ การอุดหนุนเช่นนี้มักจะไมครอบคลุมการลงทุนที่จำเป็น เพื่อพัฒนากิจการรุดไฟในอนาคต และทำให้การรุดไฟฟ้าไม่เกิดแรงจูงใจที่จัดการกิจการรุดไฟอย่างมีประสิทธิภาพ

แนวทางการแก้ไขที่ได้รับความนิยมทั่วโลกคือ การให้รุดไฟจัดทำ “พันธะการให้บริการสาธารณะ หรือ PSO” เป็นการเฉพาะ ส่วนหนึ่งของระบบนี้คือ รัฐบาลจะชดเชยให้กับการรุดไฟในส่วนที่รัฐบาลต้องการให้การรุดไฟเป็นผู้จัดทำ แต่ไม่สามารถจะหารายได้มาครอบคลุมรายจ่าย ในส่วนนี้ได้ทำให้รัฐบาลตัดสินใจง่ายขึ้นว่า จะเพิ่มหรือลดการให้บริการดังกล่าว โดยรัฐบาลไม่ต้องจ่ายชดเชยอย่างอื่นใดให้กับการรุดไฟอีก นอกเหนือจากพันธะการให้บริการสาธารณะ เท่ากับว่าเป็นการบังคับให้การจัดการของการรุดไฟดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ และควบคุมค่า

ใช้จ่าย นอกจากนั้นการรถไฟฟ้าจะต้องอยู่ในฐานะที่แสดงให้เห็นว่าการจัดบริการ PSO ได้มีการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพที่สุดเท่าที่การรถไฟฟ้าจะทำได้

4. องค์การภายนอกที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟฟ้า

ประเด็นที่สำคัญอย่างหนึ่งที่ต้องพิจารณาคือ การรถไฟฟ้าควรจะเชื่อมโยงกับฝ่ายรัฐบาล และองค์กรอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างไร รวมไปถึงประเด็นที่เกี่ยวข้องกับระดับที่การรถไฟฟ้าจะให้เอกชนมีส่วนร่วมให้มีการร่วมกันทำงาน เพื่อสร้างความสะดวกในการเดินทางทางด้านการรถไฟฟ้า

5. องค์การภายในของการรถไฟฟ้า

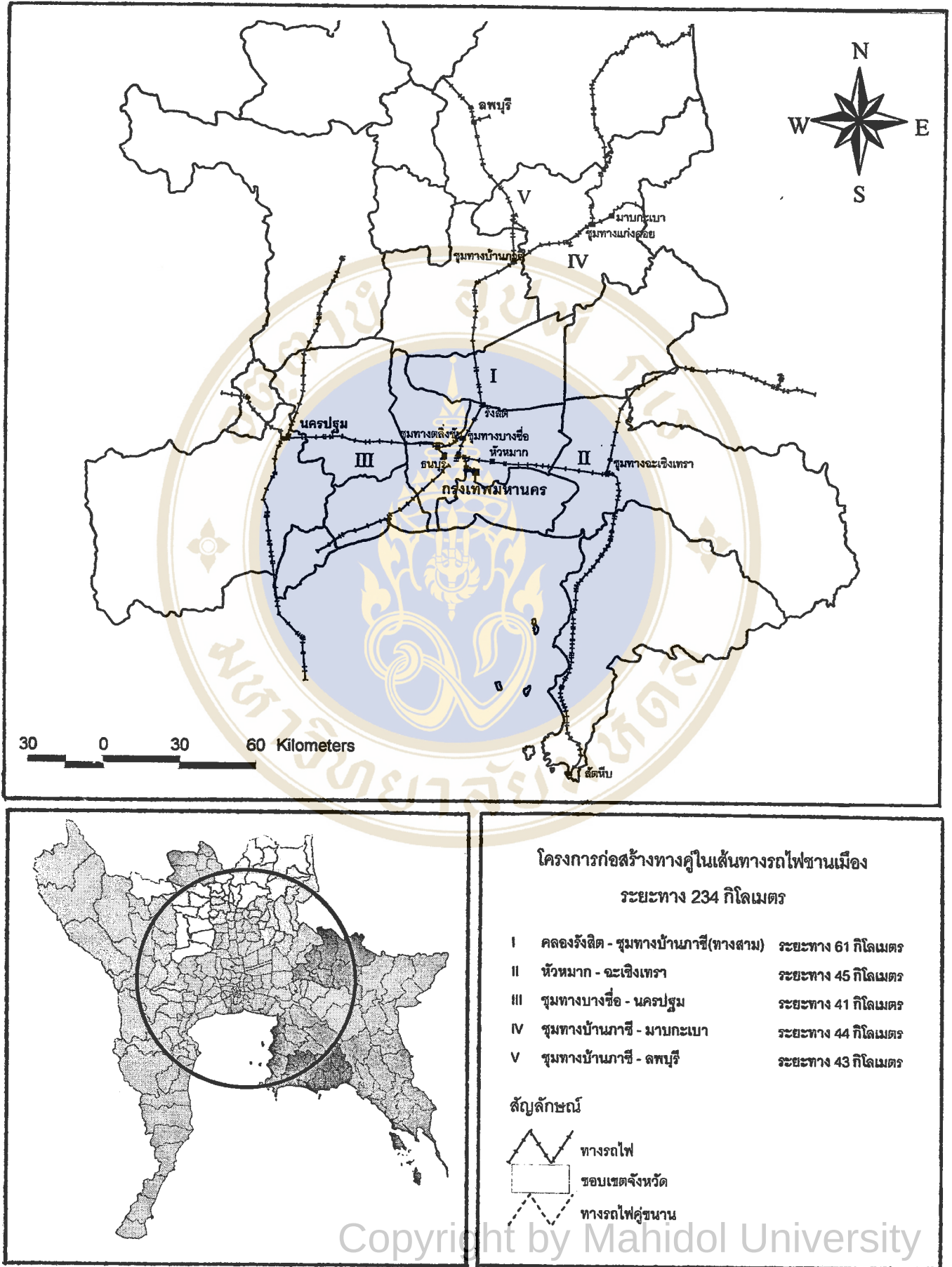
การที่จะปรับโครงสร้างการรถไฟฟ้าให้มีประสิทธิภาพได้นั้น จำเป็นต้องปรับปรุงองค์การจัดการภายในของรถไฟฟ้าไปพร้อมๆ กัน กฎเกณฑ์สำคัญก็คือ องค์กรนั้นจะต้องตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของความต้องการของตลาด

จากปัจจัยในหลายๆ ด้าน จำเป็นต้องนำมาร่วมพิจารณาในการหารูปแบบการรถไฟฟ้าที่พึงปรารถนาในอนาคต การแก้ปัญหาคงทำได้ไม่ใช่ง่าย ขบวนการในการแก้ไขก็คงต้องใช้เวลายาวนาน ดังนั้นโจทย์ในกระบวนการวางแผนไม่ควรจะเริ่มต้นที่ว่าจะปรับปรุงกิจการแต่เพียงอย่างเดียว แต่น่าจะอยู่บนคำถามที่ว่าบทบาทของการรถไฟฟ้าในอนาคตควรจะเกื้อหนุนเศรษฐกิจของประเทศ รวมเป็นส่วนหนึ่งของการบริการขนส่งที่ช่วยแก้ปัญหาจราจรรวมถึงสิ่งแวดล้อมหรือไม่

2.3.2 นโยบายของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยในการบริการรถไฟฟ้าในเมือง

นโยบายของการรถไฟฟ้าที่สำคัญในปัจจุบันเป็นนโยบายที่ส่งเสริมการขนส่งในระยะทางไกลๆ ระหว่างจังหวัดและภาคต่างๆ แต่เนื่องจากปัจจุบันชุมชนขยายตัวไปอยู่บริเวณชานเมืองมากขึ้น ประกอบกับปัญหาการจราจรติดขัดภายในเมือง ทำให้ประชาชนบางส่วนเริ่มใช้การเดินทางโดยรถไฟฟ้าในสายชานเมือง หรือสายสั้นๆ และการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยได้ตอบสนองความต้องการของประชาชน ได้เพิ่มขบวนรถไฟฟ้าจากชานเมืองและลดค่าธรรมเนียมโดยสาร เพื่อบริการขนส่งผู้โดยสารที่อยู่อาศัยบริเวณชานเมือง โดยเฉพาะเวลาเร่งด่วน และเพื่อรองรับและเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทาง และการขนส่งในเส้นทางรถไฟฟ้าชานเมืองโดยรอบนอกกรุงเทพฯ คณะรัฐมนตรีได้มีมติ ในปี 2536 อนุมัติในหลักการโครงการสร้างทางคู่ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ในเส้นทางสายประธานต่างๆ เป็นระยะทางรวม 2,744 กิโลเมตร โดยในระยะแรกให้ดำเนินการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟฟ้าชานเมืองสายต่างๆ โดยรอบกรุงเทพฯ เป็นระยะทางรวม 234 กิโลเมตร (การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย, 2539:1-4) ส่วนเส้นทางสายอื่นๆ ที่เหลือให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติประสานงานกับกระทรวงคมนาคมให้มีการศึกษาความเป็นไปได้ และจัดลำดับความสำคัญของเส้นทางเพื่อก่อสร้างทางคู่

ภาพที่ 1 แผนที่ผังเขตแสดงเส้นทางในโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟชานเมือง



เส้นทางในการดำเนินการประกอบด้วย

1. ช่วงสถานีคลองรังสิต-ลพบุรี ในเส้นทางรถไฟสายเหนือ ระยะทาง 104 กิโลเมตร
 - 1.1 ทางช่วงสถานีคลองรังสิต-ชุมทางบ้านภาชี ระยะทาง 61 กิโลเมตร
 - 1.2 ทางคู่ช่วงชุมทางบ้านภาชี-ลพบุรี ระยะทาง 43 กิโลเมตร
2. ช่วงสถานีหัวหมาก-ละเจิงเทรา ในเส้นทางสายตะวันออก ระยะทาง 45 กิโลเมตร
3. ช่วงสถานีชุมทางบางซื่อ-นครปฐม ในเส้นทางสายใต้ ระยะทาง 41 กิโลเมตร
4. ช่วงสถานีชุมทางบ้านภาชี-มาบกระเบา ในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ ระยะทาง 44 กิโลเมตร

โดยการรถไฟฯ ได้รับจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการโครงการตั้งแต่ปี 2537 ถึงปีงบประมาณ 2538 รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 627,883,587 บาท และมีกำหนดการสร้างเสร็จสมบูรณ์ในปี 2544 สำหรับการดำเนินงานนั้น ได้เริ่มก่อสร้างทางคู่ที่การรถไฟฯสำรวจและออกแบบ รายละเอียดได้แก่ ทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายใต้ ช่วงชุมทางบางซื่อ-นครปฐม ได้เริ่มดำเนินการมาแล้วร้อยละ 65 ซึ่งคาดว่าจะเสร็จประมาณเดือนกันยายน 2540 การก่อสร้างทางคู่ขนานชานเมืองระยะสั้นนี้ เป็นเพียงการก่อสร้างในระยะเริ่มแรกของโครงการก่อสร้างทางคู่ทั่วประเทศ มิได้มีจุดประสงค์หลักในการเพิ่มการขนส่ง และโดยสารในบริเวณกรุงเทพ-ชานเมือง (ภาพที่ 1)

2.3.3 การบริการรถไฟชานเมือง

การให้บริการขนส่งผู้โดยสารชานเมืองจัดเป็นบริการสาธารณะูปโภคเพื่อที่มุ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางไปประกอบอาชีพ ศึกษา ประกอบภารกิจต่างๆ เป็นลักษณะการเข้า-ออกในระยะทางใกล้ๆ ชุมชนที่อาศัยอยู่รอบเมืองใหญ่หรือตัวเมืองชั้นในอันเป็นศูนย์กลางของธุรกิจโดยเฉพาะการเดินทางเข้าสู่กรุงเทพมหานคร ซึ่งในปัจจุบันมีการเรียกร้องให้การรถไฟฯ ปรับปรุงรถโดยสารชานเมืองให้ทำหน้าที่ให้บริการระหว่างชานเมืองชั้นในได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น (สมหมาย ตามไท, 2536:69) ทั้งนี้เพื่อช่วยคลี่คลายปัญหาการจราจรติดขัดรวมทั้งช่วยลดอากาศเป็นพิษและพัฒนาเขตชานเมือง

ความหมายของรถไฟชานเมืองหมายถึงการขนส่งผู้โดยสารชั้นสามที่ออกจากสถานีกรุงเทพ และสถานีหัวลำโพงไปยังเมืองสำคัญที่รายล้อมกรุงเทพฯ ในรัศมีไม่เกิน 150 กิโลเมตร ตามเส้นทางหลักของการรถไฟฯ ซึ่งทั้งหมดมี 5 สายชานเมืองได้แก่

ทาง	เส้นทาง	ระยะทาง
สายใต้	กรุงเทพ-ธนบุรี-ราชบุรี	117 กิโลเมตร
สายเหนือ	กรุงเทพ-บ้านภาชี-ลพบุรี	133 กิโลเมตร
สายตะวันออกเฉียงเหนือ	กรุงเทพ-บ้านภาชี-สระบุรี	113 กิโลเมตร
สายตะวันออก	กรุงเทพ-ปราจีนบุรี	122 กิโลเมตร
สายแม่กลอง	กรุงเทพ-ปราจีนบุรี	65 กิโลเมตร

มีผู้โดยสารชานเมืองในเขตกรุงเทพมหานครที่ได้มีการเก็บข้อมูลของการรถไฟฟ้าในปี 2538 มีผู้โดยสารทั้งสิ้น 23,372,861 คน และในปี 2539 มีผู้โดยสารทั้งสิ้น 24,478,560 คน (การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย, 2540) จะเห็นได้ว่ามีความนิยมในการใช้บริการรถไฟฟ้าชานเมืองน้อยมากถ้าเทียบกับการใช้บริการทางถนน และน้อยกว่าสมรรถนะที่การรถไฟฟ้าสามารถให้บริการได้ จึงเป็นที่น่าสนใจว่าเป็นเพราะเหตุใด

สำหรับการบริการรถไฟฟ้าระหว่าง กรุงเทพ-สาขลา ต้องอาศัยทางเดินรถไฟสายใต้ และ จังหวัดใกล้เคียง เนื่องจากไม่มีเส้นทางรถไฟสายชานเมืองในบริเวณนี้โดยตรง โดยในการเดินทางรถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา จะผ่านสถานีดังต่อไปนี้ คือ กรุงเทพ สามเสน ชุมทางบางซื่อ บางบำหรุ ชุมทางตลิ่งชัน และสาขลา ระยะเวลาในการเดินทาง ตามกำหนดเวลา 1 ชั่วโมง แต่ในความเป็นจริงมีการล่าช้าในเกือบทุกขบวน เนื่องจากอาศัยรถขบวนสายใต้ที่วิ่งในระยะทางไกล สำหรับในสายธนบุรี-สาขลา วิ่งผ่านสถานีดังต่อไปนี้ คือ ธนบุรี บางระมาด ชุมทางตลิ่งชัน บ้านฉิมพลี ศาลาธรรมสพน์ และสาขลา ใช้เวลาเดินทางโดยเฉลี่ย 30 นาที มีอัตราค่าโดยสารเพียงอัตราเดียวคือ 4 บาท และอัตราค่าโดยสารในสายสาขลา-กรุงเทพ มีอัตราเดียวเช่นกัน คือ 20 บาท แต่สำหรับสายกรุงเทพ-สาขลา อัตราค่าโดยสารขึ้นอยู่กับค่าธรรมเนียมตามประเภทของรถ คือ ค่าโดยสาร 7 บาท รวมกับค่าธรรมเนียมของรถไฟแต่ละประเภท ได้แก่ รถเร็ว 30 บาท รถด่วน 50 บาท รถด่วนพิเศษ 70 บาท สำหรับจำนวนขบวนรถที่วิ่งผ่านสาขลา มีทั้งสิ้น 40 ขบวน/วัน ดังตารางดังต่อไปนี้ (ตารางที่ 1 และ 2)



ตารางที่ 1 ตารางเดินรถไฟสายศาลาया-กรุงเทพ และศาลาया-ธนบุรี

ขบวนรถ	ประเภทรถ	สถานีต้นทาง	ศาลาया	กรุงเทพ	ธนบุรี
48	เร็ว	นครศรีธรรมราช	04.06	05.10	
42	เร็ว	กันตัง	04.29	05.35	
16	ด่วน	ตรัง	04.47	05.50	
128	ธรรมดา	หลังสวน	04.55		05.20
984	ด่วนพิเศษ	ยะลา	05.322	06.30	
176	ชานเมือง	นครปฐม	05.48		06.20
174	ชานเมือง	ราชบุรี	06.44		07.15
978	พ.ชานเมือง	สุพรรณบุรี	07.12	08.20	
46	เร็ว	สุโขทัย	07.29	08.35	
14	ด่วน	ตรัง	08.07	09.10	
44	เร็ว	ยะลา	08.52	10.00	
20	ด่วนพิเศษ	สุโขทัย	09.34	10.35	
198	ธรรมดา	น้ำตก	09.59		10.35
118	ธรรมดา	ประจวบคีรีขันธ์	10.30		11.00
126	ธรรมดา	หลังสวน	15.56		16.35
172	ธรรมดา	น้ำตก	17.20		18.10
234	ดีเซลราง	หัวหิน	17.51	20.30	
982	ด่วนพิเศษ	สุราษฎร์ธานี	18.46	19.40	

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย (กรกฎาคม 2541)

ตารางที่ 2 ตารางเดินรถไฟสายกรุงเทพ-สาละวิน และธนบุรี-สาละวิน

ขบวนรถ	ประเภทรถ	ออกจาก กรุงเทพ	ออกธนบุรี	ออกจาก สาละวิน	สถานี ปลายทาง
127	ธรรมดา		07.20	07.51	หลังสวน
171	ธรรมดา		07.45	08.22	น้ำตก
233	ธรรมดา (ละแวกเขตร)	07.45		10.13	หัวหิน
117	ธรรมดา		13.30	13.57	ประจวบคีรีขันธ์
197	ธรรมดา		13.45	14.14	น้ำตก
45	เร็ว	13.15		14.22	สุโขทัย
19	ด่วนพิเศษ	14.35		15.35	สุโขทัย
43	เร็ว	15.50		16.41	ยะลา
979	พ.ชานเมือง	16.40		17.23	สุพรรณบุรี
13	ด่วน	17.05		18.04	ตรัง
173	ธรรมดา		17.40	18.14	ราชบุรี
47	เร็ว	117.35		18.35	นครศรีธรรมราช
41	เร็ว	18.20		19.25	กันดั้ง
125	ธรรมดา		19.15	19.43	หลังสวน
15	ด่วน	19.15		20.14	นครศรีธรรมราช
175	ชานเมือง		20.20	20.53	นครปฐม
981/3	ด่วนพิเศษ	22.30		23.21	สุราษฎร์ธานี

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย (กรกฎาคม 2541)

2.3.4 การใช้ที่ดินบริเวณสถานีในเส้นทางกรุงเทพ-ศาลายา และธนบุรี-ศาลายา

จากการศึกษาของเมษยา (2536:64) ให้ข้อมูลของสถานีรถไฟในเส้นทางในพื้นที่ศึกษา ดังภาพที่ 2 และ 3 ดังนี้

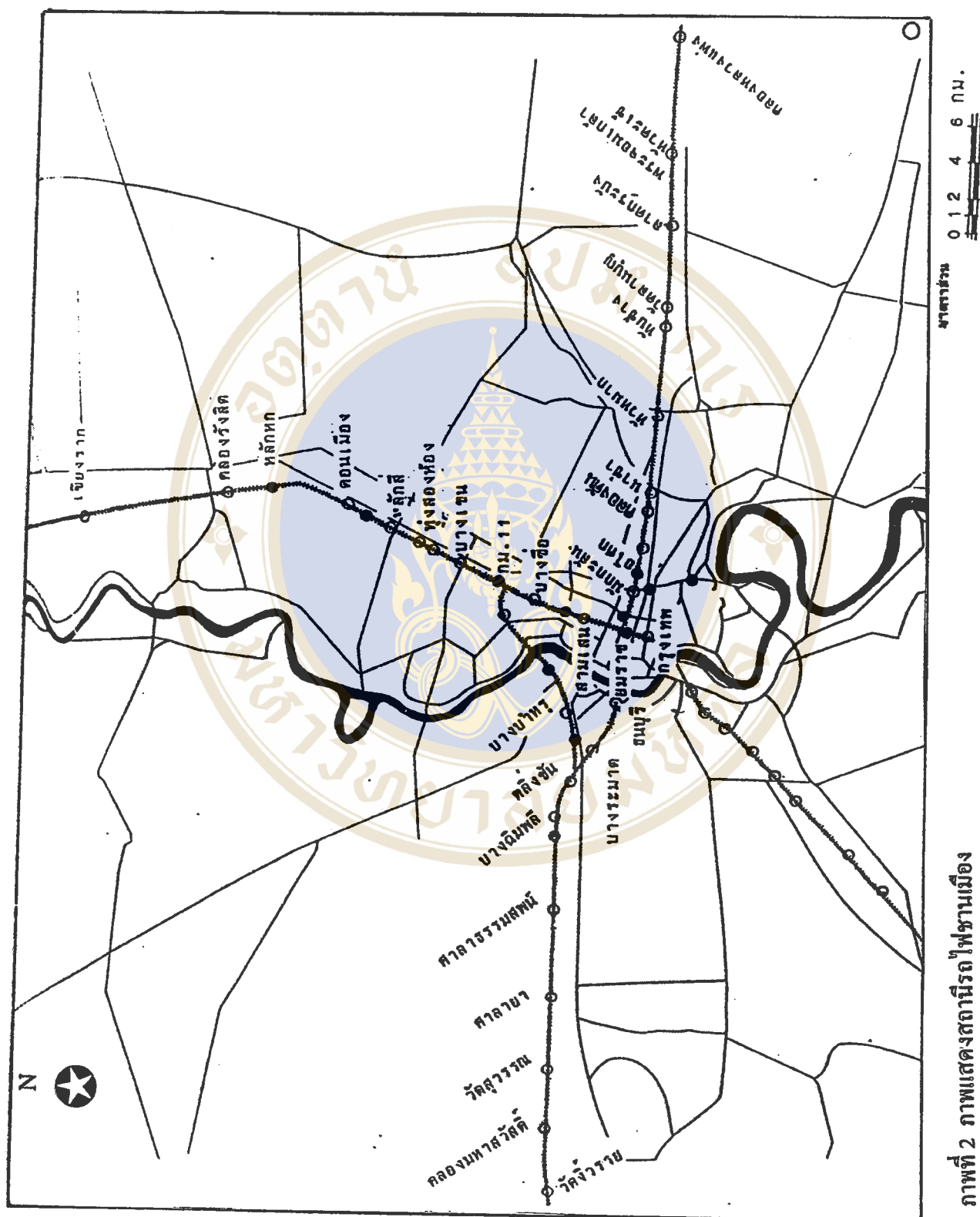
ป้ายหยุดรถจักรสถานีทวงส์ อยู่ห่างจากสถานีกรุงเทพ 26 กิโลเมตร เป็นป้ายหยุดรถที่ห่างจาก สถานีธนบุรีประมาณ 1 กิโลเมตร อำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารที่ทำงานในย่านฝั่งธนบุรี มีผู้โดยสารมาลงป้ายหยุดรถนี้มาก เพราะเป็นป้ายหยุดรถที่ติดกับถนนจรัลสนิทวงศ์ สามารถเดินมาได้ และสถานีธนบุรีเป็นจุดอับที่เมื่อผู้โดยสารลงแล้วต่อไปยังพื้นที่อื่นๆ ถ้าหากต้องใช้เรือข้ามฟาก และ หากออกมาทางพรานนก การจราจรติดขัดมากจึงไม่สะดวกในการเดินทาง สำหรับการเดินทางมายัง สถานีธนบุรีสามารถมาโดยรถเมล์สาย 149 ที่เข้าถึงสถานี หรือนั่งรถเมล์ลงที่หน้าร.พ.ศิริราช และ เดินจากป้ายรถเมล์มายังสถานีประมาณ 700 เมตร หรือสามารถโดยสารเรือมาลงที่ท่าเรือรถไฟ

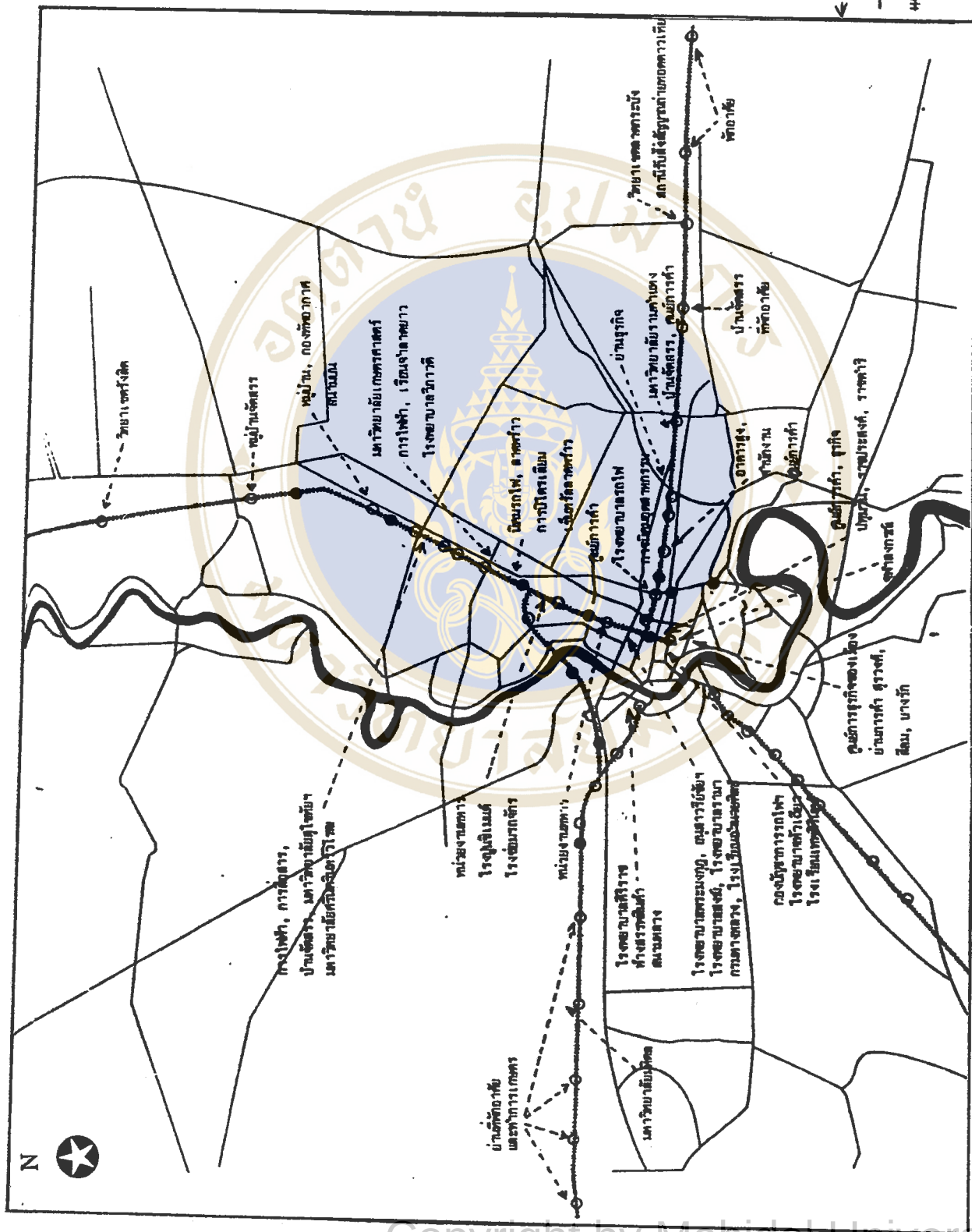
สถานีชุมทางตลิ่งชัน อยู่ในอำเภอตลิ่งชัน เป็นสถานีที่ 1 จากสถานีธนบุรี อยู่ห่างจากถนน ปิ่นเกล้า-นครชัยศรี ประมาณ 2 กิโลเมตร การเดินทางมายังสถานีไม่ได้รับความสะดวกมากนัก เนื่องจากมีเพียงรถมอเตอร์ไซด์รับจ้างที่ให้บริการเข้า-ออกสถานีรถไฟ เท่านั้น บริเวณสถานีเป็น ย่านที่พักอาศัยอยู่ห่างจากกรุงเทพ 22 กิโลเมตร มีหมู่บ้านสลับกับสวน สำหรับอำเภอตลิ่งชันนั้น ไม่ได้อยู่ใกล้สถานี แต่ตั้งอยู่ที่บางระมาดซึ่งอยู่ห่างจากกรุงเทพ 24 กิโลเมตร ดังนั้นการรถไฟฯ จึง ได้ทำป้ายหยุดรถที่บางระมาดนี้ด้วย เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้คนที่จะมาติดต่อกับหน่วยงาน ราชการ

สถานีบ้านฉิมพลี อยู่ห่างจากกรุงเทพ 25 กิโลเมตร เป็นสถานีที่ 2 จากสถานีธนบุรี อยู่ห่าง จากถนนปิ่นเกล้า-นครชัยศรี ประมาณ 2 กิโลเมตร การเดินทางมายังสถานีไม่ได้รับความสะดวก เช่นกัน เพราะไม่มีรถเมล์หรือรถรับจ้างสาธารณะให้บริการในการเข้าออกสถานี ประกอบการตั้งอยู่ ในเขตพื้นที่ที่เป็นเขตชนบท เป็นสวนและเกษตรกรรม ผู้โดยสารจึงยังไม่มากนัก

สถานีศาลาธรรมสพน์ อยู่ห่างจากกรุงเทพ 30 กิโลเมตร เป็นสถานีที่ 3 จากสถานีธนบุรี อยู่ ห่างจากถนนปิ่นเกล้า-นครชัยศรี ประมาณ 2.5 กิโลเมตร ไม่มีรถเมล์หรือรถรับจ้างสาธารณะให้ บริการในการเข้าออกสถานี ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ที่เป็นชนบท จึงยังไม่มีผู้โดยสารขึ้นลงมากนัก

สถานีศาลายา อยู่ห่างจากกรุงเทพ 35 กิโลเมตร เป็นสถานีที่ 4 จากสถานีธนบุรี ห่างจากถนน ปิ่นเกล้า-นครชัยศรี 1 กิโลเมตร การเข้าถึงสถานีได้รับความสะดวกมาก สามารถนั่งรถสองแถวจาก เมือง รถเมล์สาย 124, 125 ปอ.16 รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง และสามารถขี่จักรยานมาจอดที่สถานีได้ มีหน่วยงานราชการมากมาย มหาวิทยาลัย สวนพุทธมณฑลอยู่ในบริเวณใกล้เคียง แต่ยังมีผู้โดยสาร ไม่มากนัก เนื่องจากมีถนนสายพุทธมณฑล และเป็นถนนดี และจำนวนรถยังไม่มากนัก ทำให้ไม่มี ปัญหาจราจรในบริเวณนี้ จึงมีความนิยมในการใช้รถยนต์และรถจักรยานที่วิ่งบนท้องถนนมากกว่า





ภาพที่ 3 ภาพแสดงการใช้พื้นที่เพื่อกิจกรรมต่างๆ บริเวณสถานีวัดไฟ

- บริเวณสถานีวัด
- เส้นทางถนน
- +++++ เส้นทางรถไฟ
- สถานีวัดไฟ

2.3.5 ข้อได้เปรียบของการใช้บริการรถไฟฟ้า

จากการศึกษาของเมฆยา (2536:50) พบว่า ในปัจจุบันประชากรเพิ่มสูงขึ้นความต้องการเดินทางเพิ่มขึ้น สภาพการจราจรทางถนนติดขัด จึงจำเป็นต้องใช้ระบบขนส่งสาธารณะที่มีลักษณะพิเศษในการขนส่ง และรถไฟฟ้ามีลักษณะพิเศษในการขนส่งแบบกลุ่มมีข้อได้เปรียบการขนส่งประเภทอื่นดังนี้

1. รถไฟฟ้ามีลักษณะพิเศษของยานพาหนะที่สามารถบรรทุกผู้โดยสารหรือสินค้าได้คราวละจำนวนมาก การขนส่งทางรถไฟฟ้าจึงเป็นการขนส่งที่ประหยัดต้นทุนทำการได้ดีกว่ายานพาหนะอื่น
2. การขนส่งทางรถไฟฟ้าประหยัดพลังงาน และเวลาในการเดินทาง โดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนจะใช้เวลาน้อยกว่าใช้ยานพาหนะชนิดอื่น เนื่องจากรถไฟฟ้ามีเส้นทางของตนเอง
3. ก่อให้เกิดปัญหาน้อยกว่าการขนส่งประเภทอื่น
4. มีความปลอดภัยกับชีวิตและทรัพย์สิน
5. มีตารางเวลาในการเข้า-ออกสถานีชัดเจน

แม้ว่าการขนส่งทางรถไฟฟ้าจะมีข้อได้เปรียบดังได้กล่าวมาแล้ว แต่รถไฟฟ้าก็มีข้อจำกัดทั้งในด้านการจราจรโดยรวม และข้อจำกัดทางด้านการบริการของการรถไฟฟ้าเอง คือ

1. ก่อให้เกิดผลกระทบกับการจราจรโดยรวม ในเรื่องของจุดตัดทางรถไฟกับถนน
2. ไม่สามารถให้บริการเข้าถึงพื้นที่ได้ เนื่องจากจำเป็นต้องจอดรับส่งตามสถานีที่กำหนด
3. ไม่ตรงต่อเวลา เนื่องจากความจุของทางที่เกินความสามารถที่จะรองรับได้ อีกทั้งผลจากจุดตัด จึงจำเป็นต้องมีการเลี้ยวเวลาเข้า-ออกของสถานีหัวลำโพง

จากข้อได้เปรียบต่างๆ ทำให้การรถไฟฟ้าสมควรจะได้รับการสนับสนุนอย่างจริงจัง และร่วมปรับปรุงให้เกิดแรงจูงใจในการใช้รถไฟฟ้า และหากมีการนำรถไฟฟ้าไปประกอบกับการขนส่งประเภทอื่นได้อย่างสอดคล้องกัน จะทำให้มีการใช้บริการรถไฟฟ้ามากขึ้น และเป็นการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างเต็มศักยภาพ

2.4 การจราจร

2.4.1 ปัญหาการจราจรในปัจจุบัน

ปัญหาการจราจรในเมืองสำคัญต่างๆ ในประเทศโดยเฉพาะในกรุงเทพฯ และปริมณฑล นับเป็นปัญหาใหญ่ของประเทศที่รัฐบาลทุกยุคทุกสมัยให้ความสำคัญ และพยายามทำการแก้ไข ในอดีตนั้นได้มีการคาดหวังว่า การสร้างระบบถนนจะช่วยลดปัญหาการจราจรได้มาก เพราะสามารถเห็นผลเป็นรูปธรรมได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งเป็นมุมมองเฉพาะด้านการจราจรเท่านั้น ไม่ได้พิจารณาไปถึงการเดินทาง และการขนส่งเพื่อคนหมู่มาก อันเป็นการวางแผนระยะยาว ผลก็คือไม่สามารถแก้ปัญหาการจราจรได้อย่างแท้จริง

จะเห็นได้จากพื้นที่การจราจรติดขัดได้แผ่ขยายออกมาตามบริเวณพื้นที่รอบนอกกรุงเทพฯ และมีสภาพติดขัดในพื้นที่ต่างๆ เกือบตลอดวัน ปริมาณการเดินทางของประชาชนเพิ่มขึ้นจากปี 2538 ประมาณร้อยละ 8 ปริมาณการเดินทางในช่วงเวลาเร่งด่วนเพิ่มขึ้นเป็น 326,000 เที่ยวต่อชั่วโมง มีสาเหตุจากการเพิ่มอัตรารถยนต์ส่วนบุคคล สภาพการจราจรมีแนวโน้มทวีความรุนแรงมากขึ้น ประกอบกับมีการก่อสร้างถนน ทางด่วน และรถไฟฟ้า ซึ่งยังไม่แล้วเสร็จดี โดยความเร็วเฉลี่ยในการเดินทาง (Average Travel Speed) ในช่วงเวลาเร่งด่วนเป็นเครื่องชี้วัด พบว่าหากไม่มีมาตรการที่ดีพอการเดินทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล จะมีความเร็วเฉลี่ยลดลงจากปี 2538 โดยในเขตพื้นที่ชั้นในกรุงเทพฯ ลดลงเป็น 8.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, 2539:2) หรือความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางบนถนนสายหลัก ได้ลดลงจากเดิมเหลือประมาณ 10 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และพื้นที่โดยส่วนรวมมีความเร็วเฉลี่ยประมาณ 20-23 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (สำนักนโยบายและแผนกรุงเทพมหานคร, 2534:76) สำหรับปัญหาการจราจรมาจากสาเหตุหลายประการซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้ (สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, 2536:17-19)

1. ปัญหาโครงข่ายถนนและการขาดประสิทธิภาพในการแก้ปัญหาจราจร

1.1 ปัญหาโครงข่ายถนนไม่สมบูรณ์ทั้งสายหลักและสายรอง

ผลจากการปรับปรุงก่อสร้างถนนสายหลัก การพัฒนาด้านธุรกิจพานิชยกรรมในพื้นที่เขตชั้นใน ระหว่างปี 2503-2523 และการขยายเส้นทางการเดินทางให้ไกลออกจากศูนย์กลางของเมืองมากขึ้น ทำให้การขยายตัวของเมืองได้แผ่ลามไปตามแนวราบ ตามถนนสายประธานที่แยกออกจากกลางเมือง ได้แก่ถนนพหลโยธิน (ด้านทิศเหนือ) ถนนสุขุมวิท (ด้านทิศตะวันออก) ถนนเพชรเกษม (ด้านทิศตะวันตก) แต่ในขณะเดียวกันได้ละเลยการก่อสร้างถนนสายรอง (Secondary Road)

ที่จะแบ่งเบาปริมาณการจราจรจากถนนสายหลัก บริเวณพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ (Super Block)¹ (สำนักนโยบายและแผนกรุงเทพมหานคร, 2534:76) (ภาพที่ 2) จึงทำให้การเดินทางมุ่งแต่ถนนสายหลัก และไม่มีการพัฒนาในพื้นที่ว่างเปล่าที่อยู่ระหว่างถนนสายหลัก และในปัจจุบันมีสัดส่วนถนนต่อพื้นที่กรุงเทพฯ เพียงร้อยละ 9 ขณะที่มาตรฐานสากลควรจะมีถนนต่อพื้นที่เมืองร้อยละ 20 ถึง 25 ปัญหาระบบเครือข่ายนี้ยังได้แผ่ลามกระทบพื้นที่ปริมณฑลอีกด้วย

1.2 ปัญหาจุดตัดถนนกับเส้นทางรถไฟ

ในอดีตมาจนถึงปัจจุบัน การคมนาคมขนส่งโดยสารรถไฟ ซึ่งมีสถานีรถไฟหัวลำโพงเป็นศูนย์กลางในเมือง โดยเส้นทางรถไฟทุกเส้นที่วิ่งไปทั่วประเทศจะต้องวิ่งผ่านถนนสายสำคัญๆ ที่มีรถยนต์ผ่านเป็นจำนวนมาก เพื่อที่จะเข้าสถานีหัวลำโพง โดยในกรุงเทพฯ มีจุดตัดถนนกับทางรถไฟจำนวน 23 แห่ง เป็นจุดตัดของถนนสายหลักกับเส้นทางรถไฟจำนวน 14 แห่ง (ภาพที่ 4) ทำให้รถยนต์ต้องเสียเวลารอรถไฟผ่านเช่น บริเวณจุดตัดถนนศรีอยุธยา มีจำนวนรถไฟผ่านวันละ 90 ขบวน (เวลา 7.00 น.-19.00 น.) และมีรถยนต์วิ่งผ่านวันละ 17,765 คัน/12 ชั่วโมง รวมระยะเวลาปิดทั้งสิ้น 3 ชั่วโมงใน 12 ชั่วโมง (จรัญ ตั้งไพศาลกิจ, 2533:18-19)

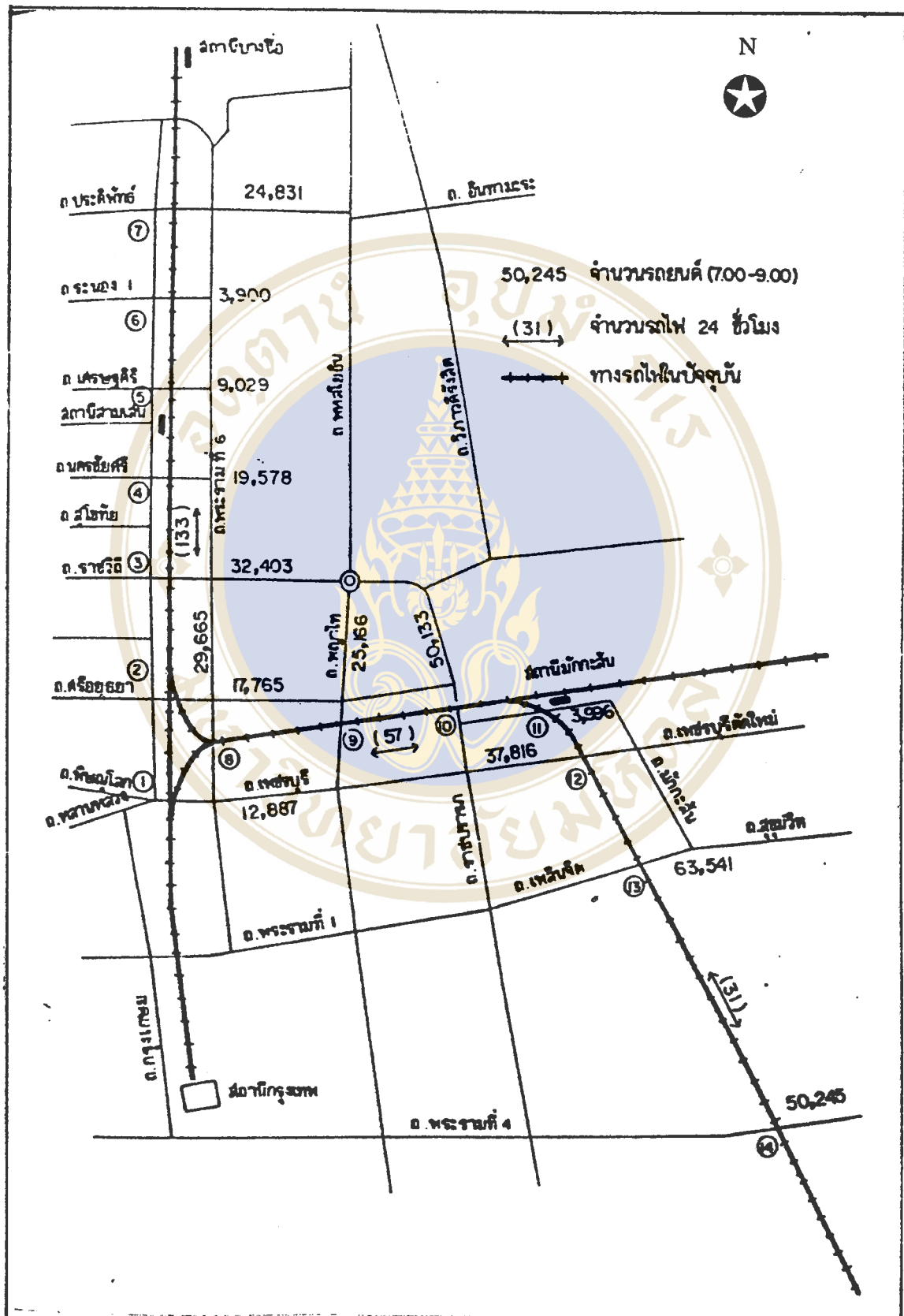
1.3 ปัญหาสภาพและลักษณะของถนนขาดประสิทธิภาพ

ปัญหาจุดตัดระหว่างถนนมีผลกระทบต่อการจราจรเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะในบริเวณสามแยก สี่แยก วงเวียนต่างๆ ซึ่งปริมาณการจราจรเกินขีดความสามารถของบริเวณเหล่านี้ที่จะรับได้ นอกจากนี้กรุงเทพฯ และบริเวณใกล้เคียงถูกแบ่งด้วยแม่น้ำเจ้าพระยาที่กั้นพื้นที่ออกเป็นสองฝั่ง มีสะพานข้ามน้ำรวมทั้งสิ้น 10 แห่งเชื่อม เกิดความหนาแน่นบนสะพานต่างๆ อีกทั้งบางสะพานเก่าผิวดการจราจรคับแคบ และรับน้ำหนักได้น้อย ทำให้รถบางประเภทไม่สามารถใช้ได้ก่อให้เกิดผลกระทบการจราจรเป็นพื้นที่บริเวณกว้างโดยเฉพาะในเวลาเร่งด่วน และมีถนนที่มีลักษณะเป็นคอขวดทำให้การเคลื่อนไหวของจราจรไม่คล่องตัว รวมถึงมีถนนสายหลักที่เชื่อมต่อกับปริมณฑล และจังหวัดอื่นๆ เช่น ถนนพหลโยธิน(ทางทิศเหนือ) ถนนบางนา-ตราด(ทางทิศตะวันออก) ถนนเพชรเกษมและถนนธนบุรี-ปากท่อ (ทางทิศตะวันตกและทิศใต้) ซึ่งถนนเหล่านี้ล้วนมีปัญหาการจราจรทั้งสิ้น (ภาพที่ 5)

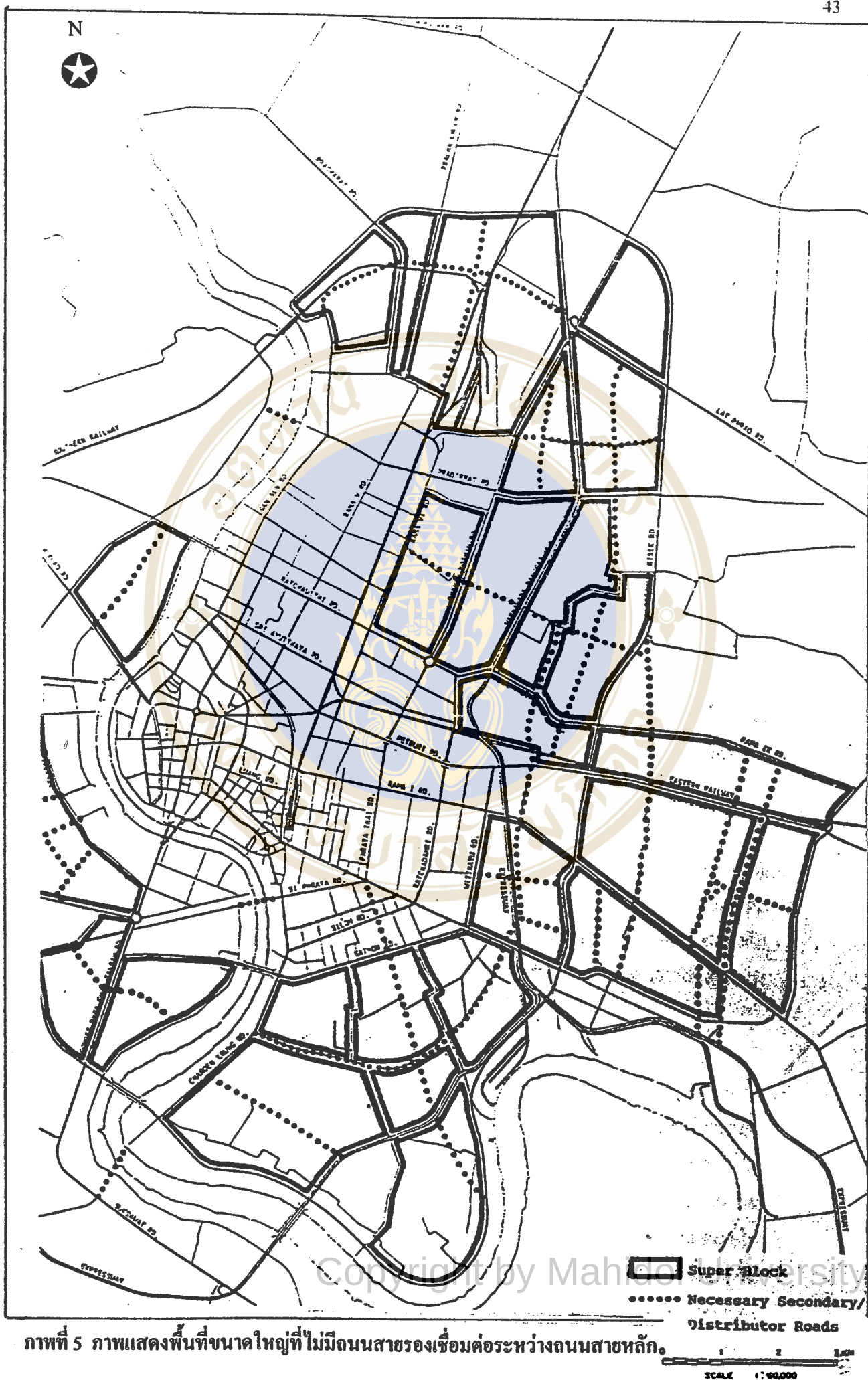
1.4 ปัญหาการเพิ่มขึ้นของรถยนต์

ในปี พ.ศ. 2536 มีรถยนต์ที่จดทะเบียนในกรุงเทพฯ จำนวน 2,656,107 คัน ส่วนใหญ่เป็นรถยนต์ส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์จำนวน 1,091,836 คัน และ 1,105,084 คัน ตามลำดับ อัตราการเพิ่มของรถยนต์ส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์ เฉลี่ยเพิ่มขึ้นวันละ 410 และ

¹พื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่(Super Block) หมายถึงพื้นที่ขนาดใหญ่ที่ได้รับการพัฒนาแล้ว หรือตั้งอยู่ระหว่างการพัฒนาถูกล้อมรอบด้วยถนนสายหลัก(Primary Road sin) หรือถนนสายรอง(Secondary Road) และภายในพื้นที่ปิดล้อมขาดถนนการจราจร(Distributor Road)หรือถนนที่มีอยู่ไม่ได้รับการพัฒนาอย่างเหมาะสม



ภาพที่4 ภาพแสดงแนวเส้นทางรถไฟตัดผ่านถนนสมอระดับ 14 แห่งในกรุงเทพฯ



440 ตามลำดับ ขณะที่การก่อสร้างถนนใหม่ต้องใช้เวลาและการลงทุนสูงไม่สามารถรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วได้

2. ปัญหาการขาดแคลนระบบขนส่งสาธารณะ

2.1 ปัญหาการขาดแคลนระบบขนส่งสาธารณะยังไม่มีประสิทธิภาพ

ประชากรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลกว่า 2 ใน 3 เดินทางโดยใช้บริการขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถโดยสารประจำทาง ซึ่งปัจจุบันแม้ว่าองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้พยายามปรับปรุงการให้บริการของรถโดยสารประจำทางอยู่ตลอดเวลา แต่ก็ยังมีไม่เพียงพอต่อการความต้องการของประชาชนที่เพิ่มมากขึ้นทุกขณะ ดังนั้นรถโดยสารประจำทางจึงมีสภาพที่แออัดคับแคบมากในช่วงเวลาเร่งด่วนและเช้า-เย็น ด้วยเหตุนี้ประชาชนจึงหันมานิยมการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเพิ่มมากขึ้น ปัจจุบันองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) เป็นองค์การหลักเพียงองค์การเดียวที่รับผิดชอบในการขนส่งสาธารณะ โดยรับผิดชอบครอบคลุมกรุงเทพฯ และจังหวัดใกล้เคียงด้วยราคาไม่แพง ซึ่งประสบปัญหาขาดทุน เนื่องจากรถอยู่ในสภาพเก่า ทรุดโทรม ค่าน้ำมันค่อนข้างสูง ปัญหาจำนวนรถไม่เพียงพอกับความต้องการ และปัญหาการจราจรติดขัดทำให้สิ้นเปลืองค่าใช้จ่าย ทำให้จำนวนเที่ยวของการเดินทางในแต่ละวันน้อยลง นอกจากนี้ยังประสบปัญหาขาดทุนเป็นจำนวนมาก ไม่มีเงินสำรอง มีหนี้สินมาก และมีอัตราค่าโดยสารต่ำเกินไป แม้รัฐบาลมีนโยบายจัดช่องทางเดินรถประจำทางเฉพาะ ทั้งชนิดสวนทางจราจร และตามกระแสการจราจรเป็นจำนวนมาก รวมระยะทางกว่า 100 กิโลเมตร ก็ไม่สามารถช่วยให้การเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางรวดเร็ว หรือเป็นที่นิยมของประชาชนมาก

3. ปัญหาการขยายตัวของชุมชน

3.1 ปัญหาการเพิ่มขึ้นของประชากรและการขยายตัวของชุมชน

จากการที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล เป็นศูนย์กลางความเจริญต่างๆ รวมทั้งเป็นแหล่งจ้างงาน สถาบันการศึกษา และสถานที่ราชการ ทำให้เป็นภาคที่ดึงดูดประชากรมากที่สุด ทำให้จำนวนประชากรเพิ่มขึ้น ในขณะที่การบริการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการยังเท่าเดิม ในปี 2534 มีจำนวนสถานประกอบการอุตสาหกรรม และบริการ รวมถึงการกระจุกตัวของคนทำงานในกรุงเทพฯ คิดเป็นร้อยละ 36 และ 46 ของคนงานทั่วประเทศ จากการศึกษาของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2536:8) พบว่าในปี 2554 อุปสงค์การเดินทางของผู้โดยสารทั้งหมดคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น 4.28 เท่า คิดเป็น 9.96 ล้านคน ในขณะที่ปี 2533 มีเพียง 2.23 ล้านคนต่อวัน และเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลเป็นเขตต้นทางและปลายทางของการเดินทางมากที่สุด ดังนั้นถ้าไม่มีการจัดการด้านการบริการขนส่งสาธารณะที่ดีจะส่งผลถึงการวิกฤตของปัญหาจราจรมากยิ่งขึ้น

4. ปัญหาการไม่เคารพกฎจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนน

4.1 ปัญหาการไม่เคารพกฎจราจร

จากปัญหาการจราจรคับคั่งในกรุงเทพฯ ส่วนหนึ่งมาจากผู้ขับขี่ขี้อวดยานพาหนะกระทำเนื่องจากความรีบเร่งในเวลาเดินทาง ก่อให้เกิดความเห็นแก่ตัวเพื่อความสะดวกของตน และการไม่รู้กฎจราจร หรือไม่ศึกษาเส้นทางเดินรถให้ดีเสียก่อน ซึ่งผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนนเป็นอย่างมาก จะเห็นได้จากปี 2535 เกิดอุบัติเหตุจราจรในเขตกรุงเทพฯ จำนวน 46,745 ราย มีผู้เสียชีวิตจำนวน 963 ราย บาดเจ็บ 11,025 ราย ทรัพย์สินเสียหายประมาณ 200 ล้านบาท อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากรถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนบุคคลเฉลี่ยวันละกว่า 100 ราย (คณะกรรมการจัดการจราจรทางบก, 2536:18)

5. ปัญหาการขาดการประสานงานของหน่วยงานราชการ

5.1 ปัญหาการขยายงานสาธารณูปโภค

จากการขยายตัวทางเศรษฐกิจของกรุงเทพฯและปริมณฑล ก่อให้เกิดความต้องการด้านสาธารณูปโภค อันได้แก่ ระบบไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ ระบบระบายน้ำ การก่อสร้างถนน การขยายผิวการจราจร และมีหน่วยงานต่างๆ เป็นจำนวนมากดำเนินการก่อสร้างในแต่ละระบบ ลักษณะงานเป็นแบบต่างคนต่างทำ ไม่ประสานงานในการดำเนินการ ทำให้พบอยู่เสมอว่ามีการดำเนินการซ้ำซ้อน คือ มีการขุด หรือใช้ถนนซ้ำในพื้นที่เดียวกัน ก่อให้เกิดการเปลืองงบประมาณของแต่ละหน่วยงาน ซึ่งต่างก็ใช้งบประมาณของรัฐด้วยกันทั้งสิ้น และก่อให้เกิดการเสียผิวการจราจรในการก่อสร้างแต่ละครั้งมีผลให้เกิดปัญหาการจราจรในช่วงเวลาก่อสร้าง

2.4.2 แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจร

1. การใช้ที่ดินไม่เป็นระเบียบและการขยายตัวของชุมชน

ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ผ่านมา รัฐบาลได้กำหนดนโยบายชะลอการเติบโตของกรุงเทพมหานคร โดยใช้มาตรการทางผังเมือง ให้มีการขยายตัวอย่างเป็นระเบียบในลักษณะชุมชนหลายศูนย์ (Polycentric) พร้อมทั้งมีนโยบายมุ่งกระจายความเจริญออกไปสู่ภูมิภาค ด้วยการพัฒนาเมืองหลัก และพื้นที่เศรษฐกิจใหม่และในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 แต่กรุงเทพมหานครจะยังคงเติบโตเป็นศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจและการจ้างงานที่สำคัญของประเทศต่อไป ถึงแม้จะมีผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครแล้วก็ตาม แต่ประสิทธิภาพในการบังคับใช้ยังมีไม่เพียงพอ เพราะการขยายตัวของกรุงเทพมหานครจะยังมีขนาดใหญ่ขึ้น และกรุงเทพมหานครยังคงเป็นศูนย์กลางของกิจกรรมอื่นๆ อีก เช่น การบริหาร การบริหาร

ราชการ และการศึกษา เป็นต้น แนวทางแก้ไขจึงควรเร่งรัดให้มีการประกาศใช้ผังเมืองรวม กรุงเทพมหานครให้มีผลบังคับใช้อย่างจริงจังมีแผนการพัฒนาเมืองที่แน่ชัด โดยจัดลำดับความสำคัญก่อนหลังของแผนงาน และโครงการพัฒนาเมืองหลวงในด้านต่างๆ ให้สอดคล้องกัน รวมทั้งพยายามลดการเป็นศูนย์กลางของกิจกรรม ในกรุงเทพมหานคร เช่น วางโครงการพัฒนาชุมชนภายในเมือง และรอบนอกกรุงเทพฯ ในลักษณะการพัฒนาเมืองมีศูนย์กลางหลายศูนย์ (Policy Centric Development) เพื่อให้แต่ละศูนย์มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมเป็นของตนเอง

2. ระบบโครงข่ายถนน ระบบถนน และปริมาณการจราจร

ศึกษาและเร่งรัดการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่ 2 ผังของ กรุงเทพมหานครให้มากขึ้น ซึ่งปัจจุบันมีสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาอยู่เพียง 10 แห่ง และแต่ละสะพานมีปริมาณการจราจรค่อนข้างสูง ระหว่าง 88,000-150,000 คันต่อวัน ซึ่งระยะเวลาตั้งแต่เริ่มศึกษาจนกระทั่งก่อสร้างแล้วเสร็จใช้เวลาประมาณ 10 ปี จึงควรที่จะมีการวางแผนศึกษาไว้ล่วงหน้าให้ทันกับความต้องการในอนาคตซึ่งในขณะนี้มีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาอยู่ 4 แห่ง เพื่อลดปัญหาจราจรในลักษณะคอขวดบนสะพาน ได้แก่ บริเวณสะพานกรุงเทพ วัดนครอินทร์ ถนนต่อเชื่อมสายติวานนท์-เพชรเกษม-รัตนวิบูลย์ และบริเวณห้าแยกปากเกร็ด (สะพานแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งใหม่ต้องเกิดแน่ 2539:26-27) ในส่วนของปัญหาจุดตัดกับทางรถไฟ จำนวน 14 แห่ง ในกรุงเทพมหานครชั้นในนั้นควรเร่งรัดการก่อสร้างทางรถไฟยกระดับ เพื่อเป็นการแก้ปัญหาจราจรบริเวณจุดตัดและเป็นการเพิ่ม และสนับสนุนระบบรถไฟชานเมืองให้มากขึ้น นอกจากนี้บริเวณพื้นที่รอยต่อระหว่างกรุงเทพมหานคร และจังหวัดปริมณฑลซึ่งมีปัญหารถติดค่อนข้างมาก การเร่งรัดการขยายผิวจราจร และก่อสร้างถนนสายหลัก สายรองเพิ่มเติม พร้อมกับการส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ หรือใช้พื้นที่ให้สอดคล้องกับข้อกำหนดผังเมืองรวม การพัฒนาระบบโครงข่ายจะสามารถนำมาใช้เป็นฐานการพัฒนาพื้นที่ และเป็นจุดเริ่มของการจัดการเดินรถโดยสารสาธารณะ บริการให้สะดวกขึ้นได้ พื้นที่ผิวจราจรที่มีอยู่ไม่สามารถรองรับปริมาณการจราจรได้ ควรพิจารณามาตรการการแนวทาง เพื่อลดปริมาณการจราจรบนถนนลง เช่น มาตรการการเก็บเงินค่าผ่านทาง การห้ามรถยนต์บางชนิด บางประเภท เข้าในบางถนน บางพื้นที่ บางเวลา เป็นต้น นอกจากนี้ อาจจำเป็นต้องกำหนดคนโยบาย มาตรการจำกัดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล มีการเพิ่มประสิทธิภาพ และปริมาณการขนส่งมวลชนให้มากขึ้น เช่น การจัดหรือเพิ่มจำนวนรถโดยสารประจำทาง การให้สิทธิพิเศษรถโดยสารประจำทาง การจัดรถยนต์ สวัสดิการขนาดใหญ่ รับ-ส่งพนักงาน ทั้งภาคเอกชนและรัฐบาล เพิ่มมาตรการจำกัดการมีและครอบครองรถยนต์ส่วนบุคคล และเพิ่มภาษียานพาหนะ เป็นต้น โดยมีแผนงานพัฒนาระบบโครงข่ายถนนและประสานสาธารณูปโภค ประกอบด้วยโครงการพัฒนาถนน ตรอก ซอก ซอย ปรับปรุงทางแยก และก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน

ชนที่มีประสิทธิภาพ และแผนงานพัฒนาระบบการจราจรและขนส่ง ซึ่งเป็นโครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ โครงการพัฒนาระบบควบคุมและจัดระบบการจราจร ในโครงการนี้มีโครงการศึกษาและจัดทำที่จอดรถสาธารณะรวมอยู่ด้วย (แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 5 (2540-2544), 2540:20-21)

3. ปัญหาการขาดแคลนระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม

จากการขาดประสิทธิภาพในการขนส่งสาธารณะ เช่นการบริการขนส่งผู้โดยสารได้ไม่มาก ขาดประสิทธิภาพในการขนส่ง ดังนั้นจึงมีนโยบายเคลื่อนย้ายคนมากกว่าเคลื่อนย้ายรถ และมุ่งขนส่งผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทางให้มากที่สุดและรวดเร็ว ดังนั้นจำเป็นจะต้องใช้ขนส่งสาธารณะประเภทอื่นเข้ามาทดแทนให้สามารถขนส่งผู้โดยสารได้ไม่น้อยกว่า 25,000 คน/ชั่วโมง/ทิศทาง (จรัญ ตั้งไพศาลกิจ, 2533:25) ซึ่งการขนส่งผู้โดยสารขนาดใหญ่ดังกล่าวต้องเป็นระบบรถไฟ หรือระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ แต่เนื่องจากการลงทุนก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ใช้งบประมาณสูงมาก จึงควรที่จะพิจารณาระบบรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบันเข้ามาแทนที่เสียก่อนด้วยการก่อสร้างทางยกระดับทางรถไฟในเขตกรุงเทพมหานคร 3 เส้นทาง ระยะทาง 13 กิโลเมตร ได้แก่สายเหนือจากสถานีกรุงเทพ-บางซื่อ สายตะวันออก ยกระดับจากสถานียมราช-จิตรดา-สถานีมักกะสัน ทางสายสถานีแม่น้ำยกระดับจากสถานีมักกะสัน-สถานีแม่น้ำ(สมหมายตามไท, 2535:9) เพื่อแก้ไขปัญหาคอขวดระหว่างถนนกับทางรถไฟ 14 จุดเพื่อเพิ่มขบวนรถไฟฟ้านี้ให้มากขึ้น ทั้งทางด้านเหนือ ด้านตะวันออกและทิศใต้ ที่มีผู้อาศัยจำนวนมากและใช้ระบบรถไฟโดยสาร ประจำทางที่มีอยู่เป็นระบบเสริม เพื่อรับและส่งผู้โดยสารจากสถานีย่อยไปสู่จุดหมายปลายทาง ซึ่งคาดว่าจะเป็นการลงทุนที่ไม่สูงมากนัก

นอกจากนี้ควรเน้นในเรื่องของการจัดระบบการจราจร(Traffic Management) เป็นการปรับปรุงสภาพถนนที่มีอยู่ หรือเปลี่ยนแปลงการควบคุมการจราจรที่เป็นอยู่ให้มีประสิทธิภาพ ซึ่งเป็นวิธีการเพิ่มขีดความสามารถของถนนโดยใช้เงินทุนน้อยที่สุด เช่น การจัดระบบการจราจรแบบเดินรถทางเดียว การจัดช่องทางเดินรถประจำทาง การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร การก่อสร้างสะพานข้ามถนนสำหรับคนและรถ การปรับปรุงทางร่วมทางแยก การปรับปรุงถนนหรือสะพานที่เป็นคอขวด การปรับปรุงผิวถนน เป็นต้น การจัดระบบการจราจรนี้สามารถขีดความสามารถของถนนได้ ซึ่งจะสามารถแบ่งเบาปัญหาการจราจรได้บ้าง

4. ระเบียบวินัย ความรู้ และความเข้าใจในการใช้รถใช้ถนน

เกี่ยวกับระเบียบวินัยของผู้ขับขี่ ผู้ใช้ถนน ควรมีการปลูกฝังวินัยในการจราจรทุกระดับ ขึ้นอย่างต่อเนื่องจริงจัง ทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยเฉพาะการฝึกอบรมผู้ขับขี่ก่อนได้รับใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งควรถือเป็นอันดับแรก เพราะถ้าผู้ขับขี่ได้รับการอบรมอย่างดีแล้ว จะไม่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ หรือการฝ่าฝืนกฎจราจร นอกจากนี้มาตรการบังคับใช้กฎหมาย ทั้งต่อผู้ขับขี่ คนเดินเท้า และต่อสภาพยานพาหนะ ควรที่จะมีการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง จริงจัง และเคร่งครัดเทียบขาด อาจจำเป็นต้องกำหนดคนโยบาย มาตรการใหม่ๆ เช่น การกำหนดอายุผู้ที่ขอใบอนุญาตขับขี่ให้สูงขึ้น การตรวจสภาพร่างกาย และการให้การฝึกอบรมผู้ขับขี่ทุกระยะ 5 ปี การปรับมาตรฐานการมีใบอนุญาตให้สูง และเท่ากันทั่วประเทศ

5. ปัญหาการขยายงานสาธารณูปโภค

จากปัญหาการขยายงานด้านสาธารณูปโภคในเขตกรุงเทพมหานครที่มีลักษณะการทำงานไม่ประสานสอดคล้องกัน ทำให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจโดยส่วนรวม และทำให้การจราจรทวีความรุนแรงมากขึ้น กระทรวงมหาดไทยจึงได้เสนอคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งคณะกรรมการชุดหนึ่ง เรียกว่า คณะกรรมการประสานงานด้านสาธารณูปโภค (กปส.) ตามคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ปี 2529 เพื่อปฏิบัติงานด้านการประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานก่อสร้างสาธารณูปโภค ในส่วนการแก้ไขในระยะยาวกรุงเทพมหานครได้ขอความช่วยเหลือจากรัฐบาลญี่ปุ่น โดย Japan International Cooperation Agency (JICA) ศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างระบบสาธารณูปโภครวม (Common Utility Duct)(CUD) ในกรุงเทพฯ

มาตรการในการแก้ไขปัญหาราจรของรัฐบาลให้ความสำคัญด้านการเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวก (Supply Management) มากกว่าการควบคุมปริมาณการจราจร (Demand Management) ในขณะที่การบริการด้านขนส่งมวลชนของรัฐยังเป็นเพียงการเพิ่มจำนวนรถให้มากขึ้น และขาดการให้การสนับสนุนอย่างจริงจังกับการขนส่งด้วยพาหนะที่สามารถขนย้ายคนให้มากขึ้น เช่น รถไฟ เนื่องจากไม่ต้องลงทุนมาก สามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างแท้จริง และรวดเร็วกว่า รวมถึงขาดการให้ความสำคัญกับการผสมผสานระบบขนส่งมวลชน ทั้งระบบรถเมล์ รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน รถไฟฟ้า เรือ เพื่อช่วยให้การเดินทางในหลายๆ วิธีมีความสะดวกมากยิ่งขึ้น

2.4.3 แผนแก้ไขปัญหารถจยยปี 2541 เร่งด่วนมีดังนี้ (สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก , 2541:10-13)

ในการจัดทำแผนแก้ไขปัญหารถจยยปี 2541 สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) ร่วมกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องทางด้านจราจร 20 หน่วยงาน ในสังกัด 6 กระทรวง เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการแก้ไขปัญหารถจยยเร่งด่วนประจำปี 2541 วงเงินงบประมาณ 2541 ในด้านจราจร 13.3 พันล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 12.7 และยังมีแนวโน้มว่าจะต้องปรับลดวงเงินงบประมาณมากกว่านี้เนื่องจากเศรษฐกิจของประเทศขาดสภาพคล่องทางการเงิน

แนวทางในการจัดทำ แผนปฏิบัติการแก้ไขปัญหารถจยยเร่งด่วน ประจำปีงบประมาณ 2541 นอกเหนือจากให้ความสำคัญต่อแผนงานในปี 2539-2540 อย่างต่อเนื่องแล้ว ได้พิจารณาให้ความสำคัญระดับสูงกับแผนงานโครงการ และมาตรการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์เพิ่มเติมใน 3 เรื่อง ดังนี้

1. ด้านพัฒนาขนส่งสาธารณะ นอกจากเป็นระบบรถไฟฟ้ามวลชนแล้ว ได้เร่งปรับปรุงระบบสาธารณะอื่นๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบัน ได้แก่ ระบบรถโดยสารประจำทาง ระบบขนส่งทางน้ำ รถไฟฟ้าชานเมือง ระบบรถตู้มวลชน ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อการท่องเที่ยว รวมถึงระบบรถแท็กซี่
2. ด้านการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ เป็นการปรับปรุงระบบเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะประเภทต่างๆ ได้แก่ การเชื่อมต่อระหว่างระบบรถประจำทางกับทางเรือ รถไฟฟ้าชานเมือง และรถโดยสารประจำทางด้วยกัน
3. มาตรการไม่ส่งเสริมการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล เน้นปรับปรุงการห้ามหยุด ห้ามจอด บนถนนต่างๆ ในกรุงเทพฯ และครอบคลุมพื้นที่ให้มากขึ้น โดยเฉพาะบนถนนสายหลัก สายรองต่างๆ รวมทั้งกวาดล้างจับกุมผู้กระทำความผิดอย่างจริงจัง และปรับปรุงอัตราค่าจอดยานพาหนะประเภทต่างๆ ให้สูงขึ้น โดยเฉพาะในเขตที่มีความต้องการจอดมาก เช่น บริเวณย่านธุรกิจชั้นในกรุงเทพฯ

แผนปฏิบัติการดังกล่าว ประกอบด้วยกลยุทธ์หลัก 5 ด้าน คือ

1. ให้ความสำคัญและเน้นการพัฒนาขนส่งสาธารณะ
2. ใช้ผิวการจราจรเพื่อสัญจรอย่างมีประสิทธิภาพ
3. เร่งรัดการพัฒนาโครงข่ายถนน ให้เป็นโครงข่ายอย่างสมบูรณ์
4. กวดขันวินัยการจราจรและเผยแพร่ปลูกฝังจริยธรรม
5. พัฒนาศักยภาพการวางแผน การบริหารจัดการ และได้แบ่งออกเป็น 5 กลุ่มงานคือ

5.1 การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ เน้นปรับปรุงบทบาทของการขนส่งสาธารณะ โดยการปรับปรุงความเร็วของการเดินทางของรถโดยสารประจำทาง ให้ความสำคัญในการขนส่งคนมากกว่าขนส่งรถ ยกระดับคุณภาพและประสิทธิภาพของการขนส่งสาธารณะ รวมทั้งระดับเสียงดังและมลภาวะจากท่อไอเสียของยานพาหนะ ตลอดจนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะ โดยเร่งรัดการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนตามแผนหลัก

5.2 การจัดระบบการจราจรบนท้องถนน เน้นการใช้ผิวการจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ โดยเร่งรัดการก่อสร้างโครงการที่ได้รับอนุมัติแล้ว บริหารและพัฒนาจราจรเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก และการก่อสร้างสาธารณูปโภคที่มีผลกระทบต่อจราจร

5.3 การพัฒนาโครงข่ายถนน ประกอบด้วยการพัฒนาโครงข่ายถนนสายหลัก ให้สอดคล้องกับการพัฒนาเมืองและภูมิภาค ให้ความสำคัญถนนสายรอง เพื่อต่อเชื่อมตรอก ซอย ตามแผนการพัฒนาเมือง

5.4 การกวดขันวินัยจราจร ของผู้ใช้รถใช้ถนน ประกอบด้วย การกวดขันและรณรงค์วินัยจราจร การปฏิบัติตามกฎอย่างเข้มงวด และการบริหารจัดการความต้องการเดินทาง

5.5 การบริหารจัดการ จัดทำระบบฐานข้อมูลจราจรและมาตรการเพื่อการบริหารและตรวจสอบ ทั้งมาตรการจูงใจ การควบคุม เช่น นโยบายราคา การให้เงินอุดหนุน และหรือการจัดเก็บภาษี พร้อมทั้งการประสานงานเพื่อลดการทำงานซ้ำซ้อน และความขัดแย้งระหว่างหน่วยงาน

อย่างไรก็ตามไม่ว่าหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการจราจรและขนส่ง จะมีความตั้งใจที่จะแก้ไขปัญหา หรือรัฐจะมีงบประมาณมากมายเพียงใด หรือมีโครงการแก้ไขมากมาย และคิขนาดไหน แต่ไม่สามารถทำให้ปัญหาที่สะสมมาช้านานหลายสิบปีลดระดับความรุนแรงลงได้หมดในช่วงระยะเวลาอันสั้น ดังนั้นต้องอาศัยการดำเนินการที่ต่อเนื่องเพื่อผลทั้งระยะสั้นและระยะยาว

การลงทุนในการแก้ไขปัญหาจราจรและการขนส่งเท่าที่ผ่านมาจนถึงสิ้นแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6 ได้มุ่งเน้นที่ระบบทางด่วนและถนน (มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และบริษัทสินธุ ไพค์ โมเดลล์ จำกัด, 2537:12) จึงเอื้ออำนวยให้การเดินทางด้วยรถยนต์เป็นหลัก ทำให้รถยนต์ส่วนบุคคลมีปริมาณสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งมีผลทำให้ปัญหาจราจรทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น ในระยะหลังจึงได้ปรับแนวทางการแก้ไขปัญหา โดยหันมาส่งเสริมนโยบายที่มุ่งเน้นการเคลื่อนคนมากกว่าการเคลื่อนรถ หรือชวดยาน และกำหนดความสำคัญของโครงการขนส่งมวลชนให้สูงกว่าโครงการประเภทอื่นๆ ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 ได้กำหนดให้ดำเนินโครงการขนส่งมวลชนทั้งหมด 3 โครงการ คือ โครงการรถไฟฟ้าของธนาชง โครงการรถไฟฟ้ายกระดับโยปเวลล์ และโครงการรถไฟฟ้ามหานคร โครงการทั้งสาม

ถูกสร้างขึ้นเพื่อจุดประสงค์ในการรองรับการเดินทางของผู้โดยสารในเขตพื้นที่ชั้นในกรุงเทพฯ ทั้งยังมีข้อจำกัดที่ต้องใช้เงินทุนมาก ใช้เวลาก่อสร้างนาน จึงควรพิจารณาการขนส่งมวลชนเมืองของการรถไฟฟ้าในการแก้ไขข้อจำกัดของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน โดยให้บริการชั้น 3 ของรถไฟฟ้าในเมือง ซึ่งเป็นลักษณะการขนส่งมวลชนที่มีเครือข่ายให้บริการอย่างต่อเนื่อง จึงสามารถขยายขีดความสามารถในการให้บริการได้อย่างรวดเร็วและใช้เงินทุนต่ำ นอกจากนี้ตลอดสองข้างทางรถไฟฟ้าในเมือง มีแนวโน้มกลายเป็นแหล่งชุมชนขนาดใหญ่ ซึ่งจะมีที่มาของความต้องการใช้บริการรถไฟฟ้าในเมืองอย่างมหาศาล (สมหมาย ตามไท 2536:6)

2.5 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 กับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

ในแผนพัฒนาฉบับที่ 8 นี้มีวัตถุประสงค์ในการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานเพื่อการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ตลอดจนสนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต สำหรับในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งจะเน้น การพัฒนาในเรื่อง

-พัฒนาระบบสื่อสาร โทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อให้เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคนี้

-พัฒนาการขนส่งทางอากาศ

-พัฒนาระบบขนส่งทางบกให้เชื่อมโยงการขนส่งระบบอื่นและเป็นพื้นฐานการรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ต่างๆ ให้มีประสิทธิภาพ

-พัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำภายในและระหว่างประเทศให้เต็มศักยภาพ

ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบขนส่งทางบกให้เชื่อมโยงกับการขนส่งระบบอื่นและเป็นพื้นฐานรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ต่างๆ ให้มีประสิทธิภาพ มีรายละเอียดดังนี้

1. พัฒนาระบบทางด่วนระหว่างเมืองและทางหลวงพิเศษที่ควบคุมทางเข้า-ออกสมบูรณ์เป็นโครงข่ายครอบคลุมทั่วประเทศ ตามแผนงานระยะยาว 20 ปี และกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมในการใช้ทางดังกล่าวอย่างเป็นระบบ เพื่อนำรายได้กลับคืนมาใช้เป็นเงินทุนขยายโครงข่ายต่อไป โดยให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมลงทุนพัฒนา รวมทั้งพิจารณาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งกองทุนพิเศษเพื่อพัฒนาเป็นการเฉพาะ

2. พัฒนาเส้นทางแนวตะวันตก-ตะวันออก ของประเทศเพื่อเชื่อมโยงศูนย์กลางเศรษฐกิจที่สำคัญเข้าด้วยกัน รวมทั้งเป็นการเสริมสร้างศักยภาพของพื้นที่ในแนวตัดผ่านจากการพัฒนาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งสองฝั่ง

3. สนับสนุนการวางแผนพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนและรถไฟให้เชื่อมต่อการขนส่งที่สนามบิน และ ท่าเรือเป็นแผนรวมเบ็ดเสร็จ เพื่อให้การขนส่งสินค้าและผู้โดยสารในระบบต่างๆ บริเวณสถานีรถไฟ สนามบิน ท่าเรือ และสถานีขนส่งสินค้าสามารถเชื่อมโยงประสานกันได้ สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ

4. ประสานความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนในการพัฒนาสมรรถนะการขนส่งทางรถไฟให้เป็นระบบขนส่งระบบหลักของประเทศ ตลอดจนให้ระบบรถไฟสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เฉพาะ พื้นที่เมือง พื้นที่ชุมชนเมือง รวมทั้งวางแผนงานเชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้านให้เกิดประโยชน์ร่วมกัน

จะเห็นได้ว่าในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 นี้ให้ความสำคัญกับการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะรถไฟ ไม่ว่าจะเป็น รถไฟฟ้า รถไฟชานเมือง มากกว่าในแผนพัฒนาฯ ฉบับก่อนๆ และถึงเห็นว่าจะต้องมีการเชื่อมโยงกันของโครงข่ายการคมนาคมด้านต่างๆ เพื่อให้เอื้อในการขนส่งซึ่งกันและกัน นอกจากนี้ให้รถไฟชานเมืองเป็นระบบขนส่งที่สำคัญให้เขตพื้นที่เมืองและชุมชนเมืองด้วย เช่นการวางแผนในการทำงานนโยบาย Park & Ride ในเขตรถไฟชานเมือง โดยมีโครงการนำร่องไว้ คือ สายอยุธยา-ฉะเชิงเทรา เป็นสายที่มีโครงการในการสร้างและเปิดให้บริการของรถไฟเขตนี้ (กฤษฎา พล มณีเนตร, 2540:สัมภาษณ์) ซึ่งเป็นนิมิตหมายที่ดีที่จะทำการศึกษาความต้องการของประชาชนว่าต้องการให้การรถไฟฯเพิ่มบริการด้านใดเพื่อเอื้อให้มีการใช้บริการรถไฟมากยิ่งขึ้น รวมทั้งศึกษาความเป็นไปได้ของหน่วยงานต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชนที่จะตอบสนองนโยบายของแผนฯ 8 นี้

