

บทที่ 1

บทนำ



ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เป็นที่ทราบกันดีว่า ปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครที่รุนแรงจนถึงขั้นวิกฤตอยู่ในปัจจุบันนี้นั้นไม่ใช่เป็นปัญหาที่เพิ่งเกิดขึ้นในระยะเวลา 3-5 ปี หากแต่เป็นปัญหาที่หมักหมม ยืดเยื้อมานานกว่า 20 ปีแล้ว จนส่งผลให้ผู้สัญจรที่ต้องใช้เส้นทางคมนาคมขนส่งเพื่อการติดต่อ ทำธุรกิจ เดินทางไปทำงาน หรือไปโรงเรียนและอื่นๆ ต้องเผชิญกับปัญหาต่างๆ อาทิ ความเครียดจากการเดินทาง ปัญหาสุขภาพอนามัยอันเนื่องมาจากมลภาวะที่เกิดจากการจราจร รวมทั้งปัญหาความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างมหาศาล เนื่องจากต้องสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกเผาผลาญไปจากปัญหารถติดและต้องใช้เวลาในการเดินทางมากกว่าปกติถึงประมาณ 2-5 เท่าของเวลาที่ใช้จริง ทำให้สูญเสียเวลาไปอย่างไม่คุ้มค่าและสูญเสียโอกาสในการปฏิบัติภารกิจเร่งด่วนต่างๆ

อย่างไรก็ตาม หลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างพยายามหาสาเหตุและแนวทางต่างๆ เพื่อแก้ไขปัญหารถติดมาโดยตลอด โดยเฉพาะการสร้างถนนและทางด่วนเพิ่มขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหารถติด แต่ทว่าความถี่ที่เพิ่มขึ้นกลับกลายเป็นปัจจัยหนึ่งที่เป็นตัวเร่งทางอ้อมให้คนเกิดความต้องการที่จอดรถเพิ่มมากขึ้น จนกระทั่งไม่สามารถสร้างถนนเพื่อรองรับจำนวนรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นได้ทัน ส่งผลให้การจราจรติดขัดมากยิ่งขึ้นไปอีก อย่างไรก็ตามยังมีความพยายามในการหามาตรการต่างๆ มาบังคับใช้ในการแก้ปัญหารถติด อาทิ การเสนอให้จำกัดการใช้ยานพาหนะในการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในวันหยุด โดยพิจารณาจากหมายเลขทะเบียนของรถยนต์ หรือการจำกัดบริเวณเขตกรุงเทพฯ ชั้นใน โดยห้ามรถยนต์ผ่านเข้า-ออกในบริเวณดังกล่าว เป็นต้น แต่เมื่อความคิดเห็นเหล่านี้เผยแพร่ออกมาทำให้เกิดเสียงคัดค้านต่อมาตรการดังกล่าว เนื่องจากเกิดผลกระทบต่อชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน รวมทั้งยังกระทบต่อการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมของเราเหล่านั้นอีกด้วย

ในขณะที่พื้นที่ถนนไม่เพียงพอ ระบบขนส่งสาธารณะก็ยิ่งขาดประสิทธิภาพ กล่าวคือ ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีโครงข่ายครอบคลุมจุดหมายที่มีความสำคัญอย่างทั่วถึงและครบวงจร โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ระบบขนส่งมวลชนประเภทต่างๆ อาทิ ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่สามารถขนส่งผู้โดยสารเป็นจำนวนมากและมีความปลอดภัยในการเดินทาง

สภาพการณ์จริงในการสัญจรของคนกรุงเทพฯ

ผู้คนสัญจรไปไหนมากมายทุกวัน

คนในกรุงเทพฯ ที่มีอยู่จำนวนกว่า 6 ล้านคนนั้น ล้วนเป็นคนที่จำเป็นต้องสัญจรอยู่บนท้องถนนมากกว่าคนในชนบท เพราะกรุงเทพฯ เป็นศูนย์รวมแห่งความเจริญและโอกาส การสัญจรของคนมากมายจึงเกิดขึ้นเพื่อสนองความต้องการ ไม่ว่าจะเดินทางไปไหน และใช้พาหนะอะไร ต้องอาศัยถนนที่มีอยู่อย่างจำกัด ละต้องพึ่งถนนสายหลักอยู่เป็นประจำอย่างไม่อาจจะหลีกเลี่ยง

