

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

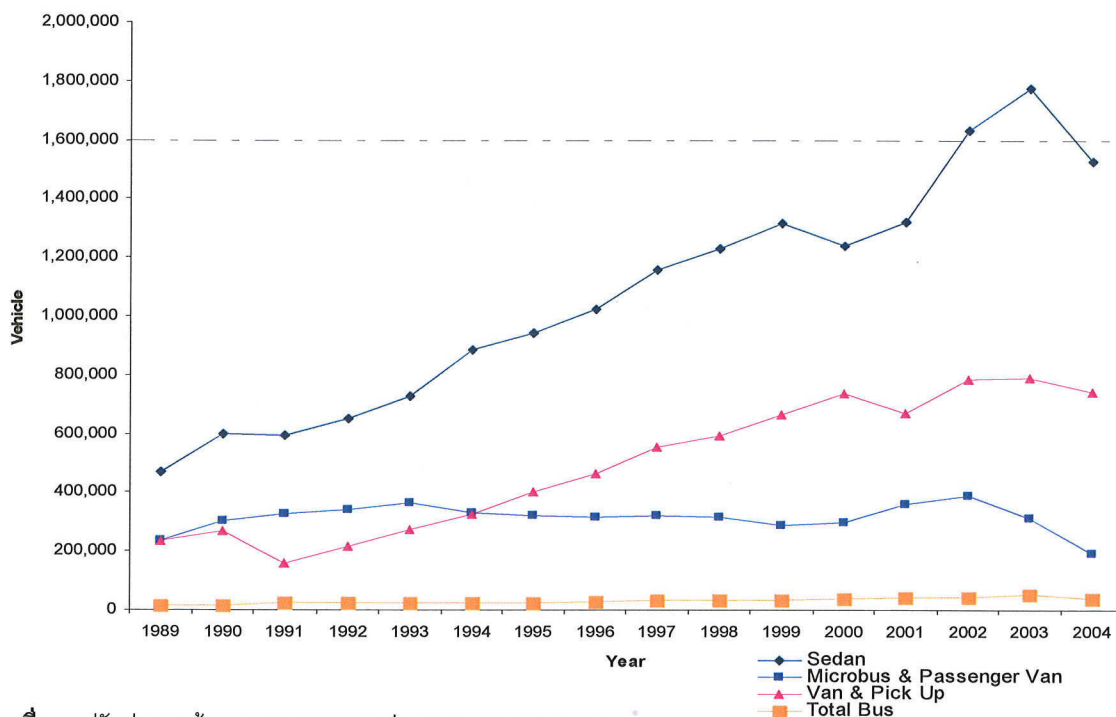
กรุงเทพมหานคร เป็นเมืองหลวงของประเทศไทย ซึ่งทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางหลักของประเทศทั้งทางด้านอุตสาหกรรม การค้าการพาณิชย์ เศรษฐกิจ การศึกษา การบริหารและการเมืองการปกครอง โดยที่กรุงเทพ(ไม่รวมจังหวัดปริมณฑล) มีประชากรโดยเฉลี่ยประมาณ 6.5 ล้านคน ภายในพื้นที่ประมาณ 1,569 ตารางกิโลเมตร และมีปริมาณการเดินทางรวมในกรุงเทพประมาณ 22 ล้าน เที่ยวต่อคนต่อวัน และเป็นการใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางรวมทั้งสิ้นประมาณ 9 ล้าน เที่ยวต่อคนต่อวัน (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2549) ซึ่งในช่วง 30 ถึง 40 ปีที่ผ่านมา กรุงเทพมหานคร ได้ทุ่มงบประมาณลงทุนในด้านระบบโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายถนนอย่างมาก แต่ไม่สามารถบังคับใช้ กฎหมายผังเมือง ที่ใช้ควบคุมการเติบโตของเมือง และการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพได้ ส่วนหนึ่งเนื่องจากขาดการวางแผนที่ดีสอดคล้องกันระหว่างแผนการขนส่งและการใช้ที่ดิน ดังนั้นทำให้กรุงเทพมหานครเริ่มเผชิญกับปัญหาจราจรติดขัด การขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็วทิศทาง ปัญหาจราจรติดขัดส่อเค้ารุนแรงขึ้นเรื่อยๆ โดยเฉพาะช่วงชั่วโมงเร่งด่วน บริเวณย่านศูนย์กลางด้านธุรกิจการค้า (CBD) เนื่องจากประชาชนต่างต้องการที่จะเดินทางจากชานเมืองเข้าสู่ในเมืองที่เป็นศูนย์กลาง เพื่อทำงาน เรียนและประกอบธุรกิจ ในช่วงเช้า และกลับในช่วงเย็นในเวลาใกล้เคียงกันเป็นประจำทุกวัน ซึ่งสามารถสรุปประเด็นปัญหาจราจรของกรุงเทพมหานครได้ ดังนี้ คือ (1) ความไม่สมดุลกันระหว่างอัตราเพิ่มของถนนกับอัตราการเพิ่มของความต้องการในการเดินทาง (2) การขยายตัวของขนส่งส่วนบุคคลมากกว่าขนส่งสาธารณะ (3) การขาดการวางแผนที่ดีสอดคล้องกับการวางแผนผังเมือง/การพัฒนาเมือง (4) ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านการจราจรและขนส่งยังไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร (5) การขาดประสิทธิภาพในการบริหารงานและการให้บริการของหน่วยงานของรัฐ (6) การขาดแคลนเงินทุนงบประมาณ (7) มาตรฐานด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมต่ำ (สจร, 2544) และในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาความพยายามที่จะแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพ ภาครัฐหันมาใช้แนวคิดในการ “ชนคน” และสนับสนุนให้คนหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น โดยปรับแผนจากการลงทุนในเรื่องถนนและทางด่วนเพียงอย่างเดียว หันมาเพิ่มการลงทุนระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาจราจร ซึ่งมี 3 โครงการใหญ่ คือ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ(BTS) โครงการโฮปเวลล์และโครงการรถไฟฟ้าใต้ดิน(MRT) ถึงแม้ว่าผู้มีอำนาจและผู้วางแผนทางด้านการคมนาคมขนส่งพยายามใช้ระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่เป็นกุญแจสำคัญในการแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร แต่อย่างไรก็ตามโครงการทั้ง 3 ยังไม่ประสบความสำเร็จ เนื่องจากเกิดภาวะเศรษฐกิจฟองสบู่ขึ้นในช่วงเริ่มและดำเนินตามแผน ทำให้โครงการโฮปเวลล์ต้องยกเลิกไป โครงการรถไฟฟ้าใต้ดินล่าช้าออกไปกว่ากำหนด และโครงการรถไฟฟ้า บีทีเอส เมื่อเปิดใช้จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้และระบบการเงินมีปัญหาเนื่องจากเอกชนเป็นคนลงทุนในการก่อสร้างและดำเนินการทั้งหมด ในขณะที่ระบบขนส่งสาธารณะหลักที่มีอยู่ คือ รถโดยสารประจำทาง จำนวนเส้นทางยังไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่

