

บทที่ 6

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะในการวิจัย

6.1 ความนำ

เนื้อหาของบทนี้เป็นส่วนหนึ่งของแนวทางการพัฒนาระบบเชื่อมต่อกับระบบขนส่งรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเนื้อหาเป็นการสรุปผลการวิจัยที่ได้มาจาก (1) การวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม (2) การวิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมในการเดินทางในปัจจุบัน (3) การวิเคราะห์การตัดสินใจเลือกใช้พาหนะในการเชื่อมต่อในสถานการณ์สมมติ/สถานการณ์จำลอง (4) การวิเคราะห์ระดับความพึงพอใจและการปรับปรุงระบบขนส่งในอนาคต และ (5) การเปรียบเทียบประสิทธิภาพของระบบเชื่อมต่อไปยังสถานีลาดกระบัง ส่วนท้ายของบทเป็นข้อเสนอแนะในการวิจัย ซึ่งประกอบไปด้วย ข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัย ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป และข้อจำกัดของการวิจัย

6.2 สรุปผลการวิจัย

6.2.1 การวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผลการวิจัย พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีสัดส่วนของเพศหญิงมากกว่าเพศชาย มีสถานภาพเป็นนักศึกษามากที่สุด และสังกัดคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์มากที่สุด โดยพักอาศัยบริเวณรอบๆ สถาบัน และปัจจุบันเป็นผู้ใช้ Airport Rail Links เพียงร้อยละ 28.4 เท่านั้น นอกจากนั้นยัง พบว่า อายุเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่อยู่ที่ประมาณ 22.49 ปี มีรายได้เฉลี่ยประมาณ 9,759.81 บาท/เดือน และมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยประมาณ 8,460.82 บาท/เดือน มีการครอบครองรถยนต์/กระบะเฉลี่ย 1.36 คัน/ครัวเรือน การครอบครองมอเตอร์ไซด์เฉลี่ย 0.58 คัน/ครัวเรือน และค่าเฉลี่ยการครอบครองจักรยานเฉลี่ย 0.59 คัน/ครัวเรือน และมีจำนวนการเปลี่ยนรูปแบบในการเดินทางเฉลี่ย 2.274 รูปแบบ

6.2.2 การวิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางในปัจจุบัน

ผลการวิจัย พบว่า พาหนะที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้มอเตอร์ไซด์รับจ้างในการเดินทางมายังสถาบันฯ โดยเหตุผลในการเลือกใช้พาหนะหลัก ส่วนใหญ่เลือกใช้เพราะความสะดวกรวดเร็ว โดยมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางมายังสถาบันฯ ประมาณ 15-50 บาท/ครั้ง ใช้ระยะเวลาในการเดินทางมายังสถาบันฯ น้อยกว่า 15 นาที และมีความปลอดภัยในระดับปานกลาง ส่วนใหญ่เดินทางในช่วงเวลา 8.00-9.00 น. มายังสถาบันฯ ช่วงเช้า และกลับช่วง 17.00-18.00 มากที่สุด

6.2.3 การวิเคราะห์การตัดสินใจเลือกใช้พาหนะในการเชื่อมต่อในสถานการณ์สมมติ/ สถานการณ์จำลอง

การพัฒนาแบบจำลองการตัดสินใจเลือกใช้ระบบเชื่อมต่อจากสถาบันไปยังสถานีรถไฟฟาลาดกระบัง
ในสถานการณ์จำลอง (Stated Preference) ได้แบ่งการวิเคราะห์แบบจำลองโดยใช้ 4 ปัจจัยหลัก ได้แก่ (1)
ราคาค่าบริการ (2) เวลาในการเดินทาง (3) ความถี่ในการให้บริการ และ (4) ความปลอดภัย โดยผลของการ
วิเคราะห์ได้แบบจำลองดังนี้ คือ

แบบจำลอง Logit

$$U_{\text{songteaw}} = -0.1779 -0.1038(\text{Fare}_s) -0.0698(\text{TTIME}_s) -0.0346(\text{FREQ}_s) + 1.0258(\text{SAFE}_s) \quad (6.1)$$

$$U_{\text{van}} = -0.1739 -0.1592(\text{FARE}_v) -0.0826(\text{TTIME}_v) -0.04303(\text{FREQ}_v) + 1.2270(\text{SAFE}_v) \quad (6.2)$$

$$U_{\text{motorcyc}} = -1.3763 -0.0625(\text{FARE}_m) -0.0877(\text{TTIME}_m) -0.0449(\text{FREQ}_m) + 1.0013(\text{SAFE}_m) \quad (6.3)$$

$$U_{\text{bus}} = -1.5326 -0.1822(\text{FARE}_b) -0.0501(\text{TTIME}_b) -0.0195(\text{FREQ}_b) + 1.0281(\text{SAFE}_b) \quad (6.4)$$