2.6 โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

นับย้อนไป 3 ทศวรรษที่ผ่านมา กรุงเทพมหานครได้มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว ผลกระทบที่เกิดขึ้นประการหนึ่งคือ ทำให้โครงข่ายถนนมีไม่เพียงพอกับความต้องการเดินทางของประชาชน ประกอบกับไม่มีการส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะอย่างเพียงพอ ทำให้ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ส่วนตัวเพิ่มขึ้น ส่งผลให้เกิดปัญหาจราจรแออัดและติดขัดบนท้องถนน กลายเป็นเมืองที่มีปัญหาการจราจรมากที่สุดเมืองหนึ่งของโลก ดังนั้นจึงเกิดแนวความคิดที่จะสร้างระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขึ้นโดยเร็วที่สุด เพื่อช่วยลดการสูญเสียเวลาในการเดินทางของประชาชนได้โดยตรงและประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงเพราะเป็นระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด สามารถขนคนได้คราวละจำนวนมาก ด้วยความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และตรงเวลา และยังปลอดภัยด้วย

รัฐบาลไทยได้เริ่มวางแผนเกี่ยวกับรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (Rail Mass Rapid Transit) มาประมาณ 2 ทศวรรษ โดยในช่วงปี 2514-2518 รัฐบาลเยอรมันได้ส่งผู้เชี่ยวชาญมาศึกษาสำรวจจัดทำแผนแม่บทการจราจรขนส่งในกรุงเทพมหานคร ข้อเสนอแนะมาจากการศึกษาที่สำคัญคือ การ

เสนอแนะให้รัฐบาลกำหนดนโยบายสนับสนุนการขนส่งสาธารณะเป็นหลักและเสนอแนะให้สร้างระบบขนส่งมวลชน 3 สาย ในปัจจุบันได้แก่ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร โครงการรถไฟฟ้าบีทีเอส และโครงการโฮปเวลล์ (ภาพที่6)

2.6.1 โครงการรถไฟฟ้ามหานคร

เป็นโครงการในความรับผิดชอบขององค์การรถไฟฟ้ามหานคร (รฟม.) เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี เพื่อดำเนินการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งเป็นระบบที่สามารถขนส่งผู้โดยสารอย่างน้อย 40,000 คน/ชั่วโมง/ทิศทาง ความเร็วเฉลี่ย 35 กิโลเมตร/ชั่วโมง โดยมีแนวเส้นทางคือ ระยะแรก (สายสีน้ำเงินช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ) ระยะทาง 20 กิโลเมตร เริ่มต้นจากสถานีหัวลำโพง-ถนนพระราม4-ถนนรัชดาภิเษก-ถนนสุขุมวิท-ถนนโอศก-สามแยกลาดพร้าว-หมอชิต-ถนนกำแพงเพชร-สถานีรถไฟบางซื่อ มีสถานีทั้งสิ้น 18 สถานี เป็นเส้นทางใต้ดินซึ่งส่วนใหญ่อยู่ลึกจากพื้นดินประมาณ 14-30 เมตรและเป็นระบบเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ ให้บริการตั้งแต่ 05.30-24.00 น.ด้วยขบวนรถขนาด 6 คัน จะให้บริการทุก 2-4 นาทีในช่วงเวลาเร่งด่วน และทุก 4-6 นาทีในช่วงเวลาปกติ มีศูนย์ควบคุมเดินรถอยู่ที่ศูนย์ซ่อมบำรุงรักษาที่ห้วยขวาง

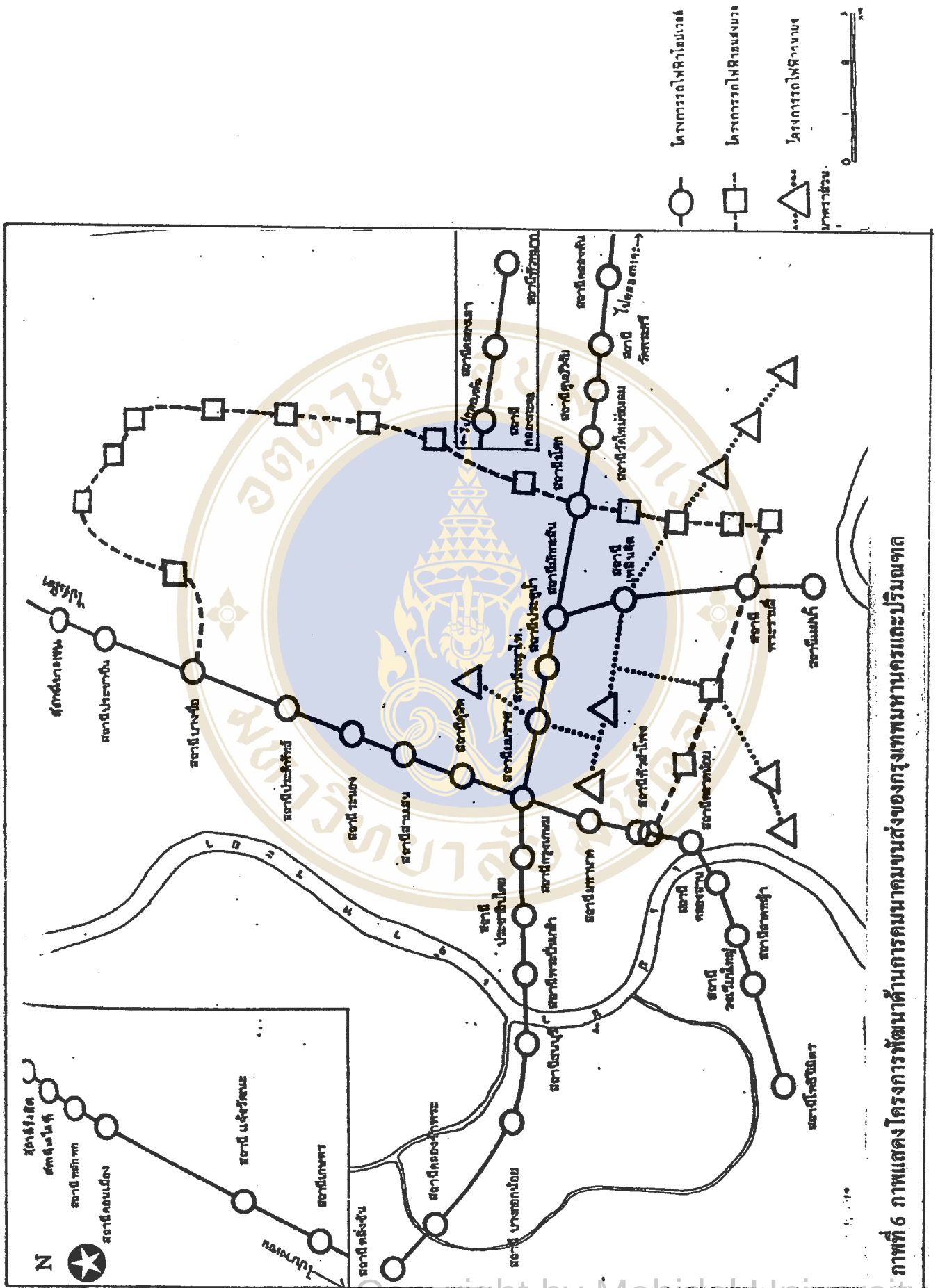
นอกจากโครงการระยะแรกแล้วองค์การรถไฟฟ้ามหานคร ยังมีหน้าที่รับผิดชอบดำเนินโครงการตามแผนแม่บทอีกคือ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-สะพานพระนั่งเกล้า และช่วงหัวลำโพง-บางแค ระยะทางประมาณ 22.4 กิโลเมตร

โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางกะปิ-ราชบุรีบูรณะ ระยะทาง 27.3 กิโลเมตร

รวมเส้นทางที่โครงการรถไฟฟ้ามหานครรับผิดชอบดำเนินการทุกโครงการ มีระยะทางรวมทั้งสิ้นประมาณ 70 กิโลเมตร และมีค่าลงทุนก่อสร้างงานโยธาเป็นระบบใต้ดินมูลค่า 69,640 ล้านบาท

สำหรับความก้าวหน้าในการดำเนินงาน ได้แก่ระยะแรก(สายสีน้ำเงิน-สายหัวลำโพง-บางซื่อ) ได้มีการวางศิลาฤกษ์โครงการ เมื่อวันที่ 19 พ.ย. 2539 และมีแผนที่จะเริ่มการก่อสร้างประมาณเดือน มีนาคม 2540 และจะก่อสร้างเสร็จภายในปี 2544 หลังจากนั้นจะทำการทดลองเดินรถประมาณ 6 เดือน สามารถเปิดให้บริการประชาชนได้ในปี 2545 และในเส้นทางอื่นๆ ของโครงการนี้อยู่ในระหว่างการออกแบบงานเบื้องต้น (องค์การรถไฟฟ้ามหานคร, 2539)



2.6.2 โครงการรถไฟฟ้าบีทีเอส

เป็นโครงการในความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานคร (กทม.) หรือธนาฯ มีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาจราจรในกรุงเทพฯ ลดความแออัดของการใช้รถใช้ถนนทั้งในย่านใจกลางเมือง และเขตชานนอกและเพื่อให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางที่มีประสิทธิภาพ เป็นระบบที่สามารถขนส่งผู้โดยสารได้ 50,000 คน/ชั่วโมง/ทิศทาง โดยมีแนวเส้นทาง 2 เส้นทางคือ

สายสุขุมวิท ระยะทาง 16.8 กิโลเมตร เริ่มต้นจาก สุขุมวิท 77 (อ่อนนุช)-ถนนสุขุมวิท-ถนนเพลินจิต-ถนนพระรามที่ 1-ถนนพญาไท-อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ-สนามเป้า-สะพานควาย-หมอชิต มีสถานี 18 สถานี

สายสีลม ระยะทาง 6.9 กิโลเมตร วิ่งเส้นทาง เชิงสะพานสารสิน-ถนนสารสิน-ถนนเลียบคลองช่วงช่องนนทรี-ถนนสีลม-ถนนราชดำริ-ถนนพระรามที่ 1-สนามกีฬาแห่งชาติ รวมสถานีทั้งสิ้น 9 สถานี

การให้บริการคาดว่าจะให้บริการในช่วง 06.00-24.00 น. โดยวิ่งบริการทุกๆ 3-4 นาทีในช่วงโมงเร่งด่วน และ 4-6 นาทีในเวลาปกติ ระบบเก็บตั๋วเป็นระบบอัตโนมัติ และมีโรงเก็บรถบริเวณสถานีขนส่ง สายเหนือ และสายตะวันออกเฉียงเหนือ (หมอชิต) เป็นโครงการที่เอกชนต้องลงทุนเองประมาณ 20,000 ล้านบาท (สุรพงษ์, 2538:CE-308)

สำหรับความก้าวหน้าในการดำเนินการงานก่อสร้างโยธาโดยรวมประมาณ 37% บริเวณก่อสร้างมีหลายจุด คือ ถนนราชดำริ ถนนเพลินจิต ถนนพญาไท ถนนพหลโยธิน ถนนสีลม บริเวณสะพานพระโขนง ขณะนี้รถไฟฟ้าบีทีเอสเตรียมเข้าพื้นที่ก่อสร้างบนถนนสุขุมวิท 2 จุด โดยจุดแรกบริเวณซอยสุขุมวิท 53 ถึงซอย 35 และจุดที่ 2 บริเวณซอย 35 ถึงซอย 21 (แยกอโศก) ในวันที่ 25 มกราคม 2540 และการก่อสร้างในช่วงถนนราชวิสาครนครินทร์ (ถนนเลียบคลองช่องนนทรี) จากถนนสีลมถึงถนนสารสิน เริ่มเข้าพื้นที่ใน วันที่ 25 มกราคมเช่นเดียวกัน (สยามรัฐรายวัน:16) ส่วนในบริเวณอื่นๆ บริษัทมีแผนที่จะเร่งเปิดพื้นที่เมื่อก่อสร้างเสาโครงสร้างให้แล้วเสร็จและคาดว่าจะแล้วเสร็จและเปิดบริการได้ ภายในปี 2542

2.6.3 โครงการโฮปเวลล์

เป็นโครงการรถไฟฟ้ายกระดับและถนนยกระดับเป็นโครงการในความรับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมกับเอกชนคือบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้ถูกกำหนดขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในใจกลางเขตกรุงเทพมหานคร ลักษณะของโครงการนี้ประกอบด้วยส่วนสำคัญ 2 ส่วนคือ ส่วนที่เป็นระบบทางสัมปทานและส่วนที่เป็นการพัฒนาที่ดินในเขตสัมปทาน สำหรับส่วนที่เป็นระยะทางสัมปทานประกอบด้วยทางยกระดับ 4 ชั้นคือ

ชั้นที่ 1 เป็นร้านค้าและทางเดิน

ชั้นที่ 2 เป็นสถานีและร้านค้า

ชั้นที่ 3 เป็นทางรถไฟยกระดับและขบวนรถไฟหุ้มชน ซึ่งเป็นระยะทาง 60.1 กิโลเมตร

ชั้นที่ 4 เป็นทางคว้นยกระดับ มีระยะทางทั้งสิ้น 56.8 กิโลเมตร (อากรณ,1994:13)

สำหรับเส้นทางการก่อสร้างโครงการโฮปเวลล์จะทำการก่อสร้างตามที่ได้รับสัมปทานจากการรถไฟแห่งประเทศไทย และใช้เงินทุนทั้งสิ้น 80,000 ล้านบาท โดยมีแนวเส้นทาง 5 ระยะดังนี้

ระยะที่ 1 คอนเมือง-ชมราช ระยะทาง 18.8 ก.ม.

ระยะที่ 2 หัวลำโพง-ชมราช ระยะทาง 2.2 ก.ม. ชมราช-หัวหมาก ระยะทาง 13 ก.ม.

มักกะสัน-แม่น้ำ ระยะทาง 3.3 ก.ม.

ระยะที่ 3 คอนเมือง-รังสิต ระยะทาง 7 ก.ม.

ระยะที่ 4 วงเวียนใหญ่-หัวลำโพง ระยะทาง 3.2 ก.ม.

ธนบุรี-ชมราช ระยะทาง 3.5 ก.ม.

ระยะที่ 5 โพธิ์นิมิต-วงเวียนใหญ่ ระยะทาง 3 ก.ม. ดลิ่งชัน-ธนบุรี ระยะทาง 6.1 ก.ม.

ในด้านความคืบหน้าของโครงการเป็นไปด้วยความล่าช้า เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงในรายละเอียด และแบบแปลนการก่อสร้างอยู่เป็นระยะ และประสบปัญหาต่างๆ มากมายซึ่งในบางส่วนยังไม่ได้รับการแก้ไข การเตรียมงานก่อสร้างเริ่มต้นที่บางซื่อ และคลองตัน ซึ่งเป็นศูนย์กลางของการก่อสร้าง และการผลิตคอนกรีตสำเร็จรูป การก่อสร้างชั้นที่ 2 ของระบบนี้จะเป็นรูปตัวแอลระหว่างคอนเมืองและหัวหมาก โดยในระยะแรกมีกำหนดแล้วเสร็จในปี 2541 ประมาณ 80% และ 100% ในปี 2542 (มดิชน:12)

2.7 การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนของโลก

ในสมัยเริ่มแรกรถที่ใช้บรรทุกผู้โดยสารจำนวนมาก คือรถขนส่งมวลชนเริ่มมาจากการนำรถโค้ช ซึ่งเป็นรถม้าชนิดหนึ่ง ถูกดัดแปลงเป็นรถขนส่งผู้โดยสารเพียง 6 หรือ 8 ที่นั่ง วิ่งระหว่างเมือง โดยนำมาใช้ในประเทศอังกฤษในปี พ.ศ. 2183 ต่อมาแนวความคิดในการนำรถโดยสารขนาดใหญ่พอที่จะบรรทุกคนได้หลายคนสำหรับนำมาใช้เพื่อการขนส่งมวลชน ก็ได้เริ่มต้นขึ้นที่ประเทศฝรั่งเศส โดยในปี พ.ศ.2205 ได้เริ่มมีรถบัสซึ่งใช้ม้าลากออกวิ่งบริการในปารีส

เมื่อบ้านเรือนเจริญขึ้น รถบัสใช้ม้าลากบรรทุกผู้โดยสารได้คันละ 12 คน ต่างกลับมาได้รับความนิยมมากขึ้นอีก โดยในปี พ.ศ.2372 มีรถบัสชนิดนี้วิ่งบริการตามท้องถนนทั่วไปในนิวยอร์ก และแพร่สู่ลอนดอนและปารีส รวมถึงเมืองอื่นๆ ในทวีปยุโรปด้วย ต่อเมื่อเครื่องยนต์ได้รับการพัฒนาขึ้นมา รถบัสที่วิ่งบริการจึงได้เปลี่ยนมาใช้เครื่องยนต์แทน

รถขนส่งมวลชนอีกประเภทหนึ่งคือ รถราง ซึ่งเดิมมีวิวัฒนาการมาจากการใช้ม้าลากไปบนราง แต่ต่อมาได้มีการนำพลังไอน้ำมาใช้กับรถรางเป็นครั้งแรกในปีพ.ศ.2380 ในนิวยอร์ก และอีกเกือบ กึ่งศตวรรษต่อมาก็ปรากฏว่ามีรถรางที่ใช้ไฟฟ้าขบวนแรกออกวิ่งในเบอร์ลิน ในปี พ.ศ.2424

การขนส่งมวลชนในเมืองได้พัฒนาขึ้นเป็นลำดับ ไม่เพียงแต่ก่อสร้างบนพื้นดินเท่านั้น แต่ยัง ได้พัฒนาโดยได้ก่อสร้างเป็นระบบใต้ดินด้วย โดยในประเทศอังกฤษมีการนำระบบรถไฟใต้ดินมา ใช้เป็นครั้งแรกในกรุงลอนดอนตั้งแต่ปี พ.ศ.2406 แล้ว โดยใช้ไอน้ำเป็นพลังงานขับเคลื่อน ตั้งแต่ ในปี พ.ศ.2433 จึงได้มีการเปิดเส้นทางรถไฟใต้ดินโดยใช้พลังงานไฟฟ้าเดินรถ จากถนนคิงวิล เลียมถึงสตอกเวลล์ ลอดผ่านแม่น้ำเทมส์เป็นครั้งแรก นับเป็นเส้นทางสายประวัติศาสตร์ที่สำคัญ สายหนึ่งของระบบรถไฟฟ้านั่งมวลชน

ในช่วงระยะเวลาใกล้เคียงกันที่ประเทศสหรัฐอเมริกา ได้เริ่มมีการทดลองใช้รถไฟฟ้ายานพาหนะ ยกระดับเหนือถนนนิวยอร์กในปีพ.ศ.2410 และเปิดบริการผู้โดยสารในปีพ.ศ.2411 ต่อมาจึงได้มี รถไฟฟ้ายกระดับขึ้นที่ชิคาโกในปีพ.ศ.2440 ที่นิวยอร์กในปีพ.ศ.2447 และที่ชิคาโกในปีพ.ศ.2486 ตามลำดับ

ปัจจุบันนี้รถไฟฟ้านั่งมวลชนได้แพร่หลายในมหานครและในเมืองใหญ่อีกมากมาย เช่น ใน ยุโรป ประเทศฝรั่งเศส มีระบบรถสินค้าเร็วที่สุดในโลก คือ Train a Grand Vitesse (TGV) สำหรับ สาย TGV Atlantique มีอัตราเร็วสูงสุด 300 กม./ชม. มีปารีสเป็นศูนย์กลางของโครงข่ายทางเหนือสู่ Lille และ Channel Tunnel ตะวันตกถึง Tours และ Le Mans ทางใต้ถึง Lyons (นพพร ประชากุล, 2538:9-12)

สวิตเซอร์แลนด์ก็มีการเดินรถไฟ TGV ซึ่งมีชื่อเป็นทางการว่า AVE ในสเปนเริ่มวิ่งในปี พ.ศ.2535 ระหว่างมาดริดกับเซบิยา

สหพันธรัฐเยอรมันมีรถไฟความเร็วสูง คือ Inter City Express ความเร็วขนาด 250 กม./ชม. ระหว่างไฮอันเนสเบอร์กถึงสตูทการ์ท์ และเพื่อความปลอดภัยจึงไม่มีถนนตัด รวมทั้งมีการควบคุม ในระบบขั้นสูง

นอกจากนี้รัฐบาลเยอรมันได้ตัดสินใจสร้างรถไฟเหาะสายแรก ความยาว 290 กิโลเมตร เชื่อม เมือง Berlin และHamburg ประกอบด้วย 6 โบกี้ ความยาว 150 เมตร น้ำหนัก 300 ตัน ความเร็วสูง สุด 500 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (นายสมรส (นามแฝง), 2539:30-31)

สวีเดนมีระบบรถไฟความเร็วสูงที่ชื่อว่า X 2000 ซึ่งทำความเร็วได้ถึง 220 กม./ชม. ในเส้นทาง จากสต็อกโฮล์ม ถึง Goteborg ระยะทาง 450 กม.

อิตาลีมีรถ Pendolino (ETR 450) และ ETR 500 วิ่งช่วงฟลอเรนซ์-โรม

สำหรับสหรัฐอเมริกา การรถไฟ Amtrak มีแผนที่จะดำเนินการขบวนรถไฟความเร็วสูง

วิ่งระหว่างบอสตัน นิวออร์ลีนส์ และวอชิงตันดีซี ซึ่งจะเริ่มใช้ประมาณพ.ศ.2542 (ประธานาธิบดีคลินตัน, 2539:32)

ในเอเชียรถไฟฟ้ามหานครได้เริ่มที่จะแพร่หลายเช่น รถไฟความเร็วสูงของประเทศญี่ปุ่นครอบคลุมระยะทาง 2,045 กม. จากมอริโอกะในภาคเหนือของฮอนชูถึงฮาคาตะในคิวชู

ประเทศเกาหลีมีการเดินรถไฟ TGV วิ่งระหว่างโซลกับปูซานในปีพ.ศ.2541

ประเทศจีน ได้เริ่มก่อสร้างรถไฟฟ้ามหานครเชิงไฮเมื่อ มกราคม 2533 วิ่งจาก Jin Jiang Park ทางตอนใต้ของเมืองวิ่งขึ้นไปทางทิศเหนือที่สถานีรถไฟเชิงไฮ (มัน ศรีเรือนทอง, 2538:30)

จนถึงทุกวันนี้มีการบริการรถไฟฟ้ามหานครรวมแล้วมากกว่า 80 เมืองและมากกว่า 30 ประเทศทั่วโลก จุดประสงค์ของการก่อสร้างส่วนใหญ่เป็นการสร้างขึ้นเพื่อขนส่งสินค้าและผู้โดยสารให้มีความสะดวกในการคมนาคมขนส่งมากขึ้น โดยมีได้เริ่มจากการเกิดปัญหาการจราจรดังในประเทศไทย หรือมีใช้เพื่อแก้ปัญหาการจราจร

2.8 ข้อมูลทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

2.8.1 เขตตลิ่งชัน

เขตตลิ่งชันจัดเป็นเขตชั้นนอกของกรุงเทพมหานคร มีพื้นที่ทั้งสิ้น 79,685 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 5.08 ของพื้นที่กรุงเทพมหานคร แบ่งออกเป็น 8 แขวง และ 14 หมู่บ้าน ดังนี้

ตารางที่ 3 แสดงเขตการปกครอง พื้นที่ จำนวนหมู่บ้าน จำนวนประชากร ในเขตตลิ่งชัน

ลำดับที่	แขวง	พื้นที่ (ตร.กม)	จำนวน หมู่บ้าน	จำนวน ประชากร	จำนวนบ้าน
1.	คลองชักพระ	1,251	-	11,204	3,796
2.	ตลิ่งชัน	5,382	15	26,216	7,244
3.	ฉิมพลี	12,850	16	29,473	9,118
4.	บางพรหม	5,875	15	19,829	5,831
5.	บางระมาด	12,321	24	13,901	3,385
6.	บางเชือกหนัง	5,305	13	8,711	2,279
7.	ศาลาธรรมสพน์	18,065	13	17,472	10,112
8.	ทวีวัฒนา*	18,636	8	11,195	4,247
	รวม	79,685	104	138,001	46,016

ที่มา : สำนักงานเขตตลิ่งชัน (มิถุนายน 2539) , ตำบลทวีวัฒนาขยายเป็นเขตในปี พ.ศ. 2541

โดยในเขตดิ่งชั้นมีอาณาเขตติดต่อดังนี้

ทิศเหนือ	ติดต่อกับอำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี
ทิศใต้	ติดต่อกับเขตภาษีเจริญ และเขตหนองแขม
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับเขตบางกอกน้อย
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับอำเภอสามพราน และอำเภอพุทธมณฑล จังหวัด

นครปฐม

จากสภาพเดิมเขตดิ่งชั้นเป็นเขตที่มีสภาพพื้นที่คล้ายเกาะคือ ล้อมรอบด้วยคลองทั้ง 4 ด้าน ทิศเหนือเป็นคลองมหาสวัสดิ์ ทิศตะวันออกติดคลองชักพระ และคลองบางกอกน้อย ทิศตะวันตกติดคลองทวีวัฒนา และทิศใต้ติดคลองบางเชือกหนัง และนอกจากคลองใหญ่ทั้งสี่ด้านที่เป็นคลองหลักแล้ว ยังมีคลองเล็กคลองน้อยอีกถึง 28 คลอง ทั้งที่เป็นคลองโดยธรรมชาติและคูคลองขุดที่ขุดมาเพื่อการชลประทาน การเกษตรกรรม และเพื่อการคมนาคม

ในปัจจุบันเขตดิ่งชั้นเป็นเขตที่กำลังพัฒนา และมีการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจเป็นอย่างมากเนื่องจากการตัดถนนบรมราชชนนี ถนนวงแหวนรอบนอก ถนนพุทธมณฑลสาย 1 และถนนพุทธมณฑลสาย 2 ทางยกระดับถนนอรุณอมรินทร์-ดิ่งชั้น ซึ่งล้วนแต่มีอิทธิพลที่ทำให้เขตนี้เป็นเขตที่มีการเปลี่ยนแปลงเป็นอย่างมาก ทำให้เจ้าของสวนต่างหันมาขายที่แทนอาชีพการทำสวน เพราะที่ดินมีราคาสูงมาก ให้ผลรวดเร็วและคุ้มค่า ทำให้เกิดมีหมู่บ้านจัดสรร หน่วยงานราชการต่างๆเกิดขึ้นมากมาย รวมทั้งกิจการร้านอาหารและสวนอาหาร ประกอบกับเป็นเขตที่ถูกประกาศให้เป็นพื้นที่สีเขียว ปลอดภัยจากโรงงาน ทำให้เขตนี้เป็นเขตที่มีราคาที่ดินสูงแห่งหนึ่ง

2.8.2 อำเภอพุทธมณฑล

อำเภอพุทธมณฑล เป็นอำเภอหนึ่งในเจ็ดอำเภอของจังหวัดนครปฐม ถือเป็นเขตพัฒนาชานเมืองของกรุงเทพฯ ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของจังหวัดนครปฐม ห่างจากจังหวัดประมาณ 32 กิโลเมตรและอยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ประมาณ 20 กิโลเมตร มีพื้นที่ทั้งหมด 76.329 ตารางกิโลเมตร หรือ 47,705 ไร่ (แผนลงทุนจังหวัดนครปฐม, 2539:1) โดยมีจำนวนประชากรทั้งสิ้น 17,565 คนและ 4,312 ครัวเรือน (บรรยาสรรูปกิ่งอำเภอพุทธมณฑล, 2539:2) มีอาณาเขตดังนี้

ทิศเหนือ	ติดต่อกับ	ค.นราภิรมย์ อ.บางเลน จ.นครปฐม
ทิศใต้	ติดต่อกับ	ค.บางเคย และ ค.บางระทีก อ.สามพราน จ.นครปฐม
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับ	ค.หนองเพรางาย อ.ไทรน้อย จ.นนทบุรี ค.บ้านใหม่ อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี ค.ปลายปาง อ.บางกรวย จ.นนทบุรี ค.ศาลาแดง เขตตลิ่งชัน จ.กรุงเทพฯ
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับ	ค.จี้วราช ค.ลานตากฟ้า และ ค.บางแก้วฟ้า อ.นครชัยศรี จ.นครปฐม



บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษานี้เป็นการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการใช้บริการรถไฟฟ้า เพื่อใช้เป็นแนวทางในการจัดการเดินรถไฟฟ้าในเมืองโดยพิจารณาจากความต้องการของประชาชนในพื้นที่ต่อการใช้รถไฟฟ้าและนโยบาย แผนงาน โครงการ หรือความเป็นไปได้ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดการเดินรถไฟฟ้าเมือง ทั้งของรัฐบาลและเอกชนในการจัดการเดินรถไฟฟ้าเมือง ศึกษากรณีเส้นทางรถไฟฟ้าสายกรุงเทพ-สาธิตา และ ธนบุรี-สาธิตา รวมถึงปัจจัยที่มีผลให้มีการใช้รถไฟฟ้าเมืองอย่างมากในพื้นที่อื่นได้แก่ เส้นทางรถไฟฟ้า กรุงเทพ-รังสิต กรุงเทพ-ฉะเชิงเทรา และ วงเวียนใหญ่-หัวลำโพง โดยเปรียบเทียบกับ เส้นทางสายกรุงเทพ-สาธิตา และ ธนบุรี-สาธิตา โดยใช้การวิจัยแบบหลายสาขาวิชา (Interdisciplinary Approach) ซึ่งทำการวิจัยภาคสนาม (Field Research) ทำการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยการสัมภาษณ์ตามแบบสอบถาม สัมภาษณ์ระดับลึก (Indepth Interview) กับเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคม และใช้วิธีการวิจัยเอกสาร(Documentary Research) โดยรวบรวมข้อมูลต่างๆ จากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และโครงการต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการจัดการเดินรถไฟฟ้า เพื่อช่วยในการจัดการเดินรถไฟฟ้ารวมทั้งศึกษาข้อมูลจากหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการจัดการเดินรถไฟฟ้าเมือง ระบบการจัดการแก้ไขปัญหาจราจร ได้แก่ สภาพนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงคมนาคม กรมทางหลวง สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก องค์การรถไฟฟ้ามหานคร ฝ่ายโครงการพิเศษการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย(โอบีเวลล์) และ การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย แบ่งเป็นขั้นตอนในการดำเนินงานวิจัยดังนี้

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ แบ่งออกเป็น 2 กลุ่มใหญ่ คือ

3.1.1 กลุ่มผู้โดยสารที่เดินทางด้วยยานพาหนะต่างๆ ดังนี้

- ผู้โดยสารรถไฟฟ้าในเส้นทางกรุงเทพ-สาธิตา และธนบุรี-สาธิตา
- ผู้โดยสารรถเมล์ ขสมก. สาย 124,125 รถเมล์ปรับอากาศ สาย ปอ.16 และรถตู้ในพื้นที่ศึกษา ได้แก่ เขตคลองเตจ และตำบลสาธิตา อำเภอพุทธมณฑล
- ผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล ในพื้นที่ศึกษา ได้แก่ เขตคลองเตจ และตำบลสาธิตา อำเภอพุทธมณฑล
- ผู้โดยสารรถไฟฟ้าในเมืองในเส้นทางกรุงเทพ-รังสิต สายกรุงเทพ-ฉะเชิงเทรา และสายวงเวียนใหญ่-มหาชัย

3.1.2 เจ้าหน้าที่ในหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการจัดการเดินรถไฟ และการจัดการแก้ไขปัญหาการจราจร

ในการศึกษาวิจัยนี้ได้ใช้หลักการสุ่มตัวอย่างจากประชากรที่เดินทางในเส้นทางระหว่างกรุงเทพ และสาขลา และกลุ่มประชากรที่ใช้รถไฟชานเมืองในเส้นทางชานเมืองอื่น การสุ่มตัวอย่างใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) สำหรับการหาจำนวนประชากรกลุ่มเป้าหมายที่คัดเลือกเป็นตัวแทนจะทำการหาจำนวนตัวอย่างจากสูตรคำนวณหาประชากรกลุ่มตัวอย่างของ Taro Yamane (Yamane, 1973:725) โดยมีสูตรคำนวณดังนี้

$$n = \frac{N}{1 + N(e)^2}$$

n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

N = ขนาดประชากร

e = ค่าความคลาดเคลื่อนของกลุ่มตัวอย่าง

N = ประชากรเขตตลิ่งชัน 138,061 คน และประชากรตำบลสาขลา 17,565 คน

e = 0.05

แทนค่าในสูตร

$$n = \frac{155,626}{1 + 155,626(0.05)^2}$$

$$n = 398$$

จะได้กลุ่มตัวอย่างในการคำนวณครั้งนี้ 398 ตัวอย่างซึ่งในที่นี้จะเก็บตัวอย่างทั้งสิ้น 400 ตัวอย่าง ถือเป็นตัวแทนในการศึกษา โดยมีความเชื่อมั่นอย่างมีนัยสำคัญในทางสถิติ ที่ระดับร้อยละ 95 โดยแบ่งเป็นกลุ่มที่ใช้รถไฟ 100 แบบสอบถาม กลุ่มใช้รถยนต์ส่วนบุคคล 200 แบบสอบถาม และกลุ่มใช้รถเมล์ ขสมก. รถเมล์ปรับอากาศ และรถตู้ 100 แบบสอบถามสำหรับกลุ่มตัวอย่างผู้โดยสารรถไฟชานเมืองเส้นทางกรุงเทพ-รังสิต สายกรุงเทพ-ฉะเชิงเทรา และสายวงเวียนใหญ่-มหาชัย นั้นใช้กลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 200 แบบสอบถาม ทั้งนี้ภายใต้ความจำกัดของเวลา ทุน และบุคลากร



3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล

ในการศึกษานี้แบ่งการศึกษาออกเป็นเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ ซึ่งมีเครื่องมือที่ใช้คือ

1.แบบสอบถามผู้โดยสารรถไฟ รถยนต์ส่วนบุคคล และรถเมล์ ขสมก. รถเมล์ปรับอากาศ และรถตู้ ในการศึกษาเชิงปริมาณ และมีส่วนประกอบที่สำคัญดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของประชากร แบบสอบถามส่วนนี้มีจำนวน 5 ข้อ โดยถามรายละเอียดส่วนตัวของกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ รายได้ และจำนวนสมาชิกในครัวเรือน

ส่วนที่ 2 ลักษณะการใช้รถโดยสารในการเดินทาง จำนวน 14 ข้อ ได้แก่ ระยะทางในเที่ยวไปและกลับ วิธีการเดินทาง เวลาที่ใช้ในการเดินทาง จำนวนครั้งที่ต่อรถ ความถี่ในการเดินทาง ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เป็นต้น

ส่วนที่ 3 ความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟ จำนวน 22 ข้อ สำหรับแบบสอบถามในส่วนนี้เป็นแบบวัดโดยใช้วิธีการของ Likert หรือ Likert scale (บุญธรรม กิจปรีดาวิรุทธิ์, 2534:244) ซึ่งใช้มาตรวัดทั้งหมด 5 ระดับ และมีเกณฑ์ในการให้คะแนนดังนี้

ระดับความพึงพอใจ	คะแนน
พอใจมาก	5
พอใจ	4
เฉยๆ	3
ไม่พอใจ	2
ไม่พอใจมาก	1

การวัดระดับความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟ แบ่งเป็น 3 ระดับ โดยมีรายละเอียดคือ นำคะแนนในส่วนนี้ทั้งหมดจำนวน 641 ตัวอย่าง มาหาคะแนนความพึงพอใจเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน จากนั้นใช้ค่าเฉลี่ย (65.77) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (12.52) ที่ได้นั้นเป็นเกณฑ์ในการแบ่งระดับความพึงพอใจ แบ่งออกเป็น พึงพอใจน้อย พึงพอใจปานกลาง พึงพอใจมาก ดังนี้

กลุ่มความพึงพอใจน้อย = ค่าของคะแนนที่ต่ำกว่าคะแนนเฉลี่ย-ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
(65.77-12.52)

กลุ่มความพึงพอใจปานกลาง = คะแนนในช่วงตั้งแต่คะแนนเฉลี่ย-ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
(65.77-12.52) จนถึงคะแนนเฉลี่ย+ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (65.77+12.52)

กลุ่มความพึงพอใจน้อย = ค่าของคะแนนสูงกว่าคะแนนเฉลี่ย+ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
(65.77+12.52)

ดังนั้นจะได้คำดังนี้

คะแนนต่ำกว่า 53 ถือว่าเป็นผู้ที่มีความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าในระดับน้อย

คะแนน 53-78 ถือว่าเป็นผู้ที่มีความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าในระดับปานกลาง

คะแนนสูงกว่า 79 ถือว่าเป็นผู้ที่มีความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าในระดับมาก

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะและความคิดเห็นเพิ่มเติม เป็นการถามความคิดเห็นว่า รถไฟฟ้าควรมีการปรับปรุงด้านการบริการอย่างไร ประโยชน์ที่ได้รับจากการใช้บริการรถไฟฟ้า ความต้องการให้รถไฟฟ้าพัฒนา ความต้องการให้รถไฟฟ้าขยายเส้นทาง และหากมีการเปลี่ยนแปลงการให้บริการของรถไฟฟ้า ผู้ตอบแบบสอบถามจะหันมาใช้บริการรถไฟฟ้าเส้นทางสาธิต-กรุงเทพ และ สาธิต-ธนบุรีหรือไม่

2.แบบสัมภาษณ์ระดับลึก (Indepth Interview) เจ้าหน้าที่ในระดับนโยบายและแผนในหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการศึกษาเชิงคุณภาพ โดยมีแนวคำถามใช้ในการดำเนินการสัมภาษณ์ ได้แก่ ผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการจัดการจราจรทางบก การคมนาคมขนส่ง การเดินรถไฟฟ้า รถไฟฟ้าชานเมืองรถไฟฟ้า ได้แก่ สภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก กรมทางหลวง การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย และ องค์การรถไฟฟ้ามหานคร เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับนโยบาย แผนงาน และโครงการ ของทุกหน่วยงานดังกล่าว ในประเด็นดังต่อไปนี้

1. สาเหตุการลดบทบาทของรถไฟฟ้าจากการเป็นระบบขนส่งมวลชนหลักของประเทศ
2. การที่รถไฟฟ้ายอมให้บริการในเส้นทางชานเมืองในราคาที่ต่ำกว่าความเป็นจริงและการใช้ระบบพันธะการให้บริการสาธารณะ(Public Service Obligation, PSO)
3. สาเหตุการให้บริการที่ไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่สามารถให้บริการได้ของรถไฟฟ้าและแนวทางการแก้ไข
4. การจัดสร้างที่จอดรถในลักษณะ Park and Ride
5. การลดปัญหาจราจรและลดมลภาวะของรถไฟฟ้าและความเสี่ยงต่อภาวะมลพิษของผู้โดยสาร
6. นโยบาย/แผนงาน/โครงการในการใช้รถไฟฟ้าชานเมืองให้เกิดประโยชน์มากที่สุดต่อการคมนาคม และสามารถแบ่งส่วนแบ่งทางการตลาดจากถนนได้
7. แผนการแก้ไขโครงการไฮปเวลล์ที่ถูกระงับ
8. บทบาทของการรถไฟฟ้าในอนาคตในการคมนาคมขนส่ง
9. การนำผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการใช้รถยนต์กับรถไฟฟ้ามาเปรียบเทียบเพื่อใช้ในการตัดสินใจในการวางแผนด้านการคมนาคมขนส่งในอนาคต
10. การแปรรูปรัฐวิสาหกิจการรถไฟฟ้า

3.3 การหาประสิทธิภาพของเครื่องมือ

หาประสิทธิภาพของเครื่องมือ โดยขั้นแรกนำแบบสอบถามที่สร้างเสร็จแล้วไปปรึกษาคณะกรรมการควบคุมวิทยานิพนธ์ เพื่อตรวจสอบแก้ไข ดูความถูกต้องชัดเจน และความเที่ยงตรงของเนื้อหา (Content Validity) จากนั้นผู้วิจัยนำมาปรับปรุงแก้ไขตามคำแนะนำ จากนั้นนำแบบสอบถามที่ปรับปรุงแก้ไขแล้วไปทดลองใช้ (Try Out) กับกลุ่มที่ไม่ได้ศึกษาแต่มีความคล้ายคลึงกัน และนำข้อมูลที่ได้มาหาประสิทธิภาพของเครื่องมือ โดยนำข้อความที่มีค่าอำนาจจำแนกที่เหมาะสมมาหาความเชื่อมั่น โดยใช้สูตร สัมประสิทธิ์แอลฟา (Coefficient of Alpha) ของครอนบราซ (Cronbach) ดังนี้ (อ้างใน พวงรัตน์ ทวีรัตน์, 2528: 125-126)

$$\alpha = \frac{n}{n-1} \left\{ 1 - \frac{\sum S_i^2}{S^2} \right\}$$

เมื่อ

α = สัมประสิทธิ์ความเชื่อมั่น

n = จำนวนข้อ

S_i^2 = คะแนนความแปรปรวนในแต่ละข้อ

S^2 = คะแนนแปรปรวนทั้งฉบับ

จำนวนคำถามที่ทำการวิเคราะห์ 22 ข้อ และจำนวนผู้รับการทดลอง 20 ราย ค่าสัมประสิทธิ์มาตรฐานเท่ากับ 0.8932

สำหรับแบบสอบถามระดับตลิกนั้นนำมาทดสอบกับนายสถานีสาธาฯ นำมาตรวจแก้ไขแล้วนำไปใช้ในการวิจัยต่อไป

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

เมื่อได้ข้อมูลจากแบบสอบถามและทำการตรวจสอบความถูกต้องสมบูรณ์ของข้อมูลตามลำดับ จากนั้นทำการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้ทั้งจากการค้นคว้าเอกสารและการสัมภาษณ์ระดับลึก และประมวลผลข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้โดยสารในกลุ่มต่างๆ ด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS for Windows (Statistical package For Social Science) โดยใช้สถิติ ดังนี้

สถิติเชิงพรรณนา ใช้สถิติร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) ในการหาความแตกต่างระหว่างตัวแปรของทุกกลุ่ม ในด้านลักษณะทั่วไปของผู้โดยสารและลักษณะการเดินทาง ใช้ไคว์-สแควร์ (Chi-square) ในการศึกษาข้อมูลทั่วไปของประชากร ลักษณะการใช้รถโดยสารในการเดินทาง ความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟ ความต้องการในการปรับปรุงการดำเนินการ และประโยชน์ที่คิดว่าจะได้รับจากการใช้บริการรถไฟ

สถิติเชิงปริมาณ สำหรับการศึกษายิงัยที่มีผลต่อการใช้บริการรถไฟใช้ Stepwise Regression ในการสร้างสมการถดถอย โดยการวิเคราะห์หารูปแบบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระหลายตัวกับความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟของกลุ่มผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล รถเมล์/รถตู้ รถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา และ ธนบุรี-สาขลา และรถไฟชานเมืองอื่นๆ ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาได้แก่

1. ตัวแปรอิสระที่ใช้ในการวิเคราะห์การถดถอยพหุแบบขั้นตอน ในกลุ่มศึกษารถยนต์ส่วนบุคคล

Y_i = ความพอใจในการใช้บริการของกลุ่มผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล

X_1 = เพศ

X_2 = อายุ

X_3 = อาชีพ

X_4 = รายได้

X_5 = จำนวนสมาชิกในครัวเรือน

X_6 = ระยะทางจากที่พักถึงสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง

X_7 = เวลาที่ใช้ในการเดินทางทั้งหมดในเที่ยวไป

X_8 = เวลาที่ใช้ในการเดินทางทั้งหมดในเที่ยวกลับ

X_9 = ค่าใช้จ่ายในการเดินทางทั้งหมดใน 1 วัน

X_{10} = ระยะทางจากที่พักถึงสถานีรถไฟ(ต้นทาง)

X_{11} = ระยะทางจากที่พักถึงสถานีรถไฟ(ปลายทาง) ถึงสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง

X_{12} = เคยใช้บริการรถไฟในเส้นทางกรุงเทพ-สาขลา ชนบุรี-สาขลา

X_{13} = การใช้บริการรถไฟสามารถช่วยลดมลพิษบนท้องถนน เช่น ฝุ่น คาร์บอน เสี่ยง

X_{14} = การใช้บริการรถไฟสามารถช่วยลดความรุนแรงของปัญหาจราจร

X_{15} = การขยายเส้นทางรถไฟให้บริการรถไฟชานเมือง

2. ตัวแปรอิสระที่ใช้ในการวิเคราะห์การถดถอยพหุแบบขั้นตอน ในกลุ่มศึกษารถเมล์/รถตู้

Y_i = ความพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าของกลุ่มผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้

X_1 = เพศ

X_2 = อายุ

X_3 = อาชีพ

X_4 = รายได้

X_5 = จำนวนสมาชิกในครัวเรือน

X_6 = ระยะทางจากที่พักถึงสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง

X_7 = เวลาที่ใช้ในการเดินทางทั้งหมดในเที่ยวไป

X_8 = เวลาที่ใช้ในการเดินทางทั้งหมดในเที่ยวกลับ

X_9 = ระยะทางจากที่พักถึงจุดรับส่งรถเมล์/รถตู้

X_{10} = เวลาที่รอขึ้นรถเมล์/รถตู้

X_{11} = วิธีการเดินทางมายังป้ายรถเมล์หรือสถานที่จอดรถตู้

X_{12} = หลังจากใช้บริการ ระยะทางจากป้ายรถเมล์หรือสถานที่จอดรถตู้ไปยังจุดหมายปลายทาง

X_{13} = วิธีการเดินทางจากป้ายรถเมล์หรือสถานที่จอดรถตู้ (ปลายทาง) ไปยังจุดหมายปลายทาง

X_{14} = จำนวนครั้งที่ต่อรถ นับตั้งแต่ออกจากบ้านจนถึงจุดหมายปลายทาง

X_{15} = ค่าใช้จ่ายในการเดินทางทั้งหมดใน 1 วัน

X_{16} = ระยะทางจากที่พักถึงสถานีรถไฟ (เส้นทาง)

X_{17} = หลังจากใช้บริการรถไฟ ระยะทางจากสถานีรถไฟ (ปลายทาง) ถึงจุดหมายปลายทาง

X_{18} = ความถี่ในการเดินทางโดยรถเมล์/รถตู้

X_{19} = เคยใช้บริการรถไฟฟ้าขานเมืองในเส้นทางกรุงเทพ-สาขลา และธนบุรี-สาขลา

X_{20} = การใช้บริการรถไฟฟ้าสามารถช่วยลดมลพิษบนท้องถนน เช่น ฝุ่น คิววัน เลี้ยว

X_{21} = การใช้บริการรถไฟฟ้าสามารถช่วยลดความรุนแรงของปัญหาจราจร

X_{22} = การขยายเส้นทางให้บริการรถไฟฟ้าขานเมือง

3. ตัวแปรอิสระที่ใช้ในการวิเคราะห์การถดถอยพหุแบบขั้นตอน ในกลุ่มศึกษารถไฟฟ้าสายกรุงเทพ-สาทร-บางนา-ตราด และเส้นทางรถไฟฟ้าในเมืองอื่น

Y_i = ความพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าของกลุ่มผู้โดยสารรถไฟฟ้า

X_1 = เพศ

X_2 = อายุ

X_3 = อาชีพ

X_4 = รายได้

X_5 = จำนวนสมาชิกในครัวเรือน

X_6 = ระยะทางจากที่พักถึงสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง

X_7 = เวลาที่ใช้ในการเดินทางทั้งหมดในเที่ยวไป

X_8 = เวลาที่ใช้ในการเดินทางทั้งหมดในเที่ยวกลับ

X_9 = ระยะทางจากที่พักถึงสถานีรถไฟฟ้า

X_{10} = ความล่าช้าของรถไฟฟ้า (โดยเฉลี่ยในแต่ละวัน)

X_{11} = วิธีการเดินทางมายังสถานีรถไฟฟ้า

X_{12} = หลังจากใช้บริการ ระยะทางจากสถานีรถไฟฟ้า (ปลายทาง) ไปยังจุดหมายปลายทาง

X_{13} = วิธีการเดินทางจากป้ายรถเมล์หรือสถานที่จอดรถตู้ (ปลายทาง) ไปยังจุดหมายปลายทาง

X_{14} = จำนวนครั้งที่ต้องรถ นับตั้งแต่ออกจากบ้านจนถึงจุดหมายปลายทาง

X_{15} = ค่าใช้จ่ายในการเดินทางทั้งหมดใน 1 วัน

X_{16} = ความถี่ในการเดินทางโดยรถไฟฟ้า

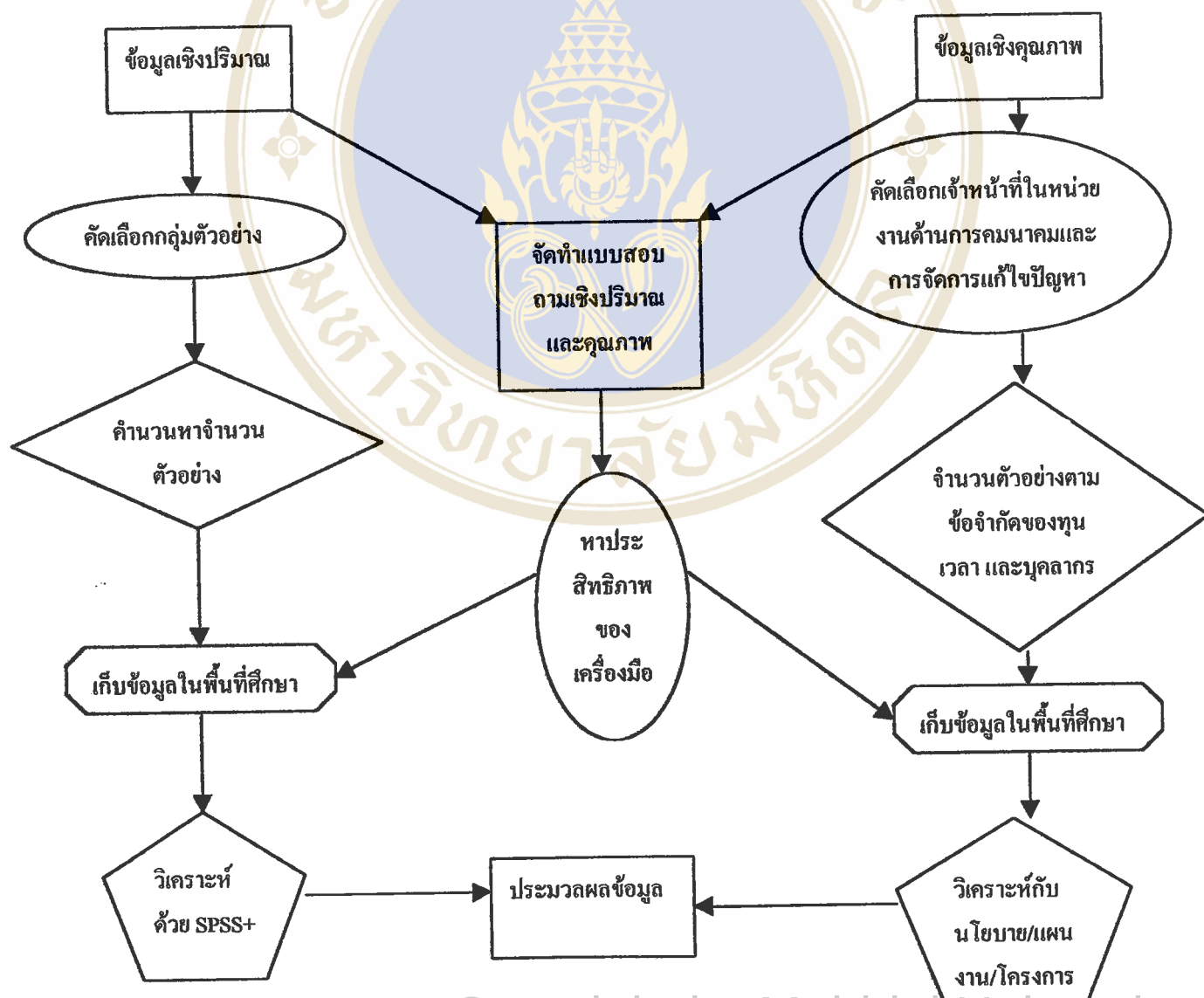
X_{17} = การใช้บริการรถไฟฟ้าสามารถช่วยลดมลพิษบนท้องถนน เช่น ฝุ่น คาร์บอน เสี่ยง

X_{18} = การใช้บริการรถไฟฟ้าสามารถช่วยลดความรุนแรงของปัญหาจราจร

X_{19} = การขยายเส้นทางรถไฟฟ้าให้บริการรถไฟฟ้าในเมือง

3.5 การประมวลผลข้อมูล

1. นำข้อมูลทีวิเคราะห์ได้มารวบรวมเป็นความต้องการใช้บริการในด้านใดบ้างของการรถไฟ
2. นำข้อมูลจากการสัมภาษณ์ระดับลึกเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการจัดการคมนาคมทางบก มาตรวจสอบนโยบาย แผนงาน โครงการ และแผนปฏิบัติงาน ว่ามีอะไรบ้างที่เป็นไปได้ในการปรับปรุงการให้บริการประชาชน และควรปรับปรุงไปในด้านใดก่อนหลังอย่างไรมาวิเคราะห์
3. ประมวลเป็นแนวทางในการจัดการเดินรถไฟเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร
สามารถประมวลขั้นตอนวิธีการดำเนินการวิจัยดังนี้



บทที่ 4

ผลการศึกษา

การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการให้บริการรถไฟ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการจัดการเดินรถไฟชานเมืองครั้งนี้ ได้ทำการศึกษาในเส้นทางสายกรุงเทพ-สาละวิน, ธนบุรี-สาละวิน และศึกษาเปรียบเทียบเส้นทางดังกล่าวกับเส้นทางรถไฟสายชานเมือง กรุงเทพ-รังสิต, กรุงเทพ-ฉะเชิงเทรา และวงเวียนใหญ่-มหาชัย นั้นสามารถนำเสนอผลการศึกษาโดยแบ่งออกได้ดังนี้

ตอนที่ 1 การศึกษาลักษณะทั่วไปของประชากรตัวอย่าง

ตอนที่ 2 การศึกษาลักษณะการเดินทาง

ตอนที่ 3 การวิเคราะห์หาความแตกต่างระหว่างกลุ่มของตัวแปรแต่ละตัวแปรในทุกกลุ่ม

ตอนที่ 4 การวิเคราะห์ระดับความพึงพอใจในการให้บริการ

ตอนที่ 5 การวิเคราะห์ความต้องการในการปรับปรุงการดำเนินการด้านการบริการของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ตอนที่ 6 การวิเคราะห์หารูปแบบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระหลายตัวกับความพึงพอใจของผู้โดยสาร

ตอนที่ 7 การวิเคราะห์ผลการสัมภาษณ์ระดับลึก

ตอนที่ 8 แนวทางการจัดการเดินรถไฟชานเมือง

4.1 ผลการศึกษาลักษณะทั่วไปของประชากรกลุ่มตัวอย่าง

ผลการศึกษาประชากรที่เดินทางสายรถชนิดต่างๆตามที่กำหนดไว้ จำนวนทั้งสิ้น 600 ตัวอย่าง ซึ่งสามารถเก็บได้จำนวน 641 ตัวอย่าง ปรากฏผลดังนี้

ตารางที่ 4 แสดงจำนวนและร้อยละ สภาพทั่วไปของผู้โดยสาร

รายละเอียด	รถยนต์ส่วนบุคคล		รถเมล์/รถตู้		รถไฟกรุงเทพ, ธนบุรี-ศาลายา		รถไฟสายกรุงเทพ-รังสิต, ฉะเชิงเทรา, วงเวียนใหญ่-มหาชัย	
	จำนวนผู้โดยสาร	ร้อยละ	จำนวนผู้โดยสาร	ร้อยละ	จำนวนผู้โดยสาร	ร้อยละ	จำนวนผู้โดยสาร	ร้อยละ
เพศ								
ชาย	64	58.7	40	32.8	63	36.8	111	46.4
หญิง	45	41.3	82	67.2	108	63.2	128	53.6
รวม	109	100	122	100	171	100	239	100
อายุ (ปี)								
10-20	12	11.7	26	21.3	34	19.8	99	41.4
21-30	42	40.7	62	51.0	61	35.6	76	31.8
31-40	29	28.2	26	21.3	47	27.4	38	15.9
41-50	15	14.5	6	4.8	24	14.2	14	5.9
51-60	5	4.9	2	1.6	5	3.0	12	5.0
รวม	109	100	122	100	171	100	239	100
ค่าเฉลี่ย	21.9		27.1		29.9		26.0	
ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	9.3		8.8		10.3		10.5	
อายุต่ำสุด (ปี)	17		15		12		10	
อายุสูงสุด (ปี)	56		68		56		12	
อาชีพ								
นักเรียน/นักศึกษา	28	25.7	57	46.7	42	25.0	135	56.5
รับราชการ	54	49.5	39	31.0	65	37.0	30	12.6
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	5	4.6	2	1.6	2	17.0	15	6.3
ลูกจ้าง/พนักงาน	18	16.5	16	13.1	42	25.0	40	16.7
ธุรกิจเอกชน								
ประกอบอาชีพ	4	3.7	5	4.1	7	4.0	14	5.8
ส่วนตัว/ค้าขาย								
ชาวไร่/ชาวนา/	0	0.0	3	2.5	3	2.0	5	2.1
ชาวสวน								
รวม	109	100	122	100	171	100	239	100

ตารางที่ 4 (ต่อ)

รายละเอียด	รถยนต์ส่วนบุคคล		รถเมล์/รถตู้		รถไฟฟ้ากรุงเทพ, ธนบุรี-ศาลาया		รถไฟฟ้ากรุงเทพ- รังสิต, จะเข่งเทรา, วงเวียนใหญ่-มหาชัย	
	จำนวนผู้ โดยสาร	ร้อยละ	จำนวนผู้ โดยสาร	ร้อยละ	จำนวนผู้ โดยสาร	ร้อยละ	จำนวนผู้ โดยสาร	ร้อยละ
รายได้ (บาท)								
ต่ำกว่า 3,000	4	3.6	17	13.9	24	14.0	50	20.9
3,000-5,000	17	15.6	28	23.0	29	17.0	48	20.3
5,001-7,000	20	18.3	28	23.0	27	16.0	26	10.8
7,001-10,000	24	22.1	20	16.4	32	18.7	34	14.2
10,001-13,000	13	12.0	12	9.8	22	12.8	19	7.9
13,001-15,000	11	10.1	5	4.1	12	7.0	22	9.2
มากกว่า 15,001	20	18.3	12	9.8	25	14.6	40	16.7
รวม	109	100	122	100	171	100	239	100
ค่าเฉลี่ย	12003.4		7639.8		11140.5		9168.4	
ค่ามัธยฐาน	8200.0		6300.0		7400.0		6000.0	
ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	10152.2		5256.8		16458.3		7773.1	
รายได้ต่ำสุด (บาท)	2,500		1,500		1,200		1,000	
รายได้สูงสุด (บาท)	60,000		2,900		150,000		38,950	
จำนวนสมาชิกใน ครัวเรือนทั้งหมด (คน)								
1-2	20	18.3	13	10.7	20	11.7	29	12.1
3-4	50	45.9	59	48.4	74	43.3	87	36.4
5-6	31	28.4	36	29.5	51	30.0	79	33.1
7-8	4	3.7	8	6.6	17	9.8	33	13.8
มากกว่า 8	4	3.7	6	4.8	9	5.2	11	4.6
รวม	109	100	122	100	171	100	239	100
ค่าเฉลี่ย	4.1		4.5		4.4		4.8	
ค่ามัธยฐาน	4		4		4		5	
ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	2.0		2.2		1.7		2.1	
จำนวนสมาชิกต่ำสุด	1		1		1		1	
จำนวนสมาชิกสูงสุด	15		18		12		15	

เพศ ผู้โดยสารในพื้นที่ศึกษาได้แก่ ผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล, รถเมล์/รถตุ้ และรถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา, ชนบุรี-สาขลา และผู้โดยสารนอกพื้นที่ศึกษาได้แก่ ผู้โดยสารรถไฟสายชานเมืองอื่น ได้แก่ สายกรุงเทพ-รังสิต, กรุงเทพ-ฉะเชิงเทรา และ วงเวียนใหญ่-มหาชัย เป็นเพศชายร้อยละ 58.7, 32.8, 36.8 และ 46.4 ตามลำดับ เป็นเพศหญิงร้อยละ 41.3, 67.2, 63.2 และ 53.6 ตามลำดับ (ดูตารางที่ 4)

อายุ ผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล รถเมล์/รถตุ้, รถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา, ชนบุรี-สาขลา และผู้โดยสารรถไฟสายชานเมืองอื่นๆ ส่วนใหญ่มีอายุเฉลี่ยใกล้เคียงกัน คือ 21.93, 27.17, 29.98 และ 26.03 ปีตามลำดับ โดยผู้โดยสารส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 21-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 40.7, 51.0 และ 35.6 ยกเว้นผู้โดยสารในเส้นทางชานเมืองอื่นที่ผู้โดยสารส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 10-20 ปี เนื่องจากในพื้นที่ศึกษามีสถานศึกษาตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก ประกอบกับนอกพื้นที่ศึกษามีนักเรียน นักศึกษาใช้บริการรถไฟเป็นจำนวนมากทุกช่วงเวลา ทำให้มีอายุเฉลี่ยระหว่าง 21-30 ปี (ดูตารางที่ 4)

อาชีพ ผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคลและรถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา และชนบุรี-สาขลา ส่วนใหญ่มีอาชีพรับราชการคิดเป็นร้อยละ 49.5 และ 37.0 ตามลำดับ รองลงมาคือนักเรียน/นักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 25.7 และ 25.0 ตามลำดับ ส่วนผู้โดยสารรถเมล์/รถตุ้ และรถไฟสายชานเมืองอื่น ส่วนใหญ่เป็นนักเรียน/นักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 46.7 และ 56.5 ตามลำดับ รองลงมาของผู้โดยสารรถเมล์/รถตุ้ คือรับราชการคิดเป็นร้อยละ 30.1 และกลุ่มผู้โดยสารรถไฟสายชานเมืองอื่นๆ มีอาชีพรองจากนักเรียน/นักศึกษาคือ ลูกจ้างและพนักงานธุรกิจเอกชน คิดเป็นร้อยละ 16.7 (ดูตารางที่ 4)

รายได้ ผู้โดยสารกลุ่มผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคลและรถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา, ชนบุรี-สาขลา มีรายได้เฉลี่ยค่อนข้างสูงกว่ากลุ่มที่เหลือโดยมีค่าเท่ากับ 8,205.0 และ 11,140.0 บาทตามลำดับ เนื่องจาก การใช้รถยนต์มีค่าใช้จ่ายสูงกว่าและกลุ่มผู้โดยสารรถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการบริการสูงมากเมื่อเทียบกับการใช้รถไฟฟ้าชานเมืองอื่น และรถเมล์/รถตุ้ ที่ผู้โดยสารมีรายได้เฉลี่ย 6,000.0 และ 7,400.0 บาทตามลำดับ (ดูตารางที่ 4)

จำนวนสมาชิกในครัวเรือนทั้งหมด ผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล รถเมล์/รถตุ้ รถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา และผู้โดยสารรถไฟชานเมืองสายอื่น มีจำนวนสมาชิกจำนวน 3-4 คน คิดเป็นร้อยละ 45.9, 48.4, 43.3 และ 36.4 ตามลำดับ โดยจำนวนในครัวเรือนเฉลี่ย 4, 4, 4 และ 5 คนตามลำดับ (ดูตารางที่ 4)

4.2 ผลการศึกษาลักษณะการเดินทาง

ผลการศึกษาลักษณะการเดินทางของผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล, รถเมล์/รถตู้, รถไฟฟ้าสาย
กรุงเทพ-สาขลา, ธนบุรี-สาขลา และรถไฟฟ้าสายชานเมืองอื่น ได้แก่รถไฟฟ้าสายกรุงเทพ-รังสิต,
กรุงเทพ-ฉะเชิงเทรา, วงเวียนใหญ่-มหาชัย รวมทั้งสิ้น 641 คน ปรากฏรายละเอียดดังนี้



ตารางที่ 5 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้โดยสาร จำแนกตามลักษณะการเดินทาง

รายละเอียดลักษณะการเดินทาง	รถยนต์ส่วนบุคคล		รถเมล์/รถตู้		รถไฟฟ้าสายกรุงเทพ, ธนบุรี-สาขลา		รถไฟฟ้าสายกรุงเทพ-รังสิต, ะเจียงเทรา, วงเวียนใหญ่-มหาชัย	
	จำนวนผู้โดยสาร	ร้อยละ	จำนวนผู้โดยสาร	ร้อยละ	จำนวนผู้โดยสาร	ร้อยละ	จำนวนผู้โดยสาร	ร้อยละ
ระยะทางจากที่พักถึงสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง (กิโลเมตร)								
น้อยกว่า 1	1	0.9	8	6.5	6	3.5	0	0.0
1.1 - 5	25	22.9	19	15.5	10	5.8	10	4.2
5.1 - 10	14	12.8	17	14.0	10	5.8	18	7.5
10.1 - 20	29	27.5	28	23.0	43	25.2	37	15.5
20.1 - 30	16	14.7	27	22.1	26	15.3	45	18.9
มากกว่า 30	22	20.2	23	18.9	76	44.4	129	53.9
รวม	109	100	122	100	171	100	239	100
ค่าเฉลี่ย	20.3		19.77		35.84		36.18	
ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	16.3		13.66		27.17		28.44	
ระยะทางต่ำสุด (กิโลเมตร)	0.8		0.5		0.9		4	
ระยะทางสูงสุด (กิโลเมตร)	75		50		150		200	
เวลาที่ใช้ในการเดินทางทั้งหมดในเที่ยวไป (นาที)								
น้อยกว่า 30	51	46.3	32	26.2	40	23.3	38	15.8
31 - 60	31	28.8	39	32.0	54	31.6	99	41.4
61 - 90	12	11.1	17	13.9	39	22.9	51	21.3
91 - 120	12	11.1	22	18.0	23	13.5	27	11.2
121 - 150	1	0.9	4	3.3	9	5.3	11	4.6
151 - 180	1	0.9	8	6.6	5	2.9	8	3.3
มากกว่า 180	1	0.9	0	0.0	1	0.5	6	2.4
รวม	109	100	122	100	171	100	239	100
ค่าเฉลี่ย	53.4		74.6		72.5		79.4	
ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	41.8		46.6		52.5		52.0	
ระยะเวลาต่ำสุด (นาที)	5		5		7		15	
ระยะเวลาสูงสุด (นาที)	240		180		480		480	

ตารางที่ 5 (ต่อ)

รายละเอียดลักษณะ การเดินทาง	รถยนต์ส่วนบุคคล		รถเมล์/รถตู้		รถไฟฟ้าสายกรุงเทพ, ธนบุรี-สาขลา		รถไฟฟ้าสายกรุงเทพ- รังสิต, ฉะเชิงเทรา, วงเวียนใหญ่-มหาชัย	
	จำนวนผู้ โดยสาร	ร้อยละ	จำนวนผู้ โดยสาร	ร้อยละ	จำนวนผู้ โดยสาร	ร้อยละ	จำนวนผู้ โดยสาร	ร้อยละ
เวลาที่ใช้ในการเดินทางทั้ง หมคนในเที่ยวกลับ (นาที)								
น้อยกว่า 30	48	44	30	24.6	33	19.3	34	15.8
31 - 60	30	27.6	39	32.0	48	28.0	92	41.4
61 - 90	13	11.9	19	15.5	39	22.8	42	21.3
91 - 120	14	12.8	17	14.0	34	19.9	37	11.2
121 - 150	1	0.9	2	1.6	8	4.7	13	4.6
151 - 180	2	1.9	12	9.8	7	4.1	12	3.3
มากกว่า 180	1	0.9	3	2.5	2	1.2	9	2.4
รวม	109	100	122	100	171	100	239	100
ค่าเฉลี่ย	56.8		79.8		80.0		87.0	
ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	44.1		52.7		53.5		57.4	
ระยะเวลาต่ำสุด (นาที)	5		5		7		10	
ระยะเวลาสูงสุด (นาที)	240		240		480		480	
ระยะทางจากที่พักถึงจุดรับส่ง รถเมล์/รถตู้ (กิโลเมตร)								
น้อยกว่า 1			99	81.1				
1.1 - 5			15	12.3				
5.1 - 10			5	4.1				
10.1 - 20			3	2.5				
รวม			122	100				
ค่าเฉลี่ย			1.5					
ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน			0.5					
ระยะทางต่ำสุด (กิโลเมตร)			1					
ระยะทางสูงสุด (กิโลเมตร)			15					

ตารางที่ 5 (ต่อ)

รายละเอียดลักษณะ การเดินทาง	รถยนต์ส่วนบุคคล		รถเมล์/รถตู้		รถไฟฟ้ากรุงเทพ, ธนบุรี-สาขลา		รถไฟฟ้ากรุงเทพ- รังสิต, ฉะเชิงเทรา, วงเวียนใหญ่-มหาชัย	
	จำนวนผู้ โดยสาร	ร้อยละ	จำนวนผู้ โดยสาร	ร้อยละ	จำนวนผู้ โดยสาร	ร้อยละ	จำนวนผู้ โดยสาร	ร้อยละ
เวลาที่รอขึ้นรถเมล์/รถตู้ (นาที)								
5 - 10			39	32.0				
11 - 15			38	31.1				
16 - 20			14	11.5				
21 - 25			6	4.9				
26 - 30			21	17.2				
มากกว่า 30			4	3.3				
รวม			122	100				
ค่าเฉลี่ย			17.3					
ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน			9.0					
ระยะเวลาต่ำสุด (นาที)			5					
ระยะเวลาสูงสุด (นาที)			50					
วิธีการเดินทางจากที่พักมายัง ป้ายรถเมล์/จุดรับส่งรถตู้								
รถประจำทางขานเมือง			12	9.8				
รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง			34	27.9				
เดิน			50	41.0				
รถเมล์ ขสมก.			18	14.8				
อื่น ๆ			8	6.6				
รวม			122	100				
วิธีการเดินทางจากป้ายรถเมล์/ สถานที่จอดรถตู้ไปยังจุดหมาย ปลายทาง								
เดิน			66	54.0				
รถเมล์ ขสมก.			34	27.6				
รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง			19	15.5				
รถสามล้อ			0	0.0				
รถยนต์ส่วนบุคคล			31	2.4				
อื่น ๆ			2	1.6				
รวม			122	100				

ตารางที่ 5 (ต่อ)

รายละเอียดลักษณะ การเดินทาง	รถยนต์ส่วนบุคคล		รถเมล์/รถตู้		รถไฟฟ้าสายกรุงเทพ, ธนบุรี-สาขลา		รถไฟฟ้าสายกรุงเทพ- รังสิต, ฉะเชิงเทรา, วงเวียนใหญ่-มหาชัย	
	จำนวนผู้ โดยสาร	ร้อยละ	จำนวนผู้ โดยสาร	ร้อยละ	จำนวนผู้ โดยสาร	ร้อยละ	จำนวนผู้ โดยสาร	ร้อยละ
ระยะทางจากป้ายรถเมล์หรือ สถานที่จอดรถผู้ไปยังจุดหมาย ปลายทาง (กิโลเมตร)								
น้อยกว่า 1			77	63.2				
1.1-2			11	9.0				
2.1-3			5	4.0				
3.1-4			4	3.3				
4.1-5			6	4.9				
มากกว่า 5			19	15.6				
รวม			122	100				
ค่าเฉลี่ย			2.7					
ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน			5086.1					
ระยะทางต่ำสุด (กิโลเมตร)			0.1					
ระยะทางสูงสุด (กิโลเมตร)			23					
ระยะทางจากที่พักถึงสถานี รถไฟ (เส้นทาง) (กิโลเมตร)								
น้อยกว่า 1	25	22.9	38	31.1	46	26.9	65	27.2
1.1 - 5	33	30.3	50	41.0	94	55.0	97	40.6
5.1 - 10	25	22.9	11	9.0	14	8.2	45	18.8
10.1 - 20	12	11.0	9	7.4	2	1.2	25	10.5
20.1 - 30	10	9.2	5	4.1	10	5.8	7	2.9
มากกว่า 30	4	3.7	9	7.4	5	2.9	0	0.0
รวม	109	100	122	100	171	100	239	100
ค่าเฉลี่ย	4.9		4.4		3.5		4.1	
ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	8861.4		7459.3		6108.4		5107.95	
ระยะทางต่ำสุด (กิโลเมตร)	0.5		0.3		0.2		0.1	
ระยะทางสูงสุด (กิโลเมตร)	45		37		31		25	

ตารางที่ 5 (ต่อ)

รายละเอียดลักษณะ การเดินทาง	รถยนต์ส่วนบุคคล		รถเมล์/รถตู้		รถไฟฟ้าสายกรุงเทพ, ธนบุรี-สาขลา		รถไฟฟ้าสายกรุงเทพ- รังสิต, ฉะเชิงเทรา, วงเวียนใหญ่-มหาชัย	
	จำนวนผู้ โดยสาร	ร้อยละ	จำนวนผู้ โดยสาร	ร้อยละ	จำนวนผู้ โดยสาร	ร้อยละ	จำนวนผู้ โดยสาร	ร้อยละ
ระยะทางจากสถานีรถไฟ (ปลายทาง)ที่ใกล้กับจุดหมาย ปลายทาง (กิโลเมตร)								
น้อยกว่า 1	50	45.9	41	33.7	95	55.0	116	48.5
1.1 - 5	45	41.3	66	54.1	64	35.0	85	35.5
5.1 – 10	9	8.2	7	5.7	7	3.2	24	10.0
10.1 – 20	2	1.8	4	3.3	0	0.0	12	5.0
20.1 – 30	0	0.0	2	1.6	7	3.2	1	0.5
มากกว่า 30	3	2.8	2	1.6	8	3.6	1	0.5
รวม	109	100	122	100	171	100	239	100
ค่าเฉลี่ย	3.1		3.3		35.4		27.1	
ค่านี้อยู่บนมาตรฐาน	4235.4		4378.3		6920.8		3845.5	
ระยะทางต่ำสุด (กิโลเมตร)	0.4		0.2		0.05		0.05	
ระยะทางสูงสุด (กิโลเมตร)	30		30		45		25	
วิธีการเดินทางจากที่พักมายัง สถานีรถไฟ (เส้นทาง)								
รถประจำทางในเมือง					16	9.4	20	8.4
รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง					30	17.5	40	16.7
เดิน					65	38.0	49	20.5
รถเมล์ ขสมก.					19	11.1	96	40.2
อื่น ๆ					41	24.0	34	14.2
รวม					171	100	239	100

ตารางที่ 5 (ต่อ)

รายละเอียดลักษณะ การเดินทาง	รถยนต์ส่วนบุคคล		รถเมล์/รถตู้		รถไฟฟ้ากรุงเทพ, ธนบุรี-ศาลาษา		รถไฟฟ้ากรุงเทพ- รังสิต,ฉะเชิงเทรา, วงเวียนใหญ่-มหาชัย	
	จำนวนผู้ โดยสาร	ร้อยละ	จำนวนผู้ โดยสาร	ร้อยละ	จำนวนผู้ โดยสาร	ร้อยละ	จำนวนผู้ โดยสาร	ร้อยละ
วิธีการเดินทางจากสถานีรถไฟ (ปลายทาง) ไปยังจุดหมาย ปลายทาง								
เดิน					79	46.2	66	27.8
รถเมล์ ขสมก.					54	31.6	102	42.7
รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง					14	8.2	32	13.4
รถสามล้อ					5	2.9	10	4.1
รถยนต์ส่วนบุคคล					11	6.4	10	4.1
อื่น ๆ					8	4.7	19	7.9
รวม					171	100	239	100
เวลาที่รถไฟมาล่าช้า (นาที)								
5-10					53	31.0	86	35.9
11-20					77	45.0	79	33.0
21-30					27	15.8	43	17.9
31-40					4	2.3	8	3.3
41-50					4	2.3	5	2.1
51-60					1	0.6	2	0.8
มากกว่า 60					5	2.9	0	0.0
รวม					171	100	239	100
ค่าเฉลี่ย					18.4		17.3	
ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน					13.0		11.3	
เวลาดำสุด (นาที)					3		2	
เวลาสูงสุด (นาที)					90		60	

ตารางที่ 5 (ต่อ)

รายละเอียดลักษณะ การเดินทาง	รถยนต์ส่วนบุคคล		รถเมล์/รถตู้		รถไฟฟ้ากรุงเทพ, ธนบุรี-ศาลาขา		รถไฟฟ้ากรุงเทพ- รังสิต,จะเข้เกรร, วงเวียนใหญ่-มหาชัย	
	จำนวนผู้ โดยสาร	ร้อยละ	จำนวนผู้ โดยสาร	ร้อยละ	จำนวนผู้ โดยสาร	ร้อยละ	จำนวนผู้ โดยสาร	ร้อยละ
จำนวนครั้งที่ต่อรถ (ครั้ง)								
1			0	0.0	0	0.0	29	12.2
2			30	24.6	49	28.7	78	32.9
3			49	40.2	61	35.7	108	45.2
4			39	31.9	57	33.3	19	7.9
5			4	3.3	4	2.3	3	1.3
6			0	0.0	0	0.0	2	0.4
รวม			122	100	171	100	239	100
ความถี่ในการเดินทางโดยรถ ยนต์ส่วนบุคคล/รถเมล์ ขสมก รถตู้/รถไฟ								
5 วันขึ้นไป/สัปดาห์			54	44.3	89	52.0	113	47.3
3-4 วัน/สัปดาห์			25	20.5	19	11.1	34	14.2
2-3 วัน/สัปดาห์			8	6.6	12	7.0	29	12.1
1-2 วัน/สัปดาห์			15	12.3	28	16.7	21	8.8
เป็นครั้งคราว			20	16.4	23	13.6	42	17.6
รวม			122	100	171	100	239	100
ท่านเคยใช้บริการรถไฟฟ้า กรุงเทพ- ศาลาขา และ ธนบุรี-ศาลาขา หรือไม่								
ไม่เคย	66	60.5	68	55.7				
เคย	43	44.0	54	44.3				
รวม	109	100	122	100				

ระยะทางจากที่พักถึงสถานที่เรียน, สถานที่ทำงานหรือจุดหมายปลายทาง ผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคลและรถเมล์/รถตู้ เฉลี่ยส่วนใหญ่เดินทางด้วยระยะทาง 10.1-20 กิโลเมตร ร้อยละ 27.5 และ 23.0 ตามลำดับ เมื่อเทียบกับผู้โดยสารรถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา, ชนบุรี-สาขลา และเส้นทางขานเมืองอื่นได้แก่ สาย กรุงเทพ-รังสิต, กรุงเทพ-ฉะเชิงเทรา และ วงเวียนใหญ่-มหาชัย สายรถไฟขานเมืองจะมีระยะทางการเดินทางมากกว่าคือ มากกว่า 30 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 44.4 และ 53.9 ตามลำดับ แต่เมื่อเทียบค่าเฉลี่ยของการเดินทางแล้ว จะเห็นได้ว่าระยะทางการเดินทางด้วยรถไฟขานเมืองคือ 35.8 กิโลเมตร ในสายกรุงเทพ-สาขลา และชนบุรี-สาขลา และ 36.1 กิโลเมตรในสายขานเมืองอื่น ซึ่งมากกว่าระยะทางของรถยนต์ส่วนบุคคล และรถเมล์/รถตู้ โดยเฉลี่ยคือ 20.3 และ 19.7 กิโลเมตร (ดูตารางที่ 5)

เวลาในการเดินทางทั้งหมดในเที่ยวไป ผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ รถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา, ชนบุรี-สาขลา และรถไฟขานเมืองอื่น เฉลี่ยส่วนใหญ่ใช้เวลาในการเดินทางเพียง 31-60 นาที คิดเป็นร้อยละ 32.0, 31.6 และ 41.4 ตามลำดับ ส่วนรถยนต์ส่วนบุคคลใช้เวลาน้อยกว่า 30 นาที คิดเป็นร้อยละ 46.9 (ดูตารางที่ 5)

เวลาใช้ในการเดินทางทั้งหมดในเที่ยวกลับ ผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ รถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา, ชนบุรี-สาขลา และรถไฟขานเมืองอื่น เฉลี่ยส่วนใหญ่ใช้เวลาไปกลับ 31-60 นาที เช่นเดียวกับในเที่ยวไป คิดเป็นร้อยละ 32.0, 28.0 และ 38.5 ตามลำดับ ส่วนรถยนต์ส่วนบุคคลใช้เวลาเที่ยวกลับน้อยกว่า คือต่ำกว่า 30 นาที คิดเป็นร้อยละ 44.0 (ดูตารางที่ 5)

ระยะทางจากที่พักถึงป้ายรถเมล์/ จุฬารับส่งรถตู้ ผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ ส่วนใหญ่สามารถเดินทางมายังป้ายรถเมล์ และจุฬารับส่งรถตู้ได้สะดวก ด้วยระยะทางน้อยกว่า 1 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 76.2 (ดูตารางที่ 5)

