

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา

ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามในส่วนที่ 1 และ 2 จะถูกนำไปวิเคราะห์เบื้องต้นด้วยวิธีการทางสถิติเพื่อตรวจสอบภาพรวมของข้อมูลและตัวแปรทั้งหมด รวมถึงพฤติกรรมความตั้งใจที่จะใช้เทคโนโลยีระบบนำทางระบบใหม่ที่สามารถบอกเส้นทางจราจรที่ติดขัดได้ โดยผลลัพธ์ที่ได้จากการวิเคราะห์ได้ถูกนำเสนอตามลำดับดังต่อไปนี้

เพื่อให้เห็นข้อแตกต่างระหว่างกลุ่มผู้เดินทางโดยชัดเจนมากยิ่งขึ้น ผู้วิจัยจึงแบ่งกลุ่มผู้เดินทางออกเป็น 3 กลุ่มผู้เดินทาง โดยใช้ลักษณะการใช้ระบบข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้าและความคุ้นเคยต่อระบบนำทางที่มีอยู่ในปัจจุบันเป็นหลักเกณฑ์ในการแบ่งกลุ่มผู้เดินทาง ซึ่งจะได้กลุ่มผู้เดินทางดังนี้ กลุ่มที่ 1 กลุ่มผู้เดินทางที่ใช้ระบบข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้าในรูปแบบของวิทยุ โทรศัพท์ และอินเทอร์เน็ต กลุ่มที่ 2 กลุ่มผู้เดินทางที่ใช้ระบบข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้าในรูปแบบของป้ายจราจรอัจฉริยะ และป้ายจราจรสลับข้อความ และกลุ่มที่ 3 กลุ่มผู้เดินทางที่มีระบบนำทาง

4.1 ลักษณะกลุ่มผู้เดินทาง

จากกลุ่มผู้เดินทางทั้งหมด 389 คน ผู้วิจัยได้แบ่งกลุ่มผู้เดินทางออกเป็น 3 กลุ่มคือ กลุ่มที่ 1 กลุ่มผู้เดินทางที่ใช้ระบบข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้าในรูปแบบของวิทยุ โทรศัพท์ และอินเทอร์เน็ต 261 คนซึ่งผู้วิจัยมีความเห็นว่ากลุ่มผู้เดินทางดังกล่าวนี้มีการขวนขวายที่จะหาข้อมูลการจราจรจากสื่ออื่นๆนอกเหนือจากสื่อที่พบเห็นได้ง่าย (ป้ายจราจรอัจฉริยะ และป้ายจราจรสลับข้อความ) เมื่อผู้เดินทางเดินทางมายังบริเวณสยามสแควร์ กลุ่มที่ 2 กลุ่มผู้เดินทางที่ใช้ระบบข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้าในรูปแบบของป้ายจราจรอัจฉริยะ และป้ายจราจรสลับข้อความ 98 คนซึ่งผู้วิจัยมีความเห็นว่าป้ายทั้งสองแบบนี้ผู้เดินทางสามารถพบเห็นได้ง่ายเมื่อผู้เดินทางเดินทางมายังบริเวณสยามสแควร์ และกลุ่มที่ 3 กลุ่มผู้เดินทางที่มีระบบนำทาง 30 คน

ข้อมูลของกลุ่มผู้เดินทางถูกนำมาวิเคราะห์เบื้องต้นด้วยสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistics) เพื่อตรวจสอบภาพรวมและลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างแต่ละกลุ่ม โดยผลลัพธ์ที่ได้จากการวิเคราะห์สรุปได้ดังแสดงในตารางที่ 4.1



ตารางที่ 4.1 ข้อมูลสถานะเศรษฐกิจและสังคมของกลุ่มตัวอย่าง

ตัวแปร	กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	รวม
อายุ (ปี)	29.91 (9.27)	32.13 (10.50)	30.70 (8.45)	31.50 (10.1)
รายได้ต่อเดือน (บาท)	19,505 (10,777)	21,810 (11,684)	20,167 (10,945)	21,144 (11,438)
จำนวนรถ (คัน)	2.20 (1.11)	2.14 (1.13)	1.97 (1.16)	2.14 (1.12)
จำนวนสมาชิกในครัวเรือน (คน)	4.13 (1.45)	4.01 (1.40)	3.83 (1.64)	4.03 (1.43)
ระยะทางที่เดินทาง (กิโลเมตร ต่อวัน)	40.34 (25.81)	39.44 (24.86)	45.23 (32.90)	40.10 (25.75)

หมายเหตุ: ค่าในวงเล็บคือส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ลักษณะการกระจายตัวของข้อมูลสามารถพิจารณาได้จากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานนั้นสามารถบอกได้ว่าตัวแปรนั้นๆมีการกระจายตัวของข้อมูลหรือไม่ ซึ่งพบว่าข้อมูลมีการกระจายตัวในด้านอายุ รายได้ และระยะทาง เนื่องจากค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานมีค่ามากกว่าศูนย์มาก และจากข้อมูลข้างต้นจะพบว่ากลุ่มที่ 1 (กลุ่มผู้เดินทางที่มีความสนใจเกี่ยวกับข้อมูลจราจร) จะเป็นกลุ่มผู้เดินทางที่มีอายุเฉลี่ยน้อยที่สุด ซึ่งอาจกล่าวได้ว่ากลุ่มผู้เดินทางที่มีอายุน้อยนั้นจะมีความสนใจเกี่ยวกับข้อมูลการจราจรมากกว่ากลุ่มผู้เดินทางที่มีอายุมากเป็นต้น ซึ่งเมื่อเทียบกับตัวแปรอื่นนั้นค่อนข้างไม่มีความแตกต่างกันระหว่างกลุ่มผู้เดินทางทั้ง 3 กลุ่ม

4.2 ความคิดเห็นของผู้เดินทางที่มีต่อระบบให้ข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้า

ผู้วิจัยได้นำข้อมูลที่ทำการสอบถามเกี่ยวกับรูปแบบในการใช้บริการระบบข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้าทั้งหมด 5 รูปแบบซึ่งได้แก่ รูปแบบวิทยุ (Radio) อินเทอร์เน็ต (Internet) โทรศัพท์ (Phone) ป้ายจราจรอัจฉริยะ (ISB) และป้ายจราจรสลับข้อความ (VMS) มาทำการวิเคราะห์เชิงพรรณนาเกี่ยวกับความคิดเห็นของผู้เดินทางที่มีต่อระบบให้ข้อมูลจราจร ดังตารางที่ 4.2 - 4.5