แบบจำลอง Probit

$$U_{\text{songteaw}} = -0.19392 -0.0465(\text{Fare}_s) -0.0386(\text{TTIME}_s) -0.0208(\text{FREQ}_s) + 0.5686(\text{SAFE}_s) \quad (6.5)$$

$$U_{\text{van}} = -0.2984 -0.0697(\text{FARE}_v) -0.0448(\text{TTIME}_v) -0.0245(\text{FREQ}_v) + 0.6709(\text{SAFE}_v) \quad (6.6)$$

$$U_{\text{motorcyc}} = -0.8856 -0.0302(\text{FARE}_m) -0.0463(\text{TTIME}_m) -0.0239(\text{FREQ}_m) + 0.5447(\text{SAFE}_m) \quad (6.7)$$

$$U_{\text{bus}} = -0.9282 -0.0964(\text{FARE}_b) -0.0275(\text{TTIME}_b) -0.0110(\text{FREQ}_b) + 0.5821(\text{SAFE}_b) \quad (6.8)$$

ผลการวิเคราะห์แบบจำลอง Logit และ Probit การตัดสินใจเลือกใช้ระบบเชื่อมต่อกับระบบขนส่งรถไฟ
เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบว่า ตัวแปรราคาค่าบริการ เวลาในการเดินทาง ความถี่ในการให้บริการ และ
ความปลอดภัยของรถขนส่ง ทุกตัวมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 โดยที่การเพิ่มขึ้นของราคาค่าบริการ เวลาในการ
เดินทาง ความถี่ในการให้บริการ มีผลทำให้ประชาชนลาดกระบังมีโอกาสจะเลือกระบบเชื่อมต่อลดลง ในขณะที่
การเพิ่มขึ้นของระดับความปลอดภัย มีผลทำให้ประชาชนลาดกระบังมีโอกาสจะตัดสินใจเลือกระบบเชื่อมต่อ
มากขึ้น โดยแบบจำลอง Probit Model ทำให้แบบจำลองการตัดสินใจเลือกใช้ระบบเชื่อมต่อกับระบบขนส่ง
รถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีความถูกต้องมากยิ่งขึ้น ซึ่งสังเกตได้จากค่าสัมประสิทธิ์ของค่าคงที่
(Constant) ของแบบจำลอง รถสองแถว และรถตู้โดยสารปรับอากาศ มีนัยสำคัญสูงขึ้น

เมื่อวิเคราะห์ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ (elasticity) ของแบบจำลอง Logit การตัดสินใจเลือกใช้ระบบ
เชื่อมต่อกับระบบขนส่งรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบว่า ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ของราคาค่าบริการ

เวลาในการเดินทาง ความถี่ในการให้บริการ และความปลอดภัยของรถสองแถว มีค่าเท่ากับ -0.6620, -1.7420, -0.4801 และ 1.705 ตามลำดับ ส่วนความยืดหยุ่นของอุปสงค์ของราคาค่าบริการ เวลาในการเดินทาง ความถี่ในการให้บริการ และความปลอดภัยของรถตู้โดยสารปรับอากาศ มีค่าเท่ากับ -1.3424, -1.3932, -0.6047 และ 2.0690 ตามลำดับ ในขณะที่ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ของราคาค่าบริการ เวลาในการเดินทาง ความถี่ในการให้บริการ และความปลอดภัยของรถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง มีค่าเท่ากับ -0.7860, -0.7351, -0.3762 และ 1.6771 ตามลำดับ และความยืดหยุ่นของอุปสงค์ของราคาค่าบริการ เวลาในการเดินทาง ความถี่ในการให้บริการ และความปลอดภัยของรถเมล์ไฟฟ้า มีค่าเท่ากับ -0.3811, -0.7863, -0.2548 และ 1.6125 ตามลำดับ ในขณะที่วิเคราะห์ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ (elasticity) ของแบบจำลอง Probit การตัดสินใจเลือกระบบเชื่อมต่อกับระบบขนส่งไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบว่า ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ของราคาค่าบริการ เวลาในการเดินทาง ความถี่ในการให้บริการ และความปลอดภัยของรถสองแถว มีค่าเท่ากับ -0.5215, -1.6920, -0.5079 และ 1.6616 ตามลำดับ ส่วนความยืดหยุ่นของอุปสงค์ของราคาค่าบริการ เวลาในการเดินทาง ความถี่ในการให้บริการ และความปลอดภัยของรถตู้โดยสารปรับอากาศ มีค่าเท่ากับ -1.0406, -1.3401, -0.6098 และ 2.0034 ตามลำดับ ในขณะที่ความยืดหยุ่นของอุปสงค์ของราคาค่าบริการ เวลาในการเดินทาง ความถี่ในการให้บริการ และความปลอดภัยของรถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง มีค่าเท่ากับ -0.6740, -0.6889, -0.3560 และ 1.6200 ตามลำดับ และความยืดหยุ่นของอุปสงค์ของราคาค่าบริการ เวลาในการเดินทาง ความถี่ในการให้บริการ และความปลอดภัยของรถเมล์ไฟฟ้า มีค่าเท่ากับ -0.3430, -0.7346, -0.2445 และ 1.5522 ตามลำดับ