เวลาที่รอขึ้นรถเมล์/รถตู้ ผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ ส่วนใหญ่ได้รับความสะดวกในการใช้บริการเป็นอย่างมาก เนื่องจากเวลาที่รอขึ้นรถเมล์และรถตู้ส่วนใหญ่ใช้เวลา 5-10 นาที คิดเป็นร้อยละ 32.0 รองลงมาคือ 11-15 นาที คิดเป็นร้อยละ 31.1 (ดูตารางที่ 5)

วิธีการเดินทางจากที่พักมายังป้ายรถเมล์/จุดรับส่งรถตู้ ผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ ส่วนใหญ่เดินทางที่ที่พักมายังป้ายรถเมล์/จุดรับส่งรถตู้ คิดเป็นร้อยละ 41.0 รองลงมาคือ รถประจำทางขานเมืองคิดเป็นร้อยละ 27.9 (ดูตารางที่ 5)

วิธีการเดินทางจากป้ายรถเมล์/จุดรับส่งรถตู้ไปยังจุดหมายปลายทาง ผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ ส่วนใหญ่เดินทางจากป้ายรถเมล์/จุดรับส่งรถตู้ ไปยังจุดหมายปลายทาง คิดเป็นร้อยละ 54.0 รองลงมาคือ รถเมล์ ขสมก. คิดเป็นร้อยละ 27.6 (ดูตารางที่ 5)

ระยะทางจากป้ายรถเมล์/จุดรับส่งรถตู้ ไปยังจุดหมายปลายทาง ผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ ส่วนใหญ่สามารถเดินทางหรือต่อรถจากป้ายรถเมล์/จุดรับส่งรถตู้ ไปยังจุดหมายปลายทางได้สะดวกเนื่องจากระยะทางจากป้ายรถเมล์หรือจุดรับส่งรถตู้ อยู่ห่างจากจุดหมายปลายทาง น้อยกว่า 1 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 63.2 (ดูตารางที่ 5)

ระยะทางจากที่พักถึงสถานีรถไฟ (ที่ใกล้ที่พัก) ผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล ผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ ส่วนใหญ่พักอาศัยอยู่ห่างจากสถานีรถไฟที่ใกล้บ้านที่สุด 1.1-5 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 30.3 และ 41.0 ตามลำดับ สำหรับผู้โดยสารรถไฟสาย กรุงเทพ-สาขลา, ชนบุรี-สาขลา และสาขลา-เมืองอื่น มีที่พักอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟมาก คือ น้อยกว่า 1 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 52.0 และ 43.2 ตามลำดับ (ดูตารางที่ 5)

ระยะทางจากสถานีรถไฟที่ใกล้กับจุดหมายปลายทางไปยังจุดหมายปลายทาง ผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล ผู้โดยสารรถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา, ชนบุรี-สาขลา และสาขลา-เมืองอื่น มีสถานีรถไฟที่ให้บริการใกล้กับจุดหมายปลายทางคือ น้อยกว่า 1 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 45.9, 55.0 และ 48.5 ตามลำดับ และผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ มีสถานีรถไฟที่อยู่ห่างจากจุดหมายปลายทาง คือ 1-5 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 54.1 (ดูตารางที่ 5)

วิธีการเดินทางมายังสถานีรถไฟ ผู้โดยสารรถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา, ชนบุรี-สาขลา ส่วนใหญ่เดินทางมายังสถานีรถไฟ คิดเป็นร้อยละ 38.0 รองลงมา ได้แก่ มีรถยนต์/รถมอเตอร์ไซด์มาส่งที่สถานีหรือนำรถมาจอดที่สถานีแล้วเดินทางต่อด้วยรถไฟ คิดเป็นร้อยละ 24.0 สำหรับผู้โดยสารรถไฟสายขานเมืองอื่น เดินทางมายังสถานีรถไฟโดยรถเมล์ ขสมก. คิดเป็นร้อยละ 40.2 รองลงมาคือ เดินทางมายังสถานีรถไฟ คิดเป็นร้อยละ 20.5 (ดูตารางที่ 5)

วิธีการเดินทางจากสถานีรถไฟไปยังจุดหมายปลายทาง ผู้โดยสารรถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา, ธนบุรี-สาขลา ส่วนใหญ่เดินทางจากสถานีรถไฟไปยังจุดหมายปลายทางคิดเป็นร้อยละ 46.2 รองลงมา ได้แก่การใช้บริการรถเมย์ ขสมก. คิดเป็นร้อยละ 31.6 แต่สำหรับผู้โดยสารรถไฟสายชานเมืองอื่น ใช้บริการรถเมย์ ขสมก. ต่อจากสถานีรถไฟไปยังจุดหมายปลายทาง คิดเป็นร้อยละ 42.7 รองลงมา ได้แก่การเดินทาง คิดเป็นร้อยละ 27.9 (ดูตารางที่ 5)

เวลาที่รถไฟมาล่าช้า ผู้โดยสารรถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา, ธนบุรี-สาขลา และรถไฟสายชานเมืองอื่น ส่วนใหญ่รอรถไฟที่มาล่าช้าไม่ตรงตามตารางการเดินทางในแต่ละวันคิดเฉลี่ยเท่ากับ 18 และ 17 นาทีตามลำดับ โดยผู้โดยสารในสายสายกรุงเทพ-สาขลา, ธนบุรี-สาขลา รอรถไฟล่าช้าในแต่ละวัน 11-20 นาที คิดเป็นร้อยละ 45.0 และรองลงมาก็คือ 5-10 นาที คิดเป็นร้อยละ 31.0 และในสายชานเมืองอื่น รอรถไฟล่าช้า 5-10 นาที คิดเป็นร้อยละ 35.9 และรองลงมาก็คือ 11-20 นาทีคิดเป็นร้อยละ 33.0 (ดูตารางที่ 5)

จำนวนครั้งที่ต้องรอนับตั้งแต่ออกจากบ้านจนถึงจุดหมายปลายทาง (ใน 1 เที่ยว) ผู้โดยสารรถเมย์/รถตู้ ผู้โดยสารรถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา, ธนบุรี-สาขลา ส่วนใหญ่ต้องรอ 3 ครั้งคิดเป็นร้อยละ 40.2 และ 35.7 ตามลำดับ รองลงมาก็คือ 4 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 31.9 และ 33.3 ตามลำดับ และรถไฟสายชานเมืองอื่น ส่วนใหญ่ต้องรอ 3 ครั้งคิดเป็นร้อยละ 45.3 รองลงมาก็คือ 2 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 32.9 (ดูตารางที่ 5)

ความถี่ในการเดินทางโดยรถเมย์/รถตู้ และรถไฟ ผู้โดยสารรถเมย์และรถตู้ ส่วนใหญ่เดินทางโดยรถเมย์/รถตู้ 5 วันขึ้นไป/สัปดาห์ คิดเป็นร้อยละ 44.3 รองลงมาก็คือ 3-4 วัน/สัปดาห์ คิดเป็นร้อยละ 20.5 ผู้โดยสารรถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา, ธนบุรี-สาขลา และรถไฟสายชานเมืองอื่น เดินทางโดยรถไฟ 5 วันขึ้นไป/สัปดาห์ คิดเป็นร้อยละ 52.0 และ 47.3 ตามลำดับ รองลงมาก็คือ 1-2 วัน/สัปดาห์ คิดเป็นร้อยละ 16.3 สำหรับผู้โดยสารรถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา, ธนบุรี-สาขลา และ ใช้รถไฟเป็นครั้งแรก คิดเป็นร้อยละ 17.6 สำหรับผู้โดยสารรถไฟสายอื่น (ดูตารางที่ 5)

ค่าใช้จ่ายในการเดินทางทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับ ผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล ส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่ายที่มากกว่าผู้โดยสารด้วยยานพาหนะอื่น คือ 51-100 บาท/วัน คิดเป็นร้อยละ 46.7 และรองลงมาก็คือ 100-200 บาทคิดเป็นร้อยละ 20.1 ผู้โดยสารรถเมย์/รถตู้ ส่วนใหญ่เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 31-40 บาทคิดเป็นร้อยละ 22.1 และรองลงมาก็คือ 41-50 บาท/วัน คิดเป็นร้อยละ 18.0 ผู้โดยสารสาย

กรุงเทพ-สาขลา, ชนบุรี-สาขลา และรถไฟฟ้าสายชานเมืองอื่นๆ ส่วนใหญ่เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 51-100 บาท คิดเป็นร้อยละ 26.7 และรองลงมาคือ 11-20 บาท/วัน คิดเป็นร้อยละ 18.7 จะเห็นได้ว่าเป็นค่าใช้จ่าย 2 ช่วงราคาที่ต่างกัน เนื่องจากรถไฟฟ้าสายกรุงเทพ-สาขลาที่ดองอาศัยรถไฟฟ้าใต้ดินพาดิษย์ และรถไฟฟ้าสายสุพรรณบุรี ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางบวกกับค่าธรรมเนียมที่สูงกว่ารถไฟฟ้าชานเมืองสายธรรมดา ซึ่งในที่นี้คือสายชนบุรี คือ ในเที่ยวเดินทางเข้ากรุงเทพ เสียค่าใช้จ่ายตลอดสาย 20 บาท แต่ในเที่ยวกลับต้องเสียค่าธรรมเนียม 40 บาทสำหรับรวดเร็ว 60 บาทสำหรับรถด่วน และ 80 บาทสำหรับรถด่วนพิเศษ และสายสุพรรณบุรี เสียค่าใช้จ่าย จากกรุงเทพ-สาขลา 30 บาท หรือสูงกว่าตามระยะทาง สำหรับผู้โดยสารชานเมืองอื่น ส่วนใหญ่เสียค่าใช้จ่าย 21-30 บาท คิดเป็นร้อยละ 21.5 และ 11-20 บาท คิดเป็นร้อยละ 19.3 (ดูตารางที่ 5)

การให้บริการรถไฟฟ้าสายสาขลากรุงเทพ-สาขลา, ชนบุรี-สาขลา ผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคลและผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ ส่วนใหญ่ไม่เคยใช้บริการรถไฟฟ้าสายสาขลากรุงเทพ-สาขลา, ชนบุรี-สาขลา คิดเป็นร้อยละ 60.5 และ 55.7 ตามลำดับ และเคยใช้บริการคิดเป็นร้อยละ 39.5 และ 44.3 ตามลำดับ (ดูตารางที่ 5)

4.3. ผลการวิเคราะห์หาความแตกต่างระหว่างตัวแปรของทุกกลุ่มในด้านลักษณะทั่วไปของผู้โดยสาร และลักษณะการเดินทาง โดยวิธีการทดสอบไค-สแควร์ (Chi-square) ปรากฏผลดังนี้

การวิเคราะห์หาความแตกต่างของตัวแปรทั้ง 4 กลุ่ม กลุ่มผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล กลุ่มผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ กลุ่มผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายกรุงเทพ-สาละยา ชนบุรี-สาละยา และกลุ่มผู้โดยสารรถไฟฟ้าชานเมืองสายอื่น ได้แก่ สายกรุงเทพ-รังสิต กรุงเทพ-ฉะเชิงเทรา และวงเวียน-มหาชัย และตัวแปรที่ทดสอบได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ รายได้ จำนวนสมาชิกในครัวเรือน ระยะทางจากที่พักถึงสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง เวลาที่ใช้ในการเดินทางทั้งหมดในเที่ยวไป เวลาที่ใช้ในการเดินทางทั้งหมดในเที่ยวกลับ ระยะทางจากบ้านถึงสถานีรถไฟ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางทั้งหมดใน 1 วัน และระยะทางจากสถานีรถไฟถึงสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง

ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรทั้งหมดมีความแตกต่างในกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาทั้ง 4 กลุ่ม ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 รายละเอียดความแตกต่างปรากฏตามตารางที่

ตารางที่ 6 แสดงความแตกต่างระหว่างตัวแปรของทุกกลุ่ม ในด้านลักษณะทั่วไปของผู้โดยสารและลักษณะการเดินทาง

ตัวแปร	X^2	df	$P>0.05$
1. เพศ	17.0725	3	0.0007
2. อายุ	43.6030	3	0.0000
3. อาชีพ	24.6308	3	0.0000
4. รายได้	23.7800	3	0.0000
5. จำนวนสมาชิกในครัวเรือน	8.3840	3	0.0387
6. ระยะทางจากที่พักถึงสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง	13.02922	3	0.0046
7. เวลาที่ใช้ในการเดินทางทั้งหมดในเที่ยวไป	27.3952	3	0.0000
8. เวลาที่ใช้ในการเดินทางทั้งหมดในเที่ยวกลับ	23.4771	3	0.0000
9. ระยะทางจากที่พักถึงสถานีรถไฟที่ใกล้ที่พัก	13.6219	3	0.0035
10. ค่าใช้จ่ายในการเดินทางทั้งหมดใน 1 วัน	106.3265	3	0.0000
11. ระยะทางจากสถานีรถไฟถึงสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง	12.5429	3	0.0057

4.4 ผลการวิเคราะห์ระดับความพึงพอใจในการใช้บริการ

ผลการศึกษาระดับความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟ ของผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล ผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ ผู้โดยสารรถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา ธนบุรี-สาขลา และผู้โดยสารรถไฟสายชานเมืองอื่น ได้แก่ รถไฟสายกรุงเทพ-รังสิต กรุงเทพ-ฉะเชิงเทรา และวงเวียนใหญ่-มหาชัย พบว่า ภาพรวมของระดับความพึงพอใจของผู้โดยสารเมื่อเทียบกับระดับคะแนนของกลุ่มตัวอย่างพบว่า ระดับความพึงพอใจมีค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) 65.7 มีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) เท่ากับ 12.5 เมื่อจัดกลุ่มความพึงพอใจเป็น 3 ระดับ ดังรายละเอียดในบทที่ 3

4.4.1 ตารางแสดงผลการวิเคราะห์ระดับความพึงพอใจโดยรวม

ตารางที่ 7 แสดงระดับความพึงพอใจโดยรวมของผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟในทุกกลุ่ม

ระดับความพึงพอใจ	รถยนต์ส่วนบุคคล		รถเมล์/รถตู้		รถไฟชานเมืองสายกรุงเทพ-สาขลา, ธนบุรี-สาขลา		รถไฟชานเมืองสายอื่น		ระดับความพึงพอใจรวมทุกกลุ่ม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มพึงพอใจมาก	11	10.1	30	24.6	65	38.0	56	23.4	162	25.3
กลุ่มพึงพอใจปานกลาง	85	78.0	81	66.4	101	59.0	173	72.3	440	68.7
กลุ่มพึงพอใจน้อย	13	11.9	11	9.0	5	3.9	10	4.3	39	6.0
รวม	109	100	122	100	171	100	239	100	641	100
$\bar{X}$	66.2		69.2		74.4		70.2		65.7	
S.D.	10.2		12.5		11.3		11.0		12.5	

จะเห็นได้ว่าผู้โดยสารทุกกลุ่มมีความพึงพอใจในระดับปานกลางค่อนข้างสูงเป็นส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 68.7 ระดับความพึงพอใจน้อยร้อยละ 6.0 และระดับความพึงพอใจมาก 25.3 โดยคิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 65.77 และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 12.52 โดยผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคลมีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจน้อยที่สุด เมื่อเทียบกับทุกกลุ่ม คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 66.21 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 10.24 ผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 69.28 และ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 12.56 ส่วนผู้โดยสารรถไฟทั้งกลุ่ม กรุงเทพ-สาขลา ธนบุรี-สาขลา และสายชานเมืองอื่น มีค่าเฉลี่ยที่สูงกว่า คือ 74.71 และ 70.25 ตามลำดับ และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 11.33 และ 11.07 ตามลำดับ

เหตุที่เป็นเช่นนี้เช่นนี้เนื่องจากผู้โดยสารรถไฟไม่มีทางเลือกอื่นในการเดินทางที่ได้รับความสะดวกมากเท่ากับการใช้บริการรถไฟ ในขณะที่ผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคลและผู้โดยสารรถเมล์/

รถตู้มีทัศนคติที่ดีต่อการใช้บริการรถไฟ เพราะนานๆ จึงใช้บริการรถไฟ รถไฟจึงเป็นการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว หรือเพื่อเปลี่ยนบรรยากาศในการเดินทางมากกว่าที่จะใช้ในการโดยสารเป็นประจำ ดังนั้น จึงมองข้ามข้อที่ควรปรับปรุงของรถไฟ และเหตุที่ไม่ใช้บริการรถไฟ เนื่องมาจากอาจจะไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทางด้วยรถไฟ ดังนั้นผลการสำรวจความพึงพอใจโดยรวมของการรถไฟจึงมีผลที่มีความพึงพอใจในระดับปานกลางถึงสูง

ตารางที่ 8 แสดงระดับความพึงพอใจโดยรวมของผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล และรถเมล์/รถตู้ แบ่งเป็นผู้เคยใช้ และไม่เคยใช้รถไฟ

ระดับความพึงพอใจ	รถยนต์ส่วนบุคคล				รถเมล์/รถตู้			
	เคยใช้รถไฟ		ไม่เคยใช้รถไฟ		เคยใช้รถไฟ		ไม่เคยใช้รถไฟ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มพึงพอใจมาก	8	18.2	3	4.62	10	38.47	6	8.96
กลุ่มพึงพอใจปานกลาง	32	72.7	55	84.62	15	57.69	56	83.58
กลุ่มพึงพอใจน้อย	4	9.1	7	10.76	1	3.84	5	7.46
รวม	44	100	65	100	26	100	67	100
X	66.5		64.2		73.7		67.1	
S.D.	9.3		9.4		13.2		10.8	

จะเห็นได้ว่าผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล และรถเมล์/รถตู้ ทั้งที่เคยใช้รถไฟ และไม่เคยใช้รถไฟ มีความพึงพอใจในระดับปานกลางเป็นส่วนใหญ่ โดยกลุ่มที่เคยใช้รถไฟมีระดับความพึงพอใจร้อยละ 72.7 และ 57.6 ตามลำดับ มีค่าเฉลี่ยของความพึงพอใจเท่ากับ 66.5 และ 73.7 ตามลำดับ กลุ่มที่ไม่เคยใช้รถไฟมีระดับความพึงพอใจร้อยละ 84.6 และ 83.5 มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 64.2 และ 67.1 ตามลำดับ ซึ่งอาจเป็นสาเหตุมาจากผู้โดยสารไม่ได้ใช้รถไฟเป็นประจำ และในขณะที่จะไปใช้รถไฟนั้นผู้โดยสารมีแรงงูใจที่มากพอที่จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อการใช้พาหนะเดิม ดังนั้นจึงไม่เกิดความรู้สึกเบื่อหน่ายต่อความไม่สะดวกต่างๆ ของการให้บริการรถไฟ

4.4.2 ผลการวิเคราะห์ความพึงพอใจระดับน้อยของการใช้บริการรถไฟ

ตารางที่ 9 แสดงระดับความพึงพอใจระดับน้อยโดยรวมของผู้โดยสารในทุกกลุ่มของการใช้บริการรถไฟ

รายละเอียด	X	S.D.
1.สภาพรถไฟทั่วไป เช่น ที่นั่ง หน้าต่าง แอร์ ห้องน้ำ เป็นต้น	2.5	1.0
2.ความตรงต่อเวลา	2.7	1.0
3.ความสะอาดภายในรถไฟและบริเวณสถานี	2.7	1.0
4.สภาพเครื่องชนด์ และห้วงรถจักร	2.9	0.9
5.การบริการรถไฟในช่วงโมงเร่งด่วน	3.0	1.0

ผู้โดยสารส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจน้อยที่สุดในสภาพรถไฟทั่วไป เช่น ที่นั่ง หน้าต่าง แอร์ ห้องน้ำ เป็นต้น คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.5 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.0 รองลงมาคือ ความตรงต่อเวลา คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.7 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.0 อันดับสามของความพึงพอใจน้อยได้แก่ ความสะอาดภายในรถไฟและบริเวณสถานี คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.7 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.0 อันดับที่ดี ได้แก่ สภาพเครื่องชนด์ และห้วงรถจักร คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.9 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.9 อันดับห้าของความพึงพอใจน้อยคือ การบริการรถไฟในช่วงโมงเร่งด่วน คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.0 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.0

ตารางที่ 10 แสดงระดับความพึงพอใจระดับน้อย ของผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคลที่เคยใช้และไม่เคยใช้บริการรถไฟ

รถยนต์ส่วนบุคคล					
เคยใช้บริการ	X	S.D.	ไม่เคยใช้บริการ	X	S.D.
1. ความสะอาดภายในรถไฟและบริเวณสถานี	1.8	0.7	1. สภาพรถไฟ เช่น ที่นั่ง ผนังต่าง แอร์ ห้องน้ำ เป็นต้น	2.3	0.9
2. สภาพรถไฟ เช่น ที่นั่ง ผนังต่าง แอร์ ห้องน้ำ เป็นต้น	2.0	0.8	2. ความสะอาดภายในรถไฟและบริเวณสถานี	2.3	0.8
3. สภาพเครื่องยนต์และหัวรถจักร	2.6	0.8	3. การต่อรถในเส้นทางอื่น	2.7	0.8
4. การบริการรถไฟในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน	2.6	0.8	4. สภาพเครื่องยนต์และหัวรถจักร	2.8	0.7
5. การประชาสัมพันธ์ตารางการเดินรถ	2.8	0.9	5. การบริการที่จอดรถตามสถานีรถไฟ	2.8	0.8

จากการเปรียบเทียบระหว่างผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคลที่เคยใช้และไม่เคยใช้บริการรถไฟ ผู้โดยสารมีความพึงพอใจน้อยในด้านต่างๆ เช่น ความสะอาด สภาพรถไฟ สภาพเครื่องยนต์และหัวรถจักร เป็นต้น ดังตาราง สำหรับผู้โดยสารที่เคย์ใช้บริการรถไฟความพึงพอใจน้อยที่สุดในด้านความสะอาดภายในรถไฟและบริเวณสถานี คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.8 และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.7 แต่สำหรับผู้โดยสารที่ไม่เคยใช้บริการมีความพึงพอใจน้อยที่สุดในเรื่อง สภาพรถไฟ เช่น ที่นั่ง ผนังต่าง ห้องน้ำ แอร์ เป็นต้น คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.3 และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.9

ตารางที่ 11 แสดงระดับความพึงพอใจระดับน้อย ของผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ ที่เคยใช้ และ ไม่เคยใช้บริการรถไฟ

รถเมล์/รถตู้					
เคยใช้บริการ	X	S.D.	ไม่เคยใช้บริการ	X	S.D.
1. สภาพรถไฟ เช่น ที่นั่ง หน้าต่าง แอร์ ห้องน้ำ เป็นต้น	2.6	1.0	1. ความสะอาดภายในรถไฟ และบริเวณสถานี	2.4	0.9
2. ความสะอาดภายในรถไฟ และบริเวณสถานี	2.6	1.0	2. สภาพรถไฟ เช่น ที่นั่ง หน้าต่าง แอร์ ห้องน้ำ เป็นต้น	2.4	0.9
3. สภาพเครื่องชนด์ และ หัวรถจักร	2.8	1.0	3. สภาพเครื่องชนด์ และ หัวรถจักร	2.7	0.7
4. ความเหมาะสมของตารางการเดินรถ	3.0	1.2	4. ระยะทางระหว่างสถานีรถไฟกับที่พักอาศัยของท่าน	2.8	1.0
5. ความตรงต่อเวลา	3.1	0.9	5. การเดินทางมายังสถานีรถไฟ	2.8	0.9

จากการเปรียบเทียบระหว่างผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ ที่เคยใช้ และ ไม่เคยใช้บริการรถไฟ จะเห็นได้ว่าผู้โดยสารมีความพึงพอใจน้อยในด้านต่างๆ เช่น ความสะอาด สภาพรถไฟ สภาพเครื่องชนด์และหัวรถจักร เช่นเดียวกับความพึงพอใจน้อยของผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล ดังตารางสำหรับผู้โดยสารที่เคยใช้บริการรถไฟ มีความพึงพอใจน้อยที่สุดในสภาพรถไฟ เช่น ที่นั่ง หน้าต่าง ห้องน้ำ แอร์ เป็นต้น คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.6 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.0 แต่สำหรับผู้โดยสารที่ไม่เคยใช้บริการมีความพึงพอใจน้อยที่สุดในเรื่อง ความสะอาดภายในรถไฟและบริเวณสถานี คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.4 และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.9

หากเปรียบเทียบระหว่างกลุ่มผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคลกับผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ ที่ไม่เคยใช้บริการรถไฟ (ดูตารางที่ 10 และ 11) จะเห็นได้ว่า ผู้โดยสารมีความพึงพอใจน้อยในเรื่องดังต่อไปนี้ซึ่งเป็นสาเหตุที่ผู้โดยสารไม่ใช้บริการรถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา เนื่องจากความสะอาดภายในรถไฟและบริเวณสถานี สภาพรถไฟเช่นที่นั่ง หน้าต่าง แอร์ และห้องน้ำ ระยะทางระหว่างที่พักอาศัยถึงสถานีรถไฟ การเดินทางเข้า-ออกสถานี ความตรงต่อเวลา การต่อรถในเส้นทางอื่น และการบริการสถานีที่จอดรถตามสถานี

ประเด็นนี้สามารถตอบคำถามหลักข้อที่ 1 ของการวิจัย คือสาเหตุที่ผู้โดยสารในพื้นที่ศึกษา ไม่นิยมใช้รถไฟในการเดินทาง นอกเหนือจากในเรื่องความสะอาดของสถานีและโบกี้รถไฟ ความตรงต่อเวลาแล้วยังมีในเรื่องของการเข้า-ออกสถานีที่ไม่ได้รับความสะดวก ทั้งนี้สถานีรถไฟในพื้นที่ศึกษาอยู่ห่างจากถนนใหญ่มาก(เป็นเกล้า-นครชัยศรี) ไม่มีรถโดยสารประจำทางให้บริการ เป็นพื้นที่



หมู่บ้านจัดสรรและพื้นที่เกษตรกรรมมาก ความปลอดภัยในการเดินทางน้อย ประกอบกับมีถนนเป็นเกล็ด-
นครชัยศรี เป็นเส้นทางคมนาคมขนานกับเส้นทางรถไฟ ทำให้รัศมีในการให้บริการไม่มาก และการ
เดินทางด้วยถนนได้รับความสะดวกมาก ประกอบกับสถานีปลายทางของเส้นทางธนบุรี-สาขลา
นั้นคือสถานีธนบุรี ก่อนข้ามเป็นจุดอับตามที่ได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 2 ทำให้ไม่สะดวกในการต่อรถ
และเรือ

4.4.3 ผลการวิเคราะห์ความพึงพอใจระดับมากของการใช้บริการรถไฟ

ตารางที่ 12 แสดงระดับความพึงพอใจระดับมากของการใช้บริการรถไฟ

รายละเอียด	ระดับความพึงพอใจ (ร้อยละ)					X	S.D.
	พอใจมาก	พอใจ	ปานกลาง	ไม่พอใจ	ไม่พอใจมาก		
1.ลดความรุนแรงของปัญหาจราจร	33.6	40.4	19.2	5.2	1.7	3.9	0.9
2.ความปลอดภัยในการเดินทาง	18.6	43.8	29.7	6.6	1.3	3.7	0.8
3.ราคารถไฟ	19.1	41.9	30.9	6.9	1.2	3.7	0.8
4.การเชื่อมต่อภาวะมลพิษ	17.5	36.7	31.1	9.5	5.1	3.5	1.04
5.การช่วยลดมลพิษบนท้องถนน	18.8	37.6	27.0	9.7	7.0	3.5	1.1

ผู้โดยสารส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมากด้วยค่าเฉลี่ยที่ใกล้เคียงกัน โดยการให้บริการ
ของการรถไฟที่พึงพอใจมากที่สุด คือการช่วยลดความรุนแรงของปัญหาจราจร คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่า
กับ 3.9 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.9 รองลงมาคือความปลอดภัยในการเดินทาง คิดเป็นค่าเฉลี่ย
เท่ากับ 3.7 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.8 อันดับสามของความพึงพอใจในการใช้บริการมาก ได้
แก่ ราคารถไฟ คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.7 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.8 อันดับสี่ คือการเชื่อมต่อ
ต่อภาวะมลพิษ คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.5 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.0 และอันดับที่ห้าได้แก่ การ
ช่วยลดมลพิษบนท้องถนน คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.5 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.1

ตารางที่ 13 แสดงระดับความพึงพอใจระดับมาก ของผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคลที่เคย และไม่เคยใช้บริการรถไฟ

รถยนต์ส่วนบุคคล					
เคยใช้บริการ	X	S.D.	ไม่เคยใช้บริการ	X	S.D.
1.ความปลอดภัยในการเดินทาง	4.1	0.8	1. การช่วยลดความรุนแรงของปัญหาจราจร	3.8	0.8
2. ราคาค่ารถไฟ	4.0	0.9	2.ความปลอดภัยในการเดินทาง	3.7	0.7
3. การช่วยลดความรุนแรงของปัญหาจราจร	3.8	0.8	3. ราคาค่ารถไฟ	3.5	0.7
4. การเชื่อมต่อภาวะมลพิษ	3.67	0.8	4. การช่วยลดมลพิษบนท้องถนน	3.5	0.8
5.การช่วยลดมลพิษบนท้องถนน	3.5	0.9	5. การเชื่อมต่อภาวะมลพิษ	3.4	0.8

จากการเปรียบเทียบระหว่างผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคลที่เคยใช้ และไม่เคยใช้บริการรถไฟ จะเห็นได้ว่าผู้โดยสารมีความพึงพอใจมากในด้านต่างๆ ที่เหมือนกันดังนี้คือ ความปลอดภัยในการเดินทาง ราคาค่ารถไฟ การช่วยลดความรุนแรงของปัญหาจราจร การเชื่อมต่อภาวะมลพิษ และการช่วยลดมลพิษบนท้องถนน ดังตาราง สำหรับผู้โดยสารที่เคยใช้บริการรถไฟมีความพึงพอใจมากที่สุดในด้านความปลอดภัยในการเดินทาง คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.1 และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.8 และสำหรับผู้โดยสารที่ไม่เคยใช้บริการมีความพึงพอใจมากที่สุดในเรื่องการช่วยลดความรุนแรงของปัญหาจราจร คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.8 และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.8

ตารางที่ 14 แสดงระดับความพึงพอใจระดับมาก ของผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ ที่เคยใช้ และไม่เคย ใช้บริการรถไฟ

รถเมล์/รถตู้					
เคยใช้บริการ	X	S.D.	ไม่เคยใช้บริการ	X	S.D.
1. ราคาค่ารถไฟ	4.0	0.9	1.ความปลอดภัยในการเดินทาง	3.8	0.6
2. การช่วยลดความรุนแรงของปัญหาจราจร	3.8	0.9	2. การช่วยลดความรุนแรงของปัญหาจราจร	3.7	0.9
3.ความปลอดภัยในการเดินทาง	3.8	0.9	3. การช่วยลดมลพิษบนท้องถนน	3.5	0.9
4. การเชื่อมต่อภาวะมลพิษ	3.6	1.0	4. การเชื่อมต่อภาวะมลพิษ	3.5	1.0
5.การช่วยลดมลพิษบนท้องถนน	3.5	1.0	5. ราคาค่ารถไฟ	3.5	0.7

จากการเปรียบเทียบระหว่างผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ที่เคยใช้ และไม่เคยใช้บริการรถไฟ จะเห็นว่าผู้โดยสารมีความพึงพอใจมากในด้านต่างๆ ดังนี้คือ ความปลอดภัยในการเดินทาง ราคา ค่ารถไฟ การช่วยลดความรุนแรงของปัญหาจราจร การเชื่อมต่อภาวะมลพิษ และการช่วยลดมลพิษบนท้องถนน เช่นเดียวกับความพึงพอใจมากของผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคลดังตาราง สำหรับผู้โดยสารที่เคยใช้บริการรถไฟมีความพึงพอใจมากที่สุดในด้านราคาค่ารถไฟ คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.0 และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.9 สำหรับผู้โดยสารที่ไม่เคยใช้บริการมีความพึงพอใจมากที่สุดในเรื่องความปลอดภัยในการเดินทาง คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.8 และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.6

4.5 ผลการวิเคราะห์ความต้องการในการปรับปรุงการดำเนินการ และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการให้บริการของการรถไฟ และความคิดเห็นเพิ่มเติม

4.5.1 ผลการวิเคราะห์ความต้องการในการปรับปรุงการดำเนินการให้บริการของการรถไฟ
ผลการศึกษาผู้โดยสารที่เดินทางด้วยรถชนิดต่าง ๆ มีความต้องการในการปรับปรุงการดำเนินการด้านการบริการดังนี้

ตารางที่ 15 แสดงความต้องการในการปรับปรุงการดำเนินการของการให้บริการของการรถไฟ

อันดับ	ระดับความสำคัญ (ร้อยละ)									
	อันดับ 1		อันดับ 2		อันดับ 3		อันดับ 4		อันดับ 5	
1. จัดการเดินรถให้ตรงตามเวลา	195	30.5	80	12.5	29	4.5	23	3.6	32	5.0
2. เพิ่มบริการรถไฟในชั่วโมงเร่งด่วน	55	8.6	107	16.7	45	7.0	37	5.8	45	7.0
3. เพิ่มบริการห้องน้ำตามสถานีรถไฟ รวมทั้งในด้านความสะอาด	44	6.8	44	6.8	59	9.2	55	8.6	57	8.9
4. ตรวจสอบสภาพ เช่น ที่นั่ง หน้าต่าง ห้องน้ำ แอร์ เป็นต้น	34	5.3	55	8.6	57	8.9	78	12.2	46	7.2
5. เพิ่มบริการโทรศัพท์ทั้งในสถานี และในรถไฟ	31	4.8	36	5.6	40	6.2	53	8.3	66	10.3

จากการศึกษาพบว่า ผู้โดยสารทุกกลุ่มมีความต้องการให้มีการปรับปรุงด้านการให้บริการ 5 อันดับแรกได้แก่ อันดับหนึ่งคือ การจัดการเดินรถให้ตรงตามเวลา คิดเป็นร้อยละ 30.5 อันดับสองคือ การเพิ่มบริการรถไฟในชั่วโมงเร่งด่วน คิดเป็นร้อยละ 16.7 อันดับสามคือ เพิ่มบริการห้องน้ำตามสถานีรถไฟ รวมทั้งในด้านความสะอาด คิดเป็นร้อยละ 9.2 อันดับสี่คือ ตรวจสอบสภาพ เช่น ที่นั่ง หน้าต่าง ห้องน้ำ แอร์ เป็นต้น คิดเป็นร้อยละ 12.2 และอันดับที่ห้าได้แก่ เพิ่มบริการโทรศัพท์ทั้งในสถานี และในรถไฟ คิดเป็นร้อยละ 10.3

4.5.2 การแสดงคำร้อยละของความต้องการในการปรับปรุงการดำเนินการให้บริการของการรถไฟฟ้าอันดับแรก

ตารางที่ 16 แสดงคำร้อยละของความต้องการให้มีการปรับปรุงการดำเนินการของการรถไฟฟ้า 5 อันดับ

รายละเอียด	จำนวนที่ได้รับเลือกตั้งแต่อันดับ 1-5	คิดเป็นร้อยละ
1. จัดตารางเดินรถให้ตรงตามเวลา	359	11.4
2. เพิ่มการบริการรถไฟฟ้าในชั่วโมงเร่งด่วน	289	9.1
3. ตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์/สภาพรถอยู่เป็นประจำ	270	8.5
4. เพิ่มบริการห้องน้ำตามสถานีรถไฟฟ้า รวมทั้งความสะอาด	259	8.2
5. เพิ่มบริการโทรศัพท์ ทั้งในสถานีรถไฟฟ้า และในรถไฟฟ้า	226	7.1
จำนวนเต็มทั้งหมดที่เลือกเท่ากับ	3,148	44.3

จากการเปรียบเทียบโดยนำจำนวนทั้งหมดที่ผู้โดยสารเลือกอันดับ 1-5 ในแต่ละข้อมารวมกัน ข้อที่มีผู้โดยสารเลือกมากที่สุดในเรื่องความต้องการให้มีการปรับปรุงการดำเนินการของการรถไฟฟ้า อันดับ 1-5 ได้แก่ จัดตารางเดินรถให้ตรงตามเวลา เพิ่มการบริการรถไฟฟ้าในชั่วโมงเร่งด่วน ตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์/สภาพรถอยู่เป็นประจำ เพิ่มบริการห้องน้ำตามสถานีรถไฟฟ้า รวมทั้งความสะอาด เพิ่มบริการโทรศัพท์ ทั้งในสถานีรถไฟฟ้า และในรถไฟฟ้าคิดเป็นร้อยละ 11.4 9.1 8.5 8.2 และ 7.1 ตามลำดับ

4.5.3 ผลการศึกษาผลประโยชน์ที่ผู้โดยสารคิดว่าได้รับจากการใช้บริการรถไฟ
จากการศึกษาผู้โดยสารที่เดินทางด้วยยานพาหนะชนิดต่าง ๆ ตามที่ศึกษาประโยชน์ที่คิดว่า
จะได้รับจากการใช้บริการรถไฟมีดังนี้

ตารางที่ 17 แสดงผลประโยชน์ที่ผู้โดยสารคิดว่าได้รับจากการใช้บริการรถไฟ

อันดับ	ระดับความสำคัญ (ร้อยละ)									
	อันดับ 1		อันดับ 2		อันดับ 3		อันดับ 4		อันดับ 5	
1. มีความรวดเร็วลดระยะเวลาในการเดินทาง	190	31.3	73	12.0	54	8.9	59	9.7	48	7.9
2. มีความปลอดภัย/มีโอกาเกิดอุบัติเหตุน้อย	106	17.4	157	25.9	121	19.9	67	11.0	63	10.3
3,4. ช่วยลดปัญหาจราจร/ลดจำนวนรถยนต์บนท้องถนน	77	12.7	102	16.8	128	21.1	100	16.5	77	12.7
5. ช่วยลดมลพิษทางอากาศและเสียง	24	3.9	29	4.7	72	11.8	89	14.6	109	17.9

จากการศึกษาพบว่า ผู้โดยสารทุกกลุ่มศึกษาคิดว่าผลประโยชน์ที่ได้รับจากการใช้บริการรถไฟ 5 อันดับที่สำคัญได้แก่ อันดับหนึ่งคือ มีความรวดเร็วลดระยะเวลาในการเดินทางคิดเป็นร้อยละ 31.3 อันดับสอง มีความปลอดภัย/มีโอกาเกิดอุบัติเหตุน้อย คิดเป็นร้อยละ 25.9 อันดับสาม และอันดับสี่ที่ผู้โดยสารให้ความสำคัญคือ ช่วยลดปัญหาจราจร/ลดจำนวนรถยนต์บนท้องถนน คิดเป็นร้อยละ 21.1 และ 16.5 ตามลำดับ และอันดับสุดท้ายได้แก่ ช่วยลดมลพิษทางอากาศและเสียง คิดเป็นร้อยละ 17.9

ตารางที่ 18 แสดงค่าร้อยละของประโยชน์ที่ผู้โดยสารคิดว่าจะได้รับจากการใช้บริการรถไฟ 5 อันดับ

รายละเอียด	จำนวนที่ได้รับเลือกตั้งแต่อันดับ 1-5	คิดเป็นร้อยละ
1. มีความปลอดภัย	514	17.6
2. ช่วยลดปัญหาจราจร/ลดจำนวนรถยนต์บนท้องถนน	484	16.5
3. ประหยัด/ราคาถูกเมื่อเทียบกับการเดินทางโดยวิธีอื่น	450	15.4
4. มีความรวดเร็ว/ลดระยะเวลาในการเดินทางบนท้องถนน	425	14.5
5. ช่วยลดมลพิษทางอากาศ และเสียง	323	11.0
จำนวนเต็มของข้อที่ถูกเลือกทั้งหมด	2,915	75.0

จากการเปรียบเทียบโดยนำจำนวนทั้งหมดที่ผู้โดยสารเลือกอันดับ 1-5 ในแต่ละข้อมารวมกัน ข้อที่มีผู้โดยสารเลือกมากที่สุดในเรื่องประโยชน์ที่ผู้โดยสารคิดว่าจะได้รับจากการใช้บริการรถไฟ อันดับ 1-5 ได้แก่ มีความปลอดภัย ช่วยลดปัญหาจราจร/ลดจำนวนรถยนต์บนท้องถนน ประหยัด/ราคาถูกเมื่อเทียบกับการเดินทางโดยวิธีอื่น มีความรวดเร็ว/ลดระยะเวลาในการเดินทางบนท้องถนน ช่วยลดมลพิษทางอากาศ และเสียง คิดเป็นร้อยละ 17.6 16.5 15.4 14.5 และ 11.0 ตามลำดับ

4.5.4 ผลการวิเคราะห์ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

ตารางที่ 19 แสดงข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

รายละเอียดลักษณะ การเดินทาง	รถยนต์ส่วนบุคคล		รถเมล์/รถตู้		รถไฟฟ้าสายกรุงเทพ, ธนบุรี-สาขลา		รถไฟฟ้าสายกรุงเทพ- รังสิต, ฉะเชิงเทรา, วงเวียนใหญ่-มหาชัย	
	จำนวนผู้ โดยสาร	ร้อยละ	จำนวนผู้ โดยสาร	ร้อยละ	จำนวนผู้ โดยสาร	ร้อยละ	จำนวนผู้ โดยสาร	ร้อยละ
ท่านคิดว่าการใช้บริการ รถไฟฟ้าจะสามารถช่วยลด มลพิษบนท้องถนน เช่น ฝุ่น คาร์บอน หรือเสียง ได้หรือไม่								
ได้	100	91.7	106	86.9	165	96.6	210	87.9
ไม่ได้	9	8.3	16	13.1	6	3.4	29	12.1
รวม	109	100	122	100	171	100	239	100
ท่านคิดว่าการใช้บริการ รถไฟฟ้าจะสามารถช่วยลด ความรุนแรงของปัญหา จราจรจริงหรือไม่								
ได้	163	94.5	115	94.3	166	97.1	222	92.9
ไม่ได้	6	5.5	7	5.7	5	2.9	17	7.1
รวม	109	100	122	100	171	100	239	100
ท่านคิดว่าควรมีการขยาย เส้นทางรถไฟให้บริการ รถไฟฟ้าชานเมืองหรือไม่								
ควร	103	94.5	115	94.3	159	93.1	225	94.1
ไม่ควร	6	5.5	7	5.7	12	6.9	14	5.9
รวม	109	100	122	100	171	100	239	100
หากมีการปรับปรุงการ บริการของการรถไฟฟ้า ที่ท่านต้องการ ท่านจะ เปลี่ยนมาใช้บริการรถไฟฟ้า ชานเมืองสายกรุงเทพ- สาขลาและธนบุรี-สาขลา หรือไม่								
ใช่	34	31.2	41	33.6				
ไม่ใช่	12	11.0	26	21.3				
ไม่แน่ใจ	63	57.8	55	45.1				
รวม	109	100	122	100				

การใช้บริการรถไฟฟ้าจะสามารถช่วยลดมลพิษบนท้องถนน เช่น ฝุ่น คาร์บอน หรือเสียง

ผู้โดยสารส่วนบุคคล รถเมล์/รถตู้ รถไฟฟ้าสายกรุงเทพ-สาธิตา, ธนบุรี-สาธิตา และเส้นทางชานเมืองอื่น ได้แก่ สาย กรุงเทพ-รังสิต, กรุงเทพ-ฉะเชิงเทรา, และ วงเวียนใหญ่-มหาชัย คิดว่าการใช้บริการรถไฟฟ้าจะสามารถช่วยลดมลพิษบนท้องถนน เช่น ฝุ่น คาร์บอน หรือเสียงได้ คิดเป็นร้อยละ 91.7 86.9 96.6 และ 87.9 ตามลำดับ ด้วยเหตุผลว่า รถไฟฟ้าสามารถบรรจุผู้โดยสารได้คราวละมากๆ หากมีการบริการรถไฟฟ้าที่ดี ประชาชนจะหันมาใช้บริการมากขึ้น ซึ่งทำให้ลดการใช้รถยนต์ และประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง มีผลต่อการลดมลพิษต่างๆ ได้ เมื่อเทียบกับผู้โดยสารรถไฟฟ้าที่คิดว่าการใช้บริการรถไฟฟ้าไม่สามารถช่วยลดมลพิษบนท้องถนนได้ คิดเป็นร้อยละ 8.3 13.1 3.4 และ 12.1 ตามลำดับ เนื่องจากรถไฟฟ้ายังมีเสียงที่รบกวนชุมชนใกล้ทางรถไฟฟ้า รวมทั้งขาดการบำรุงรักษาเครื่องยนต์ และตัวรถจักร ทำให้เกิดเขม่า คาร์บอน ฝุ่น อยู่บ้าง (ดูตารางที่ 19)

การใช้บริการรถไฟฟ้าจะสามารถช่วยลดความรุนแรงของปัญหาจราจร

ผู้โดยสารส่วนบุคคล รถเมล์/รถตู้ รถไฟฟ้าสายกรุงเทพ-สาธิตา, ธนบุรี-สาธิตา และเส้นทางชานเมืองอื่น ได้แก่ สาย กรุงเทพ-รังสิต, กรุงเทพ-ฉะเชิงเทรา, และ วงเวียนใหญ่-มหาชัย คิดว่าการใช้บริการรถไฟฟ้าจะสามารถช่วยลดความรุนแรงของปัญหาจราจรได้ คิดเป็นร้อยละ 94.5 94.3 97.1 และ 92.9 ตามลำดับ ด้วยเหตุผลว่า รถไฟฟ้าเป็นระบบการขนส่งขนาดใหญ่ที่บรรจุผู้โดยสารได้มากจนสามารถได้มาก หากมีการบริการที่ดีจะสามารถลดการใช้รถยนต์ มีผลต่อการลดปัญหาการจราจรรวมถึงลดอุบัติเหตุ และเมื่อเทียบกับผู้โดยสารรถไฟฟ้าที่คิดว่าการใช้บริการรถไฟฟ้าไม่สามารถช่วยลดมลพิษบนท้องถนนได้ คิดเป็นร้อยละ 5.5 5.7 2.9 และ 7.1 ตามลำดับ เนื่องจากรถไฟฟ้ายังมีส่วนทำให้รถติดบริเวณจุดตัดระหว่างทางรถไฟฟ้ากับถนน (ดูตารางที่ 19)

การขยายเส้นทางรถไฟให้บริการรถไฟฟ้าชานเมือง

ผู้โดยสารส่วนบุคคล รถเมล์/รถตู้ รถไฟฟ้าสายกรุงเทพ-สาธิตา, ธนบุรี-สาธิตา และเส้นทางชานเมืองอื่น ได้แก่ สายกรุงเทพ-รังสิต, กรุงเทพ-ฉะเชิงเทรา, และ วงเวียนใหญ่-มหาชัย คิดว่าควรขยายเส้นทางรถไฟให้บริการรถไฟฟ้าชานเมือง คิดเป็นร้อยละ 94.5 94.3 93.1 และ 94.1 ตามลำดับ ด้วยเหตุผลว่าเป็นการเพิ่มทางเลือกความสะดวก และรองรับการเดินทางของประชาชนที่อาศัยในชุมชนชานเมืองทั้งในปัจจุบันและอนาคต เนื่องจากปัจจุบันการให้บริการของ ขสมก. ไม่เพียงพอกับความต้องการ เป็นการลดปริมาณรถยนต์ที่วิ่งเข้าออกเมือง มีผลทำให้ลดปัญหาการจราจรและมลพิษเนื่องจากรถไฟฟ้าสามารถบรรจุคนได้มากขึ้น และทำให้ประหยัดเวลาในการเดินทางน้ำมันเชื้อเพลิง ทำให้ประสิทธิภาพในการทำงานมากขึ้น เมื่อเทียบกับผู้โดยสารรถไฟฟ้าที่คิดว่าไม่ควรขยายเส้นทางรถไฟ

บริการรถไฟฟ้าในเมือง คิดเป็นร้อยละ 5.5 5.7 6.9 และ 5.9 ตามลำดับ เนื่องจากต้องใช้งบประมาณเป็นจำนวนมากอีกทั้งในสภาพเศรษฐกิจที่ตกต่ำของประเทศขณะนี้จึงควรปรับปรุงสภาพเส้นทางเดินรถที่มีอยู่เดิมให้ดีขึ้นที่จะสร้างเส้นทางใหม่ (ดูตารางที่ 19)

การช่วยลดปริมาณความหนาแน่นของรถที่จะวิ่งเข้า-ออก

จากการศึกษาพบว่าหากมีการปรับปรุงการบริการของรถไฟฟ้า ตามที่ผู้โดยสารต้องการแล้ว ผู้โดยสารจะเปลี่ยนมาใช้บริการรถไฟฟ้าในเมืองสายกรุงเทพ-สาละวิน และ ธนบุรี-สาละวิน ของผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคลคิดเป็นร้อยละ 30.1 ผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้คิดเป็นร้อยละ 30.3 ในขณะที่ผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคลที่ไม่เปลี่ยนมาใช้บริการรถไฟฟ้าคิดเป็นร้อยละ 11.3 ผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้คิดเป็นร้อยละ 21.9 และไม่แน่ใจคิดเป็นร้อยละ 56.6 และ 47.8 (ดูตารางที่ 19)

สามารถพิสูจน์สมมุติฐานข้อที่หนึ่งและสองได้ว่า หากมีการจัดการรถไฟฟ้าที่ดีจะสามารถทำให้ความต้องการในการใช้บริการรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 31.2 และลดจำนวนรถยนต์ที่วิ่งเข้า-ออกในเขตเมืองได้ถึงร้อยละ 31.2 และหากเพิ่มร้อยละของผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ที่จะเปลี่ยนมาใช้รถไฟฟ้าเมืองจะมีส่วนทำให้ปริมาณของรถตู้ลดลง ในขณะที่มีส่วนที่ไม่แน่ใจถึงร้อยละ 56.6 ของผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล และ 48.7 ของผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ ประเด็นนี้สามารถพิสูจน์ได้อีกว่าความต้องการใช้บริการรถไฟฟ้าจะมากขึ้นกว่าเดิมมากกว่าร้อยละ 31.2 และ จำนวนรถยนต์ที่ลดลงจะมีมากกว่าร้อยละ 31.2 เช่นกัน

จากสถิติของกรมการขนส่งทางบก ปี 2539 มีจำนวนรถรวมในกรุงเทพมหานคร 1,342,813 คัน จังหวัดนครปฐม 25,423 คัน และจากสถิติของสำนักงานบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย มีประชากรในกรุงเทพมหานครปี 2539 มีประชากรทั้งสิ้น 5,584,963 คน นครปฐม 742,232 คน รวมเป็น 6,327,195 คน คิดเป็นประชากร 4 คนต่อรถ 1 คัน สำหรับประชากรในพื้นที่ศึกษาทั้งเขตดิ่งชัน และตำบลสาละวิน อำเภอพุทธมณฑล มีทั้งสิ้น 155,626 คน สามารถคำนวณได้ว่ามีรถในพื้นที่ศึกษาทั้งสิ้น 38,907 คัน เมื่อเทียบจากการศึกษาว่าหากมีการจัดการรถไฟฟ้าที่ดีจะสามารถลดจำนวนรถยนต์ได้ร้อยละ 31.2 จากประชากรทั้งสิ้น 100 คน ดังนั้นจะมีรถยนต์ในเขตพื้นที่ศึกษาที่วิ่งเข้า-ออกในเขตกรุงเทพลดลงได้ถึง 12,139 คัน

การขยายเส้นทางให้บริการ ตรวจขยายเส้นทางใด

จากการสอบถามผู้โดยสารรถไฟ ทั้งในสายกรุงเทพ-สาขลา, ธนบุรี-สาขลา และเส้นทางชานเมืองอื่นได้แก่ สายกรุงเทพ-รังสิต, กรุงเทพ-ฉะเชิงเทรา, และ วงเวียนใหญ่-มหาชัย ส่วนใหญ่มีความเห็นว่าควรขยายรถไฟในเส้นทางชานเมืองทั่วประเทศที่ยังไม่มีการให้บริการ ได้แก่

หัวลำโพง-ธนบุรี, นครปฐม, ราชบุรี, กาญจนบุรี

หัวลำโพง-พัทลุง, ประจวบคีรีขันธ์

หัวลำโพง-เชียงใหม่, คลองหก, อุตรดิตถ์

หัวลำโพง-นนทบุรี

หัวลำโพง-มีนบุรี

ดอนเมือง-สายตะวันออก

ธนบุรี-นครปฐม

สมุทรสาคร-บางปะแก้ว, สมุทรปราการ

ความต้องการให้การรถไฟมีการพัฒนา

จากการสอบถามผู้โดยสารรถไฟ ทั้งในสายกรุงเทพ-สาขลา, ธนบุรี-สาขลา และเส้นทางชานเมืองอื่นได้แก่ สายกรุงเทพ-รังสิต, กรุงเทพ-ฉะเชิงเทรา, และ วงเวียนใหญ่-มหาชัย มีความต้องการให้การรถไฟมีการพัฒนาในด้านต่างๆ ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 20 แสดงความต้องการให้มีการพัฒนา

ความต้องการให้พัฒนา	ร้อยละ
1.ความสะอาดและกลิ่นทั้งในสถานีและบนรถไฟ โดยเฉพาะความสะอาดของห้องน้ำและการระบายของเสียออกจากตัวรถไฟ	23.4
2.ตรงต่อเวลา	21.3
3. เพิ่มขบวนรถในชั่วโมงเร่งด่วนและให้ถึงกทม/หัวลำโพงก่อน 8.00 น.	8.8
4. การบริการของพนักงาน เช่น มารยาท การพูด เป็นต้น	6.8
5. เพิ่มตู้ของแม่ค้าให้มากขึ้น	6.1
6. สภาพรถไฟ ห้องน้ำ แอร์ ที่นั่ง หน้าต่าง เพิ่มรถตู้ปรับอากาศชั้น 2 และโทรทัศน์ เป็นต้น	5.9
7. ปรับปรุงสภาพเครื่องขบวน/หัวรถจักร	5.0
8.สร้างรางคู่	4.5
9. ลดเวลาในการเดินทาง	3.8
10. เพิ่มโบกี้ในการเดินรถ/เปลี่ยนโบกี้	3.1
11. ปรับปรุงสถานีให้มีความทันสมัย	2.8
12. มีความทันสมัยในการดำเนินการเดินรถ	2.6
13.ปรับปรุงราคา	2.4
14. ความปลอดภัยในเชิงอาชญากรรมตามสถานี	1.6
15. เพิ่มจุดในการสูบบุหรี่บนรถไฟ	1.4
16. การบริการอาหารเครื่องดื่มให้มีคุณภาพ	0.4
17. ยกระดับรถไฟในจุดตัดของถนน	0.4
18. จัดตารางเดินรถร่วมกับรถเมล์ ขสมก.	0.3
19.ปรับปรุงลักษณะการขายอาหารของแม่ค้าหาบเร่	0.3
20. รถไฟฟ้า	0.3
21. จัดสถานที่จอดรถยนต์ตามสถานี	0.3
22. ให้นายตรวจทุกสถานี/ระบบการตรวจตั๋วที่มีประสิทธิภาพ	0.2
23. ให้มีถังขยะอยู่ตามสถานีและบนรถไฟ ป้องกันการทิ้งขยะออกนอกตัวถัง	0.2
24. จัดทำรถไฟให้เป็นระบบขนส่งมวลชน	0.1
25. ไม่ต้องพัฒนา	0.1

จากการศึกษาพบว่ามีความต้องการในการปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการของการรถไฟของทุกกลุ่มศึกษา 3 อันดับแรกดังนี้ 1) การรักษาความสะอาดและกลิ่นทั้งในสถานีและบนรถไฟ โดยเฉพาะความสะอาดของห้องน้ำและการระบายของเสียออกจากตัวรถ คิดเป็นร้อยละ 23.4 2) ความตรงต่อเวลา คิดเป็นร้อยละ 21.3 และ 3) การปรับปรุงและพัฒนาในการเพิ่มขบวนรถไฟในชั่วโมงเร่งด่วน (ดูตารางที่ 20)

4.6 ผลการวิเคราะห์หารูปแบบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระหลายตัวกับความพึงพอใจของผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล รถเมย์/รถตุ้ รถไฟสายกรุงเทพ-ศาลายา ชนบุรี-ศาลายา และรถไฟสายชานเมืองอื่น ได้แก่ สายกรุงเทพ-รังสิต กรุงเทพ-ฉะเชิงเทรา และวงเวียนใหญ่-มหาชัย

การวิเคราะห์หารูปแบบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระหลายตัวกับความพึงพอใจของผู้โดยสารในกลุ่มศึกษาต่างๆ โดยใช้การวิเคราะห์การถดถอยพหุแบบขั้นตอน (Stepwise Multiple Regression) เป็นวิธีการที่สามารถบอกประสิทธิภาพของตัวแปรอิสระหลายตัวในการพยากรณ์การเปลี่ยนแปลงของตัวแปรตามว่าเป็นสัดส่วนเท่าใด ซึ่งจะช่วยให้การพยากรณ์มีความถูกต้องมากขึ้น โดยพิจารณาจากค่ากำลังสองของสหสัมพันธ์พหุคูณ หรือ R^2 มีรายละเอียดดังนี้

4.6.1 ผลการวิเคราะห์หารูปแบบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระหลายตัวกับความพึงพอใจของผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล

ตารางที่ 21 แสดงผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณกับการพยากรณ์การเปลี่ยนแปลงความพึงพอใจของผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคลกับตัวแปรอิสระที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตัวแปรอิสระ	R	R^2	R^2_{Change}	สัมประสิทธิ์ถดถอย		T	Sig T
				B	Beta		
1.ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (X_1)	0.310	0.965	0.740	-0.065	-0.310	-2.068	0.045

F = 4.2764

Sig F = 0.045

Constant = 72.80

จากการวิเคราะห์พบว่า ตัวแปรอิสระที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟของผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคลอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ความเชื่อมั่น 95.0 เปอร์เซนต์ มี 1 ตัวแปร คือ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางทั้งหมดใน 1 วัน (X_1) โดยมีค่า Beta ที่แสดงความสำคัญของตัวแปรแต่ละตัวแปร เท่ากับ -0.310 สามารถอธิบายผลการเปลี่ยนแปลงของความพึงพอใจได้ดังนี้ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางทั้งหมดใน 1 วัน เป็นตัวแปรเดียวที่มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟของผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล หมายความว่าถ้าค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อย มีผลทำให้ความพึงพอใจเพิ่มมากขึ้น และสามารถอธิบายความผันแปรของความพึงพอใจร้อยละ 96.50 (ค่า $R^2 = 0.965$ และ ค่า $R^2_{\text{Change}} = 0.740$) ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 3.5 (100.00-96.50) เป็นผลมาจากสาเหตุอื่น ๆ ที่ไม่ได้นำมาพิจารณาในสมการ และจากการวิเคราะห์สามารถเขียนเป็นสมการพยากรณ์ได้ดังนี้

$$Y = 72.80 - 0.065X_9$$

จะเห็นได้ว่า ค่าสัมประสิทธิ์ถดถอยของตัวแปรอิสระ สามารถอธิบายความผันแปรของความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าของผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล เนื่องจากตัวแปรแต่ละตัวเปลี่ยนแปลงไป 1 หน่วย จะทำให้ความพึงพอใจเปลี่ยนไป โดยกำหนดให้ตัวแปรอื่นเป็นค่าสัมประสิทธิ์ของค่าใช้จ่ายในการเดินทาง(X_9) มีค่าเท่ากับ -0.065 และมีค่าสัมประสิทธิ์เป็นลบ แสดงว่าเมื่อค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อยลง 1 หน่วย มีผลทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของความพึงพอใจเพิ่มขึ้น 0.065 หน่วย ซึ่งแสดงให้เห็นว่าผู้โดยสารรถยนต์มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางมาก หากค่าใช้จ่ายในการเดินทางรถไฟฟ้าสูงกว่า จะก่อให้เกิดความพึงพอใจและแรงจูงใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าได้

จากผลการศึกษาจะเป็นคำตอบของคำถามหลักข้อที่ 3 ได้ที่ว่าทำอย่างไรให้ผู้โดยสารรถยนต์หันมาใช้บริการรถไฟฟ้าให้มากขึ้น โดยการทำให้ราคารถไฟฟ้าถูกกว่าราคาของการใช้รถยนต์ ซึ่งจะเสนอในแนวทางในการจัดการเดินรถไฟฟ้าต่อไป และสามารถตอบคำถามข้อที่ 2 ได้ว่าความต้องการของประชาชนในพื้นที่ศึกษาในการใช้บริการรถไฟฟ้าประการหนึ่งคือ ราคารถไฟฟ้าที่ต่ำกว่าการเดินทางด้วยวิธีอื่น

4.6.2 ผลการวิเคราะห์รูปแบบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระหลายตัวกับความพึงพอใจของผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้

ตารางที่ 22 แสดงผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณกับการพยากรณ์การเปลี่ยนแปลงความพึงพอใจของผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้กับตัวแปรอิสระที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตัวแปรอิสระ	R	R^2	R^2_{Change}	สัมประสิทธิ์ถดถอย		T	Sig T
				B	Beta		
1.การลดความรุนแรงของปัญหาจราจร (X_{21})				22.322	0.535	3.898	0.006
2.วิธีการเดินทางจากป้ายรถเมล์/รถตู้ไปยังสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง(X_{11})				5.129	0.424	3.056	0.005
3.ระยะทางจากที่พักไปยังสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง(X_9)	0.074	0.495	0.439	0.0003	0.367	2.645	0.013

F = 8.844

Sig F = 0.0003

Constant = 33.44

จากการวิเคราะห์พบว่า ตัวแปรอิสระที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงความพึงพอใจของผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ มี 3 ตัวแปรเรียงตามลำดับความสำคัญได้แก่ การลดความรุนแรงของปัญหาจราจร(X_{21}) วิธีการเดินทางจากป้ายรถเมล์/รถตู้ไปยังสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง(X_{13}) และระยะทางจากที่พักไปยังสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง(X_6) โดยที่ตัวแปรทั้งสามมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าของผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ และมีค่า Beta เท่ากับ 0.535 0.424 และ 0.367 ตามลำดับ สามารถอธิบายผลการเปลี่ยนแปลงความพึงพอใจดังนี้คือ หากการให้บริการรถไฟฟ้าช่วยลดความรุนแรงของปัญหาจราจรได้มาก มีผลทำให้ความพึงพอใจในการใช้บริการมากขึ้น ตัวแปรที่สองคือ หากวิธีการเดินทางจากป้ายรถเมล์/รถตู้ไปยังสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทางสะดวกมาก ความพึงพอใจของการใช้บริการรถไฟฟ้าจะมาก ตัวแปรตัวสุดท้ายอธิบายได้ว่าถ้าระยะทางจากที่พักไปยังสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทางมาก ความพึงพอใจในการใช้บริการจะมาก และสามารถอธิบายความแปรผันของความพึงพอใจได้ร้อยละ 49.50 (ค่า $R^2 = 0.495$ และ ค่า $R^2_{\text{Change}} = 0.439$) ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 50.5 (100.00-49.50) เป็นผลมาจากสาเหตุอื่นๆ ที่ไม่ได้นำมาพิจารณาในสมการ และจากการวิเคราะห์สามารถเขียนเป็นสมการพยากรณ์ได้ดังนี้

$$Y = 33.44 + 22.322X_{21} + 5.129 X_{13} + 0.0003 X_6$$

ค่าสัมประสิทธิ์การลดความรุนแรงของปัญหาจราจร(X_{21}) มีค่าเท่ากับ 22.322 และมีค่าสัมประสิทธิ์เป็นบวก แสดงว่าเมื่อการลดความรุนแรงของปัญหาจราจรเพิ่มขึ้น 1 หน่วย มีผลทำให้ความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้น 22.322 หน่วย ซึ่งแสดงให้เห็นว่าผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ประสบปัญหาจราจรติดขัดบนท้องถนน ทำให้ต้องการหลีกเลี่ยงการเดินทางทางถนน ซึ่งจะมีผลต่อเนื่องคือทำให้รถไฟฟ้าเป็นทางเลือกหลักทางหนึ่งในการเดินทาง และก่อให้เกิดการใช้รถเมล์/รถตู้ลดลง เป็นการช่วยลดความรุนแรงของปัญหาจราจร และส่งผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้ามากขึ้น

ค่าสัมประสิทธิ์วิธีการเดินทางจากป้ายรถเมล์/รถตู้ไปยังสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง(X_{13}) มีค่าเท่ากับ 5.129 และมีค่าสัมประสิทธิ์เป็นบวก แสดงว่าเมื่อวิธีการเดินทางจากป้ายรถเมล์/รถตู้ไปยังสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทางเปลี่ยนแปลงไป 1 หน่วย มีผลทำให้ความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้น 5.129 หน่วย โดย X_{13} มีอิทธิพลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้ามากกว่า X_6 และน้อยกว่า X_{21} ซึ่งแสดงให้เห็นว่าผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ตระหนักเป็นอย่างดีว่ารถไฟฟ้าไม่สามารถให้บริการแบบเข้าถึงที่ (door to door service) ดังนั้นจึงคิดว่า หากมีการ

บริการรถเมล์/รถตู้ที่ให้บริการจากสถานีรถไฟไปถึงจุดหมายปลายทางได้อย่างสะดวกแล้ว ความพึงพอใจของการใช้บริการรถไฟจะมากขึ้นด้วย แต่ในทางตรงกันข้ามความพึงพอใจของการใช้บริการรถไฟจะน้อยลง หากการเข้าถึงจุดหมายปลายทางไม่ได้รับความสะดวก

ค่าสัมประสิทธิ์ของระยะทางจากที่พักไปยังสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง(X_6) มีค่าเท่ากับ 0.0003 และมีค่าสัมประสิทธิ์เป็นบวก แสดงว่าเมื่อระยะทางจากที่พักไปยังสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทางเปลี่ยนแปลงไป 1 หน่วย มีผลทำให้ความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟมากขึ้นหรือน้อยลง 0.0003 หน่วย อธิบายได้ว่าผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ที่ต้องการเดินทางด้วยระยะทางที่ไกล จะมีความพึงพอใจและคำนึงถึงการใช้บริการรถไฟมากขึ้น ซึ่งอาจมีสาเหตุมาจากรถไฟสามารถเดินทางได้รวดเร็วกว่าการเดินทางบนท้องถนน ประกอบกับปัญหาการจราจรซึ่งมีผลทำให้การเดินทางบนท้องถนนล่าช้า และค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อยกว่าการใช้รถเมล์/รถตู้ ทำให้การเดินทางในระยะไกลมาก ความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟของผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้จะมากขึ้น

จากผลการศึกษาจะเป็นคำตอบของคำถามหลักข้อที่2 ให้ผู้โดยสารได้ว่าความต้องการของประชาชนในพื้นที่ศึกษาในการใช้บริการรถไฟอีกประการหนึ่งนอกจากราคาค่ารถไฟที่ถูกกว่าการเดินทางด้วยวิธีอื่น ยังมีการใช้บริการรถไฟจะต้องช่วยลดความรุนแรงของปัญหาจราจร นั่นคือผู้โดยสารจะต้องเดินทางด้วยความรวดเร็ว และต้องสามารถช่วยลดการติดขัดของรถบนท้องถนน วิธีการเดินทางจากป้ายรถเมล์/รถตู้ไปยังสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง หากการเดินทางนี้ยังมีความสะดวกอยู่การให้บริการรถไฟก็ยังไม่ได้รับความนิยมแต่หากว่ารถไฟปรับปรุงวิธีการเดินทางเข้า-ออกสถานีให้ได้รับความสะดวกบ้างก็จะเป็นปัจจัยหนึ่งที่สามารถเปลี่ยนการตัดสินใจในการเดินทางของผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ได้ และระยะทางจากที่พักไปยังสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง ซึ่งประเด็นนี้จะขึ้นอยู่กับจุดหมายปลายทางของผู้โดยสารหากผู้โดยสารในพื้นที่ศึกษาเดินทางด้วยระยะทางที่ไกลจะมีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟ

4.6.3 ผลการวิเคราะห์รูปแบบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระหลายตัวกับความพึงพอใจของผู้โดยสารรถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา และ ธนบุรี-สาขลา

จากการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณกับการพยากรณ์การเปลี่ยนแปลงความพึงพอใจของผู้โดยสารกรุงเทพ-สาขลา และ ธนบุรี-สาขลา พบว่าไม่มีตัวแปรอิสระใดมีนัยสำคัญทางสถิติ อธิบายได้ว่าไม่มีตัวแปรใดมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงความพึงพอใจของการใช้บริการรถไฟ โดยอาจมีสาเหตุหลายประการ ได้แก่ตัวแปรแต่ละตัวแปรมีความสัมพันธ์หรือมีอิทธิพลกับตัวแปรตามอย่างเท่ากัน ทำให้ไม่มีตัวแปรใดมีนัยสำคัญ

แต่หากพิจารณาในแต่ละสายพบว่าสายกรุงเทพ-สาขลา มีตัวแปรอิสระที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อการใช้บริการรถไฟ คือ การช่วยแก้ปัญหาจราจร ดังนี้

ตารางที่ 23 แสดงผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณกับการพยากรณ์การเปลี่ยนแปลงความพึงพอใจของผู้โดยสารรถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา กับตัวแปรอิสระที่มีนัยสำคัญทางสถิติ

ตัวแปรอิสระ	R	R ²	R ² _{Change}	สัมประสิทธิ์ถดถอย		T	Sig T
				B	Beta		
1.ระยะทางจากที่พักถึงสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง(X ₀)	0.275	0.075	0.057	1.246	6.095	2.045	0.046

F = 4.18210

Sig F = 0.460

Constant = 69.546

จากการวิเคราะห์พบว่า ตัวแปรอิสระที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงความพึงพอใจของผู้โดยสารรถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา มี 1 ตัวแปรคือ ระยะทางจากที่พักไปยังสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง(X₀) โดยที่ตัวแปรมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกับความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟของผู้โดยสารรถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา และมีค่า Beta เท่ากับ 6.095 สามารถอธิบายผลการเปลี่ยนแปลงความพึงพอใจครั้งนี้คือ หากระยะทางจากสถานีรถไฟไปยังสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทางมาก ความพึงพอใจในการใช้บริการจะมาก สามารถอธิบายความแปรผันของความพึงพอใจได้ร้อยละ 7.50 (ค่า R² = 0.075 และ ค่า R²_{Change} = 0.057)

ค่าสัมประสิทธิ์ของระยะทางจากที่พักไปยังจุดหมายปลายทาง(X₀) มีค่าเท่ากับ 1.246 และมีค่าสัมประสิทธิ์เป็นบวก แสดงว่าระยะทางจากที่พักไปยังจุดหมายปลายทางมากขึ้น 1 หน่วยมีผลทำให้ความพึงพอใจในการใช้บริการมากขึ้น 1.246 หน่วย หากระยะทางจากสถานีรถไฟไปยังจุดหมายปลายทางน้อยลง 1 หน่วย มีผลทำให้ความพึงพอใจน้อยลง 1.246 หน่วย อธิบายได้ว่าระยะทางจากที่พักไปยังจุดหมายปลายทางไกล มีผลต่อการเสี่ยงต่อการจราจรที่ติดขัด ประกอบกับต้องออกไปยังจุดหมายปลายทางให้เร็ว ดังนั้นหากมีการเดินทางในระยะไกลผู้โดยสารในกลุ่มนี้จะพึงพอใจที่จะใช้บริการรถไฟ

และหากพิจารณาในแต่ละสายพบว่าสายธนบุรี-สาขลา มีตัวแปรอิสระที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อการใช้บริการรถไฟ คือ การช่วยแก้ปัญหาจราจร ดังนี้

ตารางที่ 24 แสดงผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณกับการพยากรณ์การเปลี่ยนแปลงความพึงพอใจของผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายธนบุรี-ศาลายา กับตัวแปรอิสระที่มีนัยสำคัญทางสถิติ

ตัวแปรอิสระ	R	R ²	R ² Change	สัมประสิทธิ์ถดถอย		T	Sig T
				B	Beta		
1.การช่วยลดความรุนแรงของปัญหาจราจร(X_{18})	0.325	0.105	0.080	13.0	6.383	2.037	0.049

F = 4.147

Sig F = 0.0493

Constant = 52.0

จากการวิเคราะห์พบว่า ตัวแปรอิสระที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงความพึงพอใจของผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายธนบุรี-ศาลายา มี 1 ตัวแปรได้แก่ การลดความรุนแรงของปัญหาจราจร(X_{18}) โดยที่ตัวแปรมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกับความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าของ ผู้โดยสารรถไฟฟ้ากรุงเทพ-ศาลายา และมีค่า Beta เท่ากับ 6.383 สามารถอธิบายผลการเปลี่ยนแปลงความพึงพอใจดังนี้คือ หากการให้บริการรถไฟฟ้าช่วยลดความรุนแรงของปัญหาจราจรได้มาก มีผลทำให้ความพึงพอใจในการใช้บริการมากขึ้น สามารถอธิบายความแปรผันของความพึงพอใจได้ร้อยละ 10.50 (ค่า $R^2 = 0.105$ และ ค่า $R^2_{\text{Change}} = 0.05$)

ค่าสัมประสิทธิ์การลดความรุนแรงของปัญหาจราจร(X_{21}) มีค่าเท่ากับ 13.00 และมีค่าสัมประสิทธิ์เป็นบวก แสดงว่าเมื่อการลดความรุนแรงของปัญหาจราจรเพิ่มขึ้น 1 หน่วย มีผลทำให้ความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้น 13.00 หน่วย ซึ่งแสดงให้เห็นว่าผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ประสบปัญหาจราจรติดขัดบนท้องถนน ทำให้ต้องการหลีกเลี่ยงการเดินทางทางถนน ซึ่งจะมีผลต่อเนื่องคือทำให้รถไฟฟ้าเป็นทางเลือกหลักทางหนึ่งในการเดินทาง และก่อให้เกิดการใช้รถเมล์/รถตู้ลดลง เป็นการช่วยลดความรุนแรงของปัญหาจราจร และส่งผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้ามากขึ้น

สาเหตุที่เมื่อหาค่าความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระหลายตัวกับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าสองสาย คือ กรุงเทพ-ศาลายา และธนบุรี-ศาลายา ผลคือไม่มีตัวแปรใดมีผลต่อความพึงพอใจ ในขณะที่หากแยกวิเคราะห์เป็นรายเส้นทางนี้พบว่ามีตัวแปรที่มีอิทธิพลคงได้กล่าวไว้แล้ว ซึ่งอาจจะเป็นเพราะว่ารถไฟฟ้าในสองสายนี้มีความแตกต่างกันมาก ในด้านของผู้ใช้บริการ เช่น อาชีพ รายได้ ระยะทางในการเดินทาง ระยะทางจากสถานีรถไฟฟ้าปลายทางไปถึงจุดหมายปลายทาง ในขณะที่การให้บริการในด้านราคาค่าโดยสารที่ต่างกัน เวลาที่ให้บริการ สภาพรถที่วิ่งให้บริการ ปัจจัยเหล่านี้มีผลทำให้ในสองเส้นทางนี้มีตัวแปรที่มีความแตกต่างกันอย่างชัดเจนทางด้านสถิติ ดังนั้นเมื่อนำข้อมูลทั้งสองเส้นทางมาเข้าสมการรวมกันจึงทำให้ไม่มีตัวแปรใดมีผลต่อความพึงพอใจอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

4.6.4 ผลการวิเคราะห์รูปแบบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระหลายตัวกับความพึงพอใจของผู้โดยสารรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนอื่น ได้แก่ รถไฟฟ้าสายกรุงเทพ-รังสิต กรุงเทพมหานคร และ วงเวียนใหญ่-มหาชัย

ตารางที่ 25 แสดงผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณกับการพยากรณ์การเปลี่ยนแปลงความพึงพอใจของผู้โดยสารรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนอื่นกับตัวแปรอิสระที่มีนัยสำคัญทางสถิติ

ตัวแปรอิสระ	R	R ²	R ² _{Change}	สัมประสิทธิ์ถดถอย		T	Sig T
				B	Beta		
1.ค่าใช้จ่ายในการเดินทางทั้งหมดใน 1 วัน (X_{15})				-0.094	-0.311	-3.792	0.0003
2.อายุ (X_2)				0.263	0.285	3.516	0.0006
3.ระยะทางจากที่พักถึงสถานีรถไฟ (X_9)				-0.0003	-0.264	-3.216	0.0017
4.ความถี่ใช้บริการรถไฟฟ้า (X_{10})				-0.206	-0.237	-2.906	0.0045
5.ระยะทางจากที่พักไปยังสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง (X_6)	0.566	0.320	0.288	0.0005	0.216	2.621	0.0101

F = 9.92250

Sig F = 0.0000

Constant = 71.60

จากการวิเคราะห์พบว่า ตัวแปรอิสระที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงความพึงพอใจของผู้โดยสารรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนอื่น ๆ มี 5 ตัวแปรเรียงตามลำดับความสำคัญ ดังนี้ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางทั้งหมดใน 1 วัน (X_{15}) อายุ (X_2) ระยะทางจากที่พักถึงสถานีรถไฟ (X_9) ความถี่ใช้บริการรถไฟฟ้า (X_{10}) และ ระยะทางจากที่พักไปยังสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง (X_6) โดยที่ตัวแปรทั้งห้ามีความสัมพันธ์ทั้งในทิศทางเดียวกันและทางตรงกันข้ามกับความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าของผู้โดยสารรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนอื่น ๆ โดยมีค่า Beta เท่ากับ -0.311 0.285 -0.264 -0.237 และ 0.216 ตามลำดับ สามารถอธิบายผลการเปลี่ยนแปลงความพึงพอใจดังนี้คือ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางทั้งหมดใน 1 วัน (X_{15}) มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้า หมายความว่า ถ้าค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าจะน้อย และหากค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อย มีผลทำให้ความพึงพอใจในการใช้บริการมากขึ้น ตัวแปรที่สองคือ อายุ (X_2) มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับความพึงพอใจ หมายความว่า หากผู้โดยสารมีอายุมาก ความพึงพอใจในการใช้บริการจะมาก หากผู้โดยสารมีอายุน้อย ความพึงพอใจในการใช้บริการจะน้อย ตัวแปรตัวที่สามได้แก่ ระยะทางจากที่พักถึงสถานีรถไฟ (X_9) มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้า แสดงว่า ถ้าระยะทางจากที่พักถึงสถานีรถไฟน้อย ความพึงพอใจของการ

ใช้บริการรถไฟฟ้าจะมาก ตัวแปรตัวที่สี่ได้แก่ ความล่าช้าของรถไฟฟ้า(X_{10}) มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้า หมายความว่า ถ้ารถไฟฟ้าให้บริการที่ล่าช้ากว่ากำหนดเวลามาก ความพึงพอใจในการใช้บริการจะน้อย แต่ถ้าให้บริการที่ล่าช้าน้อยหรือตรงตามกำหนดความพึงพอใจในการใช้บริการจะมาก และตัวแปรตัวสุดท้ายคือ ระยะทางจากที่พักไปยังสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง(X_6) มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้า อธิบายได้ว่า ถ้าระยะทางจากที่พักไปยังสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทางน้อย ความพึงพอใจในการใช้บริการจะน้อย และหากระยะทางจากที่พักไปยังสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทางมาก ความพึงพอใจในการใช้บริการจะมาก จากตัวแปรอิสระที่ถูกคัดเลือกเข้าสู่วิธีการ สามารถอธิบายความแปรผันของความพึงพอใจได้ร้อยละ 32.00 (ค่า $R^2 = 0.320$ และ ค่า $R^2_{\text{Change}} = 0.288$) ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 68.00 (100.00-68.00) เป็นผลมาจากสาเหตุอื่นๆ ที่ไม่ได้นำมาพิจารณาในสมการ และจากการวิเคราะห์สามารถเขียนเป็นสมการพยากรณ์ได้ดังนี้

$$Y = 71.60 - 0.094X_{15} + 0.263X_2 - 0.0003 X_3 - 0.206 X_{10} + 0.0005 X_6$$

ค่าสัมประสิทธิ์ของค่าใช้จ่ายในการเดินทางทั้งหมดใน 1 วัน(X_{15}) มีค่าเท่ากับ -0.094 และมีค่าสัมประสิทธิ์เป็นลบ แสดงว่าเมื่อค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพิ่มขึ้น 1 หน่วย มีผลทำให้ความพึงพอใจของการใช้บริการรถไฟฟ้าลดลง 0.094 หน่วย แต่หากค่าใช้จ่ายในการเดินทางลดลง 1 หน่วย จะทำให้ความพึงพอใจของการใช้บริการรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้น 0.094 หน่วย อธิบายได้ว่าผู้โดยสารมีความพึงพอใจกับการเดินทางที่เสียค่าใช้จ่ายน้อย