ตารางที่ 4.2 ความถี่ในการใช้ระบบข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้าของผู้เดินทางทั้งหมด

(ก) วิทยุ (radio)

ประเด็น	กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	รวม
ให้บริการเป็นประจำ	14.3		10.0	8.7
ให้บริการเฉพาะเวลาที่มีการจราจรติดขัด	17.6		43.3	32.9
ให้บริการเฉพาะเวลาที่เร่งด่วน	6.6		0.0	5.4
นานๆครั้ง	40.7		30.0	22.9
ไม่เคยใช้	20.9		16.7	30.1

(ข) อินเทอร์เน็ต (internet)

ประเด็น	กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	รวม
ให้บริการเป็นประจำ	6.6		3.3	4.9
ให้บริการเฉพาะเวลาที่มีการจราจรติดขัด	3.3		13.3	13.6
ให้บริการเฉพาะเวลาที่เร่งด่วน	2.2		6.7	5.9
นานๆครั้ง	22.0		13.3	14.7
ไม่เคยใช้	65.9		63.3	60.9

(ค) โทรศัพท์ (Phone)

ประเด็น	กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	รวม
ให้บริการเป็นประจำ	0.0		3.3	3.9
ให้บริการเฉพาะเวลาที่มีการจราจรติดขัด	1.1		0.0	7.2
ให้บริการเฉพาะเวลาที่เร่งด่วน	2.2		0.0	1.0
นานๆครั้ง	2.2		16.7	8.0
ไม่เคยใช้	94.5		80.0	79.9

(ง) ป้ายจราจรอัจฉริยะ (ISB)

ประเด็น	กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	รวม
ใช้บริการเป็นประจำ		25.0	23.3	23.9
ใช้บริการเฉพาะเวลาที่มีการจราจรติดขัด		28.7	6.7	23.4
ใช้บริการเฉพาะเวลาที่เร่งด่วน		14.2	6.7	10.3
นานๆครั้ง		24.6	23.3	21.9
ไม่เคยใช้		7.5	40.0	20.6

(จ) ป้ายจราจรสลบข้อความ (VMS)

ประเด็น	กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	รวม
ใช้บริการเป็นประจำ		16.8	36.7	14.4
ใช้บริการเฉพาะเวลาที่มีการจราจรติดขัด		26.9	6.7	19.0
ใช้บริการเฉพาะเวลาที่เร่งด่วน		12.7	0.0	8.7
นานๆครั้ง		28.4	20.0	21.1
ไม่เคยใช้		15.3	36.7	36.8

หมายเหตุ: กลุ่มผู้เดินทางที่ 1 ไม่มีข้อมูลลักษณะการใช้ป้ายจราจรอัจฉริยะ และป้ายจราจรสลบข้อความ เนื่องจากเป็นกลุ่มผู้เดินทางใช้เฉพาะวิทยุ โทรศัพท์ และอินเทอร์เน็ตเท่านั้น กลุ่มผู้เดินทางกลุ่มที่ 2 ไม่มีข้อมูลลักษณะการใช้วิทยุ อินเทอร์เน็ต โทรศัพท์ เนื่องจากเป็นกลุ่มผู้เดินทางที่ใช้เฉพาะป้ายจราจรอัจฉริยะ และป้ายจราจรสลบข้อความ เท่านั้น

จากตารางที่ 4.2 พบว่าผู้เดินทางร้อยละ 79.9 ของผู้เดินทางทั้งหมดไม่เคยใช้ข้อมูลข่าวสารการจราจรผ่านทางโทรศัพท์ และร้อยละ 63.9 ไม่เคยใช้ข้อมูลข่าวสารการจราจรผ่านทางอินเทอร์เน็ต ทั้งนี้เนื่องมาจากการรับข้อมูลข่าวสารดังกล่าวนี้มีค่าใช้จ่ายซึ่งแตกต่างจากการรับข้อมูลข่าวสารจากรูปแบบอื่น และผู้เดินทางมากกว่าร้อยละ 70 ของผู้เดินทางทั้งหมดเลือกที่จะใช้บริการข้อมูลข่าวสารการจราจรผ่านทางป้ายจราจรอัจฉริยะ เพราะการรับข้อมูลข่าวสารในรูปแบบดังกล่าวนี้ไม่มีค่าใช้จ่าย และมีความสะดวกมากเนื่องจากป้ายจราจรอัจฉริยะนั้นมีจำนวนมากในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งจากความถี่ในการใช้ข้อมูลข่าวสารการจราจรของผู้เดินทางทั้ง 3 กลุ่มนั้น ไม่มีความแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.3 ลักษณะในการใช้ระบบข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้า

(ก) วิทยุ (radio)

ประเด็น	กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	รวม
ใช้บริการก่อนการเดินทาง	1.4		4.0	6.6
ใช้บริการระหว่างการเดินทาง	98.6		96.0	93.4

(ข) อินเทอร์เน็ต (internet)

ประเด็น	กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	รวม
ใช้บริการก่อนการเดินทาง	74.2		63.6	61.2
ใช้บริการระหว่างการเดินทาง	25.8		36.4	38.8

(ค) โทรศัพท์ (Phone)

ประเด็น	กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	รวม
ใช้บริการก่อนการเดินทาง	40.0		16.7	39.7
ใช้บริการระหว่างการเดินทาง	60.0		83.3	60.3

หมายเหตุ: กลุ่มผู้เดินทางกลุ่มที่ 2 ไม่มีข้อมูลลักษณะการใช้วิทยุ อินเทอร์เน็ต โทรศัพท์ เนื่องจากเป็นกลุ่มผู้เดินทางที่ใช้เฉพาะป้ายจราจรอัจฉริยะ และป้ายจราจรสลัข้อความ เท่านั้น

จากตารางที่ 4.3 ผู้เดินทางส่วนมากร้อยละ 93.4 ใช้บริการระบบข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้าในระหว่างการเดินทาง เนื่องจากในปัจจุบันผู้ขับที่ต้องประสบปัญหาการจราจรที่ติดขัดจึงทำให้ผู้ขับเกิดความเครียดในระหว่างการขับขี่ขบวนพาหนะ ดังนั้นการรับข้อมูลข่าวสารการจราจรผ่านทางวิทยุระหว่างการเดินทางนั้นเป็นอีกหนึ่งช่องทางที่สามารถทำให้ผู้ขับที่สามารถหลบเลี่ยงเส้นทางที่เกิดปัญหาการจราจรได้ อีกทั้งคลื่นวิทยุจราจรมีการเปิดเพลงเพื่อให้ผู้ขับผ่อนคลายเมื่อเกิดปัญหาดังกล่าว เช่นเดียวกับในรูปแบบทางโทรศัพท์ที่ผู้เดินทางส่วนใหญ่จะใช้บริการในขณะที่เดินทาง ซึ่งจะทำให้ผู้เดินทางสามารถเปลี่ยนเส้นทางหรือหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีปัญหาการจราจรได้ แต่สำหรับในรูปแบบการให้ข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้าในรูปแบบอินเทอร์เน็ตนั้น ผู้เดินทางส่วนใหญ่ใช้บริการก่อนออกเดินทาง เนื่องจากในรูปแบบดังกล่าวนี้ไม่สะดวกที่จะใช้บริการขณะเดินทาง