จากแบบจำลอง Logit Model ข้างต้น เมื่อวิเคราะห์ Value of Time, Value of Frequency และ Value of Safety ของรถสองแถว มีค่าเท่ากับ 0.672447 บาท/นาที 0.333333 บาท/นาที และ -9.88247 บาท/ระดับ ตามลำดับ รถตู้โดยสารสาธารณะ มีค่าเท่ากับ เท่ากับ 0.518844 บาท/นาที 0.270289 บาท/นาที และ -7.70729 บาท/ระดับ ตามลำดับ รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง มีค่าเท่ากับ 1.4032 บาท/นาที 0.7184 บาท/นาที และ -16.0208 บาท/ระดับ ตามลำดับ และรถเมล์ไฟฟ้า มีค่าเท่ากับ 0.274973 บาท/นาที 0.107025 บาท/นาที และ -5.6427 บาท/ระดับ ตามลำดับ และจากแบบจำลอง Probit Model ข้างต้น เมื่อวิเคราะห์ Value of Time, Value of Frequency และ Value of Safety ของรถสองแถว มีค่าเท่ากับ 0.830108 บาท/นาที 0.447312 บาท/นาที และ -12.228 บาท/ระดับ ตามลำดับ รถตู้โดยสารสาธารณะ มีค่าเท่ากับ เท่ากับ 0.642755 บาท/นาที 0.351506 บาท/นาที และ -9.62554 บาท/ระดับ ตามลำดับ รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง มีค่าเท่ากับ 1.533113 บาท/นาที 0.791391 บาท/นาที และ -18.0364 บาท/ระดับ ตามลำดับ และรถเมล์ไฟฟ้า มีค่าเท่ากับ 0.28527 บาท/นาที 0.114108 บาท/นาที และ -6.03838 บาท/ระดับ ตามลำดับ

6.2.4 การวิเคราะห์ระดับความพึงพอใจและการปรับปรุงระบบขนส่งในอนาคต

ผลการวิจัยในประเด็นของระบบถนนและทางสัญจร พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความพึงพอใจใน (1) โครงข่ายถนนและการเชื่อมต่อ (2) สภาพพื้นผิวของถนน (3) ความกว้างของช่องจราจร (4) ทางจักรยาน และทาง อยู่ในระดับปานกลาง และความพึงพอใจในระบบขนส่งสาธารณะ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความพึงพอใจใน (1) ประเภทและความหลากหลายในการให้บริการ (2) ความถี่ในการให้บริการ (3) ราคาค่าบริการ (4) ความสะดวกสบายในการเดินทาง (5) ความปลอดภัยในการเดินทาง (6) ตำแหน่งและจุดจอดรถขนส่งสาธารณะ อยู่ในระดับปานกลาง และความพึงพอใจในระบบจราจร กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความพึงพอใจใน (1) ระบบไฟสัญญาณจราจร (2) ระบบป้ายบอกทาง (3) ปริมาณจราจรในท้องถนน (4) ความเร็วของรถในท้องถนน อยู่ในระดับปานกลาง เมื่อเปรียบเทียบทั้ง 14 ปัจจัยพบว่า 3 ปัจจัยแรกที่ได้รับแบบสอบถามมีความพึงพอใจสูงสุด ได้แก่ (1)ราคาค่าบริการ (2)ประเภทและความหลากหลายในการให้บริการและ (3)ความถี่ในการให้บริการ ตามลำดับ ส่วนความพึงพอใจเมื่อแยกประเภท พบว่า ระบบถนนและทางสัญจร ได้แก่ โครงข่ายถนนและการเชื่อมต่อ ระบบขนส่งสาธารณะ ได้แก่ ราคาค่าบริการ และระบบจราจร ได้แก่ ระบบไฟสัญญาณจราจร

ส่วนการปรับปรุงระบบขนส่งในอนาคต พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ เห็นว่าหากมีระบบเชื่อมต่อที่มีประสิทธิภาพมีโอกาสในการใช้ถึงร้อยละ 92.8 และมีโอกาสที่จะใช้ประมาณ 1-2 ครั้งต่อสัปดาห์ โดยส่วนใหญ่ จะใช้เพื่อมาเรียน หากต้องการปรับปรุงระบบคมนาคมขนส่งและจราจรบริเวณรอบๆ สถาบันฯ ในปัจจุบัน พิจารณาเฉพาะ ระบบถนนและทางสัญจรรอบๆ สถาบัน ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดว่าควรปรับปรุงในเรื่องของโครงข่ายถนนและการเชื่อมต่อมากที่สุด และในกรณีระบบขนส่งสาธารณะรอบๆ สถาบัน ควรปรับปรุงเรื่องความถี่ในการให้บริการมากที่สุด ส่วนในอนาคตควรปรับปรุงประเด็นถนนและทางสัญจรรอบๆ สถาบัน โดยเฉพาะปริมาณจราจรในท้องถนน และควรปรับปรุงระบบเชื่อมต่อ โดยเฉพาะประเด็น ประเภทและความหลากหลายของรถขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อ