ค่าสัมประสิทธิ์ของอายุ(X_2) มีค่าเท่ากับ 0.263 และมีค่าสัมประสิทธิ์เป็นบวก แสดงว่าเมื่ออายุมากขึ้นหรือลดลง 1 หน่วย มีผลต่อความพึงพอใจที่มากขึ้นหรือลดลงตาม 0.263 หน่วย ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ผู้โดยสารที่มีอายุน้อย มีความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าน้อย แสดงว่ารถไฟฟ้าให้บริการคนมากคนส่งช้า ไม่ทันสมัย ทำให้คนรุ่นใหม่ไม่นิยมใช้บริการ ความพึงพอใจจึงน้อย แต่สำหรับผู้โดยสารที่มีอายุมาก จะคำนึงถึงความปลอดภัยในการเดินทาง ความสะดวกสบายของรถไฟฟ้าทำให้ความพึงพอใจในการใช้บริการมากกว่า

ค่าสัมประสิทธิ์ของระยะทางจากที่พักถึงสถานีรถไฟฟ้า(X_6) มีค่าเท่ากับ -0.0003 และมีค่าสัมประสิทธิ์เป็นลบ แสดงว่าเมื่อระยะทางจากที่พักถึงสถานีรถไฟฟ้ามากขึ้น 1 หน่วย มีผลทำให้ความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าลดลง 0.0003 หน่วย ในทางตรงกันข้าม ถ้าระยะทางจากที่พักถึงสถานีรถไฟฟ้าน้อยลง 1 หน่วย จะมีผลทำให้ความพึงพอใจมากขึ้น 0.0003 หน่วย อธิบายได้ว่าระยะทางจากที่พักไปยังสถานีรถไฟฟ้าที่ใกล้ ผู้โดยสารย่อมสะดวกต่อการเดินทาง ทำให้ความพึงพอใจมาก

จากการวิเคราะห์พบว่า ตัวแปรอิสระที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงความพึงพอใจของผู้โดยสารโดยรวมมี 5 ตัวแปรเรียงตามลำดับความสำคัญ ดังนี้ ความล่าช้าของรถไฟ ระยะทางจากที่พักถึงสถานีรถไฟ อายุ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางทั้งหมดใน 1 วัน และระยะทางจากที่พักไปยังสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง โดยที่ตัวแปรทั้งห้ามีความสัมพันธ์ทั้งในทิศทางเดียวกันและทางตรงกันข้ามกัน โดยมีค่า Beta เท่ากับ -0.214 -0.203 0.188 -0.163 และ 0.108 ตามลำดับ สามารถอธิบายผลการเปลี่ยนแปลงความพึงพอใจครั้งนี้คือ ความล่าช้าของรถไฟ มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟ หมายความว่า ถ้ารถไฟให้บริการที่ล่าช้ากว่ากำหนดเวลามาก ความพึงพอใจในการใช้บริการจะน้อย แต่ถ้าให้บริการที่ล่าช้าน้อยหรือตรงตามกำหนดความพึงพอใจในการใช้บริการจะมาก ตัวแปรตัวที่สองคือ ระยะทางจากที่พักถึงสถานีรถไฟ มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟ แสดงว่า ถ้าระยะทางจากที่พักถึงสถานีรถไฟน้อย ความพึงพอใจของการใช้บริการรถไฟจะมาก ตัวแปรตัวที่สาม คือ อายุ มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกับความพึงพอใจ หมายความว่า หากผู้โดยสารมีอายุมาก ความพึงพอใจในการใช้บริการจะมาก หากผู้โดยสารมีอายุน้อย ความพึงพอใจในการใช้บริการจะน้อย ตัวแปรตัวที่สี่คือ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางทั้งหมดใน 1 วัน มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟ หมายความว่า ถ้าค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟจะน้อย และหากค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อย มีผลทำให้ความพึงพอใจในการใช้บริการมากขึ้น และตัวแปรตัวสุดท้ายคือ ระยะทางจากสถานีรถไฟไปยังสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกับความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟ อธิบายได้ว่า ถ้าระยะทางจากสถานีรถไฟไปยังสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทางน้อย ความพึงพอใจในการใช้บริการจะน้อย และหากระยะทางจากสถานีรถไฟไปยังสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทางมาก ความพึงพอใจในการใช้บริการจะมาก จากตัวแปรอิสระที่ถูกคัดเลือกเข้าสู่สมการ สามารถอธิบายความแปรผันของความพึงพอใจได้ร้อยละ 20.00 (ค่า $R^2 = 0.206$ และ ค่า $R^2_{\text{Change}} = 0.187$) ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 80.00 (100.00-20.00) เป็นผลมาจากสาเหตุอื่นๆ ที่ไม่ได้นำมาพิจารณาในสมการ และจากการวิเคราะห์สามารถเขียนเป็นสมการพยากรณ์ได้ดังนี้

$$Y = 21.96 - 0.190 - 3.139 + 0.183 - 0.045 + 0.527$$

ค่าสัมประสิทธิ์ของความล่าช้าของรถไฟ มีค่าเท่ากับ -0.190 และมีค่าสัมประสิทธิ์เป็นลบ แสดงว่าเมื่อความล่าช้าของรถไฟมากขึ้น 1 หน่วย มีผลทำให้ความพึงพอใจลดลง 0.190 หน่วย อธิบายได้ว่าความล่าช้ามีผลต่อความเมื่อน้อยในการใช้บริการ ทำให้การเดินทางไม่ตรงต่อเวลาส่ง

ผลกระทบความตรงต่อเวลาในการเรียน/ทำงาน หรือการต่อรถชานเมืองกลับที่พัก ทำให้ความพึงพอใจในการใช้บริการน้อย ในทางตรงกันข้าม หากความล่าช้าของการเดินรถไฟลดลง ทำให้ความพึงพอใจในการใช้บริการเพิ่มขึ้น

ค่าสัมประสิทธิ์ของระยะทางจากที่พักถึงสถานีรถไฟ มีค่าเท่ากับ -3.139 และมีค่าสัมประสิทธิ์เป็นลบ แสดงว่าเมื่อระยะทางจากที่พักถึงสถานีรถไฟมากขึ้น 1 หน่วย มีผลทำให้ความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟลดลง 3.139 หน่วย ในทางตรงกันข้าม ถ้าระยะทางจากที่พักถึงสถานีรถไฟน้อยลง 1 หน่วย จะมีผลทำให้ความพึงพอใจมากขึ้น 3.139 หน่วย อธิบายได้ว่าระยะทางจากที่พักไปยังสถานีรถไฟที่ใกล้ ผู้โดยสารย่อมสะดวกต่อการเดินทาง ทำให้ความพึงพอใจมากแต่หากระยะทางจากที่พักไปยังสถานีรถไฟไกลทำให้ยากต่อการเดินทางไปโดยสารรถไฟ ทำให้ความพึงพอใจลดลง

ค่าสัมประสิทธิ์ของอายุ มีค่าเท่ากับ 0.183 และมีค่าสัมประสิทธิ์เป็นบวก แสดงว่าเมื่อ อายุมากขึ้นหรือลดลง 1 หน่วย มีผลต่อความพึงพอใจที่มากขึ้นหรือลดลงตาม 0.183 หน่วย ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ผู้โดยสารที่มีอายุน้อย มีความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟน้อย แสดงว่ารถไฟให้บริการคนนาคนขบสงช้า ไม่ทันสมัย ทำให้คนรุ่นใหม่ไม่นิยมใช้บริการ ความพึงพอใจจึงน้อย แต่สำหรับผู้โดยสารที่มีอายุมาก จะคำนึงถึงความปลอดภัยในการเดินทาง ความสะดวกสบายของรถไฟ ทำให้ความพึงพอใจในการใช้บริการมากกว่า

ค่าสัมประสิทธิ์ของค่าใช้จ่ายในการเดินทางทั้งหมดใน 1 วัน มีค่าเท่ากับ -0.045 และมีค่าสัมประสิทธิ์เป็นลบ แสดงว่าเมื่อค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพิ่มขึ้น 1 หน่วย มีผลทำให้ความพึงพอใจของการใช้บริการรถไฟลดลง 0.045 หน่วย แต่หากค่าใช้จ่ายในการเดินทางลดลง 1 หน่วย จะทำให้ความพึงพอใจของการใช้บริการรถไฟเพิ่มขึ้น 0.045 หน่วย อธิบายได้ว่าผู้โดยสารมีความพึงพอใจกับการเดินทางที่เสียค่าใช้จ่ายน้อย

ค่าสัมประสิทธิ์ของระยะทางจากที่พักไปยังจุดหมายปลายทาง มีค่าเท่ากับ 0.527 และมีค่าสัมประสิทธิ์เป็นบวก แสดงว่าระยะทางจากสถานีรถไฟไปยังจุดหมายปลายทางมากขึ้น 1 หน่วยมีผลทำให้ความพึงพอใจในการใช้บริการน้อยลง 0.527 หน่วย หากระยะทางจากสถานีรถไฟไปยังจุดหมายปลายทางน้อยลง 1 หน่วย มีผลทำให้ความพึงพอใจมากขึ้น 0.527 หน่วย อธิบายได้ว่าระยะทางจากสถานีรถไฟไปยังจุดหมายปลายทางไกล มีผลต่อการต่อรถหรือการเดินทางต่อไปให้ถึงจุดหมายปลายทางยากขึ้น ทำให้ความพอใจในการใช้บริการจะน้อยลง

จากการศึกษาพบความแตกต่างระหว่างความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟในพื้นที่ศึกษากับความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟสายชานเมืองอื่น ซึ่งสามารถตอบคำถามหลักข้อที่ห้าในด้านปัจจัยที่ทำให้รถไฟชานเมืองอื่นได้รับความนิยม ได้แก่

-ระยะทางจากที่พักอาศัยกับสถานีรถไฟ โดยเฉลี่ยในพื้นที่ศึกษา 1.1-5 กิโลเมตร ซึ่งเท่ากับระยะทางระหว่างที่พักอาศัยกับสถานีรถไฟในเส้นทางชานเมืองอื่น แต่การเดินทางไปยังสถานีรถไฟในพื้นที่ศึกษาในแต่ละสถานีก่อนข้างลำบาก เนื่องจากไม่มีรถโดยสารประจำทางไปถึงสถานี ประกอบกับเป็นเส้นทางหมู่บ้านจัดสรร และพื้นที่เกษตรกรรม ทำให้มีความปลอดภัยในการเดินทางไปยังสถานีน้อยจึงมีผู้โดยสารเลือกการเดินทางด้วยรถไฟในพื้นที่นี้น้อย ในขณะที่ในพื้นที่ศึกษาอื่นมีรถประจำทางให้บริการเข้า-ออกจากสถานีอย่างสะดวก ประกอบกับในพื้นที่ศึกษามีถนนปิ่นเกล้า-นครชัยศรี ขนานกับเส้นทางรถไฟ มีความสะดวกในการเดินทาง และมีรถเมล์ รถตู้ ที่สะดวกกว่าบริการใกล้เคียงที่พักอาศัยมากกว่า ถึงแม้ว่าจะไม่ได้รับความสะดวกในเรื่องของการติดขัดของรถยนต์ในบางครั้ง

-ราคาค่ารถไฟ ในพื้นที่ศึกษาราคาค่ารถไฟ เข้า-ออก กรุงเทพฯ มีราคาสูงกว่าราคารถไฟชานเมืองทั่วไป ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว และในเส้นทางเข้า-ออกสถานีธนบุรีจะมีผู้โดยสารในช่วงเวลาเร่งด่วนเต็มโบกี้เหมือนกับในเส้นทางชานเมืองอื่น แต่ในขณะที่เส้นขบวนรถไฟเส้นทางเข้า-ออก กรุงเทพฯ ไม่เป็นที่นิยม เนื่องจากราคาสูงกว่าการเดินทางด้วยถนน พร้อมกับไม่ได้รับความสะดวกในเรื่องที่นั่ง เนื่องจากต้องหาที่นั่งที่ว่างจากผู้โดยสารสายใต้เชิงพาณิชย์ชั้น 3 ธรรมดา ประกอบกับการไม่สม่ำเสมอในการให้บริการของรถไฟในเวลากลางวัน หากพลาดรถไฟที่มีอยู่บ้างก็จะไม่สามารถนั่งรถไฟเที่ยวต่อไปได้ เนื่องจากการให้บริการทิ้งช่วงเวลามาก ต้องเปลี่ยนวิธีการในการเดินทางทันที ทำให้ในเส้นทางนี้ราคาและเวลาในการให้บริการเป็นปัญหาต่อการเดินทางมาก หากเปรียบเทียบกับบริการในการให้บริการในเส้นทางชานเมืองอื่น ตารางในการให้บริการสม่ำเสมอ ถึงแม้ว่าจะต้องอาศัยรถไฟสายเหนือ และสายอีสานในการเดินทางชานเมือง แต่ในด้านราคาไม่มีการคิดค่าธรรมเนียม และมีหลายสายที่วิ่งให้บริการชานเมืองโดยตรง ประกอบกับเวลาในการให้บริการสม่ำเสมอ

-ระยะทางจากที่พักไปยังสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง ในพื้นที่ศึกษาผู้โดยสารรถไฟเดินทางด้วยระยะทางที่ไกล คือมากกว่า 30 กิโลเมตร ซึ่งตรงกับในสายชานเมืองอื่น ในขณะที่ผู้โดยสารรถเมล์ และรถตู้ในพื้นที่ศึกษานั้นเดินทางด้วยระยะทางที่ใกล้กว่า คือ 11-20 กิโลเมตร ทำให้การเดินทางด้วยรถเมล์/รถตู้เป็นที่นิยมมากกว่า อาจจะเป็นเพราะว่าในพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่เป็นสถานศึกษา หน่วยงานราชการใหญ่ๆ ทำให้เป็นที่นิยมที่จะเช่าหอพัก หรือที่พักอาศัยใกล้กับสถานที่เรียน/ทำงาน ความต้องการในการเดินทางที่มากกว่า 30 กิโลเมตรจึงน้อย ความต้องการในการเดินทางด้วยรถไฟจึงน้อย

-ความตรงต่อเวลา ในเส้นทางรถไฟฟ้าในเมืองที่ให้บริการในพื้นที่ศึกษาที่มีความล่าช้าโดยเฉลี่ย 11-20 นาที ในขณะที่ในพื้นที่อื่นมีความล่าช้า 5-10 นาที ซึ่งความล่าช้าจะมีผลมากต่อการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า

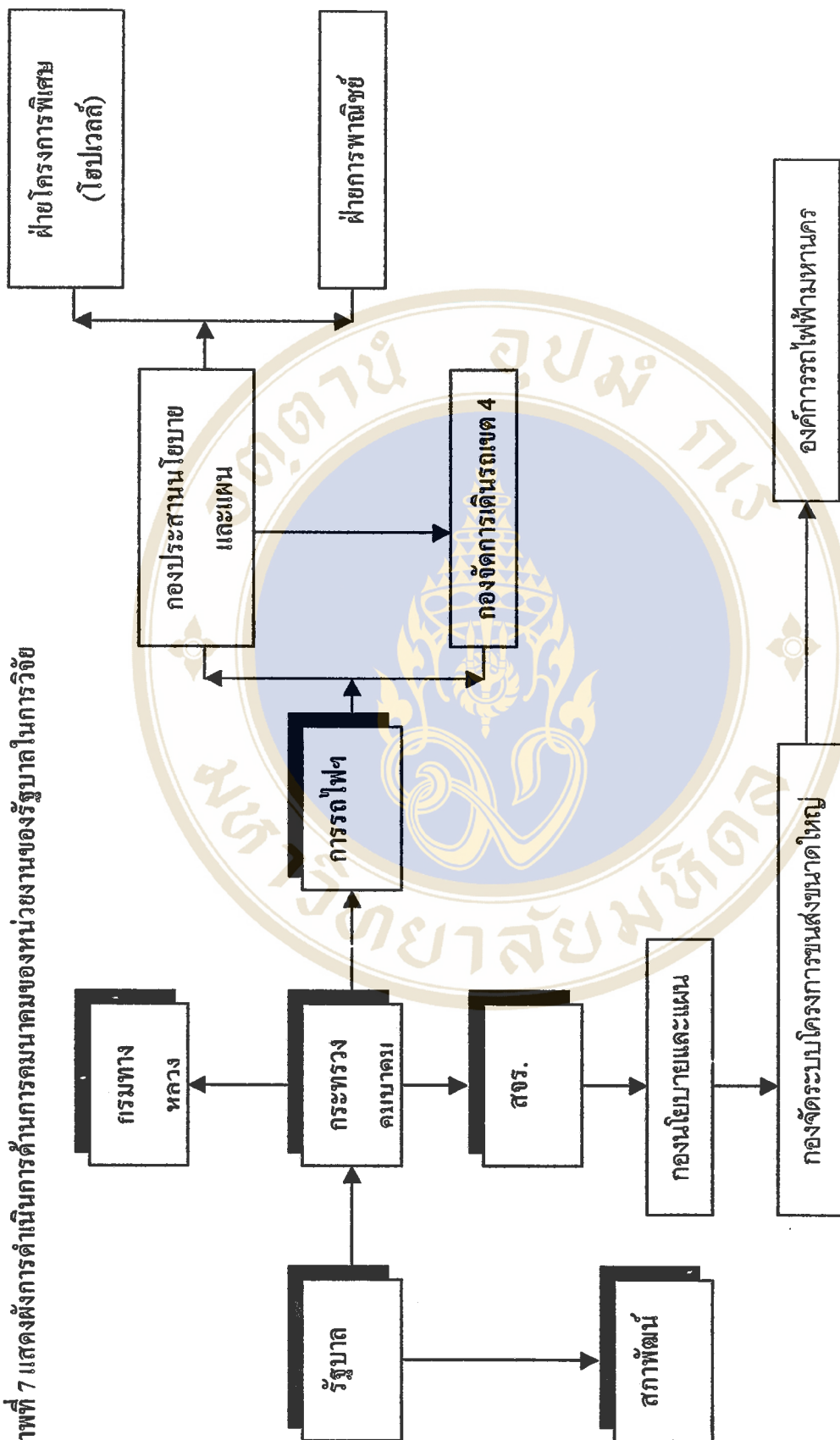


4.7 ผลการสัมภาษณ์ระดับลึก (Indepth Interview)

ผลการศึกษาจากการสัมภาษณ์ระดับลึก เจ้าหน้าที่ในหน่วยงานด้านการคมนาคม ได้แก่ สภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจำนวน 3 ท่าน กระทรวงคมนาคมจำนวน 1 ท่าน สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ได้แก่ กองนโยบายและแผนการจราจร 1 ท่าน และกองจัดระบบโครงการขนส่งขนาดใหญ่ 1 ท่าน กรมทางหลวง 1 ท่าน การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้แก่ กองประสานนโยบายและแผน ฝ่ายการพาณิชย์ ฝ่ายการเดินรถ ฝ่ายโครงการพิเศษ รวม 4 ท่าน และโครงการรถไฟฟ้ามหานคร 1 ท่าน รวมทั้งสิ้น 10 หน่วยงาน ผู้ให้สัมภาษณ์ 12 ท่าน เป็นการสัมภาษณ์ในด้านนโยบาย แผนงาน และโครงการ ที่มีต่อการจัดการเดินรถฟิซานเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรปรากฏผลสัมภาษณ์ดังนี้



ภาพที่ 7 แสดงผังการดำเนินการด้านการคมนาคมของหน่วยงานของรัฐบาลในการวิจัย



4.7.1 สภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการวางแผน กำหนดกรอบ และทิศทางการพัฒนาประเทศ รวมทั้งในการกำหนดทิศทางของการพัฒนาการคมนาคมขนส่ง โดยผู้ให้สัมภาษณ์ กล่าวว่าในความเป็นจริงรถไฟไม่ได้ลดยกเลิกจากการเป็นระบบขนส่งมวลชนหลักของประเทศ แต่เพราะความที่ไม่ได้พัฒนาตัวเองขึ้นมาทำให้ไม่สามารถแข่งขันกับรถเมล์ และรถยนต์ได้ ไม่สามารถบริการแบบเข้าถึงที่ ไม่มีการสร้างรางเพิ่ม ไม่มีการปรับปรุงด้านความทันสมัย ประกอบกับการเดินทางหรือการขนส่งทางถนนเพิ่มบทบาทมากขึ้น เนื่องจาก

1. ภาพพจน์ของการรถไฟไม่ทันสมัย และไม่ดีเท่ากับภาพพจน์ของการเดินทางด้วยถนน เนื่องจาก ขาดการพัฒนาที่ดี ถนนมีหน่วยงานรับผิดชอบมาก และต้นทุนในการใช้จ่ายเกี่ยวกับถนนกระจายอยู่ตามหน่วยงานต่าง ๆ มาก ทำให้มีลักษณะการแบ่งงานกันรับผิดชอบ ในขณะที่รถไฟ ต้นทุนและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ตกอยู่กับหน่วยงานเพียงหน่วยงานเดียว โดยเฉพาะการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ในขณะที่ถนนมีหลายหน่วยงานที่รับผิดชอบ เช่น กรมโยธาธิการ กรมทางหลวง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นต้น และในด้านตัวรถเมล์และรถยนต์ส่วนบุคคลนั้น ไม่ต้องลงทุนเอง รถยนต์ ผู้ใช้เป็นผู้ลงทุน รถเมล์ผู้ประกอบการเป็นผู้ลงทุน ซึ่งตรงกันข้ามกับการลงทุนของรถไฟ

2. ผลตอบแทนการลงทุนของการรถไฟต่ำถ้าเทียบกับทางถนน ได้ผลกำไรช้า และต้องการงบประมาณในการลงทุนสูง

3. ความไม่จริงจังของผู้บริหาร/ผู้มีอำนาจในการกำหนดนโยบายหรือนักการเมืองจะเห็นได้ว่าไม่มีผู้บริหารคนใดนั่งรถไฟ และเนื่องจากการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟต้องใช้งบประมาณในการลงทุนสูง ทำให้การได้รับงบประมาณจากรัฐมีโอกาสน้อย รัฐไม่ให้ความสำคัญ ทำให้โครงการมีรายได้น้อย

4. การรถไฟเองไม่สามารถพัฒนาตนเองให้แข่งขันทางการตลาดกับองค์กรอื่นๆ ได้ รวมทั้งไม่กระตือรือร้นที่จะพัฒนาตนเองด้วย เหตุเพราะการรถไฟเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ถึงแม้จะขาดทุนอย่างไร ก็ยังมีรัฐบาลให้การสนับสนุนอยู่ ในความเป็นจริงการรถไฟสามารถพัฒนาองค์กรของตนเองได้อีก เช่น จัดตารางเดินรถไฟให้มีบริการในช่วงที่มีผู้ใช้บริการมาก เน้นที่ต้นทุนลดค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็น

ดังที่เจ้าหน้าที่สภาพัฒน์ได้กล่าวไว้แล้วว่ารถไฟยอมให้บริการในสาขาในเมืองด้วยราคาที่ต่ำกว่าความเป็นจริง เพราะรัฐบาลให้การสนับสนุนการขาดทุนทั้งหมดของการรถไฟ ดังนั้นการรถไฟจึงหาทางที่จะพัฒนาตนเองโดยใช้ระบบพันธะการให้บริการสาธารณะ (Public Service

Obligations,PSO) ซึ่งจะเป็นระบบที่รัฐให้การสนับสนุนในส่วนที่ขาดทุนของการรถไฟฟ้าเท่านั้น และในส่วนอื่นๆ ให้รถไฟฟ้าเป็นผู้ดำเนินการปรับปรุงประสิทธิภาพเพื่อเป็นการเพิ่มกำไรให้กับองค์กร ในขั้นตอนนี้ได้มีการทำไปแล้วแต่ไม่มีการแยกบัญชีกำไรขาดทุนของทุกกิจกรรม โดยพื้นฐานต้องทำระบบแยกบัญชีแต่ละสายว่าสายใดบ้างทำกำไร สายใดบ้างขาดทุน แยกการดำเนินการเชิงสังคม และ เชิงพาณิชย์ ซึ่งจะทำให้รู้ว่าสายใดบ้างที่รัฐต้องให้การสนับสนุนในการดำเนินการให้บริการที่ขาดทุน และรัฐจะต้องชดใช้เงินค่าดำเนินการที่ขาดทุนนี้ ดังที่เป็นอยู่คือไม่มีการแยกบัญชี เมื่อคิดค่าใช้จ่ายโดยรวมจึงกลายเป็นว่าขาดทุนหมด รัฐจะต้องชดใช้ค่าดำเนินการขาดทุนทั้งหมด เช่น ในเรื่องค่าการดำเนินการก่อสร้างพื้นฐาน กับค่าดำเนินการบริการ ค่าจ้างพนักงาน จะต้องแยกบัญชีกันอย่างชัดเจน ปัญหาคือ ระบบในการทำบัญชีของการรถไฟฟ้ายังไม่เอื้ออำนวย ประกอบกับบุคลากรยังไม่ชัดเจนในทิศทางของการพัฒนารถไฟฟ้า เช่น ในเรื่องการพัฒนาเชิงสังคม หรือเชิงพาณิชย์ ส่วนใหญ่คิดว่า การรถไฟฟ้าจะดำเนินการและพัฒนาเชิงสังคมมากกว่า เพื่อให้ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาล

สำหรับปัญหาการให้บริการที่ไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่สามารถให้การบริการของการรถไฟฟ้า เป็นปัญหาระดับชาติเกิดขึ้น เนื่องจากรถไฟฟ้าไม่เอื้ออำนวยให้รถไฟฟ้าวิ่งด้วยความเร็วสูงได้ เพราะสภาพของรถไฟฟ้าและรางเก่าไม่ได้มาตรฐาน ส่วนในด้านการประชาสัมพันธ์เท่าที่การรถไฟฟ้าปฏิบัติคือทำเป็นแผ่นพับประชาสัมพันธ์ตารางการเดินรถ ซึ่งเป็นการประชาสัมพันธ์ที่อ่อนมากในเชิงการตลาด เนื่องจากการรถไฟฟ้าไม่มีแรงจูงใจในการทำผลกำไร และจากการขาดทุนบวกกับการขาดการพัฒนาโดยตลอด นอกจากนี้พระราชบัญญัติรถไฟฟ้า รัฐจะต้องให้เงินชดใช้ในการขาดทุนของการรถไฟฟ้า ทำให้การรถไฟฟ้าไม่มีแรงจูงใจในการดำเนินการให้มีประสิทธิภาพ เพราะถึงแม้จะดำเนินการอย่างไรก็ไม่กำไร ดังนั้นถ้าขาดทุนการรถไฟฟ้าก็มีงบประมาณสนับสนุนจากรัฐบาล แนวทางและวิธีการแก้ไขของผู้ให้สัมภาษณ์คือ สร้างรางใหม่ เร่งรัดการดำเนินการก่อสร้างทางคู่ และอาจจะสร้างสะพานข้ามเพื่อไม่ให้เสียเวลาทั้งรถไฟฟ้า และรถยนต์ในเรื่องจุดติดกับถนนให้การรถไฟฟ้าหันมาปรับปรุงการบริการเชิงพาณิชย์ เน้นบทบาทในการขนส่ง ทำให้คนส่วนใหญ่หันมาใช้บริการ โดยปรับปรุงด้านการตรงต่อเวลา ทดลองจัดตารางการเดินรถไฟฟ้าใหม่ ด้านความสะดวก ซึ่งจุดนี้จะทำให้การรถไฟฟ้าเกิดการพัฒนาในหลายๆ ด้านตามมา และมีนโยบายในการดำเนินการให้บริการแข่งกับการให้บริการทางถนน โดยเน้นการให้บริการเชิงพาณิชย์ที่ประชาชนได้รับความสะดวก มีระบบเชื่อมโยงการทำงานที่ดี โดยทางสภาพัฒน์เองมีหน้าที่เป็นผู้กำหนด ทิศทางให้กับการรถไฟฟ้า ซึ่งออกมาในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 แต่ในเรื่องของแผนปฏิบัติการการรถไฟฟ้าจะเป็นผู้ดำเนินการเอง

ในด้านโครงการในการจัดสร้างที่จอดรถตามสถานีรถไฟฟ้าในเมืองต่างๆ เพื่อเป็นการชักจูงผู้ที่มีรถยนต์ส่วนบุคคลให้เดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนของรัฐ โดยการจอดรถไว้ที่สถานีรถไฟฟ้า

และเดินทางเข้าตัวเมือง (Park & Ride) ทางสภาพพัฒน์มีนโยบายไปแล้ว และพยายามโน้มน้าวให้ทำ ซึ่งเป็นนโยบายปฏิบัติ เช่นสร้างสถานีก็จะต้องมีที่จอดรถด้วย แต่ที่สำคัญคือการสร้างสถานีจะต้องมีการเชื่อมโยงที่สะดวก เช่น เรือ รถเมล์ และรถยนต์ เป็นต้น ดังนั้นคนที่ใช้ระบบขนส่งมวลชนอยู่แล้วก็จะมีความโน้มมาใช้รถไฟฟ้ามากขึ้น

ในการช่วยลดปัญหาการจราจรของการใช้บริการรถไฟ เจ้าหน้าที่ทางสภาพพัฒน์ มีความคิดเห็นว่าไม่สามารถแก้ไขปัญหามาก เนื่องจาก ปัญหาการติดคนไม่มีทางเลือกอื่น คนมีทางเลือกอย่างเดียวคือ เดินทางหรือไม่เดินทาง ถ้ามีการพัฒนารถไฟที่ดีขึ้น มีประสิทธิภาพมากขึ้น สะดวกขึ้น ประชาชนส่วนที่ใช้รถยนต์จะหันไปใช้รถไฟฟ้ามากขึ้น ถนนจะว่าง แก้ไขได้ระยะเวลาหนึ่ง แต่พอถนนเริ่มว่าง ประชาชนจะหันมาใช้เส้นทางถนนในการเดินทาง รถจะติดใหม่ เพียงแต่รถไฟทำให้คนมีทางเลือกในการเดินทางมากขึ้นเท่านั้น ซึ่งจะทำให้ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยลงบ้างนิดหน่อย

สำหรับความก้าวหน้าในการดำเนินโครงการได้แก่ โครงการขนานยงค์ดำเนินการไป 40% (24 กุมภาพันธ์ 2541) แล้ว ซึ่งขณะนี้ได้ดำเนินการตามแผนที่วางไว้ คาดว่าจะเสร็จทันเวลา ในปี 2542 ส่วนโครงการรถไฟฟ้ามหานครยังดำเนินการไม่มากนัก ส่วนโครงการโฮปเวลล์ยังไม่ได้ยกเลิกไป แผนงานยังคงอยู่แต่ต้องปรับโครงการให้เข้ากับสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบัน

ความเป็นไปได้หรือไม่ในการร่วมกันให้บริการระหว่างรถไฟ รถเมล์ ขสมก. เช่น ให้สามารถใช้ตัวร่วมกันได้ ให้มีบริการขสมก.ตามสถานีรถไฟ นั้นทางสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) เคยมีการศึกษาไว้ แต่ในทางปฏิบัติจะเกิดความยุ่งยาก เนื่องจากหน่วยงานที่ดำเนินการต่างกัน ต้องจัดระบบในการจัดการใหม่

ความคิดเห็นว่ารถไฟสามารถลดมลพิษบนท้องถนนได้หรือไม่ หากมีการเปลี่ยนจากการใช้รถยนต์มาเป็นรถไฟเพื่อการเดินทาง ทางเจ้าหน้าที่สภาพพัฒน์ให้ความเห็นว่าได้และผู้โดยสารรถไฟมีความเสี่ยงต่อภาวะมลพิษน้อยกว่ารถยนต์/รถเมล์

มีความเป็นไปได้ในการปรับเปลี่ยนระบบของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้เป็นเอกชน (Privatization) นั้นจะเปลี่ยนเป็นเอกชนทั้งหมดไม่ได้ เนื่องจากคำดำเนินการ และการก่อสร้างพื้นฐานสูง ไม่มีเอกชนใดอยากทำ ดังที่กล่าวแล้วคือ ควรแยกกิจกรรมการดำเนินการออกจากคำการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน และถ้าจะเปลี่ยนเป็นเอกชนก็ควรจะให้การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานเป็นการดำเนินการของรัฐบาล แต่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการให้เป็นของการรถไฟเอง โดยมีหน่วยงานกลางเข้ามากำกับดูแลด้านคุณภาพการบริการและรักษาผลประโยชน์ของประชาชนที่จะได้รับ เช่น กำหนดค่ารถไฟ ความตรงต่อเวลา เป็นต้น

4.7.2 กระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการจัดการด้านการคมนาคมของประเทศทั้งการคมนาคมขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เจ้าหน้าที่ของกระทรวงกล่าวว่าการเดินรถไฟต่างประเทศจะผ่านจากชุมชนหนึ่งไปยังอีกชุมชนหนึ่ง ผู้โดยสารสามารถใช้รถไฟสะดวก สามารถจอดรถไฟที่สถานี เส้นทางรถไฟมี 2 รวงสามารถสวนไปมาได้ หากเป็นเส้นทางสายไกลมีรางรถไฟต่างหาก แต่สำหรับประเทศไทย มีเส้นทางรถไฟรางเดียว ใช้ทั้งระยะใกล้ และระยะไกล ทางกระทรวงจัดสรรงบประมาณปี 2542 ทำเป็นรางคู่ในทุกเส้นทาง คือทำขานเมืองก่อน และในท้ายที่สุดต้องทำทั่วประเทศ ช่วงแรกสร้างบริเวณที่การจราจรคับคั่งก่อน จริงๆ แล้ววางแผนตั้งแต่ปี 2539 แต่การจัดสรรงบประมาณไม่เป็นไปตามกำหนด จึงล่าช้า จากบางข้อข้ามพระราม 6 ไปดลิ่งชันดำเนินการแล้ว แต่ไม่มีประโยชน์เพราะไม่มีช่วงต่อไปให้สามารถใช้ประโยชน์ได้

แต่ที่จริงรถไฟไม่ได้ลดบทบาทจากการเป็นระบบขนส่งมวลชนหลักของประเทศ แต่ไม่เป็นที่นิยม เนื่องจาก 1) สถานีรถไฟไม่ได้อยู่ในแหล่งชุมชนมากนัก 2) รถไฟสายใต้แทนที่จะวิ่งตรงกลับวิ่งอ้อมไปถึงบางกรวย-บางซื่อ-หัวลำโพง เพราะฉะนั้นไม่ได้ให้บริการระหว่างจุดต่อจุด ที่เป็นจุดที่ประชาชนต้องการ 3) สายใต้เป็นเส้นทางรถไฟที่เดินทางระยะยาว เมื่อ 100 ปีที่แล้ว ราชการที่ 5 สร้างทางรถไฟออกไประยะทาง 20-30 กิโลเมตร ไม่เสียหายอะไร เพราะทางเลือกอื่นคนต้องเดินทางด้วยเกวียน ถนนที่ขรุขระ หรือเรือ รถไฟจึงเป็นทางเลือกที่ดีแม้จะต้องเดินทางอ้อม

เหตุที่มีการสร้างถนนขนานกับทางรถไฟในเส้นทางสายใต้นั้น ต้องดูนโยบายการพัฒนาประเทศ เรามีนโยบายพัฒนาประเทศเลียนแบบประเทศตะวันตก ซึ่งมีประโยชน์ในระดับหนึ่ง ในช่วง พ.ศ. 2500-2525 เป็นช่วงที่ประเทศไทยจำเป็นต้องพัฒนาประเทศอย่างรวดเร็ว เพราะเรามีปัญหาทางด้านความมั่นคงของประเทศ ความยากจน ความทุรกันดาร รถไฟไปไม่ได้ถึงทุกท้องถิ่น จำเป็นต้องให้ทุกท้องถิ่นที่มีความสะดวกในการเดินทาง ผลสุดท้ายจึงต้องสร้างถนน เส้นทางถนนปี พ.ศ. 2501 ถนนมีประมาณ 20,000 กิโลเมตร เป็นถนนลูกรัง ถนนดิน ขณะนี้ถนนอย่างน้อยที่สุด เป็นถนนลาดยางหรือเทคอนกรีต (surface road) มีประมาณ 100,000 กิโลเมตร ขณะที่ทางรถไฟเพิ่มขึ้นเพียง 200 กิโลเมตร ทางถนนเพิ่มจากหมู่บ้านไปยังหมู่บ้าน ซึ่งอาจจะไม่ลาดยางทั้งหมด ถนนของกรมทางหลวงมี 5,000 กิโลเมตร ที่เหลือเป็นของกรมโยธาธิการ รพช. เทศบาล สุขาภิบาล

หลังจากผ่านช่วงต้องการความมั่นคงอย่างเร่งด่วนแล้ว ไม่มีการพัฒนาด้านการคมนาคมทางรถไฟ เพราะรัฐบาล กระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณ คิดถึงการลงทุนต่างๆ ด้วยหลัก JRR (ผลตอบแทนทางการเงินด้านเศรษฐกิจ) ในสมัยราชการที่ 5 หากตอนนั้นมีการสร้างถนนสมัยใหม่ก็อาจจะสร้างถนน ในช่วงนั้นประเทศไทยมีนโยบายจำกัด หากคำนึงถึงความคุ้มแล้วรถไฟมีจำกัดมาก

ซึ่งเป็นเหตุผลการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ เหตุผลอีกประการหนึ่งคือ เรามีผู้มีอิทธิพลมากมาย และมีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรในการพัฒนาประเทศ ที่ต้องการพัฒนาท้องถิ่นของตัวเอง เพื่อเหตุผลทางการเมือง การสร้างถนนเป็นสิ่งที่เห็นผลประโยชน์อย่างชัดเจน (การสร้างทางรถไฟไม่เห็นผลประโยชน์ทั้งในด้านคะแนนเสียงและการเมือง)

ในด้านการนำผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมจากการคมนาคมทางถนน มาคิดเป็นค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาด้านสิ่งแวดล้อมที่ต้องสูญเสียไปหรือไม่ในการวางแผนนโยบาย เพื่อเป็นการดึงให้ผู้บริหารประเทศเห็นถึงข้อได้เปรียบของการสนับสนุนการใช้รถไฟนั้น ขณะนี้เราเริ่มแล้ว รัฐมนตรีได้สั่งทำแผนหลักการขนส่งของประเทศให้พิจารณา จากการศึกษา เห็นชัดเจนว่า ถนนโดยเฉพาะถนนสายหลักของประเทศก่อให้เกิดปัญหาตามมาเช่น ทำให้ตัวเมืองขยาย ปัญหาสังคม การวางผังเมือง และการใช้ที่ดินผิดไป รถยนต์ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมาก เสี่ยงบุคลากร เพิ่มมลพิษ ล้นเปลืองพลังงาน รถไฟก็มีมลพิษบ้างแต่ไม่ก่อให้เกิดปัญหามลพิษทางอากาศ ขณะนี้ได้มีการเจรจากับ World Bank ขอกู้เงินเพื่อสร้างถนนมาก ต่อไปจะขอกู้มาดำเนินการด้านรถไฟบ้าง ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับเหตุผลหลายประการ

ในด้านปัญหาการให้บริการที่ไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่สามารถให้การบริการของการรถไฟ เป็นปัญหาระดับชาติเกิดขึ้น เนื่องจากการรถไฟเป็นรัฐวิสาหกิจอย่างเดียวที่มีบำนาญ เจ้าหน้าที่ยังทำตัวเป็นข้าราชการ 100% และเป็นระบบเจ้าขุนมูลนาย ต้องพยายามแปรรูป (Privatizing) ทางด้านรัฐมนตรีได้หารือในหลักการจัดระบบรถไฟออกเป็น 3 ส่วน

1. องค์กรแยกอิสระมีหน้าที่สร้างและซ่อมแซมโครงสร้างพื้นฐาน
2. องค์กรที่ทำหน้าที่ดูแลและให้เช่าราง รวมทั้งพัฒนาที่ดินของรฟท.
3. องค์กรที่ทำหน้าที่การเดินรถ อาจจะเป็นรถไฟทำหน้าที่เองหรือให้เอกชนเข้ามาเป็นผู้ดำเนินการ

ซึ่งจะก่อให้เกิดการแข่งขันกับรถ บขส.และรถเมล์ ในส่วนที่ 2 รัฐจะเป็นผู้ดำเนินการในลักษณะกรมทางหลวง

ส่วนที่ 2 จะเป็นผู้กำหนดเพราะจะทราบค่าใช้จ่ายในการเช่าราง ซึ่งทำได้ 2 อย่างคือ

1. ปลอ่ยเสรีให้ตลาดเป็นผู้กำหนดราคา เพราะไม่ได้ผูกขาดจะต้องดำเนินการแข่งกับถนน
2. มีองค์กรกลางดูแลเรื่องราคา ซึ่งอาจจะมีคณะกรรมการรถไฟแห่งชาติดูแล

ในการบริการขนเมืองที่ไม่คุ้มทุนนั้น ได้มีนโยบายใช้ระบบพันธะการให้บริการสาธารณะ (Public Service Obligation, PSO) แต่ไม่สามารถนำมาใช้ได้ เพราะกระทรวงการคลัง กรมบัญชีกลาง เห็นด้วยแล้ว ขณะนั้นค้ำอยู่ฝ่ายเดียวคือสำนักงบประมาณ เมื่อเรื่องไปถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ปรากฏว่ามีการเปลี่ยนตัวรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง มาเป็นอดีตผู้อำนวยการสำนัก

งบประมาณ เป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง (บคิ จุลนานนท์) เรื่องจึงหยุด หลังจากนั้นเกิดภาวะเศรษฐกิจของประเทศ ไม่มีงบประมาณจะให้ สรุปว่าไม่มีงบประมาณ

ในเรื่องโครงการในการจัดสร้างที่จอดรถตามสถานีรถไฟขานเมืองต่างๆ เพื่อเป็นการชักจูงผู้ที่มีรถยนต์ส่วนบุคคลให้เดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนของรัฐ โดยการจอดรถไว้ที่สถานีรถไฟและเดินทางเข้าตัวเมือง (Park & Ride) คิดกันแล้วแต่ต้องร่วมมือกันหลายฝ่าย

กระทรวงคมนาคมมีนโยบายในการช่วยให้ผู้โดยสารรถไฟเข้าถึง และออกจากสถานีรถไฟได้อย่างสะดวก และรวดเร็ว โดยเฉพาะในเส้นทางรถไฟขานเมืองต่างๆ แต่การปฏิบัติเป็นของรถไฟต่างจังหวัดคงยาก ในกรุงเทพฯ ได้พยายามทำ แต่จะมีลักษณะมาเฟียเหมือนหัวลำโพง มีคนคุมที่จอดรถ คุมการเข้าบริการของแท็กซี่ ต้องบริการที่จอดรถประจำทางหรือแท็กซี่ ให้ผู้โดยสารรู้ว่ามียอดให้บริการอยู่ สอดคล้องกับการสร้าง ICV (Inland Container Vehicle) สถานีขนส่งสินค้าด้วยรถไฟซึ่งจะทำให้มีการขนส่งทางรถไฟมากขึ้น และมีโครงการรางคู่สำหรับผู้โดยสารรถไฟขานเมือง ในความเป็นจริงแล้วทางหลวงลอยฟ้าในเส้นทางอรุณอมรินทร์ถึงพุทธมณฑลสาย 2 มีใช้ทางแก้ปัญหาที่ถูกต้อง เพราะเท่ากับเป็นการเพิ่มความสะดวกให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน ในท้ายที่สุดรถจะมาติดตรงสะพานปิ่นเกล้าเหมือนเดิม หากจะให้ถนนนี้ได้ผลต้องอนุญาตเฉพาะรถเมล์ที่ขนส่งผู้โดยสารให้มากวิ่งได้เท่านั้น เพื่อการให้ความสะดวกในการเดินทางแก่ผู้โดยสารขนส่งสาธารณะ และเป็นการส่งเสริมการใช้รถสาธารณะ แต่สำหรับกรณีการศึกษานี้เป็นการแก้ปัญหาโดยใช้รถไฟ ซึ่งก็อาจจะยากที่จะเปลี่ยนแปลงแก้ไข แต่หากไม่เริ่มดำเนินการ ในอนาคตรถไฟก็อาจจะเป็นการบริการที่สายเกินแก้หรือปรับปรุง

4.7.3 กองนโยบายและแผนการจราจร สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกมีอำนาจหน้าที่ในการเสนอนโยบายและแผนหลักต่อคณะรัฐมนตรีรวมทั้งพิจารณาให้ความเห็นชอบแผนงาน/โครงการ วงเงินลงทุนการใช้เงินกู้จากต่างประเทศของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการจราจรเพื่อการสัญจรของยานพาหนะและคนเดินเท้าบนทางบกให้เป็นไปโดยสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัย สำหรับกองนโยบายและแผนการจราจร มีหน้าที่วางแผนและจัดระบบการจราจรทางบกให้มีความเชื่อมโยงและเอื้ออำนวยต่อการเดินทางด้วยระบบต่างๆ และเจ้าหน้าที่ของกองนโยบายและแผนการจราจรให้ความเห็นวาระไฟเมื่ออยู่ในต่างจังหวัดเป็นระบบขนส่งมวลชนขั้นดี แต่พอเข้ามาในเขตกทม. ระยะโครงข่ายของรถไฟขาดการเชื่อมโยง เป็นลักษณะแนวตั้งเหมือนถนนเส้นเดียว โครงข่ายที่จะไปเชื่อมโยกับถนนมีรถแท็กซี่ และรถแท็กซี่ มอเตอร์ไซด์ มีอยู่เพียงไม่กี่สถานีที่เป็นลักษณะนี้ เช่น สถานี

บางข้อ และผู้โดยสารมีความรู้สึกละเลยไม่ได้เป็นขนส่งมวลชนสำหรับคนทั่วไป แต่เป็นขนส่งมวลชนเฉพาะคนที่อยู่ใกล้ๆ สถานีรถไฟเท่านั้น เช่น ศาลา บางระมาด คลังชั้น นิคมพลี เปรียบเทียบกับรถเมล์ จะเห็นได้ว่ามีป้ายรถเมล์ให้บริการขนส่งเป็นจำนวนมาก และเข้าไปทุกอนุของที่พักอาศัยของประชาชนโดยทั่วไป เรียกว่า accessibility (การเชื่อมโยง) แต่รถไฟเป็นไปในทางตรงกันข้าม แล้วยังมีสถานีรถไฟน้อย เพราะระบบ accessibility น้อยมาก เรายอมรับว่า mobility (การเคลื่อนที่) ดี จริง ตรงที่การเคลื่อนที่ไม่มียานพาหนะอื่นมาช่วย แต่ไม่มีการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ที่ใกล้เคียง

บทบาทของการรถไฟในอนาคตนั้นสำคัญมาก ในกทม. ได้ศึกษาแล้วว่าต้องมีรถไฟชานเมือง ซึ่งขณะนี้อยู่ในขั้นศึกษาระบบรถในกรุงเทพฯ ที่จะมาช่วยสนับสนุนเรื่องถนน. เรียกว่าระบบรางเป็นลักษณะชานเมืองมีสถานีเหมือนรถเมล์ ศึกษาว่าจะทำอย่างไรให้เกิดการพัฒนาที่เชื่อมโยงกัน และดี ซึ่งงบประมาณในการดำเนินการประมาณ 14 ล้านบาท คงดำเนินการในปีหน้า

ปัญหาการให้บริการที่ไม่คุ้มทุน เกิดจากรถไฟเป็นทั้งผู้สร้างโครงสร้างพื้นฐาน และทำหน้าที่จัดหารถวิ่งบริการ ในขณะที่พิจารณาการเดินทางทางถนน รัฐโดยหน่วยงานกรมทางหลวง ทำหน้าที่สร้างทางแต่ให้รถขนส่งที่เป็นเอกชนจัดหารถและดำเนินการ หรือกทม. สร้างทางให้รถเมล์ขสมก. วิ่ง จะเห็นได้ว่าการรถไฟมีทั้งกำไรและขาดทุนภายในตัว แต่รัฐบาลมองภาพรวมไม่ได้แยกแยะบัญชีออกมาว่า ในส่วนการสร้างนั้นขาดทุนอยู่แล้ว แต่ในส่วนการวิ่งรถกำไร ซึ่งรวมกันแล้วขาดทุน และรัฐบาลก็ใช้ระบบ PSO เข้ามาช่วยศึกษาเสร็จแล้ว และแยกบัญชีทั้งหมด 3 บัญชีคือ

1. ระบบบัญชีว่าด้วยเรื่องของการสร้างทาง
2. ระบบบัญชีว่าด้วยเรื่องของการซื้อใบก็
3. ระบบบัญชีว่าด้วยการหาผลประโยชน์อื่น ๆ เช่น เอาที่ดินมาเช่า

จะได้รู้ว่ารัฐบาลสนับสนุน Component (ในส่วนของ) ไหนบ้าง อันไหนขาดทุนรัฐบาลจะช่วยเหลือ ส่วนไหนกำไรแล้วก็ดี ซึ่งระบบนี้ศึกษาเสร็จแล้ว และกำลังจะนำมา Re-engineer การรถไฟฯ

ในด้านการให้บริการที่ไม่มีประสิทธิภาพของการรถไฟ ท่านผู้อำนวยการกองกล่าวว่ารถไฟในต่างจังหวัดมีผู้นิยมใช้มาก แต่รัฐไม่มีเงินพอที่จะขยายใบก็ให้ทันกับความต้องการ และในส่วนที่รัฐไม่มีนโยบายที่ชัดเจนว่าจะให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการหรือไม่ ซึ่งตรงนี้หากรัฐบาลทำขาดทุนก็อาจให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการได้ เพราะค่าใช้จ่ายในการจ้างแรงงานและสวัสดิการของเอกชนไม่ครอบคลุมเท่ากับของรัฐบาล และหากเอกชนทำแล้วขาดทุนอาจเป็นเพราะไม่มี Cost subsidize หมายความว่ารายได้ของเอกชนเมื่อซื้อรถมาวิ่ง หากไม่มีผู้โดยสารก็จะขาดทุนจริงๆ แล้วหากรถไฟทำแล้วขาดทุนมันสะท้อนอะไรบางอย่างก็จะขาดทุน สามารถพิจารณาได้ว่าเกิดจากอะไร มีปัญหาอะไรเกี่ยวกับผู้โดยสาร และการไม่ใช้บริการ และหรือราคาของรถไฟ ระยะทางใกล้กับการวิ่งเครื่องบินหรือไม่ รถไฟสายใดบ้างวิ่งในเส้นทางที่ใกล้กับกทม. ประสบปัญหาทั้งนั้น เพราะรถไฟค่าดำเนินการ

ต่างๆ ก่อนข้างมีราคาแพงมาก ซึ่งหากเทียบกับราคาของเครื่องบินแล้ว ผู้โดยสารจะตัดสินใจใช้เครื่องบินมากกว่า

โครงการของสจร. ในการจัดสร้างที่จอดรถ เป็นโครงการที่คิดไว้เช่นจัดทำ Park & Ride ที่สถานีมักกะสัน สถานีบางซื่อ โดยนำรถไปรับคนที่สถานีรถไฟให้เป็นการเชื่อมโยง และคิดต่อไปอีกในลักษณะ Common ticket และ Single ticket ดีแล้วขึ้นรถไฟต่อรถเมล์สามารถใช้ตั๋วเดียวได้เลย ตรงนี้กำลังอยู่ในขั้นตอนของการศึกษา ในลักษณะทำที่จอดรถตามชานเมืองต้องรอให้การบริการรถไฟเป็นมาตรฐานเสียก่อน และให้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะเสร็จเรียบร้อยเสียก่อน หากพิจารณาโครงข่ายระบบ Mega Project ของสายต่างๆ นั้นยังไม่เชื่อมโยงไปถึงจุดนั้น เพราะมีงบประมาณจำกัด ขณะนี้ทำถึงโครงข่ายชั้นกลางเท่านั้น ยังไม่ครอบคลุมถึงรอบนอก หากเราทำ Park & Ride ไปก็จะเกิดปัญหากับตัวเมืองชั้นกลางที่ระบบเชื่อมโยงยังไม่แล้วเสร็จอยู่ดี

นโยบายของสจร. ในการลดการใช้ถนนและดึงคนเข้ามาใช้รถไฟฟ้าชานเมืองถือเป็นแผนหลักของสจร. นโยบายคณะรัฐมนตรีอนุมัติไปเดือนธันวาคม 2540 เรียกว่าแผนแม่บทการจราจรช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 ชัดเจนว่า ให้มีการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ และพยายามลดบทบาทการใช้รถยนต์ ในด้านของรถไฟฟ้าชานเมืองจะเป็นลักษณะ Park & Ride และทำระบบเชื่อมโยงการรถไฟกับระบบอื่น ๆ นอกจากนี้ยังมีโครงการไฮเวย์ลท์ ในตอนแรกเพื่อช่วยในเรื่องของการวิ่งรถไฟฟ้าชานเมือง

การรถไฟฟ้าทุนปีละ 1,500 ล้านบาท การจะทำอะไรหรือโครงการใดโครงการหนึ่งต้องพิจารณาให้ดี สำหรับในด้านการเดินรถไม่ตรงตามเวลาของการรถไฟในระยะสั้นทำได้โดยการใช้คอมพิวเตอร์มาควบคุมระบบการเดินรถ ซึ่งการเดินรถในระบบชานเมืองจะเป็นระบบ Right rail ใช้รถเบาะวิ่ง และตั้งกำหนดเวลาการเดินรถ โดยเอกชนเสนอการดำเนินการด้วยระบบนี้ แต่ระบบการศึกษาของรัฐยังไม่เสร็จและยังไม่พร้อมที่จะทำระบบนี้ และต้องอาศัยความร่วมมือกับทุกหน่วยงาน เช่น ขสมก. และ กทม.

ในด้านการลดมลพิษบนท้องถนนนั้นรถไฟได้ดีกว่ารถยนต์แน่นอน และถ้าใช้รถไฟฟ้า Right rail จะยิ่งลดมลภาวะได้ดีขึ้น

ปัจจัยที่ทำให้ผู้โดยสารหันมาใช้รถไฟฟ้าชานเมือง คือ 1)วิธีการเดินทางเข้า-ออกสถานี 2)ระยะทางจากที่พักอาศัยไปยังสถานีที่ค่อนข้างไกล 3)ไม่มีระบบเชื่อมโยงรถไฟกับการเดินทางด้วยวิธีอื่น เช่น ไม่มีรถเมล์ขสมก. รถสองแถว ต่างๆ เป็นต้น และ 4)สถานีไม่ได้รับการพัฒนาให้มีความสะอาดและทันสมัย

การนำผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมมาเปรียบเทียบกับระหว่างการเดินทางด้วยรถไฟและการเดินทางทางถนน เพื่อวางแผนในด้านการคมนาคมขนส่งในอนาคต ซึ่งแน่นอนว่ารถไฟต้องดีกว่าอยู่

แล้ว แต่รถไฟไม่มีความคล่องตัวในการเข้าถึงจุดหมายปลายทาง และขาดตัวเชื่อมโยงกับการเดินทางโดยวิธีอื่น สำหรับรถอื่นๆ ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ รถเมล์ ต่างๆ มีการแก้ปัญหามลพิษเช่นกัน ได้มีการปรับปรุงโดย นำรถยนต์มาแทนรถเมล์ในบางสาย ซึ่งต้องเป็นเทคโนโลยีที่ไปเรื่อยๆ หากพิจารณาแล้วมลพิษของกรุงเทพฯ ไม่ได้มาจากการคมนาคมเพียงอย่างเดียว แต่มาจากที่อื่นด้วย ไม่ว่าจะเป็นมลพิษทางน้ำ และขยะ

ในเรื่องการแปรรูปกิจการรถไฟมีอยู่ 2 ส่วน คือในระดับนโยบายต้องแยกบัญชีให้ และกิจกรรมให้ออกจากกัน ตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่ามี 3 กิจกรรม มีรายได้รายจ่ายในตัวเอง ประเด็นที่สองคือ ต้องพิจารณาว่าอะไรขาดทุน รัฐจะดำเนินการส่วนที่ขาดทุนเองและหรือให้เอกชนเข้ามาช่วยบริหาร เพราะกิจการรถไฟเป็นกิจการที่เกี่ยวกับความมั่นคงของชาติ ไม่ใช่เฉพาะเพียงแค่การคมนาคมขนส่ง แต่จะเป็นกลไกของรัฐในการช่วยเหลือประชาชนผู้ยากไร้

มาตรการการส่งเสริมการไม่ใช้รถยนต์นั้น ทางสธ.ดำเนินการมาตลอด เช่นจัดระบบโรงเรียน จัดระบบผู้โดยสารมากกว่า 2 คนสามารถวิ่งได้ในบางพื้นที่ในชั่วโมงเร่งด่วน หรือการเดินทางเลขคู่เลขคี่ (กำลังทำ Public Hearing) และส่งเสริมการดำเนินการของรถเมล์ให้ดีขึ้น โดยผลสำเร็จจะไม่เห็นทันทีทันใด หากจะให้ได้ผลเร็วต้องย้ายหน่วยงานออกไปจากกรุงเทพฯ

4.7.4 กองจัดระบบโครงการขนส่งขนาดใหญ่ สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

กองจัดระบบโครงการขนส่งขนาดใหญ่ ทำหน้าที่ดำเนินการและจัดการด้านโครงการคมนาคมขนส่งขนาดใหญ่ โดยเจ้าหน้าที่ของกองจัดระบบโครงการขนส่งขนาดใหญ่กล่าวว่ารถไฟยังคง มีบทบาทในการขนส่งผู้โดยสารอยู่ แต่การเดินทางด้วยถนนสะดวกกว่า ทำให้ผู้ใช้รถไฟอาจจะไม่น้อยลงแต่ก็ไม่เพิ่มขึ้น แต่ไปเพิ่มการเดินทางถนนมากกว่า เพราะระบบถนนให้ความสะดวกรวดเร็ว และการเข้าถึงดีกว่า

ด้านราคาคืนทุนการเดินทางทั้งหมดของรถไฟฟ้ามหานคร (รฟม.) ในการให้บริการในท้ายที่สุดราคา 35 บาท ในราคานี้รัฐบาลให้งบประมาณในการสนับสนุนเชิงสังคมหรือไม่ นั่น ส่วนหนึ่งรัฐให้การสนับสนุน หากเป็นธนาของรัฐให้การสนับสนุนในเรื่องที่ดิน ให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างบริหาร หาราง แต่โครงการหลังๆ รัฐให้การสนับสนุนมากกว่านั้น เช่นรถไฟใต้ดินรัฐบาล สนับสนุนเรื่องอุโมงค์ ทั้งหมด เพราะ โดยทั่วไประบบขนส่งมวลชนขนาดเล็ก ไม่คุ้มกับการลงทุน จึงเป็นเป็นลักษณะการดำเนินการแบบนี้

ความไม่คุ้มทุนเพราะอะไรไม่ทราบแท้จริง อาจเป็นเพราะระบบค่าโดยสารค่อนข้างถูก การ

จะดึงคนมาใช้ได้ไม่มาก รถไฟฟ้าในเมืองมีข้อจำกัดในเรื่องของหัวรถจักร ที่ไม่สามารถเพิ่มโบกี้เพื่อเป็นการเพิ่มผู้โดยสาร ไม่สามารถเพิ่มความเร็วหรือการบริการได้มากกว่านี้

ในส่วนนโยบายเรื่องการจราจร คจร.มีนโยบายเน้นการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ คือการเดินทางคราวละมากๆ ไม่ว่าจะเป็นรถเมล์/รถไฟ/เรือด่วน และเน้นการเชื่อมต่อของระบบต่างๆ โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน เข้า-เย็น เราเน้นที่จะให้รถไฟฟ้าเข้ามาได้มาก หากเป็นรถไฟปกติจะให้วิ่งเข้า-ออก นอกเวลาการเดินทางเร่งด่วน และเน้นการเพิ่มขบวนรถไฟ นอกจากนี้ก็จะมียานพาหนะ Park and Ride มีรถเมล์เข้าไปเชื่อมตรงสถานี แต่ในรายละเอียดรถไฟและขสมก. ต้องไปศึกษาและตกลงกัน มีโครงการนำร่อง จะมีในหลายๆ พื้นที่ เช่นหัวหมาก บางเขน ดอนเมือง และในหลายพื้นที่เป็นสถานีใหญ่โดยให้นโยบายแก่การรถไฟไป แต่ในทางปฏิบัติแล้วรถไฟเป็นผู้ดำเนินการ โครงการ Park and Ride นี้ เราจะไม่เน้นการนำรถเมล์เข้าไป เน้นแค่ปรับปรุงที่จอดรถเพื่อดึงผู้ขับรถยนต์ไปใช้ได้สะดวก

การเดินทางของคนที่ใช้รถไฟเดินทางได้คราวละมากๆ เท่ากับเป็นการลดการใช้รถยนต์ได้มากด้วย และสามารถลดปัญหาการจราจรได้ แต่ถ้าพิจารณาเรื่องจุดติดถนนกับทางรถไฟที่เป็นปัญหา รถไฟควรปรับปรุงการหยุด การจอด การลดเวลาการปิดกั้น ทำให้รถไฟขบวนทางจรรจน้อยลง นอกจากนี้ให้รถสินค้าของรถไฟมีนโยบายเข้า-ออกตอนกลางคืน

ในเรื่องการแก้ปัญหาจุดติดระหว่างถนนกับทางรถไฟนั้น

ระยะสั้น ลดเวลาปิดกั้นให้น้อยลง คือรถไฟมาใกล้ๆ จึงทำการปิดกั้นถนน เจ้าหน้าที่ต้องดูแลเป็นอย่างดี มีระบบอาณัติสัญญาณที่ดี

ระยะกลาง มีระบบรถไฟรางคู่ ทำให้รถที่จะผ่านไปทิศทางเดียวกันวิ่งในเวลาใกล้เคียงกัน และรถที่จะสวนกันในส่วนกันหรือวิ่งตามกันในเวลาเดียวกัน และใกล้เคียงกัน จุดนี้จะเป็นการลดระยะเวลาที่รถจอร์รถไฟวิ่งได้

ระยะยาว มีทางรอดหรือถนนคร่อมรถไฟ หรือยกระดับรถไฟทั้งหมด ซึ่งเป็นโครงการของไฮโปเวลล์ ถึงแม้โครงการจะหยุดชะงัก แต่จะมีทางรถไฟยกระดับให้เป็นไปตามหลักการเดิม

เรื่องการเข้า-ออกตรงเวลาคงจะมาจากหลายสาเหตุ 1) เป็นปัญหาต่อเนื่อง หากขบวนใดขบวนหนึ่งล่าช้าขบวนอื่นๆ ก็จะล่าช้าตาม การควบคุมการทำงานทั้งหมดของรถไฟค่อนข้างมีมาตรฐานต่ำ เช่นอีกขบวนยังไม่ผ่านสถานีอีกขบวน จะไม่ปล่อยไป 2) ปัญหาการบริเวณทางแยก ระบบไฟ ระบบการติดต่อยังไม่ดีเท่าที่ควร ค่อนข้างเป็นระบบล้าสมัย 3) ไม่สามารถเพิ่มความเร็วได้ เพราะในเขตเมืองสถานีค่อนข้างใกล้กัน สมมุติว่ารถไฟช้า 15 นาที ไม่สามารถเร่งความเร็วได้ เพราะต้องหยุดในสถานีใกล้ๆ วิธีแก้ คือ มีระบบ Electronics ระบบไฟ เพื่อมากำกับดูแลการบังคับรถไฟ และมีศูนย์สั่งการที่เป็นมาตรฐาน

ในสถานีหนึ่งๆ มีรัศมีในการให้บริการผู้โดยสารของรถไฟฟ้าประมาณ 500 เมตร เพราะจะคลุมพื้นที่ประมาณ 2 ตารางกิโลเมตร เพื่อให้ผู้ให้บริการสามารถเดินมาให้บริการได้ หากมากกว่า 500 เมตรคนจะเดินทางอื่น ในการให้ผู้โดยสารเข้าถึงและออกจากสถานีรถไฟฟ้าได้อย่างสะดวก และรวดเร็ว โดยเฉพาะในเส้นทางชานเมืองต่างๆ ซึ่งเป็นลักษณะการให้บริการแบบเข้าถึงที่ (Door to Door Service) นั้น ควรมีวิธีการดังนี้

- 1) ต้องมีการพัฒนาเส้นทางเข้า-ออก เพราะรถที่จะเข้า-ออก สถานีลำบาก
- 2) จัดทำที่จอดรถส่วนบุคคล
- 3) มีที่จอด/หยุดรถเมล์ เพื่อจะได้มีระบบเชื่อมต่อการเดินทาง

ในด้านโครงการโฮปเวลล์ จริงๆ แล้วให้บริการในทุกสายไม่ใช่เฉพาะสายใต้ เป็นโครงการที่ดำเนินการตามเส้นทางที่สำคัญมาก ในเส้นทางเหนือการเข้าถึงสถานีสะดวกมาก หากโครงการนี้ไม่มีแผนการดำเนินการต่อ โครงการรถไฟฟ้าอีก 2 โครงการจะได้รับผลกระทบมาก ในเรื่องผู้โดยสาร เส้นทางหรือสถานที่เชื่อมต่อกัน คอนนีอยู่ในขั้นตอนการประชุมของรัฐบาล ซึ่งคาดว่าจะไม่มีโครงการทางด่วนข้างบน และจะเป็นการใช้โครงสร้างเดิมที่มีอยู่ และมีการศึกษาเพิ่มเติมรถไฟฟ้าความเร็วสูง ซึ่งกำลังดูความเหมาะสมอยู่ ว่าจะเป็นโครงการรถไฟฟ้าแต่โครงการเล็กลง อีก 1-2 สัปดาห์เรื่องจะเข้า ครม. เป็นการปรับโครงสร้างรถไฟฟ้า เพราะโครงการนี้มีความจำเป็น

โดยในอนาคต หน่วยงานใดจะเป็นผู้ดำเนินการ โครงการนี้กระทรวงคมนาคมและรฟท. โดยเอกชนเข้ามามีส่วนร่วม เป็นลักษณะโครงสร้างหลวงออกเป็นรูปแบบการลงทุน เอกชนอาจลงทุนหัวรถจักร ผู้โดยสารในท้ายที่สุดของโครงการรถไฟฟ้าทั้ง 3 โครงการ มีความเป็นไปได้หรือไม่ในการร่วมกันให้บริการนั้น เราเห็นด้วยให้มีการใช้ตัวร่วมกันในหลายๆ โครงการแต่ในประเทศไทยยังไม่เคยมีการใช้ตัวร่วมกัน ทั้งที่ ขสมก. ควรจะใช้ตัวร่วมกันได้ โดยนโยบายของรัฐบาลนั้น เราไม่เน้นแค่ 3 โครงการนี้เท่านั้น ยังรวมถึงรถเมล์ เข้าไปด้วย และหากรถไฟฟ้าชานเมืองเป็นระบบที่แน่นอน ได้มาตรฐาน ก็คงจะสามารถร่วมในโครงการนี้ได้ เพียงแต่จะต้องมีองค์กร/คณะกรรมการกลางของทุกหน่วยงาน มาร่วมตกลง และศึกษาความเหมาะสม

ความก้าวหน้าของการดำเนินโครงการรถไฟฟ้ามหานคร (รฟม.) และรถไฟฟ้าบีทีเอส (ธนาฯ) ณ วันที่ 30 เมษายน 2541 ธนาฯแล้วเสร็จ 57% ตามแผนงาน 65% กำหนดแล้วเสร็จปลายปี 2542 ที่ช้า 8 %ถือเป็นข้อปกติ แต่ตอนนี้ถูกระงับการก่อสร้างเพราะเกิดอุบัติเหตุคนหล่น ถูกพนักงานเพื่อดำเนินการระบบป้องกันอุบัติเหตุ สำหรับ รฟม. สายสีน้ำเงิน 7.1% ตามแผนคือ 9 % คาดว่าจะแล้วเสร็จสายใต้ก่อนปลายปี 2542 สายเหนือกลางปี 2545 ทั้ง 2 โครงการคาดว่าจะทันตามกำหนดการที่ตั้งไว้

รถไฟฟ้าสามารถลดมลพิษบนท้องถนนได้ หากมีการเปลี่ยนจากการใช้รถยนต์มาเป็นรถไฟฟ้าเพื่อการเดินทาง เพราะลดจำนวนรถยนต์ ลดการติดขัด ไอเสียที่ออกมาจะลดลง รถไฟฟ้าขณะนี้เป็นที่เชื่อกันว่ามลพิษไม่มากและเส้นทางรถไฟฟ้าเป็นทางเดิม ไม่มีผลกระทบมากนัก ต่อไปจะเป็นระบบรถไฟฟ้าเรื่องเสียงและมลพิษจะหมดไป ถ้าเป็นรถไฟฟ้าจะมีโครงการป้องกันมลพิษต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นอยู่แล้ว และในด้านผู้โดยสารรถไฟฟ้าไม่มีความเสี่ยงต่อภาวะมลพิษ ในระบบรถไฟฟ้าปัจจุบันก็คงกระทบเรื่องเสียงเพียงอย่างเดียว เรื่องอากาศค่อนข้างน้อย เพราะรถไฟฟ้าเคลื่อนที่ไปเรื่อยๆ และอากาศในประเทศไทยเป็นอากาศที่ไม่นิ่งทำให้มลพิษทางอากาศจากรถไฟฟ้าสลายตัวไปเร็ว

โดยทั่วไปการนำผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมจากการคมนาคมทางถนนมาคิดเป็นค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาด้านสิ่งแวดล้อมที่ต้องสูญเสียไปในการวางนโยบายและแผน เราคิดในรูปแบบเงินลงทุนในตอนแรก ในเรื่องว่าจะต้องมีการแก้ไขผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมอย่างไร

ดร.มีนโยบายในการตอบรับความต้องการที่เพิ่มขึ้นของประชาชนในการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า และเพื่อเป็นการแบ่งส่วนแบ่งทางการตลาดจากการใช้ถนน ดังนี้ 1) เก็บภาษีกับผู้ใช้รถยนต์และนำมาสนับสนุนการใช้รถสาธารณะให้เป็นลักษณะใครทำ ใครจ่าย 2) นโยบายการจำกัดการใช้รถยนต์ เพราะจำนวนของผู้ใช้รถยนต์ 64% และรถสาธารณะ 36% เช่น มีคำสั่งห้ามหยุด/ห้ามจอดมากขึ้น 3) จำกัดเส้นทางวิ่งของรถยนต์ในพื้นที่ชั้นในมากขึ้น

การแปรรูปโดยรถไฟฟ้าขานเมืองอาจให้เอกชนร่วมลงทุน และรัฐเป็นผู้ควบคุมราคา

4.7.5 กรมทางหลวง

กรมทางหลวง มีหน้าที่ดำเนินการดูแลในด้านการสร้าง บำรุงรักษา ซ่อมแซมถนน เจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงให้ความคิดเห็นว่ารถไฟฟ้าลดบทบาทจากการเป็นระบบขนส่งมวลชนหลักของประเทศ และมีการเดินทางด้วยถนนเข้ามาแทนที่ เนื่องจาก

1. การเปลี่ยนแปลงด้าน Travel time/speed ของรถไฟฟ้าดีขึ้นน้อยมาก เมื่อเทียบกับเมื่อ 100 ปีที่ผ่านมา ในขณะที่ mode อื่นดีขึ้นมาก

2. การรถไฟเป็นรัฐวิสาหกิจระบบโบราณ ปรับปรุงไม่ดีขึ้น ในความเป็นจริงควรเป็นกรมรถไฟ มีหน้าที่ ดูแลการก่อสร้างและบำรุงรักษาราง เท่านั้น และให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการเดินรถ

บทบาทของการรถไฟในอนาคตในด้านการคมนาคมขนส่งเป็นลักษณะการบริหารงานและการดำเนินการควรเป็นของเอกชน ในด้านการขนส่งสินค้าด้วยรถไฟเหมาะสำหรับการขนส่งในระยะไกล เพราะต้องมี load/unload สินค้า หากดำเนินการในระยะใกล้ไม่คุ้ม

ปัญหาการให้บริการที่ไม่คุ้มทุน/ไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่สามารถให้การบริการของการรถไฟเป็นปัญหาระดับชาติเกิดขึ้น ควรมีนโยบายในการแก้ไขปัญหาคือให้การรถไฟเป็นหน่วยงานในด้านดูแลรักษาเส้นทางหรือเพิ่มเส้นทาง และมีเอกชนเป็นผู้ดำเนินการแบ่งเป็นบริษัทสายเหนือ สายอีสาน สายใต้ เป็นต้น

ตามทฤษฎีควรมีโครงการในการจัดสร้างที่จอดรถตามสถานีรถไฟขานเมืองต่างๆ เพื่อเป็นการชักจูงผู้ที่มีรถยนต์ส่วนบุคคลให้เดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนของรัฐ โดยการจอดรถไว้ที่สถานีรถไฟ และเดินทางเข้าตัวเมือง (Park & Ride) แต่การปฏิบัติไม่คิดว่าจะเกิดผล เพราะคนทำงานกลับบ้านไม่พร้อมกันบางคนติดงาน ติดประชุม ฯลฯ

รถไฟสามารถช่วยลดปัญหาการจราจรได้แต่ไม่ใช่ระดับราบ เพราะเป็นการเพิ่ม conflict อยู่ดี อีกประการหนึ่ง เพื่อความปลอดภัยทำให้ต้องหยุดการจราจรก่อนขบวนรถไฟมา 1-2 นาที เกิดการเสียเวลาในแต่ละวันค่อนข้างมาก ถ้าเป็นรถไฟแบบลอยฟ้าจะช่วยแก้ปัญหาได้ แต่ต้องการลงทุน มีค่าปรับปรุง รัฐบาล/ประชาชนจะให้ทุนอุดหนุนไหมหรือไม่

กรมทางหลวงไม่มีโครงการในการช่วยให้ผู้โดยสารรถไฟเข้าถึง และออกจากสถานีรถไฟได้อย่างสะดวก เนื่องจากสถานีรถไฟส่วนใหญ่ไม่ได้อยู่ริมทางหลวง มักต้องใช้ตรอก ซอย ใกล้เคียงของกรมทางหลวง สะดวกอยู่แล้ว

ในแก้ไขปัญหการจราจรที่จุดตัดระหว่างรถไฟกับถนน และถนนที่สร้างไปแล้วและตัดกับทางรถไฟที่ไม่มีเครื่องกั้นเพื่อให้รถหยุด ถ้าเป็นทางสายสำคัญที่ตัดรถไฟ เมื่อก่อสร้างขยายถนน จะก่อสร้างสะพานลอยรถข้ามอยู่แล้ว ยกเว้นจุดที่มีสภาพทางวิศวกรรมไม่เหมาะสม

รถไฟสามารถลดมลพิษบนท้องถนนได้ดีแน่นอน แต่รถไฟยังใช้เครื่องยนต์ดีเซล เหมือนกัน และผู้โดยสารรถไฟมีความเสี่ยงต่อภาวะมลพิษน้อยกว่ารถยนต์ และ รถเมย์ ฯลฯ

ในด้านการนำผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมจากการคมนาคมทางถนน มาคิดเป็นค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาด้านสิ่งแวดล้อมที่ต้องสูญเสียไปหรือไม่ในการวางแผนนโยบาย เพื่อเป็นการดึงให้ผู้บริหารประเทศเห็นถึงข้อได้เปรียบของการสนับสนุนการใช้รถไฟ ทางเจ้าหน้าที่กรมทางหลวงไม่มั่นใจว่าจะประเมินเป็นตัวเลขได้ รถไฟ(ดีเซล)ก็สร้างมลพิษเหมือนกัน เหมือนกัน สิ่งที่น่าจะคิดในเชิงเศรษฐกิจ คือ ถนน รัฐสร้าง และดูแล แต่รถไฟต้องสร้างและดูแลเอง แต่รถยนต์เสียภาษีนำเข้า และน้ำมันสูงมาก หากคิดในแง่ Road Uses Taxation แล้ว รัฐไม่ได้ subsidize ให้แก่รถยนต์เลย แต่รัฐ subsidize ให้รถบรรทุกมากมาย เช่นภาษีนำเข้าต่ำ น้ำมันดีเซลภาษีน้อยกว่า อำนาจการทำลายสูงกว่ารถยนต์(>10,000) เท่า

การพัฒนาภาพลักษณ์ของรฟท.ให้กลับเป็นองค์กรรัฐวิสาหกิจชั้นนำ ตลอดจนการสร้างศรัทธาให้กับประชาชนที่ใช้บริการรฟท. ทั้งทางด้านคมนาคมขนส่งนั้น เจ้าหน้าที่กรมทางหลวง

กล่าวว่าเป็นไปไม่ได้ สายเกินแก้ หากมีกิจกรรมใหม่ที่ใกล้เคียง ก็ควรตั้งองค์กรขนาดเล็กใหม่ดูแลเปรียบเสมือนจะให้กรมทางหลวงไปบริหารหรือบริการรถเมล์ ขาดทุน อาจถึงขั้นล้มละลาย การบริหาร และบริการเป็นเรื่องจุกจิก รัฐวิสาหกิจทำไม่ได้ ยกเว้นที่เคยทำมาแต่เดิม และลักษณะกิจกรรมไม่จุกจิก

4.7.6 กองประสานนโยบายและแผน สำนักนโยบายและแผน การรถไฟแห่งประเทศไทย

กองประสานนโยบายและแผน สำนักนโยบายและแผนทำหน้าที่ในการประสานนโยบายและแผนของการรถไฟฯ ทางเจ้าหน้าที่ให้ความเห็นว่า รถไฟจึงลดบทบาทจากการเป็นระบบขนส่งมวลชนหลักของประเทศ และมีการเดินทางด้วยถนนเข้ามาแทนที่ เนื่องจาก

1. ประเด็นด้านการเมืองเข้ามาเกี่ยวข้องเป็นหลัก จะมีผลประโยชน์ เช่นที่ดิน และรัฐบาลไม่ได้ให้ความสำคัญกับการขนส่งทางรถไฟ แต่ให้ความสำคัญกับการคมนาคมขนส่งทางถนนมาก
2. ความต้องการของประชาชนในการโดยสารรถไฟ ประชาชนต้องการความสะดวกปลอดภัย ประหยัด ซึ่งการขนส่งทางถนนจะสะดวกกว่า เขาสามารถขึ้นรถได้ใกล้ๆ ประหยัดคือด้านขนส่งถูก และปลอดภัยซึ่งอันนี้ผู้โดยสารคิดว่าปลอดภัยน้อยแต่สะดวก ถือความสะดวกเป็นเรื่องสำคัญ เมื่อเกิด demand ทำให้รัฐบาลต้องตอบสนองความต้องการของประชาชน คือนำ supply ไปใส่ ซึ่งจะเป็นอย่างนี้ไปเรื่อยๆ เรื่องนี้ถือเป็นการ distortion การบิดเบือนในเรื่องของการใช้ทรัพยากร
3. ไม่มีการพัฒนารถไฟ ในประเทศการใช้ทรัพยากรต้องมีความสมดุลกัน การใช้น้ำมันของไทยประมาณ 40% ที่ใช้ในการขนส่งทางถนน ซึ่งถือว่ามาก แต่หากใช้รถไฟการใช้น้ำมันจะน้อยมาก ดังเช่น ญี่ปุ่น ฝรั่งเศส เยอรมันนี่ แม้แต่ สหรัฐอเมริกา ในยุคแรกพัฒนาด้วยการสร้างรถไฟ
4. การบริหารของรถไฟเอง มีส่วนในแง่ไม่สามารถประชาสัมพันธ์ ไม่สามารถโน้มน้าวผู้บริหารให้เปิด policy windows ให้กับการรถไฟฯ และไม่เห็นความสำคัญของการใช้บริการรถไฟ ทั้งประชาชนและรัฐบาลก็จะห่างจากการรถไฟฯ ไปทุกที แต่ถ้าประชาสัมพันธ์ว่ารถไฟทำให้ประเทศชาติประหยัดน้ำมันในการขนส่งที่เท่ากัน ใช้พื้นที่ในการสร้างทางน้อยกว่าถึง 3 เท่าเช่นการสร้างทางเพื่อขนส่งคนประมาณ 100,000 คน/ปี เราใช้พื้นที่ 2 เมตรแต่ถนนใช้ 6 เมตร

มีข้อดีมากมายเกี่ยวกับค่าขนส่ง/คน/กิโลเมตร ที่ต่ำกว่า และถ้ามีปริมาณการขนส่งที่มากพอที่จะดี ยิ่งถ้าใช้รถไฟเพื่อการเกิดมลพิษต่อมวลชนจะน้อย

การวางแผนและนโยบายในอนาคตไม่มีการคำนึงถึงผลกระทบภายนอกในการพัฒนารถไฟฟ้าให้เท่าเทียมกับถนน เพียงแต่ประชาสัมพันธ์ข้อดี-ข้อเสีย ของรถไฟและรถยนต์ เช่น emission ของแก๊สที่ออกมาจะน้อยกว่าที่รถยนต์ถ้าวิ่งอัตราที่เท่ากัน และระบบการเก็บตัวเลขค่าใช้จ่ายในการบำบัดเหล่านี้รัฐบาลยังไม่มี การคิด cost เหล่านี้ ดังเช่น ในประเทศ

สวีเดน ที่ได้คิดค่า maintain อากาศว่าจะเสียเท่าไร เพราะฉะนั้นถ้าขับรถในสวีเดนจะมีค่าใช้จ่ายแพงกว่ารถไฟ