จากตารางที่ 4.4 ผู้เดินทางทั้ง 3 กลุ่มส่วนใหญ่มีความเชื่อและปฏิบัติตามระบบข้อมูลระบบผู้เดินทางแบบก้าวหน้าในรูปแบบที่ตนเองใช้อยู่เดิม โดยมีความเชื่อและปฏิบัติตาม

การให้บริการข้อมูลในรูปแบบโทรศัพท์มากถึงร้อยละ 96.2 เนื่องจากเป็นการสนทนาระหว่างผู้เดินทางและผู้ให้บริการข้อมูลการจราจรโดยตรง รองลงมาเป็นวิทยุ อินเทอร์เน็ต ป้ายจราจรอัจฉริยะ และป้ายจราจรสลับข้อความ เป็นต้น อีกทั้งผู้เดินทางยังมีความเห็นว่าระบบข้อมูลผู้เดินทางแบบกึ่งเวลานั้นมีความผิดพลาดเพียงเล็กน้อย จึงเป็นสาเหตุให้ผู้เดินทางมีความเชื่อถือและปฏิบัติตาม

ตารางที่ 4.4 ความถูกต้องแม่นยำของข้อมูลระบบผู้เดินทางแบบกึ่งเวลา

(ก) วิทยุ (radio)

ประเด็น	กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	รวม
ถูกต้องแม่นยำ	6.9		12.0	16.5
มีความผิดพลาดเล็กน้อย	76.4		72.0	66.9
มีความผิดพลาดปานกลาง	16.7		12.0	16.2
มีความผิดพลาดมาก	0.0		4.0	0.4
เชื่อและปฏิบัติตาม	87.5		96.0	87.9
ไม่เชื่อและไม่ปฏิบัติตาม	0.0		0.0	0.4
เชื่อแต่ไม่ปฏิบัติตาม	12.5		4.0	11.8

(ข) อินเทอร์เน็ต (internet)

ประเด็น	กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	รวม
ถูกต้องแม่นยำ	12.9		54.5	19.1
มีความผิดพลาดเล็กน้อย	29.0		18.2	58.6
มีความผิดพลาดปานกลาง	48.4		18.2	16.4
มีความผิดพลาดมาก	9.7		9.1	5.9
เชื่อและปฏิบัติตาม	93.5		81.8	88.2
ไม่เชื่อและไม่ปฏิบัติตาม	3.2		0.0	2.0
เชื่อแต่ไม่ปฏิบัติตาม	3.2		18.2	9.9

(ค) โทรศัพท์ (Phone)

ประเด็น	กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	รวม
ถูกต้องแม่นยำ	40.0		66.7	41
มีความผิดพลาดเล็กน้อย	20.0		16.7	53.8
มีความผิดพลาดปานกลาง	40.0		16.7	5.1
มีความผิดพลาดมาก	0.0		0.0	0.0
ประเด็น	กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	รวม
เชื่อและปฏิบัติตาม	100.0		83.3	96.2
ไม่เชื่อและไม่ปฏิบัติตาม	0.0		0.0	1.3
เชื่อแต่ไม่ปฏิบัติตาม	0.0		16.7	2.6

(ง) ป้ายจราจรอัจฉริยะ (ISB)

ประเด็น	กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	รวม
ถูกต้องแม่นยำ		17.7	44.4	19.1
มีความผิดพลาดเล็กน้อย		55.2	27.8	55.3
มีความผิดพลาดปานกลาง		18.5	16.7	18.1
มีความผิดพลาดมาก		8.5	11.1	7.4
เชื่อและปฏิบัติตาม		72.6	55.6	74.4
ไม่เชื่อและไม่ปฏิบัติตาม		8.5	5.6	7.8
เชื่อแต่ไม่ปฏิบัติตาม		19.0	38.9	17.8

(จ) ป้ายจราจรสลัข้อความ (VMS)

ประเด็น	กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	รวม
ถูกต้องแม่นยำ		23.3	73.7	27.2
มีความผิดพลาดเล็กน้อย		58.1	10.5	54.5
มีความผิดพลาดปานกลาง		16.3	10.5	15.9
มีความผิดพลาดมาก		2.2	5.3	2.4

(จ) ป้ายจราจรสลับข้อความ (VMS) (ต่อ)

ประเด็น	กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	รวม
เชื่อและปฏิบัติตาม		74.9	31.6	71.5
ไม่เชื่อและไม่ปฏิบัติตาม		11.0	10.5	11.0
เชื่อแต่ไม่ปฏิบัติตาม		14.1	57.9	17.5

หมายเหตุ: กลุ่มผู้เดินทางที่ 1 ไม่มีข้อมูลลักษณะการใช้ป้ายจราจรอัจฉริยะ และป้ายจราจรสลับข้อความ เนื่องจากเป็นกลุ่มผู้เดินทางใช้เฉพาะวิทยุ โทรศัพท์ และอินเทอร์เน็ตเท่านั้น กลุ่มผู้เดินทางกลุ่มที่ 2 ไม่มีข้อมูลลักษณะการใช้วิทยุ อินเทอร์เน็ต โทรศัพท์ เนื่องจากเป็นกลุ่มผู้เดินทางที่ใช้เฉพาะป้ายจราจรอัจฉริยะ และป้ายจราจรสลับข้อความ เท่านั้น

ตารางที่ 4.5 ความพึงพอใจและความเข้าใจในการรับรู้ระบบข้อมูลการเดินทางแบบก้าวหน้า

(ก) วิทยุ (radio)

ประเด็น	กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	รวม
ไม่พอใจอย่างยิ่ง	0.0		4.0	4.0
ไม่พอใจ	4.2		4.0	4.4
เฉยๆ	30.6		64.0	34.6
พอใจ	65.3		20.0	53.7
พอใจอย่างยิ่ง	0.0		8.0	3.3
เข้าใจเป็นอย่างดี	33.3		36.0	32.0
เข้าใจบ้างเล็กน้อย	65.3		48.0	65.4
ไม่เข้าใจเลย	1.4		16.0	2.6
ไม่ได้ใช้เทคโนโลยีนี้แล้ว	11.1		0.0	3.7
ยังใช้เทคโนโลยีนี้อยู่	88.9		100.0	96.3