และคุณภาพในการให้บริการที่ยังต่ำ จึงทำให้เกิดระบบขนส่งสาธารณะนอกระบบ (Informal public transit) ขึ้นมาเพื่อทดแทนและตอบสนองความต้องการของผู้เดินทาง โดยเฉพาะรถตู้โดยสารสาธารณะ ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบปริมาณของพาหนะทั้งหมดในกรุงเทพมหานคร จากข้อมูลของกรมการขนส่งทางบก พบว่า ปริมาณของรถตู้และรถจักรยานยนต์มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยเปรียบเทียบข้อมูลในช่วงปี 2536 กับ 2542 พบว่า รถตู้ มีอัตราเพิ่มขึ้น 51.23% โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 1.1-1 และภาพที่ 1.1-1

ตารางที่ 1.1-1 ปริมาณของยานพาหนะในกรุงเทพมหานคร

ประเภทของพาหนะ	ปี 2536 (คัน)	ปี 2537 (คัน)	ปี 2541 (คัน)	ปี 2542 (คัน)	ปี 2536 เทียบกับ ปี 2542
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน (Passenger cars)	727,054	894,448	1,231,899	1,317,062	32.09%
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน (Microbus & passenger pickups)	364,782	328,481	317,013	289,116	-13.62%
รถบรรทุกส่วนบุคคล (Vans and pickups)	272,190	323,902	594,617	664,080	51.23%
รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน (Urban taxi)	35,967	45,969	54,451	61,950	25.80%
รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง (Fixed route taxi)	8,496	8,497	8,345	8,229	-3.26%
รถยนต์รับจ้างสามล้อ (Tuk Tuk)	7,408	7,408	7,406	7,405	-0.04%
รถจักรยานยนต์ (Motorcycle)	1,105,084	1,233,503	1,646,738	1,660,119	25.70%