ในประเทศไทยจะมีเมืองเมืองหนึ่งมีมอเตอร์เวย์ระดับมลพิษ ถ้ามลพิษมาก รถที่เข้ามาเพิ่มจะเก็บค่าธรรมเนียมเพิ่มขึ้น

ประเทศสวิสเซอร์แลนด์ บางที่เป็นฟาร์มเลี้ยงวัว บางที่ไม่อนุญาตให้รถยนต์วิ่งผ่าน เพราะเกิดผลกระทบต่อ การให้นมของวัว แต่เราไม่ได้พิจารณาเรื่องนี้

ข้อได้เปรียบคือสามารถขนส่งคนได้มาก เราไม่สามารถโน้มน้าวให้ทางรัฐบาลเชื่อเราได้

บทบาทของการรถไฟในอนาคตในด้านการคมนาคมขนส่งต่อไปจะเกิดปัญหาในตัวเอง ท้ายที่สุดการขนส่งทางถนนจะไม่มีถนนให้วิ่ง ก็จะหันมามองรถไฟ ดูจาก Average speed จะตกลงเรื่อยๆ จนท้ายที่สุดก็จะถึงจุดต่ำสุด เขาจะหันมาทางรถไฟ แต่ตอนนั้นมันอาจจะสายเกินไปก็ได้ซึ่งเราต้องพัฒนา Average Speed ของรถไฟไม่ให้ต่ำลงไปกว่านี้ เพราะจากด้านเครื่องจักร/เครื่องยนต์/หัวรถจักร อายุและการใช้งานมากขึ้น จึงต้องซ่อมบำรุง มันจะคำนวณน้อยในแง่เพิ่มขบวนรถมากขึ้น แต่สำหรับทางไม่ได้สร้างทางเพิ่มขึ้น ความจุของทางจึงลด

เพราะฉะนั้นบทบาทของการรถไฟในอนาคตก็ยังคงสามารถแบ่งเบาภาระการจราจรทางถนนได้มากขึ้นอยู่ที่รัฐบาลคำนึงถึงการให้ทรัพยากรของชาติเพียงใด ถ้าคำนึงถึงเรื่องประหยัดและให้ประโยชน์ที่สุด ก็น่าจะคำนึงถึงการใช้รถไฟ ซึ่งตอนนี้ ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและ รัฐมนตรีให้ความสำคัญกับการรถไฟมาก เขาพยายามผลักดันให้รถไฟมีบทบาททั้งสายสั้น และสายยาว ตอนนี้ออกมาเป็นลักษณะแผนงานและโครงการ แต่ยังทำไม่ได้เพราะรัฐบาลไม่มีงบประมาณ รถไฟก็จะไม่ลงทุนซื้ออะไรเลย เพียงแต่ใช้ ของที่มีอยู่ให้สามารถดำเนินการไปได้ ส่วนไหนที่ทำอยู่ก็ทำต่อไป และจะพยายามทำต่อไป ในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานรัฐบาลจะพยายามหาเงินมาให้ยกเว้นรถจักรล้อเลื่อน จะไม่ลงทุน ในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานที่จะลงทุนได้แก่ อาณัติสัญญาณ พื้นทาง และมีโครงการที่ยกเลิกไป เช่น โครงการโฮปเวลล์ เมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2541 ประธานกรรมการให้สัมภาษณ์ว่าอาจจะทำทาง ดั้วรถ และการดำเนินการให้เอกชนเข้ามาดำเนินการ

แผนวิสาหกิจของการรถไฟมีแผนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานมากมาย ในการดำเนินการตามแผนในยุทธศาสตร์เชิงแบบ IMF มีโครงการใหญ่ๆ ที่สามารถทำได้และเกี่ยวกับการเดินรถไฟ

ขานเมืองน้อย ถึงอย่างไรก็ต้องทำ ขณะนี้ยังอยู่ในระหว่างที่รัฐบาลกำลังเปลี่ยน concept ของการรถไฟฟ้า จะแบ่งส่วนกิจการรถไฟฟ้าออกเป็น 3 ส่วน คือ 1) ส่วนโครงสร้างพื้นฐาน 2) ส่วนการเดินรถ 3) หน่วยงานกลาง หรือหน่วยสนับสนุน ทำหน้าที่ประสานงานควบคุม อันนี้เป็นเป้าหมายที่รัฐบาลวางไว้

ในท้ายที่สุดรัฐบาลต้องการให้ ส่วน โครงสร้างพื้นฐานมีลักษณะคล้ายๆ กรมทางหลวงคือ รัฐบาลสร้างหรือลงทุนให้ การดำเนินงานอาจจะเดินรถไฟฟ้า หรือให้เอกชนดำเนินงานในลักษณะแปรรูป ส่วนของโครงสร้างพื้นฐานเขาจะไม่แปรรูป ส่วนที่จะแปรรูปคือส่วนของการเดินรถ หน่วยสนับสนุนก็คงไม่แปรรูป เพราะทำหน้าที่ประสานงานควบคุม อันนี้เป็นเป้าหมายของรัฐบาล

โครงการไฮโปเวลล์ ในขณะนี้หยุดชะงัก การรถไฟฟ้าไม่มีนโยบายอย่างไร ในการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้ากับแผนต่างๆ ที่ได้วางแผนในการดำเนินการซึ่งอิงกับแผนไฮโปเวลล์ เพราะยังไม่มีผลกระทบกระเทือนต่อกิจกรรมของการรถไฟฟ้า แต่การ สร้างสะพานลอยของทางรถไฟฟ้าที่ติดกับถนนรถไฟฟ้าสายสั้น ถึงแม้ว่าจะหยุดชะงัก แต่ สจร. ก็ดูแลอยู่ตรงนี้

ปัญหาการให้บริการที่ไม่คุ้มทุนนั้นมีการเสนอ PSO เข้าสู่ กรม. แต่คณะรัฐมนตรีคัดค้านจึงยังไม่มีการนำเข้า กรม.อีก แต่มีการเปลี่ยนหลักการใหม่ เช่น โครงสร้างพื้นฐานเป็นของรัฐแต่ให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินงาน รัฐสามารถที่จะควบคุมค่าใช้จ่ายประจำปีได้ แต่ถ้าเป็นลักษณะที่เป็นอยู่ รัฐไม่สามารถควบคุมงบประมาณได้ ถ้าให้เอกชนดำเนินการ เขาก็จะต้องทำให้คุ้มทุนหรือไม่ก็ใช้หลักของ PSO คือเจรจาทำความตกลงกันว่าค่าใช้จ่ายมีอะไรปีต่อไป ให้รัฐบาลสร้างทางแล้วเอกชนเข้ามาดำเนินงาน รัฐบาลก็จะต้องจ่าย PSO แต่จ่ายให้ใคร ถ้าเป็นการดำเนินงานในสายสั้นเอกชนก็จะวิ่งไม่คุ้มทุน รัฐบาลไม่เดือดร้อนแต่หากว่าเกิดประชามติของประชาชนว่าต้องการให้มีการดำเนินการในสายสั้น รัฐบาลก็ต้องไปเจรจากับเอกชนว่าจะให้ผลตอบแทนแก่เอกชนเท่าใด ผู้ให้สัมภาษณ์จึงไม่แน่ใจว่า PSO จะเกิดขึ้นเมื่อใด มันยังอยู่ในหลักการของ PSO แต่จะเกิดขึ้นเมื่อใด และจ่ายให้ใคร

ในการนำระบบนี้มาใช้จริงยังมีปัญหาในการดำเนินการรัฐยังไม่ยอมรับเนื่องจากปัญหาระบบบัญชี เพราะยังไม่สามารถแบ่งได้อย่างชัดเจน เป็นเพียงทฤษฎีเท่านั้น เช่น การใช้เส้นทางเดียวกับรถสายยาว โดยรถสายยาวจะมีน้ำหนักครุฑมากกว่า ซึ่งจะทำให้เสียค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษามากกว่า ตอนนี้อย่างไม่สามารถแยกบัญชีได้

มีโครงการในการจัดสร้างที่จอดรถตามสถานีรถไฟฟ้าขานเมืองต่างๆ เพื่อเป็นการชักจูงผู้ที่มีรถยนต์ส่วนบุคคลให้เดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนของรัฐ โดยการจอดรถไว้ที่สถานีรถไฟฟ้า และเดินทางเข้าตัวเมือง (Park & Ride) ความจริงการรถไฟฟ้าสามารถทำได้เลย ทางฝ่ายก็เห็นด้วยว่าทำก็ดี แต่ฝ่ายบริหารยังไม่ทำ มีบางส่วนที่ทำเป็นรูปธรรมคือ สถานีรังสิต ที่มักกะสันก็มีความเป็นไปได้ในการทำ คือยังไม่มีโครงการแต่ในทางปฏิบัติมีอยู่บ้าง ดังที่บอกที่สถานีรังสิต นายสถานีเป็นผู้เริ่ม

ดำเนินการเอง และจัดการเก็บค่าจอดให้แก่การรถไฟ ซึ่งหากทำได้จะดีมากเพราะรถไฟสามารถช่วยลดปัญหาการจราจรได้ เพราะรถไฟสามารถบรรทุกผู้โดยสารได้คราวละมากๆ

ในด้านการประชาสัมพันธ์ตามสถานี สำหรับการประชาสัมพันธ์เชิงรุกที่จะจัดจ้างเอกชนมาดำเนินการตามแผนวิสาหกิจปี 2540-2544 นี้เป็นเพียงแค่แนวทาง รัฐบาลยังไม่มียงบประมาณ

ในการปรับปรุงบุคลากรที่เป็นองค์ประกอบที่มีความสำคัญของการดำเนินการ รฟท. และยังเป็นส่วนที่อาจจะเป็นภาระด้านการเงิน และสวัสดิการ รฟท. ควรจะมีแนวทางในการดำเนินงานในการที่จะพัฒนาบุคลากรที่มีคุณภาพ มีทักษะการทำงานที่เหมาะสมที่มีศูนย์ฝึกของการรถไฟเอง แบ่งเป็น 2 ส่วน 1) โรงเรียนวิศวกรรถไฟ ได้แก่ โรงเรียนอาชีวะ รับผู้จบ ม.3 ไปเรียนต่ออีก 3 ปี 2) โรงเรียนช่าง รับผู้จบ ม.3 เรียนต่ออีก 2 ปี นักเรียนที่ผลิตออกมาจะทำงานให้กับการรถไฟ และมีศูนย์ฝึกสำหรับพนักงานของการรถไฟ แต่ไม่มีการวัดผลการฝึกอบรม แม้แต่การฝึกนั้นน้อยมาก โดยการรถไฟฯมีงบประมาณให้ ในหลักการคือ 2% ของงบประมาณประจำปีให้สำหรับการฝึกอบรม ซึ่งต้องมีการปรับปรุงอีกมาก และความสามารถของศูนย์ฝึกยังน้อย

การซ่อมตรวจเช็คสภาพเครื่องยนต์และหัวรถจักรตามหลักการในการตรวจเช็คและซ่อม คือ จะมีการตรวจเช็คตามวาระประจำปี อีกเช่น ซ่อมเบา ซ่อมปานกลาง ซ่อมหนัก สำหรับการเดินรถที่เจอปัญหาเครื่องยนต์ขัดข้องระหว่างการเดินรถ จะต้องดูว่าออกจากอู่ซ่อมไปกี่วัน ถ้าออกจากอู่ซ่อมแล้วเจอปัญหาจะมีการตรวจสอบ

ไม่มีนโยบาย/แผนงาน/โครงการระยะยาว ในการซื้อรถจักรใหม่เพื่อนำมาใช้ในการเดินรถไฟชานเมือง เนื่องจากอายุเฉลี่ยของหัวรถจักรดีเซลที่มีอยู่ส่วนใหญ่มีอายุเฉลี่ย 20.4 ปี และมีแผนงานซื้อรถดีเซลรางปรับอากาศ/ไม่ปรับอากาศ จำนวน 83 คัน ตามแผนวิสาหกิจปี 2540-2544 เหล่านี้ถูกตัดหมดแล้ว เพราะรัฐบาลไม่มีงบประมาณ

เนื่องจากรถไฟสามารถให้บริการตรงตามเวลาที่กำหนดน้อยถ้าเทียบกับเวลาที่ล่าช้า เกิดจากความจุของทางไม่เพียงพอ ต้องรอหลัก และพื้นที่ชั้นในของหัวลำโพงมีสภาพที่แออัดมาก ซึ่งเราคิดแก้ปัญหาด้วยไฮปเวลล์ ที่จะช่วยลดความคับคั่ง โดยการทำทางรถไฟยกระดับ ตอนนี้อย่างแก้ปัญหาไม่ได้ในเรื่องจุดติดกับถนน มีโครงการไปประสานกับส่วนกลาง แต่กรมทางหลวง เขาไม่ได้ไปประสานงานด้วย กรมทางหลวงเขาจะมี ADT (Average Dairy Traffic) ถ้ามีรถถึง 10,000/วัน เขาจะมีมาตรฐานทาง ต้องสร้างสะพานข้าม ซึ่งบางแห่งมีรถวิ่งผ่านมากก็ยังไม่สร้าง มีนโยบายเฉพาะตอนสร้างใหม่เท่านั้น

ในด้านการเพิ่มรถไฟในช่วงโมงเร่งด่วนในเส้นทางสายใต้ทั้งรถไฟชานเมืองสายสุพรรณบุรี สายใต้เชิงพาณิชย์ และเส้นทางต่างๆ ที่ให้บริการทั้งหมดของสถานีธนบุรี (บางกอกน้อย) ไม่มีแผน เพราะติดปัญหาหลายประการโดยเฉพาะงบประมาณในการดำเนินการ

วิธีการดำเนินการ ในการให้ผู้โดยสารเข้าถึง และออกจากสถานีรถไฟได้อย่างสะดวก และรวดเร็ว โดยเฉพาะในเส้นทางชานเมืองต่างๆ ซึ่งเป็นลักษณะการให้บริการแบบเข้าถึงที่(Door to Door Service) ในความเป็นจริงการไม่สามารถให้บริการแบบเข้าถึงที่เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้รถไฟไม่สามารถแข่งขันกับทางถนนได้ ซึ่งเราใช้วิธีเอา feeder คือเอารถประจำทางเข้ามาเทียบที่สถานีเพื่อจะส่งไป ความจริงรัฐบาลจะต้องเป็นผู้ดำเนินการ ทำนโยบายจัดหารถเข้ามารับและส่งคน ที่มักกะสัน หัวหมาก หัวตะเข้ ก็น่าจะดี คือมารับมาส่งคน ถือเป็นหน้าที่ของรัฐบาล เช่น Park and Ride รัฐควรจะเป็นผู้ดำเนินการ

ในด้านโครงการขยายเส้นทางรถไฟชานเมืองอื่น ไม่มีโครงการขยาย ถ้ามีก็ควรจะมีแถวหัวตะเข้ แล้วเลี้ยวไปสนามบินหนองงูเห่า

ตามมติคณะรัฐมนตรีปี 2536 ให้มีการจัดสร้างทางคู่ รวมระยะทาง 2,744 กิโลเมตร ซึ่งระยะแรกให้ดำเนินการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟชานเมืองสายต่างๆ เป็นระยะทาง 234 กิโลเมตร ขณะนี้ดำเนินการกำลังดำเนินการอยู่ โครงการไม่ได้หยุดชะงัก เช่นทางตลิ่งชัน พื้นทางเสร็จแล้ว รอวางรางทางรังสิตกำลังดำเนินการเช่นกัน คิดเป็นเปอร์เซ็นต์ที่แล้วเสร็จสายตลิ่งชัน 90% รังสิต 35%

รถไฟสามารถลดมลพิษบนท้องถนนได้ หากมีการเปลี่ยนจากการใช้รถยนต์มาเป็นรถไฟเพื่อการเดินทาง เพราะแก๊ส emission ต่ำกว่าการใช้รถยนต์บนท้องถนนมาก ย่อมลดได้แน่นอน และผู้โดยสารรถไฟไม่มีความเสี่ยงต่อภาวะมลพิษ หรือแทบไม่มีนัยสำคัญเลย

หากมีการแปรรูปรัฐวิสาหกิจของการรถไฟ เกี่ยวกับรถไฟชานเมืองแทบทั้งหมดสามารถถ่ายโอนให้ออกชนดำเนินการ

ในการพัฒนาภาพลักษณ์ของ รฟท. ให้กลับเป็นองค์กรรัฐวิสาหกิจชั้นนำ ตลอดจนการสร้างศรัทธาให้กับประชาชนที่ใช้บริการ รฟท. ทั้งด้านขนส่งและผู้โดยสารนั้น รฟท. ควรมีมาตรการเสริมภาพพจน์ขององค์กรตามแผนวิสาหกิจดังนี้

1. ตั้งคณะทำงานประเมินผลการรักษาความสะอาดและสิ่งแวดล้อม
2. จัดเอกชนดูแลรักษาความสะอาดตามสถานีใหญ่
3. เปิดให้เอกชนเช่าสิทธิจำหน่ายอาหาร ฯลฯตามสถานีต่างๆ
4. ปรับปรุงสิทธิรับจ้างขนสัมภาระ
5. จัดเอกชนดูแลรักษาความปลอดภัย
6. ปรับปรุงการแต่งกายเจ้าหน้าที่จำหน่ายตั๋วและประชาสัมพันธ์
7. จัดเจ้าหน้าที่รักษาความสะอาดประจำรถโดยสาร
8. ปรับปรุงการบริการรถเสบียง
9. ปรับปรุงขยายชานชาลาเขตชานเมือง

แผนงานประชาสัมพันธ์เชิงรุก

1. การเผยแพร่ข่าวสารการรถไฟฟ้า
2. จัดจ้างเอกชนทำประชาสัมพันธ์
3. พัฒนาศูนย์บริการที่ทันสมัยเพื่อการประชาสัมพันธ์ (Showcase)

แผนงานพัฒนาการให้บริการของพนักงานรถไฟ

1. การวางแผนสร้างแรงจูงใจ
2. การจัดฝึกอบรม
3. การติดตามประเมินผล

แผนการจูงใจทางด้านการตลาด

1. กำหนดอัตราค่าโดยสารระยะทางไกลที่เหมาะสมเพื่อดึงดูดให้มีการมาใช้บริการในวันที่ผู้โดยสารเดินทางไม่หนาแน่น

ในการเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการดำเนินงานของรถไฟฟ้า. จำเป็นต้องพัฒนาระบบการบริหารจัดการองค์กร และกระบวนการบริหารงานให้ทันสมัย คล่องตัว และมีประสิทธิภาพนั้น รัฐบาลดำเนินการอยู่ โดยกระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง สภาพัฒนา สำนักงานตรวจสอบงบประมาณแผ่นดิน และสำนักงานงบประมาณ เป็นกรรมการร่วม คือ มีโครงสร้างพื้นฐาน มีการเดินรถ มีหน่วยงานกลาง แต่จริงๆ ออกมาเป็นอย่างไรยังไม่ตกลงกัน กำลังพิจารณาอยู่ ซึ่งยังไม่กระจาย การ centralize กับ decentralize อยู่ที่มีการตัดสินใจขั้นสุดท้าย トラバิดที่การตัดสินใจขั้นสุดท้ายอยู่ที่นี้ก็ยังไม่ได้ถือเป็นการกระจาย

การพัฒนาห้องน้ำตามสถานี ให้เอกชนมาดำเนินการตามสถานีใหญ่ๆ คือเก็บเงินในการใช้บริการ ตามสถานีเล็กๆ ถ้าเอกชนใดสนใจก็สามารถเสนอโครงการมาได้ แต่การรถไฟฟ้าฯ ยังไม่ได้ประกาศอย่างเป็นทางการ

แผนการพัฒนาที่ดินตามการศึกษาของ JICA ที่ได้สนับสนุนให้มีการเดินรถไฟชุมชนระบบที่สมบูรณ์ คือเป็นการผสมผสานระหว่างการพัฒนาเมืองกับการขนส่งทางรถไฟเข้าด้วยกันในการศึกษาเสร็จแล้ว การรถไฟฟ้าฝ่ายเดียวไม่ได้ ตอนศึกษาสภาพพัฒนาเป็นแม่ข่าย เราเป็น counterpart ให้เขา และมีผู้แทนจากสำนักผังเมือง การเคหะ โครงการนี้จะต้องทำเป็นระดับชาติ ญี่ปุ่นเขาก็ติดตามผลงาน เราก็ทำ pilot project ที่สายตะวันออก เพราะแนวโน้มนั้นไปทางนั้น แต่พัฒนาที่ดินก็ทำอะไรไม่ได้ เพราะที่ดินเขา

4.7.7 ฝ่ายการพาณิชย์ การรถไฟแห่งประเทศไทย

ฝ่ายการพาณิชย์ ทำหน้าที่วิจัยทางการตลาด และดำเนินการทางการตลาดและการพาณิชย์ของการรถไฟฯ การที่รถไฟลดบทบาทจากการเป็นระบบขนส่งมวลชนหลักของประเทศ และมีการเดินทางด้วยถนนเข้ามาแทนที่ เนื่องจากนโยบายของรัฐที่ใช้งบประมาณในการสร้างถนน สร้างเครือข่ายที่เชื่อมโยงกันทั่วประเทศค่อนข้างดี ทำให้คนนิยมใช้รถยนต์ รถไฟจึงลดบทบาทการขนส่ง ซึ่งอันนี้เป็นนโยบายของรัฐบาลที่ได้รับคำแนะนำจากสหรัฐอเมริกา รัฐบาลเน้นถนนมากขึ้นก็ไม่ได้สนับสนุนการใช้รถไฟ บทบาทก็ลดลงไปเอง งบประมาณน้อยลงการดำเนินการแย่ง ไม่มีผลกำไร แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นรัฐบาลให้เงินสนับสนุนสำหรับการขาดทุน แต่รัฐบาลไม่ได้ลงทุนที่จะพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และพัฒนาในส่วนอื่นๆ น้อยลง ทำให้บทบาทลดลง แต่สำหรับบทบาทของการรถไฟในอนาคตในด้านการคมนาคมขนส่ง ขึ้นอยู่กับการสนับสนุนของรัฐ ควรสนับสนุนการขนส่งทางรถไฟให้มากกว่านี้ และมีนโยบายที่ชัดเจนว่าการขนส่งไหนที่เหมาะสม รถไฟก็ควรใช้รถไฟ การขนส่งไหนเหมาะสมกับรถยนต์ก็ให้ใช้รถยนต์ เพราะการขนส่งแต่ละระบบก็จะ เหมาะสมกับการขนส่งแต่ละประเภท

ในการดำเนินการตามแผนในยุทธศาสตร์เชิงแบบ IMF มีโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ที่สามารถทำได้และเกี่ยวกับการเดินรถไฟขานเมือง ตามแผนวิสาหกิจคือโครงการทางคู่ ซึ่งขอบเขตของงานจะกระจายไปทุกทิศ และรถไฟมีงบประมาณจำกัด ซึ่งจะเลือกดำเนินการที่ที่สำคัญ นอกจากทางคู่จะมีโครงการทางรถไฟยกระดับไฮปเวลล์ ซึ่งอยู่ในขอบเขตที่ตั้งแต่มีประโยชน์ เพราะเป็นโครงข่ายหนึ่งที่เชื่อมโยงกับการขนส่งระบบราง หรือขนส่งมวลชนระบบใหญ่ที่ทาง สจร. (สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก) ยกระดับทางเหนือ คือ รังสิต-กรุงเทพ ทางใต้ คือ ดลถึง-กรุงเทพ ทางตะวันออก คือ หัวหมาก-กรุงเทพ สำหรับในเรื่องโครงสร้างพื้นฐาน ก็ต้องปรับปรุงตามแผนการลงทุนซึ่งบางส่วนก็เป็นไปได้ จะต้องคัดเลือกออกมา ตอนนี้ยังไม่ได้เลือก เพราะ ความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจ ทางสภาพัฒน์เองก็ยังไม่สามารถตอบได้ว่าอัตราการเจริญเติบโตของประเทศเท่าใด ถ้าเราวางแผนระยะยาว การรถไฟต้องอาศัยแนวทางของสภาพัฒน์ เพราะจะมีข้อมูลเกี่ยวกับเรื่องของตัวเลขที่ทำกับ IMF เพราะถ้าไม่ทราบตรงนี้การรถไฟฯ ไม่รู้บทบาทตัวเอง

ในเรื่องโครงการไฮปเวลล์ทางกระทรวงคมนาคมกำลังดำเนินการบอกเลิกสัญญา ไฮปเวลล์ดำเนินการฟ้องรถไฟฯ แต่ทางกระทรวงยังให้ความสำคัญว่าต้องมีโครงการนี้ ส่วนเรื่องการค้าเงินการอย่างไรขึ้นอยู่กับวิธีการที่จะตัดสินใจหรือเจรจากับไฮปเวลล์ว่าจะให้ใครทำต่อ เพราะฉะนั้นในขณะนี้ยังคงไม่สามารถสรุปว่าจะเป็นอย่างใด การจะทำอะไรลงไปก่อนที่จะสรุปทำไม่ได้ เพราะเป็นข้อพิพาท ต้องใช้วิธีการจัดการกับโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ ไม่มีไฮปเวลล์การรถไฟก็ต้องดำเนินการ

ต่อ และต้องทำให้มีประสิทธิภาพ ซึ่งคงจะต้องมาจัดเวลารถดูความสำคัญว่าจะให้บริการกับกลุ่มเป้าหมายใด และจัดเวลาโดยใช้ทรัพยากรให้มีประโยชน์ ให้ได้เป้าหมาย ปริมาณคน/ระยะเวลาในการเดินทาง/การเสียเวลาในการเดินทาง ซึ่งจำเป็นต้องทำให้ได้ ในลักษณะการจัดการโครงการไฮปเวลล์ ต้องรอขั้นตอนที่เป็นข้อพิพาทระหว่างการรถไฟกับไฮปเวลล์ก่อน การรถไฟจึงจะตัดสินใจลักษณะการดำเนินการ ขณะนี้กระทรวงมีแนวทางอยู่แล้ว คือ 1) รัฐบาลทำเอง 2) ไฮปเวลล์ทำต่อ 3) ไฮปเวลล์ร่วมกับรัฐบาล 4) ไฮปเวลล์ร่วมกับเอกชนอื่น 5) ให้เอกชนอื่นทำ

มีแนวโน้มสูงที่รัฐบาลจะดำเนินการโครงการต่อเอง เนื่องจากมีเงินกู้ที่มีข้อเสนอดีมากจาก OECS ของรัฐบาลญี่ปุ่น (ให้รฟม.กู้แล้ว) ดอกเบี้ย 0.75 มีระยะปลอดหนี้ยาว เพราะทาง OECS เห็นว่าโครงการนี้มีประโยชน์

การให้บริการที่ไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่สามารถให้การบริการของการรถไฟฯ เป็นปัญหาระดับชาติเกิดขึ้นเพราะ เป็นภาระที่รัฐบาลมอบหมายให้บริการประชาชน ซึ่งก็เป็นภาระหนึ่งในการจัดตั้งการรถไฟขึ้นมา และทางการรถไฟฯได้เสนอขอให้รัฐบาลสนับสนุนการบริการที่ไม่คุ้มทุนตามหลักการของ PSO ระหว่างนี้รัฐบาลอนุมัติในหลักการแล้วว่าสมควรที่จะชดเชยการรถไฟในระบบ PSO แต่ขั้นตอนการดำเนินงานอยู่ในระหว่างที่จะเสนอรายละเอียด เพื่อให้คณะรัฐมนตรีเป็นผู้ตัดสินใจขั้นสุดท้าย ขณะนี้เรื่องทั้งหมดอยู่ที่กรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง เพราะการรถไฟฯทำบัญชีตัวเลขไปแล้ว กระทรวงการคลังเป็นเจ้าของเรื่องที่จะเสนอเข้าคณะรัฐมนตรี มีปัญหาการตกลงกันไม่ได้ คือการรถไฟทำบัญชีไป และมีคณะ กรรมการซึ่งรัฐบาลตั้งขึ้นมาพิจารณา เป็นการตกลงในเรื่องประธานกรรมการระหว่างกระทรวงคมนาคม และสำนักงบประมาณ สำนักงบประมาณต้องการคุมเงิน ส่วนทางกระทรวงคมนาคมก็ต้องการเป็นประธานเพื่อดูแลในด้านการบริการประชาชน จึงเป็นปัญหากันอยู่

โครงการในการจัดสร้างที่จอดรถตามสถานีรถไฟขานเมืองต่างๆ เพื่อเป็นการชักจูงผู้ที่มีรถยนต์ส่วนบุคคลให้เดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนของรัฐ โดยการจอดรถไว้ที่สถานีรถไฟ และเดินทางเข้าตัวเมือง (Park & Ride) ค่อนข้างลำบากเพราะใช้เงินในการลงทุนสูง และอาจจะไม่มีผลตอบแทน ซึ่งถ้ามีผลตอบแทนก็อาจจะให้เอกชนเข้ามาร่วมได้ ที่ได้มีการศึกษาแล้วสรุปว่าที่ดินในกรุงเทพฯจะมาเป็นพื้นที่จอดรถในทางราบเป็นไปได้ ตามขานเมืองก็ต้องลงทุนสูง ขณะนี้มีการศึกษาและมอบหมายให้ฝ่ายบริหารทรัพย์สินดูแลอยู่ ถ้ามีที่ดินตรงไหนสามารถดำเนินการได้ก็ให้ดำเนินการ แต่ค่อนข้างลำบาก เพราะต้องเชื่อมโยงกับระบบขนส่งทางถนน ซึ่งจะต้องกำหนดแผนและมีทางกระทรวงคมนาคมเข้ามาร่วมประสานระหว่างรถไฟกับการขนส่งทางอื่น ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ รถเมล์ขสมก. รถปรับอากาศ ทางเรือ ซึ่งราชการไทยการประสานงานกันค่อนข้างลำบาก

โดยปกติการรถไฟฟ้ามีการประชาสัมพันธ์การเดินทางโดยการให้แผ่นพับตามสถานีเป็นหลัก
 อย่างอื่น รถไฟมีงบประมาณน้อย และไม่มีเงินลงทุนเพียงพอในเรื่องการปรับปรุงอุปกรณ์ โบกี้
 รถไฟ และอื่นๆ พยายามจะให้ที่มีอยู่สามารถที่จะจัดการและรับปริมาณการขนส่งให้ได้มากที่สุด
 ส่วนที่มีความต้องการมากก็จะให้เอกชนเข้ามาบริหารจัดการต่างๆ และให้เงื่อนไขที่เขา
 สามารถจะดำเนินการได้

วิธีการตลาดมีวิธีดึงคนหรือผู้โดยสารให้มาใช้บริการรถไฟฟ้า หากโครงการทางคู่ และทาง
 รถไฟยกระดับแล้วเสร็จขึ้นอยู่กันโยบายหลักทางการตลาด ถ้าบริการไหนทำอะไร ได้ผู้โดยสาร
 มาก การรถไฟฟ้าจะบริการให้เป็นที่ประทับใจ แต่การบริการเชิงสังคมโอกาสทางการตลาดน้อย
 หากไม่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลตามหลักการของ PSO เนื่องจากเป็นข้อกำหนดของรัฐว่า
 รัฐต้องการให้การรถไฟฟ้าให้บริการ อย่างไรก็ตาม การรถไฟฟ้าต้องพยายามทำให้ดีเท่าที่เป้าหมายของรัฐ
 กำหนด แต่ถ้ารัฐบาลไม่ให้ PSO การรถไฟฟ้าการตลาดคนมากขึ้น ก็ต้องจัดสรรทรัพยากรมากขึ้น
 เท่ากับการรถไฟฟ้าขาดทุนเพิ่มขึ้น เนื่องจากนโยบายตอนนี้ขัดแย้งกัน คือให้การรถไฟฟ้าบริการประชาชน
 และให้เลี้ยงตัวเองได้ ทั้งสองอย่างเป็นนโยบายที่ต้องแยกออกจากกัน

ในด้านบุคลากรที่เป็นองค์ประกอบที่มีความสำคัญของการดำเนินงานกิจการ รฟท. และยังเป็นส่วน
 ที่อาจจะเป็นภาระด้านการเงิน และสวัสดิการ รฟท. ควรจะมีแนวทางในการดำเนินงานดังนี้ ในการ
 ที่จะพัฒนาบุคลากรที่มีคุณภาพ มีทักษะการทำงานที่เหมาะสม

1. พัฒนาดึงดูดรับคนเข้ามา สำหรับคนที่มีความสามารถไม่ตรง ให้เข้าไปพัฒนาที่ศูนย์ฝึก
2. สำหรับบุคลากรที่ไปทำงานแล้ว จะเรียกกลับมาอบรมที่ศูนย์ฝึก จะมีโปรแกรม เช่น
 อบรมการขาย การตลาด (เน้นที่ด้านเทคนิค ส่วนการขายการตลาดน้อย เพราะงบประมาณในส่วนนี้
 ค่อนข้างจำกัด)

3. การวัดผลของการอบรม เท่าที่ทราบไม่เห็นเป็นรูปธรรม จะวัดตอนฝึกอบรมแล้วเสร็จ
 แต่ออกมาปฏิบัติงานแล้วทำการวัดไม่มี

ใน 1 ปีมีเจ้าหน้าที่ไปฝึกอบรมค่อนข้างน้อย เพราะเราต้องไปพึ่งสถาบันข้างนอกที่มีความรู้ใหม่
 เช่น คอมพิวเตอร์ และวิชาการเฉพาะเรื่อง ซึ่งทางศูนย์ฝึกจะมีการอบรมพื้นฐานของพนักงานเท่านั้น
 การรถไฟฟ้าก็ขอไปเป็นปีๆ ขึ้นอยู่กับงบประมาณที่จัดให้ ส่วนใหญ่งบประมาณไปใช้ในเรื่องการจัด
 การเดินทางมากกว่า

จากการรถไฟฟ้าสามารถให้บริการตรงตามเวลาที่กำหนดน้อยถ้าเทียบกับเวลาที่ล่าช้าเพราะโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งทาง อาณัติสัญญาณ ไม่ได้รับการพัฒนามานาน ซึ่งแผนการจะอยู่ในแผนพัฒนา
 เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 และ แผนพัฒนาฉบับที่ 8 เพื่อขยายขีดความสามารถเพิ่มเข้าไป

เพราะขณะนี้การรถไฟฟ้าเดินรถมากกว่าขีดความสามารถที่จะรับได้ การจราจรทางรถไฟแออัด ถ้าขบวนใดผิดพลาดจะติดขัดไปในหลายขบวน และก็มีปัจจัยในการที่จะทำให้เกิดความล่าช้ามาก

สำหรับวิธีการในการตรวจเช็คสภาพเครื่องยนต์และหัวรถจักรจะมีวาระการซ่อมตามหลักในการตรวจเช็คและซ่อม ตามวาระประจำปี สำหรับการเดินรถที่เจอปัญหาเครื่องยนต์ขัดข้องระหว่างการเดินรถ ต้องพิจารณาว่าออกจากอู่ซ่อมไปกี่วัน ถ้าออกจากอู่ซ่อมแล้วเจอปัญหาจะมีการตรวจสอบ

ในเส้นทางสายใต้ทั้งรถไฟฟ้าชานเมืองสายสุพรรณบุรี สายใต้เชิงพาณิชย์ และเส้นทางต่างๆ ที่ให้บริการทั้งหมดของสถานีชานบุรี (บางกอกน้อย) ไม่มีแผนนโยบายในการจัดตารางเดินรถไฟเพิ่มในช่วงโมงเร่งด่วนขณะนี้ เพราะในเส้นทางสายใต้ความนิยมในการเดินทางกับทางรถยนต์มากกว่าทางรถไฟ มีความสะดวกกว่า เร็ว มีความถี่มาก ผู้โดยสารที่เดินทางกับรถไฟส่วนใหญ่บ้านใกล้รถไฟถ้ารถไฟไปเพิ่มอีกก็จะดึงผู้โดยสารได้ไม่เท่าไร เพราะจุดค้อยของรถไฟ คือ เรื่องเวลา และความถี่ซึ่งต้องแข่งขันกับรถยนต์ให้ได้ แต่ในทางปฏิบัติทำกันไม่ได้ หากกำหนดบทบาทชัดเจนว่าเส้นทางไหนรถยนต์เหมาะสมก็ให้รถยนต์บริการไป เส้นทางไหนรถไฟเหมาะสมก็ควรส่งเสริม อย่างไรก็ตามไม่ควรเพิ่มในเส้นทางสายใต้ ในสายอื่นยังพอทำได้ หากเพิ่มต้องเพิ่มมาก เช่น เงินงบประมาณคำนึงถึงภาพรวมของประเทศ ดังนั้นจึงไม่ควรลงทุน 2 ทางเพื่อให้แข่งกัน ลงทุนทางเดียวที่มีความเหมาะสม และใช้ทรัพยากรของประเทศน้อยกว่า ด้านความเป็นไปได้หรือไม่ในการสร้างรถไฟฟ้าชานเมืองสายใต้เข้าหัวลำโพง ในเส้นทางนครปฐม-กรุงเทพ โดยไม่ต้องอาศัยรถไฟฟ้าสายใต้เชิงพาณิชย์หรือมีโครงการเพิ่มโบกี้รถไฟฟ้าสายใต้เชิงพาณิชย์ในช่วงเส้นทางดังกล่าวเพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสารชานเมืองสายใต้ที่ต้องการเดินทางเข้ากรุงเทพฯ โดยรถไฟนั้น ในทางปฏิบัติเป็นไปได้ไม่ได้ เพราะสายใต้เชิงพาณิชย์มีความยาวที่เต็มที่อยู่แล้ว ทางจำกัด เราเพิ่มขบวนไม่ได้ เพราะรถจักรมีความสามารถที่จะลากได้จำกัด บางครั้งสายใต้ต้องลาก 2 หัวในวันศุกร์หรือวันหยุดเทศกาล

ในการดำเนินการให้ผู้โดยสารเข้าถึง และออกจากสถานีรถไฟได้อย่างสะดวก และรวดเร็ว โดยเฉพาะในเส้นทางชานเมืองต่างๆ ซึ่งเป็นลักษณะการให้บริการแบบเข้าถึงที่ (Door to Door Service) ถ้าในกรุงเทพฯ ได้ประสานกับทางขสมก. ถ้าเป็นนครปฐมจะมีระบบของเขาอยู่แล้ว เช่นระบบรถเล็ก ในความเป็นจริงระบบพวกนี้เกิดจากการประสาน และเกิดขึ้นเองโดยธรรมชาติ ในระบบเล็กๆ สถานีเล็กๆ จึงพยายามให้คนในพื้นที่จัดการ และหากมีอะไรให้ทางส่วนกลางช่วยจึงลงไป

สำหรับโครงการขยายเส้นทางรถไฟฟ้าชานเมืองอื่นขณะนี้ไม่มี เพราะเส้นทางหลักสามารถช่วยลดภาระการจราจรได้มาก หากเป็นการขนส่งชานเมืองทาง คจร. จะทำเป็นเครือข่ายแมงมุมอยู่แล้ว ซึ่งรถไฟเป็นส่วนหนึ่งที่อยู่ในแผนใหญ่ แต่ความเป็นไปได้ในการร่วมกันให้บริการระหว่างรถไฟ รถเมล์ขสมก. เช่น ให้สามารถใช้ตั๋วร่วมกัน ให้มีการบริการขสมก. ตามสถานีรถไฟ แต่ค่อนข้างยาก

กำลังพิจารณากันอยู่ในช่วงเอเชียนเกมส์ ค่อนข้างซับซ้อน ต้องพิจารณาว่าคนที่ซื้อไปจะได้รับอะไร เพราะทั้งสองยังจัดบริการไม่ได้มาตรฐาน

การลดมลพิษบนท้องถนนจากการใช้รถไฟฟ้า หากมีการเปลี่ยนจากการใช้รถยนต์มาเป็นรถไฟฟ้าเพื่อการเดินทาง ต้องพิจารณาว่าผู้โดยสารมากขึ้นหรือเปล่า หากเพิ่มปริมาณของการใช้รถยนต์น้อยลงทั้งทางด้านฝุ่น เสียง ไอเสีย คาร์บอน แต่ส่วนใหญ่ฝุ่นจะมาจากการก่อสร้าง และได้มีการนำผลกระทบภายนอกด้านสิ่งแวดล้อม มาใช้ในการวางแผนนโยบายทางด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อกำหนดบทบาทของการรถไฟฟ้าในอนาคต แต่การตัดสินใจยังไม่ได้ดำเนินการไปมากนัก ภาพรวมคนตัดสินใจอาจจะคิดว่าถนนดีกว่า

การแปรรูปรัฐวิสาหกิจของการรถไฟฟ้า 1) ข้างเอกชนดำเนินการ เช่น การทำความสะอาดรถโดยสาร การซ่อมเครื่องจักรและอุปกรณ์ และการบำรุงรักษาทางรถไฟ สะพาน และอาคารสถานี 2) การให้เอกชนเข้าดำเนินการ ได้แก่ ที่ดิน รถเสียบึง และสนามกอล์ฟ 3) การร่วมลงทุน 2 โครงการ คือ โครงการเคเบิลไยแก้วน้ำแสง และโครงการขนส่งน้ำมันทางท่อ 4) การให้สัมปทานโครงการ คือ โครงการก่อสร้างทางรถไฟ และทางยกระดับไฮโปเวลล์ การแปรรูปสามารถทำได้ทั้งหมด ยกเว้นเรื่องการสร้างโครงสร้างพื้นฐาน เพราะตราบไคที่การขนส่งทางอื่นไม่ได้สร้างเอง (ผู้ที่ทำธุรกิจบนถนนไม่ได้สร้างทางเอง) รถไฟฟ้าก็ควรจะเป็นอย่างนั้น คือ รัฐสร้างโครงสร้างพื้นฐานให้ และผู้ใช้บริการเสียค่าภาษี ค่าธรรมเนียมทางเอง หากให้เอกชนทำการเดินรถในเมือง เอกชนไม่น่าจะทำได้ นอกจากจ่ายเงินทดแทนให้ผู้ดำเนินการ เช่น ต้นทุน 100 บาท รายได้ 25 บาทจ่ายให้ 115-120 บาท เอกชนสามารถทำได้ เพราะพอมีกำไรบ้าง

โครงการเพิ่มขีดความสามารถและปรับปรุงคุณภาพระบบรถไฟฟ้าในเมือง เริ่มปีงบประมาณ 2539 แล้วเสร็จปี 2541 ที่จัดหารถโดยสารใช้แล้ว 44 คัน ขบวนรถชุดใหม่ 12 ชุด โครงการไม่เกิดได้มา 21 คัน จากออสเตรเลีย ส่วนญี่ปุ่นได้มาก็จะวิ่งในช่วงเอเชียนเกมส์

ในการพัฒนาภาพลักษณ์ของ รถฟ.ท. ให้กลับเป็นองค์กรรัฐวิสาหกิจชั้นนำ ตลอดจนการสร้างศรัทธาให้กับประชาชนที่ใช้บริการ รถฟ.ท. ทั้งด้านขนส่งและผู้โดยสารนั้น รถฟ.ท. ควรมีมาตรการเสริมภาพพจน์ขององค์กรดังนี้

1. ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนเข้าใจเบื้องต้น ให้มีจิตใจร่วมกับการรถไฟฟ้า เข้าใจสถานการณ์ของการรถไฟฟ้า
2. พัฒนาคุณภาพของการบริการ การติดต่อกับประชาชน ความสะอาดของขบวนรถ มารยาทของพนักงาน ด้วยงบประมาณที่จำกัด ก็จะเป็นส่วนหนึ่งของการประชาสัมพันธ์การรถไฟฟ้า
3. การให้บริการผู้โดยสาร เช่น อำนวยความสะดวก ม้านั่งที่สถานี เป็นต้น

ในการเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการดำเนินงานของรถฟ.ท. จำเป็นต้องพัฒนาระบบ

การบริหารการจัดองค์กร และกระบวนการบริหารงานให้ทันสมัย คล่องตัว และมีประสิทธิภาพ การดำเนินการปรับปรุงองค์กรและกระบวนการบริหารนั้นยาก ถ้าจัดการกับระบบใหม่คนที่ปรับตัวเข้ากับระบบก็ยาก เพราะการปรับใหม่ ต้องปรับวิธีการทำงานใหม่ นำเทคโนโลยีมาใช้และพัฒนาคนให้ทำงานกับเทคโนโลยีให้ได้ ซึ่งพนักงานของการรถไฟอายุเฉลี่ย 40 ปี ก็ต้องมี 50-60 ปีส่วนนั้นค่อนข้างลำบาก กฎระเบียบของรัฐวิสาหกิจก็ยากที่จะบังคับ เพราะพนักงานได้สิทธิมากกว่าลูกจ้างในระบบเอกชนและข้าราชการ

แผนการพัฒนาที่ดินตามการศึกษาของ JICA ที่ได้สนับสนุนให้มีการเดินรถไฟชุมชนระบบที่สมบูรณ์ คือเป็นการผสมผสานระหว่างการพัฒนาเมืองกับการขนส่งทางรถไฟเข้าด้วยกัน และรถไฟเป็นเพียงตัวเสริมเท่านั้น แต่ถ้าเป็นแผนโดยรวมแล้ว หน้าที่ควรจะเป็นของรัฐหรือสภาพพัฒน์มากกว่า ถ้าเสนอรัฐในการพัฒนาเมืองโดยรอบกรุงเทพฯ เพื่อลดมลพิษ และการแออัดในกรุงเทพฯ โครงการนี้ถึงจะเกิดแต่รัฐบาลอยู่ไม่นานถ้าอยู่ย่นานก็คงพิจารณาโครงการนี้บ้าง

4.7.8 กองการจัดการเดินรถเขต 4 การรถไฟแห่งประเทศไทย

กองการจัดการเดินรถเขต 4 มีหน้าที่ในการควบคุมดูแลด้านการเดินรถไฟ ในพื้นที่การเดินรถเขต 4 ซึ่งได้แก่ ในเส้นทางสายใต้ทั้งหมด กล่าวว่ารฟท.ไม่ลดบทบาท เพียงแต่พัฒนาอยู่กับที่ การให้บริการยังเหมือนเดิมอยู่ การรถไฟฯพยายามที่จะพัฒนาตลอดเวลา มีการปรับปรุงการบริการเพิ่ม เช่น ระบบการขายตั๋วด้วยคอมพิวเตอร์ เหตุที่ไม่สามารถแข่งขันกับทางถนนได้ เนื่องจาก รถไฟเป็นการขนส่งแบบทางเดียว รถไฟไม่สามารถขนส่งผู้โดยสารให้ถึงปลายทางได้ ไม่สามารถกำหนดเวลาการเดินทางได้ด้วยความสะดวกๆ เวลา จำนวนที่ให้บริการยังน้อยอยู่ เช่นผู้โดยสารระยะไกล เราเพียงแต่กะว่าผู้โดยสารจะใช้บริการในช่วงไหน แต่ถ้าเป็นขานเมืองตอนเช้า เช่นในกรุงเทพฯ ทุกๆ 15 นาที ตั้งแต่ 15.30 น. มีรถขานเมืองซึ่งออกไปในรัศมี 150 กิโลเมตร จุดนี้เป็นการรองรับสาธารณูปโภคของส่วนกลาง

การบริการในสายขานเมืองด้วยราคาที่ต่ำกว่าความเป็นจริง เพราะถูกกำหนดโดยรัฐบาล การรถไฟได้มีการขอใช้ระบบการให้บริการสาธารณะ ขณะนี้เจรจากันถึงขั้นสำรวจ ซึ่งรัฐบาลจะเริ่มให้ตั้งแต่ปี 2539 และจะให้ปีละ 1,100-1,200 ล้านบาทเพื่อชดเชยซึ่งการรถไฟจะอยู่ได้ทันที ถ้าสุดท้ายสมัคร สุนทรเวช กล่าวว่าให้การรถไฟฯหาวิธีการเลี้ยงตัวเองให้ได้ ตรงนี้ยังไม่จบก็เกิดวิกฤตการณ์ IMF เสียก่อน ในขณะนั้นการรถไฟฯร่วมกับสำนักงานประมาณ กระทรวงการคลัง ทำข้อมูลเริ่มตั้งแต่ปี 2538 ตามที่รัฐบาลบอกให้ทำระบบ PSO เข้าไป คือมีการแยกบัญชีตั้งแต่ปี 2539 คือแยกบัญชีส่วนที่เป็นการให้บริการขานเมืองกับส่วนที่ให้บริการเชิงพาณิชย์ และคำนวณว่าส่วนที่ควรจะได้รับจาก

รัฐเป็นเท่าใด การขอแยกบัญชีจะแยกกิจกรรมในส่วนที่มีการบริการเพื่อชุมชนเมือง (เช่น การสร้างทางรถไฟสายสั้น) แต่มีส่วนที่ไม่ชัดเจนคือ จะแยกสายใดเป็นการบริการเพื่อชุมชนเมืองหรือเป็นการบริการเพื่อสังคม ตามความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์อาจแยกได้จากความหนาแน่นเมื่อพ้นชั่วโมงเร่งด่วน (rush hour) ความหนาแน่นของคนไม่จำเป็นต้องใช้รางที่สาม ที่เพิ่มเป็นส่วนที่ไม่ใช่เชิงพาณิชย์ สรุปแล้วมีการแยกบัญชี จนถึงแยกระบบจำหน่ายตัว ในส่วนที่เป็นกิจกรรมอื่นๆ ที่ยังไม่ชัดเจน ก็จะระบุว่าเพื่อทั้งสังคมและเชิงพาณิชย์ สรุปว่า การรถไฟฯแยกบัญชีส่งให้รัฐบาลแล้ว แต่ยังไม่ได้รับการตอบสนอง

ปัญหาการให้บริการที่ไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่สามารถให้การบริการของการรถไฟฯเป็นปัญหาระดับชาติเกิดขึ้น ซึ่งรถไฟมีความสามารถที่จะดึงผู้โดยสารให้มาใช้บริการได้อีกมาก และสามารถช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้ แต่ปัญหาการให้บริการที่ไม่มีประสิทธิภาพเนื่องจาก รถไฟไม่สามารถจอดได้ทุกที่เหมือนรถเมล์ มีป้ายน้อยต้องต่อรถหลายต่อ สะดวกน้อยกว่าใช้รถยนต์ (ยกเว้นช่วงที่มีการก่อสร้างถนน ทำให้รถติดคนจึงหันมาใช้รถไฟ) การเดินทางมาสถานีรถไฟและจากสถานีรถไฟไปจุดหมายปลายทางไม่สะดวก

โครงการในการจัดสร้างที่จอดรถตามสถานีรถไฟชุมชนเมืองในความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ควรมี แต่ก็มีการจอดรถไม่พอ บางที่ทำได้ เช่นที่บางกอกน้อย ในอดีตเคยคิดทำแล้ว มีโครงการมีการสำรวจแล้ว ยังทำไม่ได้ เพราะความไม่เอาใจจริงเอาเงิน ถ้าทำได้น่าจะมีผู้โดยสารใช้มาก และสามารถแก้ไขปัญหาจราจรได้ เพราะคนจะต่อรถรอบชุมชนเมืองเข้ามาในเมืองซึ่งการจราจรลำบาก เพราะสามารถขนส่งคนได้เป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน รถไม่ติด คนส่งได้รวดเร็วกว่า

นโยบาย/แผนงาน/โครงการระยะยาว ในการซื้อรถจักรใหม่หรือไม่ เนื่องจากอายุเฉลี่ยของหัวรถจักรดีเซลที่มีอยู่ส่วนใหญ่มีอายุเฉลี่ย 20.4 ปี อยู่ในแผนปฏิบัติการของการรถไฟ แต่หากมีการซื้อรถจักรใหม่แล้ว คิดว่าคงไม่มีการนำมาใช้ในการวิ่งชุมชนเมือง

นอกจากนี้ยังไม่มีแผนและนโยบายในการจัดการทางเดินรถไฟเพิ่มในชั่วโมงเดินทางธรรมดาและเร่งด่วนของเส้นทางสายใต้ทั้งรถไฟชุมชนเมืองสายสุพรรณบุรี สายใต้เชิงพาณิชย์ เข้าสู่หัวลำโพง และเส้นทางต่างๆ ที่ให้บริการทั้งหมดของสถานีธนบุรี (บางกอกน้อย) เพราะที่หัวลำโพงความสามารถในการรองรับของขบวนรถเพิ่มค่อนข้างมีน้อย และต้องยอมรับว่าไม่สามารถดึงคนให้มาใช้รถไฟเพิ่มขึ้นในตอนกลางวันได้ และถ้าเราจัดให้เวลาเดินรถเวลาหนึ่งจะถูกใจคนกลุ่มนี้ แต่คนกลุ่มอื่นที่ต้องการเวลาเดียวกันจะไม่ถูกใจ ประกอบกับไม่คุ้มทุน ในความเป็นจริงแล้วสายสุพรรณ-กรุงเทพฯ กาญจนบุรี-กรุงเทพฯ การเดินรถสายนี้มีผลกระทบต่อรถขบวนอื่นที่วิ่งในเวลาใกล้เคียงกัน จึงควรเดินไปไกลให้ดีกว่าแล้วมารองรับชุมชนเมืองใกล้ๆ ในเวลาที่เขาต้องการ โดยเฉพาะนครปฐมเป็นไป

ไม่ได้เลยที่จะเพิ่มขบวนรถ กรุงเทพ-นครปฐม หรือ ธนบุรี-นครปฐม เพราะเวลาที่รถผ่านพื้นที่จะเป็นเวลาที่เหมาะสมกับความต้องการของคนมาก

ไม่มีนโยบายในการเพิ่มสถานีในช่วงกรุงเทพ-นครปฐม เพราะอดีตจะสร้างสถานีตามจุดที่มีความเจริญและเพื่อคิงคน แต่ปัจจุบันไม่มีอย่างนั้น แต่จะใช้การหยุดรถให้ขึ้นลงตามชุมชนที่จะมีคนขึ้นลงมาก โดยเฉพาะตามชานเมืองถ้ามีคนใช้ตั้งแต่ 10 คนขึ้นไป เหตุที่ไม่มีโครงการเพิ่มสถานีเพราะ ค่าใช้จ่ายมากขึ้น เสียเวลามากขึ้น เช่นรถไฟวิ่งสถานีละ 5 นาที แต่ใช้เวลาหยุดและเริ่มวิ่ง 4-5 นาที และในแต่ละสถานีค่อนข้างจะอยู่ใกล้กัน วิ่งประมาณ 5 นาทีก็จะถึงกัน

เป็นไปได้หรือไม่หรือในการสร้างรถไฟชานเมืองสายใต้เข้าหัวลำโพง ในเส้นทางนครปฐม-กรุงเทพ โดยไม่ต้องอาศัยรถไฟสายใต้เชิงพาณิชย์ และไม่มีโครงการเพิ่มโบกี้รถไฟสายใต้เชิงพาณิชย์ในช่วงเส้นทางดังกล่าวเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารชานเมืองสายใต้ที่ต้องการเดินทางเข้ากรุงเทพฯ โดยรถไฟ หากเพิ่มโบกี้ที่นครปฐม ผลคือจะเสียเวลาประมาณ 10 นาที ซึ่งเพียง 10 นาทีจะเป็นผลมากกับการจัดการสับหลัก และรูปแบบการเดินรถ ตรงนี้คงไม่ทำ วิธีการที่จะทำให้ดีกว่านี้จริง ๆ แล้วมันไม่คุ้ม ถ้าเรามีโบกี้เพียงพอจะคุ้มเพราะเราลดมาจากรถไฟฟ้าที่นครปฐม และคนที่ใช้บริการนครปฐม-กรุงเทพ ยังน้อย และได้พยายามขอเพื่อที่จะแข่งขันกับทางรถทัวร์ ซึ่งรถทัวร์ก็มีผู้โดยสาร แต่เป็นรถแอร์และมีความถี่ในการเดินรถมาก แต่รถไฟทำไม่ได้เพราะเดินรถทางเดียว

การรถไฟไม่มีนโยบาย/โครงการ ในการปรับปรุงสภาพโบกี้รถไฟ รวมถึงอุปกรณ์ต่างๆ เช่น เก้าอี้ หน้าต่าง ห้องน้ำ แอร์ หรือการบริการโทรศัพท์สาธารณะในรถไฟ แต่ปกติสายสั้นๆ ชานเมืองจะใช้โบกี้เก่า ไม่มีตู้ปรับอากาศ เพราะจะเอาไปใช้สายยาวที่จะทำกำไรมากกว่า มีรถไฟสายสุวรรณภูมิ-กรุงเทพ ที่เป็นโบกี้แอร์ค่อนข้างใหม่ เพราะคุณบรรหาร ศิลปอาชา ขอมมาแต่ไม่คุ้มถ้าเทียบกับต้นทุนแล้ว ขนาดเก็บในราคาที่ค่อนข้างแพง ในที่สุดการบริการด้วยโบกี้ดีก็ต้องถูกลดระดับลง โดยปกติการวิ่งสายสั้นไม่จำเป็นต้องใช้โบกี้ที่ดี แต่ถ้ามีโบกี้ดีเพียงพอที่จะเอามาใช้วิ่งสายสั้น

ในการปรับปรุงห้องน้ำตามสถานีของบขสทำห้องน้ำใหม่ตามสถานีตั้งแต่ปี 2539 และพยายามปรับปรุงสถานีโดยเริ่มจากนครปฐม-บ้านโป่ง-ราชบุรี-เพชรบุรี (ซึ่งเป็นสถานีใหญ่) หากมีงบประมาณจะทำการปรับปรุงทันที ในส่วนรางรถไฟมีคนงานของฝ่ายบำรุงทางจะตรวจซ่อมและดูแลให้

ในการปรับปรุงสถานีรถไฟต่างๆ เช่นในเรื่องความสะอาด ห้องน้ำตามสถานี เก้าอี้/ม้านั่ง การให้บริการโทรศัพท์สาธารณะ ถ้าในสถานีธนบุรีจะเป็นการจ้างเหมา สำหรับสถานีอื่นๆ ก็จะให้นายสถานี คนคุมสถานี พนักงานช่วยกันดูแล และถ้าอยู่ในส่วนเทศบาลก็จะขอความร่วมมือในการทำ ความสะอาด ส่วนโทรศัพท์สาธารณะทางองค์การโทรศัพท์จะเป็นผู้ดูแลความเหมาะสมในการติดตั้งเพิ่มเติม

วิธีการในการตรวจเช็คสภาพเครื่องยนต์จะมีวาระการเช็ค การตรวจซ่อมอุปกรณ์ ชิ้นส่วน ถ้า วาระสำคัญๆ ต้องเข้าเช็ค แต่ถ้าไม่สำคัญแล้วยังไม่มียอดแทนจะใช้รถนั้นไปก่อน อาจเลื่อนการเช็ค ออกไปจาก 3 เดือน เป็น 4-5 เดือน โดยรถไฟต้องหมุนเวียนกันใช้อย่างนี้ทั่วประเทศ

วิธีการจัดการเดินรถไฟเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตเมือง โดยเฉพาะในเส้นทางกรุงเทพ-สาขลา และ ธนบุรี-สาขลาในด้านความสะอาด ต้องขอความร่วมมือจากผู้ใช้บริการด้วย เพราะเรามี ถึงขยะไว้ทุกโบกี้ และตามสถานีในด้านความตรงต่อเวลา เกิดจากการใช้เครื่องกันถนน การสร้าง ถนนตัดผ่านรางรถไฟโดยไม่มีเครื่องกัน (เนื่องจากถูกบีบบังคับจากนักการเมืองให้สร้างถนนตัดผ่านเส้น ทางรถไฟ) การต้องใช้รางร่วมกันกับเส้นทางรถไฟหลายสายทำให้รถไฟต้องรอลูกกัน และเกิดจาก เครื่องจักรชำรุด เพราะรถวิ่งมากและระยะยาว หัวรถจักรไม่พอที่จะหมุนกันซ่อม เมื่อ 2-3 ปี ซื้อรถ ใหม่ 60 คัน แต่ไม่เพียงพอสำหรับการเดินรถ และที่ซื้อใหม่ก็คุณภาพไม่ดีใช้ไม่นานก็เสีย

ปกติการรถไฟมีการประชาสัมพันธ์การเดินรถ โดยใช้วิธีแจกแผ่นพับประชาสัมพันธ์ตารางการ เดินรถตามสถานีทั่วไป และยังพยายามร่วมมือกับจังหวัดให้ข้อมูลและแผ่นพับกับทางจังหวัด แต่ จังหวัดถือว่าไม่ได้มีส่วนได้ส่วนเสียจึงไม่ได้รับการสนับสนุนในการประชาสัมพันธ์

ปัจจุบันมีหลักสูตรให้พนักงานเข้ารับการฝึกอบรม ซึ่งจัดโดยศูนย์ฝึกอบรม มีนักวิชาการและผู้ เชี่ยวชาญเป็นผู้อบรม ในอดีตการฝึกอบรมมีน้อยมาก จนมีคนกล่าวว่ารถไฟไม่พัฒนา เพราะขาด ความต่อเนื่องในการเข้ารับการอบรม แต่ปัจจุบันดีขึ้น ถ้าเป็นสายปริญญาตรีจะได้รับการ อบรมมากกว่าสายโรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ ปัจจุบันจะมีการฝึกอบรมพนักงานบริการทั่วไป เช่น พนักงานขายตั๋ว พนักงานตรวจตั๋ว หลักสูตร Job Relation และหลักสูตรการบังคับบัญชา

ลักษณะการจัดเวลาการเดินรถไฟให้พอดีกับเวลาที่รถไฟสวนทางกัน คือก่อน 10.00 น.จะจัด หลีกให้กับขบวนเมืองที่รองรับนักเรียนกับคนทำงานก่อน หลังจาก 10.00 น.จะหลีกให้กับรถสายยาว ซึ่งถ้ามองแล้วว่าจะต้องหลีกให้กับสายยาว และขึ้นไปอีกสถานีจะต้องหลีกอีกจะจัดให้รถ หลีกขบวนที่สถานีใดสถานีหนึ่ง แล้ววิ่งยาวเลยที่เดียว สาเหตุของการจัดเวลาการเดินรถไฟไม่พอดีกัน เนื่อง จากการมีรางรถไฟเพียงรางเดียว ไม่ได้มาตรฐานทำให้การเดินรถด้วยความเร็วที่รถสามารถวิ่งได้ไม่ เต็มประสิทธิภาพ และการมีถนนตัดผ่านกับรางรถไฟ และไม่มีเจ้าหน้าที่ในการควบคุมทำให้เสีย เวลามาก แก้ปัญหาโดยต้องพยายามดำเนินการเดินรถในทุกสายให้ตรงตามเวลา เพื่อจะได้ไม่กระทบ ต่อการรอลูกของขบวนอื่น ให้มีการร่วมกันระหว่างทางรถไฟกับกรมทางหลวงในการสร้าง ทางที่จะผ่านเส้นทางรถไฟ เพราะการรถไฟสร้างรางก่อนแต่ทางถนนมาทีหลัง ดังนั้นควรออกมา เป็นมติ ครม. ว่าทุกแห่งที่จะทำถนนผ่านทางรถไฟให้ทำ overpass เป็นสะพานข้ามทางรถไฟเพื่อจะ ได้หลีกเลียงตรงนี้ ขณะนี้มีประมาณ 20 กว่าแห่งในเส้นทางขบวนเมืองสายใต้ ต้องให้กรมทางหลวง

หรือส่วนอื่นที่เกี่ยวข้องจัดงบประมาณให้การรถไฟจ้างเจ้าหน้าที่ในการควบคุมดูแลการเปิดปิดเครื่องกั้นถนน

ในสถานีหนึ่งๆ มีรัศมีในการให้บริการผู้โดยสารไม่เกิน 10 กิโลเมตร เพราะหลังจาก 10 กิโลเมตรเลยไปเขาจะเจอถนนที่บริการสะดวกกว่า วิธีการดำเนินการอย่างไรในการให้ผู้โดยสารเข้าถึงและออกจากสถานีรถไฟได้อย่างสะดวก และรวดเร็ว โดยเฉพาะในเส้นทางชานเมืองต่างๆ ซึ่งเป็นลักษณะการให้บริการแบบเข้าถึงที่ (Door to Door Service) อันนี้คงเป็นกระบวนการของการบริการรถประเภทสองแถว หรือรถชานเมืองที่เขาจะให้บริการ

ตามมติคณะรัฐมนตรีปี 2536 ให้มีการจัดสร้างทางคู่ รวมระยะทาง 2,744 กิโลเมตร ซึ่งระยะแรกให้ดำเนินการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟชานเมืองสายต่างๆ เป็นระยะทาง 234 กิโลเมตร การดำเนินการสร้างรถไฟทางคู่ ในทุกเส้นทางได้ผู้รับเหมาครบหมดแล้ว ในเส้นทางสายตะวันออก กรุงเทพ-หัวหมากจะสร้างก่อน และมีเส้นทางจากกรุงเทพ-ชุมทางบ้านภาชี ซึ่งมีรางคู่อยู่แล้วแต่จะสร้างเป็นรางที่ 3 คือ กรุงเทพ-บ้านภาชี บ้านภาชี-สระบุรี และแก่งคอย-มาบกระเบา ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน กำลังทำรางคู่ แล้วหยุดไปเพราะเกี่ยวกับงบประมาณ แต่ตอนนี้ก็เริ่มขึ้นใหม่ซึ่งเป็นช่วงการวางราง กำหนดแนวเรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับสถานการณ์ด้วย คงได้ 20% ของงานวางรางสำหรับหนังสือพิมพ์ที่บอก 60% เขาอาจจะคิดเป็น ถมดิน งานดิน งานหิน เมื่อมารวมกับงานพวกนี้ คงได้ ในเส้นทางสายใต้ คือ หลังจากเสร็จจากตลิ่งชันแล้วจะไปนครปฐม การใช้ประโยชน์จากตลิ่งชันจะเป็นเพียงการลดการสับหลัก ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่ายังช่วยอะไรไม่ได้ขณะนี้ เพราะจุดหมายปลายทางคือ กรุงเทพฯ ซึ่งยังไม่สามารถรองรับขบวนรถให้มากขึ้น แล้วจะไปดำเนินการเดินรถไฟวิ่งเร็วขึ้นได้อย่างไร จะเสร็จเมื่อไรคงตอบไม่ได้ ขึ้นอยู่กับงบประมาณ อันนี้เป็นโครงการอยู่ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและ สังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 ซึ่งก็น่าจะอยู่ในแผนแล้ว และมีโครงการและแผนงานต่างๆ เช่นการเพิ่มขบวนรถ เพื่อจะได้เห็นว่าทำหรือลงทุนไปแล้วมีผลในรูปธรรม

โครงการโฮปเวลล์ ระยะ กทม. สายใต้/ตลิ่งชัน ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการขนส่งผู้โดยสารชานเมืองสายใต้ไปใช้รถไฟฟ้าโฮปเวลล์ ตอนนี้อยู่ในขั้นพิจารณาว่าจะดำเนินการอย่างไร และในขั้นตอนสุดท้ายของแผนงานที่จะขยายเส้นทางเดินรถมาถึงสายใต้ก็จะเลื่อนออกไปโดยไม่มีกำหนด

มีความเป็นไปได้ยากในการร่วมกันให้บริการระหว่างรถไฟ รถเมล์ ขสมก. เช่น ให้สามารถใช้ตัวร่วมกันได้ ให้มีบริการขสมก.ตามสถานีรถไฟ เป็นต้น เขามีโครงการนี้แล้ว แต่พอถึงเงื่อนไขและวิธีการปฏิบัติจะมีอุปสรรคค่อนข้างมากในระบบการทำงานของไทย เช่นนโยบายของรัฐมนตรี เป็นต้น การเปลี่ยนแปลงบ่อยๆ ในระดับผู้บริหารทำให้ขาดความต่อเนื่องที่จะทำโครงการเดียวกัน

ลักษณะการจัดการสถานีธนบุรีจากการเป็นตลาด เส้นทางนี้สมัยก่อนเป็นเส้นทางที่ชาวนาข้าวสวน จากชานเมืองมาลงเพื่อที่จะนำพืชผักผลไม้มาขาย จากนั้นก็ขายกันใกล้ ๆ ไม่ไกล คือให้คน

ซื้อขายได้เลิกกลายเป็นตลาด เกิดขยะ จากน้อยก็มากขึ้นเรื่อยๆ รุกเข้าไปเรื่อย กลายเป็นรูปแบบมวลชน และมีการปล่อยกันมานาน แต่เดิมมีการจะย้ายตลาดไปที่คลังสินค้า เมื่อ 3 ปีที่แล้ว มีการวัดที่ดินไฟเรียบร้อย แล้วก็เกิดการเมืองเข้ามาแทรกท้วงรัฐมนตรีสั่งไม่ให้ย้าย ตอนหลังเราขกพื้นที่นี้ให้โฮปเวลล์ ซึ่งคิดว่าโฮปเวลล์คงจะมีการจัดการกับตลาด ปรากฏว่าโฮปเวลล์ล้มเหลว มันก็น่าจะเป็นอย่างนี้ไปเรื่อยๆ จนกว่าจะมีโครงการใหม่ๆ เข้ามา โครงการแบบนี้ทำได้ยาก พอจะดำเนินการก็ถูกการเมืองเข้ามาแทรกแซง เพราะนักการเมืองแต่ละพรรคจะได้ไม่ต้องเสียคะแนนเสียงพื้นฐานจากพ่อค้าแม่ค้า

รถไฟสามารถลดมลพิษบนท้องถนนได้ หากมีการเปลี่ยนจากการใช้รถยนต์มาเป็นรถไฟเพื่อการเดินทาง และเสียงน้อยกว่ารถยนต์/รถเมย์

วิธีดึงดูดผู้โดยสารให้มาใช้บริการตามอุปสงค์ที่คาดไว้หรือมากกว่า โดยการพยายามให้การรถไฟบริการด้วยความปลอดภัย ตรงเวลา ไม่มีใครอยากเดินทางในระยะไกลด้วยรถยนต์ แต่ในรูปแบบชานเมืองไม่ต้องเน้น ค่อนข้างยาก เพราะมองในรูปแบบการแข่งขันแล้วเราสู้เขาไม่ได้ แต่ถ้ามองในกรณีที่เป็น จุดบอดของรถยนต์ คือปัญหาจราจร และการให้บริการในช่วงโมงเร่งด่วน เราก็พอจะได้ส่วนแบ่งผู้โดยสารบ้าง ในส่วนของการเดินรถบนบุรี ก็พยายามประชาสัมพันธ์ว่าต่อไปจะมีรางคู่ถึงนครปฐม หรืออย่างน้อย ก็สาขลา และก็ประสานงานกับกทม. หน่วยงานราชการโรงเรียน และมหาวิทยาลัย ให้ช่วยประชาสัมพันธ์ให้ การรถไฟฯ ทั้งเงื่อนไขการพัฒนาไว้กับโครงการโฮปเวลล์ค่อนข้างมาก

ในการปรับเปลี่ยนระบบของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้เป็นเอกชน (Privatization) ในระบบสาธารณูปโภคอย่างนี้ ไม่มีทางที่เอกชนจะได้กำหนดราคาเองได้ เพราะเอกชนหวังกำไร การคิด cost ตั้งแต่เริ่มดำเนินการจะไม่ได้ราคานี้ เพราะรัฐไม่ได้ให้การสนับสนุนมาก เท่ากับเป็นการเริ่มดำเนินการใหม่หมดเลยตั้งแต่โครงสร้างพื้นฐาน เพราะถ้าให้เอกชนเริ่มดำเนินการใหม่ความคุ้มทุนของเขาย่อมจะไม่คุ้ม ถ้าให้เอกชนดำเนินการเขาจะแยกเอาส่วนที่คิดว่ากำไรไปดำเนินการ ซึ่งตรงนี้ผมคิดว่าควรจะทำในบางส่วน เช่นรถเสียบยง (ตอนนี้กำลังทำอยู่) และถ้าแปรรูปไปเองเลยก็ควรจะฟังเสียงประชาชน เพราะทุกอย่างจะเปลี่ยนไปหมด รองรับได้ไหม พอใจไหม รัฐจะเข้ามาควบคุมในส่วนไหน และเกณฑ์ที่กำหนดจะต้องอยู่ได้

กิจการรถไฟขาดทุนหมดทั่วโลก แต่ให้บริษัทประมูลเป็นเส้นทางไป กิจการสาธารณูปโภคที่ยังไม่สามารถดำเนินการแบบเข้าถึงบ้านหรือบ้านต่อบ้านได้ยากที่จะมีผลกำไร แต่จะได้กำไรบางส่วน ดังนั้นส่วนที่รถไฟจะทำกำไรได้ในขณะนี้ที่รถไฟมีอยู่ โดยจะสามารถใช้ประโยชน์ในด้านอื่น สำหรับด้านการเดินรถจะมีกำไรได้ด้วยการกำหนดราคาเอง

ถ้าจะแปรรูปให้เอกชนทำส่วนใหญ่ จะต้องให้รฟท.มีอิสระในการดำเนินงาน ให้เอกชนทำ

จริงๆ และมีผลกำไร แต่ต้องถามว่ารัฐจะช่วยอะไรบ้าง โดยเฉพาะการเดินทางเมืองรัฐจะต้องช่วยเป็นอย่างมาก เพราะเขาไม่มีทางอยู่ได้ถ้ารัฐไม่ support

4.7.9 ฝ่ายโครงการพิเศษ การรถไฟแห่งประเทศไทย

ฝ่ายโครงการพิเศษการรถไฟแห่งประเทศไทย ทำหน้าที่ควบคุม ดูแล และดำเนินการในโครงการพิเศษต่างๆ ของการรถไฟฯ ซึ่งได้แก่ โครงการโฮปเวลล์ เป็นต้น เจ้าหน้าที่ที่ควบคุมดูแลโครงการโฮปเวลล์กล่าวถึงสาเหตุที่รถไฟจึงลดบทบาทจากการเป็นระบบขนส่งมวลชนหลักของประเทศ และมีการเดินทางด้วยถนนเข้ามาแทนที่นั่นขึ้นอยู่บนนโยบายของรัฐบาล ซึ่งบทบาทของการรถไฟในอนาคตควรจะเป็นหลักในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนในกทม.