(ข) อินเทอร์เน็ต (internet)

ประเด็น	กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	รวม
ไม่พอใจอย่างยิ่ง	0.0		9.1	2.6
ไม่พอใจ	0.0		0.0	2.0
เฉยๆ	64.5		0.0	32.9

(ข) อินเทอร์เน็ต (internet) (ต่อ)

ประเด็น	กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	รวม
พอใจ	32.3		90.0	60.5
พอใจอย่างยิ่ง	3.2		0.0	2.0
เข้าใจเป็นอย่างดี	29.0		27.3	36.2
เข้าใจบ้างเล็กน้อย	71.0		54.5	62.5
ไม่เข้าใจเลย	0.0		18.2	1.3
ไม่ได้ใช้เทคโนโลยีนี้แล้ว	9.7		0.0	4.6
ยังใช้เทคโนโลยีนี้อยู่	90.3		100.0	95.4

(ค) โทรศัพท์ (Phone)

ประเด็น	กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	รวม
ไม่พอใจอย่างยิ่ง	0.0		16.7	1.3
ไม่พอใจ	20.0		0.0	1.3
เฉยๆ	20.0		16.7	14.1
พอใจ	20.0		66.7	79.5
พอใจอย่างยิ่ง	40.0		0.0	3.8
เข้าใจเป็นอย่างดี	60.0		33.3	25.6
เข้าใจบ้างเล็กน้อย	40.0		66.7	73.1
ไม่เข้าใจเลย	0.0		0.0	1.3
ไม่ได้ใช้เทคโนโลยีนี้แล้ว	20.0		16.7	7.7
ยังใช้เทคโนโลยีนี้อยู่	80.0		83.3	92.3

(ง) ป้ายจราจรอัจฉริยะ (ISB)

ประเด็น	กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	รวม
ไม่พอใจอย่างยิ่ง		2.8	0.0	2.3
ไม่พอใจ		7.7	5.6	6.8
เฉยๆ		43.5	38.9	40.1
พอใจ		44.8	50.0	48.9
พอใจอย่างยิ่ง		1.2	5.6	1.9

(ง) ป้ายจราจรอัจฉริยะ (ISB) (ต่อ)

ประเด็น	กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	รวม
เข้าใจเป็นอย่างดี		27.8	16.7	28.8
เข้าใจบ้างเล็กน้อย		54.8	61.1	54.7
ไม่เข้าใจเลย		17.3	22.2	16.5
ไม่ได้ใช้เทคโนโลยีนี้แล้ว		16.5	11.1	14.6
ยังใช้เทคโนโลยีนี้อยู่		83.5	88.9	85.4

(จ) ป้ายจราจรสลัข้อความ (VMS)

ประเด็น	กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	รวม
ไม่พอใจอย่างยิ่ง		0.4	0.0	0.4
ไม่พอใจ		5.7	10.5	6.1
เฉยๆ		37.9	15.8	36.2
พอใจ		55.5	73.7	56.9
พอใจอย่างยิ่ง		0.4	0.0	0.4
เข้าใจเป็นอย่างดี		30.0	57.9	32.1
เข้าใจบ้างเล็กน้อย		64.8	36.8	62.6
ไม่เข้าใจเลย		5.3	5.3	5.3
ไม่ได้ใช้เทคโนโลยีนี้แล้ว		8.4	10.5	8.5
ยังใช้เทคโนโลยีนี้อยู่		91.6	89.5	91.5

หมายเหตุ: กลุ่มผู้เดินทางที่ 1 ไม่มีข้อมูลลักษณะการใช้ป้ายจราจรอัจฉริยะ และป้ายจราจรสลัข้อความ เนื่องจากเป็นกลุ่มผู้เดินทางที่ไม่ใช้ป้ายจราจรอัจฉริยะ และป้ายจราจรสลัข้อความ กลุ่มผู้เดินทางกลุ่มที่ 2 ไม่มีข้อมูลลักษณะการใช้วิทยุ อินเทอร์เน็ต โทรศัพท์ เนื่องจากเป็นกลุ่มผู้เดินทางที่ใช้เฉพาะป้ายจราจรอัจฉริยะ และป้ายจราจรสลัข้อความ เท่านั้น

จากตารางที่ 4.5 ผู้เดินทางทั้ง 3 กลุ่มมีความพอใจในระบบข้อมูลการเดินทางแบบก้าวหน้าของตนเองใช้อยู่เป็นอย่างดี อีกทั้งผู้เดินทางยังมีความเข้าใจในข้อมูลการจราจรที่ได้รับเป็นอย่างดีอีกด้วย มีเพียงกลุ่มผู้เดินทางกลุ่มที่มีระบบนำทางที่ใช้บริการข้อมูลการจราจรผ่านทางวิทยุเท่านั้นที่มีความพึงพอใจในระบบอยู่ในระดับเฉยๆ ทั้งนี้อาจเนื่องจากกลุ่มผู้เดินทางดังกล่าวนี้มีระบบนำทางซึ่งเส้นทางเฉพาะเจาะจงสำหรับเส้นทางของตนเองเท่านั้น แต่ข้อมูลที่ผู้เดินทางจะได้จากรูปแบบวิทยุ นั้น เป็นข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้าที่บอกสภาพการจราจรโดยรวม

ทุกเส้นทาง ซึ่งเส้นทางดังกล่าวนั้นอาจไม่ใช่เส้นทางของตนเอง จึงเป็นสาเหตุให้ผู้เดินทางกลุ่มดังกล่าวนี้มีความรู้สึกที่เฉยๆกับรูปแบบวิทยุ

ความคิดเห็นของผู้เดินทางที่มีต่อระบบให้ข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้าสามารถนำมาสรุปได้ว่า ผู้เดินทางส่วนใหญ่จะใช้ระบบดังกล่าวก็ต่อเมื่อมีการจราจรที่ติดขัด ซึ่งระบบให้ข้อมูลผู้เดินทางที่ยังไม่เป็นที่นิยมคือ ระบบการให้ข้อมูลผู้เดินทางในรูปแบบโทรศัพท์ ทั้งนี้เป็นเพราะมีค่าใช้จ่ายในการรับบริการ และผู้เดินทางส่วนใหญ่ที่มีความพึงพอใจในระบบการให้ข้อมูลผู้เดินทางในรูปแบบเดิมที่ตนเองใช้อยู่ ซึ่งมีความผิดพลาดทางข้อมูลเพียงเล็กน้อย จึงเป็นเหตุผลที่ทำให้ผู้เดินทางมีความเชื่อมั่นในระบบดังกล่าวและปฏิบัติตาม ถึงแม้ว่าผู้เดินทางจะมีความเข้าใจในการทำงานของระบบดังกล่าวนี้เพียงเล็กน้อยเท่านั้นก็ตาม

