

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

ในบทนี้จะสรุปผลการศึกษาเรื่องการส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) และให้ข้อเสนอแนะแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปพิจารณาใช้เพื่อเป็นประโยชน์ต่อโครงการ Airport Rail Link หรือโครงการอื่น ๆ ต่อไป

5.1 บทสรุป

จากการศึกษาพฤติกรรมผู้ใช้บริการ Airport Rail Link เป็นประจำ พบปัจจัยหรือตัวแปรที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการอย่างมีนัยสำคัญเชิงสถิติ และสอดคล้องกับการทบทวนวรรณกรรม จำนวนทั้งสิ้น 5 ตัวแปร ได้แก่ 1) อายุ 2) ระดับรายได้ 3) ระดับการศึกษา 4) การมีผู้ติดตาม 5) การถือครองรถยนต์ โดยสามารถอนุมานได้ว่าผู้โดยสารที่ใช้บริการ Airport Rail Link เป็นประจำจะมีลักษณะทางสังคมและเศรษฐกิจ คือ มีอายุระหว่าง 20-40 ปี ระดับการศึกษาปริญญาตรี มีรายได้ระหว่าง 15,000-30,000 บาทต่อเดือน มีผู้ติดตาม 1-2 คน และไม่มีรถยนต์ส่วนบุคคลในครอบครัวย

ส่วนข้อสังเกตอื่น ๆ เกี่ยวกับปัจจัยที่อาจส่งผลต่อการเลือกใช้บริการ Airport Rail Link เป็นประจำ ได้แก่ 1) พื้นที่ให้บริการ 2) ความสะดวกในการเข้าถึง 3) ความรวดเร็ว ทั้งนี้ พบว่าผู้โดยสารส่วนใหญ่ไม่ได้เดินทางมายังสถานีด้วยรูปแบบการเดินทางหรือจักรยาน (ต่ำกว่า 7%) ส่วนมากมาด้วยระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ เช่น รถโดยสารประจำทาง และรถขนส่งมวลชนร่วมบริการ (รถตู้ รถสองแถว เป็นต้น)

ในประเด็นเรื่องการเลือกใช้บริการ ผู้โดยสารมักจะเลือกสถานีปลายทางที่ใกล้จุดหมายปลายทางมากที่สุด เกือบ 50% ของผู้ตอบแบบสอบถาม เดินทางระหว่าง 1-5 กิโลเมตร จากสถานีถึงที่หมายด้วยระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ หากระยะทางของผู้โดยสารกลุ่มนี้จากต้นทางมายังสถานีมีมากกว่า หรือใกล้เคียง ประมาณ 6-10 กิโลเมตร (ผู้ตอบแบบสอบถามในกลุ่มเป้าหมายนี้เลือกตอบ

มากกว่า 52%) ในส่วนวัตถุประสงค์การเดินทาง (Trip purpose) เรียงตามลำดับจากมากไปหาน้อย คือ เพื่อทำงาน (45%) เพื่อนันทนาการ (ซื้อของ ทานข้าว ออกกำลังกาย และท่องเที่ยว) ปริมาณ 24% และตามด้วยเพื่อไปศึกษา จำนวน 16% ตามลำดับ

ในส่วนกลุ่มผู้ไม่ใช้บริการ Airport Rail Link เป็นประจำ มีตัวแปรที่มีนัยสำคัญเชิงสถิติ ที่ส่งผลให้ไม่เลือกใช้บริการแบบประจำ ได้แก่ 1) ไม่สะดวก เช่น เข้าถึงยาก จำนวนที่จอดรถยนต์ไม่เพียงพอ หรือมีสัมภาระมาก ซึ่งส่งผลต่อการตัดสินใจกลุ่มผู้โดยสารแบบไม่ประจำมากกว่า 32% ของผู้ตอบแบบสอบถามในกลุ่มนี้ และ 2) ขาดความครอบคลุมของพื้นที่ให้บริการ หรือไม่อยู่ในรัศมีการให้บริการ (มีผู้ตอบประมาณกึ่งหนึ่ง หรือ 50%)

5.2 ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเพื่อภาครัฐ หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับ Airport Rail Link ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เพื่อส่งเสริมยอดผู้ให้บริการแบบประจำเพิ่มมากขึ้น ได้แก่