พาหนะสัญจรของคนกรุงเทพฯ

กลุ่มคนที่สัญจรอยู่ในกรุงเทพฯ ใช้พาหนะอยู่สองแบบ คือรถยนต์ส่วนตัว และใช้บริการขนส่งมวลชน ผู้คนที่สัญจรอยู่ในกรุงเทพฯ มีอัตราที่จะหันมาใช้รถยนต์ส่วนตัวกันมากขึ้น จนเกิดคำพูดที่ว่าสร้างถนนเท่าไรก็ไม่เพียงพอกับรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และอาจจะเป็นเพราะระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯ ยังไม่เพียงพอ ไม่สะดวกสบายพอ อีกทั้งค่านิยมของการเดินทางเพื่อความสะดวกถนนจึงเต็มไปด้วยขบวนพาหนะส่วนตัวมากขึ้นเรื่อยๆ

ความถี่ของการเดินทาง

จำนวนครั้งในการเดินทางของคนกรุงเทพฯ นั้นมีผลอย่างยิ่งกับเรื่องรถติด ก็เพราะกิจกรรมของคนกรุงเทพฯ มีมากมาย และแตกต่างกันไปตามจำนวนครั้งในการเดินทางต่อคนต่อวัน มีไม่น้อยกว่า 2 ครั้ง เมื่อเทียบกับคนในชนบทที่อาจจะมีการเดินทางออกไปไกลกว่าชุมชนตัวเองที่อาศัยอยู่ 1-2 วันต่อครั้ง อาทิตย์ละครั้ง หรือหนึ่งเดือนครั้ง

วันและเวลา

วันและเวลาที่รถจะติดและรถจะไม่ติดแม้จะไม่มีกรนจกแรงไว้ในปฏิทิน แต่คนกรุงเทพฯ จะสามารถคาดเดาได้ด้วยสัญชาตญาณว่า รถจะติดเป็นปกติในวันทำงาน และวันที่โรงเรียนเปิดเทอม ฉะนั้นในระหว่างจันทร์-ศุกร์ จึงเป็นวันที่ถนนมีผู้คนเดินทางอยู่อย่างคับคั่ง ส่วนวันที่รถจะติดผิดปกติ

อาจจะมีสาเหตุมาจาก เป็นช่วงวันหยุดประจำปี วันหยุดที่ติดกับเสาร์-อาทิตย์ วันที่ฝนตกแต่เช้าตรู่ หรือวันที่เกิดอุบัติเหตุที่ส่งผลกระทบต่อการจราจร เป็นต้น

ระยะทางในการเดินทาง

ระยะทางกับการเดินทางของคนกรุงเทพฯ นั้นก็เป็นตัวแปรที่พิเศษกว่าการเดินทางของคนเมืองอื่น เพราะคนกรุงเทพฯ ไม่สามารถที่จะคาดคะเนเวลาที่จะใช้กับระยะทางในการเดินทางได้แน่นอนเสมอไป เพราะต้องดูที่ช่วงเวลาของการเดินทาง ถนนสายที่จะเดินทางเป็นสำคัญ

เรื่องตลกแต่จริงของคนสัญจรบนกรุง

- ประเภทขนส่งมวลชน-

พวกติดเป็นต่อ นิยมความเร็วในการเดินทาง ยอมจ่ายค่าโดยสารเพิ่ม เพื่อต่อรถเมล์ รันมอเตอร์ไซด์ เพราะไม่ต้องการเสียเวลาติดอยู่บนถนนสายหลัก

พวกที่ยอมนั่งรถโดยสารย้อนกลับไปที่ป้ายตั้งต้น เพื่อที่จะได้นั่ง

พวกที่ชอบออกไปทำงานตีสี่-กลับแต่วัน และพวกที่เลี้ยงทำงานไม่ตามเวลา ออกสาย-กลับดึก

- ประเภทรถยนต์ส่วนบุคคล-

พวกชอบขับรถ จะติดนานเพียงใดก็ทน ภายในรถจึงเต็มไปด้วยสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น คอมฟอร์ต 100 ที่วีเล็ก กระเช้าของกิน กระติกน้ำ เสื้อผ้าและรองเท้าหลายแบบ

พวกขอให้รถวิ่งไว่ก่อน ยอมรับรถอ้อมเมืองเพื่อหลีกเลี่ยงถนนสายหลัก

ความต้องการการเดินทางของประชาชนในเขตกรุงเทพฯ และในเขตปริมณฑล

จากการศึกษาของ JICA (Japan International Cooperation Agency) ในโครงการ "The Study on Medium to Long Term Improvement/Management Plan of Road and Road Transport" เมื่อปี พ.ศ.2535 พบว่า ความต้องการการเดินทางของประชาชนในเขตกรุงเทพฯ และในเขตปริมณฑลมีสูงถึง 19 ล้านเที่ยว (คน)/วัน ในการเดินทางเหล่านั้น ส่วนใหญ่เป็นการเดินทางเข้าสู่ใจกลางเมือง โดยระบบขนส่งสาธารณะ 48.27% (แบ่งเป็น รถโดยสารประจำทาง 38.5% และรถรับ

จ้าง 9.77%) รถยนต์ส่วนบุคคล 32.27% รถจักรยานยนต์ 18.37% ที่เหลือเป็นระบบอื่น (สำนักงานปลัดกรุงเทพมหานคร 2536, 12-15)

นอกจากนั้น JICA ยังคาดการณ์ว่า ในปีพ.ศ. 2548 ความต้องการในการเดินทางของประชาชนในเขตกรุงเทพฯ และในเขตปริมณฑล จะมีประมาณ 25.7 ล้านเที่ยว (คน)/วัน โดยมีแนวโน้มที่จะใช้ระบบขนส่งมวลชนประมาณ 68.4% หรือ 15,392,971 เที่ยว (คน)/วัน และในจำนวนนี้ตามมาตรฐานสากล ระบบขนส่งมวลชนควรให้บริการได้อย่างน้อย 70% หรือประมาณ 10,775,079 เที่ยว (คน)/วัน (สำนักงานปลัดกรุงเทพมหานคร 2536, 21-22)

บริการขนส่งมวลชน ความหวังและความฝันของคนกรุง

ประเภทบริการ	ประเภทรถ	หมายเหตุ
โครงการที่มีบริการอยู่	รถโดยสารธรรมดา	} อยู่ในวงเสวนากับราคาค่าโดยสารแลกกับการปรับปรุงคุณภาพรถเล็กน้อย โครงการปรับลดราคาค่าโดยสารในบางเส้นทาง
	รถโดยสารปรับอากาศ	
	รถโดยสารปรับอากาศพิเศษ	
รถโดยสารประจำทางขนาดใหญ่		
รถโดยสารประจำทางขนาดเล็ก	รถตู้	รอพิจารณาจัดตั้งเป็นสถานีรถตู้มวลชน
รถโดยสารไม่ประจำทาง	รถสองแถว	ให้บริการตามตรอกซอกซอยในย่านชุมชน
	รถแท็กซี่	แท็กซี่มีเดอรับบริการที่เป็นที่นิยมเนื่องจากไม่ต้องต่อรถราคา
	รถสามล้อ	สัญลักษณ์หนึ่งของเมืองไทยที่ให้บริการในราคาค่อนข้างสูง
	รถจักรยานยนต์	บริการที่รวดเร็วที่สุดแต่ค่อนข้างอันตราย
	เรือข้ามฟาก	รับส่งผู้โดยสารข้ามสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา
	เรือหางยาว	รับส่งผู้โดยสารโดยเข้าไปตามคลองต่างๆ
	เรือค่วนเจ้าพระยา	รับส่งผู้โดยสารจากท่าเรือ จ.นนทบุรี -สะพานสาร
โครงการที่อยู่ในขั้นตอนการพิจารณา		
รถราง	รถรางเรียบคลอง	อยู่ในช่วงศึกษาเส้นทางที่เหมาะสม
	รถรางรอบเกาะรัตนโกสินทร์	รอการพิจารณารูปแบบก่อนให้ผู้รับเหมาเสนอชื่อ

โครงการที่ดำเนินการก่อสร้างแล้ว

รถไฟฟ้า

รถไฟฟ้ายกระดับ (ไฮเพอร์ล) ระบุโครงการชั่วคราว รอการประมูล
ผู้รับเหมารายต่อไป
รถไฟฟ้ายกระดับ (บีทีเอส) กำหนดแล้วเสร็จ ธันวาคม 2542
รถไฟฟ้าใต้ดิน (รถไฟฟ้ามหานคร) กำหนดแล้วเสร็จ กลางปี 2545