4.3 ความคิดเห็นของผู้เดินทางที่มีต่อระบบนำทางระบบที่สามารถบอกการจราจรติดขัดได้

ระบบนำทางระบบที่สามารถบอกการจราจรที่ติดขัดได้นั้นมีการพัฒนามาจากระบบนำทางในรูปแบบเดิมซึ่งสามารถแนะนำเส้นทางจราจรที่สั้นที่สุดได้ แต่เนื่องในปัจจุบันมีปัญหากการจราจรเกิดขึ้นมาก จึงมีการพัฒนาระบบนำทางที่สามารถบอกการจราจรติดขัดได้ ซึ่งระบบดังกล่าวนี้นอกจากจะบอกการจราจรที่ติดขัดแล้วยังสามารถแนะนำเส้นทางที่ใช้เวลาในการเดินทางสั้นที่สุดให้แก่ผู้เดินทางอีกด้วย

การแสดงความคิดเห็นของกลุ่มผู้เดินทางที่มีต่อปัจจัยด้านความคุ้นเคยกับระบบนำทางแบบเดิม (Familiarity with GPS) ค่าใช้จ่าย (Cost) การจราจรที่ติดขัด (Traffic Jam) ความคุ้นเคยเส้นทางที่ใช้หลีกเลี่ยงเมื่อเกิดปัญหาจราจร (Familiarity with Alternate Route) ความคล้อยตามบรรทัดฐานทางสังคมของผู้เดินทาง (Social Norm) การรับรู้ประโยชน์ของเทคโนโลยี (Perceived Usefulness) ความยากง่ายของเทคโนโลยี (Perceived Ease of use) ทศนคติต่อเทคโนโลยี (Attitude Toward Using) กับพฤติกรรมความตั้งใจ (Behavioral Intention) ได้นำมาสรุปดังแสดงในตารางที่ 4.6-4.14 ซึ่งผู้วิจัยได้มีการให้คะแนนความคิดเห็นของกลุ่มผู้เดินทาง ดังนี้

- | | | |
|--------------------------|-----------------------|-------------------|
| 1 = ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง | 2 = ไม่เห็นด้วย | 3 = เฉยๆ/ไม่แน่ใจ |
| 4 = เห็นด้วย | 5 = เห็นด้วยอย่างยิ่ง | |

จากตารางที่ 4.6 พบว่าค่าเฉลี่ยของความคิดเห็นของผู้เดินทางนั้น กลุ่มผู้เดินทางในกลุ่มที่ 3 นั้นจะมีความคุ้นเคยกับระบบนำทางมากกว่าผู้เดินทางในกลุ่มอื่นๆ เนื่องจากผู้เดินทางกลุ่มที่ 3 นั้นเป็นกลุ่มผู้เดินทางที่มีระบบนำทางอยู่แล้ว

ตารางที่ 4.6 ความคิดเห็นของกลุ่มผู้เดินทางที่มีต่อปัจจัยด้านความคุ้นเคยกับระบบนำทางแบบเดิม (Familiarity with GPS)

ข้อที่	ตัวแปร	คำถาม	กลุ่มที่1	กลุ่มที่2	กลุ่มที่3	รวม
1	FAG1	ฉันใช้ระบบนำทางอยู่แล้วเป็นประจำ	2.25 (0.68)	2.12 (0.81)	2.60 (0.93)	2.19 (0.80)
2	FAG2	ฉันเคยใช้ระบบนำทางมาบ้างแล้ว	3.23 (1.06)	3.04 (1.05)	3.73 (0.91)	3.14 (1.06)
3	FAG3	ฉันมีความคุ้นเคยกับระบบนำทาง	3.14 (1.10)	2.91 (1.05)	3.40 (1.00)	3.00 (1.06)

หมายเหตุ: ค่าในวงเล็บคือส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

จากตารางที่ 4.7 กลุ่มผู้เดินทางแสดงความคิดเห็นต่อปัจจัยด้านค่าใช้จ่ายอยู่ในเกณฑ์ เฉยๆ/ไม่แน่ใจถึงเห็นด้วย (มีคะแนนเฉลี่ยอยู่ในช่วง 3.21-3.70) แสดงว่าผู้เดินทางส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่ารบบนำทางในรูปแบบใหม่นี้มีราคาที่สูงเกินไป เนื่องจากผู้เดินทางมีความเห็นว่าระบบป้ายจราจรอัจฉริยะนั้นมีเพียงพอกับความต้องการของผู้เดินทางแล้ว จึงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องเสียค่าใช้จ่ายเพื่อซื้อหรือระบบนำทางระบบใหม่ที่สามารถบอกเส้นทางจราจรติดขัด หรือเส้นทางที่ต้องการเดินทางอีก

ตารางที่ 4.7 ความคิดเห็นของกลุ่มผู้เดินทางที่มีต่อปัจจัยด้านค่าใช้จ่าย (Cost)

ข้อที่	ตัวแปร	คำถาม	กลุ่มที่1	กลุ่มที่2	กลุ่มที่3	รวม
4	COST1	เทคโนโลยีระบบนำทางระบบใหม่นี้มีราคาแพง	3.31 (1.07)	3.70 (0.83)	3.40 (1.00)	3.58 (0.92)
5	COST2	ฉันเคยใช้ระบบนำทางมาบ้างแล้ว	3.21 (1.12)	3.65 (0.86)	3.40 (0.93)	3.52 (0.95)

หมายเหตุ: ค่าในวงเล็บคือส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

จากตารางที่ 4.8 พบว่ากลุ่มผู้เดินทางกลุ่มที่ 3 (กลุ่มผู้เดินทางที่มีระบบนำทางอยู่แล้ว) ต้องประสบกับปัญหาการจราจรติดขัดมากกว่ากลุ่มผู้เดินทางกลุ่มอื่นๆ ซึ่งอาจเป็นปัจจัยที่ทำให้ผู้เดินทางในกลุ่มดังกล่าวนี้เลือกที่จะใช้ระบบนำทาง