ที่มา : ปรับปรุงจากข้อมูลของ กรมการขนส่งทางบก, กระทรวงคมนาคม

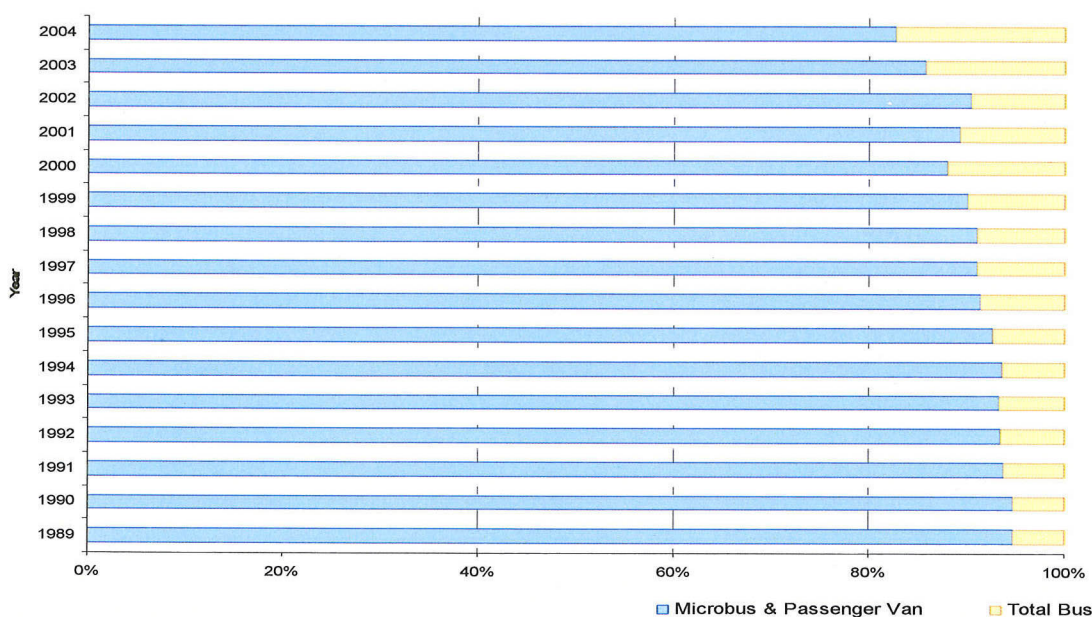


ที่มา : ปรับปรุงจากข้อมูลของ กรมการขนส่งทางบก, กระทรวงคมนาคม

ภาพที่ 1.1-1 ปริมาณของยานพาหนะในกรุงเทพมหานคร

รถตู้โดยสารสาธารณะเป็นทางเลือกของรูปแบบระบบขนส่งสาธารณะขนาดกลางในช่วง 20 ปีที่ผ่านมา โดยปัจจุบันรถตู้โดยสารสาธารณะมีบทบาทสำคัญในเมืองขนาดใหญ่ ทั้งในประเทศกำลังพัฒนาหรือประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น ริโอเดอจาเนโร ประเทศบราซิล ฮองกง ประเทศจีน นิวยอร์กซิตี้ ประเทศสหรัฐอเมริกา หรือแม้แต่กรุงเทพมหานคร จากการศึกษาในอดีต พบว่า รถตู้โดยสารปรับอากาศ มีข้อได้เปรียบ คือ ช่วยลดช่องว่างซึ่งเป็นข้อจำกัดของระบบขนส่งสาธารณะกับรถยนต์ส่วนตัว ทำให้รถตู้โดยสารสาธารณะกลายเป็นรูปแบบการเดินทางที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้ได้เป็นอย่างดีและเป็นทางเลือกในการเดินทางสำหรับผู้โดยสาร และเมื่อเปรียบเทียบกับรถโดยสารประจำทาง พบว่า รถตู้โดยสารสาธารณะสามารถปรับเปลี่ยนเส้นทางได้ง่าย ทำให้ระยะทางในการให้บริการสั้นกว่า ความถี่ในการให้บริการสูงกว่า ระดับความสะดวกสบายสูงกว่า โดยเฉพาะการมีที่นั่งที่แน่นหนาและมีระบบแอร์ปรับอากาศ รวมไปถึงจำนวนจุดในการจอดที่น้อยกว่า ทำให้รถตู้โดยสารสาธารณะมีประสิทธิภาพการให้บริการบางอย่างที่สามารถเอาชนะรถโดยสารประจำทางได้ (Upala, 2007)

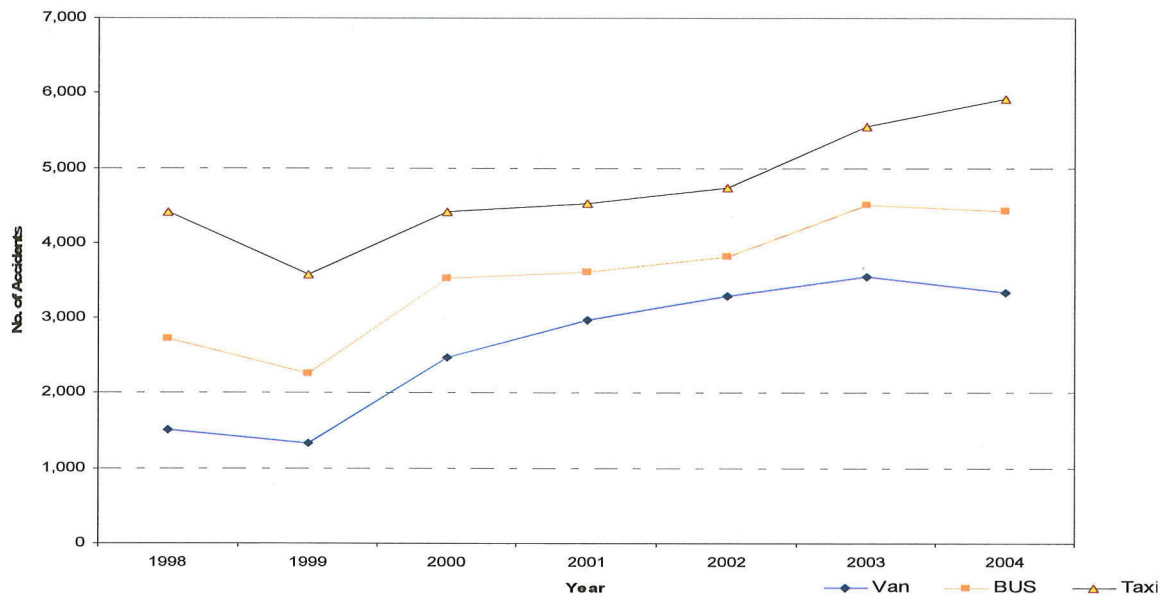
และเมื่อเปรียบเทียบสัดส่วนของรถตู้โดยสารสาธารณะกับรถโดยสารประจำทาง จะพบว่า สัดส่วนของรถตู้โดยสารสาธารณะเพิ่มขึ้นอย่างมากใน กรุงเทพมหานคร โดยรายละเอียดแสดงในภาพที่ 1.2-2