6.2.5 การวิเคราะห์เปรียบเทียบประสิทธิภาพของระบบเชื่อมต่อไปยังสถานีลาดกระบัง

ตารางที่ 6.2-1 การเปรียบเทียบประสิทธิภาพของระบบเชื่อมต่อไปยังสถานีลาดกระบังในปัจจุบัน

รูปแบบระบบขนส่ง	ระยะเวลาในการรอ (นาที)	ระยะเวลาในการเดินทาง (นาที)	ราคาค่าโดยสาร (บาท)	ปริมาณความจุ (คน)	ระดับความปลอดภัย
รถสองแถวโดยสาร	5	15 – 30	8	25	ปานกลาง
รถไฟ	20	5 – 10	ฟรี	300*	สูง
รถ Taxi โดยสาร	ไม่ต้องรอ	10 – 20	50 – 80	5	ปานกลาง
รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง	ไม่ต้องรอ	5 – 10	20 – 50	1	ต่ำ

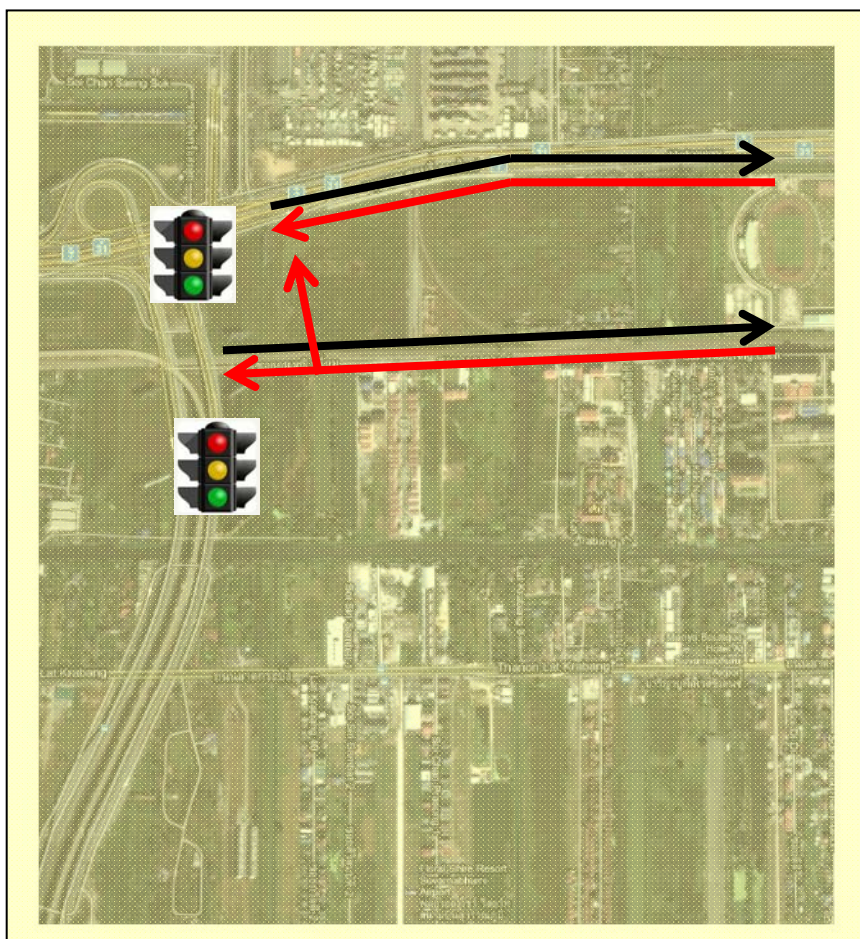
*รถไฟ 1 ขบวนมี 2 ตู้โดยสาร และ 1 ตู้โดยสารมีปริมาณความจุประมาณ 150 คน