ตารางที่ 4.8 ความคิดเห็นของกลุ่มผู้เดินทางที่มีต่อปัจจัยด้านการจราจรที่ติดขัด (Traffic Jam)

ข้อที่	ตัวแปร	คำถาม	กลุ่มที่1	กลุ่มที่2	กลุ่มที่3	รวม
6	TJ1	สภาพการจราจรในเส้นทางการเดินทางของฉันทติดขัดบ่อยครั้ง	3.46 (1.03)	3.71 (0.93)	3.97 (0.72)	3.67 (0.94)
7	TJ2	ในแต่ละวันฉันต้องพบปัญหาการจราจรติดขัด	3.52 (0.91)	3.76 (0.93)	3.87 (0.78)	3.71 (0.92)

หมายเหตุ: ค่าในวงเล็บคือส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

จากตารางที่ 4.9 กลุ่มผู้เดินทางแสดงความคิดเห็นต่อปัจจัยด้านความคุ้นเคยกับเส้นทางที่ใช้หลีกเลี่ยงเมื่อเกิดปัญหาจราจรอยู่ในเกณฑ์ เฉยๆ/ไม่แน่ใจถึงเห็นด้วย แสดงว่าผู้เดินทางส่วนใหญ่ไม่มีความคุ้นเคยกับเส้นทางที่ใช้ในการหลีกเลี่ยงเส้นทางเมื่อเกิดปัญหาจราจรซึ่งทำให้ผู้เดินทางยังคงใช้เส้นทางเดิมในการจราจรอยู่เป็นประจำ ถึงแม้ว่าเส้นทางดังกล่าวจะเกิดปัญหาจราจรมากก็ตาม ซึ่งจะสังเกตได้ว่ากลุ่มผู้เดินทางกลุ่มที่ 3 มีความเห็นด้วยมากที่สุด เนื่องจากระบบนำทางเดิมนั้นไม่สามารถบอกเส้นทางจราจรที่ติดขัดได้ ทำให้ผู้เดินทางในกลุ่มที่ 3 นี้ไม่มีความแน่ใจว่าหากเปลี่ยนเส้นทางไปยังเส้นทางอื่นแล้วจะไม่ประสบกับปัญหาจราจร

ตารางที่ 4.9 ความคิดเห็นของกลุ่มผู้เดินทางที่มีต่อปัจจัยด้านความคุ้นเคยกับเส้นทางที่ใช้หลีกเลี่ยงเมื่อเกิดปัญหาจราจร (Familiarity with Alternate Route)

ข้อที่	ตัวแปร	คำถาม	กลุ่มที่1	กลุ่มที่2	กลุ่มที่3	รวม
8	FA1	ฉันไม่มีความคุ้นเคยกับเส้นทางหลีกเลี่ยงเส้นทางหลักเมื่อเกิดปัญหาการจราจร	3.51 (0.94)	3.44 (0.85)	3.70 (0.75)	3.47 (0.86)
9	FA2	ในการเดินทางแต่ละวัน ฉันใช้เส้นทางเดิมเสมอ	3.43 (0.96)	3.77 (0.79)	3.93 (0.87)	3.70 (0.85)

หมายเหตุ: ค่าในวงเล็บคือส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

จากตารางที่ 4.10 พบว่ากลุ่มผู้เดินทางในกลุ่มที่ 3 ให้ความสำคัญกับประโยชน์ของเทคโนโลยีระบบนำทางระบบใหม่มากกว่ากลุ่มผู้เดินทางที่ 1 และ 2 ทั้งนี้เนื่องมาจากกลุ่มผู้เดินทางในกลุ่มที่ 3 นี้มักพบกับปัญหาการจราจรติดขัดอยู่เสมอในขณะที่เดินทาง ผู้เดินทางจึงมีความต้องการที่จะหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัดที่ตนเองประสบอยู่ จึงทำให้ผู้เดินทางเห็นถึงความสำคัญ และประโยชน์ของเทคโนโลยีระบบนำทางดังกล่าวที่สามารถบอกเส้นทางจราจรที่ติดขัดให้แก่ผู้เดินทางได้ รองลงมาเป็นกลุ่มผู้เดินทางกลุ่มที่ 1 และ 2 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.10 ความคิดเห็นของกลุ่มผู้เดินทางที่มีต่อปัจจัยด้านการรับรู้ประโยชน์ของเทคโนโลยี (Perceived Usefulness)

ข้อที่	ตัวแปร	คำถาม	กลุ่มที่1	กลุ่มที่2	กลุ่มที่3	รวม
10	PU1	ระบบนำทางระบบใหม่นี้จะมีประโยชน์กับฉันมากสำหรับสภาพการจราจรปัจจุบัน	3.70 (0.81)	3.63 (0.73)	4.07 (0.74)	3.68 (0.76)
11	PU2	ระบบนำทางระบบใหม่สามารถบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดได้	3.57 (0.81)	3.34 (0.77)	3.83 (0.95)	3.43 (0.81)
12	PU3	ระบบนำทางระบบใหม่นี้ช่วยให้ฉันได้รับข้อมูลข่าวสารการจราจรที่รวดเร็วและถูกต้องแม่นยำ	3.63 (0.69)	3.43 (0.77)	3.90 (0.85)	3.51 (0.77)
13	PU4	ระบบนำทางระบบใหม่นี้จะช่วยลดเวลาในการเดินทางของฉันได้	3.67 (0.68)	3.60 (0.71)	3.97 (0.72)	3.64 (0.71)

หมายเหตุ: ค่าในวงเล็บคือส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

จากตารางที่ 4.11 กลุ่มผู้เดินทางแสดงความคิดเห็นต่อความยากง่ายของเทคโนโลยี (Perceived Ease of use) อยู่ในเกณฑ์ไม่เห็นด้วยถึงเฉยๆ/ไม่แน่ใจ เนื่องจากผู้เดินทางทั้ง 3 กลุ่มยังไม่ได้ใช้บริการจริงดังนั้นผู้เดินทางจึงตอบด้วยความไม่แน่ใจ แต่อย่างไรก็ดีกลุ่มผู้เดินทางกลุ่มที่ 3 ที่ใช้ระบบนำทางเดิมอยู่แล้วจะมีความคุ้นเคยกับระบบนำทางมากกว่ากลุ่มผู้เดินทางที่ 1 และ 2 จึงมีคะแนนความเห็นด้วยมากกว่าทั้งสองกลุ่มเป็นต้น

ตารางที่ 4.11 ความคิดเห็นของกลุ่มผู้เดินทางที่มีต่อปัจจัยด้านความยากง่ายของเทคโนโลยี

(Perceived Ease of use)

ข้อที่	ตัวแปร	คำถาม	กลุ่มที่1	กลุ่มที่2	กลุ่มที่3	รวม
14	PE1	ฉันคิดว่าสามารถใช้ระบบนำทางระบบใหม่นี้ได้โดยไม่ต้องศึกษาอะไรเพิ่มเติม	3.25 (0.90)	3.09 (0.93)	3.30 (1.00)	3.15 (0.93)
15	PE2	ฉันคิดว่าผู้ที่จะใช้ระบบนำทางระบบใหม่นี้ไม่จำเป็นต้องมีความรู้ความสามารถอะไรมากนัก	3.33 (0.86)	3.22 (0.87)	3.40 (1.01)	3.26 (0.89)
16	PE3	การใช้ระบบนำทางระบบใหม่นี้มีขั้นตอนการใช้ที่ยุ่งยาก	3.35 (0.82)	3.19 (0.79)	3.43 (1.10)	3.25 (0.83)
17	PE4	ระบบนำทางระบบใหม่นี้สามารถใช้งานและดูแลรักษาง่าย	3.44 (0.91)	3.34 (0.76)	3.53 (0.63)	3.38 (0.79)

หมายเหตุ: ค่าในวงเล็บคือส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ตารางที่ 4.12 ความคิดเห็นของกลุ่มผู้เดินทางที่มีต่อปัจจัยด้านทัศนคติต่อเทคโนโลยี (Attitude Toward Using)

ข้อที่	ตัวแปร	คำถาม	กลุ่มที่1	กลุ่มที่2	กลุ่มที่3	รวม
18	ATT1	ฉันคิดว่าระบบนำทางระบบใหม่นี้ดีกว่าระบบการให้ข้อมูลการจราจรแบบอื่นๆ	3.80 (0.89)	3.59 (0.95)	3.77 (0.90)	3.65 (0.93)
19	ATT2	ระบบนำทางระบบใหม่นี้น่าใช้มากกว่าระบบการให้ข้อมูลการจราจรแบบอื่นๆ	3.87 (0.79)	3.59 (0.79)	4.10 (0.71)	3.70 (0.80)
20	ATT3	ระบบนำทางระบบใหม่นี้มีความถูกต้องมากกว่าเมื่อเทียบกับระบบการให้ข้อมูลการจราจรแบบอื่นๆ	3.70 (0.69)	3.47 (0.80)	3.83 (0.65)	3.55 (0.77)
21	ATT4	ฉันคิดว่าการเลือกใช้ระบบนำทางระบบใหม่นี้มีความคุ้มค่า	3.58 (0.75)	3.50 (0.77)	3.87 (0.57)	3.55 (0.75)

ตารางที่ 4.12 ความคิดเห็นของกลุ่มผู้เดินทางที่มีต่อปัจจัยด้านทัศนคติต่อเทคโนโลยี (Attitude Toward Using) (ต่อ)

ข้อที่	ตัวแปร	คำถาม	กลุ่มที่1	กลุ่มที่2	กลุ่มที่3	รวม
22	ATT5	ฉันคิดว่าระบบนำทางระบบใหม่นี้มี ความเหมาะสมในการนำมาใช้ใน กรุงเทพมหานคร	3.65 (0.77)	3.60 (0.83)	4.07 (0.58)	3.65 (0.80)

หมายเหตุ: ค่าในวงเล็บคือส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

จากตารางที่ 4.12 กลุ่มผู้เดินทางกลุ่มที่ 3 มีทัศนคติที่ดีต่อระบบนำทางระบบใหม่มากที่สุด เนื่องจากจากกลุ่มผู้เดินทางในกลุ่มที่ 3 นี้มีระบบนำทางระบบเดิมอยู่แล้ว และมีความพึงพอใจในระบบเป็นอย่างดี

ตารางที่ 4.13 ความคิดเห็นของกลุ่มผู้เดินทางที่มีต่อปัจจัยด้านพฤติกรรมความตั้งใจ (Behavioral Intention)

ข้อที่	ตัวแปร	คำถาม	กลุ่มที่1	กลุ่มที่2	กลุ่มที่3	รวม
23	INT1	หากมีระบบนำทางระบบใหม่นี้จริง ฉันจะยอมรับระบบนี้	3.84 (0.73)	3.62 (0.80)	3.93 (0.58)	3.69 (0.78)
24	INT2	หากระบบนำทางระบบใหม่นี้มีการ นำมาใช้จริง ฉันจะใช้แน่นอน	3.56 (0.67)	3.49 (0.79)	3.97 (0.56)	3.54 (0.75)
25	INT3	ฉันจะใช้ระบบนำทางระบบใหม่นี้ หากมีการนำมาใช้ใน กรุงเทพมหานคร	3.84 (0.65)	3.52 (0.79)	4.03 (0.49)	3.63 (0.76)
26	INT4	ฉันจะสนับสนุนให้มีระบบนำทาง ระบบใหม่นี้ในกรุงเทพมหานคร	3.89 (0.74)	3.52 (0.83)	4.03 (0.56)	3.65 (0.81)

หมายเหตุ: ค่าในวงเล็บคือส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

จากตารางที่ 4.13 พบว่าผู้เดินทางทั้ง 3 กลุ่มนี้มีความเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านพฤติกรรมความตั้งใจ เรียงลำดับจากมากไปน้อย คือ ผู้เดินทางกลุ่มที่ 3 (กลุ่มผู้เดินทางที่มีระบบนำทาง) ผู้เดินทางกลุ่มที่ 1 (กลุ่มผู้เดินทางที่ใช้ระบบข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้าในรูปแบบของ

วิทยุ โทรศัพท์ และอินเทอร์เน็ต) และผู้เดินทางกลุ่มที่ 2 (กลุ่มผู้เดินทางที่ใช้ระบบข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้าในรูปแบบของป้ายจราจรอัจฉริยะ และป้ายจราจรสลัข้อความ) ทั้งนี้เนื่องจากลักษณะการใช้เทคโนโลยีการให้ข้อมูลการจราจรแบบก้าวหน้าที่ผู้เดินทางแต่ละกลุ่มที่ใช้ในปัจจุบัน

จากตารางที่ 4.14 กลุ่มผู้เดินทางแสดงความคิดเห็นต่อความคล้อยตามบรรทัดฐานทางสังคมของผู้เดินทาง (Social Norm) อยู่ในเกณฑ์ เฉยๆ/ไม่แน่ใจ (มีคะแนนเฉลี่ยอยู่ในช่วง 3.09-3.47) เนื่องจากปัจจัยดังกล่าวนี้เป็นปัจจัยที่ทำให้ผู้เดินทางเกิดความไม่แน่ใจในตนเองจึงทำให้ผู้เดินทางให้คะแนนในระดับกลางๆ

ตารางที่ 4.14 ความคิดเห็นของกลุ่มผู้เดินทางที่มีต่อปัจจัยด้านความคล้อยตามบรรทัดฐานทางสังคมของผู้เดินทาง (Social Norm)

ข้อที่	ตัวแปร	คำถาม	กลุ่มที่1	กลุ่มที่2	กลุ่มที่3	รวม
27	SN1	ถ้าคนใกล้ชิดของฉันใช้ระบบนำทางระบบใหม่นี้ ฉันจะใช้ตาม	3.47 (0.81)	3.13 (0.87)	3.37 (0.77)	3.23 (0.86)
28	SN2	ถ้าบุคคลที่ฉันชื่นชอบใช้ระบบนำทางระบบใหม่นี้ ฉันจะใช้ตาม	3.37 (0.59)	3.09 (0.80)	3.30 (0.65)	3.17 (0.76)
29	SN3	ฉันจะใช้ระบบนำทางระบบใหม่นี้หากเพื่อนๆ ของฉันแนะนำให้ใช้	3.36 (0.64)	3.14 (0.80)	3.37 (0.67)	3.21 (0.76)

หมายเหตุ: ค่าในวงเล็บคือส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

4.4 สรุป

จากการวิเคราะห์ลักษณะกลุ่มผู้เดินทางและการรับรู้และความคุ้นเคยเกี่ยวกับระบบข้อมูลผู้เดินทางก้าวหน้าที่ผู้เดินทางใช้อยู่ในปัจจุบันโดยอาศัยสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ของกลุ่มผู้เดินทางทั้ง 3 กลุ่มนั้น พบว่า กลุ่มผู้เดินทางกลุ่มที่ 1 (กลุ่มผู้เดินทางที่ใช้ระบบข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้าในรูปแบบของวิทยุ โทรศัพท์ และอินเทอร์เน็ต) นั้นเป็นกลุ่มผู้เดินทางที่มีอายุน้อยที่สุด รองลงมาเป็นกลุ่มผู้เดินทางกลุ่มที่ 3 (กลุ่มผู้เดินทางที่มีระบบนำทาง) และ 2 กลุ่มผู้เดินทางที่ใช้ระบบข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้าในรูปแบบของป้ายจราจรอัจฉริยะ และป้ายจราจรสลัข้อความ) ตามลำดับ และผู้เดินทางกลุ่มที่ 3 เป็นกลุ่มผู้เดินทางที่พบเจอปัญหาการจราจรติดขัดในเส้นทางมากที่สุด รองลงมาเป็นกลุ่มที่ 2 และ 1 ตามลำดับ อีกทั้งผู้

เดินทางส่วนใหญ่ยังมีลักษณะการให้บริการระบบให้ข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้าในรูปแบบต่างๆ เฉพาะเวลาที่มีการจราจรที่ติดขัด หรือ ใช้บริการเฉพาะเวลาที่เร่งด่วน เท่านั้น

จากระบบการให้บริการข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้าทั้งหมด พบว่าผู้เดินทางส่วนใหญ่ไม่เคยใช้การให้บริการข้อมูลในรูปแบบของอินเทอร์เน็ต และโทรศัพท์ เนื่องจากการให้บริการข้อมูลในรูปแบบดังกล่าวนี้ยังไม่เป็นที่นิยมแพร่หลาย เพราะรูปแบบดังกล่าวนี้ขาดการประชาสัมพันธ์ที่ดี และมีค่าใช้จ่ายในการเข้ารับบริการ จึงทำให้ผู้เดินทางมีความรู้สึกที่ยุ่งยากหากใช้บริการในรูปแบบดังกล่าวนี้ แต่เนื่องจากการให้บริการข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้าในรูปแบบของอินเทอร์เน็ตและโทรศัพท์นั้น ผู้เดินทางจะได้รับข้อมูลที่ตรงตามความต้องการ และถูกต้องแม่นยำมากที่สุด ผู้เดินทางส่วนใหญ่ที่ใช้บริการในรูปแบบนี้จึงมีความพึงพอใจ และเชื่อถือเป็นอย่างมาก ผู้เดินทางที่ใช้บริการในรูปแบบโทรศัพท์นั้นส่วนใหญ่จะใช้ขณะเดินทาง กล่าวคือ เมื่อผู้เดินทางพบปัญหาการจราจรผู้เดินทางจะใช้บริการในรูปแบบดังกล่าวทันที ซึ่งสอดคล้องกับข้างต้นที่กล่าวว่าผู้เดินทางส่วนใหญ่ยังมีลักษณะการให้บริการระบบให้ข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้าในรูปแบบต่างๆ เฉพาะเวลาที่มีการจราจรที่ติดขัด หรือ ใช้บริการเฉพาะเวลาที่เร่งด่วน ซึ่งเหมือนกับรูปแบบของวิทยุ แตกต่างกันเพียงการให้บริการข้อมูลผ่านทางวิทยุ นั้นข้อมูลที่ผู้เดินทางได้รับนั้นจะเป็นข้อมูลโดยรวมของสภาพการจราจรแต่ละพื้นที่ ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวนี้ผู้เดินทางอาจไม่ต้องการทราบข้อมูลการจราจรก็เป็นได้

ระบบการให้ข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้าที่มีอยู่ในปัจจุบันนี้ ผู้เดินทางมีความเชื่อถือ และพึงพอใจในระบบเดิมที่ตนเองใช้อยู่เป็นอย่างดี อีกทั้งเมื่อผู้เดินทางได้รับข้อมูลการจราจรจากรูปแบบที่ตนเองใช้อยู่แล้วนั้นผู้เดินทางจะปฏิบัติตามข้อมูลการจราจรที่ตนเองได้รับ

เนื้อหาในบทนี้แสดงถึงลักษณะของผู้เดินทาง และความคิดเห็นของผู้เดินทางที่มีต่อระบบข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้าในปัจจุบัน อย่างไรก็ตามยังมีระบบข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้าที่จะมีขึ้นในอนาคต คือระบบนำทางระบบใหม่ที่สามารถบอกเส้นทางจราจรที่ติดขัดได้ ซึ่งผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยแบบจำลองสมการเชิงโครงสร้างเพื่อที่จะบ่งบอกถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความต้องการใช้เทคโนโลยีระบบนำทางระบบใหม่ดังกล่าวนี้ ซึ่งกล่าวในบทที่ 5 ต่อไป