5.2.1 นโยบายระยะสั้น

ภายในระยะเวลาประมาณ 1-5 ปี หน่วยงานควรพิจารณาแนวทาง หรือมาตรการ ดังนี้

1. เจาะกลุ่มผู้ให้บริการ ตามประเด็นเหล่านี้
2. ช่วงอายุ: กลุ่มผู้ให้บริการที่แสดงความสัมพันธ์จากการวิเคราะห์ค่าโคสแควร์ ได้แก่ กลุ่มผู้โดยสารอายุระหว่าง 20-40 ปี หรืออาจกล่าวได้ว่าเป็นกลุ่มคนวัยทำงาน และจำนวนไม่น้อยอยู่ในช่วงกลุ่มคน Generation Y จบการศึกษาระดับปริญญาตรี การดึงดูดประชาชนตามพื้นฐานข้อมูลประชากรศาสตร์เหล่านี้ควรได้รับการพิจารณา
3. ระดับรายได้: ส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 15,000-30,000 บาทต่อเดือน การกำหนดอัตราค่าโดยสาร ควรคำนึงถึงประเด็นนี้เช่นกัน
4. ผู้ติดตาม: จากการสำรวจผู้โดยสารมักมีผู้ที่เดินทางมาด้วย การจัดโปรโมชั่น

ส่งเสริมการขาย เช่น ตั๋วโดยสารราคาพิเศษ แบบ Passengers and friends ย่อมเพิ่มแรงกระตุ้นการบริโภคได้

5. ปรับปรุงการเข้าถึงการให้บริการ (Accessibility) อำนวยความสะดวกต่อการเข้าถึงสถานีของประชาชน เช่น ปรับปรุงทางเท้า ไฟส่องสว่าง ทางจักรยาน และเพิ่มที่จอดรถประเภทต่าง ๆ (รถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถจักรยาน)

5.2.2 นโยบายระยะยาว

ภายในระยะเวลามากกว่า 5 ปี หรือระยะยาว ภาครัฐ ควรพิจารณาประเด็นต่าง ๆ ได้แก่

1. การเพิ่มความครอบคลุมพื้นที่ให้บริการ

ตามผลการศึกษาวิจัยที่ผ่านมา และหลักการพัฒนาพื้นที่โดยรอบระบบขนส่งมวลชน (Transit-oriented development: TOD) รัศมีการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนทางรางที่มีประสิทธิภาพ อยู่ในรัศมีประมาณ 1-2 กิโลเมตร ภาครัฐควรเร่งขยายเส้นทางให้มีความครอบคลุมแหล่งกิจการที่ก่อให้เกิดการเดินทาง เช่น แหล่งงาน ที่พักอาศัย สถานศึกษา แหล่งนันทนาการที่สำคัญ ตามหลักวิชาการดังกล่าว

2. นโยบายลดการถือครองรถยนต์ส่วนบุคคล

ภาครัฐควรจริงจังต่อการจำกัดปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคล หรือรถยนต์ส่วนบุคคลในระดับครอบครัว เช่น เพิ่มภาษีรถยนต์ การจำกัดที่จอดรถยนต์ในอาคารและนอกอาคาร และการเก็บค่าธรรมเนียมการผ่านทางในเวลาเร่งด่วน (Congestion pricing) อันจะเป็นมาตรการลดความสะดวกสบายของการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และคาดหวังให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้น และช่วยลดภาวะโลกร้อนจากน้ำมันเชื้อเพลิงได้อีกทางหนึ่งด้วย

3. การลดความซ้ำซ้อนของเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะ

หากภาครัฐจะส่งเสริมให้คนจำนวนมากหันมาใช้รถไฟฟ้า ก็ควรมีการปรับปรุงเส้นทางเดินรถสาธารณะอื่น ๆ ด้วย เช่น ปรับเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง ให้เป็นแค่ตัวเสริม (Feeder) ไม่ใช่ตัวหลัก (Trunk line) แข่งกับรถไฟฟ้าเช่นปัจจุบัน

4. อัตราค่าโดยสาร

เพื่อเป็นการส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน และความเป็นอยู่ของประชาชน ภาครัฐควรพิจารณากำหนดราคาค่าโดยสารให้เหมาะสมกับรายได้ประชาชน เพื่อลดความยากลำบากต่อภาวะครองชีพแก่ประชาชนที่มาจาก 2 ส่วน ได้แก่ ค่าที่พักอาศัย และค่าเดินทาง โดยภาครัฐควรช่วยเหลือด้านการเงินแก่การประกอบการเดินรถไฟฟ้า และระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ (Subsidy) อย่างสอดคล้องและเหมาะสมตามหลักวิชาการ

5. ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

อนุญาตให้หน่วยงานหรือผู้ประกอบการเดินรถ (Operator) สามารถพัฒนาเชิงพาณิชย์กับพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชนได้ อันจะเป็นการหารายได้เข้ามาส่งเสริมการดำเนินการเดินรถ และขยายเส้นทางต่อไป อันจะเป็นการเพิ่มผลตอบแทนการประกอบการนอกเหนือจากค่าโดยสารเพียงอย่างเดียว และลดภาระใช้จ่ายของภาครัฐอีกทางหนึ่งด้วย

บรรณานุกรม

- กองบรรณาธิการ วารสาร Construction & Property. (2007). *โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีโดยสารอากาศยานในเมือง*. Construction & Property, 6(November-December 2007), 52-55.
- ชัชชาติ สิทธิพันธุ์. (2556, 30 มกราคม 2556). *แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศด้านการขนส่ง : การพัฒนานโยบายความมั่นคงแห่งชาติของกระทรวงคมนาคม*. สืบค้นเมื่อ 29 พฤษภาคม 2557, จาก http://www.eit.or.th/q_download/_2556/04022013_logistic/logistic30012013.pdf
- ศูนย์วิจัยและพัฒนาโครงสร้างมูลฐานอย่างยั่งยืน มหาวิทยาลัยขอนแก่น. (2555). *โครงการออกแบบรายละเอียดการเดินทางโดยสารด่วนพิเศษ (BRT) ต้นแบบในเมืองภูมิภาค จ.ขอนแก่น*.
ขอนแก่น: มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- สามารถ ราชพลสิทธิ์. (2555). *ระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ของเมือง*. สืบค้นเมื่อ 29 พฤษภาคม 2557, จาก <http://cpd.bangkok.go.th/files/admin/samart4-02-55.pdf>
- สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, & จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (2542). *การขนส่งสาธารณะในเมือง (Urban public transport)*.
- สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ. (2556). *คู่มือการประเมินผลข้อเสนอการวิจัยของหน่วยงานภาครัฐที่เสนอของบประมาณ ประจำปีงบประมาณ 2558 ตามมติคณะรัฐมนตรี*. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ.
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, & การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2552). *งานออกแบบรายละเอียดโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานกรุงเทพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (รายงานออกแบบฉบับสุดท้าย)*. กรุงเทพมหานคร.
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2553). *การบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางและการจัดการระหว่างการก่อสร้าง (รายงานความก้าวหน้า)*. กรุงเทพมหานคร.

- สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม. (2557). *สถานะการบริการการเดินทาง*. Retrieved 29 พฤษภาคม 2557, from <http://vdevhostnetdemo.com/mot>
- Banister, D. (1994). *Transport planning in the UK, USA, and Europe*. New York: E & FN Spon.
- Ben-Akiva, M., & Lerman, S. (1985). *Discrete choice analysis*. Massachusetts: The MIT Press.
- Center for Transit oriented development. (2010). *Performance-Based Transit oriented development Typology Guidebook*: Center for Transit oriented development.
- Dutton, J. A. (2000). *New American urbanism: Re-forming the suburban metropolis*. Milano, Italy: Skira.
- Ewing, R. (1997). *Transportation & land use innovations: When you can't pave your way out of congestion*. Chicago, IL: Planner Press, American Planning Association.
- Litman, T. (2014). *Land Use Impacts on Transport: How Land Use Factors Affect Travel Behavior*. Victoria Transport Policy Institute.
- Lobyam, S. (2011, December 10). *Jobs and housing balance concept for sustainability*. Paper presented at the The 3 rd Congress of Asian Association of Urban and Regional Studies (AAURS), Bangkok, Thailand.
- Office of Transport and Traffic Policy and Planning. (2005). *The intermodal services integration for the improvement of mobility, accessibility, sustainability, and livelihood for Bangkok Metropolitan Region (BMR) and surrounding area (Final report: Main report)*. Bangkok: Office of Transport and Traffic Policy and Planning.

Portland Bureau of Transportation. (2009). *Portland Streetcar System Concept Plan: A Framework for Future Corridor Planning and Alternatives Analysis*. Portland: The City of Portland Oregon.

Victoria Transport Policy Institute. (2014a). *Evaluating Public Transit Benefits and Costs: Best Practices Guidebook*. British Columbia: Victoria Transport Policy Institute.

Victoria Transport Policy Institute. (2014b, June 10, 2014). *Transit oriented development: Using Public Transit to Create More Accessible and livable Neighborhoods*, www.vtppi.org/tdm/tdm45.htm.

Wikipedia. (2014). รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ. Retrieved May 28, 2014, from http://th.wikipedia.org/wiki/%E0%B8%A3%E0%B8%96%E0%B9%84%E0%B8%9F%E0%B9%89%E0%B8%B2%E0%B9%80%E0%B8%8A%E0%B8%B7%E0%B9%88%E0%B8%AD%E0%B8%A1%E0%B8%97%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%AD%E0%B8%B2%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A8%E0%B8%A2%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B8%AA%E0%B8%B8%E0%B8%A7%E0%B8%A3%E0%B8%A3%E0%B8%93%E0%B8%A0%E0%B8%B9%E0%B8%A1%E0%B8%B4#cite_note-10