6.3 ข้อเสนอแนะในการวิจัย

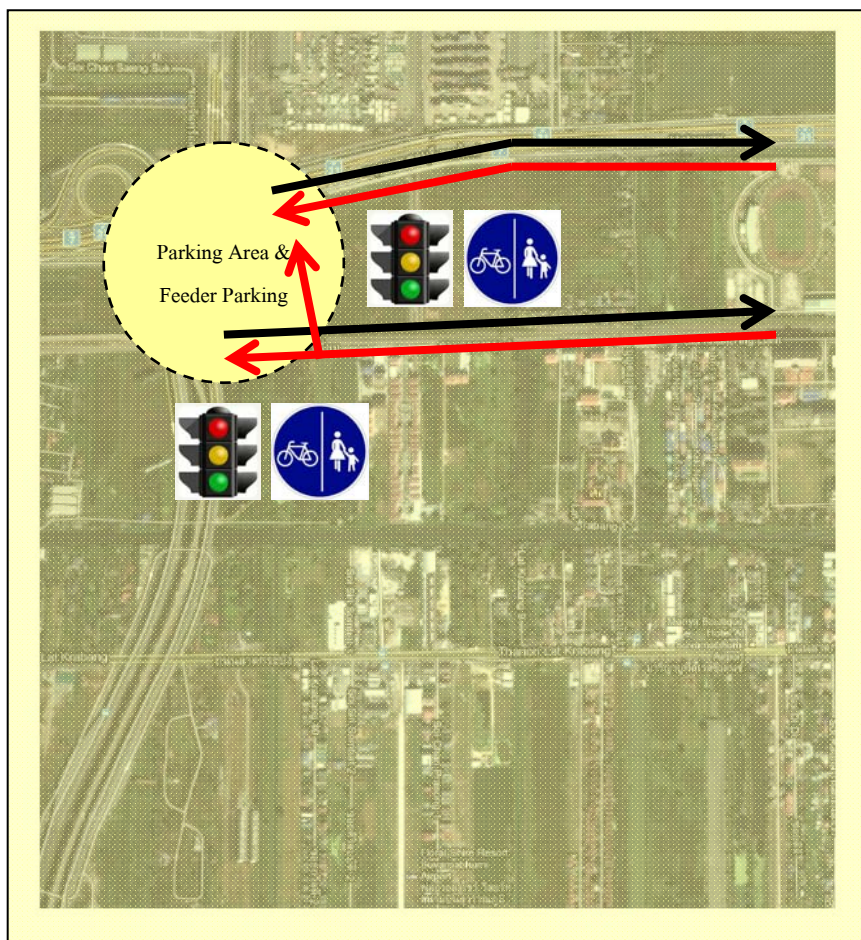
6.3.1 ข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัย

6.3.1.1 ข้อเสนอแนะสำหรับการปรับปรุงระบบถนนและทางสัญจรในปัจจุบัน

ควรมีการปรับปรุงระบบถนนและทางสัญจรในปัจจุบัน โดยเฉพาะโครงข่ายถนนและการเชื่อมต่อไปยังสถานีรถไฟลาดกระบัง ในประเด็นของ ความกว้างของช่องจราจร ทางจักรยานและทางเท้า เพื่อให้ทำให้อยู่อาศัยบริเวณโดยรอบสถาบันฯ และผู้เดินทางสามารถเข้าไปใช้บริการสถานีรถไฟลาดกระบังได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น นอกจากนี้ในอนาคตควรมีการควบคุมหรือจัดการเส้นทางจราจรให้สามารถเดินทางเข้าออกสถานีรถไฟลาดกระบังให้ง่ายขึ้น โดยมีการปรับใช้ระบบสัญญาณไฟจราจรให้มีประสิทธิภาพ



ภาพที่ 6.3-1 ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงทางเข้าออกสถานีในอนาคต



ภาพที่ 6.3-2 ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงสถานีในอนาคต

6.3.1.2 ข้อเสนอแนะสำหรับการปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะในปัจจุบัน

ควรมีการปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะในปัจจุบัน โดยเฉพาะประเด็นความถี่ในการให้บริการในการเชื่อมต่อไปยังสถานีรถไฟฟ้าลาดกระบัง ซึ่งการให้ประชาคมลาดกระบังใช้เฉพาะรถไฟแบบปกติ (รถไฟฟรี) ของการรถไฟแห่งประเทศไทยในการเชื่อมต่ออาจจะไม่มีความเหมาะสมมากนัก (เนื่องจากความถี่ในการให้บริการต่ำและมีเวลาในการรอรถไฟค่อนข้างนาน) การเพิ่มความถี่ของระบบขนส่งสาธารณะจึงเป็นเรื่องที่จำเป็น โดยเฉพาะการเข้าใจพฤติกรรมของประชาคมพระจอมเกล้าลาดกระบังส่วนใหญ่เดินทางมายังสถาบันฯ ในช่วงเช้าเวลา 8.00-9.00 น. และกลับช่วงเย็น 17.00-18.00 มากที่สุด ซึ่งช่วงเวลาดังกล่าวควรมีการเพิ่มทางเลือกหรือระบบขนส่งสาธารณะให้มีความหลากหลาย และควรพิจารณาเรื่องของการความปลอดภัยในการเดินทาง และตำแหน่งของจุดจอดรถขนส่งสาธารณะให้มีความเหมาะสม โดยต้องไม่ไกลจากสถานีมากนักเพื่อให้ผู้ใช้บริการสามารถเข้าถึงได้ง่ายขึ้น นอกจากนั้นควรพิจารณาปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ระบบ

เชื่อมต่อไปยังสถานีรถไฟฟ้าลาดกระบัง (ลักษณะเฉพาะของรถขนส่งสาธารณะแต่ละประเภท) ซึ่งจะทำให้การปรับปรุงระบบขนส่งในการเชื่อมต่อมีประสิทธิภาพและตรงตามความต้องการของประชาคมลาดกระบังมากขึ้น

ตารางที่ 6.3-1 ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ระบบขนส่งเชื่อมต่อไปยังสถานีรถไฟฟ้าลาดกระบัง

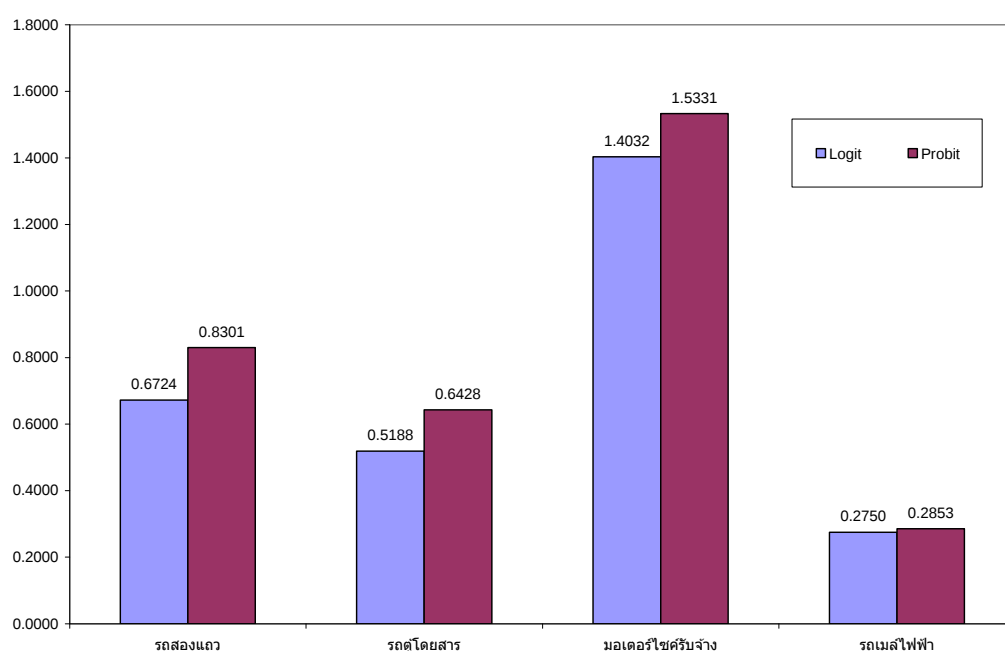
ประเภทระบบขนส่งสาธารณะ	ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ระบบขนส่งเชื่อมต่อ
การเลือกใช้รถสองแถว	ความปลอดภัย > ราคาค่าบริการ > เวลาในการเดินทาง > ความถี่การให้บริการ
การเลือกใช้รถตู้โดยสารสาธารณะ	ความปลอดภัย > ราคาค่าบริการ > เวลาในการเดินทาง > ความถี่การให้บริการ
การเลือกใช้รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง	ความปลอดภัย > เวลาในการเดินทาง > ราคาค่าบริการ > ความถี่การให้บริการ
การเลือกใช้รถเมล์ไฟฟ้า	ความปลอดภัย > ราคาค่าบริการ > เวลาในการเดินทาง > ความถี่การให้บริการ



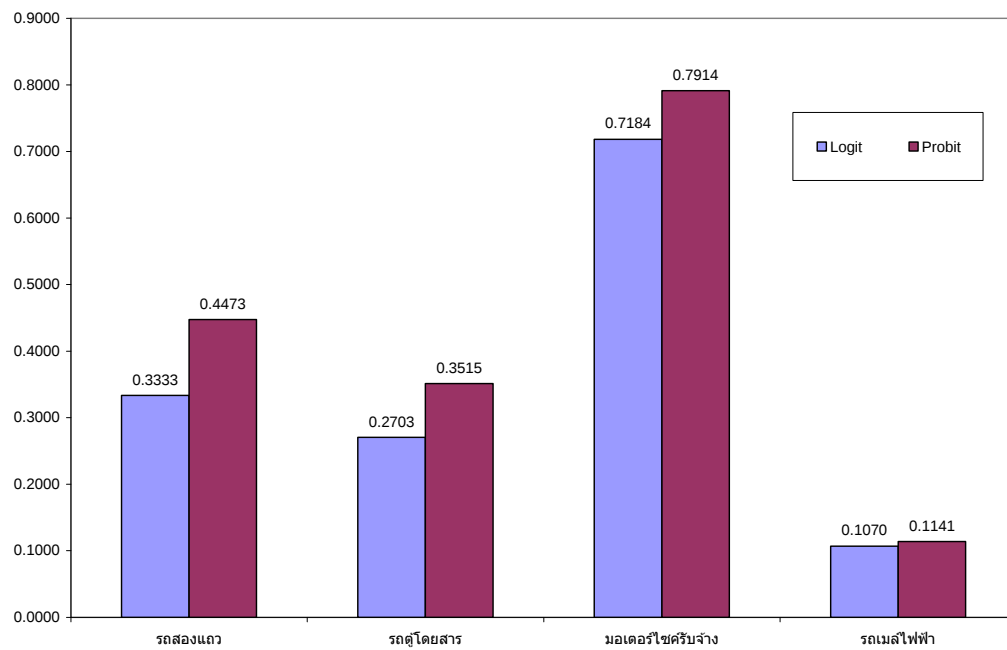
ภาพที่ 6.3-3 ตัวอย่าง รถเมล์ไฟฟ้าขนาดกลางและขนาดเล็ก

6.3.1.3 ข้อเสนอแนะสำหรับการปรับปรุงระบบเชื่อมต่อในอนาคต

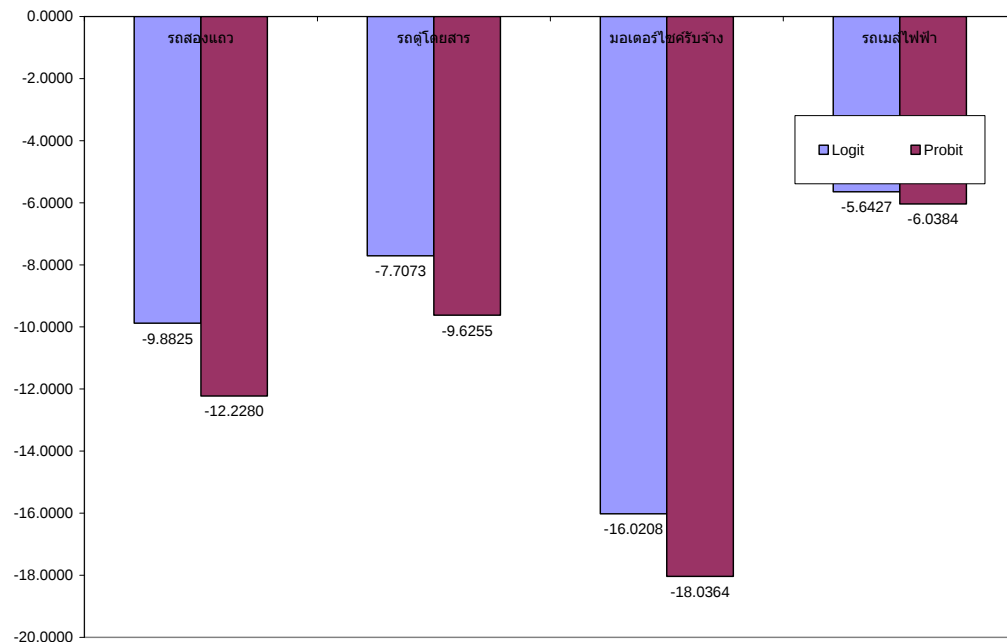
ควรมีการปรับปรุงระบบเชื่อมต่อระบบถนนและทางสัญจรในอนาคต โดยเฉพาะปริมาณจราจรในการเชื่อมต่อไปยังสถานีรถไฟฟ้าลาดกระบัง ในประเด็นของประเภทและความหลากหลายของรถขนส่งสาธารณะในการเชื่อมต่อ ซึ่งจากแบบจำลองการตัดสินใจเลือกระบบเชื่อมต่อรถขนส่งสาธารณะ เมื่อพิจารณาในแง่ของมูลค่าจากการเสียเวลา พบว่า ผู้ที่จะใช้รถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง > ผู้ที่จะใช้รถสองแถว > ผู้ที่จะใช้รถตู้โดยสารสาธารณะ > ผู้ที่จะใช้รถเมล์ไฟฟ้า และ มูลค่าจากความถี่หรือเวลาในการรอ พบว่า ผู้ที่จะใช้รถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง > ผู้ที่จะใช้รถสองแถว > ผู้ที่จะใช้รถตู้โดยสารสาธารณะ > ผู้ที่จะใช้รถเมล์ไฟฟ้า และมูลค่าจากความปลอดภัย ผู้ที่จะใช้รถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง < ผู้ที่จะใช้รถสองแถว < ผู้ที่จะใช้รถตู้โดยสารสาธารณะ < ผู้ที่จะใช้รถเมล์ไฟฟ้า ตามลำดับ เมื่อพิจารณาทั้งหมดจะเห็นว่าระบบขนส่งสาธารณะในการเชื่อมต่อมีคุณลักษณะเหมาะสมแตกต่างกัน ซึ่งน่าจะเป็นการดี ถ้าสถาบันฯ มีการจัดรถขนส่งสาธารณะที่ให้บริการเองไปยังสถานีรถไฟฟ้าลาดกระบัง โดยมีลักษณะที่เหมาะสมดังที่อธิบายไว้ จะทำให้ผู้เดินทางมีความพึงพอใจในการใช้บริการและมีโอกาสในการใช้บริการสูง ซึ่งประชาคมลาดกระบัง เห็นว่าหากมีระบบเชื่อมต่อที่มีประสิทธิภาพมีโอกาสนในการใช้ถึงร้อยละ 92.8 และมีโอกาสที่จะใช้ประมาณ 1-2 ครั้งต่อสัปดาห์



ภาพที่ 6.3-4 มูลค่าความสูญเสียจากการเดินทาง (Value of Time) หน่วยเป็น บาท/นาที



ภาพที่ 6.3-5 มูลค่าจากความถี่หรือเวลาในการรอ (Value of Frequency) หน่วยเป็น บาท/นาที



ภาพที่ 6.3-6 มูลค่าจากความปลอดภัย (Value of Safety) หน่วยเป็น บาท/ระดับความปลอดภัย

6.3.2 ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

6.3.2.1 การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ในอนาคตควรมีการศึกษา
แนวทางในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เนื่องจากยังขาดการบูรณาการในการจัดการระบบ
ทั้งในแง่ระบบเชื่อมต่อ ที่จอดรถ การค้าและการพาณิชย์ ซึ่งจะทำให้การพัฒนาและการให้บริการรถไฟฟ้าขนส่ง
มวลชนในประเทศไทยยังยืดยาวมากขึ้น

6.3.2.2 การลงทุนร่วมกันระหว่างภาครัฐและเอกชน ในอนาคตหน่วยงานภาครัฐควรมี
การศึกษาระบบที่จะเข้าไปควบคุมดูแล การพัฒนาระบบขนส่งทั้งในแง่ กฎหมายจัดสรรที่ดิน กฎหมายผังเมือง
และกฎหมายสิ่งแวดล้อม รวมไปถึงการศึกษากิจการร่วมลงทุนร่วมกันระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public-
Private Partnerships) เพื่อลดปัญหาการลงทุนของภาครัฐและการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพของ
ภาคเอกชน ซึ่งจะช่วยให้การพัฒนาระบบขนส่งมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากขึ้น

6.3.2.3 การมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการระบบขนส่ง ในอนาคตควรมีการส่งเสริมให้
เกิดความร่วมมือจากภาคประชาชนและภาคเอกชนในการมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการระบบขนส่ง เพราะ
ปัจจุบันสถานีรถไฟฟ้าของประเทศไทย ยังขาดการนำเอาผู้ประกอบการภาคเอกชน เช่น สมาคมรถแท็กซี่ รถสอง
แถว รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง รถตู้โดยสารสาธารณะ หรือเรียกว่าระบบขนส่งกิจสาธารณะเข้ามามีส่วนร่วมและช่วย
ในการให้บริการเสริมให้กับระบบหลัก ปัจจุบันเกิดการแข่งขันกันระหว่างภาครัฐและเอกชนในการประกอบธุรกิจ
ขนส่งซึ่งทำให้เสียประโยชน์ทั้งสองฝ่าย

6.3.2.4 แบบจำลองการตัดสินใจเลือกใช้ระบบเชื่อมต่อในสถานการณ์จำลอง Stated
Preference ในอนาคตควรมีการเลือกใช้วิธีการวิเคราะห์ที่ซับซ้อนเพื่อตอบปัญหาในเชิงลึกและทำนาย
ผลการวิจัยที่แม่นยำมากขึ้น เช่น การสร้างแบบสอบถามแบบสถานการณ์สมมติ (Stated Preferece
Techniques) เพื่อตรวจสอบการตัดสินใจเลือกในระบบเชื่อมต่อในสถานการณ์จำลองประเภทอื่นๆ เช่น
แบบสอบถามที่ผู้ถูกสัมภาษณ์ให้คะแนนกับทางเลือกต่างๆ (Rating Scale Method) แบบสอบถามที่ผู้ถูก
สัมภาษณ์เรียงลำดับทางเลือกตามความชอบ (Rank Order Method) และแบบสอบถามที่ผู้ถูกสัมภาษณ์เลือก
ทางเลือกที่ชอบที่สุดเพียงทางเลือกเดียว (Discrete Choice Method) เพื่อเปรียบเทียบ Internal Validity และ
External Validity ของแบบจำลอง Stated Preference นอกจากนั้นควรพัฒนาแบบจำลอง Mixed Revealed
Preference และ Stated Preference เข้าด้วยกันเพื่อให้แบบมีความน่าเชื่อถือมากยิ่งขึ้น

6.3.2.5 ตัวแปรที่ใช้ในพัฒนาแบบจำลองการตัดสินใจเลือกใช้ระบบเชื่อมต่อ ใน
อนาคตควรมีการพัฒนาตัวแปรหรือปัจจัยอื่นๆ ที่น่าจะมีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ระบบเชื่อมต่อ เช่น ลักษณะ
ของพาหนะ ลักษณะของผู้ประกอบการ พฤติกรรมในการขับขี่ และมารยาทของพนักงานเก็บเงิน เป็นต้น

6.3.3 ข้อจำกัดของการวิจัย

งานวิจัยชิ้นนี้เป็นเพียงงานวิจัยเบื้องต้นและใช้ข้อมูลจากการสอบถามจากประชาคมลาดกระบังเพียง
อย่างเดียวเท่านั้น ดังนั้นเพื่อนำไปสู่การศึกษาวิจัยอย่างละเอียด ควรมีการพัฒนาและลดข้อจำกัดของงานวิจัย
ชิ้นนี้ โดยการศึกษาจากกลุ่มผลประโยชน์และผู้เกี่ยวข้องที่หลากหลาย อาทิ ผู้ประกอบการภาคเอกชน การรถไฟ
แห่งประเทศไทย นโยบายของผู้บริหาร สถาบันการเงิน นักพัฒนาที่ดินและนักวิชาการในด้านอื่นๆ เพื่อให้
สามารถนำไปใช้ปรับปรุงและบริหารระบบเชื่อมต่อและระบบขนส่งมวลชนได้อย่างยั่งยืนในอนาคต