ที่มา : ปรับปรุงจากข้อมูลของ กรมการขนส่งทางบก, กระทรวงคมนาคม

ภาพที่ 1.1-2 สัดส่วนของรถตู้โดยสารสาธารณะกับรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร

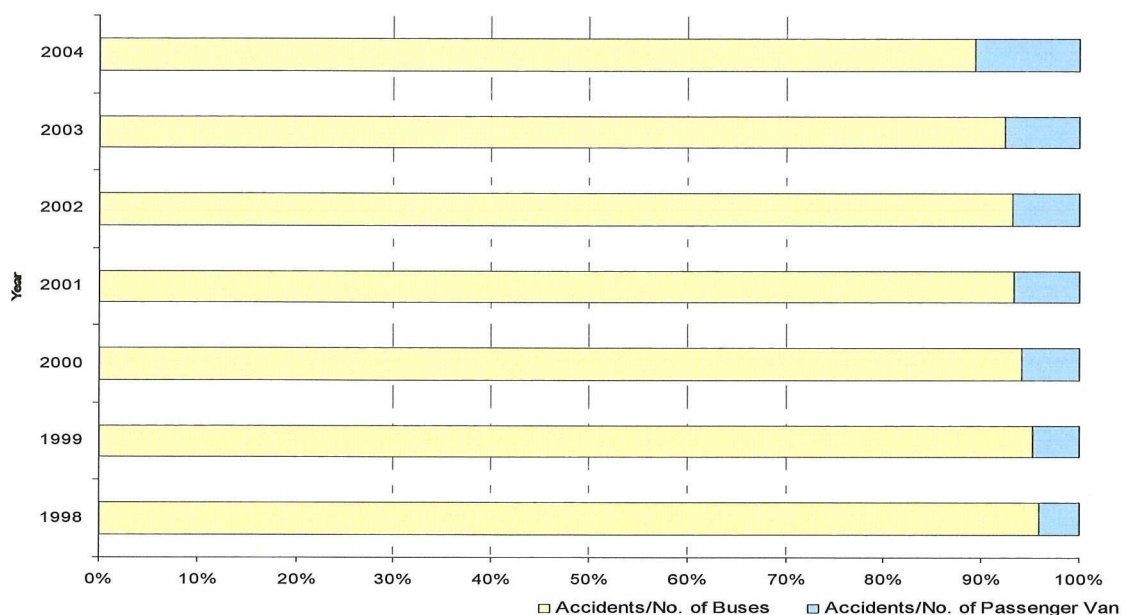
ในขณะเดียวกันเมื่อเปรียบเทียบ ปริมาณของการเกิดอุบัติเหตุระหว่าง รถโดยสารประจำทาง รถตู้โดยสารสาธารณะ และรถแท็กซี่ ในกรุงเทพมหานคร พบว่า ปริมาณการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดได้แก่ รถแท็กซี่ รถโดยสารประจำทาง และ รถตู้โดยสารสาธารณะตามลำดับ รายละเอียดแสดงในภาพที่ 1.1-3



ที่มา : ปรับปรุงจากข้อมูลของ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ภาพที่ 1.1-3 ปริมาณการเกิดอุบัติเหตุจากรถตู้โดยสารสาธารณะ รถโดยสารประจำทาง และแท็กซี่

และเมื่อเปรียบเทียบ สัดส่วนของการเกิดอุบัติเหตุระหว่าง รถโดยสารประจำทางกับ รถตู้โดยสารสาธารณะในกรุงเทพมหานคร พบว่า สัดส่วนของการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารประจำทางจะสูงกว่ารถตู้โดยสารสาธารณะ รายละเอียดแสดงในภาพที่ 1.1-4



ที่มา : ปรับปรุงจากข้อมูลของ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ภาพที่ 1.1-4 สัดส่วนของการเกิดอุบัติเหตุจากรถตู้โดยสารสาธารณะและรถโดยสารประจำทาง

เมื่อเปรียบเทียบมิติของการให้บริการและคุณลักษณะต่างๆ ของรถตู้โดยสารสาธารณะกับรถโดยสารประจำทาง สามารถสรุปได้คร่าวๆ ในตารางที่ 1.1-2

ตารางที่ 1.1-2 รูปแบบการให้บริการและคุณลักษณะของรถตู้โดยสารสาธารณะและรถโดยสารประจำทาง