ปัญหาการจราจรได้ร้ยขึ้นมาเป็นปัญหาอันดับต้นๆของคนกรุงเทพฯ ทั้งนี้ได้มีการสรุปสาเหตุสำคัญไว้ในส่วน " การพัฒนาการบริการพื้นฐาน ของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ.2535-2539) ดังนี้

- ระบบโครงข่ายการขนส่งยังไม่สมบูรณ์และไม่เพียงพอที่จะรองรับปริมาณการขนส่งให้เกิดความสะดวกรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะการแก้ไขปัญหาลักษณะการจราจรที่แออัด แม้ว่าจะมีการริเริ่มโครงการที่สำคัญไปบ้างแล้ว แต่การดำเนินโครงการต่างๆต้องใช้ระยะเวลาพอสมควร ประกอบกับขั้นตอนการดำเนินงานมีความล่าช้าอยู่อีกมาก โดยเฉพาะการเพิ่มบทบาทของภาคเอกชน
- หน่วยงานที่รับผิดชอบในการพัฒนาด้านการขนส่งยังขาดการประสานงานโครงข่ายในรูปแบบต่างๆให้เป็นระบบครบวงจร

ทางรัฐบาลก็ไม่ได้นิ่งนอนใจในการแก้ปัญหาการจราจร จึงได้บรรจุแนวทางการแก้ไขปัญหานี้ไว้ในส่วน " การพัฒนาการบริการพื้นฐาน ของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ.2535-2539) ด้วย หนึ่งในแนวทางการแก้ปัญหาการจราจร คือ การก่อสร้างศูนย์ผู้โดยสารกลางเมืองที่มีลักษณะเป็นจุดรวมและต่อเชื่อมโครงข่ายระบบบริการขนส่งผู้โดยสาร ที่เดินทางด้วยรถไฟ รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เครื่องบิน และรถโดยสาร เพื่ออำนวยความสะดวกในการประสานต่อระหว่างระบบ และ เร่งดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟยกระดับ รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน รถไฟชุมชน และทางด่วน โดยมีแผนงานที่สอดคล้องกันและประสานกับโครงข่ายถนนอื่นๆรวมทั้งพิจารณาให้รถโดยสารประจำทางใช้ทางด่วนได้สะดวกและมีจุดจอดรับส่งผู้โดยสารด้วย

จากแนวทางการแก้ไขในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับนี้ทำให้เกิดโครงการก่อสร้างบริการพื้นฐานขึ้นมากมาย หนึ่งในโครงการเหล่านี้ซึ่งเป็นโครงการใหญ่และสำคัญที่นำมาใช้ในการแก้ไขปัญหการจราจรนั้น คือ "โครงการรถไฟฟ้าบีทีเอส" (BTS : Bangkok Mass Transit System Project) โครงการนี้เกิดขึ้นสมัยพลตรีจำลอง ศรีเมือง เป็นผู้ว่ากรุงเทพมหานคร โดยมีการเลือกกลุ่ม

เอกชน คือธนายงเป็นผู้รับสัมปทาน ได้ตั้งปีที่เฮลตี้นมาดำเนินการ เริ่มการก่อสร้างในสมัย รอ.กฤษฏา อรุณวงศ์ เป็นผู้ว่ากรม. และจะเปิดให้บริการในสมัยผู้ว่าฯ พิจิตต รัตกุล

โครงการรถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ที่สามารถส่งคนคราวละมากๆ ได้ โดยใน 1 ชั่วโมงสามารถรับส่งผู้โดยสารได้สูงสุดถึง 120,000 คนในทิศทางไปกลับ และให้บริการประชาชนได้มากกว่า 1,000,000 คนต่อวัน โดย 1 ขบวนจะมี 6 ตู้โดยสาร ทั้งขบวนจุคนได้ประมาณ 2,200 คน ซึ่งเท่ากับรถประจำทางกว่า 20 คัน หรือรถยนต์นั่งส่วนบุคคลถึง 800 คัน มีอัตราความเร็วเฉลี่ยประมาณ 35 กิโลเมตรต่อชั่วโมงรวมเวลาหยุดรับ-ส่ง และทางวิ่งเฉพาะที่ไม่ปะปนกับขบวนอื่น ๆ รวมทั้งไม่ติดปัญหาสัญญาณไฟจราจรบนท้องถนน (ข้อมูลจากเอกสารของทางบริษัทบีทีเอส)

สำหรับเรื่องพลังงานที่รถไฟฟ้าใช้ เมื่อคิดเฉลี่ยต่อผู้โดยสาร 1 คนนั้น นับว่ามีจำนวนน้อยมาก เมื่อเทียบกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล หรือแม้กระทั่งรถเมล์ นอกจากนี้ระบบรถไฟฟ้ายังช่วยลดภาวะมลพิษทางอากาศ ฝุ่นละออง หมอกควัน รวมทั้งปัญหาทางด้านเสียงที่มีน้อยกว่าการขนส่งระบบอื่นๆ เมื่อเทียบโดยใช้ปริมาณผู้โดยสารที่เท่ากัน ขณะเดียวกันได้ทางวิ่งรถไฟฟ้าบีทีเอสจะกลายเป็นสวนหย่อมยาวเหยียดกลางใจเมืองเคียงคู่กับเส้นทางรถไฟฟ้าสายแรกของเมืองไทย ที่สำคัญรถไฟฟ้าบีทีเอสใช้เทคโนโลยีใหม่ซึ่งได้ผ่านการพิสูจน์แล้วว่าเป็นระบบคมนาคมที่ปลอดภัยที่สุดระบบหนึ่ง (ข้อมูลจากเอกสารของทางบริษัทบีทีเอส)

ปัจจุบัน โครงการรถไฟฟ้าที่กำลังดำเนินการอยู่มี 2 โครงการคือ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (สายสีเขียว) ของบริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)หรือกลุ่มธนายง ซึ่งเป็นโครงการรถไฟฟ้าบนทางยกระดับ และโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีน้ำเงิน) ขององค์การรถไฟฟ้ามหานคร ซึ่งเป็นโครงการใต้ดิน

โครงการรถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นโครงการหนึ่งในความพยายามของรัฐบาลและกรุงเทพมหานคร ในการเชื่อมต่อโครงข่ายระบบขนส่งผู้โดยสารจากแหล่งธุรกิจออกสู่นอกเมือง และขนส่งผู้โดยสารเข้าสู่ใจกลางแหล่งธุรกิจ โครงการนี้นับเป็นจุดเริ่มต้นที่ดีในการสานระบบการขนส่งที่มีลักษณะเป็นโครงข่ายเพื่อรับส่งผู้โดยสาร และถือว่าเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของประชาชนที่ใช้เส้นทางที่รถไฟฟ้าวิ่งผ่าน ในอนาคตโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอสยังมีแผนที่จะขยายแนวเส้นทางออกไปอีก 4 ส่วนคือ

ส่วนที่ 1 ส่วนต่อขยายจากบริเวณเชิงสะพานสารทรวงเวียนใหญ่

ส่วนที่2 ส่วนต่อขยายด้านตะวันออก จากบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการที่ซอยสุขุมวิท 77-สี่แยก
บางนาไปตามถนนบางนา-ตราด ถึงด้านทิศใต้รองท่าอากาศยานกรุงเทพแห่งที่2 (สนามบิน
หนองงูเห่า)

ส่วนที่3 ส่วนต่อขยายจากบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการที่สถานีขนส่งหมอชิต-บริเวณสี่แยกรัช
โยธิน

ส่วนที่4 ส่วนต่อขยายทางด้านทิศใต้จากสี่แยกบางนา-สำโรง สิ้นสุดที่ทางแยกต่างระดับของ
ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านใต้กับทางด่วนชั้นที่3

ส่วนต่อขยายที่ทางสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก หรือ สจร. ได้กำหนด
ไว้นี้ จะให้ความสำคัญกับเส้นทางจากสะพานสาทรข้ามไปฝั่งธนบุรีก่อนเป็นอันดับแรก ต่อจากนั้นจึง
เป็นเส้นทางสายจากอ่อนนุชไปทางสี่แยกบางนาเป็นเส้นทางต่อไป

ดร. การุณ จันทรางศุ ผู้อำนวยการบริหาร บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ ได้ให้ความคิด
เห็นเกี่ยวกับโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนไว้ว่า " ผมขอเรียนว่า โครงข่ายการจราจรที่ดีควรเป็นแบบโย
แมงมุม คือมีวงแหวนรอบและมีรัศมีพุ่งออกมาจากจุดศูนย์กลาง และการวางโครงข่ายควรทำในแนว
รัศมีออกมาก่อน ซึ่งก็คือแนวเส้นทางของบีทีเอส ส่วนวงแหวนซึ่งจะมาเสริมแนวเส้นทางหลักนั้นควรใช้
เป็นระบบล้อราง เช่นระบบรถเมล์ เนื่องจากมีความคล่องตัว ยืดหยุ่นได้มากกว่าแนวทางรางรถไฟซึ่ง
ตายตัว ยืดหยุ่นเปลี่ยนแปลงแนวเส้นทางไม่ได้ หรือทางรถไฟชานเมืองที่จะมาช่วยเสริมกัน (จาก วาร
สารเศรษฐกิจและสังคม ปีที่36 ฉบับเดือนเมษายน-มิถุนายน 2542)

อย่างไรก็ตามโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอสที่เกิดขึ้นนี้ เป็นเพียงจุดเริ่มต้นของการบรรเทาวิกฤต
จราจรเท่านั้น ซึ่งถ้าหากจะให้ประสบความสำเร็จ และครบวงจรจำเป็นจะต้องขยายโครงข่ายรถไฟฟ้า
ไปยังชุมชนชานเมืองรอบกรุงเทพฯ ตามแผนที่วางไว้เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทาง เข้า-ออก
ระหว่างกรุงเทพฯและปริมณฑลได้โดยสะดวกและจะต้องมีการพัฒนาระบบการขนส่งคมนาคมอีก
หลายด้านให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น อาทิ ระบบรถประจำทาง ระบบรถแท็กซี่ พื้นผิวจราจร โครงข่าย
ถนน และการนำเอาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการแก้ไขปัญหารถติด รวมทั้งในเรื่องของ
ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไปก็เช่นกัน จะต้องรักษาระเบียบวินัยในการขับขี่ให้เป็นไปตามกฎจราจร
และเจ้าหน้าที่ตำรวจต้องดูแลสอดส่องให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเข้มงวด ซึ่งเป็นที่หวังว่าถ้าทุก
ฝ่ายที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน รวมทั้งประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนได้ร่วมมือร่วมใจแก้ปัญหา ปัญหา
วิกฤตจราจรในเขตกรุงเทพมหานครก็น่าจะบรรเทาเบาบางลง

โครงการรถไฟฟ้าบีทีเอสนับว่าเป็นนวัตกรรมใหม่สำหรับสังคมไทย คนไทยจำนวนมากไม่น้อยยังไม่รู้จัก ยังไม่มั่นใจในความปลอดภัย ลักษณะการให้บริการ และยังมีข้อสงสัยอยู่ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการชี้แจง ให้ข่าวสารข้อมูลที่ถูกต้องชัดเจนแก่ประชาชน เพื่อให้ประชาชนเกิดความเข้าใจ มีทัศนคติเชิงบวกต่อโครงการรถไฟฟ้าและยอมรับได้

นอกจากการให้ข่าวสารข้อมูลที่ชัดเจนแล้ว ยังจำเป็นต้องสำรวจระดับความรู้ ทัศนคติ และการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอสว่าประชาชนมีความรู้ในเรื่องนี้มากน้อยแค่ไหน และเข้าใจถูกต้องเพียงใด มีทัศนคติเป็นบวก หรือลบ หรือเป็นกลางอย่างไร มีเหตุผลในการใช้หรือไม่ใช้อย่างไร ด้วยเหตุนี้ ผู้วิจัยจึงได้ทำการศึกษา เรื่อง การเปิดรับข่าวสารการประชาสัมพันธ์โครงการรถไฟฟ้าบีทีเอสที่มีผลต่อความรู้ ทัศนคติและการใช้รถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้ก็เพื่อจะได้ทราบความเป็นไปได้ในการสนับสนุนการให้บริการรถไฟฟ้า อีกทั้งยังจะได้ใช้ผลสำรวจเป็นข้อมูลเบื้องต้นในการดำเนินการประชาสัมพันธ์ สะท้อนข้อบกพร่องหรือปัญหาของแผนประชาสัมพันธ์ที่ได้ดำเนินการไปแล้ว และนำมาเป็นแนวทางปรับปรุงแผนประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอสให้มีความเหมาะสมและเข้าถึงประชาชนได้มากขึ้น โครงการที่ลงทุนไปอย่างมหาศาลนี้ จะได้เกิดประโยชน์อย่างแท้จริงและเป็นอีกทางเลือกที่ไม่ทำให้ประชาชนผิดหวัง คู่มีค่าแก่การลงทุนทั้งตัวผู้ลงทุนเองและประชาชน

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษากระบวนการและสาระของการดำเนินการประชาสัมพันธ์รถไฟฟ้าบีทีเอส
2. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางประชากรกับการเปิดรับข่าวสารการประชาสัมพันธ์ ทัศนคติและการใช้รถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนในกรุงเทพมหานคร
3. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการเปิดรับข่าวสารการประชาสัมพันธ์กับความรู้ ทัศนคติ และการใช้รถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนในกรุงเทพมหานคร
4. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ และทัศนคติเกี่ยวกับรถไฟฟ้าบีทีเอส กับการใช้รถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนในกรุงเทพมหานคร

ปัญหาวิจัย

1. กระบวนการประชาสัมพันธ์ และสาระข้อมูลในการดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการรถไฟฟ้าบีทีเอส เป็นอย่างไร

ขอบเขตการวิจัย

1. การวิจัยครั้งนี้มุ่งศึกษาเฉพาะประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งได้แก่ ผู้ที่พักอาศัยในเขตกรุงเทพมหานครเท่านั้น
2. การวิจัยมุ่งศึกษานวกรรมรถไฟฟ้าของบริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด มหาชน เท่านั้น

นิยามศัพท์

รถไฟฟ้า หมายถึง ขบวนรถที่มีลักษณะเหมือนกับรถไฟ ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้า วิ่งบนทางยกระดับวางบนเสาเดี่ยวเกาะกลางถนน

ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร หมายถึง กลุ่มสาธารณชนทั่วไปที่อาศัยในเขตกรุงเทพฯ

ลักษณะทางประชากร หมายถึง เพศ อายุ สถานภาพในการทำงาน อาชีพ การศึกษา และรายได้

การเปิดรับข่าวสารการประชาสัมพันธ์ หมายถึง ระดับความบ่อยครั้ง และทิศทางการรับทราบข่าวสารการประชาสัมพันธ์ของโครงการรถไฟฟ้าของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครจากสื่อต่างๆ เช่น

- สื่อมวลชน ได้แก่ โทรทัศน์ วิทยุ หนังสือพิมพ์ นิตยสาร
- สื่อบุคคล ได้แก่ พ่อ-แม่ ญาติ เพื่อน สมาชิกในครอบครัว เจ้าหน้าที่ของโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอส เจ้าหน้าที่จากหน่วยงานของรัฐ
- สื่อเฉพาะกิจ ได้แก่ วารสาร อินเทอร์เน็ต การอบรม/สัมมนา การประชุม/งานนิทรรศการ

ความรู้เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอส หมายถึง การจดจำ การรับรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอส ได้แก่ รายละเอียดเกี่ยวกับระบบตัวรถไฟฟ้า รายละเอียดเส้นทาง การให้บริการ

ทัศนคติเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอส หมายถึง สถานะที่บุคคลมีความรู้สึกต่อโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอส แบ่งออกเป็นทัศนคติในด้านบวกคือเห็นด้วย และทัศนคติในด้านลบคือไม่เห็นด้วยกับโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอส

การใช้รถไฟฟ้าบีทีเอส หมายถึง การขึ้นรถไฟฟ้าบีทีเอส

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ผลการวิจัยครั้งนี้จะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาแนวทางการสื่อสาร การกำหนดสาระทางข้อมูลข่าวสาร เพื่อเผยแพร่ความรู้ ความเข้าใจที่ถูกต้องของประชาชนที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้า ซึ่งจะส่งผลให้ประชาชนมีความรู้ และทัศนคติที่ดีต่อโครงการ ตลอดจนถึงการยอมรับสนับสนุนกิจกรรมต่างๆที่เกี่ยวข้อง
2. เพื่อเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการนำไปใช้เป็นแนวทางในการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข่าวสารเกี่ยวกับนวัตกรรมใหม่ๆให้เข้าถึงประชาชน
3. เพื่อเป็นแนวทางสำหรับทำวิจัยเรื่องที่เกี่ยวข้องในเชิงการประเมินโครงการประชาสัมพันธ์



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย