

ภาพรวมของผลการวิเคราะห์ความสามารถในการเดินทาง

เปรียบเทียบความสามารถในการเดินทางในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 4-8 (2520-2544)

ผลการวิเคราะห์ความสามารถในการเดินทางผ่านมาสามารถประมวลภาพโดยรวมทั้งพื้นที่ศึกษาโดยแสดงให้เห็นภาพความสัมพันธ์กันทั้ง 3 ดัชนีที่ใช้ชี้วัดที่จะสะท้อนความสามารถในการเดินทางออกมาดังแผนภูมิ 3 มิติตามภาพที่ 27

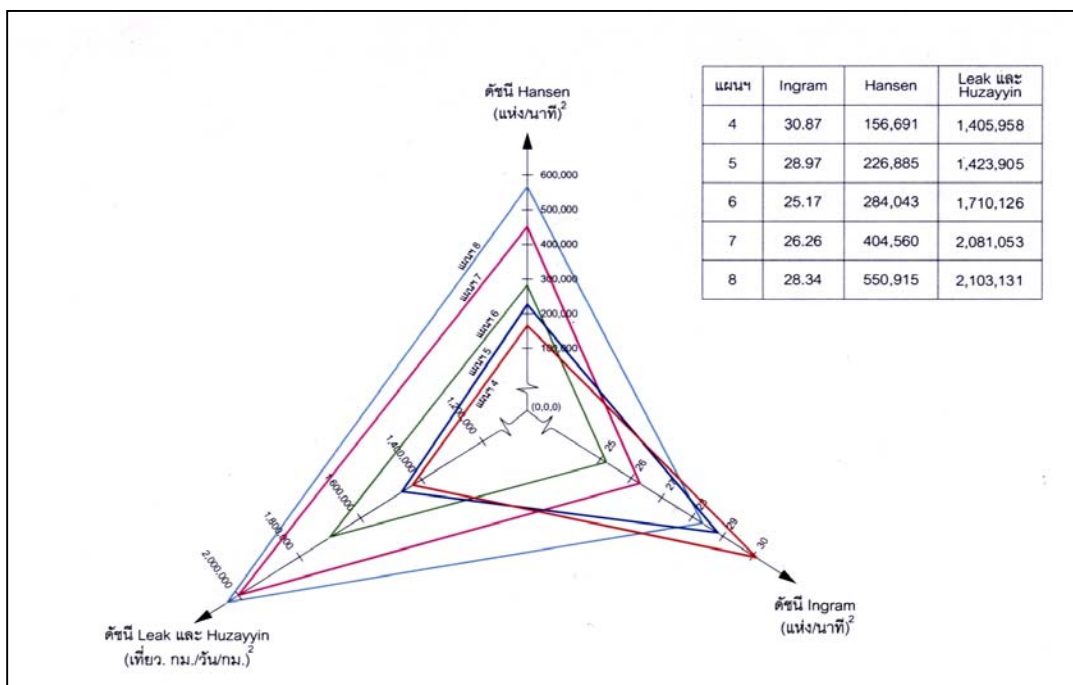
พบว่าความสามารถในการเดินทางจากการวิเคราะห์ผ่านดัชนีของHansen และดัชนีของ Leake and Huzayyin เป็นไปในทิศทางที่สอดคล้องกันโดยมีพัฒนาการที่เป็นบวกในแต่ละแผนพัฒนาฯ และหากพิจารณาการเพิ่มขึ้นของดัชนีทั้ง 2 ประเภทในแต่ละแผนพัฒนาฯ จะเห็นการเพิ่มขึ้นของดัชนีดังกล่าวไม่เท่ากัน เป็นเพราะว่าปัจจัยที่ใช้คำนวณค่าดัชนีในแต่ละแผนพัฒนาฯ มีค่าที่แตกต่างกันออกไปตามสภาพเศรษฐกิจและสังคมของแต่ละช่วงเวลา

หากพิจารณาตามมุมมองของดัชนี Hansen พบว่าดัชนีจะกระจุกตัวอยู่ที่แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 4-6 ค่าดัชนีเมื่อเทียบกันในแต่ละช่วงแผนพัฒนาฯ ดังกล่าวค่อนข้างจะห่างกันมากเมื่อเทียบกับช่วงของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 7-8 สาเหตุสำคัญเป็นเช่นนี้เกิดจากปัจจัยที่ใช้ในการวิเคราะห์ค่าดัชนีได้แก่ การจ้างงาน และความเร็วการเดินทาง ซึ่งหากพิจารณาการจ้างงานตามตารางที่ 8 เรื่องข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา พบว่าการจ้างงานในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 4-6 มีช่วงห่างของการเพิ่มต่อแผนพัฒนาฯ ประมาณ 1.3-1.6 ล้านงานซึ่งอยู่ในระดับปกติเมื่อเทียบกับแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 7-8 ซึ่งมีค่าประมาณ 1.6 ล้านงานเช่นกัน แต่เมื่อพิจารณาความเร็วในการเดินทางตามตารางที่ 12 หัวข้อข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา พบว่าช่วงตั้งแต่แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 4-6 ความเร็วเฉลี่ยของการเดินทางเริ่มลดลงมาเรื่อยๆ อันเนื่องจากการติดขัดของการจราจรระหว่างการเดินทาง ซึ่งปัจจัยดังกล่าวจะเกิดการหักล้างกับปัจจัยการจ้างงานที่แม้ว่าจะมีค่าสูงขึ้นตลอดทุกช่วงของแผนพัฒนาฯ ก็ตาม ซึ่งจะส่งผลให้ค่าความสามารถในการเดินทางในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 4-6 มีค่าไม่ห่างกันมากนักเมื่อเทียบกับช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 7-8 ตามที่กล่าวข้างต้น

สำหรับมุมมองของดัชนี Leake and Huzayyin พบว่ามีการกระจุกตัวของดัชนีอยู่ 2 ช่วงเวลาคือแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 4-5 และแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 7-8 สาเหตุสำคัญเนื่องจากปัจจัยที่ใช้ในการคำนวณค่าดัชนีได้แก่ ความถี่การให้บริการ จำนวนเส้นทางเดินรถ ความยาวเส้นทาง และหากพิจารณาข้อมูลการให้บริการในแต่ละแผนพัฒนาฯ ตามตารางที่ 6 หัวข้อการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางของขสมก. จะพบว่าความถี่ในการให้บริการซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญมากต่อการคำนวณค่าดัชนีในช่วงเวลาแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 4-5 มีค่าใกล้เคียงกันมากประมาณ 4.9-5 หมื่นเที่ยว/วัน ในขณะที่เดียวกันแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 7-8 มีความถี่ประมาณ 7.3-7.5 หมื่นเที่ยว/วัน ซึ่งทั้ง 2 ช่วงเวลานี้มีความถี่

ห่างจากแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 ประมาณ 1 หมื่นเที่ยวต่อวัน ดังนั้นส่งผลให้ดัชนีเป็นไปตามที่ได้กล่าวมาแล้ว ในข้างต้น

สำหรับมุมมองดัชนี Ingram ซึ่งเป็นดัชนีสุดท้ายที่ใช้วัดความสามารถในการเดินทางนั้นมีความแตกต่างไปจากผลที่ได้ของดัชนี Hansen และดัชนีของ Leake and Huzayyin กล่าวคือความสามารถในการเดินทางของดัชนี Ingram มีพัฒนาการที่เป็นลบในช่วงของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 4-6 แต่กลับมามีพัฒนาการในเชิงบวกอีกครั้งในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6-8 ซึ่งสอดคล้องกับความเร็วในการเดินทางตามตารางที่ 11 ความเร็วดังกล่าวมีผลสะท้อนมาจากการลงทุนด้านจราจร-ขนส่ง ซึ่งมีเม็ดเงินลงทุนในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 4-6 เฉลี่ยประมาณ 22,000 ล้านบาทต่อช่วงแผนพัฒนาฯ กว่าร้อยละ 95 ใช้สำหรับลงทุนด้านโครงข่ายถนน ซึ่งเป็นเม็ดเงินที่ค่อนข้างน้อยเมื่อเทียบกับเม็ดเงินลงทุนในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 7-8 ที่มีเม็ดเงินโดยเฉลี่ยประมาณ 430,000 ล้านบาทต่อแผนพัฒนาฯ ในขณะที่ความต้องการเดินทางได้เพิ่มขึ้นในทุก ๆ แผนพัฒนาฯ ดังนั้นจึงส่งผลให้ดัชนีของ Ingram ซึ่งใช้ปัจจัยความเร็วในการเดินทางมีพัฒนาการตามที่กล่าวมา ส่วนดัชนีของ Hansen และดัชนีของ Leake and Huzayyin ที่มีพัฒนาการที่เป็นบวกก็เพราะมีปัจจัยอื่นมาช่วยพยุงขึ้น อาทิ การจ้างงาน ความถี่ในการให้บริการ เป็นต้น และในช่วงของแผนพัฒนาฉบับที่ 7-8 ดัชนีทั้ง 3 มีพัฒนาการที่เป็นบวกซึ่งมีค่าอยู่ในระดับสูงกว่าช่วง 3 แผนพัฒนาฯ แรก ซึ่งก็สอดคล้องกับการลงทุนที่รัฐบาลได้จัดสรรให้ในแต่ละแผนพัฒนาฯ ตามที่ได้กล่าวมา



ภาพที่ 27 ภาพรวมผลการวิเคราะห์ความสามารถในการเดินทางตั้งแต่แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 4- 8 (2520-2544)

**เปรียบเทียบความสามารถในการเดินทางในแต่ละแนวทางการพัฒนาปรับปรุงการให้บริการ
รถโดยสารประจำทาง ในช่วงแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 8 (2540-2544)**

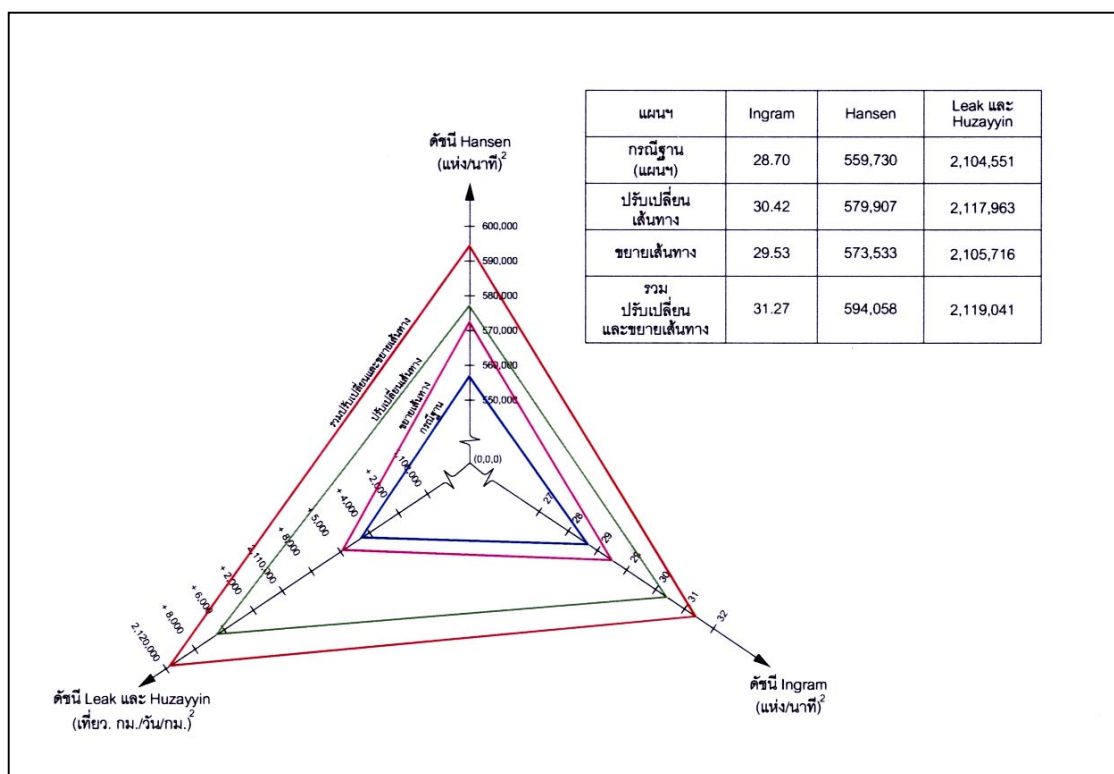
ผลการตรวจสอบแนวทางการพัฒนาปรับปรุงการให้บริการของรถโดยสารประจำทางทั้ง 3 กรณี สามารถสรุปภาพรวมโดยผ่านแผนภูมิ 3 มิติตามภาพที่ 28 ได้ดังนี้

1. การปรับเปลี่ยนเส้นทาง ได้ดำเนินการทั้ง 57 เส้นทาง รายละเอียดตามตารางผนวกที่ 10 และภาพผนวกที่ 4 ภาคผนวก ค จากเส้นทางทั้งหมด 261 เส้นทางซึ่งคิดเป็นร้อยละ 20 โดยดำเนินการกับโครงข่ายรถโดยสารหรือเส้นทางที่เข้าซ้อนตลอดจนการให้บริการของสายทางที่มีความหนาแน่นสูง ให้กระจายไปยังพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของโครงข่ายรถโดยสารและความถี่การให้บริการต่ำ การดำเนินการดังกล่าวส่งผลให้โครงข่ายรถโดยสารเกิดการกระจายตัวเป็นตารางกริดครอบคลุมพื้นที่ได้มากขึ้นและเป็นการขยายโอกาสการให้บริการไปถึงพื้นที่ที่ด้อยโอกาสในการเดินทางด้วย ผลของการตรวจสอบแนวทางพัฒนาในรูปแบบนี้พบว่าดัชนีทั้ง 3 มีค่าเพิ่มขึ้นจากกรณีฐานค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับกรณีที่ 2 ซึ่งเป็นการตรวจสอบการขยายเส้นทาง จุดเด่นของแนวทางนี้คือรัฐบาลแทบไม่ต้องลงทุนเพิ่มเติมแต่อย่างใด เพียงแต่ออกนโยบายการปฏิรูปเส้นทางบริการที่ดีขึ้นก็จะสามารถช่วยให้ประชาชนมีความสามารถในการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางเพิ่มขึ้นซึ่งจะช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดในระดับหนึ่ง

2. การขยายเส้นทาง ได้ทำการต่อขยายเส้นทางไปยังพื้นที่ที่จังหวัดปริมณฑลที่มีศักยภาพที่จะรองรับการกระจายตัวของประชากรจากกรุงเทพมหานครและยังเป็นพื้นที่ที่ไม่เคยมีเส้นทางรถโดยสารประจำทางเลย อาทิ นครปฐมและสมุทรสาคร ซึ่งได้ทดลองวางโครงข่ายรถโดยสาร ลงไปทั้งหมดประมาณ 1200 กิโลเมตรหรือคิดเป็นร้อยละ 60 ของโครงข่ายรถโดยสารเดิมซึ่งมีระยะทางประมาณ 2000 กิโลเมตร พบว่าดัชนีทั้ง 3 มีค่าเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากกรณีฐานเมื่อเทียบกับ แนวทางที่ 1 ที่เป็นเช่นนี้เพราะว่าการดำเนินการดังกล่าวมุ่งเน้นพัฒนาเฉพาะ พื้นที่เท่านั้น ไม่ได้ทำให้โครงข่ายรถโดยสารทั้งหมดของพื้นที่ศึกษาเกิดการกระจายตัวเหมือนการปรับเปลี่ยนเส้นทาง อย่างไรก็ตามถึงแม้ว่าการดำเนินการในรูปแบบตามแนวทางที่ 2 จะต้องลงทุนมากแต่ได้ผลตอบแทน น้อยกว่าแนวทางที่หนึ่ง ก็ไม่อาจจะละทิ้งแนวความคิดนี้ได้ เพราะแนวความคิดนี้จะป็นวิธีการหนึ่งที่ทำให้ประชากรเกิดการกระจายตัวออกมาสู่พื้นที่ชั้นนอกได้รวดเร็วซึ่งจะลดความแออัดจากพื้นที่ ชั้นกลางและชั้นในได้ในระดับหนึ่ง เพราะว่าแนวคิดดังกล่าวเป็นการวางรากฐานสิ่งอำนวยความสะดวกในด้านการเดินทางไว้ก่อนเพื่อเป็นปัจจัยที่จะกำหนดหรือชี้นำทิศทางการพัฒนาเมืองได้เป็นอย่างดีอีกปัจจัยหนึ่ง

3. การนำเอาแนวทางการพัฒนาปรับปรุง 2 แนวทางแรกมาดำเนินการแบบผสมผสานกันซึ่งเป็นสิ่งแน่นอนว่าค่าดัชนีทั้ง 3 ต้องสูงกว่า 2 แนวทางที่ได้กล่าวมา แต่หากพิจารณาตามภาพที่ 27 จะเห็นว่าค่าดัชนีสูงกว่าแนวทางที่ 2 เล็กน้อย ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการนำเอา 2 แนวทางแรกมาดำเนินการไปพร้อมกันไม่ได้เป็นการเพิ่มความสามารถเป็นทวีคูณหรือไม่ได้มีปฏิสัมพันธ์ในเชิงพื้นที่อย่างพหุคูณที่จะทำให้ความสามารถในการเดินทางพุ่งขึ้นอย่างมากมาแต่อย่างใด เพียงแต่เป็นการเพิ่มขึ้นของดัชนีตามรูปแบบปกติทั่วไปเท่านั้น หากรัฐบาลจะนำรูปแบบการพัฒนาตามที่ได้กล่าวมาทั้งหมดไปพัฒนาปรับปรุงศักยภาพการให้บริการของรถโดยสารประจำทาง จึงควรที่จะต้องจัดลำดับความสำคัญของแต่ละแนวทางการพัฒนาก่อนโดยยึดหลักการลงทุนต่ำแต่ได้ผลตอบแทนมาก

ดังนั้นแนวทางการพัฒนารถโดยสารประจำทางตามลำดับความสำคัญจึงควรที่จะเป็นแนวทางที่ 1 การปรับเปลี่ยนเส้นทาง และแนวทางที่ 2 การขยายเส้นทาง ตามลำดับ และถ้าหากดำเนินการแล้วเสร็จทั้ง 2 แนวทางก็จะได้แนวทางที่ 3 คือการพัฒนาแบบผสมผสานตามมาโดยปริยาย



ภาพที่ 28 ภาพรวมผลการวิเคราะห์ความสามารถในการเดินทางในแต่ละแนวทางการพัฒนา