มิติการวิเคราะห์ (Dimension)	รถตู้โดยสารสาธารณะ (Passenger Van)	รถโดยสารประจำทาง ข.ส.ม.ก. (Regular Bus (BMTA))
(1) เป้าหมายทางการตลาด	กลุ่มเป้าหมายชัดเจน	กลุ่มเป้าหมายไม่ชัดเจน
(2) วัตถุประสงค์ในการเดินทาง	ทำงาน เรียน ช้อปปิ้ง ต่อรถ	ทำงาน เรียน ช้อปปิ้ง ต่อรถ
(3) ระยะทางในการเดินทาง	ระยะกลาง-ไกล	ระยะกลาง-ไกล
(4) ความสัมพันธ์กับลูกค้า	เป็นกันเอง	เป็นรูปแบบ
(5) สถานทางเศรษฐกิจของผู้ใช้บริการ	รายได้ปานกลาง ชนชั้นกลาง	รายได้น้อยถึงปานกลาง
(6) โครงสร้างราคา	ราคาแน่นอนขึ้นกับระยะทาง	ราคาแน่นอนและขึ้นกับระยะทาง
(7) จุดที่ให้บริการ	มหาวิทยาลัย ห้างสรรพสินค้า จุดเปลี่ยนรถ (Terminal)	ป้ายรถเมล์ ตามบริเวณย่านชุมชน หนาแน่น
(8) พื้นที่ที่ให้บริการ	เน้นเมืองชั้นกลาง-รอบนอก	เน้นเมืองชั้นใน-กลาง-นอก
(9) เส้นทางในการให้บริการ	มีจุดต้นทาง-ปลายทางแน่นอน แต่ปรับเปลี่ยนเส้นทางได้	มีจุดต้นทาง-ปลายทางแน่นอน
(10) ลักษณะการให้บริการขนส่ง	เป็นระบบเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ที่มีกิจกรรม สูง	ให้บริการในเส้นทางยาวๆ และเน้นเส้น ถนนสายหลัก
(11) ตารางเดินรถ	ขึ้นอยู่กับจำนวนผู้โดยสารและการ รับประกันตามเวลาที่กำหนด	มีเวลาในการเดินรถแน่นอน
(12) ความน่าเชื่อถือของการให้บริการ	สูง	ต่ำ
(13) ลักษณะการรับผู้โดยสาร	เมื่อผู้โดยสารเต็ม จะไม่รับผู้โดยสารระหว่าง เส้นทาง	รับผู้โดยสารระหว่างเส้นทาง
(14) ที่นั่งของผู้โดยสาร	รับประกันได้ว่า มีที่นั่งแน่นอน	ไม่สามารถรับประกันที่นั่งได้
(15) ขนาดของพาหนะ	ขนาดกลาง	ขนาดใหญ่
(16) ผู้ประกอบการ	เอกชนทั่วไป	รัฐวิสาหกิจ
(17) ลักษณะของตลาด	มีแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการ	ผูกขาดจากรัฐ
(18) แรงงาน	ค่อนข้างมีความเชี่ยวชาญ	มีความเชี่ยวชาญสูง
(19) การแทรกแซงทางการเมือง	น้อย	สูง
(20) การจัดการภายในองค์กร	โครงสร้างน้อย การจัดการรวดเร็ว	โครงสร้างซับซ้อน การจัดการช้า
(21) การจัดการภายนอกองค์กร	ใช้ระบบ วิน รถตู้รับจ้าง	ระบบราชการ
(22) สินทรัพย์และการลงทุน	ปานกลาง	ค่อนข้างสูง
(23) ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ	ค่อนข้างสูง	ค่อนข้างต่ำ
(24) ส่วนแบ่งและการสนองในตลาด	ปานกลางถึงสูง	ปานกลาง
(25) สถานภาพทางกฎหมาย	ถูกต้องตามกฎหมาย และมีกฎหมาย	ถูกต้องตามกฎหมาย
(26) ความสามารถในการรองรับ	11-14 คน	80-90 คน

จากการเปรียบเทียบข้างต้นสามารถสรุปเปรียบเทียบประสิทธิภาพการให้บริการของรถตู้โดยสารสาธารณะและรถโดยสารประจำทางได้คร่าวๆ ซึ่งไม่ได้ละเอียดและลึกซึ้งมากนักในเชิงวิชาการวิศวกรรมขนส่งและจราจรขั้นสูง แต่อย่างไรก็ตามในการประเมินประสิทธิภาพของระบบขนส่งสาธารณะขนาดกลางทั้งสอง อาจจะใช้วิธีการประยุกต์ใช้เทคนิค Stated Preference (SP) ซึ่งเป็นวิธีที่ได้รับการคิดค้นพัฒนาเพื่อใช้ในการวิจัยตลาดของสินค้าอุปโภคและบริโภคมาก่อน และต่อมาในปลายทศวรรษ 1970 ได้ถูกนำมาประยุกต์ใช้ในการศึกษาพฤติกรรม การตัดสินใจเลือกอย่างแพร่หลาย โดยที่การสำรวจข้อมูลด้วยวิธี SP เป็นการศึกษาความคิดเห็นและการตัดสินใจของกลุ่มเป้าหมายภายใต้สถานการณ์หรือลักษณะการเดินทางที่ยังไม่เคยเกิดขึ้นแต่ถูกสมมติขึ้นมา และได้ถูกนำไปประยุกต์ใช้ในงานวิจัยเกี่ยวกับการวิเคราะห์อุปสงค์และการตัดสินใจนโยบายสาธารณะในหลายๆ งาน อาทิ เช่น การวางแผนที่อยู่อาศัย การวางแผนนโยบายของภาครัฐ สิ่งแวดล้อม การคมนาคมขนส่ง เป็นต้น การประยุกต์ใช้ SP ในการประเมินประสิทธิภาพการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะถูกนำมาใช้และได้รับความนิยมมากขึ้นเรื่อยๆ พบได้ในงานวิจัยของที่ได้รับการยอมรับในระดับนานาชาติ ได้แก่ Hensher (1991) Ortuzar (1997) และ Upala (ระหว่างปี 2006-2007)