ปัญหาการให้บริการที่ไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่สามารทำให้การบริการของการรถไฟฯเป็นปัญหาระดับชาติเกิดขึ้น เพราะ

1. ปัญหาซึ่งเกิดจากปัจจัยพื้นฐานของธุรกิจ

- การรถไฟฯทำหน้าที่เป็นทั้ง Infrastructure provider และเป็น Services provider
- ต้นทุนทำการสูง ขาดความคล่องตัวในการขยาย Infrastructure คุณภาพของบริการลดลง และมีส่วนแบ่งตลาดการขนส่งลดลงในระยะยาว

2. ปัญหาซึ่งเกิดจากการเป็นองค์กรที่ก่อตั้งโดยมีวัตถุประสงค์

- ตามนัยแห่ง พ.ร.บ.การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 มาตรา 6(2) ไม่ใช่องค์กรที่ก่อตั้งขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ในทางธุรกิจอย่างเดียว

-การรถไฟฯ ถูกใช้ในการทำหน้าที่เพื่อรัฐและประชาชน แต่ไม่ได้รับการชดเชยทางการเงินจากการทำหน้าที่ดังกล่าวอย่างเพียงพอและทันเวลา ทำให้ขาดสภาพคล่องทางการเงินต้องกู้ยืมเงินระยะสั้น ดอกเบี้ยสูงมาดำเนินการทำให้ยอดขาดทุนสูงขึ้นทุกวัน

-ถูกหน่วยงานรัฐบาลที่เกี่ยวข้องประเมินผลการทำงาน โดยยึดถือผลการดำเนินงานด้านการเงินเป็นหลัก ภาพพจน์เลิหาย แนวทางการพัฒนากิจการในระยะยาวถูกเบี่ยงเบน

-ต้องกระเสือกกระสนช่วยตัวเองในการหารายได้ การประกอบธุรกิจอื่นที่ไม่ใช่การเดินทางขนส่งมีสัดส่วนรายได้สูงขึ้นทุกวัน แนวคิดการบริหารถูกเบี่ยงเบน การทำหน้าที่ในฐานะเป็นองค์กรที่ใช้ชื่อว่า "การรถไฟ" มีแนวโน้มลดลง

3. ปัญหาการบริหารจัดการ

- เป็นหน่วยงานของรัฐมาตลอดอายุการดำเนินการ 100 ปีเศษ มีวัฒนธรรมการทำงานแบบราชการ ขาดความคล่องตัวในการประกอบธุรกิจ

4. การแทรกแซงจากการเมือง

-เป็นองค์กรที่ถูกแทรกแซงจากการเมืองทั้งในด้านการขจัดงบประมาณ การกำหนดราคาโดยสภาร และการบริการ และการตั้งผู้บริหารระดับสูง

-ขาดเจ้าของที่แท้จริง ตัวแทนทางการเมืองที่เข้ามาบริหารไม่ใช่ผู้ถือหุ้นและปราศจากสายสัมพันธ์ที่ลึกซึ้งกับองค์กร การตัดสินใจถูกเบี่ยงเบนไปจากเป้าหมายขององค์กร

-ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงทางการเมือง ขาดความมั่นคงและต่อเนื่องในการบริหาร ในระยะ 20 ปีที่ผ่านมา มีคณะกรรมการรถไฟ 19 ชุด และผู้ว่าฯ 9 คน

5. ขาดความเข้าใจพื้นฐานจากภายนอก

-ขาดผู้รู้ในเชิงวิชาการที่แท้จริงในการกำหนดนโยบายขนส่งโดยภาพรวม ซึ่งรถไฟจะมีศักยภาพสูงกว่าการมองในลักษณะขององค์กรธุรกิจ

-บทบาทในสังคมที่ลดลง ทำให้ขาดแนวร่วมในการแก้ปัญหา สังคมไม่รู้ว่าขาดอะไรถ้าไม่มีรถไฟ ผู้เกี่ยวข้องจึงขาดความกระตือรือร้นที่จะแก้ปัญหาย่างจริงจัง

วิธีการแก้ไขปัญหา คือเร่งการแก้ไขปัญหาสภาพคล่องด้านการเงินเป็นอันดับแรก ซึ่งจะมีทั้งเรื่องที่ว่ารถไฟแก้ไขเองได้ และต้องอาศัยหน่วยงานภายนอก

1. ขออนุมัติปรับเพิ่มวงเงินกู้สำหรับใช้จ่ายหมุนเวียน
2. ขอให้มีการชดเชยผลขาดทุนตามกำหนดเวลาและเต็มจำนวน
3. ขอให้พิจารณาפשרการให้บริการสาธารณะเพื่อประโยชน์ของรัฐและประชาชน (เร่งเร่งพิจารณาเรื่อง PSO)
4. ปรับเปลี่ยนการใช้ทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุด
5. ปรับค่าโดยสาร ค่าระวาง เท่าที่กลไกด้านการตลาดอำนวย และรัฐบาลเห็นชอบ
6. ดำเนินมาตรการทางการเงินเพื่อลดการระดมเบี้ยเงินกู้

การแก้ปัญหาระยะกลาง

1. ขอให้รัฐรับภาระค่าบำรุงทาง และการซ่อมแซมเส้นทางที่ไม่คุ้มค่าทางการเงิน การซ่อมหนักเส้นทางสายหลัก
2. ลดค่าใช้จ่ายบุคคลซึ่งปัจจุบันสูงถึง 60% ของค่าใช้จ่ายทำการ
3. แปรรูปบางส่วน (Partial Privatization) เพิ่มบทบาทการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน

การแก้ไขปัญหาระยะยาว

1. ต้องปรับฐานทางธุรกิจให้เหมือนกับระบบขนส่งอื่น
2. ประเด็นสำคัญคือ ต้องแยกองค์การซึ่งทำหน้าที่เป็น Infrastructure Provider ออกจากหน้าที่ Services Provider
3. เพิ่มความคล่องตัวที่จะหารายได้ทางธุรกรรมอื่น
4. มีมาตรการที่ชัดเจนสำหรับบริการที่พิสูจน์ได้ว่าไม่คุ้มค่าในทางการเงิน แต่จำเป็นต้องดำเนินการตามความต้องการของรัฐบาล
5. มาตรการดังกล่าวข้างต้นต้องแก้ไขในวงกว้าง ต้องแก้กฎหมาย และพรบ.ที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟฟ้าทั้งหมด

ในประเด็นรถไฟฟ้าสามารถช่วยลดปัญหาการจราจรได้ ฝ่ายโครงการพิเศษกล่าวว่าต้องดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ายกระดับในกทม. โครงการ Park and Ride และรัฐบาลต้องให้การสนับสนุน

เนื่องจากรถไฟฟ้าสามารถให้บริการตรงตามเวลาที่กำหนดน้อยถ้าเทียบกับเวลาที่ล่าช้า เกิดจากการรถไฟฟ้าส่วนใหญ่ยังเป็นทางเดีวอยู่ บางครั้งจึงต้องรอรถทำให้เสียเวลารอรถ ทำให้เสียเวลาประกอบกับรถจักรมีอยู่จำกัด บางครั้งบำรุงรักษาไม่ทันใช้

ด้านโครงการ โฮปเวลล์ปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานโครงการโฮปเวลล์ ที่มีผลทำให้โครงการถูกยกเลิกสัญญาจากรัฐบาล เพราะนับตั้งแต่สัญญาสัมปทานมีผลบังคับมาตลอด ปรากฏข้อเท็จจริงในการดำเนินการว่า บริษัทมีเจตนาไม่ปฏิบัติตามสัญญา เพื่อให้สัญญาสัมปทานมีผลสำเร็จ โดยเฉพาะในส่วนการก่อสร้างมีความล่าช้าเป็นอันมาก และมีผลสำเร็จของงานต่ำกว่าเป้าหมายที่ควรจะเป็นมาก รวมทั้งไม่ดำเนินการอื่นๆ ตามข้อกำหนดในสัญญา ดังนี้

1. บริษัทไม่จัดทำ และเสนอแผนการดำเนินงานที่ชัดเจนให้คู่สัญญาฝ่ายรัฐพิจารณาอนุมัติภายในเวลาอันควรหลังจากสัญญานี้มีผลบังคับ
2. บริษัทไม่เริ่มออกแบบภายในระยะเวลาอันควร หลังจากสัญญานี้มีผลบังคับ และจงใจเสนอแผนแบบ (Design) ไม่ตรงตามคุณลักษณะเฉพาะที่กำหนดไว้ในสัญญาในสาระสำคัญ
3. บริษัทไม่จัดหา หรือจัดสร้างเครื่องมือ เครื่องใช้ อุปกรณ์ และระบบงานที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างภายในระยะเวลาอันควร เช่น การก่อสร้างโรงงานหล่อชิ้นส่วนโครงสร้างคอนกรีตรูปกล่อง (CT Box) และคานคอนกรีต (Precast Girder) ที่จะทำให้การดำเนินการก่อสร้างเป็นไปโดยความรวดเร็วและแล้วเสร็จภายในเวลาที่กำหนดตามสัญญานี้ได้
4. บริษัทจงใจไม่ร่วมมือกับคู่สัญญาฝ่ายรัฐหรือหน่วยงานราชการในการแก้ไขอุปสรรคต่างๆ ที่เกิดขึ้น ทั้งๆ ที่คู่สัญญาฝ่ายรัฐพยายามแก้ไขมาโดยตลอด

5. บริษัทไม่เสนอรายละเอียดของแผนการเงินและแหล่งสนับสนุนการเงินจากสถาบันการเงินให้เป็นที่เชื่อถือได้ว่าบริษัทมีเงินทุนเพียงพอที่จะดำเนินการ โครงการนี้ให้แล้วเสร็จตามสัญญา

6. บริษัทไม่ดำเนินการก่อสร้างให้ต่อเนื่องอย่างจริงจังโดยการดำเนินการตามสัญญาข้อ 6.3 และการวางแผนปฏิบัติการก่อสร้าง กังงใจจะปฏิบัติการแต่ละเฉพาะในพื้นที่ที่อาจมีปัญหา ละเว้นการก่อสร้างในพื้นที่ที่ไม่มีปัญหา

7. บริษัทไม่เสนอแผนงาน รายละเอียดข้อมูลทางเทคนิคและอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจ้างเหมาก่อสร้างระบบทางรถไฟยกระดับ และรถไฟชุมชนให้คู่สัญญาฝ่ายรัฐพิจารณาและมั่นใจว่าการดำเนินการในส่วนนี้มีความก้าวหน้าเป็นรูปธรรมแล้ว

โครงการนี้เป็นโครงการที่การรถไฟฯหวังว่าจะช่วยแก้ปัญหาการเคินรถในระยะสั้นและยาว ในขณะที่โครงการอยู่ในขั้นหยุดชะงัก ดังนั้น แผนของการรถไฟในการแก้ไขปัญหาการติดขัดของขบวนรถสายสั้นในกทม. การเพิ่มขบวนรถในสายสั้น การทำสะพานหรือทางล่อยเหนือจุดติดถนน มีโครงการเป็นการแก้ปัญหาการจราจรติดขัดในระยะยาว ขณะนี้รัฐบาลกำลังดำเนินการหามาตรการรองรับหลังจากยกเลิกโครงการแล้ว คือ โครงการทางรถไฟยกระดับ ช่วงรังสิต-ชมราช-หัวลำโพง หัวลำโพง-หัวหมาก

รถไฟสามารถลดมลพิษบนท้องถนนหรือได้ หากมีการเปลี่ยนจากการใช้รถยนต์มาเป็นรถไฟเพื่อการเดินทาง แต่รถไฟต้องเปลี่ยนมาเป็นรถไฟฟ้า

4.7.10 องค์การรถไฟฟ้ามหานคร

องค์การรถไฟฟ้ามหานคร เป็นองค์กรเอกชนที่ทำหน้าที่ก่อสร้าง และดำเนินโครงการรถไฟฟ้ามหานคร จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ขององค์การรถไฟฟ้ามหานคร กล่าวถึงสาเหตุของการลดบทบาทของการรถไฟ เพราะรถไฟเป็นระบบการขนส่งที่ใช้เวลานานในการเดินทางให้ไปถึงจุดหมายปลายทาง การบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร เช่น การดูแลรักษาความสะอาดของห้องน้ำ ตู้โดยสาร และโดยเฉพาะอย่างยิ่งความล่าช้าของการรถไฟ

สำหรับบทบาทของการรถไฟทางด้านการคมนาคมขนส่งในอนาคตจะเป็นการให้บริการรถไฟฟ้ายั่งยืนเป็นหลัก เพื่อเป็นการสนับสนุนให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น โดยรถไฟฟ้ามหานครเป็นระบบขนส่งที่สามารถเชื่อมต่อในแต่ละสถานีของรถไฟฟ้ายั่งยืนช่วยในการเชื่อมต่อการเดินทางให้มีความสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น ประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณชานเมืองสามารถใช้บริการรถไฟเข้ามาสู่สถานีรถไฟฟ้ายั่งยืน และเดินทางเข้าสู่ศูนย์กลางเมืองด้วยระบบรถไฟฟ้ายั่งยืน ในปัจจุบันนี้ รถไฟมีบทบาทน้อยมากในการช่วยลดปัญหาจราจร ประชาชนที่ให้บริการ

ชานเมืองส่วนใหญ่อาศัยอยู่บริเวณชานเมืองที่ค่อนข้างไกลมาก ซึ่งคิดเป็นจำนวนน้อยเมื่อเทียบกับ การเดินทางของประชาชนทั้งหมด

ในด้านการจัดสร้างโครงการ Park and Ride ของการรถไฟเจ้าหน้าทีรฟม.กล่าวว่าควรมี การจัดสร้างและในการดำเนินการนั้นให้มีการรักษาความปลอดภัยอย่างเข้มงวด ป้องกันการการสูญหาย ของรถ แต่หากเป็น Park and Ride ของรฟม. สามารถช่วยปัญหาจราจรได้อย่างแน่นอน

ในด้านการช่วยลดปัญหามลพิษของรถไฟนั้น หากเป็นรถไฟไฟฟ้าใต้ดินของรฟม.จะช่วยลด ปริมาณมลพิษบนท้องถนนได้อย่างแน่นอน เพราะเป็นระบบการขนส่งที่ใช้ไฟฟ้าไม่ก่อให้เกิดควัน ไอเสีย และวังใต้ดิน ดังนั้นผู้โดยสารจะไม่มีความเสี่ยงต่อภาวะมลพิษ เนื่องจากภายในห้องโดยสาร จะติดเครื่องปรับอากาศ ซึ่งมีระบบระบายอากาศที่ปลอดภัย

หากมีการแปรรูปรัฐวิสาหกิจของการรถไฟควรให้เอกชนที่มีเงินทุนสูงเป็นผู้รับสัมปทาน การเดินรถต่อ เนื่องจากเอกชนสามารถที่จะปรับปรุงระบบต่างๆ ให้มีความสะดวกสบายและมีประ- สติภาพมากยิ่งขึ้น และให้แบ่งรายได้ส่วนหนึ่งให้กับการรถไฟโดยกำหนดระยะเวลาในแน่นอน หลังจากนั้น จึงส่งคืนให้การรถไฟเป็นผู้ดำเนินการเอง

สำหรับปัญหาอุปสรรคในการดำเนินโครงการของรฟม. ที่มีผลทำให้โครงการล่าช้า คือ

- 1) การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน เนื่องจากมีการปรับเปลี่ยนแบบของทางขึ้นลงสถานี ปล่องอากาศ ทำให้เกิดความไม่แน่นอนในการเวนคืนที่ดิน
- 2) สถานะเศรษฐกิจปัจจุบัน อาจได้รับการจัดสรรงบประมาณน้อย
- 3) ตำแหน่งโครงสร้างที่ปรากฏในแบบ ก่อให้เกิดผลกระทบต่อเจ้าของพื้นที่ และผู้ ใช้พื้นที่ใกล้เคียง

สามารถสรุปตารางสรุปการสัมภาษณ์ในประเด็นที่สำคัญได้ดังนี้

ตารางที่ 27 แสดงตารางสรุปการสัมมนาในประเด็นที่สำคัญ

ประเด็น	บทบาทของการ รถไฟฟ้าในการ คมนาคมขนส่ง	การขาดทุนในเส้น ทางขานเมืองและ การแก้ปัญหาด้วย PSO	สาเหตุของการให้ บริการที่ไม่มีประ สิทธิภาพ	นโยบาย/แผนงาน/ โครงการในการ แก้ไข	การจัดทำโครงการ Park and Ride	การช่วยคลปัญหา การจราจรและ มลพิษบนท้องถนน	การนำผลกระทบ ทางด้านสิ่งแวดล้อม มาพิจารณาวางแผน ต่างๆ	การแปรรูปกิจการ รถไฟ
หน่วยงาน								
1. สภาพพัฒนา เศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติ	บทบาทไม่ลดลง จากเดิมแต่ขาดการ พัฒนาด้านของ ทำให้ แข่งขันกับรถเมล์/ รถยนต์ไม่ได้ และ การเดินทางบนท้อง ถนนเพิ่มบทบาท มากขึ้น	เพราะรัฐไม่ให้การ สนับสนุนการขาด ทุนของรถไฟ การ รถไฟจึงหาทางที่จะ พัฒนาด้านเองโดยใช้ PSO แต่ยังคงมี ปัญหาเนื่องจาก ระบบการแยกบัญชี	1.รถไฟเก่า ไม่ได้ มาตรฐานวิ่งด้วย ความเร็วสูง 2.ขาดการพัฒนา โดยตลอด 3.ขาดการประชา สัมพันธ์ 4.ไม่มีแรงจูงใจใน การทำกำไร 5.รัฐขาดใช้การขาด ทุนมาโดยตลอด	1.สร้างรางใหม่เร่ง รัดการก่อสร้าง โครง การรางสู่ สะพาน ข้ามทางรถไฟ 2.เน้นปรับปรุงการ บริการเชิงพาณิชย์ 3.ให้บริการด้วย ความตรงต่อเวลา ปลอดภัย สะอาด 4.มีนโยบายแข่งขัน การตลาดกับถนน	มีนโยบายให้การ รถไฟไปไปแล้ว และ พยายาม โน้มน้าวให้ เกิดเป็นแผนปฏิบัติ และต้องมีการบริหาร เชื่อมโยงที่ดีด้วย	สามารถลดมลพิษ บนท้องถนนได้ แต่ ไม่สามารถแก้ ปัญหาการจราจรได้ มากนัก	-	ต้องแยกกิจกรรม ด้านการดำเนินการ ออกจากกรก่อ สร้างโครงสร้างพื้น ฐาน โดยรัฐเป็นผู้รับ ผิดชอบการก่อสร้าง โครงสร้างพื้นฐาน และเอกชนเข้ามา ดำเนินการด้านการ เดินรถ
2. กระแส คมนาคม	สมัยก่อนรถไฟมีบทบาท มากในการ คมนาคมขนส่ง แต่ ภายหลังเนื่องจาก ความมั่นคงของ ประเทศ ผล ประโยชน์ในการลง ทุนทำให้ถนนมีบทบาท เพิ่มขึ้น แต่ รถไฟมีบทบาท เหมือนเดิม	การขาดทุนของการ รถไฟ จะมีการใช้ ระบบ PSO เข้ามา ช่วย แต่ยัง สามารถนำมาใช้ได้ เพราะกรมบัญชี กลางเห็นด้วยใน หลักการ แต่ติดอยู่ที่ สำนักงานประมาณ และภาวะเศรษฐกิจ ปัจจุบัน	เนื่องจากกิจการรถไฟ เป็นรัฐวิสาหกิจ เพียงองค์กรเดียวที่ ยังมีปริมาณอยู่ เจ้า หน้าที่ทำตัวเป็นราช การ และมีระบบเจ้า ขุนมูลนายมาก	พยายามแปรรูปการ รถไฟ สร้าง ICV อำนวยความสะดวก ในด้านการขนส่ง และก่อสร้างทาง รถไฟ	อยู่ในระดับความคิด เพราะต้องอาศัย ความร่วมมือจาก หลายหน่วยงาน โดยเน้นการช่วยให้ ผู้โดยสาร ได้รับ ความสะดวกในการ เดินทางเข้า-ออก สถานีรถไฟ	รัฐมนตรีได้มีคำสั่ง ทำแผนหลักของ ประเทศ และจาก การศึกษาพบว่า ถนนก่อให้เกิด ปัญหาอย่างมาก ขณะ นี้ไม่มีนโยบายกู้เงิน จาก World Bank เพื่อมาปรับปรุงกิจ การรถไฟ ทั้งนี้ขึ้น อยู่กับเหตุผลอีกมาก	โดยการแปรรูปการ ทำงานของรถไฟ เป็น 3 ส่วน 1.องค์กรมีหน้าที่ สร้าง และซ่อมแซม โครงสร้างพื้นฐาน 2.องค์กรที่ทำหน้าที่ ดูแลให้ตาราง และ พัฒนาที่ดิน 3.องค์กรที่ทำหน้าที่ ดูแลการเดินรถ	

ประเด็น หน่วยงาน	บทบาทของการ รถไฟฟ้าในการ คมนาคมขนส่ง	การขาดทุนในเส้น ทางขานเมืองและ การแก้ปัญหาด้วย PSO	สาเหตุของการให้ บริการที่ไม่มีประ สิทธิภาพ	นโยบาย/แผนงาน/ โครงการในการ แก้ไข	การจัดทำโครงการ Park and Ride	การช่วยเหลือปัญหา การจราจรและ มลพิษบนท้องถนน	การนำผลกระทบ ทางด้านสิ่งแวดล้อม มาพิจารณาวางแผน ต่างๆ	การแปรรูปกิจการ รถไฟฟ้า
3. กองนโยบายและ แผนการจราจร สำนักงานคณะ กรรมการจัดระบบ การจราจรทางบก	บทบาทของการ รถไฟฟ้าในสำคัญมาก ได้รื้อการศึกษาพบว่า จำเป็นต้องมีรถไฟฟ้า จำนวนหนึ่งเพื่อมา ช่วยสนับสนุน ระบบถนนให้มี ความคล่องตัวมาก ยิ่งขึ้น	การรถไฟฟ้ามีทั้งกำไร และขาดทุนภายใน ตัว แต่รัฐบาลมอง ภาพรวม ไม่ได้แยก แยะกำไรขาดทุน ออกมา การนำ PSO จะช่วยแก้ไข กำไรขาดทุนของ การรถไฟฟ้าได้	รถไฟฟ้าเป็นทั้งผู้สร้าง โครงสร้างพื้นฐาน และ บริหารการเดิน รถ ซึ่งต่างกับถนน ที่มีหน่วยงานหลาย หน่วยงานรับผิดชอบ นอกจากนี้ยัง ขาดความทันสมัย ในการให้บริการ	ให้เอกชนเป็นผู้ ดำเนินการในบาง ส่วน และมีนโยบาย ของสงคร.เองในการ ลดการใช้ถนน และ ดึงดูดโดยสารมาใช้ รถสาธารณะ และ ให้มีคอมพิวเตอร์มา ควบคุมการเดินรถ (ซึ่งขณะนี้ยังไม่ พร้อม)	โครงการนี้ต้องมี หลัง เพราะต้อง พัฒนามาตรฐาน รถไฟฟ้าในเมืองให้ ดีขึ้น และโครงสร้าง เชื่อมโยงยังพัฒนา ถึงแค่ชั้นกลางเท่า นั้น	ได้อย่างแน่นอน	มีผลการกระทบ มกิดความสนใจใน ระดับนโยบายทั้ง ทางรถไฟ และทาง ถนน	ทำได้ 2 ขั้นตอน 1. ดัชนีนโยบายการ แยกปัญหาจราจร ต่างๆ ออกจากกัน 2. พิจารณาสถานที่ ขาดทุน ว่ารัฐจะ ดำเนินการเองหรือ ให้เอกชนเป็นผู้ ดำเนินการ และหาก ให้เอกชน รัฐจะช่วยเหลือ อย่างไรบ้าง
4. กองจัดระบบโครง ข่ายขนส่งขนาด ใหญ่ สำนักงานคณะ กรรมการจัดระบบ การจราจรทางบก	รถไฟฟ้ายังคงบทบาท ในการคมนาคมขนส่ง อยู่ แต่การเดินทาง ทางถนนได้รับ ความสะดวกมาก กว่า รวดเร็ว และเข้า ถึงที่	-	รถไฟฟ้ามีข้อจำกัดใน ด้านการเพิ่มหัวรถ จักร การไม่สามารถ เพิ่ม โบกี้ ในการให้ บริการได้มากเท่านี้	นโยบายเน้นการเดินทาง ระบบขนส่ง มวลชนสาธารณะ และเน้นการเชื่อมต่อ ระบบต่างๆ โดย เฉพาะในช่วงเวลา เร่งด่วน	โครงการนี้ต้อง อาศัยความร่วมมือ ระหว่างการรถไฟฯ และขสมก. เน้นแต่ การปรับปรุงที่จอดรถ ที่สะดวกตาม สถานี	การเดินทางด้วย รถไฟฟ้าสามารถ บรรทุกผู้โดยสารได้ ครั้งละมากๆ เท่ากับ ลดจำนวนรถยนต์ ส่วนบุคคลที่ต้อง พิจารณาว่ารถไฟจะ ไม่เกิดปัญหาให้กับ การเดินทางบนท้อง ถนนในเรื่องจุดตัด	ได้มีการทำผล กระทบทางด้านสิ่ง แวดล้อม (EIA) ก่อนดำเนินการโครงการ การไฟฟ้าทุกครั้งที่ ดำเนินการจึงพิจารณาถึง ผลกระทบที่จะเกิด ต่อสิ่งแวดล้อมทั้ง ทางถนน และทาง รถไฟฟ้า	-

ประเด็น หน่วยงาน	บทบาทของการ รถไฟฟ้าในการ คมนาคมขนส่ง	การขาดทุนในเส้น ทางขานเมืองและ การแก้ปัญหาด้วย PSO	สาเหตุของการให้ บริการที่ไม่มีประ สิทธิภาพ	นโยบาย/แผนงาน/ โครงการในการ แก้ไข	การจัดทำโครงการ Park and Ride	การช่วยลดปัญหา การจราจรและ มลพิษบนท้องถนน	การนำผลกระทบ ทางด้านสิ่งแวดล้อม มาพิจารณาวางแผน ต่างๆ	การแปรรูปกิจการ รถไฟ
5.กรมทางหลวง	บทบาทของการ รถไฟฟ้าได้ลดลงจาก การเป็นระบบขนส่ง มวลชนหลักของประเทศ	-	1.การเปลี่ยนแปลง ด้าน Travel time Travel Speed คีขึ้น น้อยมากขณะนี้ Mode อันคืบขึ้นมาก 2.เป็นรัฐวิสาหกิจ ระบบบริหารการ	ควรมีนโยบายใน การแก้ปัญหา โดย ให้การรถไฟฟ้า ให้การทำงาน ในด้านดู แลรักษาหรือเพิ่ม เส้นทาง และมี เอกชนเป็นผู้ดำเนิน การ และปรับปรุง องค์กรของการ รถไฟฟ้า	ตามทฤษฎีควรมีการ จัดสร้างตามสถานี ขานเมืองต่างๆ แต่ การปฏิบัติไม่คิดว่า จะเกิดผล	ช่วยลดปัญหาจราจร ได้ แต่ไม่ใช่ระดับ ราบ เพราะเป็นการ เพิ่ม comict อยู่ดี แต่ถ้าเป็นรถไฟฟ้า จะช่วยดี	ไม่แน่ใจว่าการ ประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม จะ ประเมินเป็นตัวเลข ทางการเงินได้อย่าง แท้จริง	ให้เอกชนดำเนิน การในบางเส้นทาง
6.เอกชนและ หน่วยงานและ แผน การรถไฟแห่งประเทศไทย	บทบาทของการ รถไฟฟ้าถูกลดขึ้นอยู่ กับรัฐบาล	ปัญหาการขาดทุน ของการรถไฟมีหลัก การใหม่ของ PSO คือให้รัฐดำเนินการ โครงสร้างพื้นฐาน แต่ให้เอกชนดำเนินการ และตกลงเป็น รายปีว่ารัฐจะให้ ความช่วยเหลืออย่าง ไร หากเอกชน ดำเนินการขาดทุน	การเมืองและการ บริหารของรถไฟ เอง	1.ประชาชนสัมพันธ์ 2.ปรับปรุงบุคลากร 3.สร้าง Park and Ride 4.ตรวจเช็คสภาพ และหัวรถจักร 5.จัดระบบ feeder 6.จัดสร้างสะพาน ข้ามทางรถไฟ	ในความเป็นจริง รถไฟฟ้าได้เสีย กอง ประสานเห็นด้วย ดี คอยอยู่ที่ฝ่ายบริหาร	สามารถลดมลพิษ และปัญหาได้	ความต้องการของ ประชาชนคือ สะดวก ปลอดภัย ประหยัด ประเด็น การขนส่งสะดวก รัฐตอบสนองตรงนี้ แต่หากคิดทางด้าน สิ่งแวดล้อม ก็ทำ กับการเปิดเบื การใช้ทรัพยากร	สามารถให้เอกชน ดำเนินการได้

ประเด็น หน่วยงาน	บทบาทของการ รถไฟฟ้าในการ คมนาคมขนส่ง	การขาดทุนในเส้น ทางขานเมืองและ การแก้ปัญหาด้วย PSO	สาเหตุของการให้ บริการที่ไม่มีประ สิทธิภาพ	นโยบายแผนงาน/ โครงการในการ แก้ไข	การจัดทำโครงการ Park and Ride	การช่วยเหลือและ การจราจรและ มลพิษบนท้องถนน	การนำผลกระทบ ทางด้านสิ่งแวดล้อม มาพิจารณาวางแผน ต่างๆ	การปรับปรุงกิจการ รถไฟ
7.ฝ่ายการพาณิชย์ การรถไฟแห่งประเทศไทย	บทบาทของการ รถไฟในขณะนี้ถูก ถนอมเข้ามาแทนที่ เป็นส่วนมาก ส่วน บทบาทในอนาคต ขึ้นอยู่กับรัฐบาล	รัฐบาลอนุมัติใน หลักการแล้วว่าสว ควรที่จะชดเชยการ รถไฟด้วยระบบ PSO ซึ่งการรถไฟ ทำบัญชีแยกส่วน การค้าเน้นการเสนอ ให้แล้ว และกำลังอยู่ ในขั้นพิจารณา	รัฐสร้างเครือข่าย เชื่อมโยงการเดินทาง ทางทางถนนมาก กว่ารถไฟ และบ ประมาณที่ให้การ รถไฟลดลง	พิจารณาว่าการขน ส่งแบบไหนเหมาะ กับรถยนต์ที่ส่งเสริม การใช้รถยนต์ หาก การขนส่งแบบไหน เหมาะสมกับการใช้ รถไฟที่ส่งเสริมการ ใช้รถไฟ ในระยะ ยาวก็ควรส่งเสริมใน เส้นทางที่ทำกำไร	ที่ดินในกรุงเทพฯ หากนำมาที่จอด รถจะไม่คุ้ม และ ตามต่างจังหวัดจะ ต้องมีการลงทุนสูง	สามารถลดมลพิษ และแก้ปัญหาการ จราจรได้	ภาพรวมผู้มีอำนาจ ในการตัดสินใจคง ยังไม่ได้นำทางด้าน สิ่งแวดล้อมมา พิจารณา เพราะคิด ว่าถนนดีกว่าแน่ นอน	ควรให้รัฐสร้าง โครงสร้างพื้นฐาน ให้ผู้ใช้บริการเสีย ค่าธรรมเนียม และ เอกชนดำเนินการ โดยรัฐเป็นผู้ดำเนิน การสนับสนุนการ ขาดทุนของเอกชน ซึ่งต้องทำการตกลง กันก่อน
8.กองการจัดการ เคเบิ้ลเบรต 4 การ รถไฟแห่งประเทศไทย	รถไฟไม่ได้ลดบท บาทเพียงแต่พัฒนา อยู่กับการให้ บริการยังเหมือน เดิม	การขาดทุนที่ยาว นานของการรถไฟฯ ส่วนหนึ่งเกิดจาก นโยบายของรัฐให้ การรถไฟให้บริการใน ส่วนที่ขาดทุนเป็น เวลานาน และจะแก้ ปัญหาด้วย PSO การรถไฟได้ทำ บัญชีเสนอไปตั้งแต่ ปี 2539	รถไฟไม่สามารถ จอดได้ทุกที่เหมือน รถเมล์ มีความ สะดวกน้อยกว่ารถ ยนต์	พยายามให้บริการ ในช่วงที่ขาดทุน ของรถไฟ และจัด การเดินรถไฟให้ตรง ตามเวลามากที่สุด	ควรมีสถานที่ไม่ เพียงพอ ในอดีตมี โครงการสำรวจการ ดำเนินการ แต่ทำไม่ ได้ เพราะความไม่ เอาใจริงจัง	หากมีผู้โดยสารมาก จะสามารถแก้ ปัญหาจราจรได้เป็น อย่างดี โดยเฉพาะ เวลาเร่งด่วน	-	ขึ้นอยู่กับรัฐบาล ใน การค้าเน้นการ เอกชนให้ทำกำไร และควรพึงเสีย ของประชาชนว่า หากมีการปรับปรุง แล้วทุกอย่างจะ เปลี่ยนไป ไปได้ หรือไม่ กฎเกณฑ์ที่ ดำเนินการอยู่ที่จะ เปลี่ยนไป

ประเด็น หน่วยงาน	บทบาทของการ รถไฟฟ้าในการ คมนาคมขนส่ง	การขาดทุนในเส้น ทางขานเมืองและ การแก้ปัญหาด้วย PSO	สาเหตุของการให้ บริการที่ไม่มีประ สิทธิภาพ	นโยบาย/แผนงาน/ โครงการในการ แก้ไข	การจัดทำโครงการ Park and Ride	การช่วยเหลือปัญหา การจราจรและ มลพิษบนท้องถนน	การนำผลกระทบ ทางด้านสิ่งแวดล้อม มาพิจารณาวางแผน ต่างๆ	การแปรรูปกิจการ รถไฟฟ้า
9.ฝ่ายโครงการ ทิศทางการรถไฟฟ้าแห่ง ประเทศไทย	บทบาทของการ รถไฟฟ้าในการ พัฒนาพื้นที่ ที่	-	1.ปัญหาด้านปัจจัย พื้นฐาน 2.วัตถุประสงค์ของ การก่อตั้งองค์กร 3.การบริหารจัดการ 4.การแทรกแซงทาง การเมือง 5.ขาดความเข้าใจ พื้นฐานจากภายนอก	1.เน้นแก้ปัญหา สภาพคล่องทางการเงิน 2.ปรับปรุงในองค์ กรการจัดการ 3.มาตรการต่างๆ เช่นปรับปรุงพื้นฐาน ทางธุรกิจ พ.ร.บ. การรถไฟ เป็นต้น	-	ลดปัญหาได้อย่าง แน่นอน	-	-
10.องค์การรถไฟฟ้า มหานคร	บทบาทของการ รถไฟฟ้าในการ พัฒนาพื้นที่ ที่	-	1.ไม่รวดเร็ว 2.สิ่งอำนวยความสะดวก และการ รักษาความปลอดภัย ไม่มีประสิทธิภาพ	ให้ใช้รถไฟฟ้า เมืองเป็นระบบขนส่ง ที่สนับสนุนการ ใช้รถไฟฟ้าในตัว เมืองชั้นใน	ควรมีการจัดสร้างที่ จอดรถ แต่ต้องมี ระบบรักษาความปลอดภัย อย่างเข้ม งวด	ช่วยเหลือผู้โดยสาร และผู้โดยสารที่ประสบ อุบัติเหตุ โดยเร็วที่สุดเท่าที่ เป็นไปได้ ช่วยเหลือผู้โดยสาร ที่ประสบอุบัติเหตุ และผู้โดยสารที่ประสบ อุบัติเหตุ	การนำผลกระทบ ทางด้านสิ่งแวดล้อม มาพิจารณาวางแผน ต่างๆ	ให้เอกชนรับ สัมปทานการเดินรถ ต่อ และแบ่งรายได้ ให้กับการรถไฟฟ้า โดยกำหนดระยะเวลา สัมปทานที่แน่นอน

4.8 แนวทางในการจัดการเดินรถไฟฟ้าในเมือง

การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยเป็นระบบขนส่งมวลชน (Mass Transportation) ที่สามารถช่วยผ่อนคลายปัญหาด้านการคมนาคมขนส่งทางถนนหลายประการ ดังนั้นการศึกษารังนี้จะเป็นวิธีการหนึ่งเพื่อให้การรถไฟฟ้าเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการและการส่งเสริมการจราจรด้วยรถไฟฟ้า ด้วยแนวทางดังต่อไปนี้

สถานที่และบุคคลที่ใช้บริการ

สถานที่ให้บริการคือ เส้นทางรถไฟฟ้าสายกรุงเทพ-สาขลา และธนบุรี-สาขลา

บุคคลที่ใช้บริการคือ บุคคลที่อาศัยและทำงานในพื้นที่เขตดลิ่งชัน และอำเภอพุทธมณฑล

ปัจจัยที่นำมาพิจารณาในการปรับปรุงการให้บริการรถไฟฟ้า

จากการศึกษาพบว่าผู้โดยสารมีความต้องการให้มีการปรับปรุงการให้บริการรถไฟฟ้าดังนี้

1. การจัดการเดินรถให้ตรงตามเวลา

จากการศึกษาพบว่าปัญหาของการให้บริการไม่ตรงตามเวลาเกิดจากการที่รถไฟฟ้ามีเพียงรางเดียวในการวิ่งให้บริการ และในเส้นทางสายใต้ที่วิ่งเข้าออกหัวลำโพง-ซานเมืองนั้นไม่มีขบวนรถไฟฟ้าในเมืองในเส้นทางดังกล่าวอย่างแท้จริง ต้องอาศัยขบวนรถไฟฟ้าสายใต้เชิงพาณิชย์ ทำให้การวิ่งให้บริการเป็นเส้นทางสายยาวและมีโอกาสเกิดความล่าช้าค่อนข้างมาก และระบบความปลอดภัยในการกั้นรถยนต์ในช่วงตัดระหว่างทางรถไฟกับถนนยังไม่ดีเพียงพอ นอกจากนี้ยังเป็นปัญหาของระบบการซ่อมบำรุงหัวรถจักร การทำความสะอาดโบกี้ที่ไม่ทันต่อการใช้งาน ก่อให้เกิดความล่าช้า

2. การเพิ่มความถี่ในการให้บริการ

ดังที่ได้กล่าวในบทที่ 2 และจากผลการศึกษาจะเห็นได้ว่ามีความต้องการให้เพิ่มการบริการรถไฟฟ้าในช่วงเร่งด่วนเป็นอันดับที่สอง รองจากการจัดการเดินรถให้ตรงตามเวลา เนื่องจากมีความต้องการใช้บริการมากแต่การให้บริการยังไม่เพียงพอ และในช่วงเร่งด่วนการจราจรบนท้องถนนติดขัด ทำให้เสียเวลาในการเดินทาง รถไฟฟ้าจึงเป็นทางเลือกในการเดินทางที่ดีในการเดินทาง

3. การรักษาความสะอาดบริเวณสถานีและในโบกี้รถไฟฟ้า

จากการที่รถไฟฟ้าให้บริการคมนาคมขนส่งเป็นระยะเวลายาวนานมาก จะเห็นได้ว่าอุปกรณ์เครื่องจักร รางรถไฟฟ้า สถานีรถไฟฟ้า ห้องน้ำบริเวณสถานีและในโบกี้รถไฟฟ้า ไม่ทันสมัย แต่ทั้งนี้ยังไม่สำคัญเท่ากับการจัดการให้เครื่องจักรและอุปกรณ์เหล่านี้ดำเนินการได้ และมีความสะอาด เป็นระเบียบเรียบร้อย

4. การพัฒนาการเดินทางเข้า-ออกสถานีรถไฟ

จากที่กล่าวไว้ในบทที่ 2 และจากผลการศึกษาเปรียบเทียบพบว่าเหตุที่การเดินทางโดยรถไฟชานเมืองในเส้นทางนี้มีจำนวนผู้โดยสาร ไม่มากเท่ากับในเส้นทางชานเมืองอื่น ปัจจัยที่สำคัญประการหนึ่งคือ วิธีการเข้า-ออกจากรถไฟในแต่ละสถานีไม่มีรถประจำทางในการเชื่อมต่อระหว่างที่พักอาศัยกับสถานีรถไฟ ต้องอาศัยรถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง เพราะระยะทางของสถานีรถไฟกับถนนปิ่นเกล้า-นครชัยศรีมีระยะห่างกันประมาณ 2 กิโลเมตร และไม่สามารถเดินได้ ประกอบกับเป็นเส้นทางรถไฟที่ตัดผ่านพื้นที่เกษตรกรรม และหมู่บ้านตามชานเมือง ทำให้มีความปลอดภัยในการเดินทางน้อย

5. การลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยรถไฟ

ปัจจัยเพียงประการเดียวจากการศึกษาพบว่าราคาค่ารถไฟที่ถูกจะเป็นปัจจัยที่ทำให้ผู้ที่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางเปลี่ยนมาใช้บริการรถไฟ และเป็นปัจจัยที่สำคัญที่ทำให้ผู้โดยสารชานเมืองอื่นพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟ และจากสาเหตุที่ผู้โดยสารชานเมืองสายใต้ที่ต้องการเดินทางเข้าออกระหว่างกรุงเทพฯ และชานเมืองสายใต้ ต้องเสียค่าธรรมเนียมจึงเป็นเหตุให้มีผู้โดยสารใช้บริการรถไฟในเส้นทางนี้น้อย เพราะนอกจากการเดินทางยังไม่ได้ความสะดวกเท่าที่ควรแล้วยังเสียค่าใช้บริการแพงกว่าการเดินทางบนท้องถนนด้วย สาเหตุอีกประการหนึ่งคือ ภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบันทำให้ค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น รวมถึงค่าน้ำมันทำให้มีความต้องการในการประหยัดมากยิ่งขึ้นรถไฟจึงเป็นทางเลือกที่ดี หากสามารถใช้บริการด้วยราคาถูกกว่าการใช้บริการรถเมล์สาธารณะรถตู้ และรถยนต์ส่วนบุคคล

6. การพัฒนาสถานีรถไฟ

ปัจจัยที่สำคัญอีกประการหนึ่งทุกกลุ่มศึกษามีความต้องการให้ปรับปรุงและพัฒนาคือการให้บริการห้องน้ำและโทรศัพท์สาธารณะ ดังที่ได้กล่าวไว้ในบทที่ 1 ว่าการขยายตัวเมืองไปยังพื้นที่ชานเมืองนั้นส่วนใหญ่จะขยายตัวเมืองตามแนวเส้นทางถนน ผลที่ตามมาคือ การพัฒนาสาธารณูปโภคและสาธารณูปการจึงไปตามชุมชนหรือตามแนวถนน ในขณะที่การพัฒนาพื้นที่ริมทางรถไฟนั้นแทบไม่มีเลย การบริการโทรศัพท์สาธารณะจึงมีน้อยมากตามสถานีรถไฟชานเมือง ประกอบการบริการห้องน้ำขาดการปรับปรุงมาเป็นเวลานาน ไม่มีการดูแลและปรับปรุงทั้งด้านความสะอาดของห้องน้ำตามสถานี และด้านวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้างห้องน้ำ และในด้านการจัดที่จอดรถเพื่อความสะดวกของผู้มีรถยนต์แต่ต้องการเลี่ยงการติดขัดของการจราจรในเขตเมือง

7. การตรวจเช็คสภาพเครื่องขนต้และหั่วรจกรอยู่เป็นประจ่า

เป็นป้งจยที่มืความค้งการให้มืการปรบปรนงมาก และทำให้เกดความล่าช้าในการเดินทาง โดยท่วไปสภาพเครื่องขนต้และหั่วรจกรของการรดไฟมีอายุการใช้งานมานาน จึงจ่าเป็นอย่างย้งที่จะค้งมืการตรวจเช็คสภาพที่คื หากไม่มีงบประมาณในการจคซื้อใหม่

แนวทางในการจัดการเคนรตไฟซานเมือ

1. การเพิ่มประสัทธิภาพและคืความสามารถของรฟท. ในการให้บรการตรงตามเวลา มีแนวทางค้งนี้คื

-การตรวจเช็คหั่วรจกรควรจะมีการค้เนนการให้ท้นค้งการหมนเวียนการใช้รด และเทียบทำเพื่อที่จะว้งต่อไป โดยให้มืการกำหนดแผนงานค้งๆ ให้ชัดเจน เพื่อที่จะค้สามารถควบคุมและตรวจสอบค้ เนื่องจากเป็นป้งจยที่มีผลค้งการเคนให้ตรงค้งเวลา และผู้โดยสารรดไฟสายรนบุรี-ศาลายาบ่อยค้งที่พบปัญหาของเครื่องขนต้ค้งค้งระหว่างการเดินทาง

-จคให้มืการเพิ่มประสัทธิภาพในการจคหลักรดไฟตามสถานค้งๆ เพื่อป้งกันการเสัเวลาที่จะเกดขึ้น เนื่องจากรดไฟมีเพัียงวางเคียวในการว้ง ค้งนั้นการจคหลักรดจ้งเป็นค้งที่สาคัญอย่างย้ง

-เพิ่มขบวนรดไฟซานเมือสายค้ค้งอย่างแท้จริงที่ว้งจากกรุงเทพ-นครปฐม และนครปฐม-กรุงเทพ ค้งนี้ผู้โดยสารซานเมือค้ค้งรอรดในขบวนสายค้ค้ที่ว้งระชะชาและบ่อยค้งที่ไม่ตรงตามกำหนดเวลา ในระชะแรกอาจเร้มอานวยความสะดวกให้กับผู้โดยสาร โดยการจคให้มืโบกค้พิเศษสำหรับผู้โดยสารซานเมือเพิ่มทำขบวนรดไฟสายค้ค้งพาณัชย้งจนมาถึงนครปฐม

-จคระบบการควบคุมสัณญานความปลอดภัย เช่นเครื่องกั้นถนน อาณคัคัณญาน เพื่อป้งกันอุบัติเหตุ

2. การเพิ่มความค้ในการให้บรการ

-การเพิ่มขบวนรดในช่วโมงเร้งค้วน และช่วกลางวันให้มืความค้ค้ค้งเคัยหรือเทียบเท่ากับรดเมล้รค้ค้ และรดท่วร เป็นการสนองค้งความต้องการของผู้โดยสารที่ค้งการให้มืการปรบปรนงเป็นอันค้บสอง ค้งนี้



ตารางที่ 28 ตารางเดินรถไฟสายศาลาया-กรุงเทพ และศาลาया-ธนบุรีที่ได้จากการศึกษา

ขบวนรถ	ประเภทรถ	สถานีต้นทาง	ศาลาया	กรุงเทพ	ธนบุรี
48	เร็ว	นครศรีธรรมราช	04.06	05.10	
42	เร็ว	กันดั้ง	04.29	05.35	
16	ด่วน	ตรัง	04.47	05.50	
128	ธรรมดา	หลังสวน	04.55		05.20
984	ด่วนพิเศษ	ยะลา	05.32	06.30	
*	ธรรมดา	นครปฐม	05.40		06.10
176	ชานเมือง	นครปฐม	05.48		06.20
*	ธรรมดา	นครปฐม	06.00	06.50	
*	ธรรมดา	นครปฐม	06.30	07.20	
174	ธรรมดา	ราชบุรี	06.44		07.15
*	ธรรมดา	นครปฐม	06.50	07.40	
*	ธรรมดา	นครปฐม	07.00		07.30
*	ธรรมดา	นครปฐม	07.10	08.00	
978	พ.ชานเมือง	สุพรรณบุรี	07.12	08.20	
*	ธรรมดา	นครปฐม	07.15		07.45
46	เร็ว	สุโขทัย	07.29	08.35	
*	ธรรมดา	นครปฐม	07.30		08.00
*	ธรรมดา	นครปฐม	08.00		08.30
14	ด่วน	ตรัง	08.07	09.10	
*	ธรรมดา	นครปฐม	08.30		09.00
44	เร็ว	ยะลา	08.52	10.00	
*	ธรรมดา	นครปฐม	09.30		10.00
20	ด่วนพิเศษ	สุโขทัย	09.34	10.35	
198	ธรรมดา	น้ำตก	09.59		10.35
*	ธรรมดา	นครปฐม	10.10	11.00	
118	ธรรมดา	ประจวบคีรีขันธ์	10.30		11.00

ตารางที่ 28 ตารางเดินรถไฟสายสาละยา-กรุงเทพ และสาละยา-ธนบุรี ที่ได้จากการศึกษา (ต่อ)

ขบวนรถ	ประเภทรถ	สถานีต้นทาง	สาละยา	กรุงเทพ	ธนบุรี
*	ธรรมดา	นครปฐม	11.10	12.00	
*	ธรรมดา	นครปฐม	11.30		12.00
*	ธรรมดา	นครปฐม	12.10	13.00	
*	ธรรมดา	นครปฐม	12.30		13.00
*	ธรรมดา	นครปฐม	13.10	14.00	
*	ธรรมดา	นครปฐม	13.30		14.00
*	ธรรมดา	นครปฐม	14.10	15.00	
*	ธรรมดา	นครปฐม	14.30		15.00
*	ธรรมดา	นครปฐม	15.10	16.00	
*	ธรรมดา	นครปฐม	15.30		16.00
*	ธรรมดา	นครปฐม	16.00	16.50	
126	ธรรมดา	หลังสวน	15.56		16.35
*	ธรรมดา	นครปฐม	16.30	17.20	
*	ธรรมดา	นครปฐม	16.35		17.05
*	ธรรมดา	นครปฐม	16.45	17.35	
*	ธรรมดา	นครปฐม	17.00		17.30
*	ธรรมดา	นครปฐม	17.10	18.00	
172	ธรรมดา	น้ำตก	17.20		18.10
*	ธรรมดา	นครปฐม	17.45	18.35	
*	ธรรมดา	นครปฐม	18.00		18.30
*	ธรรมดา	นครปฐม	18.05	18.55	
234	ธรรมดา	หัวหิน	17.51	20.30	
*	ธรรมดา	นครปฐม	18.30		19.00
982	ด่วนพิเศษ	สุราษฎร์ธานี	18.46	19.40	
*	ธรรมดา	นครปฐม	19.00		19.30
*	ธรรมดา	นครปฐม	19.10	20.00	

หมายเหตุ : * ขบวนที่เพิ่มขึ้นจากการศึกษาของผู้วิจัย เป็นขบวนที่เพิ่มขึ้นจากความต้องการของผู้โดยสารในช่วงโมงเร่งด่วน และช่วยให้เกิดความต่อเนื่องในการเดินทางโดยรถไฟในช่วงโมงปกติ ทำให้สามารถแบ่งส่วนแบ่งทางการตลาดจากการเดินทางทางถนนได้

ตารางที่ 29 ตารางเดินรถไฟสายกรุงเทพ-สาละยา และธนบุรี-สาละยา ที่ได้จากการศึกษา

ขบวนรถ	ประเภทรถ	ออกจาก กรุงเทพ	ออกธนบุรี	ออกจากสาละ ยา	สถานี ปลายทาง
*	ธรรมดา		05.30	06.00	นครปฐม
*	ธรรมดา		06.00	06.30	นครปฐม
*	ธรรมดา	06.00		06.50	นครปฐม
*	ธรรมดา		06.30	07.00	นครปฐม
*	ธรรมดา	06.30		07.20	นครปฐม
*	ธรรมดา		07.00	07.30	นครปฐม
*	ธรรมดา	07.00		07.50	นครปฐม
127	ธรรมดา		07.20	07.51	หลังสวน
*	ธรรมดา	07.30		08.20	น้ำตก
171	ธรรมดา		07.45	08.22	น้ำตก
233	ดีเซลราง	ออกจากฉะเชิงเทรา 07.43		10.13	หัวหิน
*	ธรรมดา	08.00		08.50	หัวหิน
*	ธรรมดา		08.15	08.45	นครปฐม
*	ธรรมดา		08.45	09.15	นครปฐม
*	ธรรมดา	08.30		09.20	นครปฐม
*	ธรรมดา		09.00	09.30	นครปฐม
*	ธรรมดา	09.00		09.50	นครปฐม
*	ธรรมดา		10.00	10.30	นครปฐม
*	ธรรมดา	10.00		10.50	นครปฐม
*	ธรรมดา		11.00	11.30	นครปฐม
*	ธรรมดา	11.00		11.50	นครปฐม
*	ธรรมดา		12.00	12.30	นครปฐม
*	ธรรมดา	12.00		12.50	นครปฐม
*	ธรรมดา	13.00		13.50	นครปฐม
117	ธรรมดา		13.30	13.57	ประจวบคีรีขันธ์
197	ธรรมดา		13.45	14.14	น้ำตก

ตารางที่ 29 ตารางเดินรถไฟสายกรุงเทพ-สาละวิน และธนบุรี-สาละวิน (ต่อ)

ขบวนรถ	ประเภทรถ	ออกจาก กรุงเทพ	ออกธนบุรี	ออกจากสาละ วิน	สถานี ปลายทาง
45	เร็ว	13.15		14.22	สุโขทัย
*	ธรรมดา		14.45	15.15	นครปฐม
19	ด่วนพิเศษ	14.35		15.35	สุโขทัย
*	ธรรมดา	15.10		16.00	นครปฐม
*	ธรรมดา		15.45	16.15	นครปฐม
*	ธรรมดา		16.00	16.30	นครปฐม
43	เร็ว	15.50		16.49	ยะลา
*	ธรรมดา		16.15	16.45	นครปฐม
*	ธรรมดา		16.30	17.00	นครปฐม
*	ธรรมดา	16.15		17.05	นครปฐม
*	ธรรมดา		17.00	17.30	นครปฐม
979	พ.ชานเมือง	16.40		17.23	สุพรรณบุรี
*	ธรรมดา		17.15	17.45	นครปฐม
13	ด่วน	17.05		18.04	ตรัง
173	ธรรมดา		17.40	18.14	ราชบุรี
*	ธรรมดา	17.35		18.25	นครปฐม
*	ธรรมดา		18.00	18.30	นครปฐม
*	ธรรมดา	18.00		18.50	นครปฐม
*	ธรรมดา		18.30	19.00	นครปฐม
41	เร็ว	18.20		19.25	กันตัง
125	ธรรมดา		19.15	19.43	หลังสวน
15	ด่วน	19.15		20.14	นครศรีธรรมราช
47	เร็ว	19.45		20.36	นครศรีธรรมราช
175	ธรรมดา		20.20	20.53	นครปฐม
983	ด่วนพิเศษ	22.30		22.21	สุราษฎร์ธานี

หมายเหตุ : * ขบวนที่เพิ่มขึ้นจากการศึกษาของผู้วิจัย เป็นขบวนที่เพิ่มขึ้นจากความต้องการของผู้โดยสารในชั่วโมงเร่งด่วน และช่วยให้เกิดความต่อเนื่องในการเดินทางโดยรถไฟในชั่วโมงปกติ ทำให้สามารถแบ่งส่วนแบ่งทางการตลาดจากการเดินทางทางถนนได้

3. การรักษาด้านความสะอาดบริเวณสถานีและในโบกี้รถไฟ

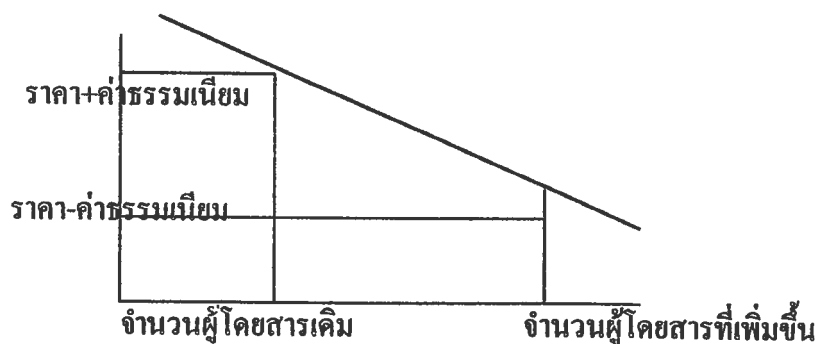
-ทำความสะอาดขบวนรถ และซ่อมแซมอุปกรณ์ต่างๆ ในโบกี้ เช่น ที่นั่ง หน้าต่าง ห้องน้ำ กระบอก เป็นต้น และอาจจะนำรถโดยสารใช้แล้วที่ได้มาจาก ออสเตรเลียและญี่ปุ่น มาใช้ในการวิ่งรถไฟขานเมืองในสายนี้ก็ได้เพื่อเป็นการดึงดูดให้มีการใช้รถไฟมากขึ้น ให้อยู่ในสภาพการใช้งานได้ โดยปัจจัยนี้เป็นปัจจัยที่ผู้โดยสารมีความพึงพอใจน้อยมากที่สุด

4. การพัฒนาการเดินทางเข้า-ออกสถานีรถไฟ

-พัฒนาสถานีให้มีลักษณะง่ายต่อการเข้าถึง เพื่อให้เป็นระบบการบริการแบบเข้าถึงที่ (Door to door Service) และง่ายต่อการต่อรถในการเดินทางได้สะดวกมากยิ่งขึ้น โดยจัดให้มีการบริการของรถ ขสมก. และรถสองแถวขานเมือง (feeder) ให้เข้าบริการที่สถานีรถไฟที่เข้าถึงยาก ทั้งนี้เพื่อเป็นการตอบสนองปัจจัยที่มีผลต่อการใช้บริการรถไฟของกลุ่มผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ที่ต้องการให้มีวิธีการเดินทางจากที่พักไปยังสถานีรถไฟ และจากสถานีรถไฟไปยังจุดหมายปลายทางได้สะดวก

5. การลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยรถไฟ

-ไม่คิดค่าธรรมเนียมรถไฟสำหรับผู้โดยสารที่ขี้ออกจากหัวลำโพงในระยะทางไม่เกิน 150 กิโลเมตร ซึ่งถือว่าเป็นการให้บริการรถไฟแก่ผู้โดยสารขานเมืองอยู่ ในปัจจุบันผู้โดยสารขานเมืองสายใต้หากต้องการเดินทางเข้าตัวเมือง (หัวลำโพง) ด้วยรถไฟสายใต้เชิงพาณิชย์จะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 20 บาท สำหรับที่ขี้ออกเสียค่าใช้จ่าย 7 บาท บวกกับค่าธรรมเนียม (ตามที่กล่าวแล้วในบทที่ 2) และเพื่อเป็นการดึงดูดส่วนแบ่งทางการตลาดจากการเดินทางถนน จึงควรลดเว้นค่าธรรมเนียมให้ผู้โดยสารในระยะทางไม่เกิน 150 กิโลเมตร เสียค่ารถไฟเพียง 7 บาทเท่านั้น ทั้งนี้ราคาค่าโดยสารกับรถเมล์สายปอ.16 ที่วิ่งระหว่างอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ-ศาลาया ค่าใช้จ่ายในการเดินทางทั้งหมดคือ 16 บาท เมื่อเทียบกับราคาค่ารถไฟคือ หัวลำโพง-ศาลาया 7 บาท ทำให้มีแรงดึงดูดในด้านราคาเป็นอย่างมาก อย่างไรก็ตามเมื่อค่าโดยสารถูกการรถไฟจะได้จำนวนผู้โดยสารที่มากขึ้น



6. การพัฒนาสถานี

-พัฒนาสถานีให้สะอาด เป็นระเบียบ ทันสมัย โดยจัดตารางทำความสะอาดช่วงเช้า กลางวัน เย็น และมีผู้ตรวจสอบคุณภาพ และมีโทรศัพท์ให้บริการอย่างพอเพียง โดยการประสานงานกับหน่วยงานขององค์การโทรศัพท์ในการจัดตั้งโทรศัพท์สาธารณะเพิ่มบริเวณสถานีรถไฟ และในโบกี้รถไฟ และเน้นการปรับปรุงสภาพแวดล้อม เช่นการติดตั้งเครื่องปรับอากาศ สภาพที่นั่ง ซึ่งทางการรถไฟมีโครงการที่จะร่วมกับเอกชนในการดำเนินงาน การเพิ่มการบริการห้องน้ำตามสถานีให้มากขึ้น โดยการรถไฟได้เสนอโครงการไป หากมีงบประมาณจะดำเนินโครงการก่อสร้างห้องน้ำตามสถานีใหญ่ เป็นสถานีนำร่อง (Pilot Project) ซึ่งความต้องการให้เพิ่มห้องน้ำตามสถานีรถไฟ เป็นความต้องการที่ต้องการให้มีการปรับปรุงเป็นอันดับสาม

-จัดทำที่จอดรถตามสถานีให้มีความปลอดภัย มีเจ้าหน้าที่ดูแล โดยใช้ที่ดินของการรถไฟที่มีอยู่ และเก็บค่าบริการในราคาที่ผู้โดยสารรถยนต์สามารถรับได้ เพื่อเป็นการส่งเสริมให้ผู้โดยสารกลุ่มนี้ได้รับความสะดวกในการใช้บริการรถไฟในลักษณะเข้าถึงที่มากที่สุด ในการดำเนินโครงการที่จอดรถนี้เคยมีการสำรวจที่ดินของการรถไฟบริเวณสถานีแล้ว แต่โครงการได้ล้มเลิกไป จึงเป็นโอกาสดีที่จะดำเนินโครงการใหม่อีกครั้ง

7. การตรวจเช็คสภาพเครื่องขนถ่ายและหัวรถจักร

-การซ่อมบำรุงรถจักร สภาพเครื่องขนถ่ายและรถพ่วง ให้เอกชนมีส่วนร่วมในการซ่อม โดยอุปกรณ์และบุคลากรบางส่วนอาจจะเป็นการรถไฟ ในส่วนของวัสดุหรืออะไหล่ต่างๆ ให้เอกชนดำเนินการจัดหา เพื่อการรถไฟจะได้รับเทคโนโลยีใหม่ๆ ในการซ่อม ไม่ต้องรับภาระในการจัดเก็บวัสดุอุปกรณ์ ทำให้ลดต้นทุนบางส่วนในการดำเนินการลดลง

8. การให้งบประมาณเพียงพอที่การรถไฟจะพัฒนาการบริการให้เหมาะสมกับความต้องการ

-การให้บริการเชิงสังคมในทุกเส้นทางเป็นการบริการที่ไม่คุ้มทุน การพัฒนาขีดความสามารถของรฟท. ให้สามารถแข่งขันได้นั้น จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่จากหน่วยงานเห็นว่า ปัจจัยสำคัญคือ การกำหนดระบบพันธะการให้บริการสาธารณะ (Public Service Obligation, PSO) ให้เป็นรูปธรรม ขณะนี้อยู่ในระหว่างการศึกษาการจัดทำระบบบัญชีซึ่งยังคงมีปัญหาอยู่ การพิจารณาประมาณนี้กำลังอยู่ในขั้นตอนการเสนอรัฐสภา ทั้งนี้รัฐบาลไม่ควรที่จะสนับสนุนส่วนที่ขาดทุนแต่ควรจัดสรรงบประมาณพัฒนาการรถไฟให้มีความทันสมัยในทุกด้าน และให้สามารถมีผลการดำเนินการเลี้ยงตัวเองได้ และจะทำให้การรถไฟพ้นจากภาวะการขาดทุนจากการให้บริการเชิงสังคม หรือการให้บริการรถไฟชานเมือง ทำให้สามารถปรับปรุงการให้บริการต่างๆ ได้ดีขึ้น

แต่ที่จริงการให้บริการของการรถไฟฟ้า เป็นการให้บริการสาธารณะประเภทหนึ่งที่รัฐบาลควรให้การสนับสนุนที่ทำให้ประชาชนทุกคนสามารถใช้บริการได้ ดังนั้นในการสนับสนุนของรัฐบาลจึงไม่ควรที่จะแยกว่าส่วนไหนเป็นการให้บริการเชิงสังคมหรือส่วนไหนเป็นการให้บริการเชิงพาณิชย์ ควรให้การสนับสนุนในทุกประเภทของการบริการ เพราะการรถไฟฟ้าเป็นการบริการด้านการขนส่งพื้นฐานให้กับประชาชนทุกคน ดังเช่นโรงพยาบาลศิริราชที่รัฐบาลให้การสนับสนุนจนกลายเป็นโรงพยาบาลที่ประชาชนทุกชนชั้นในสังคมสามารถเข้ารับการรักษาพยาบาลได้

9. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

-เร่งรัดโครงการก่อสร้างทางรถไฟยกระดับ ถึงแม้ว่าโครงการไฮโวลต์ ซึ่งเป็นโครงการที่มีวัตถุประสงค์หนึ่งคือ ช่วยแก้ปัญหาจราจร และแก้ปัญหาการเดินรถไฟในระยะสั้นจะถูกระงับ แต่จะมีโครงการในการก่อสร้างทางรถไฟยกระดับช่วง รังสิต-ชมราช-หัวลำโพง และ ชมราช-มักกะสัน-หัวหมาก ถือเป็นโครงการแก้ปัญหาเฉพาะหน้าของปัญหาความแออัดของขบวนรถ การเสียเวลาในการสับหลักที่หัวลำโพง ซึ่งมีผลต่อการไม่ตรงเวลาในการเดินรถ และการแก้ไขปัญหารถจากจุดตัดกันระหว่างทางรถไฟกับถนน โครงการนี้จะเกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบอื่น ของการรถไฟฟ้า และเป็นการส่งเสริมการเดินรถให้ตรงต่อเวลาอีกด้วย

-เร่งรัดโครงการก่อสร้างทางคู่ 234 กิโลเมตร เป็นโครงการที่จะช่วยลดการเสียเวลาในการสับหลัก ทำให้เกิดความคล่องตัวในการเดินรถมากขึ้น และสามารถเพิ่มความถี่ในการเดินรถมากขึ้นโดยเฉพาะในช่วงโม่งเร่งด่วน ซึ่งนับเป็นปัญหาที่ใหญ่มากในการจัดการเดินรถไฟ โครงการนี้มีเส้นทางก่อสร้างมาถึงนครปฐมระยะทางจากบางซื่อ-นครปฐม 41 กิโลเมตร ขณะนี้การก่อสร้างเส้นทางในช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน เหลือเพียงการวางรางและจัดระบบ ส่วนการสร้างรางคู่ในเส้นทางอื่นนั้นกำลังอยู่ในระหว่างการก่อสร้างเช่นกัน การเร่งรัดการก่อสร้างทางรถไฟยกระดับและการเร่งรัดการก่อสร้างรางคู่เป็นวิธีการที่ช่วยให้การเดินรถตรงต่อเวลามากขึ้น ในประเด็นของความตรงต่อเวลาเป็นประเด็นที่ผู้โดยสารในทุกกลุ่มศึกษาต้องการให้การรถไฟฟ้ามีการปรับปรุงมากที่สุด

-การควบคุมการเชื่อมทางและการทำสะพานข้ามทางรถไฟ เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพของการเดินรถไฟทั้งในแง่ความเร็วและความปลอดภัย ลดอุบัติเหตุ เนื่องจากในเส้นทางสายใต้ชานเมืองมีจุดตัดระหว่างถนนกับทางรถไฟประมาณ 20 กว่าแห่ง และไม่มีเจ้าหน้าที่และเครื่องกั้นถนนเพียงพอ รฟท.จะต้องร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแก้ปัญหา เช่น กรมทางหลวง โดยพยายามลดหรือควบคุมจุดผ่านระดับเดียวกัน (Level crossing) การติดตั้งป้ายสัญญาณเตือนภัยบนท้องถนน

10. การพัฒนาประสิทธิภาพการให้บริการของรฟท.

-การจัดระบบการขายตั๋ว ให้ผู้โดยสารสามารถซื้อตั๋วเป็นรายเดือนได้ในเส้นทางกรุงเทพ-สุพรรณบุรี และควรให้มีการขายตั๋วล่วงหน้าประมาณ 15 นาที เพื่อความรวดเร็วและ

ป้องกันการเสียเวลาของขบวนรถจากการขายตั๋วไม่ทัน นอกจากนี้หากมีการล่าช้าของรถไฟให้พนักงานประกาศให้ผู้โดยสารทราบก่อน เพื่อความสะดวกของผู้โดยสารในการเดินทาง

-ด้วยเหตุที่รถดีเซลรางปรับอากาศสายกรุงเทพ-สุพรรณบุรี เป็นรถไฟที่ให้บริการแก่ผู้โดยสารที่มีรายได้สูงด้วย ดังนั้นจึงควรเปลี่ยนผู้โดยสารให้มีความทันสมัยสมกับราคาที่ผู้โดยสารจ่าย ซึ่งควรเป็นรถโดยสารชั้น 1

-ส่งเสริมให้มีการประชาสัมพันธ์ตารางการเดินรถไฟ โดยการมีตารางการเดินรถที่จัดทำเป็นแผ่นพับหรือป้ายประกาศติดตามหน่วยงานราชการ หรือแจกตามหมู่บ้าน และชุมชนที่ใกล้เคียงกับสถานสถานีรถไฟ

ผลผลิตที่ได้จากการบริการ

ผลผลิตที่ได้จากการให้บริการคือ ประสิทธิภาพการให้บริการรถไฟจะดีขึ้น ส่งผลให้มีประชาชนมาใช้บริการเพิ่มขึ้น และการลดปัญหาการจราจรบนท้องถนน

ช่องทางการให้บริการ

1. การประชาสัมพันธ์เชิงรุก โดยการขยายการประชาสัมพันธ์เน้นการตลาด ดึงผู้โดยสารให้มาใช้บริการรถไฟมากขึ้น

-เผยแพร่ข่าวสารด้านการบริการ โดยผ่านสื่อต่างๆ เช่น หนังสือพิมพ์ วิทยุ โทรทัศน์ เพื่อให้ประชาชนเข้าใจในสถานภาพของการรถไฟ และการบริการที่มีอยู่ ในเส้นทางขานเมืองสายใดอาจจะประสานงานกับหน่วยงานราชการที่ใกล้กับสถานีรถไฟให้ช่วยประชาสัมพันธ์การเดินทางด้วยรถไฟ ซึ่งโครงการนี้มีในแผนปฏิบัติงานการรถไฟอยู่แล้ว

2. การพัฒนาระบบการบริหาร

-แผนการปรับปรุงขั้นตอนการบริหารงานให้กระชับ ลดขั้นตอนการดำเนินงานที่เป็นปัญหา อุปสรรค ข້ซ้อน ให้มีการจัดระบบงานใหม่ที่สะดวกและรวดเร็ว รวมทั้งปรับปรุงองค์กร โดยการ Re-engineering การทำงานภายในของรฟท. ตามแนวคิดของผู้บริหารจะแบ่งกิจการรถไฟออกเป็น 3 ส่วน คือ

1. ส่วนโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)
2. ส่วนการเดินรถ (Operating)
3. หน่วยงานกลาง หรือ หน่วยสนับสนุน (Cooperating)

ดังเช่น ในส่วนของโครงสร้างพื้นฐาน ให้รัฐบาลสร้างหรือลงทุนให้ในการสร้างทาง อาณัติสัญญา การดำเนินงาน อาจจะเป็นการรถไฟหรือให้เอกชนดำเนินงานเดินรถในลักษณะแปรรูป (Privatizing) และให้หน่วยงานกลางเป็นผู้ประสานงานต่างๆ ในด้านการเดินรถและส่วนโครงสร้างพื้นฐาน

3. การพัฒนาการมีส่วนร่วมและถ่ายโอนกิจการให้ภาคเอกชน

-ให้เอกชนดำเนินการเดินรถไฟสายธนบุรี-กาญจนบุรี ธนบุรี-ราชบุรี ธนบุรี-นครปฐม กรุงเทพ-สุพรรณบุรี กรุงเทพ-หัวหิน ตามแผนวิสาหกิจปี 2540-2544 มีแผนที่จะจัดจ้างให้เอกชน ดำเนินการสัมปทานในระบบรถไฟขานเมืองในทุกเส้นทาง

-ให้เอกชนจ้างเหมางานที่ไม่ใช่กิจกรรมหลักของการรถไฟ เช่น การรักษาความสะอาด สถานี การซ่อมบำรุงทางและรักษาความสะอาดตามทางรถไฟ การรักษาความปลอดภัย และการประชาสัมพันธ์เชิงรุก

-ให้เอกชนเข้าดำเนินการพัฒนาที่ดินของการรถไฟ ดังเช่นในสถานีธนบุรี ให้มีการ ปรับปรุงตลาด แบ่งสัดส่วนของตลาดกับสถานีรถไฟให้ชัดเจน

ผลกระทบต่อผู้รับบริการ

ในระบบการสนับสนุนของรัฐบาลทำให้ราคาค่ารถไฟซึ่งมีต้นทุนในการดำเนินการสูง เป็น ราคาที่ประชาชนทุกคนพึงพอใจ เพราะรัฐบาลให้การอุดหนุนในต้นทุนส่วนเกินไว้ ประกอบกับการ ไม่คิดค่าธรรมเนียมรถ ทำให้ราคาค่ารถไฟไม่สูงเกินไป ซึ่งตรงกับปัจจัยที่ทำให้ประชาชนที่ใช้ รถยนต์ส่วนบุคคลหันมาใช้บริการรถไฟ นั่นคือ ราคาค่ารถไฟทั้งหมดใน 1 วัน ที่ถูกจะทำให้ผู้โดยสารกลุ่มนี้หันมาใช้บริการรถไฟมากขึ้น

จากการวิจัยพบว่าผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ ส่วนใหญ่ มีความคิดเห็นว่าหากการใช้บริการรถไฟ สามารถลดความรุนแรงของปัญหาจราจรได้ หรือหลีกเลี่ยงการจราจรที่ติดขัด จะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้บริการรถเมล์/รถตู้มาเป็นรถไฟมากที่สุด หากมีการเปลี่ยนมาใช้บริการของผู้ใช้รถยนต์ และรถเมล์/รถตู้ จะมีผลทำให้รถยนต์และรถตู้ที่วิ่งเข้าออกตัวเมืองลดลง และมีผลสืบเนื่องทำให้ลด ความรุนแรงของปัญหาจราจรลงได้

การพัฒนาสถานีให้เข้า-ออกสะดวก มีรถเมล์ขสมก. รถสามล้อ รถแท็กซี่ รถสองแถวขาน เมืองบริการที่สถานีนั้นจะเป็นการตอบสนองต่อประเด็นที่มีผลต่อการเลือกใช้รถไฟของผู้โดยสาร รถเมล์/รถตู้คือ วิธีการเดินทางจากสถานีรถไฟด้วยรถเมล์ และอื่นๆ จะต้องสะดวก

ผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ ส่วนใหญ่มีที่พักใกล้กับสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง เนื่องจากในพื้นที่ศึกษา มีทั้งหน่วยงานราชการ สถานศึกษา อยู่ไม่ไกลจากชุมชน ดังนั้นปัจจัยที่สำคัญที่

สุดท้ายทำให้ผู้โดยสารกลุ่มนี้หันมาใช้บริการรถไฟ คือ ระยะทาง ซึ่งรถไฟเป็นที่ทราบคืออยู่แล้วว่าให้บริการด้วยระยะทางที่ไกล หากผู้โดยสารกลุ่มนี้ต้องการเดินทางด้วยระยะทางที่ไกลแล้ว จะพิจารณาการใช้บริการรถไฟ ในประเด็นนี้จึงต้องให้มีการเพิ่มการประชาสัมพันธ์ตารางรถไฟให้มากขึ้น โดยการประสานงานกับหน่วยงานในพื้นที่ในการประชาสัมพันธ์ตารางรถไฟ

จากการศึกษาของกลุ่มผู้ใช้รถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา และธนบุรี-สาขลา ไม่มีปัจจัยที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่มีผลต่อการใช้บริการรถไฟของกลุ่มศึกษานี้

ในกลุ่มรถไฟชานเมืองอื่น ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้บริการของผู้โดยสารคือ 1) ค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ค่อนข้างถูกมาก ตั้งแต่ 2 บาทขึ้นไป 2) อายุ ความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟจะมากตามอายุ เนื่องจากในเส้นทางอื่นง่ายในการเดินทางเข้า-ออกสถานี การเดินทางถนนในเส้นทางอื่นด้วยถนนอาจเกิดอุบัติเหตุสูง ความปลอดภัยต่ำ การจราจรติดขัด การเดินทางถนนไม่ได้รับความสะดวกเท่ารถไฟ ดังนั้นผู้โดยสารยังอายุยังต้องการความสะดวกสบายในการเดินทางมาก 3) ความล่าช้า ผู้โดยสารสายชานเมืองอื่นให้ความสำคัญกับปัจจัยนี้มาก เนื่องจากเกิดขึ้นเป็นประจำ แต่ความล่าช้าที่พบส่วนใหญ่ประมาณ 5-10 นาทีต่อวัน ไม่เสียเวลาต่อกำหนดเวลามากนักจึงเป็นที่ยอมรับได้ 4) ระยะทางจากที่พักถึงสถานีรถไฟ ซึ่งไม่ไกลมาก และ 5) ระยะทางจากที่พักไปยังสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง ที่ไกลและหากเดินทางทางถนนจะไม่ได้รับความสะดวกจึงต้องใช้รถไฟ

ตารางที่ 30 (ต่อ)

ภาพเดิมของการเดินทาง	ความพึงพอใจที่มีต่อการให้บริการรถไฟฟ้าและความต้องการให้มีการปรับปรุง	แนวทางในการดำเนินการ	วิธีการดำเนินการ	ผู้รับผิดชอบ	ความเป็นไปได้ของโครงการ
2.ความสกปรก	2.สภาพทั่วไป เช่นที่นั่ง หน้าต่าง แอร์ เป็นต้น ทั้งใน สถานีรถไฟฟ้า และในโบกี้รถไฟฟ้า	2.การรักษาความสะอาดทั้งในสถานีและโบกี้รถไฟฟ้า	-เพิ่มตารางที่ความสะอาดขบวนรถ และสถานีรถไฟฟ้าให้มากขึ้น และมีระบบตรวจสอบคุณภาพของการทำความสะอาด โดยเฉพาะห้องน้ำ ซึ่งอาจให้เอกชนเข้ามาดำเนินการในส่วนนี้ -ดำเนินการซ่อมแซมอุปกรณ์ที่ใช้ในการบริการ เช่น ที่นั่ง หน้าต่าง แอร์ ทั้งในสถานีและโบกี้รถไฟฟ้า	ฝ่ายการเดินรถ	มีความเป็นไปได้มาก ไม่ต้องอาศัยงบประมาณ มีความเป็นไปได้มาก ต้องอาศัยงบประมาณ ไม่มากนัก
3.การขาดความถี่ในการให้บริการ	3.การบริการรถไฟฟ้าในช่วงโมงเร่งด่วน	3.การเพิ่มความถี่ในการให้บริการ	-เพิ่มตารางการเดินรถไฟฟ้าสายกรุงเทพมหานคร และธนบุรี-ศาลายา ตามที่ได้จัดเสนอไป	ฝ่ายปฏิบัติการ ฝ่ายบริหาร กองประสานนโยบายและแผน	มีความเป็นไปได้น้อย เพราะไม่มีนโยบายเพิ่มขบวนรถขานเมือง และติดปัญหาทางหัวรถจักรและงบประมาณในการดำเนินการไม่เพียงพอ

ตารางที่ 30 (ต่อ)

ภาพเดิมของการเดินทาง	ความพึงพอใจที่มีต่อการใช้บริการรถไฟและความต้องการให้มีการปรับปรุง	แนวทางในการดำเนินการ	วิธีการดำเนินการ	ผู้รับผิดชอบ	ความเป็นไปได้ของโครงการ
4.ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทางเข้า-ออกสถานี	4..วิธีการเข้า-ออกสถานี 4..2ระยะทางจากที่พัก-สถานีรถไฟไกล	4.การพัฒนาการเดินทางเข้า-ออกสถานีรถไฟ	-ประสานงานกับรถเมล์ขสมก. และรถสองแถวขนานเมืองในพื้นที่ หัวเวะ และเข้า-ออกสถานีรถไฟ	ฝ่ายการเดินรถ	มีความเป็นไปได้มาก ไม่ต้องอาศัยงบประมาณ
5.ราคาค่ารถไฟแพง	5.ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	5.การลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยรถไฟ	-ไม่คิดค่าธรรมเนียมรถไฟ สำหรับผู้โดยสารที่ขอยกจากหัวลำโพง ในระยะทางไม่เกิน 150 กิโลเมตร -คิดค่าโดยสารในเที่ยวหัวลำโพง(ยกเว้นสายสุพรรณบุรี) ในอัตราขึ้น 3 ธรรมดา ไม่ใช่อัตราพิเศษ	ฝ่ายบริหาร	มีความเป็นไปได้ปานกลาง ถึงแม้จะไม่งบประมาณในการดำเนินการ แต่ก็มีส่วนทำให้รายได้ของการรถไฟน้อยลง หากไม่พิจารณาถึงจำนวนผู้โดยสารที่จะเพิ่มขึ้น
6.ไม่มีการบริการที่จอดรถตามสถานี	6.วิธีการเดินทางเข้า-ออกจากสถานี	6.การพัฒนาสถานี	-จัดสร้างที่จอดรถตามสถานีให้ความปลอดภัย มีเจ้าหน้าที่ดูแล โดยใช้ที่ดินของการรถไฟที่มีอยู่ และเก็บค่าบริการในราคาที่ต่ำแพง	ฝ่ายบริหาร ฝ่ายพัฒนาและวางแผน กองประสานนโยบายและแผน	มีความเป็นไปได้ปานกลาง เนื่องจากผู้บริหารยังไม่ให้ความสำคัญในจุดนี้เท่าที่ควร ทั้งๆ ที่มีที่ดิน และใช้งบประมาณน้อย

ตารางที่ 30 (ต่อ)

ภาพเดิมของการเดินทาง	ความพึงพอใจที่มีต่อการให้บริการรถไฟและความต้องการให้มีการปรับปรุง	แนวทางในการดำเนินการ	วิธีการดำเนินการ	ผู้รับผิดชอบ	ความเป็นไปได้ของโครงการ
7.ขาดการตรวจเช็คสภาพเครื่องขบวนและหัวรถจักร	7.ความตรงต่อเวลา	7.การตรวจเช็คสภาพเครื่องขบวน และหัวรถจักร	-ให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการซ่อมและตรวจเช็ค -จัดทำกำหนดเวลาในการดำเนินงานที่แน่นอน -กำหนดอัตราการปรับเงิน หากดำเนินการไม่ทันตามเวลาที่กำหนด	ฝ่ายบริหาร ฝ่ายวางแผนและพัฒนา	มีความเป็นไปได้มาก ไม่ต้องการอาศัยงบประมาณ
8.การให้งบประมาณแก่การรถไฟไม่เพียงพอ และไม่ตรงตามเวลาที่กำหนด	8.สภาพการดำเนินการของการรถไฟ	8.การให้งบประมาณแก่การรถไฟ ในทุกด้านที่ขาดทุนอย่างเพียงพอ	-จัดสรรงบประมาณแก่การรถไฟอย่างเพียงพอ และตรงตามเวลา ในการชำระหนี้ของการรถไฟ -ให้การอุดหนุนงบประมาณแก่การรถไฟในการจัดการเดินรถไฟในทุกเส้นทาง	กระทรวงคมนาคม	มีความเป็นไปได้น้อยมาก เนื่องจากไม่มีนโยบายให้งบประมาณแก่การรถไฟในการชำระหนี้เดิม นอกจากนี้มีนโยบายให้การสนับสนุนการให้บริการเชิงสังคมที่ขาดทุนของการรถไฟฯ ซึ่งรัฐบาลก็ยังไม่อนุมัติเงินช่วยเหลือ ประกอบการรัฐบาลขาดสภาพคล่องทางการเงิน

ตารางที่ 30 (ต่อ)

ภาพเดิมของการ เดินทาง	ความพึงพอใจที่มีต่อการใช้ บริการไฟฟ้าและความ ต้องการให้มีการปรับปรุง	แนวทางในการ ดำเนินการ	วิธีการดำเนินการ	ผู้รับผิดชอบ	ความเป็นไปได้ ของโครงการ
9.โครงสร้างพื้นฐาน ในการดำเนินการ ของการรถไฟไม่มี ประสิทธิภาพ	9.โครงสร้างพื้นฐานของ การรถไฟฯ	9.การพัฒนาโครงสร้างพื้น ฐาน	-เร่งรัดโครงการก่อสร้างทางรถไฟยกระดับ -เร่งรัดโครงการก่อสร้างทางคู่	ฝ่ายบริหาร	มีความเป็นไปได้มาก ไม่ต้องการใช้งบ ประมาณ
10.การขาดการ พัฒนาประสิทธิภาพ ของการให้บริการ	10.ความพึงพอใจที่มีต่อการ ใช้บริการน้อย	10.การพัฒนาประสิทธิภาพ ของการให้บริการรถไฟ	-จัดระบบการขบวนตัวเป็นรายเดือน -เปลี่ยนใบเสร็จเช็คตารางปรับเวลาสายกรุงเทพฯ-สุพรรณบุรีให้ กับผู้โดยสารที่เสียในราคาชั้น 1 ให้เป็นตู้ที่มีความทันสมัยให้ สมกับราคา -ส่งเสริมการประชาสัมพันธ์ตารางการเดินทาง	ฝ่ายวางแผนพัฒนา ฝ่ายปฏิบัติการ	มีความเป็นไปได้มาก เนื่องจากไม่ต้องอาศัย งบประมาณมากนัก

ตารางที่ 31 แสดงตารางเปรียบเทียบการเดินทางเมืองระหว่างรถไฟและรถเมล์ ขสมก.

