

บทที่ 1

บทนำ

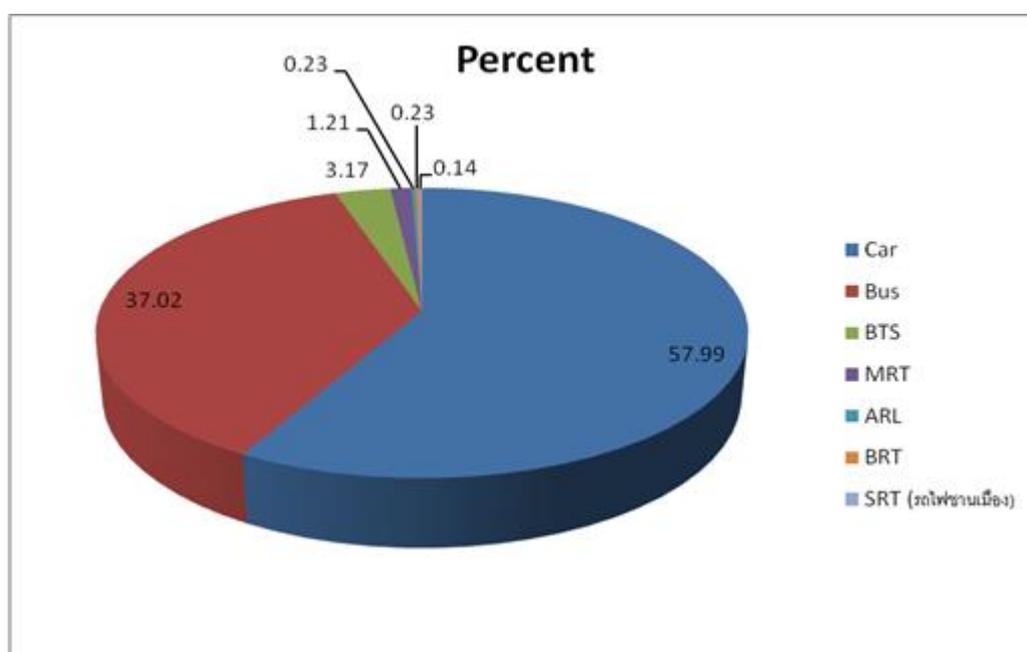
สำหรับการจราจรทางบก ระบบขนส่งมวลชนทางรางเป็นระบบที่มีประสิทธิภาพสูงในด้านการขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้า ประหยัดพลังงาน ใช้พื้นที่ในการเดินทางไม่มาก และมีความปลอดภัยในการเดินทางสูง (สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก & จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542) เมืองใหญ่ในประเทศพัฒนาแล้วหลายประเทศ อาทิ โตเกียว ลอนดอน สิงคโปร์ ฮองกง โซล และนิวยอร์ก ต่างใช้ระบบขนส่งมวลชนทางรางเพื่อเป็นส่วนหนึ่งในการแก้ไขปัญหาการจราจร และบรรเทาปัญหาสิ่งแวดล้อม และกระตุ้นการเติบโตเชิงเศรษฐกิจของชุมชน (Banister, 1994; Dutton, 2000; Ewing, 1997) อันเป็นการสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับปัจจุบันที่มุ่งเน้นการพัฒนาการขนส่งคนและสินค้าด้วยระบบราง (สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ, 2556) อย่างไรก็ตามสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนทางราง (Rail Transit) ยังต่ำมากสำหรับประเทศไทย

จาก ตารางที่ 1.1 สัดส่วนการเดินทางด้วยรูปแบบการเดินทางประเภทต่างๆ ใน กทม. และ ภาพที่ 1.1 แสดงสัดส่วนการเดินทางของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครด้วยรูปแบบการเดินทางที่หลากหลาย พบว่าสัดส่วนสูงสุดยังคงเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล (เกือบร้อยละ 60) ขณะที่ระบบขนส่งมวลชนรวมกันระหว่าง BTS BRT MRT และ SRT (รถไฟฟ้าในเมือง) และ ARL (ระบบขนส่งมวลชนทางรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) อยู่ที่ร้อยละ 4.98

ตารางที่ 1.1 สัดส่วนการเดินทางด้วยรูปแบบการเดินทางประเภทต่างๆ ใน กทม.

No.	Mode	Share (Million Trips/day)	Percent
1	Car	12.50	57.99
2	Bus	7.98	37.02
3	BTS	0.68	3.17
4	MRT	0.26	1.21
5	ARL	0.05	0.23
6	BRT	0.05	0.23
7	SRT (รถไฟชานเมือง)	0.03	0.14
	Total	21.55	100.00

(ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม, 2557; ชัชชาติ สิทธิพันธุ์, 2556; สามารถ ราชพลสิทธิ์, 2555)



ภาพที่ 1.1 สัดส่วนการเดินทางใน กทม. (ร้อยละ)

1.1 ความเป็นมาของโครงการ Airport Rail Link

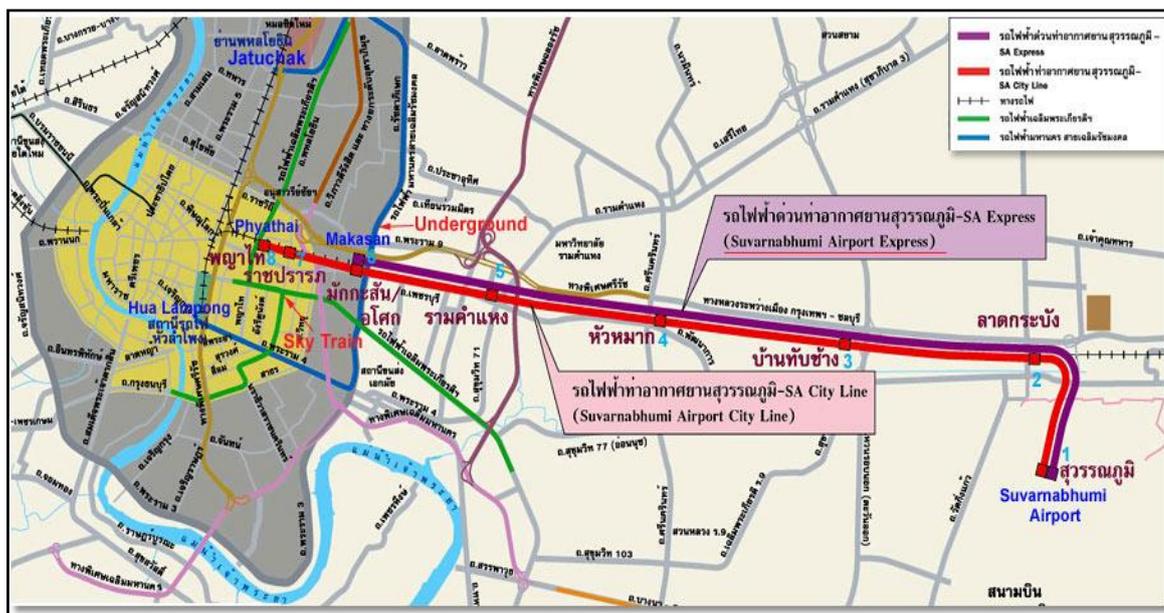
โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีโดยสารอากาศยานในเมือง (Suvarnabhumi Airport Rail Link and City Air Terminal project) หรือรู้จักในชื่อ Airport Rail Link เป็นโครงการที่ประกอบไปด้วยระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้ 2 สาย คือ สายปกติ (City Line) และสายด่วน (Express Line) (ณ ปัจจุบัน Express Line หยุดให้บริการ) มี 8 สถานี ได้แก่

1. สถานีสุวรรณภูมิ
2. สถานีลาดกระบัง
3. สถานีบ้านทับช้าง
4. สถานีหัวหมาก
5. สถานีรามคำแหง
6. สถานีมักกะสัน
7. สถานีราชปรารภ
8. สถานีพญาไท

โดยมีท่าอากาศยานในเมือง (City Air Terminal หรือ CAT) จำนวน 1 แห่ง ที่สถานีมักกะสัน ระยะทางรวมทั้งสิ้น 28.60 กิโลเมตร ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อ 1 มิถุนายน 2547 ด้วยมูลค่าโครงการรวม 30,000 ล้านบาท และลงนามสัญญาจ้างก่อสร้างเมื่อวันที่ 20 มกราคม 2548 (กองบรรณาธิการ วารสาร Construction & Property, 2007) โครงการฯ เริ่มเปิดทดลองใช้ระหว่างวันที่ 5-7 ธันวาคม 2552 และแล้วเสร็จเปิดให้บริการพร้อมสถานีโดยสารอากาศยานในเมืองมักกะสันเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2553 ทั้งนี้ ในช่วงกว่า 5 ปีที่ผ่านมา จำนวนผู้โดยสาร (Ridership) จาก 2 สาย (City Line และ Express Line) รวมกันอยู่ที่ประมาณ 30,000 คนต่อวัน (Wikipedia, 2014) เทียบกับที่คาดการณ์ไว้มากกว่า 50,000 คนต่อวัน ขณะที่ขบวนสายด่วนหรือ Express Line

มีจำนวนผู้โดยสารจริงต่ำกว่า 1,000 คนต่อวัน เมื่อเทียบกับที่ประมาณไว้ 2,000 คนต่อวัน จึงเห็นได้ว่าจำนวนผู้โดยสารรวมต่ำกว่าเป้าหมายถึงร้อยละ 40

จากข้อมูลสถิติดังกล่าว จึงอุปมานได้ว่า การให้ดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนนี้ประสบปัญหาบางประการ อาจมาจากสาเหตุการวางแผน ออกแบบ หรือมาตรการส่งเสริมการขายและบริการของโครงการฯ ส่งผลให้มียอดผู้โดยสารไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้ โครงการวิจัยนี้มุ่งเน้นสำรวจและศึกษาปัจจัยหรือตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อการเลือกโดยสารด้วยระบบขนส่งมวลชนทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเฉพาะตัวแปรด้านสังคมและเศรษฐกิจ (Socio-economic variable) ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้ในระยะสั้น (Short term) อันเป็นสิ่งที่จำเป็นและมีประโยชน์ต่อการปรับปรุงการดำเนินโครงการฯ ต่อไปอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน



ภาพที่ 1.2 เส้นทาง Airport Rail Link

(ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2553)

ภาพตัวอย่างสถานีในระบบ Airport Rail Link ปรากฏตามภาพที่ 1.3-ภาพที่ 1.4



ภาพที่ 1.3 สถานี Airport Rail Link บ้านทับช้าง และมักกะสัน



ภาพที่ 1.4 สถานี Airport Rail Link หัวหมาก และลาดกระบัง

1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการวิจัย

- 1.2.1 เพื่อสำรวจความคิดเห็นของผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประเภทรถไฟฟ้าปกติ (City Line) เป็นประจำ
- 1.2.2 เพื่อสำรวจความคิดเห็นของผู้ไม่ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประเภทรถไฟฟ้าปกติ (City Line) เป็นประจำ
- 1.2.3 เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยเชิงสังคมและเศรษฐกิจที่มีผลต่อการตัดสินใจของผู้โดยสารในการเลือกใช้ระบบขนส่งมวลชนรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประเภทรถไฟฟ้าปกติ (City Line)

1.3 ขอบเขตของโครงการวิจัย

งานวิจัยนี้ จะเลือกศึกษากลุ่มตัวอย่างแบบสุ่ม (Random sampling) สำหรับผู้ใช้และไม่ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประเภทรถไฟฟ้าปกติ (City Line) อย่างเป็นประจำ ซึ่งเป็นระบบขนส่งมวลชนที่ให้บริการแก่ประชาชนในวงกว้างกว่ารถไฟฟ้าด่วน (Express Line) ที่เป็นระบบขนส่งที่ตอบสนองเป็นกรณีพิเศษสำหรับผู้โดยสารสายการบิน หรือผู้โดยสารอากาศยาน ในกรณีนี้ พื้นที่ศึกษาคือบริเวณสถานีระบบขนส่งมวลชนรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) จำนวนทั้งหมด 8 สถานี (ภาพที่ 1.5) และบริเวณรอบนอกสถานีในรัศมีประมาณ 800 เมตร ตามหลักการ Transit-oriented development



ภาพที่ 1.5 สถานี Airport Rail Link

บทต่อไปจะเป็นการทบทวนวรรณกรรม ได้แก่ ทฤษฎี และหลักการที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา
โครงการวิจัยนี้ ที่สำคัญประกอบด้วย Utility theory และ Transit-oriented development