ดังนั้นการศึกษาวิจัยเรื่องการวัดประสิทธิภาพและระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะขนาดกลางซึ่งเปรียบเสมือนแกนหลักในการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะที่จะสามารถลดการใช้รถยนต์ส่วนตัวของประชาชนลงได้ จึงเป็นเรื่องน่าสนใจในการวิจัย เพื่อให้ทราบถึงคุณภาพการให้บริการ ความพึงพอใจในการใช้บริการ ความต้องการและปัญหาอันแท้จริงที่เกิดขึ้นในด้านคุณภาพบริการ เพื่อการวางแผนการขนส่งที่สะท้อนถึงประสิทธิภาพ ประสิทธิผล ผลกระทบทางสังคม ระดับการบริการ และ ความเท่าเทียมกันของการให้บริการรถสาธารณะขนาดกลาง และเพิ่มประสิทธิผลของระเบียบวิธีการวัดและวิธีการประเมินประสิทธิภาพของระบบขนส่งสาธารณะ รวมไปถึงปรับปรุงคุณภาพการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะขนาดกลางให้สอดคล้องกับพฤติกรรมในการเลือกใช้บริการในอนาคต

1.2 วัดอุปสงค์ของโครงการวิจัย

1.2.1 ศึกษาระเบียบวิธีและเทคนิควิธีที่ใช้ประเมินคุณภาพการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่เพื่อนำไปสู่การพัฒนาระเบียบวิธีสำหรับวัดคุณภาพการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะขนาดกลาง

1.2.2 ศึกษาเทคนิควิธี Stated Preference ในปัจจุบัน เพื่อนำมาปรับปรุงและประยุกต์ใช้ในการประเมินประสิทธิภาพของระบบขนส่งสาธารณะขนาดกลางอย่างเหมาะสม (โดยเฉพาะการลดค่าใช้จ่ายและเวลาในการสำรวจข้อมูล)

1.2.3 ศึกษาความเป็นมา รูปแบบการบริหารจัดการ พฤติกรรมในการเลือกใช้บริการ ความพึงพอใจ ปัญหาและอุปสรรคของระบบขนส่งสาธารณะขนาดกลางทั้งสองประเภท

1.2.4 เสนอแนะมาตรการและแนวทางในการบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะขนาดกลาง เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดสำหรับกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เช่น ผู้ใช้บริการ ผู้ประกอบการ และชุมชน เป็นต้น

1.3 ขอบเขตของโครงการวิจัย

1.3.1 ขอบเขตของพื้นที่ศึกษา

ขอบเขตของพื้นที่ศึกษา คือ พื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยแบ่งพื้นที่ในการศึกษา เป็น 3 พื้นที่หลัก คือ เขตเมืองชั้นใน เขตเมืองชั้นกลาง เขตเมืองชั้นนอก และในแต่ละพื้นที่ ยังแบ่งตามความหนาแน่นเป็น 3 ระดับ คือ ความหนาแน่นต่ำ ความหนาแน่นปานกลางและความหนาแน่นสูง เพื่อให้เข้าใจถึงพฤติกรรมทางเลือกใช้บริการของแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่หลากหลายตามสภาพภูมิศาสตร์เมืองที่แตกต่างกัน

1.3.2 ขอบเขตเนื้อหาของการศึกษา

ขอบเขตเนื้อหาของการศึกษา มีสาระครอบคลุมประเด็นต่างๆ ดังนี้

- (1) การศึกษาระเบียบวิธีและเทคนิควิธีที่ใช้ประเมินคุณภาพการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะทั้งการวัดเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ โดยเฉพาะข้อดีและข้อจำกัด และตัวแปรที่ใช้ในแต่ละเทคนิค
- (2) การศึกษาเทคนิควิธี Stated Preference ในปัจจุบัน โดยเฉพาะการประยุกต์ใช้ในการวัดหรือประเมินประสิทธิภาพการให้บริการ
- (3) การศึกษาความเป็นมา รูปแบบการบริหารจัดการ พฤติกรรมทางเลือกใช้บริการ ความพึงพอใจ ปัญหาและอุปสรรคของระบบรถโดยสารประจำทาง และรถตู้โดยสารสาธารณะ
- (4) การศึกษา นโยบาย วิธีการ มาตรการและแนวทางในการบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะ ขนาดกลางทั้งในประเทศและต่างประเทศ

1.4 ประโยชน์ที่ได้รับ

1.4.1 เพื่อเป็นการสนับสนุนนโยบายการส่งเสริมให้คนหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะขนาดกลางทำให้ประเทศประหยัดพลังงาน ลดมลพิษและแก้ไขปัญหาจราจรติดขัด

1.4.2 จำนวนผู้ให้บริการระบบขนส่งสาธารณะมีจำนวนเพิ่มขึ้น และประชาชนในเมืองมีทางเลือกในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะขนาดกลางที่หลากหลายมากขึ้น

1.4.3 ทำให้การบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะขนาดกลาง การวางแผนการคมนาคมขนส่งและจราจร ในเมืองมีความเหมาะสมและสอดคล้องกับวางแผนผังเมือง และมีความเท่าเทียมกัน

1.4.4 ทำให้สภาพแวดล้อมเมืองน่าอยู่มากขึ้นและพัฒนาระบบขนส่งให้ยั่งยืนต่อไปในอนาคต

1.4.5 สามารถใช้เสนอเป็นแนวทางแกหน่วยงานภาครัฐ เอกชนและกลุ่มผู้สนใจเพื่อนำไปสู่การพัฒนาให้เป็นจริงในทางปฏิบัติ

1.4.6 เพื่อเป็นเอกสารทางวิชาการและข้อมูลพื้นฐานให้กับผู้สนใจในการศึกษาวิจัยการวางแผนชุมชนเมืองและระบบขนส่งในเมืองที่สามารถที่จะทำวิจัยอย่างต่อเนื่องต่อไป

1.4.7 สร้างองค์ความรู้พื้นฐานสำหรับการเรียนการสอนในสาขาวิชาการวางแผนพัฒนาเมืองและการวางแผนระบบขนส่งในเมือง

1.5 ประเภทของการวิจัย

ประเภทของการวิจัยเป็นการวิจัยประยุกต์ (Applied Research) เพื่อใช้ผลการวิจัยในการเสนอแนะเชิงนโยบายในการบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะขนาดกลาง โดยใช้รถโดยสารประจำทางและรถตู้โดยสารสาธารณะเป็นกรณีศึกษา เพื่อสร้างความเข้าใจถึงจุดแข็ง จุดอ่อน ปัญหาและอุปสรรค และความพึงพอใจในการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะขนาดกลาง รวมไปถึงโครงสร้างของระบบอุปสงค์ และระบบอุปทานของระบบขนส่งสาธารณะขนาดกลางทั้งสองประเภท ในปัจจุบันรถตู้โดยสารสาธารณะได้ เข้ามามีบทบาทและแย่งส่วนแบ่งทางการตลาดของรถโดยสารประจำทาง ทั้งบริบทของระบบขนส่งในเมืองและระบบขนส่งระหว่างเมือง การศึกษานี้พยายามที่จะหาแนวทางและมาตรการที่เหมาะสมในการบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะขนาดกลางดังกล่าว เพื่อให้รูปแบบการขนส่งทั้งสองประเภทเอื้อประโยชน์ซึ่งกันและกัน หรือมีการแข่งขันที่เป็นธรรมมากขึ้นเพื่อประโยชน์สูงสุดในการให้บริการกับประชาชนในเมือง ในขณะเดียวกันผลการวิจัยสามารถ Generalized ในระดับทฤษฎีโดยการเชื่อมโยงกับบริบทของการศึกษาเพื่อเอื้อประโยชน์ต่อศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง

1.6 สาขาวิชาการและกลุ่มวิชาที่ทำการศึกษา

- สาขาปรัชญา กลุ่มวิชาสถาปัตยกรรม
- สาขาสังคมวิทยา กลุ่มวิชาผังเมือง

1.7 คำสำคัญ (keywords) ของโครงการวิจัย

ระบบขนส่งสาธารณะขนาดกลาง, รถโดยสารประจำทาง, รถตู้โดยสารสาธารณะ, Stated Preference Techniques

1.8 วิธีการดำเนินการวิจัย

- 1.8.1 ทบทวนวรรณกรรมและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง
- 1.8.2 สำรวจพื้นที่ทางกายภาพ
- 1.8.3 รวบรวมข้อมูลสถิติภูมิที่เกี่ยวข้อง
- 1.8.4 กำหนดและสร้างแบบสอบถามจากตัวแปรที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรมและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง
- 1.8.5 ทดสอบและเก็บแบบสอบถาม
- 1.8.6 นำข้อมูลเข้าสู่ระบบ GIS และ SPSS
- 1.8.7 วิเคราะห์ข้อมูลทางกายภาพ
- 1.8.8 วิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ
- 1.8.9 เขียนและส่งรายงานฉบับสมบูรณ์

1.9 ระยะเวลาทำการวิจัย

ระยะเวลาในการศึกษา 12 เดือน (1 ตุลาคม 2552 - 30 กันยายน 2553)

1.10 งบประมาณของโครงการวิจัย

โครงการนี้ได้รับการสนับสนุนจากเงินงบประมาณแผ่นดิน ประจำปีงบประมาณ 2553 รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 1,560,000.00 บาท (หนึ่งล้านห้าแสนหกหมื่นบาทถ้วน)

1.11 ลักษณะของโครงการวิจัย

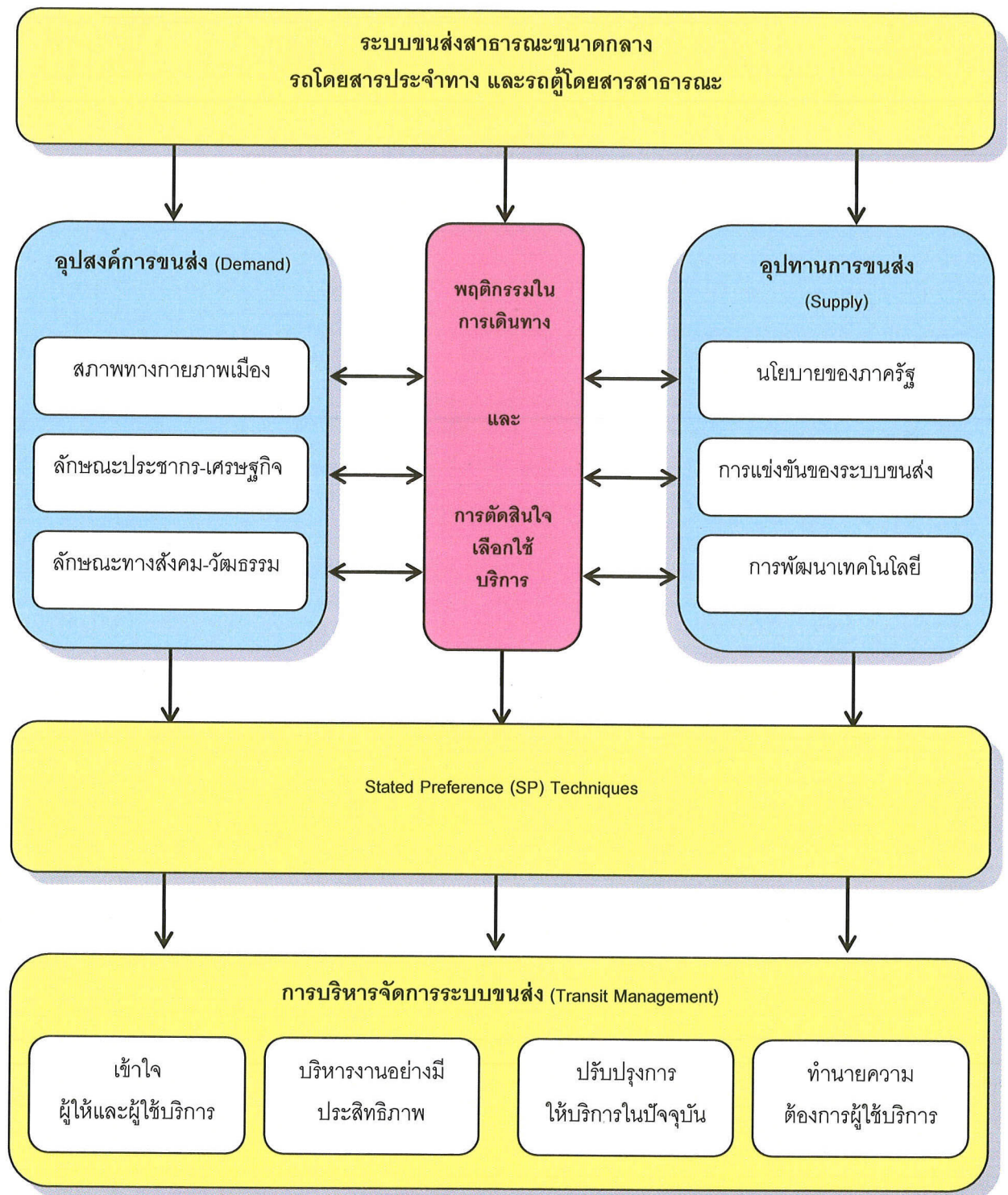
ลักษณะของโครงการวิจัย เป็น โครงการวิจัยใหม่ โดยความสอดคล้องของโครงการวิจัยสอดคล้องกับ

- ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2550-2554) ยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจให้สมดุลและยั่งยืน (การสนับสนุนให้เกิดการแข่งขันที่เป็นธรรมและการกระจายผลประโยชน์จากการพัฒนาอย่างเป็นธรรม)
- นโยบายและยุทธศาสตร์การวิจัยของชาติ (พ.ศ. 2551-2553) ยุทธศาสตร์การวิจัยที่ 3 การสร้างศักยภาพและความสามารถในการพัฒนาทางวิทยาการและทรัพยากรบุคคล (กลยุทธ์การวิจัยที่ 1 การพัฒนานวัตกรรมและองค์ความรู้ใหม่ทางวิทยาศาสตร์ทางสังคมศาสตร์ และการพัฒนาองค์ความรู้ใหม่ในวิทยาการต่างๆ และแผนงานวิจัยที่ 1.2 การวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและองค์ความรู้ใหม่ทางสังคมศาสตร์)

- กลุ่มเรื่องที่ควรวิจัยเร่งด่วนตามนโยบายและยุทธศาสตร์การวิจัยของชาติ (พ.ศ. 2551-2553)
เทคโนโลยีใหม่และเทคโนโลยีที่สำคัญเพื่ออุตสาหกรรม
- นโยบายเร่งด่วนที่จะเริ่มดำเนินการในปีแรก : เรื่อง วางระบบการถือครองที่ดินและกำหนดแนวเขตการใช้ที่ดินให้ทั่วถึงและเป็นธรรม
- นโยบายระยะการบริหารราชการ 4 ปี ของรัฐบาล : นโยบายเศรษฐกิจ นโยบายโครงสร้างพื้นฐาน และระบบบริหารจัดการขนส่งมวลชน สินค้าและบริการ

1.12 กรอบแนวความคิดของโครงการวิจัย

กรอบแนวความคิดของโครงการวิจัย แสดงรายละเอียดไว้ในภาพที่ 1.12-1



ภาพที่ 1.12-1 กรอบแนวคิดการวิจัย