ลักษณะ / พาหนะ	รถไฟ	รถเมล์ขสมก.
จำนวนรถที่วิ่งให้บริการใน 1 วัน	เที่ยวเข้ากรุงเทพ 11 ขบวน เที่ยวเข้าธนบุรี 7 ขบวน เที่ยวออกกรุงเทพ 10 ขบวน เที่ยวออกธนบุรี 7 ขบวน	ปอ.16 15 คัน 124 15 คัน 125 15 คัน ให้บริการทุกๆ 10 นาทีในเวลาเร่งด่วน และ ทุกๆ 20 นาทีในเวลาธรรมดา
ระยะเวลาในการเดินทาง	หัวลำโพง 45-60 นาที ธนบุรี 30-50 นาที	พาด้า 20-30 นาที อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ 40-80 นาที
ระยะทาง	หัวลำโพง 35 กิโลเมตร ธนบุรี 19 กิโลเมตร	พาด้า 20 กิโลเมตร อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ 35 กิโลเมตร
อัตราค่าโดยสาร	เที่ยวเข้ากรุงเทพ (อาศัยรถสายใต้) 20 บาท ขบวน 978 7 บาท เที่ยวเข้าธนบุรี 4 บาท เที่ยวรวมศาลาฯ (อาศัยรถสายใต้) 7 + ค่า ธรรมเนียม 30,50,70 บาท ขบวน 979 7 บาท เที่ยวรวมศาลาฯ (ธนบุรี) 4 บาท	พาด้ารถเมล์ขสมก. 3.50 บาท อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ (ปอ.16) 16 บาท
แผนงานและโครงการพัฒนาการเดินทางเมือง	แผนพัฒนาระบบรถหนุ่นเชิงสังคม แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน -โครงการก่อสร้างทางคู่ขนานเมืองทั่วประเทศ 234 กิโลเมตร -โครงการสร้างทางรถไฟยกระดับ (โครงการต่อเนื่องไฮปเวลล์) -แผนงานย่อยพัฒนาและปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณ -แผนงานย่อยจัดการจราจรและล้อเลื่อนเพิ่มเติม -แผนงานย่อยติดตั้งระบบไฟฟ้า -โครงการจัดการรถไฟฟ้า 53 คัน แผนพัฒนาประสิทธิภาพการให้บริการ -แผนงานย่อยปรับปรุงพื้นที่บริเวณย่านสถานีให้ทันสมัยสะอาด	แผนงานพัฒนาการจัดบริการเดินรถ -โครงการจัดการรถปรับอากาศใหม่แทนรถเก่า -โครงการปรับปรุงเส้นทางเดินรถประจำทางให้สอดคล้องกับโครงการขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ -โครงการให้เอกชนเดินรถเพิ่มในเส้นทางต่างๆ -โครงการเดินรถขบวนเมืองเข้าสู่เมือง -โครงการเดินรถเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวไทย 2541-2542 -โครงการรถตู้มวลชน -โครงการปรับปรุงสภาพรถเอกชนร่วมบริการ แผนเพิ่มประสิทธิภาพการบริการและพัฒนาองค์กร -โครงการปรับปรุงองค์กรและระบบงาน -โครงการฝึกอบรมเพิ่มประสิทธิภาพบุคลากร

ตารางที่ 31 (ต่อ)

พาหนะ ลักษณะ	รถไฟ	รถเมล์สมก.
	-แผนงานย่อยพัฒนาบริการระบบรถไฟ ชานเมืองให้เป็นระบบขนส่งมวลชน สำหรับเมืองใหญ่ -แผนงานย่อยเพิ่มความถี่ของขบวนรถ และสร้างความตรงต่อเวลา แผนการพัฒนาภาพลักษณ์ของสถานี แผนประชาสัมพันธ์เชิงรุก แผนพัฒนาการให้บริการของพนักงาน แผนพัฒนากระบวนการและวิธีการ บริหารงาน แผนพัฒนาการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน	แผนการปรับปรุงทางการเงินโดยนโยบายของรัฐ -โครงการขอเงินอุดหนุนจากรัฐตามพันธะการ ให้บริการเชิงสังคม

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษาวิจัยเรื่อง การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการใช้บริการรถไฟฟ้า เพื่อใช้เป็นแนวทางจัดการเดินรถไฟฟ้าในเมือง กรณีศึกษา : เส้นทางรถไฟฟ้าสายกรุงเทพ-สาละวิน และธนบุรี-สาละวิน มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าของผู้โดยสาร 1) รถยนต์ส่วนบุคคล 2) รถเมล์/รถตู้ 3) รถไฟฟ้าสายกรุงเทพ-สาละวิน และ รถไฟฟ้าสายธนบุรี-สาละวิน ในพื้นที่เขตคลองจั่น และอำเภอพุทธมณฑล และศึกษาเปรียบเทียบปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าของกลุ่มผู้โดยสารรถไฟฟ้าเมืองอื่น ได้แก่ กรุงเทพมหานคร กรุงเทพมหานคร-ฉะเชิงเทรา และวงเวียนใหญ่-มหาชัย ในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยได้ทำการเก็บข้อมูลจากประชาชนโดยใช้แบบสอบถามประกอบการสัมภาษณ์ จำนวนทั้งสิ้น 641 ราย โดยแบ่งเป็นผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล 109 ราย รถเมล์/รถตู้ 122 ราย รถไฟฟ้าสายกรุงเทพ-สาละวิน และธนบุรี-สาละวิน 171 ราย และรถไฟฟ้าเมืองอื่น 239 ราย แบบสอบถามที่ใช้เป็นเครื่องมือในการวิจัยประกอบด้วยข้อมูลทั่วไปของกลุ่มศึกษา ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง ความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้า ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม เช่น ประโยชน์ที่คิดว่าจะได้รับการให้บริการ ความต้องการให้รถไฟฟ้ามีการปรับปรุงด้านการบริการ เป็นต้น จากนั้นทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรม SPSS for Windows (Statistical Package for the Social Science) การนำเสนอ ข้อมูลใช้อัตราส่วนร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ไคสแควร์ และการวิเคราะห์การถดถอย

5.1 สรุปผลการวิจัย

5.1.1 ลักษณะทั่วไปของประชากรตัวอย่าง

กลุ่มประชากรที่ทำการศึกษาในทุกกลุ่มเป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย ยกเว้นในกลุ่มผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล ที่มีประชากรเพศชายมากกว่า มีอายุระหว่าง 21-30 ปี อาชีพของผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล และรถไฟฟ้าสายกรุงเทพ-สาละวิน และธนบุรี-สาละวินส่วนใหญ่รับราชการ อาชีพของผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ และผู้โดยสารรถไฟฟ้าเมืองอื่น ส่วนใหญ่เป็นนักเรียน/นักศึกษา รายได้กลุ่มศึกษาที่สูงที่สุดคือกลุ่มผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคลเฉลี่ย คือ 12,003 บาท รองลงมาคือรายได้ของกลุ่มผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายกรุงเทพ-สาละวิน และธนบุรี-สาละวินเฉลี่ย คือ 11,140 บาท จำนวนสมาชิกในครัวเรือนทั้งหมดอยู่ระหว่าง 3-4 คน

5.1.2 ลักษณะการเดินทาง

กลุ่มผู้โดยสารรถไฟฟ้าในเมืองทั้งในสายกรุงเทพ-สาละยา และธนบุรี-สาละยา และผู้โดยสารรถไฟฟ้าในเมืองอื่น มีระยะทางเฉลี่ยจากที่พักถึงสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง เท่ากับ 35.8 และ 36.1 มากกว่ากลุ่มผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคลและกลุ่มผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ เวลาที่ใช้ในการเดินทางเฉลี่ยในเที่ยวไปและเที่ยวกลับของผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ รถไฟฟ้าสายกรุงเทพ-สาละยา และธนบุรี-สาละยา และรถไฟฟ้าในเมืองอื่น อยู่ในช่วง 31-60 นาที โดยผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคลใช้เวลาในการเดินทางในเที่ยวไปและกลับน้อยกว่า คือ ต่ำกว่า 30 นาที ระยะทางจากที่พักถึงป้ายรถเมล์/จุดรับส่งรถตู้ และระยะทางจากป้ายรถเมล์/จุดรับส่งรถตู้ไปยังจุดหมายปลายทาง เฉลี่ย 0-1 กิโลเมตร เวลาที่ใช้ในการรอรถเมล์/รถตู้ คิดเป็น 5-10 นาที วิธีการเดินทางจากที่พักมายังป้ายรถเมล์/จุดรับส่งรถตู้ และจากป้ายรถเมล์/จุดรับส่งรถตู้ไปยังจุดหมายปลายทาง คือ เดิน ผู้โดยสารในทุกกลุ่มศึกษาส่วนใหญ่อาศัยอยู่ห่างจากสถานีรถไฟฟ้าที่ใกล้ที่สุด 1-5 กิโลเมตร สำหรับระยะทางจากสถานีรถไฟฟ้าที่ใกล้กับจุดหมายปลายทางในกลุ่มผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล ผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายกรุงเทพ-สาละยา และธนบุรี-สาละยา และผู้โดยสารรถไฟฟ้าในเมืองอื่นคือ น้อยกว่า 1 กิโลเมตร ในขณะที่ระยะทางของสถานีรถไฟฟ้าที่ใกล้กับจุดหมายปลายทางของผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ส่วนใหญ่คือ 1-5 กิโลเมตร ผู้โดยสารรถไฟฟ้าส่วนใหญ่เดินมายังสถานีรถไฟฟ้า และเดินจากสถานีรถไฟฟ้าไปยังสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง สำหรับเวลาที่รถไฟฟ้ามาล่าช้าในเส้นทางกรุงเทพ-สาละยา และธนบุรี-สาละยา คิดเป็น 11-20 นาที และรถไฟฟ้าในเมืองอื่น 5-10 นาที จำนวนครั้งที่จอดรถนับตั้งแต่ออกจากบ้านจนถึงจุดหมายปลายทาง (ใน 1 เที่ยว) ผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ และผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายกรุงเทพ-สาละยา และธนบุรี-สาละยา ส่วนใหญ่จอดรถ 2 ครั้ง สำหรับรถไฟฟ้าในเมืองอื่น ส่วนใหญ่จอดรถ 3 ครั้ง ผู้โดยสารในทุกกลุ่ม ส่วนใหญ่เดินทาง 5 วันขึ้นไป/สัปดาห์ โดยใช้ยานพาหนะในการเดินทางในกลุ่มนั้นๆ ผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคลและผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายกรุงเทพ-สาละยา และธนบุรี-สาละยา ส่วนใหญ่เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 51-100 บาท ผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ส่วนใหญ่เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 31-40 บาท และผู้โดยสารรถไฟฟ้าในเมืองสายอื่น 21-30 บาท ผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ส่วนใหญ่ ไม่เคยใช้บริการรถไฟฟ้าในเมืองสายกรุงเทพ-สาละยา และธนบุรี-สาละยา

5.1.3 การวิเคราะห์ระดับความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้า

ผู้โดยสารทุกกลุ่มศึกษา มีความพึงพอใจโดยรวมในการใช้บริการรถไฟฟ้าในระดับปานกลาง ผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล รถเมล์/รถตู้ ทั้งที่เคยใช้รถไฟฟ้า และไม่เคยใช้รถไฟฟ้า มีความพึงพอใจในระดับปานกลางเป็นส่วนมาก ผู้โดยสารในทุกกลุ่มมีความพึงพอใจน้อยในเรื่องของ 1) สภาพรถไฟฟ้า

ทั่วไป เช่น ม้านั่ง หน้าต่าง แอร์ ห้องน้ำ เป็นต้น 2) ความตรงต่อเวลา 3) ความสะอาดภายในรถไฟ และบริเวณสถานี 4) สภาพเครื่องชนด์และหัวรถจักร 5) การบริการเดินรถไฟในช่วงโมงเร่งด่วน

ผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคลที่เคยใช้บริการมีความพึงพอใจน้อยในเรื่องของ ความสะอาดภายในรถไฟและบริเวณสถานี และผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคลที่ไม่เคยใช้บริการมีความพึงพอใจน้อยในเรื่องของสภาพรถไฟ เช่น ที่นั่ง หน้าต่าง แอร์ ห้องน้ำ

ผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ที่เคยใช้บริการรถไฟมีความพึงพอใจน้อยในเรื่องของสภาพรถไฟ ที่นั่ง หน้าต่าง แอร์ ห้องน้ำ เป็นต้น ผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ที่ไม่เคยใช้บริการรถไฟมีความพึงพอใจน้อยในความสะอาดภายในรถไฟและบริเวณสถานี

ผู้โดยสารในทุกกลุ่มมีความพึงพอใจมากในเรื่องของ 1) ลดความรุนแรงของปัญหาจราจร 2) ความปลอดภัยในการเดินทาง 3) ราคารถไฟ 4) การเชื่อมต่อภาวะมลพิษ 5) การช่วยลดมลพิษบนท้องถนน

ผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคลที่เคยใช้บริการรถไฟมีความพึงพอใจมากในด้านความปลอดภัยในการเดินทาง ผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคลที่ไม่เคยใช้บริการรถไฟมีความพึงพอใจมากในการช่วยลดความรุนแรงของปัญหาจราจร

ผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ที่เคยใช้บริการรถไฟมีความพึงพอใจมากในด้าน ราคาค่ารถไฟ
ผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ที่ไม่เคยใช้บริการรถไฟในด้านความปลอดภัยในการเดินทาง

5.1.4 การวิเคราะห์ความต้องการในการปรับปรุงการดำเนินการ และประโยชน์ที่คิดว่าจะได้รับจากการให้บริการรถไฟ และความคิดเห็นเพิ่มเติม

จากการศึกษาพบว่าผู้โดยสารในทุกกลุ่มมีความต้องการให้มีการปรับปรุงด้านการให้บริการ 5 อันดับที่สำคัญได้แก่ 1) การจัดการเดินรถไฟให้ตรงตามเวลา 2) เพิ่มบริการรถไฟในช่วงโมงเร่งด่วน 3) เพิ่มบริการห้องน้ำตามสถานีรถไฟ 4) ตรวจสอบเช็คสภาพที่นั่ง หน้าต่าง ห้องน้ำ แอร์ เป็นต้น 5) เพิ่มบริการ โทรศัพท์ทั้งในสถานีและขบวนรถไฟ

ผู้โดยสารในทุกกลุ่มคิดว่าประโยชน์ที่ได้รับจากการให้บริการรถไฟ 5 อันดับได้แก่ 1) มีความรวดเร็ว ลดระยะเวลาในการเดินทาง 2) ปลอดภัยมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุน้อย 3)-4) ช่วยลดปัญหาจราจร/ลดจำนวนรถยนต์บนท้องถนน 5) ช่วยลดมลพิษทางอากาศและเสียง

5.1.5 การวิเคราะห์รูปแบบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระหลายตัวกับความพึงพอใจของผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล รถเมล์/รถตู้ รถไฟสายกรุงเทพ-สาละยา ธนบุรี-สาละยา และรถไฟสายชานเมืองอื่น ได้แก่ สายกรุงเทพ-รังสิต กรุงเทพ-ฉะเชิงเทรา และวงเวียนใหญ่-มหาชัย

การวิเคราะห์รูปแบบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระหลายตัวกับความพึงพอใจของผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล พบว่าตัวแปรที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟมี 1 ตัวแปร คือ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางทั้งหมดใน 1 วัน

การวิเคราะห์รูปแบบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระหลายตัวกับความพึงพอใจของผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ พบว่าตัวแปรที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟมี 3 ตัวแปร คือ 1) การลดความรุนแรงของปัญหาจราจร 2) วิธีการเดินทางจากป้ายรถเมล์/รถตู้ไปยังสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง 3) ระยะทางจากที่พักไปยังสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง

การวิเคราะห์รูปแบบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระหลายตัวกับความพึงพอใจของผู้โดยสารรถไฟสายกรุงเทพ-สาละยา ธนบุรี-สาละยา ไม่พบว่ามีตัวแปรที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟ

การวิเคราะห์รูปแบบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระหลายตัวกับความพึงพอใจของผู้โดยสารรถไฟสายชานเมืองอื่น ได้แก่ สายกรุงเทพ-รังสิต กรุงเทพ-ฉะเชิงเทรา และวงเวียนใหญ่-มหาชัย พบว่าตัวแปรที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟมี 5 ตัวแปร คือ 1) ค่าใช้จ่ายในการเดินทางใน 1 วัน 2) อายุ 3) ความล่าช้าของรถไฟ 4) ระยะทางจากที่พักถึงสถานีรถไฟ 5) ระยะทางจากที่พักไปยังสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง

5.2 สรุปผลการสัมภาษณ์ระดับลึก (Indepth Interview)

5.2.1 สาเหตุการลดบทบาทของรถไฟจากการเป็นขนส่งมวลชนหลักของประเทศ

การที่รถไฟลดบทบาทจากการเป็นระบบขนส่งมวลชนนั้น อาจจะกล่าวได้ว่าเกิดจากสาเหตุดังต่อไปนี้

1. รถไฟไม่ได้พัฒนาตัวเองขึ้นมาทำให้ไม่สามารถแข่งขันระบบคมนาคมขนส่งอื่นๆ เช่น รถเมล์ รถยนต์ได้ ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน โครงข่ายที่เชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นๆ การให้บริการ เช่น เวลา ความเร็ว การเพิ่มโบกี้ผู้โดยสาร หัวรถจักร ความถี่หรือการบริการ ในขณะที่การขนส่งระบบอื่นๆนั้นได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

2. การพัฒนาระบบรถไฟนั้นมีต้นทุนสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการก่อสร้างโครงสร้าง

พื้นฐาน ค่าใช้จ่ายต่างๆ ตกอยู่กับหน่วยงานเพียงหน่วยงานเดียว คือการรถไฟแห่งประเทศไทย ในขณะที่การพัฒนาระบบการคมนาคมเช่นถนน ต้นทุนในการใช้จ่ายอยู่ตามหน่วยงานต่างๆ มีลักษณะการแบ่งงานกันรับผิดชอบ เช่น กรมโยธา กรมทางหลวง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นต้น ค่าใช้จ่ายในการลงทุนพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟฯ ที่สูงนี้ กอปรกับเป็นโครงการที่ทำได้น้อย ทำให้การได้รับงบประมาณจากรัฐมีโอกาสน้อย

3. ผลตอบแทนการลงทุนของการรถไฟฯต่ำถ้าเทียบกับทางถนน ไม่คุ้มทุน ทั้งนี้เนื่องจากการคิดค่าโดยสารในอัตราที่ต่ำ ไม่ได้สะท้อนถึงต้นทุนที่แท้จริงของรถไฟ ตัวอย่างเช่น การบริการรถไฟในสายชานเมืองด้วยราคาที่ต่ำกว่าความเป็นจริง เพราะถูกกำหนดโดยรัฐบาลโดยขอใช้ระบบการให้บริการสาธารณะ

4. รถไฟไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้โดยสาร เนื่องจากเส้นทางรถไฟที่ไม่อยู่ในแหล่งชุมชน เส้นทางบางเส้นทางระหว่างชานเมืองกับเมืองมีระยะทางยาวเกินไป ไม่ได้เป็นการให้บริการระหว่างจุดต่อจุด นอกจากนี้รถไฟเป็นการขนส่งแบบทางเดียว ไม่สามารถขนส่งผู้โดยสารให้ถึงปลายทางได้ รวมถึงการให้บริการของรถไฟ เช่น ราคา ความถี่ในการให้บริการ ซึ่งในส่วนนี้การขนส่งทางถนนจะข้อได้เปรียบมากกว่า

5. การให้ความสำคัญกับการพัฒนาถนน โดยเฉพาะในช่วง พ.ศ. 2500-2525 เป็นช่วงที่ประเทศไทยมีการพัฒนาประเทศอย่างรวดเร็ว กอปรกับมีปัญหาด้านความมั่นคง ทำให้มีความจำเป็นต้องสร้างถนน ในช่วงที่ผ่านมามีการเพิ่มเส้นทางรถไฟนับว่าน้อยมากเมื่อเทียบกับเส้นทางถนน หลังจากช่วงเวลาดังกล่าว การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานในโครงการต่างๆ คำนึงถึงการลงทุนด้วยหลัก IRR (ผลตอบแทนทางการเงินด้านเศรษฐกิจ) ดังนั้นจึงไม่มีการพัฒนาด้านการคมนาคมทางรถไฟซึ่งมีการผลตอบแทนที่ต่ำ เหตุผลอีกประการหนึ่งก็คือ ในการพัฒนาท้องถิ่น นักการเมืองท้องถิ่นเห็นความสำคัญของการสร้างถนน เนื่องจากเป็นสิ่งที่เห็นผลประโยชน์อย่างชัดเจน ไม่ว่าจะเป็นประโยชน์ด้านเมือง และ ที่ดิน ทำให้เกิดการพัฒนาดนอย่างต่อเนื่อง

6. ด้านการบริหารขององค์กรของการรถไฟฯเองไม่สามารถพัฒนาตนเองให้แข่งขันทางการตลาดกับองค์กรอื่นๆ ได้ รวมทั้งไม่กระตือรือร้นที่จะพัฒนาตนเองด้วย เหตุเพราะการรถไฟเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ถึงแม้จะขาดทุน ยังมีรัฐบาลให้การสนับสนุนอยู่

7. ขาดการประชาสัมพันธ์ การรถไฟฯนั้นไม่สามารถโน้มน้าวผู้บริหาร และประชาชนให้เห็นความสำคัญของการนั่งรถไฟ ซึ่งการใช้รถไฟนั้นเป็นการประหยัดน้ำมัน ใช้พื้นที่ในการสร้างทางน้อยกว่าถึง 3 เท่า สามารถขนส่งได้ในปริมาณมากกว่า

5.2.2 การรถไฟฯยอมให้บริการในเส้นทางขานเมืองในราคาที่ต่ำกว่าความเป็นจริงและการใช้ระบบการให้บริการสาธารณะ (Public Service Obligation, PSO)

สำหรับความเป็นไปได้ในนำระบบให้บริการสาธารณะ(PSO) มาให้บริการเส้นทางขานเมือง ได้มีการอนุมัติโดยหลักการจากคณะรัฐมนตรีแล้ว ขณะนี้อยู่ในระหว่างการศึกษารายละเอียด อย่างไรก็ตาม โครงการดังกล่าวต้องชะงักงัน ทั้งนี้เนื่องจากปัญหาการขาดความต่อเนื่องด้านการเมืองและปัญหาเศรษฐกิจ

อย่างไรก็ตาม การนำระบบการให้บริการสาธารณะมาใช้ในประเทศนั้นยังไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากมีปัญหาในการแยกบัญชีอย่างชัดเจน เช่น ในเส้นทางที่มีการให้บริการเชิงพาณิชย์และเชิงสังคม การแยกบัญชีกำไรขาดทุนของทุกกิจกรรม ซึ่งการดำเนินการด้านบัญชีของการรถไฟฯที่เป็นอยู่ในขณะนี้ไม่มีการแยกบัญชีอย่างชัดเจน เมื่อมีการคิดค่าใช้จ่ายรวมทั้งหมดทำให้การดำเนินการของการรถไฟฯทั้งหมดขาดทุน และรัฐจะต้องชดเชยค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการขาดทุนทั้งหมด นอกจากนี้ ยังได้มีข้อเสนอจากคณะรัฐมนตรีที่เป็นทางเลือกในการนำระบบการให้บริการสาธารณะมาใช้ โดยรัฐดำเนินการทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน และให้เอกชนดำเนินการในด้านการให้บริการ โดยรัฐจะต้องจ่ายค่าชดเชยที่ขาดทุนให้กับเอกชนที่มาดำเนินการ เมื่อนำนโยบายนี้มาใช้ รัฐจะสามารถควบคุมค่าใช้จ่ายได้

ในท้ายที่สุด ระเบียบในการใช้ระบบพันธะการให้บริการสาธารณะจะต้องแบ่งเป็น 3 บัญชี คือ 1) ระบบบัญชีว่าด้วยเรื่องของสภาพราง 2) ระบบบัญชีว่าด้วยเรื่องการจัดซื้อใบกีม่าวัง 3) ระบบบัญชีว่าด้วยการหาผลประโยชน์อื่นๆ

5.2.3 สาเหตุการให้บริการไม่มีประสิทธิภาพของรถไฟและแนวทางแก้ไข

สาเหตุของการให้บริการไม่มีประสิทธิภาพของรถไฟนั้นมาจากปัญหาซึ่งเกิดจากปัจจัยพื้นฐานธุรกิจของรถไฟเอง โดยรถไฟทำหน้าที่เป็นทั้งผู้ดำเนินการด้านโครงสร้างพื้นฐานและผู้ให้บริการในเวลาเดียวกัน (Infrastructure provider and service provider) ทำให้การให้บริการไม่มีประสิทธิภาพของรถไฟ นอกจากนี้ การดำเนินการของรถไฟมีต้นทุนสูง ทำให้ขาดความคล่องตัวในการขยายโครงสร้างพื้นฐาน คุณภาพการบริการลดลง และมีส่วนแบ่งการตลาดขนส่งลดลงในระยะยาว

นอกจากนี้ ยังเกิดจากปัญหาเรื่องวัตถุประสงค์การจัดตั้งขององค์กรเองตาม พ.ร.บ.การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 ซึ่งระบุว่ากรรถไฟไม่ใช่องค์กรที่ก่อตั้งเพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจเพียงอย่างเดียว อีกประการหนึ่งก็คือการรถไฟนั้นถูกใช้ทำหน้าที่เพื่อรัฐและประชาชน แต่ไม่รับชดเชยทางการเงิน ทำให้เกิดปัญหาสภาพคล่องและต้องกู้ยืมเงินทำให้ยอดขาดทุนสูงขึ้น

สาเหตุอีกประการหนึ่งคือปัญหาการบริหารจัดการของตัวองค์กรเอง การรถไฟฟ้าเป็นองค์กรที่มีการดำเนินการกิจการมากกว่า 100 ปี วัฒนธรรมการทำงานแบบราชการทำให้ขาดความคล่องตัวในการประกอบธุรกิจ กอปรกับการที่รัฐให้การสนับสนุนค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานที่ขาดทุนมาตลอด ทำให้การรถไฟฟ้าขาดแรงจูงใจในการดำเนินการเชิงพาณิชย์ นอกจากนี้ การที่ตัวองค์กรเองยังถูกแทรกแซงจากการเมืองโดยตลอด ทำให้การตัดสินใจต่างๆถูกเบี่ยงเบนจากเป้าหมายขององค์กร

การให้บริการที่ด้อยประสิทธิภาพนั้นยังมีสาเหตุมาจากปัญหาด้านเทคนิค ทำให้รถไฟฟ้ามีข้อจำกัดในการให้บริการ เช่น ความเร็วของรถไฟฟ้า ความถี่ในการให้บริการ ความตรงต่อเวลาของรถไฟฟ้า ในภาวะปัจจุบันระบบรางเคเบิลของการรถไฟฟ้าไม่สามารถตอบสนองความต้องการในการใช้บริการรถไฟฟ้าได้ รางรถไฟฟ้าที่เก่าไม่ได้มาตรฐานทำให้ไม่สามารถวิ่งด้วยความเร็วสูง เนื้อที่ของสถานีรถไฟฟ้าหัวลำโพงมีจำนวนทำให้ไม่สะดวกในการเพิ่มขบวนรถไฟฟ้าให้เพียงพอ ปัญหาจุดติดกับถนนต่างๆในพื้นที่เมืองทำให้เกิดความล่าช้า ไม่สะดวกในการเดินรถไฟฟ้า การเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมของรถไฟฟ้าเข้ากับระบบอื่นๆ รวมถึงยังมีจุดด้อยในด้านการประชาสัมพันธ์ทางการตลาดของรถไฟฟ้า

สำหรับแนวทางในการแก้ปัญหา ในภาพรวมนั้น ควรจะมีการพิจารณารับระบบพันธะการให้บริการสาธารณะมาใช้เพื่อประโยชน์ของรัฐและประชาชน มีการแปรรูปบางส่วน (Partial Privatization) เพื่อเพิ่มบทบาทของภาคเอกชน ควรจะมีการแยกองค์กรที่ทำหน้าที่ดำเนินการด้านโครงสร้างพื้นฐาน ออกจากการดำเนินการด้านการให้บริการ ปรับฐานธุรกิจของรถไฟฟ้าให้เหมือนกับระบบคมนาคมขนส่งอื่นๆ ลดค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรซึ่งปัจจุบันสูงถึง 60% ของค่าใช้จ่ายทำการปรับเปลี่ยนการบริหารจัดการองค์กร และกระบวนการบริหารให้ทันสมัย คล่องตัว และมีประสิทธิภาพ รวมถึงการแก้ไขกฎหมายและพรบ.ที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟฟ้าทั้งหมด

ในการแก้ไขปัญหาด้านเทคนิคเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการของรถไฟฟ้าขณะนี้ได้ดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่ โดยกำลังดำเนินการก่อสร้างในพื้นที่ชานเมืองอยู่ โครงการก่อสร้างถนนร่วมทางรถไฟฟ้าหรือทางยกระดับเพื่อลดปัญหาจุดติดกับถนน การเชื่อมเครือข่ายระหว่างระบบคมนาคมอื่นๆ รวมทั้งการก่อสร้างถนนเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าได้ง่ายขึ้น นอกจากนี้ยังได้ปรับปรุงระบบการให้บริการ โดยมีการปรับปรุงในด้านการรักษาความสะอาดของห้องน้ำ โบกี้รถไฟฟ้า สถานีรถไฟฟ้า รวมถึงการประชาสัมพันธ์การรถไฟฟ้าเชิงรุก อย่างไรก็ตามการดำเนินการดังกล่าวยังมีปัญหาในด้านงบประมาณ

และปัจจัยที่สำคัญในการปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการของรถไฟฟ้าคือการพัฒนาประสิทธิภาพในการทำงานของบุคลากร ขณะนี้ได้มีการดำเนินการฝึกอบรมบุคลากร เช่น โรงเรียนวิศวกรรมรถไฟฟ้า จะรับนักเรียนที่เพิ่งจบการศึกษาและทำการฝึกอบรมเพื่อผลิตบุคลากรที่จะทำงาน

ให้กับการรถไฟ และยังมีกิจกรรมอื่นๆ เช่น การอบรมพนักงานขายตั๋ว พนักงานตรวจตั๋ว หลัก
สูตร Job Relation หลักสูตรการบังคับการ

5.2.4 การจัดสร้าง Park and Ride

ทางสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้มีนโยบายจัดสร้างที่จอดรถตามสถานีรถไฟ
ชานเมืองต่างๆ เพื่อชักจูงให้ผู้ที่มิรถยนต์ส่วนบุคคลได้เดินทางโดยระบบขนส่งมวลชน โดยการจอด
รถไว้ที่สถานีรถไฟและเดินทางเข้าตัวเมือง (Park and Ride) อย่างไรก็ตามโครงการดังกล่าวมีค่าใช้จ่าย
สูง ต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายฝ่าย ซึ่งควรจะเป็นโอกาสให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมใน
โครงการดังกล่าว และโครงการนี้จะจัดทำได้เฉพาะสถานีรถไฟตามชานเมืองต่างๆ และที่สำคัญจะ
ต้องเชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นๆ เช่น รถยนต์ รถประจำทาง ในประเด็นเรื่อง Park and Ride นั้นยัง
มีบางหน่วยงานที่ไม่เห็นด้วยเนื่องจากอาจจะไม่ก่อให้เกิดผลทางปฏิบัติมากนัก

แม้ว่าโครงการนี้จะเพิ่งได้มีการดำเนินการในระดับนโยบายเท่านั้น ในทางปฏิบัตินั้นมี Park
and Ride ในบางแห่ง เช่น สถานีรถไฟรังสิต ซึ่งนายสถานีเป็นผู้ริเริ่มโครงการ มีการจัดเก็บค่าจอดรถ
ให้กับการรถไฟ

5.2.5 การลดปัญหาการจราจรและลดมลภาวะของรถไฟ และความเสี่ยงต่อภาวะมลพิษของผู้ โดยสาร

เจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าการใช้บริการรถไฟของประชาชนสามารถช่วยลด
ปัญหาการจราจรได้ เนื่องจากรถไฟสามารถบรรทุกและขนส่งผู้โดยสาร รวมทั้งสินค้าได้คราวละ
มากๆ สามารถขนส่งได้รวดเร็ว โดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน หากมีการใช้บริการรถไฟมากขึ้นจะมี
ส่วนลดจำนวนรถยนต์ที่วิ่งบนท้องถนน ส่งผลถึงการลดความรุนแรงของการจราจร แต่ทั้งนี้ทั้งนั้น
ต้องพิจารณาจุดตัดระหว่างทางรถไฟกับถนน ที่รถไฟมีส่วนทำให้การจราจรติดขัดซึ่งต้องพิจารณา
แก้ไขโดยการปรับปรุงการหยุด การจอด และการลดเวลาการปิดกั้น ทำให้รถไฟขบวนทางจราจรน้อย
ลง และให้รถสินค้าของการรถไฟมีนโยบายเข้า-ออกตอนกลางคืน และหากเปลี่ยนรถไฟชานเมืองทั้ง
หมดมาเป็นระบบรถไฟฟ้าจะทำให้ไม่มีมลพิษเกิดขึ้นเลย เพราะมีระบบป้องกันมลพิษต่างๆ ที่เกิดขึ้น
ทั้งนี้เจ้าหน้าที่กองนโยบายและแผนการจราจร สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก
ให้ความคิดเห็นว่าเป็นความจริงมลพิษที่เกิดขึ้นในกรุงเทพฯ ไม่ได้มาจากการจราจรเพียงอย่างเดียว
แต่มาจากโรงงานอุตสาหกรรม การเผาเสียของน้ำ การก่อสร้าง ซึ่งก่อให้เกิดมลพิษมากมาย ถึงแม้ว่า
การใช้ถนนจะก่อให้เกิดมลพิษแต่ก็มีโซลูชัน จะไม่มีมาตรการในการแก้ไขปัญหา

ในด้านความเสี่ยงต่อภาวะมลพิษ ส่วนใหญ่ให้ความคิดเห็นว่าผู้โดยสารรถไฟฟ้ามีความเสี่ยงต่อภาวะมลพิษ ไม่ว่าจะเป็นเสียง ฝุ่น คาร์บอน และไอเสีย น้อยมากจนแทบไม่มีนัยสำคัญ และ gas emission ที่เกิดจากรถไฟต่ำกว่าการใช้รถมาก เพราะรถไฟฟ้าปล่อยคาร์บอนออกมาแต่ในขณะที่เดียวกันรถไฟไม่ได้อยู่กับที่ มีการเคลื่อนตัวไปเรื่อยๆ ทำให้ควันที่ถูกปล่อยออกมาสามารถแพร่กระจายและเจือจางได้ ไม่ก่อให้เกิดผลเสียต่อร่างกาย และมีความเสี่ยงต่อภาวะมลพิษน้อยกว่าการใช้รถบนท้องถนน

5.2.6 แผนนโยบาย และโครงการในการใช้รถไฟฟ้าในเมืองให้เกิดประโยชน์มากที่สุดต่อการคมนาคม และสามารถแบ่งส่วนแบ่งทางการตลาดจากถนนได้

ในภาพรวมแล้ว กระทรวงคมนาคมมีบทบาทในการลดการใช้รถยนต์ และส่งเสริมการใช้บริการขนส่งมวลชนมากขึ้น แต่โดยหน้าที่และนโยบายหลักจะอยู่ที่สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) จะเป็นผู้วางแผน ส่วนสภาพัฒน์จะเข้าไปประสานงาน วางแผน ช่วยเหลือให้ทุกฝ่ายเชื่อมโยงกัน เช่น สภาพัฒน์เป็นผู้วางแผนกำหนดทิศทาง โดยจัดทำแผนพัฒนาให้กับหน่วยงานต่างๆ เช่น การรถไฟฟ้าให้จัดทำแผนปฏิบัติ

ขณะนี้รัฐบาลมีนโยบายเปลี่ยน วิธีการดำเนินการของการรถไฟฟ้าทั้งหมด เพื่อให้การรถไฟฟ้ามีความคล่องตัวในการดำเนินงานในการเดินรถ โดยแบ่งส่วนกิจการของการรถไฟฟ้าเป็น 3 ส่วนคือ 1) ส่วนโครงสร้างพื้นฐาน 2) ส่วนการเดินรถ 3) ส่วนการประสานงาน ในท้ายที่สุดรัฐบาลต้องการให้ส่วนโครงสร้างพื้นฐานมีลักษณะคล้ายๆ กรมทางหลวง คือรัฐบาลสร้างหรือลงทุนให้ การรถไฟฟ้าอาจดำเนินงานเองหรือให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินงาน

นอกจากนี้ โครงการในการก่อสร้างทางคู่ โครงการสร้างสะพานลอยรถไฟฟ้าเพื่อแก้ปัญหาจุดตัดระหว่างรถไฟฟ้า ก็ถือเป็นโครงการที่ช่วยในเรื่องการเดินรถไฟฟ้าในเมือง และมีแผนในการปรับปรุงภาพลักษณ์ของสถานีรถไฟฟ้า แผนงานประชาสัมพันธ์เชิงรุก แผนงานพัฒนาการให้บริการของพนักงาน และแผนการจูงใจด้านการตลาด รวมถึงมีนโยบายในการจัดสร้างที่จอดรถในลักษณะ Park and Ride และเน้นการเชื่อมต่อการขนส่งในทุกกระบวนให้เป็นโครงข่ายเชื่อมโยงกัน ซึ่งต้องร่วมมือกันหลายฝ่าย และใช้งบประมาณสูง ซึ่งการบริการในลักษณะ Park and Ride นี้ จำเป็นที่จะต้องรอให้ระบบโครงข่ายการคมนาคมเชื่อมต่อกันดีเสียก่อนจึงสามารถดำเนินการได้ เพราะในขณะนี้เครือข่ายต่างๆ เชื่อมโยงเพียงแค่พื้นที่กรุงเทพมหานครชั้นกลางเท่านั้น นอกจากนี้ยังมีนโยบายเก็บภาษีผู้โดยสารรถยนต์และนำมาสนับสนุนการใช้รถสาธารณะ นโยบายการจำกัดการใช้รถยนต์ และเส้นทางวิ่งของรถยนต์ในพื้นที่ชั้นใน

5.2.7 แผนการแก้ไขโครงการโฮปเวลล์ที่ถูกระงับ

ขณะนี้ต้องใช้วิธีการจัดการกับโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ ซึ่งการรถไฟต้องดำเนินการต่อ และจัดลำดับความสำคัญว่าควรดำเนินการในด้านใดก่อน โดยการยกเลิกการทำทางด่วนบนเส้นทางลอยฟ้า และจัดทำเป็นทางรถไฟลอยฟ้าคล้องจุดตัดระหว่างทางรถไฟและถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานครในเส้นทางรังสิต-หัวลำโพง และหัวหมาก-หัวลำโพง ในด้านการลงทุนจะเป็นลักษณะรัฐบาลลงทุนในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานให้ และให้เอกชนซื้อหัวรถจักรและโบกี้รถมาให้บริการ

5.2.8 บทบาทของการรถไฟในอนาคตในการคมนาคมขนส่ง

บทบาทของการรถไฟในการคมนาคมขนส่งในอนาคตนั้นสำคัญมาก จะเห็นได้ว่า average speed ในการวิ่งรถบนท้องถนนเริ่มตกลงเรื่อยๆ จนในท้ายที่สุดบทบาทของการรถไฟจะมีขึ้น และจะมีการให้บริการชานเมืองของผู้โดยสารมากขึ้น โดยเจ้าหน้าที่ฝ่ายโครงการพิเศษของการรถไฟฯ ให้ความเห็นว่าบทบาทนี้ควรจะเป็นหลักในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯ และควรมีบทบาทในการช่วยขนส่งผู้โดยสารชานเมืองมาสู่กรุงเทพฯ ขึ้น โดยกรุงเทพฯ ขึ้นจะมีระบบรถไฟฟ้า รถเมย์ และอื่นๆ ให้เลือกใช้บริการได้ ในขณะที่เจ้าหน้าที่จากกรมทางหลวงคิดว่าควรมีบทบาทในการคมนาคมขนส่งในระยะไกล

5.2.9 การนำผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการใช้รถยนต์กับรถไฟ มาเปรียบเทียบเพื่อใช้ในการตัดสินใจในการวางแผนด้านการคมนาคมขนส่งในอนาคต

ขณะนี้ออกมาในลักษณะแผนและโครงการ ขึ้นอยู่กับงบประมาณ เพราะจากการศึกษาตามคำสั่งคณะรัฐมนตรี เห็นได้ชัดเจนว่าการเดินทางทางถนนก่อให้เกิดมลพิษมาก ประกอบกับก่อนที่จะมีการดำเนินการสร้างโครงการใหญ่ๆ จะมีการประเมินผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

5.2.10 การแปรรูปรัฐวิสาหกิจการรถไฟ

รัฐบาลไม่สามารถให้เอกชนดำเนินการได้ทั้งหมด เพราะเป็นการบริการที่เกี่ยวกับความมั่นคงของชาติ และเป็นกลไกของรัฐบาลในการที่จะช่วยเหลือประชาชนผู้ยากไร้ โดยแบ่งเป็น 1) กิจกรรมด้านการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน 2) กิจกรรมด้านการให้บริการ 3) กิจกรรมด้านการประสานการดำเนินงาน

โดยกิจกรรมด้านการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานนั้น รัฐบาลจะเป็นผู้ดำเนินการเอง เนื่องจาก ต้องใช้งบประมาณในการลงทุนด้านนี้สูงมาก สำหรับกิจกรรมด้านการให้บริการให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการ เพื่อจะได้มีการแข่งขันการให้บริการ ส่งผลต่อการพัฒนาการบริการที่ดีขึ้น และในกิจกรรมด้านการประสานให้หน่วยงานของรัฐบาลเป็นผู้ดำเนินงาน

5.3 สรุปแนวทางในการจัดการเดินรถไฟขานเมือง

สำหรับแนวทางในการจัดการเดินรถไฟที่ได้จากการศึกษาสามารถสรุปได้ดังนี้

1. การจัดการเดินรถไฟให้ตรงตามเวลา
2. การเพิ่มความถี่ในการให้บริการ
3. การรักษาความสะอาดบริเวณสถานีและในโบกี้รถไฟ
4. การพัฒนาการเดินทางเข้า-ออกสถานีรถไฟ
5. การลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยรถไฟ
6. การพัฒนาสถานี
7. การตรวจเช็คสภาพเครื่องยนต์และหัวรถจักร
8. การให้งบประมาณแก่การรถไฟในการพัฒนาองค์กร
9. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
10. การพัฒนาประสิทธิภาพการให้บริการ

5.4 อภิปรายผลการวิจัย

จากการที่ผู้วิจัยได้ศึกษา แนวทางในการจัดการเดินรถไฟขานเมือง กรณีศึกษาเส้นทางเดินรถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา และธนบุรี-สาขลา สามารถอภิปรายผลได้ดังนี้

5.4.1 การอภิปรายผลข้อมูลทั่วไปของประชากร

ผู้โดยสารที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย แต่ในระดับคำร้อยละ ที่ไม่มีความแตกต่างกันมากนัก โดยผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคลจะเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง และสอดคล้องกับการศึกษาของ Mantra และ Singhanetra-Renard (อ้างใน Sureeporn Punping, 1996:32) ที่กล่าวว่าผู้หญิงโสด และวัยรุ่นในทวีปเอเชีย ไม่ชอบการช้ายถิ่นด้วยวัฒนธรรมที่ผู้หญิงจะอยู่กับครอบครัวและพ่อแม่ จึงพบว่าผู้หญิงเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะต่างๆ มาก ดังนั้น

ข้อมูลที่ได้จะเป็นไปตามความเป็นจริง ที่พบว่าประชากรที่สู่มั่วอย่างได้เป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 21-30 ปี เนื่องจากผู้โดยสารรถขนส่งสาธารณะโดยทั่วไปยังอยู่ในวัยเรียนและวัยเริ่มต้นการทำงาน จึงไม่มีรายได้ที่มากพอที่จะซื้อรถยนต์ในการเดินทาง ซึ่งใกล้เคียงกับการศึกษาของเมษยา ชนะวรรณ (2536:113) ที่พบว่าผู้โดยสารรถไฟส่วนใหญ่มีอายุในช่วง 22-35 ปี จากการศึกษาพบว่าส่วนใหญ่เป็นนักเรียน/นักศึกษา เนื่องจากในพื้นที่ศึกษามีมหาวิทยาลัยมหิดล ซึ่งเป็นสถาบันศึกษาที่ใหญ่ และมีโรงเรียนมากมายในพื้นที่ ยกเว้นผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคลและผู้โดยสารรถไฟสายกรุงเทพ-สาละวิน และธนบุรี-สาละวิน ที่ส่วนใหญ่รับราชการ เนื่องจากรับราชการส่วนใหญ่มีรายได้หลักเป็นของตนเอง ทำให้มีอำนาจทางการเงินเพียงพอที่จะซื้อรถยนต์ใช้เพื่อความสะดวกในการเดินทาง เนื่องจากรถไฟในสองเส้นทางเป็นรถไฟที่เน้นให้บริการประชาชนที่ต้องเดินทางไปกลับเพื่อทำงานในตัวเมืองเป็นหลัก ในสถานีธนบุรีมีแหล่งจ้างงานที่ใหญ่มากคือ โรงพยาบาลศิริราช ในขณะที่เส้นทางผ่านของรถไฟที่เข้าหัวลำโพงผ่านสถานที่ราชการและหน่วยงานต่างๆ มากมาย ดังนั้นประชากรส่วนใหญ่ของทั้งสองกลุ่มนี้จึงรับราชการ ซึ่งมีผลให้รายได้ของทั้งสองกลุ่มนี้สูงกว่ากลุ่มผู้โดยสารรถเมล์รถตู้ และกลุ่มผู้โดยสารรถไฟชานเมืองอื่น จำนวนสมาชิกในครัวเรือนส่วนใหญ่ประมาณ 3-4 คน เนื่องจากในพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่เป็นชุมชนใหม่ที่เติบโตตามเส้นทางถนน ดังนั้นครอบครัวที่อยู่จึงเป็นครอบครัวที่โยกย้ายมาจากในตัวเมือง และเป็นครอบครัวเดี่ยว นอกจากนี้ยังเป็นชุมชนลักษณะหอพักมากเช่นกัน เพราะนักเรียนนักศึกษาจะย้ายมาอยู่หอพักทั้งในมหาวิทยาลัยและนอกมหาวิทยาลัย ดังนั้นจึงมีสมาชิกในครัวเรือนไม่มากนัก ซึ่งสอดคล้องกับ Hoyt (อ้างใน Sureeporn Pumping, 1996:26) ที่กล่าวว่าเมื่อจำนวนประชากรมากขึ้น พื้นที่อยู่อาศัยจะขยายตัวมากขึ้น ส่วนใหญ่จะขยายเป็นลักษณะรัศมีตามเส้นทางขนส่งหลัก จากใจกลางเมือง ในขณะที่พื้นที่ธุรกิจยังคงอยู่ในใจกลางเมือง และสอดคล้องกับ Ravenstein (อ้างใน Sakdisithi Saengduang, 1969:7) ที่กล่าวว่าหากระยะทางการเดินทางมากการอพยพจะน้อย และหากระยะทางน้อยการอพยพจะมาก ซึ่งในพื้นที่นี้การขยายตัวของชุมชนจะไม่ห่างจากศูนย์กลางมากนัก ทำให้มีการอพยพมาก และมีการเดินทางมาก และสอดคล้องกับการศึกษาของ Harbison (อ้างใน Sureeporn Pumping, 1996:32) ที่กล่าวว่าครอบครัวเดี่ยวจะย้ายถิ่น ได้ง่ายกว่าจะเห็นได้จากประชากรกลุ่มตัวอย่างที่มีสมาชิกเพียง 3-4 คน

5.4.2 การอภิปรายผลลักษณะการเดินทาง

จากการศึกษาพบว่าระยะทางจากที่พักถึงสถานที่เรียน ทำงาน และจุดหมายปลายทาง ของผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ และรถยนต์ส่วนบุคคล มีระยะการเดินทางในระหว่าง 10-20 กิโลเมตร ในขณะที่ผู้โดยสารรถไฟส่วนใหญ่ มีระยะการเดินทางที่มากกว่า คือ มากกว่า 30 กิโลเมตร จะเห็นได้ว่าผู้

โดยสารที่มีระยะการเดินทางมากจะเลือกใช้บริการรถไฟที่มีความสามารถในการเคลื่อนตัวมากกว่า รถที่วิ่งบนท้องถนน ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ Sakdisithi Saengduang (1969:13) ที่กล่าวว่า ระยะทางเป็นปัจจัยสำคัญต่อความต้องการในการเดินทางด้วยรถไฟ หากระยะทางในการเดินทางมากความต้องการใช้บริการรถไฟจะน้อย แต่หากระยะทางในการเดินทางน้อยความต้องการใช้บริการรถไฟจะมาก ซึ่งในระยะทางไม่เกิน 150 กิโลเมตรเป็นการบริการรถไฟชานเมือง ถือได้ว่าเป็นระยะทางที่ไม่ไกลสำหรับการเดินทางโดยรถไฟ ซึ่งตรงกับการเดินทางของชาวญี่ปุ่นที่อาศัยอยู่ห่างจากศูนย์กลางของเมืองประมาณ 50 กิโลเมตร จะนิยมใช้รถไฟมากเนื่องจากการพัฒนาระบบรถไฟที่ดีในการให้บริการ (Yeung, อ้างใน Sureeporn Pumping, 1996:28)

สำหรับเวลาที่ใช้ในการเดินทางในเที่ยวไปและเที่ยวกลับ พบว่าผู้โดยสารในทุกกลุ่มมีระยะเวลาในการเดินทางไม่ต่างกัน คือ ใช้เวลาในการเดินทางระหว่าง 31-60 นาที ยกเว้นผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคลส่วนใหญ่ที่มีระยะเวลาในการเดินทางน้อยกว่า 30 นาที (ด้วยระยะทางที่เท่ากับรถเมล์ธรรมดา ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว) แต่หากเทียบระยะทางจะเห็นได้ว่าผู้โดยสารรถไฟมีระยะทางในการเดินทางที่มากกว่าแต่ใช้เวลาเท่ากับกลุ่มรถเมล์ธรรมดา

ในด้านระยะทางจากป้ายรถเมล์หรือจุดรับส่งรถตู้ ไปยังจุดหมายปลายทางพบว่า ผู้โดยสารได้รับความสะดวกมาก เนื่องจากระยะทางดังกล่าวส่วนใหญ่อยู่ห่างกันน้อยกว่า 1 กิโลเมตร ผู้โดยสารสามารถเดินได้ ประกอบกับเวลาที่รอขึ้นรถเมล์รถตู้ในส่วนใหญ่น้อยประมาณ 5-10 นาที และผู้โดยสารยังได้รับความสะดวกในการเดินทางจากป้ายรถเมล์หรือจุดรับส่งรถตู้ไปยังจุดหมายปลายทางด้วยระยะทางไม่เกิน 1 กิโลเมตร ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่าลักษณะชุมชนในพื้นที่ศึกษาขยายตัวตามแนวเส้นทางถนน ดังนั้นจึงไม่เป็นการยากที่จะเดินทางออกจากที่พักอาศัยมายังถนน และจากถนนไปยังจุดหมายปลายทาง

ในขณะที่ระยะทางจากที่พักถึงสถานีรถไฟ (ที่ใกล้ที่พัก) ของผู้โดยสารในทุกกลุ่มในพื้นที่ศึกษามักอยู่ห่างจากสถานีรถไฟ 1-5 กิโลเมตร ผู้โดยสารเดินและนั่งรถมายังสถานีรถไฟ ซึ่งขัดแย้งกับการศึกษาของเมฆษา ชนวรรณ์ (2536:126) ที่ศึกษาระยะทางที่เดินทางมาเพื่อใช้สถานีรถไฟร้อยละ 73.5 มีระยะทางไม่เกิน 1 กิโลเมตร แต่จากการศึกษาพบว่าระยะทางจากสถานีรถไฟไปยังจุดหมายปลายทางของผู้โดยสารรถไฟน้อยกว่า 1 กิโลเมตร จะเห็นได้ว่าปัจจัยหนึ่งที่ทำให้รถไฟในเส้นทางชานเมืองอื่นได้รับความนิยมเพราะ มีสถานีรถไฟที่อยู่ใกล้กับที่พักอาศัยหรือสถานที่เรียน สถานที่ทำงาน ในขณะที่เส้นทางรถไฟสาย กรุงเทพฯ-สาขลา และธนบุรี-สาขลา มีระยะทางของที่พักส่วนใหญ่ห่างจากสถานีรถไฟที่เท่ากับระยะทางระหว่างที่พักถึงสถานีรถไฟในเส้นทางชานเมืองอื่น แตกต่างตรงที่การเดินทางมายังสถานีรถไฟไม่เอื้ออำนวยให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางได้อย่างสะดวกสบาย ทั้งการเดินทางและใช้บริการรถเมล์ ขสมก. นอกจากนี้ผู้โดยสารรถไฟในสายกรุงเทพฯ-สาขลา



และธนบุรี-สาธิตายังต้องเสียเวลาในการรอ เนื่องจากการมาล่าช้าของรถไฟ ส่วนใหญ่ประมาณ 11-20 นาที ในขณะที่การล่าช้าของรถไฟสายชานเมืองอื่นประมาณ 5-10 นาที สาเหตุที่รถไฟในเส้นทางสาธิตาล่าช้า นั้น ส่วนหนึ่งเพราะมีเพียงรางเดียวในการวิ่ง ไม่มีระบบกันหรือไม่มีเจ้าหน้าที่คอยควบคุมและห้ามรถในจุดตัดระหว่างถนนกับทางรถไฟ ทำให้รถไฟไม่สามารถวิ่งด้วยความเร็วที่กำหนดไว้ได้ ประกอบกับต้องรอหลีกเลี่ยงรถไฟสายใต้เชิงพาณิชย์ที่วิ่งด้วยระยะทางยาว ทำให้ต้องเสียเวลาตามสถานีมาก ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ Warner (อ้างใน Sakdisithi Saengduang, 1969:9) ที่กล่าวว่าความต้องการใช้รถไฟของผู้โดยสารนั้นขึ้นอยู่กับความเร็ว เป็นส่วนสำคัญ จะเห็นได้ว่าการใช้บริการรถไฟมีอุปสรรค และไม่ได้ได้รับความสะดวกเทียบเท่ากับการใช้บริการทางถนน ทำให้การใช้บริการรถไฟของผู้โดยสารในเส้นทางนี้น้อยกว่าปริมาณที่รถไฟสามารถให้บริการได้ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ Sakdisithi Saengduang, 1969:12) พบว่าความสะดวกสบายที่มากกว่าการเดินทางโดยวิธีอื่นของรถไฟ จะเป็นปัจจัยสำคัญมากในการเลือกใช้บริการ หากรถไฟไม่สามารถให้บริการที่สะดวกสบายมากกว่า ก็จะทำให้การบริการมีผู้โดยสารน้อยกว่าการเดินทางด้วยวิธีอื่น

ในด้านการเคยใช้บริการรถไฟนั้น ประชาชนในพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่ ไม่เคยใช้บริการรถไฟสายกรุงเทพ-สาธิตา และธนบุรี-สาธิตา และไม่เป็นการง่ายนักที่จะเปลี่ยนแบบแผนการเดินทาง และกลุ่มที่เคยใช้แต่ปัจจุบันไม่ได้ใช้นั้นสามารถที่จะชักจูงกลุ่มผู้ไม่เคยใช้ให้มาใช้บริการรถไฟได้

จากความสะดวกในการใช้บริการรถไฟที่เทียบเท่ากับการใช้บริการทางถนนในพื้นที่ศึกษา ทำให้ผู้โดยสารนิยมใช้รถเมล์รถตู้ (โดยเฉพาะรถตู้ที่มีความสะดวกสบายเทียบเท่ากับรถยนต์) และรถยนต์ส่วนบุคคลมาก ซึ่งเท่ากับเป็นการเพิ่มปริมาณรถที่วิ่งบนท้องถนนมากขึ้น สอดคล้องกับการศึกษาของ Meyer Peak Stenason and Zwick , Neil and Lansing , Fisher , Oi and Shuldiner และ Meyer (อ้างใน Sakdisithi Saengduang, 1969:8-9) ที่กล่าวว่าปัจจัยหลักของการใช้บริการรถไฟนั้นขึ้นอยู่กับความเป็นเจ้าของรถยนต์ หากมีมากการใช้บริการจะน้อย ดังนั้นหากต้องการที่จะลดจำนวนรถยนต์นั้น จำเป็นต้องทำระบบขนส่งมวลชนสาธารณะขนาดใหญ่ดังเช่นรถไฟใต้ดิน เพื่อเป็นการดึงดูดผู้โดยสารให้มาใช้บริการให้มากขึ้น

5.4.3 การอธิบายปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟของผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล

จากการศึกษาพบว่า ค่าใช้จ่ายในการเดินทางทั้งหมดใน 1 วัน ที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟของผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล แสดงว่าผู้โดยสารรถยนต์ในขณะนี้ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ค่อนข้างสูง ในระยะทางไม่มาก และหากพิจารณาอาชีพและรายได้เฉลี่ยของผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล ส่วนใหญ่รับราชการ รองลงมาคือนักเรียนนักศึกษา ที่มีรายได้ไม่สูงนัก

ในการที่จะเสียค่าใช้จ่ายต่างๆ กับการเดินทางด้วยรถยนต์ เพราะฉะนั้นหากการเดินทางด้วยรถไฟมีราคาหรือค่าใช้จ่ายต่ำกว่าการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลก็จะทำให้ผู้โดยสารรถยนต์มีแรงจูงใจในการใช้บริการรถไฟมากขึ้น

5.4.4 การอภิปรายปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟของผู้โดยสารรถเมล์และรถตู้

จากการศึกษาพบว่า การลดความรุนแรงของปัญหาจราจร วิธีการเดินทางจากป้ายรถเมล์/รถตู้ไปยังสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง และระยะทางจากที่พักไปยังสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟของผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ แสดงว่าผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้กำลังประสบปัญหาวิกฤตจราจร ทำให้มีความต้องการที่จะลดและหลีกเลี่ยงความรุนแรงของปัญหาด้วยการเปลี่ยนวิธีการเดินทาง โดยหากสามารถพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงของการเดินทางทุกรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็นรถเมล์ ขสมก. รถเมล์ปรับอากาศ รถเมล์ชานเมือง รถตู้ รถแท็กซี่ และอื่นๆ จะสามารถทำให้ผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ ที่ตระหนักดีว่าหากใช้บริการรถไฟในบางสถานีจะขาดการเชื่อมโยงของการเดินทางมาใช้บริการมากขึ้น ดังนั้นปัจจัยด้านวิธีการเดินทางจากป้ายรถเมล์/รถตู้ไปยังสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง เป็นตัวแปรที่สะท้อนให้เห็นว่าผู้โดยสารต้องการวิธีการเดินทางที่สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ปัจจัยสุดท้ายที่ผู้โดยสารคำนึงถึงหากต้องการใช้บริการรถไฟ คือ ระยะทางจากที่พักไปยังสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง นั่นแสดงว่าขณะที่ผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้เดินทางด้วยระยะทางที่ไม่ไกลมากนักเป็นประจำ แต่หากต้องการเดินทางด้วยระยะทางไกลจะเลือกใช้บริการรถไฟ

5.4.5 ปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟของผู้โดยสารรถไฟสายกรุงเทพฯ-ศาลายา และธนบุรี-ศาลายา

จากการศึกษาพบว่า ไม่มีปัจจัยใดที่มีนัยสำคัญทางสถิติ แสดงให้เห็นว่า ผู้โดยสารในสองเส้นทางนี้มีความพึงพอใจน้อยต่อการใช้บริการรถไฟ เนื่องจาก

- ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทางเข้า-ออกสถานี ขาดเครือข่ายเชื่อมโยงในการเดินทาง
- ความล่าช้าของการรถไฟ ด้วยเหตุที่ไม่ตรงเวลามากนัก ทำให้ผู้โดยสารไม่สามารถกำหนดเวลาที่แน่นอนในการเดินทางได้
- ความถี่ในการเดินทาง ที่เทียบไม่ได้กับการให้บริการทางถนนด้วยรถโดยสารต่างๆ
- ความสะอาดทั้งในรถไฟและสถานีรถไฟ เช่น ไม่มีถังขยะบริการเพียงพอ ความไม่สะอาดของห้องน้ำ เป็นต้น

- การไม่ได้รับความสะดวกจากการใช้บริการรถไฟ ผู้โดยสารขาเข้าหัวลำโพงไม่มีโบกี้ หรือ ตู้นั่งเฉพาะ
- ราคาตั๋วรถไฟ ด้วยค่ารถไฟ บวกกับค่าธรรมเนียม ทำให้การเดินทางเสียค่าใช้จ่ายสูงกว่าการเดินทางด้วยถนน

และอาจเนื่องมาจากรถไฟในสองสายนี้มีความแตกต่างกันมาก ในด้านของผู้ให้บริการ เช่น อาซิฟรายได้ ระยะทางในการเดินทาง ระยะทางจากสถานีรถไฟปลายทางไปถึงจุดหมายปลายทาง ในขณะที่การให้บริการในด้านราคาโดยสารที่ต่างกัน เวลาที่ให้บริการ สภาพรถที่วิ่งให้บริการ ปัจจัยเหล่านี้มีผลทำให้ในสองเส้นทางนี้มีตัวแปรที่มีความแตกต่างกันอย่างชัดเจนทางด้านสถิติ ดังนั้นเมื่อนำข้อมูลทั้งสองเส้นทางมาเข้าสมการรวมกันจึงทำให้ไม่มีตัวแปรใดมีผลต่อความพึงพอใจ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

5.4.6 การอธิบายปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟของผู้โดยสารรถไฟสายชานเมืองอื่น

จากการศึกษาพบว่าปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟในเส้นทางชานเมืองอื่น ได้แก่ รถไฟสายกรุงเทพ-รังสิต กรุงเทพ-ฉะเชิงเทรา และวงเวียนใหญ่-มหาชัย พบว่า ค่าใช้จ่ายในการเดินทางทั้งหมดใน 1 วัน อายุ ความถี่ของการใช้รถไฟ ระยะทางจากที่พักถึงสถานีรถไฟ และระยะทางจากสถานีรถไฟถึงสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทางสอดคล้องกับการเดินทางของ Meyer Peak Stenason and Zwick และ Warner (อ้างใน Sakdisithi Saengduang, 1969:8-9) ที่กล่าวว่า ค่าใช้จ่ายในการเดินทางเป็นปัจจัยสำคัญที่จะอธิบายการเลือกลักษณะการเดินทาง เนื่องจากการใช้บริการรถไฟชานเมืองนั้นเสียค่าใช้จ่ายน้อย และรัฐบาลให้เงินอุดหนุนการให้บริการที่ขาดทุนในการให้บริการชานเมืองนี้ ทำให้ปัจจัยด้านราคาเป็นปัจจัยแรกที่ถูกพิจารณาในเส้นทางชานเมืองอื่นที่พึงพอใจสามารถแบ่งส่วนแบ่งทางการตลาดจากการเดินทางด้วยถนนได้ และสอดคล้องกับการศึกษาของ Neil and Lansing ที่กล่าวว่าช่วงอายุของคนในครอบครัวจะชี้ให้เห็นว่าความต้องการใช้รถไฟในสหรัฐอเมริกาว่าขึ้นอยู่กับช่วงชั้นของชีวิตในครอบครัว ว่าจะเป็นลักษณะ U shape กับความต้องการ แต่การศึกษาที่ได้จะไม่ครอบคลุม U shape เนื่องจากกลุ่มศึกษาส่วนใหญ่มีอายุตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป การศึกษาที่ได้พบว่าเมื่ออายุของผู้โดยสารรถไฟชานเมืองอื่นมาก ความต้องการในการใช้บริการจะมากขึ้น จะไม่เป็นลักษณะ U shape ที่ในช่วงกลางของอายุความต้องการจะต่ำลง ในด้านความถี่ของการใช้รถไฟ เนื่องจากผู้โดยสารในเส้นทางชานเมืองอื่นส่วนใหญ่รถไฟเฉลี่ย 5-10 นาทีต่อวัน ซึ่งไม่ทำให้เสียเวลาในการเดินทางมากนัก ทำให้ปัจจัยนี้เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจ และหากการรถไฟสามารถปรับปรุงในด้านนี้ได้ คาดว่าจะทำให้มีความต้องการในการใช้รถไฟชานเมือง

เมืองในเส้นทางอื่นที่ได้ศึกษาเพิ่มขึ้น สำหรับระยะทางจากที่พักถึงสถานีรถไฟ เนื่องจากผู้โดยสารส่วนใหญ่มีที่พักอาศัย 1.1-5 กิโลเมตรจากสถานีรถไฟแต่ได้รับความสะดวกในการเดินทางเข้า-ออก สถานีรถไฟ จึงทำให้ได้รับความนิยมในการเดินทาง ประกอบกับผู้โดยสารในสาขานเมืองอื่นมีจุดหมายปลายทางที่ใกล้กับสถานีรถไฟ คือ ไม่เกิน 1 กิโลเมตร ทำให้ได้รับความสะดวกในการเข้าถึงจุดหมายปลายทาง ดังนั้นปัจจัยทั้งสองนี้จึงเป็นอีกปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจของผู้โดยสารกลุ่มนี้

5.5 การอภิปรายผลการสัมภาษณ์ระดับลึก (Indepth Interview)

การรถไฟเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่ดำเนินงานประสบกับปัญหาการขาดทุนมาตลอด บทบาทในการบริการคมนาคมขนส่งไม่แตกต่างไปจากเดิม โดยสาเหตุหลักมาจาก นโยบายของรัฐบาลที่ต้องการให้การรถไฟให้บริการเชิงอุดหนุนสังคม เพื่อให้ประชาชนทุกคนสามารถใช้บริการได้ ทั้งนี้ส่งผลต่อคุณภาพในการให้บริการของการรถไฟฯ เพราะการรถไฟฯ ไม่มีกำไรเพียงพอที่จะให้บริการได้ตามความต้องการของประชาชนอย่างแท้จริง กอปรกับการรถไฟเองไม่มีการพัฒนาองค์กร โดยใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ให้การดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด ด้วยการสนับสนุนด้านการขาดทุนของรัฐบาลในทุกปี ทำให้เจ้าหน้าที่ขาดความคิดริเริ่มสร้างสรรค์ในการพัฒนาตนเอง และแสวงหากำไรด้านการตลาด นั่นคือการเดินรถไฟเชิงพาณิชย์ นอกจากนี้นโยบายระดับชาติในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่เน้นระบบถนนอย่างต่อเนื่องกันมานานกว่า 30 ปี ส่งผลกระทบในทุกรูปแบบประกอบกับแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจตลอดจนการพัฒนาด้านกายภาพอื่นๆ ผูกพันกับการคมนาคมขนส่งด้วยรถยนต์มากมาย จนกลายเป็นส่วนหนึ่งในชีวิตของคนเมือง (ธงชัย โรจนกนันท์, 2538:25) และตรงกับการศึกษาของ Sterstein (อ้างใน Sureeporn Pumping, 1996:105)

จากการสัมภาษณ์ระดับลึกพบว่า มีนโยบาย แผนงาน และโครงการต่างๆ มากมายไม่ว่าจะเป็นนโยบาย Park & Ride โครงการรถไฟรางคู่ โครงการรถไฟลอยฟ้า ซึ่งเป็นโครงการต่อเนื่องจากโครงการไฮปเวลล์ที่ถูกระงับ มาตรการพัฒนาระบบการให้บริการสาธารณะ มาตรการไม่ส่งเสริมการใช้รถยนต์ และแผนปฏิบัติการต่างๆ ของการรถไฟ และอื่นๆ มีส่วนในการจัดการเดินรถไฟขานเมืองให้สามารถให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ดังคำกล่าวของ Nikle Pike (อ้างใน Public Thranpsort Report 1995-1996, 1995:75)ว่าประเทศไทยขาดการวางแผนกรอบแนวคิดด้านปัญหาพื้นฐานร่วมกัน ดังนั้นหากมีการประสานงานระหว่างหน่วยงาน แผนงานต่างๆ ที่ตั้งไว้คงเป็นจริงได้อย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ทุกหน่วยงานต้องทำความเข้าใจในศักยภาพของการรถไฟ และแต่ละหน่วยงานและช่วยยกระดับในการให้บริการรถไฟ การรถไฟฯเองก็ต้องพยายามพิจารณาบทบาทขององค์กรในการให้บริการประชาชน หากรถไฟสามารถให้บริการที่ได้มาตรฐาน ความต้องการของประชาชนจะ

มากขึ้น อย่างไรก็ตามต้องอาศัยความเอาใจจริงเอาใจในการแก้ปัญหาของคณะรัฐมนตรีด้วยแผนงานโครงการที่ได้วางไว้ในแผนต่างๆ ของแต่ละหน่วยงานให้เป็นจริง ไม่ว่าจะเป็นระบบพันธมิตรให้บริการสาธารณะ (PSO) ที่ควรเป็นการกอบกู้ให้การรถไฟฟ้าสามารถดำเนินการให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ การสร้างรางคู่ทั่วประเทศ การสร้างระบบรถไฟฟ้า เป็นต้น การตัดสินใจด้านนโยบายและอนาคตสำหรับการเดินรถไฟฟ้าในเมืองนั้น ปัจจัยที่มีผลมากคือ นโยบายการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทาง (City Rail International, Jan/Feb, 1996:12) ทั้งนี้ควรพิจารณาโครงการต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นอย่างรอบคอบ เพื่อป้องกันการสูญเสียในหลายๆ ด้าน ดังเช่น โครงการโฮปเวลล์

ขณะที่ประชาชนกำลังประสบปัญหาวิกฤตการจราจร เนื่องจากมีความต้องการในการเดินทางมากขึ้นทุกปี จากการศึกษาของ Wanisubut (อ้างใน Sureporn Pumping, 1996:106) พยากรณ์ว่า ความต้องการในการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนสาธารณะอย่างน้อยสูงถึง 11.4 ล้านคนใน 1 วัน ในปี ค.ศ. 2000 และมีเพียงร้อยละ 40 เท่านั้นที่สามารถเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ โดยเฉพาะประชาชนที่อาศัยอยู่ตามชานเมืองที่เป็นผลมาจากการเจริญเติบโตของเมือง ซึ่งในองค์กรต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่ง เริ่มตระหนักถึงความสำคัญของระบบการจัดการรถไฟฟ้ามากขึ้น โดยให้รถไฟฟ้าเป็นหลักในการเดินทางและผสมผสานการเดินทางโดยวิธีอื่น เพื่อให้การเดินทางนั้นครบวงจรมากขึ้น (City Rail International, March/Apr, 1996:5) ดังเช่นการพยายามแก้ปัญหาของหน่วยงานของไทยที่พัฒนาระบบเครือข่ายเชื่อมโยงก่อน แล้วจึงพัฒนาระบบขนส่งขนาดใหญ่ โดยจะเป็นในลักษณะ ① ออกจากที่พักอาศัย → เดินทางไปขึ้นระบบขนส่งย่อยที่ใกล้ที่สุด → ② ขึ้นระบบขนส่งย่อย (feeder) → ③ ขึ้นระบบขนส่งหลัก (Line haul) → เดินทางไปขึ้นระบบขนส่งย่อยปลายทาง (Interchange) → ④ ขึ้นระบบขนส่งย่อยปลายทาง (Distributor) → ⑤ ถึงปลายทาง

จากการศึกษาของ JICA (1995:II-16 - II-17) แบ่งเมืองโดยรอบกรุงเทพฯ ออกเป็น 4 ชั้น คือ

- 1) กรุงเทพมหานคร (Bangkok Metropolitan Area , BMA) รัศมีประมาณ 30 กิโลเมตร
- 2) เขตกรุงเทพฯและปริมณฑล 6 จังหวัด (Bangkok Metropolitan Region, BMR) รัศมีประมาณ 50 กิโลเมตร
- 3) เขตติดต่อปริมณฑล (Extended BMR) รัศมีประมาณ 100 กิโลเมตร
- 4) เขตปริมณฑลข้างเคียง (Local Region) รัศมีประมาณ 200 กิโลเมตร

ในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑลดังกล่าว หน่วยงานของรัฐได้มีการจัดระบบการขนส่งสาธารณะดังนี้ พื้นที่ BMA และ BMR มีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน รถไฟฟ้ามหานคร และรถเมล์ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ รถแท็กซี่ รถสามล้อ รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง และ เรือ เขต Extended BMR ได้แก่ รถเมล์ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ รถเมล์ของบริษัทขนส่ง รถไฟฟ้าชานเมือง และที่เป็นการ

บริการที่ไม่มีการจัดการจากรัฐ ได้แก่ รถสองแถวขานเมือง รถบริการวิ่งขานเมือง และระหว่างเมือง เรือ เป็นต้น และเขต Local Region ได้แก่ รถเมล์ของบริษัทขนส่ง รถไฟขานเมือง รถไฟฟ้าทางไกล และที่เป็นการบริการที่ไม่มีการจัดการจากรัฐ ได้แก่ รถสองแถวขานเมือง รถบริการวิ่งขานเมือง และระหว่างเมือง เรือ เป็นต้น และในทุกพื้นที่ของการเดินทางควรจัดพื้นที่ให้สะดวกและเอื้ออำนวยต่อการเดิน ซึ่งตรงกับ ความคิดของรัชชย โรจนกนันท์ (2538:27) ที่กล่าวว่าระบบการขนส่งมวลชนที่สมบูรณ์แบบและมีประสิทธิภาพนั้นต้องมีโครงข่ายเป็นระบบ นับตั้งแต่การผสมผสานระหว่างระบบการให้บริการรถไฟต่างๆ การวางเส้นทางหรือการกำหนดสถานีรับส่งผู้โดยสารตามพื้นที่ต่างๆ ของเมือง ได้อย่างสะดวก รวดเร็ว นอกจากนี้การบริการต่างๆ ที่สามารถโน้มน้าวให้ประชากรเมืองละทิ้งยานพาหนะส่วนตัวมาใช้ ระบบขนส่งมวลชนอย่างจริงจัง

ในการนำผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมมาเปรียบเทียบกันระหว่างการใช้รถไฟฟ้าใช้ถนนกับการใช้รถไฟ นอกเหนือจากการประเมินผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment, EIA) เพื่อช่วยให้ผู้กำหนดนโยบายและแผนเห็นถึงข้อได้เปรียบจากการใช้รถไฟฟ้า นำมาซึ่งการสนับสนุนและส่งเสริมการใช้รถไฟฟ้าอย่างจริงจัง ดังคำกล่าวของ Matthais (City Rail International, Jan/Feb, 1996:11)ว่าจะต้องปกป้องมนุษย์และสิ่งแวดล้อมจากการเพิ่มขึ้นของการจราจร จะต้องมีการผสมผสานนโยบายของประเทศเยอรมันในด้านการจัดระบบคมนาคม ไม่เพียงแต่การเดินทางไกล แต่ยังต้องให้ความสำคัญกับการจัดการป้องกันมลพิษต่างๆ จากการเดินทางในระยะใกล้ด้วย) และ Mueller (City Rail International, Jan/Feb, 1996:19) ที่กล่าวว่า การเลือกใช้รถไฟฟ้าขานเมืองและรถรางด้วยระบบเบา (light rail) จะช่วยให้มีข้อได้เปรียบทางระบบนิเวศน์ และได้เปรียบในแง่ราคาค่าบำบัดมลพิษที่เกิดขึ้น และจากการศึกษาของ European Community of Railways (1987:12) กล่าวว่า การรถไฟจะประสบความสำเร็จได้ขึ้นอยู่กับ การดึงดูดผู้โดยสารในด้านการรักษาสีสิ่งแวดล้อม ปัจจุบันการสามารถแข่งขันได้กับการเดินทางถนนจะต้องอยู่ภายใต้ความล้มเหลวของถนนต่อการบำบัดและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม การเกิดอุบัติเหตุ การสิ้นเปลืองพลังงาน และราคาค่าบำบัดมลพิษที่เกิดขึ้น

อย่างไรก็ตาม ปัญหาและอุปสรรคสำคัญต่อการพัฒนาขนส่งมวลชนมักถูกกล่าวอ้างโดยเฉพาะประเทศกำลังพัฒนา ได้แก่ การลงทุนมหาศาล ในขณะที่ผู้บริหารหรือผู้กำหนดนโยบายมีเหตุผลและความจำเป็นด้านอื่นมากกว่า ทำให้โครงการต่างๆ ถูกชะลอไป จนกระทั่งค่าใช้จ่ายหรือการลงทุนเพิ่มขึ้น จนไม่สามารถดำเนินการได้ในที่สุด หรือบางครั้งเมื่อโครงการเริ่มดำเนินการ การพัฒนาเมืองก็ขยายตัวไปจนต้องเปลี่ยนแปลงแผนงาน โครงการให้เข้ากับการเปลี่ยนแปลง ทำให้โครงการ และโครงข่ายที่จะเกิดขึ้นต้องสิ้นเปลืองมากขึ้น

5.6 อภิปรายผลแนวทางในการดำเนินการจัดการเดินรถไฟฟ้ามือง

จากแนวทางในการดำเนินการจัดการเดินรถไฟฟ้ามือง ซึ่งเป็นผลที่ได้จากการศึกษาตามแบบสอบถามของประชากรในพื้นที่ศึกษา และการสัมภาษณ์ระดับลึกของเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พบว่าผลการศึกษามีทั้งสอดคล้องและไม่สอดคล้องกับแนวทางในการดำเนินงานแก้ไขปัญหาราจรของหน่วยงานราชการ ดังนี้

1. ปัญหาใหญ่ของการบริการที่ไม่เป็นที่ต้องการของประชาชน มักถูกอ้างด้วยการขาดงบประมาณในการปรับปรุงการบริการให้มีความทันสมัย ซึ่งทางรัฐบาลเองขาดการสนับสนุนอย่างจริงจัง และการแก้ปัญหาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและการรถไฟฟ้าเห็นพ้องให้รัฐบาลแก้ไข โดยวิธีการจะให้เงินงบประมาณอุดหนุนเชิงสังคม ซึ่งเป็นส่วนที่การรถไฟฟ้าดำเนินการขาดทุน ดังที่เรียกว่าระบบพันธมิตรให้บริการสาธารณะ(PSO) แท้ที่จริงแล้วในแนวทางการศึกษาพบว่า การให้เงินอุดหนุนนั้นเป็นการแก้ปัญหาที่ต้องใช้งบประมาณมาก และใช้เวลากว่าที่การรถไฟฟ้าจะปรับปรุงการให้บริการให้เป็นที่ต้องการได้ ดังนั้นผู้วิจัยเห็นว่าควรปลดหนี้ให้การรถไฟฟ้า ทั้งนี้ยังเป็นการลดภาระดอกเบี้ยที่ต้องจ่ายในรายปีอีกด้วย และให้งบประมาณอุดหนุนเพื่อให้การรถไฟฟ้าในทุกด้านเพื่อให้สามารถทำกำไรและพัฒนาการให้บริการที่ดี เต็มศักยภาพที่จะทำได้ และให้ประชาชนหม่อมสามารถเข้าถึงการบริการได้ เป็นการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารและเพิ่มรายได้ ซึ่งวิธีการนี้ต้องใช้งบประมาณเช่นกันแต่ไม่เสียเวลามากในการที่รถไฟฟ้าจะพัฒนาการดำเนินการ และสามารถทำรายได้ให้กับการรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ดังนั้นการเสนอขอให้ลดค่าบริการ ไม่ว่าจะเป็นการไม่คิดค่าธรรมเนียมในการเดินทางเข้า-ออกกรุงเทพฯ หรือการลดค่ารถไฟฟ้าให้ถูกกว่าการเดินทางบนถนน เป็นเพียงเพื่อต้องการให้มีการดึงผู้โดยสารมาใช้บริการให้มากขึ้น เนื่องด้วยราคาเป็นปัจจัยสำคัญในการเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้โดยสารจากการใช้รถยนต์มาเป็นรถไฟฟ้า ดังนั้นหากดำเนินการในข้อนี้ได้จะเป็นการช่วยลดปริมาณรถยนต์ที่วิ่งเข้า-ออก ดังที่ได้เสนอไปในบทที่ 4 ซึ่งเท่ากับเป็นการช่วยลดปัญหาการจราจรในเขตเมือง และช่วยลดปัญหามลพิษอีกด้วย

2. ปัญหาส่วนใหญ่ที่พบจากแบบสอบถามที่ต้องการให้มีการปรับปรุง เช่น ไม่สามารถให้การบริการได้ตรงตามเวลา การเพิ่มบริการรถไฟฟ้าในชั่วโมงเร่งด่วน การรักษาความสะอาดบริเวณสถานีและในรถไฟฟ้า การเพิ่มบริการห้องน้ำ และโทรศัพท์ ตามสถานี และในรถไฟฟ้า การตรวจเช็คสภาพเครื่องยนต์และหัวรถจักร ทั้งหมดนี้เป็นปัญหาการจัดการของการรถไฟฟ้าที่ไม่มีประสิทธิภาพ ดังนั้น การปรับปรุงในส่วนนี้สามารถดำเนินการได้โดยจำเป็นต้องอาศัยงบประมาณจากรัฐบาลน้อย และสามารถดำเนินการจัดการได้เลย

3. ในด้านการเพิ่มรถไฟฟ้าในชั่วโมงเร่งด่วนและเพิ่มความเร็วในการให้บริการจะถูกอ้างว่าให้บริการชานเมืองแล้วขาดทุน หากยังให้บริการเท่ากับเป็นขาดทุนมากขึ้น ดังนั้นจึงควรพิจารณาตามหลักความเป็นจริงที่ว่า การให้บริการรถไฟฟ้าที่ดีก่อให้เกิดความต้องการของประชาชนมากขึ้น ดังนั้นการเพิ่มความเร็วของขบวนรถเท่ากับเป็นการขยายการบริการ และขยายตลาดของการรถไฟฟ้า หากสามารถเพิ่มคุณภาพของการบริการเข้าไปเท่ากับรถไฟฟ้าสามารถแบ่งส่วนแบ่งทางการตลาดจากถนนได้โดยไม่ยาก

4. ในการแก้ปัญหาการพัฒนาทางเข้า-ออกสถานีซึ่งถือเป็นปัจจัยต่างๆ ในการพิจารณาที่จะให้บริการรถไฟฟ้า นั้น ยังถูกให้ความสำคัญน้อยกว่าหน่วยงานรัฐบาล เนื่องจากขณะนี้การเชื่อมโยงการเดินทางทุกทางยังเป็นเพียงอยู่ในกรุงเทพมหานคร เพราะถูกจำกัดด้วยงบประมาณ ในพื้นที่ชั้นนอกจึงต้องใช้เวลาในการดำเนินการ อย่างไรก็ตามการพัฒนาสถานีเข้า-ออกสามารถดำเนินการได้เองโดยการรถไฟฟ้าประสานงานกับหน่วยงานราชการในพื้นที่ อย่างน้อยที่สุดจัดรถรับส่งในช่วงเวลาเร่งด่วน หรือจัดหารถรับจ้างในพื้นที่คอยให้บริการ

5. ในด้านการดึงดูดผู้โดยสารกลุ่มที่มีรถยนต์ให้มาใช้บริการรถไฟฟ้า นั้น ควรเน้นการจัดสร้างที่จอดรถให้ แต่ในนโยบายของหน่วยงานที่ให้สัมภาษณ์นั้นเป็นเพียงนโยบายลอย ไม่มีในแผนปฏิบัติการ หากต้องการที่จะแก้ปัญหาการจราจรแล้วการลงทุนในการจัดสร้างที่จอดรถตามสถานีรถไฟฟ้า นั้นเท่ากับเป็นเพียงการลงทุนเพียงเล็กน้อย เพื่อใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ให้คุ้มค่าที่สุด เมื่อเทียบกับโครงการใหญ่ๆ ที่ต้องลงทุนด้วยงบประมาณมาก และผลตอบแทนในการลงทุนช้า

6. สำหรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ได้เสนอไว้ในแนวทางการดำเนินการของงานของการรถไฟฟ้า นั้น สอดคล้องกับการดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แต่หากเร่งรัดการก่อสร้างทางรถไฟฟ้าทางคู่ และการสร้างสะพานข้ามทางรถไฟในจุดตัดของรถไฟกับถนนในพื้นที่ที่มีการจราจรคับคั่ง ซึ่งเป็นโครงการเดิมของโยปเวลล์ ทั้งนี้จะเป็นการอำนวยความสะดวกในการเดินทางและการเคลื่อนที่ของรถยนต์บนท้องถนน

7. การพัฒนาประสิทธิภาพการบริการ ไม่ว่าจะเป็นด้านการขายตั๋ว การเปลี่ยนผู้โดยสารให้เหมาะสมกับราคาและผู้โดยสารจ่ายเพื่อแลกกับความสะดวกสบาย เป็นเพียงกับปรับปรุงการดำเนินการให้เป็นที่พึงพอใจกับความต้องการของผู้โดยสารให้มากขึ้น อย่างไรก็ตามในด้านการประชาสัมพันธ์เชิงรุกของการรถไฟฟ้าเป็นสิ่งจำเป็นที่จะต้องทำให้เป็นรูปธรรม

5.7 ข้อเสนอแนะ

5.7.1 ข้อเสนอแนะที่ได้จากผลการศึกษา

จากการวิจัยในครั้งนี้ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมว่า ควรมีการนำแนวทางในการดำเนินการที่ได้ไปประกอบการพิจารณาและปรับใช้ในการวางแผนในการเดินรถไฟอย่างจริงจังทั้งในระดับรัฐบาล การรถไฟ ขสมก. กรมทางหลวง และหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มีการปรับปรุงแก้ไข และส่งเสริมการใช้รถไฟฟ้าอย่างเป็นระบบเชื่อมโยงกัน ในขณะเดียวกันควรให้มีการให้ความรู้ในด้านข้อดีข้อเสียทางด้านผลกระทบของการใช้รถไฟฟ้าและรถยนต์ที่มีต่อสิ่งแวดล้อม ให้แก่นักเรียน และประชาชนโดยทั่วไป รวมถึงในระดับผู้บริหารในองค์กรต่างๆ เพื่อเสริมสร้างให้เกิดความตระหนักถึงข้อได้เปรียบ และประโยชน์ของการใช้รถไฟฟ้าให้มากขึ้น ซึ่งจะส่งผลต่อจำนวนผู้โดยสารบริการ และการตัดสินใจในการปรับปรุงการรถไฟในระดับแผนงาน และโครงการขนาดใหญ่

5.7.2 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยในครั้งต่อไป

1. ควรมีการศึกษาปัจจัยที่ผลต่อการตัดสินใจในการเลือกใช้นานพาหนะแต่ละชนิดในการเดินทาง ได้แก่ รถยนต์ส่วนบุคคล รถเมล์ รถตู้ และรถไฟ
2. ควรมีการศึกษาในด้านการพยากรณ์จำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษา จำนวนผู้โดยสารรถไฟที่จะเพิ่มขึ้นในแต่ละปี เพื่อสามารถทราบและเตรียมรับกับปริมาณของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปีได้อย่างเหมาะสม
3. ควรมีการศึกษาในรูปแบบการใช้ที่ดินบริเวณรอบๆ ทางรถไฟว่ามีผลกระทบต่อปริมาณการใช้รถไฟฟ้าในด้านใดบ้าง
4. ควรมีการศึกษาแนวทางในการเชื่อมโยงระบบของการคมนาคมขนส่งกับตำแหน่งที่ตั้งของชุมชนที่มีอยู่ทั้งหมดในพื้นที่ศึกษาว่าจะสามารถเอื้ออำนวยให้เกิดการใช้รถไฟฟ้ามากขึ้นได้อย่างไรบ้าง
5. ควรมีการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดสร้างสถานที่จอดรถบริเวณสถานีรถไฟ และการคาดการณ์จำนวนของผู้โดยสารที่จะนำรถมาจอดเพื่อใช้บริการรถไฟ
6. ควรอำนวยความสะดวกในด้านต่างๆ ของรถไฟให้เป็นระบบเปิดในการใช้บริการได้

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

กรมการขนส่งทางบก. (2538). รายงานประจำปี 2538. กรุงเทพมหานคร. มปท.

กระทรวงคมนาคม. (2535). 80 ปี กระทรวงคมนาคม. กรุงเทพมหานคร. โรงพิมพ์ ร.ส.พ.

_____. (2540). ทิศทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของกระทรวงคมนาคม.
กรุงเทพมหานคร: เอกสารไม่ตีพิมพ์.

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. (2533). รายงานสถิติปี 2533. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ดอกเบี๊ยะ.

_____. (2533). โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขั้นที่ 1 ในกรุงเทพมหานคร. วิศวกรรมก้าว
หน้า, 2 (1), 28-34.

_____. (2537). รายงานประจำปี 2537-2536. กรุงเทพมหานคร: ART FARM.

การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2526). การรถไฟทำไม่ต้องขาดทุน. วารสารเศรษฐกิจและสังคม, 20(4),
31-36.

_____. (2538). สรุปผลการดำเนินงานการก่อสร้างรถไฟทางคู่. กรุงเทพมหานคร: อัดสำเนา.

_____. (2532). กองประชาสัมพันธ์. รถไฟสัมพันธ์, 9(4-6), 26.

กิ่งอำเภอพุทธมณฑล. (2539). บรรยายสรุป กิ่งอำเภอพุทธมณฑล. นครปฐม: อัดสำเนา.

กุลชน หนาพงศธร. (2528). การบริหารงานบุคคล. เอกสารการสอนชุดวิชา 32304 หน่วยที่ 6-16
สาขาวิทยาการจัดการ. พิมพ์ครั้งที่ 4 กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัย
ธรรมาธิราช.

คณะกรรมการจัดงานสมโภชน์กรุงรัตนโกสินทร์. (2525). ประวัติศาสตร์กรุงรัตนโกสินทร์ เล่ม 2
รัชกาลที่ 4-พ.ศ. 2475. กรุงเทพมหานคร: อมรินทร์การพิมพ์.

คณะกรรมการและเจ้าหน้าที่โครงการศึกษาและจัดทำแผนการลงทุน จ.นครปฐม. (2539). แผนลง
ทุนจังหวัดนครปฐม. กาญจนบุรี: สิริการพิมพ์.

จรัญ บุรพรีดำ. (2532). ระบบขนส่งมวลชนในอนาคตสำหรับประเทศไทย. . เอกสารงานวิจัยส่วน
บุคคล, วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 22.

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (2539). การสำรวจความพึงพอใจในการใช้บริการของการรถไฟแห่งประเทศไทย.
เสนอการรถไฟแห่งประเทศไทย. กรุงเทพมหานคร: อัดสำเนา.

จำรัฐ ตั้งไพศาลกิจ. (2533). แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร เมืองปริมณฑล
และเมืองศูนย์กลางในส่วนภูมิภาค: เป็นเอกสารสำหรับคณะกรรมการการของรัฐบาล.
กรุงเทพมหานคร: มาสเตอร์เพรส.

- เจดศักดิ์ ชีวะก้องเกียรติ. (2534). ความพึงพอใจในการรับบริการของประชาชน: ศึกษาเฉพาะกรณีงานทะเบียนสำนักงานเขตจตุจักร. เอกสารงานวิจัยส่วนบุคคลของวิทยาลัยการปกครอง
โรงเรียนนักปกครองระดับสูง รุ่นที่ 27.
- ฉัตรชัย คงสุข. (2535). ความพึงพอใจของผู้รับบริการของแผนกคลังพัสดุ ฝ่ายกักตุนและ
โภชนาการภายในประเทศ บริษัทการบินไทย จำกัด. สารนิพนธ์ปริญญารัฐศาสตร์
มหาบัณฑิต, สาขาบริหารรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ชนัญ วงศ์วิภาค. (2535). ชุมชนริมน้ำในสภาพแวดล้อมยุคพัฒนา. ความรู้คือประทีป. 39(2), 29.
- ชรินิ์ เศรษฐินดา. (2530). ความพึงพอใจของผู้ประกอบการต่อศูนย์บริการกำจัดการอุตสาหกรรม
แขวงแสมดำ เขตบางขุนเทียน กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์สังคมศาสตรมหาบัณฑิต,
สาขาวิชาสิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยมหิดล.
- เทพศักดิ์ บุญรัตนพันธ์. (2536). ปัจจัยที่ส่งผลต่อการสร้างประสิทธิผลของการนำนโยบายการให้
บริการแก่ประชาชนไปปฏิบัติ: กรณีศึกษา. สำนักงานเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์
ปริญญาพัฒนบริหารศาสตรดุษฎีบัณฑิต, การบริหารการพัฒนา สถาบันบัณฑิตพัฒน
บริหารศาสตร์.
- ธงชัย โรจนกนันท์. (2538). ผลกระทบของระบบขนส่งมวลชนต่อการพัฒนาระบบชุมชนเมือง.
ข่าวสารกรมการผังเมือง. มปป., 24-27.
- นพพร ประชากุล. (2538). ระบบรถไฟฟ้าของฝรั่งเศสกำลังเป็นผู้นำในด้านนวัตกรรมทางเทคโนโลยี.
เชลล์กรุงเทพฯ. 1(2), 9-12.
- นายสมรส (นามแฝง). (2539). รถไฟฟ้าเหาะพื้นที่เป็นจริง. โยธาสาร. 8(1), 30-31.
- นิพนธ์ สุดสงวน. (2538). การศึกษาระบบการจัดการรถรับจ้างสาธารณะประเภทรถตู้โดยสารประจำ
ทางเอกชนเสริมระบบขนส่งมวลชนของรัฐ กรณีศึกษาพื้นที่ให้บริการ เส้นทางบินเกล้า-
มหาวิทยาลัยมหิดล. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาเทคโนโลยีการบริหาร
สิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยมหิดล.
- บริษัทขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน). (14 มกราคม 2540). BTSC ประกาศว่าจะเร่งสร้าง
รถไฟฟ้าบีทีเอสให้คนกรุงเทพฯมีรอยยิ้มที่เต็มอิ่ม. สยามรัฐรายวัน. หน้า 16.
- . (25 มกราคม 2540). รถไฟฟ้าบีทีเอสเริ่มก่อสร้างบนถนนสายสุขุมวิท. สยามรัฐรายวัน.
หน้า 16.
- บุญธรรม กิจปรีดาบริสุทธิ์. (2534). เทคนิคการสร้างเครื่องมือรวบรวมข้อมูลสำหรับการวิจัย.
พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร: ศรีอนันต์.

ประชด ไกรเนตร และบุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. (2521). การขนส่งเบื้องต้น. กรุงเทพมหานคร:

บำรุงนุกุลกิจ.

ประธาน อารีพล. (2539). เสี่ยงจากรถไฟความเร็วสูง. วารสารสิ่งแวดล้อม. 1 (4), 31-35.

ประยูร กาญจนกุล. (2491). กฎหมายปกครองพระนคร. พระนคร: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัย
ธรรมศาสตร์.

ปรัชญา เวสารัชช์. (2521). องค์การกับลูกค้า. วารสารสังคมศาสตร์. 15(4), 61-67.

ปิยนาด บุนนาค,ดวงพร นพคุณ และสุวัฒนา ธาณานิติ. (2525). คลองในกรุงเทพ. กรุงเทพมหานคร:
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

พวงรัตน์ ทวีรัตน์. (2538). วิธีการวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์และสังคมศาสตร์. พิมพ์ครั้งที่ 6. ม.ป.ท.

ภรณ์ (กิริติบุตร) มหานนท์. (2539) การประเมินประสิทธิผลขององค์การ. กรุงเทพมหานคร:

สำนักพิมพ์โอเคียนสโตร์

มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และสินธุ ไพค์ โบลด์จ์ จำกัด. (2537). โครงการปรับแผนแม่บทเพื่อ

แก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล. กรุงเทพมหานคร: ม.ป.ท.

มัน ศรีเรือนทอง. (2538). ทศนศึกษาฐานก่อสร้าง ว.ส.ท. ตอนที่ 1 รถไฟขนส่งมวลชนเชียงใหม่.

โลกสีเขียว. 7 (8), 27-31.

มัลลิกา บุนนาค และคณะ. (2538). สถิติ. กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. (2540). แผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย.

กรุงเทพมหานคร: ม.ป.ท.

เมฆา ชนะวรรณ. (2536). การศึกษารูปแบบการเดินทางประจำวันของผู้โดยสารรถไฟฟ้าในเขต

กรุงเทพมหานครและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง. วิทยานิพนธ์การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

เรืองอุไร ศรีนิลทา. (2535). ระเบียบวิธีวิจัย. กรุงเทพมหานคร :สำนักส่งเสริมและฝึกอบรม,

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ และคณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์หา

วิทยาลัย. (2535). สัมมนา “ปัญหาจราจรติด ต้องช่วยกันคิดช่วยกันแก้”. กรุงเทพมหานคร:

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

วิเชียร เกตุสิงห์. (2535). คู่มือการวิจัยการแปรผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากโปรแกรมสำเร็จรูป

SPSS/PC+. ม.ป.ท.

สตฤต สันติเมทนีดล. (2538). การแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งในกรุงเทพมหานคร. ร่างเอกสาร

วิสัยทัศน์ด้านการจราจรและขนส่งของประเทศไทย. กรุงเทพมหานคร: อัดสำเนา.

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. (2536). การศึกษาและจัดทำแผนแม่บทพัฒนาเศรษฐกิจการ
รถไฟระยะยาว. กรุงเทพมหานคร: อัดสำเนา.

สมพงษ์ เกรียงไกรเพชร. (2526). บันทึกเรื่องเมืองสยาม. กรุงเทพมหานคร: ประจักษ์การพิมพ์.

สมฤดี วัชรโชติ (บรรณาธิการ). (2539). แกะรอยโครงการพัฒนาล้านรอบกทม. วารสารถนนหนทาง.
23 (76), 21.

_____. (2539). สะพานแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งใหม่ต้องเกิดแน่. วารสารถนนหนทาง. 23 (77) ,
26-27.

สมหมาย ตามไท. (2536). บทบาทของการรถไฟแห่งประเทศไทยต่อการขนส่งมวลชน
กรุงเทพมหานครและเขตปริมณฑล. เอกสารงานวิจัยส่วนบุคคล, วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร.

สมาคมพัฒนาสังคม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์. (2537). รายงานฉบับสมบูรณ์ ผลการ
สำรวจประชามติเกี่ยวกับข้อเสนอการเปลี่ยนระบบเดินรถเมตโรในเขตกรุงเทพมหานคร.
กรุงเทพมหานคร: ม.ป.ท.

สิทธิพงษ์ ดิลกภูมิข. (2536). สิ่งแวดล้อมกับการวางแผนเมือง. นิเวศวิทยา. 20 (1), 35-51.

สุดจิต จันทรประทีน. (2525). การศึกษาประสิทธิภาพในการให้บริการแก่ประชาชนของเขต
กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, ภาควิชาการปกครอง
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สุรพงษ์ เลหาอัญญา. (2538). โครงการรถไฟฟ้ามหานคร. การประชุมใหญ่วิชาการทางวิศวกรรม
ประจำปี 2538. กรุงเทพมหานคร: อัดสำเนา.

สำนักงานคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก. (2539). การแก้ปัญหาจราจรด้วยวิธีจอดแล้วจร.
สจร.สาร. 2 (2), 2.

_____. (2541). แผนฯแก้ไขปัญหาการจราจรเร่งด่วนปี 2541. สจร.สาร. 4 (1), 10-13.

_____. (2536). ภารกิจ บทบาท การดำเนินการของสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจร
ทางบก. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2539). แผนพัฒนาเศรษฐกิจและ
สังคม แห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2540-2544) (ฉบับร่าง). กรุงเทพมหานคร:
พจน.เมื่อดทนายพริ้นติ้ง.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2533). แนวคิดการจัดทำแผนพัฒนา
เมืองในช่วงแผนพัฒนาแห่งชาติ ฉบับที่ 7 และการแก้ไขปัญหาจราจรและการขนส่งใน
กทม.และปริมณฑล. กรุงเทพมหานคร: อัดสำเนา.

- สำนักงานสถิติแห่งชาติ สำนักงานนายกรัฐมนตรี. (2537). สมุดสถิติรายปี, ประเทศไทย (ฉบับย่อ)
กรุงเทพมหานคร: อรุณการพิมพ์.
- สำนักนโยบายและแผนกรุงเทพมหานคร. (2534). แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 4
(พ.ศ.2535-2539). กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์ส่วนท้องถิ่น.
- สำนักนโยบายและแผนกรุงเทพมหานคร. (2540). แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 5
(พ.ศ.2540-2544). กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี.
- องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2540). รายงานประจำปี 2540. กรุงเทพมหานคร: ม.ป.ท.
- องค์การรถไฟฟ้ามหานคร. (2539). การพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน. กรุงเทพมหานคร:
อัสตานา.
- . (2539). รถไฟฟ้า รวดเร็ว ปลอดภัย เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีกว่า. กรุงเทพมหานคร:
อัสตานา.
- . (2539). สรุปความก้าวหน้าการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าขององค์การรถไฟฟ้า
มหานคร (ถึงวันที่ 24 ตุลาคม 2539). กรุงเทพมหานคร: อัสตานา.
- อากรณ ชีวะเกรียงไกร. (1994). การลงทุนโครงการใหม่: 1992-2000. กรุงเทพมหานคร:
อัสตานา.
- อุทุมพร (ทองอุไร) จารมาน. (2532). การสุ่มตัวอย่างทางการศึกษา (Sampling in Education)
กรุงเทพมหานคร: ฟีนีฟับลิชชิง.
- โอฬาร สุขเกษม. (2537). 11 อภิโครงการทดแทนด้าน ทศวรรษใหม่เศรษฐกิจไทย.
ปีที่ 13 ฉบับพิเศษ (มกราคม). 35-113.

ภาษาอังกฤษ

- Cadwallador, M.T. (1985). Analytical Urban Geography, Spatial Patterns and Theories.
New Jersey: Prentice-Hall Inc.,.
- Enest, M. J. and Ilgan, D.R. (1980). Industrial Psychology. Englewood Cliffs.
New Jersey: Prentice-Hall, Inc.,.
- European Community of Railways. (1987). Railways and the Environment. Bruxelles: n.p.
- Hellmann, M. (1996). A German Overview. City Rail International. 1(1), 19.
- Issac, J.K. (1996). Urban Rail is the answer. City Rail International. 1(1), 51-54.
- Japan International Cooperation Agency. (1989). Improvement/Management Plan of Road
and Roadtransport in Bangkok. Bangkok. JICA's Research Report.

- Japan Railway Technical Service. (1995). The Study on an Improvement Plan for Railway Transport in and Around the Bangkok Metropolis in Consideration Of Urban Development in the Kingdom of Thailand. Bangkok: n.p.
- Kinnock, N. (1996). Suburban in South Africa. City Rail International. 1(2), 3.
- Manop Bongsadadt. (1973). The Analysis of Bangkok & Thonburi Transportation. Bangkok: Press Bangkok.
- Maynard S.W. (1975). Responding to Social Change. Pennsylvania, Downen: Hutchison&Press Inc.,
- Milton, R. and Hovland, C.I. (1960). Attitude Organization and Change. New Haven: Yale University Press.
- Morill, R.L. (1990). The Spatial Organization of Society. Belmont: Duxbery Press.
- Office of the National Environment Board, Thailand. (1985). Proceeding of National Symposium on Urban Traffic and the Environment. Bangkok: Chutima Printing.
- O'meara, R.L. (1996). Canada's Commuter Rail Renaissance Takes Route. The Public Transport Report 1995-1996. Hong Kong: Campden Publishing Limited. 115-116.
- Pike, N. (1996). Planning Chaos Keeps The Bangkok Traffic in a Jam. The Public Transport Report 1995-1996. Hong Kong: Campden Publishing Limited. 3.
- Ramaer, R. (1994). The Railways of Thailand. Bangkok: White Lotus.
- Sakdisithi Saengduang. (1969). Passenger Movements on the State Railways of Thailand. AIT Thesis, Asian Institute of Technology. Bangkok, Thailand.
- Suchitra Punyaratbandhu-Bhakdi, et al. (1986). Delivery of Public Services in Asian Countries: Cases in Development Administration. Bangkok: Thammasat University Press.
- Sureeporn Punping. (1996). Commuting Behavior Patterns in Bangkok. A thesis submitted for the Degree of Doctor of Philosophy, The Australian National University. Canberra, Australia.
- Vroom, W.H. (1964). Working and Motivation. New York: John Wiley and Sons, Inc.,
- Wezzsacker and Ernst, U. V. (1994). Earth Politics. London: Zed Book Ltd.
- Wissamann, M. (1996). European Profile Germany. City Rail International. 1(1), 11-12.
- Wolman, B.B. (1973). Dictionary of Behavioral Science. Van Nostrand: Reinhold Company.
- Yamane, T. (1973). An Introduction Analysis. 3rd ed., Tokyo: Harper International Edition.



ตารางที่ 32 ระดับความพึงพอใจของการใช้บริการรถไฟ แสดงผลเป็นร้อยละ

รายละเอียด	ระดับความพึงพอใจ				
	พอใจมาก	พอใจ	ปานกลาง	ไม่พอใจ	ไม่พอใจมาก
ราคาค่ารถไฟ					
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถยนต์ 3.645	11.2	49.5	33.6	3.7	1.9
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ 3.700	16.8	42.9	35.3	4.2	0.8
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา และ ชนบุรี-สาขลา 3.926	31.8	41.2	15.5	10.8	0.7
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟสายอื่น ๆ 3.812	18.4	50.4	26.1	4.3	0.9
ค่าเฉลี่ยรวม 4 กลุ่ม 3.709	19.1	41.9	30.9	6.9	1.2
ความตรงต่อเวลา					
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถยนต์ 3.248	8.3	33.9	37.6	14.7	5.5
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ 3.156	9.8	32.0	32.0	16.4	9.8
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา และ ชนบุรี-สาขลา 2.556	4.6	13.9	13.9	35.8	15.9
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟสายอื่น ๆ 2.479	2.1	16.0	16.0	33.6	19.3
ค่าเฉลี่ยรวม 4 กลุ่ม 2.702	4.1	19.6	19.6	28.4	114.6
ความปลอดภัยในการเดินทาง					
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถยนต์ 3.826	18.3	49.5	28.4	3.7	0
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ 3.843	21.5	47.1	26.4	4.1	0.8
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา และ ชนบุรี-สาขลา 3.914	21.9	53.0	21.2	2.6	1.3
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟสายอื่น ๆ 3.797	21.1	43.0	30.8	4.6	0.4
ค่าเฉลี่ยรวม 4 กลุ่ม 3.718	18.6	43.8	29.7	6.6	1.3
การบริการของพนักงาน					
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถยนต์ 2.991	3.7	16.8	58.9	15.9	4.7
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ 3.174	5.0	24.0	58.7	8.3	4.1
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา และ ชนบุรี-สาขลา 3.576	10.6	43.0	41.1	4.0	1.3
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟสายอื่น ๆ 3.797	7.2	43.7	44.9	8.1	2.1
ค่าเฉลี่ยรวม 4 กลุ่ม 3.340	6.8	34.1	47.6	8.9	2.4

ตารางที่ 32 ระดับความพึงพอใจของการใช้บริการรถไฟ แสดงผลเป็นร้อยละ (ต่อ)

รายละเอียด	ระดับความพึงพอใจ				
	พอใจมาก	พอใจ	ปานกลาง	ไม่พอใจ	ไม่พอใจมาก
การบริการด้านการขายตั๋วรถไฟ					
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถยนต์ 3.187	5.6	23.4	57.9	10.3	2.8
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ 3.292	5.8	31.7	50.8	9.2	22.5
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา และ ชนบุรี-สาขลา 3.490	8.1	45.6	36.9	6.0	3.4
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟสายอื่น ๆ 3.162	8.1	27.7	40.4	20.0	3.8
ค่าเฉลี่ยรวม 4 กลุ่ม 3.348	6.4	36.5	45.3	9.2	2.6
การบริการที่จอดรถตามสถานี					
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถยนต์ 2.887	0.9	21.7	50.0	19.8	7.5
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ 3.176	2.5	31.9	48.7	14.3	2.5
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา และ ชนบุรี-สาขลา 3.338	6.1	40.5	37.8	12.2	3.4
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟสายอื่น ๆ 3.195	6.5	29.4	45.0	15.2	3.9
ค่าเฉลี่ยรวม 4 กลุ่ม 3.185	5.0	30.6	45.5	15.7	3.1
ความสะอาดภายในการเดินทาง เช่น สามารถพักผ่อนนอนหลับ อ่านหนังสือ รับประทานอาหาร เป็นต้น					
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถยนต์ 3.130	5.6	28.7	42.6	19.4	3.7
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ 3.367	10.0	37.5	34.2	15.8	2.5
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา และ ชนบุรี-สาขลา 3.713	21.3	40.0	28.0	10.0	0.7
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟสายอื่น ๆ 3.162	8.11	27.7	40.4	20.0	3.8
ค่าเฉลี่ยรวม 4 กลุ่ม 3.302	10.8	31.6	37.4	17.2	3.0
การประชาสัมพันธ์ตารางการเดินรถ					
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถยนต์ 3.065	2.8	25.2	50.5	18.7	2.8
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ 3.175	5.0	31.7	42.5	17.5	3.3
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา และ ชนบุรี-สาขลา 3.309	10.1	29.5	44.3	13.4	2.7
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟสายอื่น ๆ 3.215	5.5	32.1	43.5	16.5	2.5
ค่าเฉลี่ยรวม 4 กลุ่ม 3.188	6.5	29.8	43.4	16.5	3.8

ตารางที่ 32 ระดับความพึงพอใจของการใช้บริการรถไฟ แสดงผลเป็นร้อยละ (ต่อ)

รายละเอียด	ระดับความพึงพอใจ				
	พอใจมาก	พอใจ	ปานกลาง	ไม่พอใจ	ไม่พอใจมาก
ความเหมาะสมของตารางการเดินรถไฟ					
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถยนต์ 3.124	1.0	25.7	59.0	13.3	1.0
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ 3.101	2.5	28.6	50.4	13.4	5.0
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา และ ชนบุรี-สาขลา 3.047	5.3	28.7	38.0	21.3	6.7
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟสายอื่น ๆ 3.244	4.7	35.9	41.9	14.1	3.4
ค่าเฉลี่ยรวม 4 กลุ่ม 3.149	4.0	32.7	42.1	16.8	4.5
การบริการรถไฟในช่วงโมงเร่งด่วน					
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถยนต์ 2.962	2.8	117.9	53.8	23.8	1.9
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ 3.110	4.2	32.2	39.0	119.5	5.1
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา และ ชนบุรี-สาขลา 3.054	8.8	25.0	37.8	19.6	8.8
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟสายอื่น ๆ 2.978	7.0	27.0	30.9	27.4	7.8
ค่าเฉลี่ยรวม 4 กลุ่ม 3.024	6.6	27.0	35.6	23.9	6.9
การเดินทางมายังสถานีรถไฟ					
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถยนต์ 2.952	2.9	21.9	47.6	22.9	4.8
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ 2.983	5.0	24.0	41.3	24.0	5.8
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา และ ชนบุรี-สาขลา 3.500	6.1	49.3	35.1	7.4	2.0
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟสายอื่น ๆ 3.389	8.1	35.5	45.7	8.5	2.1
ค่าเฉลี่ยรวม 4 กลุ่ม 3.274	6.11	34.7	42.4	14.0	2.8
ระยะทางระหว่างสถานีรถไฟกับที่พักอาศัยของท่าน					
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถยนต์ 2.971	5.7	22.9	42.9	20.0	8.6
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ 2.975	5.8	24.2	36.7	28.3	5.0
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา และ ชนบุรี-สาขลา 3.615	15.5	43.9	29.7	8.1	2.7
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟสายอื่น ๆ 3.325	8.9	32.5	44.3	11.0	3.4
ค่าเฉลี่ยรวม 4 กลุ่ม 3.240	8.8	30.8	39.6	17.1	3.6

ตารางที่ 32 ระดับความพึงพอใจของการใช้บริการรถไฟ แสดงผลเป็นร้อยละ (ต่อ)

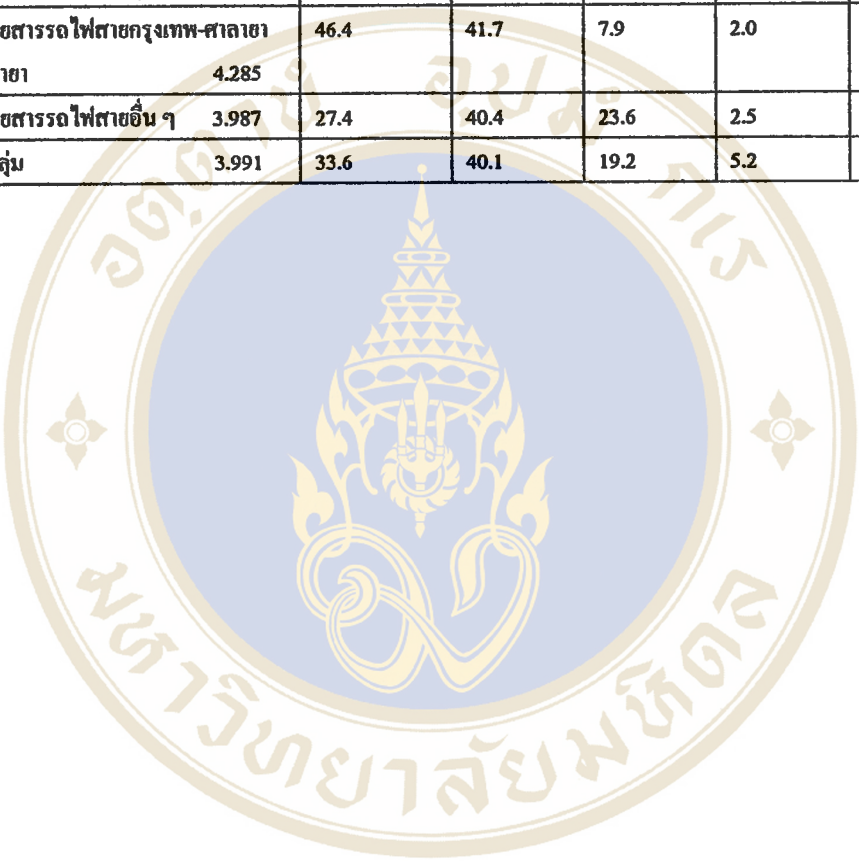
รายละเอียด	ระดับความพึงพอใจ				
	พอใจมาก	พอใจ	ปานกลาง	ไม่พอใจ	ไม่พอใจมาก
ระยะเวลาในการเดินทางโดยรถไฟ					
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถยนต์ 3.136	1.9	35.9	38.8	20.4	2.9
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ 3.370	110.1	36.1	37.0	14.3	2.5
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟสายกรุงเทพ-สาละยา และ ชนบุรี-สาละยา 3.493	14.9	40.5	27.7	12.8	4.1
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟสายอื่น ๆ 3.266	6.0	38.6	35.6	15.5	4.3
ค่าเฉลี่ยรวม 4 กลุ่ม 3.257	8.0	34.4	37.4	15.9	4.3
การเดินทางจากสถานีรถไฟไปสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง					
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถยนต์ 2.979	5.2	23.7	39.2	27.8	4.1
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ 3.104	3.5	27.0	48.7	18.3	2.6
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟสายกรุงเทพ-สาละยา และ ชนบุรี-สาละยา 3.680	18.0	43.3	28.7	8.7	1.3
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟสายอื่น ๆ 3.397	8.5	36.3	43.2	10.3	1.7
ค่าเฉลี่ยรวม 4 กลุ่ม 3.213	8.4	30.7	39.7	16.0	5.1
ระยะทางระหว่างสถานีรถไฟกับสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง					
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถยนต์ 3.020	3.0	24.2	46.5	24.2	2.0
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ 3.184	3.5	27.2	55.3	12.3	7.8
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟสายกรุงเทพ-สาละยา และ ชนบุรี-สาละยา 3.640	14.7	47.3	28.0	7.3	2.7
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟสายอื่น ๆ 3.474	8.8	42.1	37.7	110.5	0.9
ค่าเฉลี่ยรวม 4 กลุ่ม 3.247	7.8	34.4	37.4	15.4	5.0
การต่อรถในเส้นทางอื่น					
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถยนต์ 2.796	2.0	15.3	46.9	31.6	4.1
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ 3.186	3.5	330.1	50.4	13.3	2.7
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟสายกรุงเทพ-สาละยา และ ชนบุรี-สาละยา 3.329	8.2	37.0	38.4	12.3	4.1
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟสายอื่น ๆ 3.132	1.3	26.4	57.3	14.1	0.9
ค่าเฉลี่ยรวม 4 กลุ่ม 3.263	5.2	33.1	46.9	12.5	2.4

ตารางที่ 32 ระดับความพึงพอใจของการใช้บริการรถไฟ แสดงผลเป็นร้อยละ (ต่อ)

รายละเอียด	ระดับความพึงพอใจ				
	พอใจมาก	พอใจ	ปานกลาง	ไม่พอใจ	ไม่พอใจมาก
สภาพเครื่องยนต์และหัวรถจักร					
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถยนต์ 2.765	0	13.7	55.9	23.5	6.9
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ 2.818	0.8	119.8	47.1	24.8	7.4
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา และ ชนบุรี-สาขลา 2.762	3.3	19.2	39.7	25.8	11.9
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟสายอื่น ๆ 2.783	1.7	17.4	47.2	24.7	8.9
ค่าเฉลี่ยรวม 4 กลุ่ม 2.905	3.1	23.0	43.5	222.1	8.3
ความสะอาดภายในรถไฟและบริเวณสถานี					
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถยนต์ 2.264	0	4.7	37.7	36.8	20.8
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ 2.521	2.5	114.3	35.3	28.6	19.3
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา และ ชนบุรี-สาขลา 2.547	2.7	11.3	37.3	35.3	13.3
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟสายอื่น ๆ 2.494	2.5	8.9	40.1	32.5	16.0
ค่าเฉลี่ยรวม 4 กลุ่ม 2.741	4.7	19.1	35.4	27.1	13.7
สภาพรถไฟ เช่น ที่นั่ง หน้าต่าง ห้องน้ำ แอร์ เป็นต้น					
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถยนต์ 3.533	11.2	44.9	32.7	8.4	2.8
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ 3.636	220.7	34.7	35.5	5.8	3.3
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา และ ชนบุรี-สาขลา 3.848	28.5	38.4	25.2	5.3	2.6
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟสายอื่น ๆ 3.570	14.5	45.1	26.4	11.1	3.0
ค่าเฉลี่ยรวม 4 กลุ่ม 3.515	18.8	37.6	27.0	9.7	7.0
การเข้าถึงท่าอากาศยาน					
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถยนต์ 3.486	8.6	44.8	36.2	7.6	2.9
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ 3.636	22.3	30.6	38.0	6.6	2.5
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟสายกรุงเทพ-สาขลา และ ชนบุรี-สาขลา 3.879	24.8	44.3	26.2	3.4	1.3
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟสายอื่น ๆ 3.455	11.1	40.4	34.5	11.1	3.0
ค่าเฉลี่ยรวม 4 กลุ่ม 3.518	17.5	36.7	31.1	9.6	5.1

ตารางที่ 32 ระดับความพึงพอใจของการใช้บริการรถไฟ แสดงผลเป็นร้อยละ (ต่อ)

รายละเอียด	ระดับความพึงพอใจ				
	พอใจมาก	พอใจ	ปานกลาง	ไม่พอใจ	ไม่พอใจมาก
การช่วยลดความรุนแรงของปัญหาจราจร					
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถยนต์ 3.804	15.0	57.9	22.4	1.9	2.8
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถเมล์/รถตู้ 3.826	30.6	34.7	24.8	6.6	3.3
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายกรุงเทพ-สาละวิน และ ธานี-สาละวิน 4.285	46.4	41.7	7.9	2.0	2.0
ค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายอื่น ๆ 3.987	27.4	40.4	23.6	2.5	0
ค่าเฉลี่ยรวม 4 กลุ่ม 3.991	33.6	40.1	19.2	5.2	1.7





แบบสอบถามระดับลึกเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานด้านการคมนาคม

1. ชื่อ _____
2. ตำแหน่ง _____ แผนก _____
 กรม _____ กอง _____
 กระทรวง _____
3. รับราชการ/ทำงาน _____ ปี
4. โดยปกติท่านเดินทางมาทำงานโดยรถไฟฟ้าหรือไม่ ถ้าไม่เพราะเหตุใดจึงไม่ใช้รถไฟฟ้าในการเดินทาง
5. เพราะเหตุใดรถไฟฟ้าจึงลดบทบาทจากการเป็นระบบขนส่งมวลชนหลักของประเทศ และมีการเดินทางด้วยถนนเข้ามาแทนที่
6. ในการเดินทาง 1 กิโลเมตรของรถไฟฟ้าในการให้บริการสายชานเมือง ราคาต้นทุนการเดินทางทั้งหมดเท่าไร
7. เพราะเหตุใดรถไฟฟ้าจึงยอมให้บริการในสายชานเมืองด้วยราคาที่ต่ำกว่าความเป็นจริง และทำไมไม่ใช้ระบบพันธะการให้บริการสาธารณะ (Public Service Obligations, PSO)
8. ปัญหาการให้บริการที่ไม่คุ้มทุน/ไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่สามารถให้การบริการของการรถไฟฟ้าเป็นปัญหาระดับชาติเกิดขึ้น
9. เพราะอะไร เหตุใดจึงไม่มีการแก้ไขปัญหาอย่างจริงจัง และในขณะนี้มียุทธศาสตร์หรือโครงการในการแก้ไขปัญหาอย่างไรบ้าง
10. มีโครงการในการจัดสร้างที่จอดรถตามสถานีรถไฟฟ้าชานเมืองต่าง ๆ เพื่อเป็นการชักจูงผู้ที่มีรถยนต์ส่วนบุคคลให้เดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนของรัฐ โดยการจอดรถไว้ที่สถานีรถไฟฟ้าและเดินทางเข้าตัวเมือง (Park & Ride) หรือไม่ ถ้ามีจะเริ่มเมื่อใด ที่สถานีไหน
11. หากมีโครงการดังกล่าวจริง ท่านคิดว่าจะช่วยลดปัญหาการจราจร ได้หรือไม่ เพราะเหตุใด และภายใต้เงื่อนไขใด
12. ท่านคิดว่ารถไฟฟ้าสามารถช่วยลดปัญหาการจราจร ได้หรือไม่ เพราะเหตุใด และภายใต้เงื่อนไขใด
13. กระทรวงคมนาคมมีนโยบาย/โครงการ/แผนงานระยะยาว ในการลดการใช้ถนน และดึงคนมาใช้รถไฟฟ้าชานเมืองโดยเฉพาะเพื่อเป็นการลดปัญหาการจราจรหรือไม่
14. ท่านคิดว่าจะมีวิธีการจัดการเดินรถไฟฟ้าเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตเมือง โดยเฉพาะในเส้นทางกรุงเทพ-สาธยา และ ธนบุรี-สาธยา

15. โดยปกติการรถไฟฟ้ามีการประชาสัมพันธ์การเดินทางอย่างไร และมีนโยบาย/แผนงาน ในการประชาสัมพันธ์ตารางการรถไฟฟ้าอย่างไร
16. จากการที่รถไฟฟ้าได้ดำเนินการมาเป็นระยะเวลา 101 ปี ทำให้อุปกรณ์ โบกี้รถไฟฟ้า มีสภาพเก่าแก่ มาก ไม่เป็นที่ดึงดูดให้มาใช้บริการ ดังนั้น มีนโยบาย/โครงการ ในการปรับปรุงสภาพโบกี้รถไฟฟ้า รวมถึงอุปกรณ์ต่างๆ เช่น เก้าอี้ หน้าต่าง ห้องน้ำ แอร์ การบริการโทรศัพท์สาธารณะในรถไฟฟ้า เป็นต้น
17. มีนโยบายหรือโครงการในการลดราคารถไฟฟ้าในเมืองพิเศษปรับอากาศบ้างหรือไม่ เพื่อเป็นการดึงดูดโดยสารให้มาใช้บริการมากขึ้น
18. มีนโยบายในการฝึกอบรมการบริการของพนักงานการรถไฟฟ้า เพื่อกระตุ้นให้พนักงานเกิดความตื่นตัวในการทำงานหรือไม่ อย่างไร
19. มีวิธีการอย่างไรในการตรวจเช็คสภาพเครื่องชนิดและหัวรถจักรอย่างไร
20. มีนโยบาย/แผนงาน/โครงการระยะยาว ในการซื้อรถจักรใหม่หรือไม่ เนื่องจากอายุเฉลี่ยของหัวรถจักรดีเซลที่มีอยู่ส่วนใหญ่มีอายุเฉลี่ย 20.4 ปี
21. เนื่องจากรถไฟฟ้าสามารถให้บริการตรงตามเวลาที่กำหนดน้อยกว่าเทียบกับเวลาที่ล่าช้า เพราะเหตุใด และมีวิธีการดำเนินการแก้ไขความล่าช้า ไม่ตรงกำหนดเวลาอย่างไร
22. เพราะเหตุใดจึงไม่สามารถจัดเวลาการเดินทางรถไฟฟ้าให้พอดีกับเวลาที่มีรถไฟฟ้าสวนทางกัน ทำให้เสียเวลาในการรอรถไฟฟ้า และมีวิธีการดำเนินการแก้ไขอย่างไร
23. ในเส้นทางสายใต้รถไฟฟ้าชานเมืองสายสุพรรณบุรี สายใต้เชิงพาณิชย์ และเส้นทางต่างๆ ที่ให้บริการทั้งหมดของสถานีธนบุรี (บางกอกน้อย) มีแผนนโยบายในการจัดตารางเดินรถไฟฟ้าเพิ่มเติมในช่วงโมงเร่งด่วนหรือไม่ เพราะเหตุใด
24. มีนโยบาย/โครงการ ในการลดระยะเวลาในการเดินรถไฟฟ้าในเส้นทางชานเมืองสายใต้ ได้อีกหรือไม่
25. มีความเป็นไปได้หรือไม่ในการสร้างรถไฟฟ้าชานเมืองสายใต้เข้าหัวลำโพง ในเส้นทางนครปฐม-กรุงเทพฯ โดยไม่ต้องอาศัยรถไฟฟ้าสายใต้เชิงพาณิชย์ หรือมีโครงการเพิ่มโบกี้รถไฟฟ้าสายใต้เชิงพาณิชย์ในช่วงเส้นทางดังกล่าวเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารชานเมืองสายใต้ที่ต้องการเดินทางเข้ากรุงเทพฯ โดยรถไฟฟ้า
26. ในสถานีหนึ่ง ๆ มีรัศมีในการให้บริการผู้โดยสารกี่กิโลเมตร และมีโครงการเพิ่มสถานีเพื่อจ่อรถรับส่งผู้โดยสารหรือไม่ เพราะเหตุใด
27. มีวิธีการดำเนินการอย่างไรในการให้ผู้โดยสารเข้าถึงและออกจากสถานีรถไฟฟ้าได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว โดยเฉพาะในเส้นทางชานเมืองต่าง ๆ ซึ่งเป็นลักษณะการให้บริการแบบเข้าถึงที่ (Door to Door Service)
28. มีโครงการขยายเส้นทางรถไฟฟ้าชานเมืองอื่นๆ หรือไม่

29. ตามมติคณะรัฐมนตรีปี 2536 ให้มีการจัดสร้างทางคู่ รวมระยะทาง 2,744 กิโลเมตร ซึ่งระยะแรกให้ดำเนินการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟชานเมืองสายต่าง ๆ เป็นระยะทาง 234 กิโลเมตร อยากทราบว่า การดำเนินการสร้างรถไฟทางคู่ขณะนี้ดำเนินการถึงเส้นทางใด และคาดว่าจะสำเร็จทั้งโครงการเมื่อใด
30. โครงการโฮปเวลล์ ระยะ กทม.-สายใต้/ตลิ่งชัน ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการขนส่งผู้โดยสารชานเมืองสายใต้ไปใช้รถไฟฟ้าโฮปเวลล์ ยังคงมีแผนงานอยู่หรือไม่
31. อยากทราบความก้าวหน้าของการดำเนินโครงการรถไฟฟ้ามหานคร (รฟม.) และรถไฟฟ้านีทีเอส (รนาขง) ซึ่งรวมแล้วคิดเป็นกี่เปอร์เซ็นต์ของการดำเนินโครงการทั้งหมด
32. มีความเป็นไปได้หรือไม่ในการร่วมกันให้บริการระหว่างรถไฟ รถเมล์ ขสมก. เช่น ให้สามารถใช้ตัวร่วมกันได้ ให้มีบริการขสมก.ตามสถานีรถไฟ เป็นต้น
33. ในการปรับปรุงสถานีรถไฟต่าง ๆ เช่นในเรื่องความสะอาด ห้องน้ำตามสถานี แก้ว/ม้านั่ง การให้บริการโทรศัพท์สาธารณะ การเพิ่มร้านค้าตามสถานี มีวิธีการดำเนินการอย่างไร
34. เนื่องจากการขายตั๋วรายเดือนในเส้นทางชานเมืองอื่น ๆ แต่ไม่มีในเส้นทางสายใต้ เพราะเหตุใด ทั้งนี้เพื่อเป็นการลดภาระในการขายตั๋ว และมีโครงการขายตั๋วอัตโนมัติหรือไม่
35. ท่านคิดว่ารถไฟสามารถลดมลพิษบนท้องถนนได้หรือไม่ หากมีการเปลี่ยนจากการใช้รถยนต์มาเป็นรถไฟเพื่อการเดินทาง เพราะเหตุใด และภายใต้เงื่อนไขใด
36. ท่านคิดว่าผู้โดยสารรถไฟมีความเสี่ยงต่อภาวะมลพิษมากน้อยเพียงใด
37. จากการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทพัฒนากิจการรถไฟระยะยาวของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนประเทศไทย ปี 2536 พบว่าอุปสงค์ของการเดินทางของผู้โดยสารชานเมืองคาดว่าจะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในปี 1990-2011 ถึง 4.3 ล้านคน ซึ่งคิดเป็นเกือบ 2 เท่าของการเดินทางของคนทั้งประเทศในปี ค.ศ.1990 อยากทราบว่า การรถไฟมีวิธีดึงคน/ผู้โดยสารให้มาใช้บริการตามอุปสงค์ที่คาดไว้หรือมากกว่าอย่างไร



รายนามเจ้าหน้าที่ผู้ให้สัมภาษณ์ระดับลึก

สภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

1. คุณศรัณย์ บุญญะศิริ เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 6
ฝ่ายโครงการพื้นฐาน
2. คุณวรพงศ์ นิการพันธ์ เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 5
ฝ่ายโครงการพื้นฐาน
3. คุณลักขณา ศรีสมบุญ เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 5
ฝ่ายโครงการพื้นฐาน

กระทรวงคมนาคม

คุณสาริน สกุลรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผน
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก สำนักงานกฤษฎีกา

1. ดร.เฉลิมศักดิ์ ระเบิดวงศ์ ผู้อำนวยการกองนโยบายและแผนการจราจร
2. คุณชาญชัย สุวิสุทธิกุล ผู้อำนวยการกองจัดระบบโครงข่ายขนส่งขนาดใหญ่

กรมทางหลวง

คุณปัญจะ คุปรัตน์ วิศวกรโยธา 8
ฝ่ายวางแผนโครงการ สำนักนโยบายและแผน

การรถไฟแห่งประเทศไทย

1. คุณสุธีร์ พลอยสุข หัวหน้ากองประสานนโยบายและแผน
สำนักนโยบายและแผน
2. คุณกฤษฎาพล มณีเนตร หัวหน้างานวิจัยและวางแผนการตลาด
ฝ่ายการพาณิชย์
3. คุณทนงศักดิ์ พงษ์ประเสริฐ สารวัตรเดินรถธนบุรี
ฝ่ายการเดินรถ
4. คุณนิรศ ตั้งระดมสิน หัวหน้ากองวิศวกรรม 1
ฝ่ายโครงการพิเศษ

องค์การไฟฟ้าฟ้ามหานคร

คุณวรรณา เดิมขจรกิจ

วิศวกรสิ่งแวดล้อม

แผนกวิเคราะห์โครงการ กองวางแผน





เลขที่ ☐ ☐ ☐

สถานที่.....

ผู้สัมภาษณ์.....

วันที่สัมภาษณ์.....

แบบสอบถามผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทาง
เรื่อง การศึกษาการจัดการเดินรถไฟเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในเขตเมือง
กรณีศึกษา : เส้นทางรถไฟสายกรุงเทพ-ศาลายา และ ธนบุรี-ศาลายา

โปรดกาเครื่องหมาย ✓ ลงใน ☐ หรือเติมข้อความลงในช่องว่างให้สมบูรณ์

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของประชากร

1. เพศ 1) ☐ ชาย 2) ☐ หญิง ☐
2. อายุ ปี ☐ ☐
3. อาชีพ ☐
 - 1) ☐ นักเรียน/นักศึกษา 2) ☐ รับราชการ
 - 3) ☐ รัฐวิสาหกิจ 4) ☐ ลูกจ้าง/พนักงานธุรกิจเอกชน
 - 5) ☐ ประกอบอาชีพส่วนตัว/ค้าขาย 6) ☐ ชาวไร่/ชาวนา/ชาวสวน
 - 7) ☐ อื่นๆ (ระบุ).....
4. รายได้ บาท/เดือน ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
5. จำนวนสมาชิกในครัวเรือน คน ☐ ☐

ตอนที่ 2 ข้อมูลด้านการเดินทาง

6. ระยะทางจากที่พักถึงสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง เมตร ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
 7. เวลาที่ใช้ในการเดินทางทั้งหมดในขาไป ชั่วโมง ☐ ☐
 8. เวลาที่ใช้ในการเดินทางทั้งหมดในขากลับ ชั่วโมง ☐ ☐
 9. ค่าใช้จ่ายในการเดินทางทั้งหมดใน 1 วัน บาท ☐ ☐ ☐
 10. ระยะทางจากที่พักถึงสถานีรถไฟ (ต้นทาง) เมตร ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
 11. หลังจากใช้บริการรถไฟ ระยะทางจากสถานีรถไฟ (ปลายทาง) ถึงสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง เมตร ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
 12. ท่านเคยใช้บริการรถไฟขานเมืองในเส้นทาง ศาลายา-กรุงเทพ หรือ ธนบุรี-ศาลายา หรือไม่
 - 1) ☐ เคย 2) ☐ ไม่เคย
- เหตุผล

ตอนที่ 3 ความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟ

โปรดใส่เครื่องหมาย ✓ ลงในช่องด้านขวามือเพียงข้อเดียว

ข้อที่	รายละเอียด	ระดับความพึงพอใจ				
		พอใจ มาก	พอใจ	ปาน กลาง	ไม่ พอใจ	ไม่พอ ใจมาก
1.	ราคาค่ารถไฟ					
2.	ความตรงต่อเวลา					
3.	ความปลอดภัยในการเดินทาง					
4.	การบริการของพนักงาน					
5.	การบริการด้านการขายตั๋วรถไฟ					
6.	การบริการที่จอดรถตามสถานีรถไฟ					
7.	ความสะดวกสบายในการเดินทาง (สามารถ พักผ่อน รับประทานอาหาร อ่านหนังสือ)					
8.	การประชาสัมพันธ์ตารางการเดินทาง					
9.	ความเหมาะสมของตารางการเดินทางรถไฟ					
10.	การบริการรถไฟในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน					
11.	การเดินทางมายังสถานีรถไฟ					
12.	ระยะทางระหว่างสถานีรถไฟกับที่พักอาศัย ของท่าน					
13.	ระยะเวลาในการเดินทางโดยรถไฟ					
14.	การเดินทางจากสถานีรถไฟไปสถานที่เรียน/ ทำงาน/จุดหมายปลายทาง					
15.	ระยะทางระหว่างสถานีรถไฟกับสถานที่เรียน/ ทำงาน/จุดหมายปลายทาง					
16.	การต่อรถในเส้นทางอื่น					
17.	สภาพเครื่องยนต์ และหัวรถจักร					
18.	ความสะอาดภายในรถไฟ และบริเวณสถานี					
19.	สภาพรถไฟ เช่น ที่นั่ง หน้าต่าง ห้องน้ำแอร์ ฯ					
20.	การช่วยเหลือผู้พิการบนท้องถนน					
21.	การแจ้งต่อภาวะมลพิษ					
22.	การช่วยลดความรุนแรงของปัญหาจราจร					

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะและความคิดเห็นเพิ่มเติม

1. ท่านคิดว่าการรถไฟฟ้าควรมีการปรับปรุงด้านการบริการอย่างไร (เรียงตามลำดับความสำคัญ 1-5)

- () 1. ลดราคาค่ารถไฟฟ้า
- () 2. จัดการเดินรถให้ตรงตามตารางเวลา
- () 3. จัดสถานที่จอดรถยนต์ตามสถานี
- () 4. ประชาสัมพันธ์ตารางเดินรถ
- () 5. เพิ่มการบริการรถไฟฟ้าในเวลาเร่งด่วน
- () 6. ลดระยะเวลาในการเดินทางสร้างเส้นทางในการเดินทางมาสถานีโดยตรง
- () 7. ให้มีการร่วมกันในการจัดการเดินรถไฟฟ้ากับรถเมล์ ขสมก. และรถเมล์ปรับอากาศ
- () 8. ลดระยะเวลาในการเดินทาง
- () 9. ตรวจสอบสภาพเครื่องชนด์/สภาพรถอยู่เป็นประจำ
- () 10. ตรวจสอบสภาพรถไฟฟ้า เช่น ที่นั่ง ฝ้าบัง กระจกน้ำแอร์ ฯ
- () 11. เพิ่มสถานีจอดรถไฟฟ้ารับ-ส่งใกล้บริเวณที่พักอาศัยหรือสถานที่ทำงาน
- () 12. เพิ่มการจัดโบกี้สำหรับผู้โดยสารชานเมืองโดยเฉพาะในกรณีที่ต้องอาศัยขบวนสายอื่นๆ
- () 13. เพิ่มบริการการขายตั๋วเป็นรายเคาน์
- () 14. การบริการของพนักงาน
- () 15. จัดทำลักษณะสมาชิกผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า (Member Club)
- () 16. เพิ่มบริการห้องน้ำตามสถานีรถไฟฟ้า รวมทั้งในด้านความสะอาด
- () 17. เพิ่มบริการโทรศัพท์ทั้งในสถานีรถไฟฟ้า และในรถไฟฟ้า
- () 18. เพิ่มบริการร้านค้าตามสถานี
- () 19. อื่นๆ

2. ท่านคิดว่าท่านได้รับประโยชน์จากการใช้บริการรถไฟฟ้าในข้อใด (เรียงตามลำดับความสำคัญ 1-5)

- () 1. มีความรวดเร็ว/ลดระยะเวลาเดินทางบนท้องถนน
- () 2. ประหยัด/ราคาถูกเมื่อเทียบกับการเดินทางโดยวิธีอื่น
- () 3. มีความปลอดภัย/มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุน้อย
- () 4. ช่วยลดปัญหาจราจร/ลดจำนวนรถยนต์บนท้องถนน
- () 5. ช่วยลดมลพิษทางอากาศ และเสียง
- () 6. มีความสะดวกสบาย/สามารถพักผ่อนบนรถได้
- () 7. ตรงต่อเวลา/สามารถกำหนดเวลาการเดินทางที่แน่นอนได้
- () 8. ง่ายต่อการเดินทาง/สถานีบริการใกล้ที่พักอาศัยหรือจุดหมายปลายทาง
- () 9. อื่น ๆ (ระบุ)

3. ท่านคิดว่าการให้บริการรถไฟฟ้าจะสามารถช่วยลดมลพิษบนท้องถนน เช่น ฝุ่น คาร์บอน หรือเสียง ได้หรือไม่

☐ ได้

☐ ไม่ได้

.....

.....

.....

.....

.....

4. ท่านคิดว่าการให้บริการรถไฟฟ้าจะสามารถช่วยลดความรุนแรงของปัญหาจราจร ได้หรือไม่

☐ ได้

☐ ไม่ได้

.....

.....

.....

.....

.....

5. ท่านคิดว่าควรมีการขยายเส้นทางรถไฟฟ้าให้ครอบคลุมหรือไม่ เพราะเหตุใด

☐ ควร

☐ ไม่ควร

.....

.....

.....

.....

.....

6. หากท่านคิดว่าควรมีการขยายเส้นทางรถไฟฟ้าให้ครอบคลุม ควรขยายในเส้นทางใด

.....

.....

.....

.....

.....

7. ท่านต้องการให้การรถไฟฟ้ามีการพัฒนาอย่างไรบ้าง

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

8. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรกับการที่รถไฟฟ้าจัดบริการที่จอดรถให้ และให้ขึ้นรถไฟฟ้าในการเดินทาง (Park and Ride)

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

9. หากมีการปรับปรุงการบริการของการรถไฟฟ้าตามที่ท่านต้องการ ท่านจะเปลี่ยนมาใช้บริการการรถไฟฟ้า
ขานเมือง สายสาละวิน-กรุงเทพ และ สายสาละวิน-ธนบุรี

- 1) ☐ ใช้ (หมายถึง 15 วัน/เดือนขึ้นไป)
- 2) ☐ ไม่ใช้
- 3) ☐ ไม่แน่ใจ (ใช้บ้าง/ไม่ใช้บ้าง)

เหตุผล

.....

.....

.....

.....

ระยะทางเทียบ

ศาลาฯ-ทางต่างระดับจิมพลี	ระยะทาง	9 กิโลเมตร
ศาลาฯ-ชัยพฤกษ์	ระยะทาง	15 กิโลเมตร
ศาลาฯ-พาด้า	ระยะทาง	20 กิโลเมตร
ศาลาฯ-สนามหลวง	ระยะทาง	22 กิโลเมตร
ศาลาฯ-เพชรเกษม	ระยะทาง	10 กิโลเมตร
วัดมะเกลือ-ศาลาฯ	ระยะทาง	9 กิโลเมตร
ประตู 2 มหิดล-หอสมุดกลาง	ระยะทาง	700 เมตร
ประตู 1 มหิดล-สถานีรถไฟ	ระยะทาง	1 กิโลเมตร



เลขที่ ☐ ☐ ☐
สถานที่.....
ผู้สัมภาษณ์.....
วันที่สัมภาษณ์.....

แบบสอบถามผู้โดยสารรถเมล์ ขสมก. รถเมล์ปรับอากาศ และรถตู้
เรื่อง การศึกษาการจัดการเดินรถไฟเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในเขตเมือง
กรณีศึกษา : เส้นทางรถไฟสายกรุงเทพ-ศาลายา และ ธนบุรี-ศาลายา

โปรดกาเครื่องหมาย ☒ ลงใน ☐ หรือเติมข้อความลงในช่องว่างให้สมบูรณ์

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของประชากร

1. เพศ

1) ☐ ชาย

2) ☐ หญิง

☐
2. อายุ

ปี

☐☐
3. อาชีพ

1) ☐ นักเรียน/นักศึกษา

2) ☐ รับราชการ

3) ☐ รัฐวิสาหกิจ

4) ☐ ลูกจ้าง/พนักงานธุรกิจเอกชน

5) ☐ ประกอบอาชีพส่วนตัว/ค้าขาย

6) ☐ ชาวไร่/ชาวนา/ชาวสวน

7) ☐ อื่นๆ (ระบุ).....

☐
4. รายได้

บาท/เดือน

☐☐☐☐☐
5. จำนวนสมาชิกในครัวเรือน

คน

☐☐

ตอนที่ 2 ข้อมูลด้านการเดินทาง

6. ระยะทางจากที่พักถึงสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง

เมตร

☐☐☐☐☐
7. เวลาที่ใช้ในการเดินทางทั้งหมดในขาไป

ชั่วโมง

☐☐
8. เวลาที่ใช้ในการเดินทางทั้งหมดในขากลับ

ชั่วโมง

☐☐
9. ระยะทางจากที่พักถึงจุดรับส่งรถเมล์/รถตู้

เมตร

☐☐☐☐☐
10. เวลาที่รอขึ้นรถเมล์และรถตู้

นาที

☐☐☐
11. วิธีการเดินทางมายังป้ายรถเมล์หรือสถานที่จอดรถตู้

1) ☐ รถประจำทางขานเมือง

2) ☐ รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง

3) ☐ เดิน

4) ☐ รถเมล์ ขสมก.

5) ☐ อื่น ๆ (ระบุ)

☐

12. หลังจากใช้บริการ ระยะทางจากป้ายรถเมล์หรือสถานที่จอดรถตู้ (ปลายทาง) ไปยังจุดหมายปลายทาง เมตร

13. วิธีการเดินทางจากป้ายรถเมล์หรือสถานที่จอดรถตู้ (ปลายทาง) ไปยังจุดหมายปลายทาง ☐

1) ☐ เดิน

2) ☐ รถเมล์ ขสมก.

3) ☐ รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง

4) ☐ รถสามล้อ

5) ☐ รถยนต์ส่วนบุคคล

6) ☐ อื่น ๆ (ระบุ)

14. จำนวนครั้งที่จอดรถ นับตั้งแต่ออกจากบ้านจนถึงจุดหมายปลายทาง ครั้ง ☐

15. ค่าใช้จ่ายในการเดินทางทั้งหมดใน 1 วัน (ขาไป-จากกลับ) บาท

16. ระยะทางจากที่พักถึงสถานีรถไฟ (ต้นทาง) เมตร

17. หลังจากใช้บริการรถไฟ ระยะทางจากสถานีรถไฟ (ปลายทาง) ถึงสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง เมตร

18. ความถี่ในการเดินทางโดยรถเมล์/รถตู้ ☐

1) ☐ 5 วันขึ้นไป/สัปดาห์

2) ☐ 1-2 วัน/สัปดาห์

3) ☐ 2-3 วัน/สัปดาห์

4) ☐ 3-4 วัน/สัปดาห์

5) ☐ เป็นครั้งคราว โดยเดินทางประมาณเดือนละ

เหตุผล

.....

.....

19. ท่านเคยใช้บริการรถไฟชานเมืองในเส้นทาง ศาลา-กรุงเทพ หรือ ธนบุรี-ศาลา หรือ ไม่

1) ☐ เคย

2) ☐ ไม่เคย

เหตุผล

.....

.....

ส่วนที่ 3 ความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟ

โปรดใส่เครื่องหมาย ✓ ลงในช่องด้านขวามือเพียงข้อเดียว

ข้อที่	รายละเอียด	ระดับความพึงพอใจ				
		พอใจ มาก	พอใจ	ปาน กลาง	ไม่ พอใจ	ไม่พอ ใจมาก
1.	ราคาค่ารถไฟ					
2.	ความตรงต่อเวลา					
3.	ความปลอดภัยในการเดินทาง					
4.	การบริการของพนักงาน					
5.	การบริการด้านการขายตั๋วรถไฟ					
6.	การบริการที่จอดรถตามสถานีรถไฟ					
7.	ความสะดวกสบายในการเดินทาง (สามารถ พักผ่อน รับประทานอาหาร อ่านหนังสือ)					
8.	การประชาสัมพันธ์ตารางการเดินรถ					
9.	ความเหมาะสมของตารางการเดินรถไฟ					
10.	การบริการรถไฟในชั่วโมงเร่งด่วน					
11.	การเดินทางมายังสถานีรถไฟ					
12.	ระยะทางระหว่างสถานีรถไฟกับที่พักอาศัย ของท่าน					
13.	ระยะเวลาในการเดินทางโดยรถไฟ					
14.	การเดินทางจากสถานีรถไฟไปสถานที่เรียน/ ทำงาน/จุดหมายปลายทาง					
15.	ระยะทางระหว่างสถานีรถไฟกับสถานที่เรียน/ ทำงาน/จุดหมายปลายทาง					
16.	การต่อรถในเส้นทางอื่น					
17.	สภาพเครื่องชนด์ และหัวรถจักร					
18.	ความสะอาดภายในรถไฟ และบริเวณสถานี					
19.	สภาพรถไฟ เช่น ที่นั่ง หน้าต่าง ห้องน้ำ แอร์ ฯ					
20.	การช่วยเหลือคนพิการบนท้องถนน					
21.	การเชื่อมต่อภาวะมลพิษ					
22.	การช่วยลดความรุนแรงของปัญหาจราจร					

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะและความคิดเห็นเพิ่มเติม

1. ท่านคิดว่าการรถไฟฟ้าควรมีการปรับปรุงด้านการบริการอย่างไร (เรียงตามลำดับความสำคัญ 1-5)

- () 1. ลดราคาค่ารถไฟฟ้า
- () 2. จัดการเดินรถให้ตรงตามตารางเวลา
- () 3. จัดสถานที่จอดรถยนต์ตามสถานี
- () 4. ประชาสัมพันธ์ตารางเดินรถไฟฟ้า
- () 5. เพิ่มการบริการรถไฟฟ้าในเวลาเร่งด่วน
- () 6. ลดระยะเวลาในการเดินทางสร้างเส้นทางในการเดินทางมาสถานีโดยตรง
- () 7. ให้มีการร่วมกันในการจัดการเดินรถไฟฟ้ากับรถเมล์ ขสมก. และรถเมล์ปรับอากาศ
- () 8. ลดระยะเวลาในการเดินทาง
- () 9. ตรวจสอบเช็คสภาพเครื่องยนต์/สภาพรถอยู่เป็นประจำ
- () 10. ตรวจสอบเช็คสภาพรถไฟฟ้า เช่น ที่นั่ง หน้าต่าง ห้องน้ำแอร์ ฯ
- () 11. เพิ่มสถานีจอดรถไฟฟ้ารับ-ส่งใกล้บริเวณที่พักอาศัยหรือสถานที่ทำงาน
- () 12. เพิ่มการจัดโบกี้สำหรับผู้โดยสารชานเมืองโดยเฉพาะในกรณีที่ต้องอาศัยขบวนสายอื่นๆ
- () 13. เพิ่มบริการการขายตั๋วเป็นรายเดือน
- () 14. การบริการของพนักงาน
- () 15. จัดทำลักษณะสมาชิกผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า (Member Club)
- () 16. เพิ่มบริการห้องน้ำตามสถานีรถไฟฟ้า รวมทั้งในด้านความสะอาด
- () 17. เพิ่มบริการโทรศัพท์ทั้งในสถานีรถไฟฟ้า และในรถไฟฟ้า
- () 18. เพิ่มบริการร้านค้าตามสถานี
- () 19. อื่นๆ

2. ท่านคิดว่าท่านได้รับประโยชน์จากการใช้บริการรถไฟฟ้าในข้อใด (เรียงลำดับตามความสำคัญ 1-5)

- () 1. มีความรวดเร็ว/ลดระยะเวลาเดินทางบนท้องถนน
- () 2. ประหยัด/ราคาถูกเมื่อเทียบกับการเดินทางโดยวิธีอื่น
- () 3. มีความปลอดภัย/มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุน้อย
- () 4. ช่วยลดปัญหาจราจร/ลดจำนวนรถยนต์บนท้องถนน
- () 5. ช่วยลดมลพิษทางอากาศ และเสียง
- () 6. มีความสะดวกสบาย/สามารถพักผ่อนบนรถได้
- () 7. ตรงต่อเวลา/สามารถกำหนดเวลาการเดินทางที่แน่นอนได้
- () 8. ง่ายต่อการเดินทาง/สถานีบริการใกล้กับที่พักอาศัยหรือจุดหมายปลายทาง
- () 9. อื่น ๆ (ระบุ)

3. ท่านคิดว่าการให้บริการรถไฟฟ้าจะสามารถช่วยลดมลพิษบนท้องถนน เช่น ฝุ่น คาร์บอน หรือเสียง ได้หรือไม่
- ☐ ได้ ☐ ไม่ได้

.....

.....

.....

.....

.....

4. ท่านคิดว่าการให้บริการรถไฟฟ้าจะสามารถช่วยลดความรุนแรงของปัญหาจราจร ได้หรือไม่
- ☐ ได้ ☐ ไม่ได้

.....

.....

.....

.....

.....

5. ท่านคิดว่าควรมีการขยายเส้นทางรถไฟฟ้าไหม เพราะเหตุใด
- ☐ ควร ☐ ไม่ควร

.....

.....

.....

.....

.....

6. หากท่านคิดว่าควรมีการขยายเส้นทางรถไฟฟ้า ควรขยายในเส้นทางใด

.....

.....

.....

.....

.....

7. ท่านต้องการให้การรถไฟฟ้ามีการพัฒนาอย่างไรบ้าง

.....

.....

.....

.....

.....

8. หากมีการปรับปรุงการบริการของการรถไฟฟ้าตามที่ท่านต้องการ ท่านจะเปลี่ยนมาใช้บริการการรถไฟฟ้า
เมือง ศาลา-กรุงเทพฯ และ ศาลา-ธนบุรี

- 1) ☐ ใช้ (หมายถึง 15 วัน/เดือนขึ้นไป) 2) ☐ ไม่ใช้
- 3) ☐ ไม่แน่ใจ (ใช้บ้าง/ไม่ใช้บ้าง)

เหตุผล

.....

.....

.....

ระยะทางเทียบ		
ศาลา-ทางต่างระดับฉิมพลี	ระยะทาง	9 กิโลเมตร
ศาลา-ชัยพฤกษ์	ระยะทาง	15 กิโลเมตร
ศาลา-พาด้า	ระยะทาง	20 กิโลเมตร
ศาลา-สนามหลวง	ระยะทาง	22 กิโลเมตร
ศาลา-เพชรเกษม	ระยะทาง	10 กิโลเมตร
วัดมะเกลือ-ศาลา	ระยะทาง	9 กิโลเมตร
ประตู 2 มหิดล-หอสมุดกลาง	ระยะทาง	700 เมตร
ประตู 1 มหิดล-สถานีรถไฟ	ระยะทาง	1 กิโลเมตร

เลขที่ ☐ ☐ ☐

สถานที่.....

ผู้สัมภาษณ์.....

วันที่สัมภาษณ์.....

แบบสอบถามผู้โดยสารรถไฟฟ้า

เรื่อง การศึกษาการจัดการเดินรถไฟฟ้าเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในเขตเมือง

กรณีศึกษา : เส้นทางรถไฟฟ้าสายกรุงเทพ-ศาลายา และ ธนบุรี-ศาลายา

โปรดกาเครื่องหมาย ✓ ลงใน ☐ หรือเติมข้อความลงในช่องว่างให้สมบูรณ์

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของประชากร

1. เพศ 1) ☐ ชาย 2) ☐ หญิง ☐
2. อายุ ปี ☐ ☐
3. อาชีพ ☐
- 1) ☐ นักเรียน/นักศึกษา 2) ☐ รับราชการ
- 3) ☐ รัฐวิสาหกิจ 4) ☐ ถูกจ้าง/พนักงานธุรกิจเอกชน
- 5) ☐ ประกอบอาชีพส่วนตัว/ค้าขาย 6) ☐ ชาวไร่/ชาวนา/ชาวสวน
- 7) ☐ อื่นๆ (ระบุ).....
4. รายได้ บาท/เดือน ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
5. จำนวนสมาชิกในครัวเรือน คน ☐ ☐

ตอนที่ 2 ข้อมูลด้านการเดินทาง

6. ระยะทางจากที่พักถึงสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง เมตร ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
7. เวลาที่ใช้ในการเดินทางทั้งหมดในขาไป ชั่วโมง ☐ ☐
8. เวลาที่ใช้ในการเดินทางทั้งหมดในขากลับ ชั่วโมง ☐ ☐
9. ระยะทางจากที่พักถึงสถานีรถไฟ เมตร ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
10. เวลาที่รถไฟมาล่าช้า (โดยเฉลี่ยในแต่ละวัน) นาที ☐ ☐ ☐
11. วิธีการเดินทางมายังสถานีรถไฟ ☐
- 1) ☐ รถประจำทางชานเมือง 2) ☐ รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง
- 3) ☐ เดิน 4) ☐ รถเมล์ ขสมก.
- 5) ☐ อื่น ๆ (ระบุ)

12. หลังจากใช้บริการรถไฟระยะทางจากสถานีรถไฟ (ปลายทาง) ไปยังสถานที่เรียน/ทำงาน/จุดหมายปลายทาง
ทาง เมตร ☐☐☐☐☐
13. วิธีการเดินทางจากสถานีรถไฟ (ปลายทาง) ไปยังจุดหมายปลายทาง ☐
- 1) ☐ เดิน 2) ☐ รถเมย์ ขสมก.
- 3) ☐ รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง 4) ☐ รถสามล้อ
- 5) ☐ รถยนต์ส่วนบุคคล 6) ☐ อื่น ๆ (ระบุ)
14. จำนวนครั้งที่ต้องรถ นับตั้งแต่ออกจากบ้านจนถึงจุดหมายปลายทาง ครั้ง ☐
15. ค่าใช้จ่ายในการเดินทางทั้งหมดใน 1 วัน (ขาไป-ขากลับ) บาท ☐☐☐
16. ความถี่ในการเดินทางโดยรถไฟ ☐
- 1) ☐ 5 วันขึ้นไป/สัปดาห์ 2) ☐ 1-2 วัน/สัปดาห์
- 3) ☐ 2-3 วัน/สัปดาห์ 4) ☐ 3-4 วัน/สัปดาห์
- 5) ☐ เป็นครั้งคราว โดยเดินทางประมาณเดือนละ ครั้ง
- เหตุผล
-
-

ตอนที่ 3 ความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟ

โปรดใส่เครื่องหมาย ✓ ลงในช่องด้านขวามือเพียงข้อเดียว

ข้อที่	รายละเอียด	ระดับความพึงพอใจ				
		พอใจ มาก	พอใจ	ปาน กลาง	ไม่ พอใจ	ไม่พอ ใจมาก
1.	ราคาค่ารถไฟ					
2.	ความตรงต่อเวลา					
3.	ความปลอดภัยในการเดินทาง					
4.	การบริการของพนักงาน					
5.	การบริการด้านการขายตั๋วรถไฟ					
6.	การบริการที่จอดรถตามสถานีรถไฟ					
7.	ความสะดวกสบายในการเดินทาง (สามารถ พักผ่อน รับประทานอาหาร อ่านหนังสือ)					
8.	การประชาสัมพันธ์ตารางการเดินรถ					
9.	ความเหมาะสมของตารางการเดินรถไฟ					
10.	การบริการรถไฟในชั่วโมงเร่งด่วน					
11.	การเดินทางมายังสถานีรถไฟ					
12.	ระยะทางระหว่างสถานีรถไฟกับที่พักอาศัย ของท่าน					
13.	ระยะเวลาในการเดินทางโดยรถไฟ					
14.	การเดินทางจากสถานีรถไฟไปสถานที่เรียน/ ทำงาน/จุดหมายปลายทาง					
15.	ระยะทางระหว่างสถานีรถไฟกับสถานที่เรียน/ ทำงาน/จุดหมายปลายทาง					
16.	การต่อรถในเส้นทางอื่น					
17.	สภาพเครื่องชนด์ และห้วงรถจักร					
18.	ความสะอาดภายในรถไฟ และบริเวณสถานี					
19.	สภาพรถไฟ เช่น ที่นั่ง หน้าต่าง ห้องน้ำแอร์ ฯ					
20.	การช่วยลดมลพิษบนท้องถนน					
21.	การเสียงต่อภาวะมลพิษ					
22.	การช่วยลดความรุนแรงของปัญหาจราจร					

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะและความคิดเห็นเพิ่มเติม

1. ท่านคิดว่าการรถไฟฟ้าควรมีการปรับปรุงด้านการบริการอย่างไร (เรียงตามลำดับตามความสำคัญ 1-5)

- () 1. ลดราคาค่ารถไฟ
- () 2. จัดการเดินรถไฟให้ตรงตามตารางเวลา
- () 3. จัดสถานที่จอดรถยนต์ตามสถานี
- () 4. ประชาสัมพันธ์ตารางเดินรถไฟ
- () 5. เพิ่มการบริการรถไฟฟ้าในเวลาเร่งด่วน
- () 6. ลดระยะเวลาในการเดินทางสร้างเส้นทางในการเดินทางมาสถานีโดยตรง
- () 7. ให้มีการร่วมกันในการจัดการเดินรถไฟกับรถเมล์ ขสมก. และรถเมล์ปรับอากาศ
- () 8. ลดระยะเวลาในการเดินทาง
- () 9. ตรวจเช็คสภาพเครื่องชนด์/สภาพรถอยู่เป็นประจำ
- () 10. ตรวจเช็คสภาพรถไฟ เช่น ที่นั่ง หน้าต่าง ห้องน้ำ แอร์ ฯ
- () 11. เพิ่มสถานีจอดรถไฟรับ-ส่งใกล้บริเวณที่พักอาศัยหรือสถานที่ทำงาน
- () 12. เพิ่มการจัดโบกี้สำหรับผู้โดยสารชานเมืองโดยเฉพาะในกรณีที่ต้องอาศัยขบวนสายอื่นๆ
- () 13. เพิ่มบริการการขายตั๋วเป็นรายเดือน
- () 14. การบริการของพนักงาน
- () 15. จัดทำลักษณะสมาชิกผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า (Member Club)
- () 16. เพิ่มบริการห้องน้ำตามสถานีรถไฟ รวมทั้งในด้านความสะดวก
- () 17. เพิ่มบริการโทรศัพท์ทั้งในสถานีรถไฟ และในรถไฟ
- () 18. เพิ่มบริการร้านค้าตามสถานี
- () 19. อื่นๆ

2. ท่านคิดว่าท่านได้รับประโยชน์จากการใช้บริการรถไฟฟ้าในข้อใด (เรียงตามลำดับตามความสำคัญ 1-5)

- () 1. มีความรวดเร็ว/ลดระยะเวลาเดินทางบนท้องถนน
- () 2. ประหยัด/ราคาถูกเมื่อเทียบกับการเดินทางโดยวิธีอื่น
- () 3. มีความปลอดภัย/มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุน้อย
- () 4. ช่วยลดปัญหาจราจร/ลดจำนวนรถยนต์บนท้องถนน
- () 5. ช่วยลดมลพิษทางอากาศ และเสียง
- () 6. มีความสะดวกสบาย/สามารถพักผ่อนบนรถได้
- () 7. ตรงต่อเวลา/สามารถกำหนดเวลาการเดินทางที่แน่นอนได้
- () 8. ง่ายต่อการเดินทาง/สถานีบริการใกล้ที่พักอาศัยหรือจุดหมายปลายทาง
- () 9. อื่น ๆ (ระบุ)

3. ท่านคิดว่าการใช้บริการรถไฟฟ้าจะสามารถช่วยลดมลพิษบนท้องถนน เช่น ฝุ่น คาร์บอน หรือเสียง ได้หรือไม่

☐ ได้

☐ ไม่ได้

.....

.....

.....

.....

.....

4. ท่านคิดว่าการใช้บริการรถไฟฟ้าจะสามารถช่วยลดความรุนแรงของปัญหาจราจร ได้หรือไม่

☐ ได้

☐ ไม่ได้

.....

.....

.....

.....

.....

5. ท่านคิดว่าควรมีการขยายเส้นทางรถไฟฟ้าชานเมืองหรือไม่ เพราะเหตุใด

☐ ควร

☐ ไม่ควร

.....

.....

.....

.....

.....

6. หากท่านคิดว่าควรมีการขยายเส้นทางรถไฟฟ้า ควรขยายในเส้นทางใด

.....

.....

.....

.....

.....

7. ท่านต้องการให้การรถไฟมีการพัฒนาและปรับปรุงอย่างไรบ้าง

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ระยะทางเทียบ		
สถานี-ทางต่างระดับฉิมพลี	ระยะทาง	9 กิโลเมตร
สถานี-ชัยพฤกษ์	ระยะทาง	15 กิโลเมตร
สถานี-พาด้า	ระยะทาง	20 กิโลเมตร
สถานี-สนามหลวง	ระยะทาง	22 กิโลเมตร
สถานี-เพชรเกษม	ระยะทาง	10 กิโลเมตร
วัดมะเกลือ-สถานี	ระยะทาง	9 กิโลเมตร
ประตู 2 มหิดล-หอสมุดกลาง	ระยะทาง	700 เมตร
ประตู 1 มหิดล-สถานีรถไฟ	ระยะทาง	1 กิโลเมตร

ประวัติผู้วิจัย



ชื่อ นริลักษณ์ ปัทมะทัตต์

วัน เดือน ปีเกิด 3 มีนาคม 2514

สถานที่เกิด กรุงเทพมหานคร

ประวัติการศึกษา ศิลปศาสตรบัณฑิต (ศึกษาศาสตร์) ภาษาอังกฤษ
เกียรตินิยมอันดับ 2
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์, พ.ศ. 2531-2535
วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (เทคโนโลยีการบริหารสิ่งแวดล้อม)
มหาวิทยาลัยมหิดล, พ.ศ. 2538-2541

ทุนการศึกษา ทุนเรียนดี บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล