

การวิจัยนี้ต้องการที่จะศึกษาถึงพฤติกรรมของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตการให้บริการของรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจรได้อย่างถูกต้อง ในการลดการเดินทางโดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ทำให้ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลหันมาใช้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกันมากขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะศึกษาถึงลักษณะการเดินทาง ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง และความคิดเห็นต่อการเดินทางโดยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตบริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

ในการศึกษาคั้งนี้ ผู้ศึกษาได้เลือกพื้นที่ศึกษาในย่านศูนย์กลางธุรกิจ ที่มีความเข้มข้นและอยู่ในเส้นทางและรัศมีการให้บริการของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน จากเกณฑ์ดังกล่าวทำให้พื้นที่ย่านศูนย์กลางธุรกิจ บนถนนสีลม มีความเหมาะสมต่อการศึกษา ส่วนการดำเนินการวิจัยนั้น ผู้ศึกษาใช้แบบสอบถาม(Questionnaire) ในการเก็บข้อมูล โดยแจกแบบสอบถามให้ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทาง ที่เข้าไปใช้อาคารจอดรถในพื้นที่ศึกษา และส่งข้อมูลกลับทางไปรษณีย์จำนวน 295 ชุด เพื่อนำผลข้อมูลมาทำการวิเคราะห์ทางสถิติ

ผลจากการศึกษาในเรื่องของลักษณะทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล พบว่า ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมีสัดส่วนของเพศชายและเพศหญิงใกล้เคียงกัน อายุที่พบมากที่สุดจะอยู่ในช่วง 41-59 ปี ส่วนมากจะใช้ชีวิตคู่ ร้อยละ 51.5 ของกลุ่มตัวอย่างยังไม่มีบุตร ระดับการศึกษาส่วนใหญ่จบปริญญาตรี และทำงานพนักงานบริษัทเอกชน โดยมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่อครอบครัวมากกว่า 60,000บาท ร้อยละ47.8 ของกลุ่มตัวอย่างมีรถยนต์ 1 คัน ลักษณะการเดินทางของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล พบว่ามีจุดเริ่มต้นในการเดินทางโดยพักอาศัยอยู่ที่เขตบางเขนมากที่สุด เป็นการเดินทางเข้าสู่ใจกลางเมือง (Downtown) โดยเริ่มต้นเดินทางจาก เขตต่อเมืองตะวันออกมากที่สุด เพื่อเข้าไปในพื้นที่ศึกษา (เขตเมืองชั้นในตะวันออก) มีจุดประสงค์ในการเดินทางเพื่อ ไป

T 156068

ทำงานเป็นอันดับแรก รองลงมา เพื่อติดต่อธุรกิจ การเดินทางมาและกลับโดยปกติไม่ต้องไปสถานที่อื่นก่อน ความถี่ในการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล 5 วันต่อสัปดาห์ ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางจากต้นทางจนถึงพื้นที่ศึกษาเฉลี่ย 64.03 นาที มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางไป-กลับเฉลี่ย 152.89 บาท

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง พบว่า อายุ, สถานภาพ, อาชีพ, วัตถุประสงค์ในการเดินทาง และระยะทางในการเดินทาง มีความสัมพันธ์กับการตัดสินใจใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ส่วน ระยะเวลา, ค่าใช้จ่าย และความไม่สะดวกสบายในการเดินทาง พบว่ามีอิทธิพลต่อการตัดสินใจในการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล โดยความไม่สะดวกสบายจะมีอิทธิพลมากที่สุด รองลงมาคือ ระยะเวลาในการเดินทาง

ความคิดเห็นต่อการเลือกเดินทางโดยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน พบว่า ส่วนมากเคยใช้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน โดยเฉลี่ยน้อยกว่า 1 ครั้งต่อสัปดาห์ รองลงมาคือ 5 ครั้งต่อสัปดาห์ เหตุผลหลักในการใช้บริการคือ หลีกเลียงการจราจรที่ติดขัด ส่วนเหตุผลหลักของผู้ที่ไม่ใช้บริการคือ เส้นทางให้บริการสั้นเกินไป อุปสรรคที่มีผลต่อผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการไม่ใช้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน 3 อันดับ คือ 1) เส้นทางให้บริการของรถไฟฟ้าสั้นเกินไป 2) สถานที่จอดรถยนต์เพื่อต่อรถไฟฟ้าไม่สะดวก และ 3) การต่อรถ ก่อนและหลังการใช้บริการรถไฟฟ้าไม่สะดวก

มาตรการในการจำกัดปริมาณการจราจร พบว่ามีผลต่อผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่จะตัดสินใจเปลี่ยนมาใช้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ได้แก่ 1) มาตรการในการเก็บค่าผ่านทางในการเข้าพื้นที่สีลม โดยการซื้อสติ๊กเกอร์ 2) มาตรการในการห้ามใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในช่วงเร่งด่วนในพื้นที่สีลม 3) มาตรการในการกำหนดอัตราค่าจอดรถในอาคารเอกชนให้มีอัตราที่สูงขึ้น และ 4) มาตรการในการเพิ่มจำนวนถนนที่ห้ามจอดรถบนผิวจราจรในสีลม

ข้อเสนอแนะในการวิจัย การที่จะให้ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลหันมาใช้รูปแบบการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะมากกว่าการเดินทางโดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคลนั้น มีแนวทางดังนี้ เกร็งรัดการก่อสร้างสวนต่อขยายและแนวเส้นทางอื่นๆ, ปรับปรุงระบบรถโดยสารสาธารณะ, เกร็งการพัฒนา Park&Ride, ใช้มาตรการในการเก็บค่าผ่านทางเข้าพื้นที่สีลม, ใช้มาตรการห้ามรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีผู้โดยสาร น้อยกว่า 2-3 คนเข้าพื้นที่สีลม และควบคุมอัตราค่าธรรมเนียมจอดรถยนต์ในอาคารของภาคเอกชน

ABSTRACT

TE 156068

This research is aimed to study the behavior of private car users in the area where mass transportation train is in service as a guideline for effective solution of traffic problem, reduction of the private car and persuasion of private car users to use mass transportation train service. The objective is to study the characteristic of the traveling, the factor in selection the types of traveling and the comments from the private car users in the area where mass transportation train is in service.

The researcher focused on a business area of the city where the traffic is heavy and where service of mass transportation train is available. Under the above criteria, the business area on Silom road is most appropriate target area for this study. The process in gathering the information is carried out in form of questionnaires 295 forms of questionnaires were sent out to the private cars travelers at the parking buildings in the target area and were mailed back. The data obtained is used for statistical analysis.

The outcome of the study on economic and social criteria of private car users reveals that private car users are male and female at a very closed numbers, most aged group is 41-60 years, mostly married and 51.5 percent of the target group is still childless. Most target group is graduated with bachelor degree and serves private business sector, monthly average income per family is over Baht 60,000 and 47.8 percent owns one car. Most traveling route of targeted private cars starts at the resident

in Bangkhen area to downtown. Travelling route starts from eastern city link line to the target area (eastern inner city). The purpose of traveling is for working as priority, for business contact as secondary. Most are routine back and forth traveling without stopping. Frequency in using private car is 5 days per week. Average traveling duration to reach the target area is 64.03 minutes and average cost for traveling back and forth is Baht 152.89.

The study reveals that age, profession, objective of traveling and distance are major factors that influence the selection of traveling type. Duration, cost and inconvenience are major factors that influence the decision to use private car. Most influential factor is inconvenience and duration respectively.

The comment over the selection of mass transportation train reveals that most target group uses mass transportation train once a week and 5 times a week respectively. The main reason of the users is to avoid heavy traffic jam while the main reason of the target who does not use the service is too short service distance. The following three points become the obstacle of private car users in using mass transportation service : 1) the distance of service provided is too short 2) the parking lot for conveniently connecting the mass transportation train is not available and 3) the connecting transportation before and after the use of mass transportation is not convenient.

The criteria in traffic limitation that influence the private car users to use the mass transportation train are 1) toll fee when entering Silom area in form of buying stickers 2) prohibition the use of private cars during rush hours in Silom area 3) increase parking fee of private car parking lots and 4) increase no parking space on more streets in Silom area.

In case of changing the trip behavior of private car users to use mass transportation, increasing of service that covered the needed, improvement the mass transportation system, rushing up the improvement of Park&Ride, toll fee when enter to Silom area, prohibition the private cars that only 2 or 3 passengers passing this area and controlling the parking fee in the individual building are the presented in this study.