



การวิเคราะห์รูปแบบการเดินทางของผู้โดยสารรถไฟ

รูปแบบการเดินทางของคนมีหลายรูปแบบ แต่ละรูปแบบขึ้นอยู่กับโครงข่ายของระบบการขนส่งซึ่งประกอบด้วยสถานีต้นทางปลายทาง และการส่งเสริมหรือการแข่งขันซึ่งกันและกันของระบบการขนส่งในแต่ละประเภท ดังนั้นการศึกษารูปแบบการเดินทางของผู้โดยสารรถไฟประจำวันในเขตกรุงเทพและพื้นที่เกี่ยวเนื่องจึงจำเป็นต้องทราบถึงรูปแบบการเดินทางของผู้โดยสาร ในบทนี้จะเป็นการวิเคราะห์ถึงรูปแบบการเดินทางของผู้โดยสารใน 3 เส้นทางคือ สายเหนือ สายตะวันออก และสายใต้ โดยศึกษาถึงลักษณะและพฤติกรรมของผู้ใช้บริการรถไฟ รวมทั้งศึกษาถึงปัญหาและความต้องการของผู้โดยสารรถไฟเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น เพื่อเสนอรูปแบบการจัดการขนส่งทางรถไฟให้สนองตอบความต้องการของผู้โดยสารและส่งเสริมการใช้รถไฟ อีกทั้งเป็นแนวทางในการประสานการขนส่งทางรถไฟกับการขนส่งในรูปแบบอื่น

6.1 วิธีการศึกษา

วิธีการศึกษาเป็นการใช้แบบสอบถามโดยตั้งประเด็นคำถามเพื่อให้ทราบถึงข้อมูลต่างๆของผู้โดยสาร วิธีการสัมภาษณ์ และขั้นตอนในการออกสัมภาษณ์

6.1.1 แบบสอบถาม

การศึกษาใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมืออย่างหนึ่ง ในการได้มาเพื่อข้อมูลของผู้ให้สัมภาษณ์ โดยประเด็นหลักของการสัมภาษณ์ประกอบด้วยเนื้อหาดังต่อไปนี้ (ดูภาคผนวก ข)

1. ข้อมูลทั่วไปของประชากรที่ศึกษา เพื่อดูถึงโครงสร้างของประชากรที่ศึกษาว่าผู้ที่มาใช้บริการของรถไฟเป็นใคร ส่วนใหญ่แล้วเป็นเพศชายหรือหญิง มีสถานภาพและบทบาททางสังคมอย่างไร เพื่อทราบถึงกลุ่มของผู้ใช้บริการ
2. จุดต้นทางและจุดปลายทางของการเดินทาง รวมทั้งระยะทางและระยะเวลาของผู้ตอบแบบสอบถาม เพื่อทราบถึงรูปแบบของการเดินทาง การเดินทางจากจุดต้นทางมายังสถานี

และการกระจายตัวของผู้โดยสารเมื่อถึงสถานีปลายทาง อีกทั้งพาหนะรองที่ผู้โดยสารจำเป็นต้องใช้ร่วมกับรถไฟ

3. วัตถุประสงค์และความถี่ของการเดินทาง

4. เหตุผลที่เลือกเดินทางโดยรถไฟ และข้อเสนอแนะในการปรับปรุงการบริการของรถไฟ เพื่อทราบถึงความต้องการของผู้โดยสาร และความคิดเห็นต่างๆ ของจำนวนประชากรที่ตอบแบบสอบถาม

6.1.2 ขั้นตอนในการสัมภาษณ์

ทำการสัมภาษณ์ผู้โดยสารรถไฟตามสถานีต่างๆ ของทั้ง 3 สายโดยทำการสัมภาษณ์ในวันจันทร์ถึงศุกร์ ใช้ระยะเวลาในการสัมภาษณ์ทั้งสิ้นประมาณ 2 สัปดาห์ ได้แบบสอบถามทั้งหมด 374 ชุดแบ่งเป็นสายเหนือ 200 ชุด สายตะวันออก 104 ชุด และสายใต้ 70 ชุด แยกเป็นผู้ตอบแบบสอบถามชาย 216 รายและหญิง 158 ราย (ตารางที่ 6.1)

ตารางที่ 6.1 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม

(คน)

เพศ	สายเหนือ	สายตะวันออก	สายใต้	รวม 3 สาย
ชาย	118	56	42	216
หญิง	82	48	28	158
รวม	200	104	70	374

6.2 การวิเคราะห์ข้อมูล

6.2.1 ข้อมูลเบื้องต้นของกลุ่มประชากรที่ศึกษา

จากจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด เป็นชายร้อยละ 57.8 และเป็นหญิงร้อยละ 42.2 และเมื่อพิจารณาดูในแต่ละสายคือสายเหนือ สายตะวันออก และสายใต้ ก็จะพบว่าเพศชายมีจำนวนมากกว่าเพศหญิงในทุกสายคือเพศชายมีร้อยละ 59.0, 53.8 และ 60.0 ส่วนเพศหญิงมีร้อยละ 41.0, 46.2 และ 40.0 ตามลำดับ ดังตารางที่ 6.2

ตารางที่ 6.2 ร้อยละของประชากรตัวอย่างจำแนกตามเพศ

เพศ	สายเหนือ	สายตะวันออก	สายใต้	รวม 3 สาย
ชาย	59.0	53.8	60.0	57.8
หญิง	41.0	46.2	40.0	42.2
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0

ที่มา: จากการสำรวจเดือนตุลาคม 2534

ผลการสำรวจพบว่าผู้โดยสารรถไฟอยู่ในช่วงอายุ 22-35 ปีเป็นจำนวนมากที่สุด ร้อยละ 43.3 รองลงมาคือช่วงอายุ 36-50 ปีมีจำนวนร้อยละ 26.7 และช่วงอายุ 16-21 ปีเป็นอันดับ 3 คิดเป็นร้อยละ 18.7 ส่วนผู้ที่มีอายุ 51-60 ปี, 60 ปีขึ้นไป และผู้ที่มีอายุน้อยกว่า 16 ปี มีจำนวนไม่มากนัก คือร้อยละ 7.5, 2.1 และ 1.7 ตามลำดับ และเมื่อพิจารณาในแต่ละสาย ทั้งสายเหนือ สายตะวันออก และสายใต้ จะพบว่าผู้โดยสารที่มาใช้บริการมากเป็นอันดับ 1, 2 และ 3 ของทั้ง 3 สาย อยู่ในอายุช่วงเดียวกัน คือ 22-35 ปี, 36-50 ปี และ 16-21 ปี โดยที่สายเหนือร้อยละ 45.0, 24.0 และ 14.0 สายตะวันออก 44.2, 30.8 และ 23.1 สายใต้ 37.1, 28.6 และ 25.7 ตามลำดับ และผู้ที่อยู่ในช่วงอายุ 51-60 ปีนั้นในสายเหนือคิดเป็นร้อยละ 13.0 สายตะวันออกคิดเป็นร้อยละ 1.9 ส่วนการสำรวจในสายใต้ไม่พบเลยและเมื่อพิจารณาถึงผู้โดยสารที่มีอายุน้อยกว่า 16 ปี นั้น ในสายเหนือและสายตะวันออกมีเป็นจำนวนน้อย คือในสายเหนือร้อยละ 1.0 และไม่พบในสายตะวันออก ส่วนสายใต้มีเป็นจำนวนถึงร้อยละ 5.7 เนื่องจากในสายเหนือและสายตะวันออกมีการใช้ที่ดินเป็นแหล่งงาน และหน่วยงานของราชการ ส่วนในเส้นทางสายใต้มีทั้งโรงเรียนประถมและมัธยม และมหาวิทยาลัย อยู่ในรัศมีที่สามารถเดินทางโดยรถไฟได้ จึงทำให้มีความแตกต่างกันระหว่างผู้โดยสารที่มีอายุน้อยกว่า 16 ปีในแต่ละสาย (ตารางที่ 6.3)

ตารางที่ 6.3 ร้อยละของประชากรตัวอย่างจำแนกตามอายุ

อายุ (ปี)	สายเหนือ	สายตะวันออก	สายใต้	รวม 3 สาย
น้อยกว่า 16	1.0	0.0	5.7	1.7
16-21	14.0	23.1	25.7	18.7
22-35	45.0	44.2	37.1	43.3
36-50	24.0	30.8	28.6	26.7
51-60	13.0	1.9	0.0	7.5
60 ขึ้นไป	3.0	0.0	1.9	2.1
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0

ที่มา: จากการสำรวจเดือนตุลาคม 2534

จากการสอบถามถึงการศึกษาของผู้โดยสารทั้งหมดพบว่าผู้โดยสารจบชั้นอุดมศึกษาเป็นจำนวนมากที่สุดคือร้อยละ 37.5 รองลงมาคืออาชีวศึกษา เป็นจำนวนร้อยละ 27.8 และ อันดับที่ 3 คือมัธยมศึกษา (ม.1-ม.6) ร้อยละ 20.9 และสำหรับผู้ที่จบการศึกษาสูงกว่าอุดมศึกษา มีร้อยละ 8.0 ส่วนผู้ที่จบชั้นประถมศึกษาและไม่เข้าเรียนนั้นมีจำนวนไม่มากนัก คือร้อยละ 3.2 และ 0.5 ตามลำดับ และเมื่อพิจารณาในแต่ละสายในพื้นที่ศึกษาพบว่า ในสายเหนือและสายตะวันออก จำนวนของผู้โดยสารที่จบการศึกษาในอันดับ 1, 2 และ 3 นั้นอยู่ในระดับเดียวกันคือ อุดมศึกษา, อาชีวศึกษา และมัธยมศึกษา ตามลำดับ โดยสายเหนือจบชั้นอุดมศึกษาร้อยละ 36.0 อาชีวศึกษาร้อยละ 28.0 และมัศึกษาร้อยละ 18.0 สายตะวันออกจบชั้นอุดมศึกษาร้อยละ 48.1 อาชีวศึกษาร้อยละ 25.0 และมัศึกษาร้อยละ 21.1 สำหรับสายใต้นั้นมีผู้จบการศึกษาในระดับอาชีวศึกษามากเป็นอันดับ 1 คือร้อยละ 31.4 รองลงมาคือระดับมัธยมศึกษาคือร้อยละ 28.6 และอันดับที่ 3 คือระดับอุดมศึกษาร้อยละ 25.7 และเมื่อพิจารณาถึงผู้ที่จบชั้นสูงกว่าอุดมศึกษาในสายเหนือมีร้อยละ 10.0 สายใต้มีร้อยละ 8.6 สายตะวันออกมีเพียงร้อยละ 3.8 เท่านั้น ส่วนผู้โดยสารที่จบชั้นประถมศึกษามีจำนวนไม่มากนัก โดยเฉพาะสายตะวันออกมีเพียง 1.9 สายเหนือมี 3.0 แต่สายใต้มีมากกว่าสายอื่นๆ คือร้อยละ 5.7 และผู้โดยสารที่ไม่ได้เข้าเรียนนั้นในสายตะวันออก และสายใต้ไม่พบเลยส่วนสายเหนือมีเพียงร้อยละ 0.5 เท่านั้น ดังแสดงในตารางที่ 6.4

ตารางที่ 6.4 ร้อยละของประชากรตัวอย่างจำแนกตามการศึกษา

การศึกษา	สายเหนือ	สายตะวันออก	สายใต้	รวม 3 สาย
ไม่ได้เข้าเรียน	1.0	0.0	0.0	0.5
ประถมศึกษา (ป1.-ป6.)	3.0	1.9	5.7	3.2
มัธยมศึกษา (ม1.-ม6.)	18.0	21.2	28.6	20.9
อาชีวศึกษา	28.0	25.0	31.4	27.8
อุดมศึกษา	36.0	48.1	25.7	37.5
สูงกว่าอุดมศึกษา	10.0	3.8	8.6	8.0
ไม่ตอบ	4.0	0.0	0.0	2.1
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0

ที่มา: จากการสำรวจเดือนตุลาคม 2534

จากอาชีพหลักของผู้โดยสารทั้งหมดพบว่าร้อยละ 65.8 รับราชการและ เป็นพนักงานรัฐวิสาหกิจ และร้อยละ 18.3 เป็นนักเรียนและนักศึกษา ส่วนงานสำนักงานมีเพียง ร้อยละ 5.3 และที่เหลือเป็นประเภทค้าขาย, นักธุรกิจ, ผู้ใช้แรงงาน, พนักงานขาย, แม่บ้าน เกษตรกร/ชาวประมง, กลุ่มวิชาชีพ, และผู้ว่างงาน แต่ละประเภทไม่เกินร้อยละ 2 และเมื่อพิจารณาถึงอาชีพหลักของผู้โดยสารในแต่ละสายพบว่าสายเหนือ สายตะวันออกและสายใต้นั้นจำนวนร้อยละของผู้โดยสารมีอาชีพประเภทเดียวกัน คือในอันดับ 1 นั้นรับราชการและเป็นพนักงานรัฐวิสาหกิจ คิดเป็นร้อยละ 73.0, 61.6 และ 51.3 ในแต่ละสายตามลำดับ และอันดับ 2 เป็นนักเรียนและนักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 10.0, 25.1 และ 31.4 ในแต่ละสายตามลำดับ ส่วนอันดับที่ 3 นั้นในสายเหนือเป็นงานสำนักงานร้อยละ 7.0 สายตะวันออกเป็นงานสำนักงานและ ลูกจ้างประจำห้างร้านเป็นจำนวนเท่ากันคือร้อยละ 3.8 ส่วนอันดับ 3 ในสายใต้นั้นเป็นแม่บ้านร้อยละ 5.7 และเมื่อพิจารณาถึงอาชีพที่นอกเหนือจาก 3 อันดับข้างต้นนี้จะพบว่าสายเหนือมีผู้ใช้แรงงานและว่างงานร้อยละ 2.0 ค้าขาย แม่บ้าน กลุ่มวิชาชีพ ลูกจ้างประจำห้างร้านคิดเป็นร้อยละ 1 ในแต่ละประเภท ส่วนสายตะวันออกมีอาชีพนักธุรกิจ พนักงานขายและแม่บ้านบ้างคิดเป็นร้อยละ 1.9 และเป็นที่น่าสนใจที่ไม่พบอาชีพเกษตรกรและชาวประมงในสายเหนือและสายตะวันออกนี้เลย และสายใต้นี้จะพบว่าอาชีพค้าขาย ผู้ใช้แรงงาน เกษตรกร/ชาวประมงคิดเป็นร้อยละ 2.9 ในแต่ละประเภทแต่ไม่พบอาชีพ

นักธุรกิจ พนักงานขาย กลุ่มวิชาชีพและลูกจ้างประจำห้างร้านในสายใต้นี้เลย ซึ่งอาจจะเนื่องมาจากในสายเหนือและสายตะวันออกมีความเป็นเมืองมากกว่าสายใต้ ซึ่งยังมีการใช้ที่ดินส่วนมากเป็นเกษตรกรรมดังแสดงในตารางที่ 6.5

ตารางที่ 6.5 ร้อยละของประชากรตัวอย่างจำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	สายเหนือ	สายตะวันออก	สายใต้	รวม 3 สาย
ราชการ/รัฐวิสาหกิจ	73.0	61.6	51.3	65.8
ค้าขาย	1.0	0.0	2.9	1.1
นักธุรกิจ	0.0	1.9	0.0	0.5
งานสำนักงาน	7.0	3.8	2.9	5.3
นักเรียน/นักศึกษา	10.0	25.1	31.4	18.3
ผู้ใช้แรงงาน	2.0	0.0	2.9	1.6
พนักงานขาย	0.0	1.9	0.0	0.5
เกษตรกร/ชาวประมง	0.0	0.0	2.9	0.5
ช่าง/พนักงานขับรถ	0.0	0.0	0.0	0.0
แม่บ้าน	1.0	1.9	5.7	2.1
กลุ่มวิชาชีพ	1.0	0.0	0.0	0.5
ลูกจ้างประจำห้างร้าน	1.0	3.8	0.0	1.6
ว่างงาน	2.0	0.0	0.0	1.1
อื่นๆ	2.0	0.0	0.0	1.1
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0

ที่มา: จากการสำรวจเดือนตุลาคม 2534

เมื่อพิจารณาถึงรายได้ของประชากรตัวอย่างพบว่าผู้โดยสารถไฟที่มีรายได้ 2,001-5,000 บาทเป็นผู้ใช้รถไฟมากเป็นอันดับ 1 คือร้อยละ 32.1 รองลงมาคือผู้มีรายได้ในช่วง 10,001-15,000 บาทคือร้อยละ 24.1 ส่วนอันดับที่ 3, 4 และ 5 นั้นอยู่ในระดับใกล้เคียงกันคือช่วง 5,001-7,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 14.4 และ 7,001-10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 13.9 และน้อยกว่าหรือเท่ากับ 2,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 11.7 ส่วนผู้มีรายได้มากกว่า 15,001 ขึ้นไปมีเพียงร้อยละ 2.7 ดังนั้นแสดงว่าผู้โดยสารถไฟโดยส่วนใหญ่จะเป็นผู้ที่มีรายได้ไม่เกิน 15,001 เป็นส่วนมาก

และเมื่อพิจารณาดูในแต่สายจะพบว่าทุกสายที่อยู่ในช่วง 2,001-5,000 บาท เป็นผู้ที่ใช้บริการมากที่สุดคือสายเหนือร้อยละ 33.0 สายตะวันออกร้อยละ 26.9 และสายใต้ร้อยละ 37.1 แสดงว่า ผู้โดยสารในทุกสายที่มีรายได้น้อยนิยมใช้รถไฟมากที่สุด ในอันดับ 2 คือผู้ที่มีรายได้ในช่วง

10,001-15,000 บาท คือ สายเหนือร้อยละ 24.0 สายตะวันออกร้อยละ 21.2 และสายใต้ร้อยละ 28.6 ส่วนใน สายเหนือและสายตะวันออกพบว่าผู้มีรายได้มากกว่า 5,000-10,000 ใช้รถไฟไม่เกินร้อยละ 20.0 แต่ในสายใต้นั้นผู้โดยสารเป็นผู้ที่มีรายได้ไม่น้อยเช่นกัน ส่วนผู้มีรายได้ปานกลางในสายใต้มีไม่ถึงร้อยละ 10.0 ดังแสดงในตารางที่ 6.6

ตารางที่ 6.6 ร้อยละของประชากรตัวอย่างจำแนกตามรายได้

รายได้ต่อเดือน (บาท)	สายเหนือ	สายตะวันออก	สายใต้	รวม 3 สาย
น้อยกว่าหรือเท่ากับ 2,000	8.0	11.6	22.8	11.7
2,001-5,000 บาท	33.0	26.9	37.1	32.1
5,001-7,000 บาท	15.0	17.3	8.6	14.4
7,001-10,000 บาท	16.0	19.2	0.0	13.9
10,001-15,000 บาท	24.0	21.2	28.6	24.1
มากกว่า 15,001 ขึ้นไป	2.0	3.8	2.9	2.7
ไม่ตอบ	2.0	0.0	0.0	1.1
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0

ที่มา: จากการสำรวจเดือนตุลาคม 2534

เนื่องจากอาชีพหลักของผู้โดยสารทั้ง 3 สาย โดยส่วนใหญ่เป็นข้าราชการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ และเป็นนักเรียนนักศึกษา ซึ่งเป็นผู้มีรายได้ประจำ และจากการสอบถามถึงรายได้ของผู้โดยสารที่มีอาชีพเป็นข้าราชการและพนักงานรัฐวิสาหกิจส่วนใหญ่ จะมีรายได้อยู่ในช่วงมากกว่า 2,000 แต่ไม่เกิน 15,000 บาทต่อเดือน ส่วนนักเรียนนักศึกษาทั้งหมดมีรายได้ไม่เกิน 5,000 บาท และผู้มีอาชีพอื่นๆ เช่นค้าขาย นักธุรกิจ งานสำนักงาน จะมีรายได้ในช่วง 2,001 แต่ไม่เกิน 5,000 บาทมากที่สุดถึงร้อยละ 41.4 และมากกว่า 7,000 บาทแต่ไม่เกิน 10,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 10.3 ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีรายได้ปานกลางและรายได้ต่ำ ดังแสดงในตารางที่ 6.7

ตารางที่ 6.7 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับรายได้

อาชีพ รายได้	ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ				นักเรียน/นักศึกษา				อื่นๆ			
	เหนือ	ตะวัน ออก	ใต้	รวม	เหนือ	ตะวัน ออก	ใต้	รวม	เหนือ	ตะวัน ออก	ใต้	รวม
<= 2,000	-	-	-	-	60.0	46.2	63.6	56.6	11.8	-	16.7	10.3
2,001-5,000	30.2	15.6	38.9	27.6	40.0	53.8	36.4	43.4	41.2	28.6	49.9	41.4
5,001-7,000	16.4	21.9	16.7	17.9	-	-	-	-	17.6	28.6	-	13.8
7,001-10,000	16.4	28.1	-	17.1	-	-	-	-	23.5	14.2	-	17.2
10,001-15,000	32.9	34.4	44.4	35.0	-	-	-	-	-	-	16.7	3.5
15,001 ขึ้นไป	2.7	-	-	1.6	-	-	-	-	-	28.6	16.7	10.3
ไม่ตอบ	1.4	-	-	0.8	-	-	-	-	5.9	-	-	3.5
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

ที่มา: จากการสำรวจเดือนตุลาคม 2534

6.2.2 การเดินทางของผู้โดยสาร

ในส่วนนี้จะวิเคราะห์ถึงการเดินทางของผู้โดยสาร ในเรื่องของวัตถุประสงค์ อาชีพ ความถี่ ที่มีความสัมพันธ์กับลักษณะทางด้านประชากรของกลุ่มที่สัมภาษณ์

ผู้โดยสารรถไฟที่เป็นข้าราชการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ และผู้ที่ประกอบอาชีพ โดยส่วนใหญ่แล้ว จะเดินทางโดยรถไฟโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกลับบ้านและไปทำงานมากที่สุด ส่วนนักเรียนจะเดินทางเพื่อไปโรงเรียนและกลับบ้าน โดยในสายเหนือและสายตะวันออกจะมีบ้างที่นักเรียนเดินทางไปทำงานเพื่อหารายได้พิเศษหรือฝึกงาน ส่วนผู้โดยสารที่ใช้รถไฟในวัตถุประสงค์เพื่อธุระส่วนตัว ธุระเกี่ยวกับงาน ท่องเที่ยวพักผ่อนหรืออื่นๆ มีเพียงเล็กน้อย (ตารางที่ 6.8)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 6.8 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับวัตถุประสงค์ในการเดินทาง

อาชีพ	ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ				นักเรียน/นักศึกษา				อื่นๆ			
	เหนือ	ตะวันออก	ใต้	รวม	เหนือ	ตะวันออก	ใต้	รวม	เหนือ	ตะวันออก	ใต้	รวม
วัตถุประสงค์												
กลับบ้าน	34.2	56.2	33.3	39.7	50.0	30.8	9.1	29.4	23.5	28.6	50.0	30.1
ทำงาน	65.8	31.3	61.1	56.1	10.0	7.7	-	5.9	35.3	57.1	-	33.3
ไปโรงเรียน	-	-	-	-	20.0	61.5	90.9	58.8	-	-	-	-
ธุระส่วนตัว	-	-	5.6	0.8	20.0	-	-	-	-	-	25.0	6.6
ธุระเกี่ยวกับงาน	-	3.1	-	0.8	-	-	-	-	-	14.3	25.0	6.7
เปลี่ยนรูปแบบ	-	6.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ท่องเที่ยว	-	3.1	-	1.6	-	-	-	-	-	-	-	-
อื่นๆ	-	-	-	0.8	-	-	-	5.9	41.2	-	-	23.3
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

ที่มา: จากการสำรวจเดือนตุลาคม 2534

จำนวนครั้งของการเดินทางของประชากรตัวอย่าง พบว่าผู้โดยสารเดินทางเป็นจำนวน 3-5 ครั้งต่อสัปดาห์มีจำนวนมากที่สุดคือร้อยละ 56.2 และผู้ที่เดินทางเป็นจำนวนมากกว่า 5 ครั้งต่อสัปดาห์มีจำนวนร้อยละ 27.3 แสดงว่าผู้โดยสารเหล่านี้ใช้รถไฟเพื่อปฏิบัติการกิจเป็นประจำเป็นจำนวนมากเพราะมีส่วนน้อยที่ใช้รถไฟเพียงชั่วครั้งชั่วคราว โดยในสายใต้พบว่ามีร้อยละ 54.3 เป็นผู้ใช้รถไฟมากกว่า 5 วันต่อสัปดาห์ ในขณะที่สายเหนือมีเพียงร้อยละ 28.0 และสายตะวันออกมีเพียงร้อยละ 5.8 ส่วนสายเหนือและสายตะวันออกนั้นมีจำนวนผู้โดยสารที่เดินทาง 3-5 ครั้งต่อสัปดาห์ เป็นจำนวนมากกว่าความถี่อื่น คือสายเหนือร้อยละ 60.0 และสายตะวันออก 77.0 ดังแสดงในตารางที่ 6.9 และเมื่อพิจารณาถึงความถี่ในการใช้รถไฟในการเดินทาง พบว่าผู้โดยสารทุกอาชีพที่ใช้รถไฟเดินทาง 3-5 ครั้งต่อสัปดาห์มากที่สุด แสดงว่าผู้โดยสารที่ใช้รถไฟในการเดินทางจะใช้รถไฟเป็นประจำ

ตารางที่ 6.9 ร้อยละของประชากรตัวอย่างจำแนกตามความถี่ของการเดินทางโดยรถไฟ

จำนวนครั้งของการเดินทาง โดยวัตถุประสงค์นี้	สายเหนือ	สายตะวันออก	สายใต้	รวม 3 สาย
มากกว่า 5 ครั้งต่อสัปดาห์	28.0	5.8	54.3	27.3
3-5 ครั้งต่อสัปดาห์	60.0	77.0	17.1	56.2
1-2 ครั้งต่อสัปดาห์	7.0	5.8	14.3	8.0
1-2 ครั้งต่อเดือน	3.0	3.8	11.4	4.8
น้อยกว่า 2 ครั้งต่อปี	1.0	3.8	2.9	2.1
อื่นๆ	1.0	3.8	0.0	1.6
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0

ที่มา: จากการสำรวจเดือนตุลาคม 2534

ตารางที่ 6.10 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับความถี่ในการเดินทาง

อาชีพ	ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ				นักเรียน/นักศึกษา				อื่นๆ			
	เหนือ	ตะวันออก	ใต้	รวม	เหนือ	ตะวันออก	ใต้	รวม	เหนือ	ตะวันออก	ใต้	รวม
ความถี่ในการเดินทาง												
>5 ครั้งต่อสัปดาห์	35.6	9.4	44.4	30.1	-	7.7	81.1	29.4	11.8	-	33.3	13.3
3-5 ครั้งต่อสัปดาห์	61.6	78.1	27.8	61.0	80.0	92.3	9.1	61.8	58.8	71.4	16.7	53.3
1-2 ครั้งต่อสัปดาห์	2.7	6.3	16.7	5.7	10.0	-	-	2.9	17.6	-	16.7	13.3
1-2 ครั้งต่อเดือน	-	-	5.6	0.8	10.0	-	9.1	5.9	5.9	-	33.3	10.0
< 2 ครั้งต่อปี	-	3.1	5.6	1.6	-	-	-	-	-	14.8	-	3.3
อื่นๆ	-	3.1	-	0.8	-	-	-	-	5.9	14.8	-	6.7
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

ที่มา: จากการสำรวจเดือนตุลาคม 2534

และเมื่อพิจารณาการใช้รถไฟเพื่อการเดินทางในวัตถุประสงค์ดังกล่าวแล้ว พบว่า โดยส่วนรวมแล้วผู้โดยสารส่วนมากคือร้อยละ 84.0 จะใช้รถไฟทั้งไปและกลับ มีเพียงร้อยละ 10.1 ที่ใช้รถไฟเพื่อเดินทางจากที่พักอาศัยเพื่อไปปฏิบัติภารกิจตามวัตถุประสงค์ดังกล่าวเพียงเที่ยวเดียวและร้อยละ 5.9 ที่ใช้เพื่อเดินทางกลับบ้านหรือที่ที่พักอาศัยเพียงเที่ยวเดียว และในแต่ละสายเช่นกัน พบว่าจำนวนของผู้โดยสารทั้งไปและกลับในสายเหนือ สายตะวันออกและสายใต้ มีจำนวนใกล้เคียงกัน

คือร้อยละ 82.0, 86.5 และ 85.7 ตามลำดับ และสายเหนือนี้มีผู้ใช้ไปเที่ยวเดียวและกลับเที่ยวเดียวเป็นจำนวนเท่ากันคือ ร้อยละ 9.0 ส่วนสายตะวันออกใช้รถไฟเพื่อเดินทางไปและกลับร้อยละ 13.5 ส่วนผู้ใช้รถไฟกลับเที่ยวเดียวไม่พบเลย และในสายใต้ผู้ใช้รถไฟเพื่อเดินทางกลับเที่ยวเดียวเป็นจำนวนไม่ต่างกันมากนักคือร้อยละ 8.6 และ 5.7 ตามลำดับดังแสดงในตารางที่ 6.11

ตารางที่ 6.11 ร้อยละของประชากรตัวอย่างจำแนกตามจำนวนเที่ยวของการเดินทางตามวัตถุประสงค์

ลักษณะของการใช้รถไฟ	สายเหนือ	สายตะวันออก	สายใต้	รวม 3 สาย
ทั้งไปและกลับ	82.0	86.5	85.7	84.0
ไปเที่ยวเดียว	9.0	13.5	8.6	10.1
กลับเที่ยวเดียว	9.0	0.0	5.7	5.9
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0

ที่มา: จากการสำรวจเดือนตุลาคม 2534

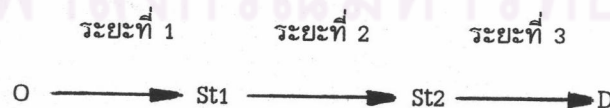
6.2.3 การใช้พาหนะอื่นประกอบการเดินทาง

เนื่องจากข้อจำกัดในการเข้าถึงพื้นที่และการขึ้น-ลง ตามสถานีที่กำหนดไว้ของรถไฟ จึงจำเป็นต้องใช้พาหนะรองในการเดินทาง และสามารถแบ่งการเดินทางของผู้โดยสารรถไฟออกได้เป็น 3 ระยะคือ

ระยะที่ 1 จากจุดเริ่มต้น (O) ถึงสถานีรถไฟต้นทาง (St1)

ระยะที่ 2 จากสถานีรถไฟต้นทาง (St1) ถึงสถานีรถไฟปลายทาง (St2)

ระยะที่ 3 จากสถานีรถไฟปลายทาง (St2) ถึงจุดหมายปลายทาง (D)



และจากการศึกษาสามารถแบ่งผู้เดินทางตามระยะทางดังกล่าวได้เป็น 3 กลุ่มคือ

กลุ่มที่ 1 ผู้โดยสารที่เดินทางทั้ง 3 ระยะ

ระยะที่ 1 จากจุดเริ่มต้น (O) ถึงสถานีรถไฟต้นทาง (St1)

ระยะที่ 2 จากสถานีรถไฟต้นทาง (St1) ถึงสถานีรถไฟปลายทาง (St2)

ระยะที่ 3 จากสถานีรถไฟปลายทาง (St2) ถึงจุดหมายปลายทาง (D)

กลุ่มที่ 2 ผู้โดยสารที่เดินทางเป็น 2 ระยะ มี 2 ประเภท

ประเภทที่ 1 คือจุดเริ่มต้นและ สถานีรถไฟต้นทางเป็นจุดเดียวกันจึงไม่มีระยะที่ 1 ดังนั้นจึงเดินทางเฉพาะระยะที่ 2 และระยะที่ 3

- ระยะที่ 2 จากจุดเริ่มต้น (O) และเป็นสถานีรถไฟต้นทาง (St1) ด้วย ถึงสถานีรถไฟปลายทาง (St2)

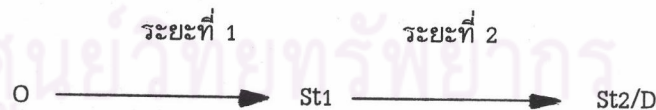
- ระยะที่ 3 จากสถานีรถไฟปลายทาง (St2) ถึงจุดหมายปลายทาง (D)



ประเภทที่ 2 เดินทางเฉพาะระยะที่ 1 และระยะที่ 2 โดยที่สถานีรถไฟปลายทางเป็นจุดเดียวกับจุดหมายปลายทาง

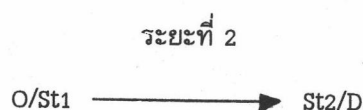
- ระยะที่ 1 จากจุดเริ่มต้น (O) ถึงสถานีรถไฟต้นทาง (St1)

- ระยะที่ 2 จากสถานีรถไฟต้นทาง (St1) ถึงสถานีรถไฟปลายทาง (St2) และเป็นจุดหมายปลายทาง (D) ด้วย



กลุ่มที่ 3 ผู้โดยสารที่เดินทางในระยะที่ 2 ระยะเดียว

ผู้โดยสารเดินทางจากจุดเริ่มต้น (O) หรือจากสถานีรถไฟต้นทาง (St1) ถึงสถานีรถไฟปลายทาง (St2) หรือจุดหมายปลายทาง (D) เป็นระยะเดียวไม่จำเป็นต้องใช้พาหนะอื่นร่วมด้วย



การเดินทางของผู้โดยสารในแต่ละเส้นทางนั้น ผู้โดยสารบางกลุ่มจำเป็นต้องใช้พาหนะอื่นร่วมกับรถไฟ ซึ่งขึ้นอยู่กับความใกล้และไกลของจุดเริ่มต้นเดินทางกับสถานีรถไฟต้นทาง และสถานีรถไฟปลายทางกับจุดหมายปลายทาง จากการศึกษาพบว่าร้อยละ 69.5 ไม่สามารถเดินทางโดยรถไฟเพียงอย่างเดียวได้จำเป็นต้องใช้พาหนะอื่นร่วมด้วย เนื่องจากรถไฟไม่ผ่านจุดเริ่มต้นของการเดินทางหรือจุดหมายปลายทางที่จะเดินทางไป และเหตุผลที่สำคัญที่สุดที่ผู้โดยสารจำเป็นต้องใช้พาหนะอื่นร่วมด้วย คือรถไฟไม่ผ่านหรือไม่มีสถานีในบริเวณใกล้เคียงร้อยละ 84.0 และมีอีกร้อยละ 15.5 ที่ตอบว่ามีเวลาไม่เหมาะสม และอีกร้อยละ 0.5 ไม่ได้ให้เหตุผลว่าเพราะเหตุใด

และเมื่อพิจารณาดูในแต่ละสาย พบว่าสายเหนือมีผู้โดยสารที่มีความจำเป็นต้องใช้พาหนะอื่นเพื่อมายังสถานีรถไฟร้อยละ 63.0 ซึ่งเป็นจำนวนน้อยกว่าสายตะวันออก และสายใต้คือร้อยละ 75.0 และร้อยละ 80.0 ตามลำดับ เนื่องจากเส้นทางรถไฟในสายเหนือได้พาดผ่านหรืออยู่ใกล้แหล่งชุมชนมากกว่าสายตะวันออกและสายใต้ ในขณะที่สายใต้นั้นเส้นทางรถไฟพาดผ่านพื้นที่เกษตรกรรมเป็นส่วนใหญ่ ผู้โดยสารจึงจำเป็นต้องใช้พาหนะอื่นมาสู่สถานี และจากสถานีไปยังจุดหมายปลายทางโดยจะพบว่าผู้โดยสารที่ต้องใช้พาหนะอื่น ๆ มีเหตุผลต่างๆ คือ ในสายตะวันออกของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมดให้เหตุผลว่ารถไฟไม่ผ่าน หรือไม่มีสถานีอยู่ในบริเวณนั้น ส่วนสายใต้ผู้ตอบร้อยละ 82.9 ให้เหตุผลเช่นเดียวกับสายตะวันออก และมีร้อยละ 17.1 ที่ให้เหตุผลว่ารถไฟมีเวลาไม่เหมาะสมไม่ตรงกับเวลาที่ไปปฏิบัติภารกิจประจำวัน ส่วนสายเหนือนี้ผู้โดยสารร้อยละ 76.0 ให้เหตุผลว่ารถไฟไม่ผ่าน หรือไม่มีสถานีในบริเวณนั้น ส่วนอีกร้อยละ 23.0 ให้เหตุผลว่าเวลาไม่เหมาะสมและอีกร้อยละ 1.0 ไม่ได้ให้คำตอบว่าเพราะเหตุใด ดังแสดงในตารางที่ 6.12 และตารางที่ 6.13

ตารางที่ 6.12 ร้อยละของประชากรตัวอย่างจำแนกตามความจำเป็นของการใช้พาหนะอื่นร่วมกับรถไฟ

ความจำเป็นที่ต้องต่อพาหนะอื่น	สายเหนือ	สายตะวันออก	สายใต้	รวม 3 สาย
ไม่จำเป็น	37.0	25.0	20.0	30.5
จำเป็น	63.0	75.0	80.0	69.5
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0

ที่มา: จากการสำรวจเดือนตุลาคม 2534

ตารางที่ 6.13 ร้อยละของประชากรตัวอย่างจำแนกตามเหตุผลที่ต้องใช้พาหนะอื่นร่วมกับรถไฟ

เหตุผลที่ต้องใช้พาหนะอื่นร่วมกับรถไฟ	สายเหนือ	สายตะวันออก	สายใต้	รวม 3 สาย
รถไฟไม่ผ่าน/ไม่มีสถานีบริเวณนั้น	76.0	100.0	82.9	84.0
เวลาไม่เหมาะสม	23.0	0.0	17.1	15.5
อื่นๆ	1.0	0.0	0.0	0.5
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0

ที่มา: จากการสำรวจเดือนตุลาคม 2534

เมื่อพิจารณาถึงพาหนะที่ผู้โดยสารใช้ เพื่อเดินทางมายังสถานีรถไฟหรือเดินทางจากสถานีรถไฟไปยังจุดหมายปลายทาง พบว่ารถประจำทางเป็นพาหนะที่ผู้โดยสารร้อยละ 68.4 ใช้เพื่อให้บรรลุถึงวัตถุประสงค์ดังกล่าว และมีผู้โดยสารร้อยละ 7.7 ที่ใช้เรือและรถประจำทาง หรือเรือและสองแถว สำหรับผู้โดยสารบางพวกที่ใช้รถจักรยานยนต์หรือสองแถวหรือสามล้อมีร้อยละ 7.0 และผู้ที่ต้องใช้พาหนะหลายชนิดด้วยกัน เพื่อมาต่อรถไฟคือ รถประจำทางและรถจักรยานยนต์ หรือรถประจำทางและรถสามล้อมีร้อยละ 6.2 ที่เหลือก็มีเรือบ้าง จักรยานบ้างไม่เกินร้อยละ 1.0 ในแต่ละประเภท

แต่เมื่อพิจารณาดูในแต่ละสายพบว่า สายตะวันออกมีการใช้รถประจำทางร่วมกับรถไฟมากที่สุดคือร้อยละ 79.6 สายเหนือ 68.8 เนื่องจากระบบการขนส่งทางถนนมีความสัมพันธ์ทางรถไฟในขณะที่สายใต้ใช้รถประจำทางร่วมกับรถไฟเพียง 48.1 เนื่องจากระบบการขนส่งทางถนนและระบบรถไฟไม่มีความเชื่อมต่อกัน แต่จะเห็นว่าในสายใต้มีการใช้เรือกับรถประจำทาง หรือเรือกับรถสองแถว เป็นจำนวนมากถึงร้อยละ 33.3 ในขณะที่สายเหนือ มีเพียงร้อยละ 1.6 และสายตะวันออกไม่พบเลย ดังแสดงในตารางที่ 6.14

ตารางที่ 6.14 ร้อยละของประชากรตัวอย่างจำแนกตามพาหนะที่ต้องใช้ร่วมกับรถไฟ

พาหนะที่ต้องใช้ร่วมกับรถไฟ	สายเหนือ	สายตะวันออก	สายใต้	รวม 3 สาย
รถประจำทาง	68.8	79.6	48.1	68.4
จักรยานยนต์/สองแถว/สามล้อ	1.6	15.4	7.4	7.0
รถประจำทางและจักรยานยนต์/ รถประจำทางและสามล้อ	10.9	2.5	3.8	6.2
เรือ	1.6	0.0	0.0	0.7
เรือและรถประจำทาง/เรือ และสองแถว	1.6	0.0	33.3	7.7
จักรยาน	0.0	2.5	0.0	0.7
รถส่วนตัว	0.0	0.0	7.4	1.6
ไม่ตอบ	15.5	0.0	0.0	7.7
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0

ที่มา: จากการสำรวจเดือนตุลาคม 2534



6.2.4 ระยะทางและเวลาในการเดินทาง

จากผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถไฟในกลุ่มที่ 1 และกลุ่มที่ 2 ที่ต้องใช้พาหนะอื่นร่วมกับการใช้รถไฟในการเดินทางพบว่าการเดินทางเพื่อมาต่อรถไฟ (ระยะที่ 1 O → St1) และจากสถานีรถไฟเพื่อไปยังจุดหมายปลายทาง (ระยะที่ 3 St2 → D) นั้น ผู้โดยสารจะใช้เวลาในการเดินทางมายังสถานีหรือจากสถานีไปยังสถานจุดหมายปลายทางไม่เกิน 30 นาทีเป็นจำนวน มากที่สุดคือร้อยละ 48.1 และผู้ที่ใช้เวลามากกว่า 30 นาทีแต่ไม่เกิน 60 นาทีมีร้อยละ 9.5 และถ้าเกิน 60 นาทีขึ้นไปมีจำนวนเล็กน้อย และเมื่อพิจารณาดูในแต่ละสาย ทั้งในสายเหนือ สายตะวันออก และสายใต้นั้น ผู้โดยสารในทุกสายจะใช้เวลาในการเดินทางเพื่อมายังสถานี (O → St1) และจากสถานีไปยังจุดหมายปลายทาง (St2 → D) มีเป็นจำนวนเกือบครึ่งหนึ่งของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามในทุกสาย และผู้ที่เดินทางมากกว่า 30 นาที แต่ไม่เกิน 60 นาที ก็เช่นเดียวกันในภาพรวมคือมีจำนวนรองลงมาคือ สายเหนือร้อยละ 10.3 สายตะวันออกร้อยละ 12.8 ส่วนสายใต้มีเพียงร้อยละ 3.6 เท่านั้น และถ้าหากต้องเดินทางมายังสถานีโดยใช้เวลาเกินกว่า 1 ชั่วโมงในทุกสายนั้นจะมีเพียงเล็กน้อยเท่านั้น

ตารางที่ 6.15 ร้อยละของประชากรตัวอย่างจำแนกตามระยะเวลาในการต่อพาหนะประเภทอื่นของการเดินทางของผู้โดยสาร

เวลาในการเดินทาง (นาที)	สายเหนือ	สายตะวันออก	สายใต้	รวม 3 สาย
น้อยกว่า 30	50.0	46.2	46.5	48.1
31 - 60	10.3	12.8	3.6	9.5
61 - 90	1.6	1.3	1.8	1.9
91 - 120	0.0	2.5	0.0	0.4
121 - 180	0.0	1.3	0.0	0.4
มากกว่า 180 ขึ้นไป	0.0	0.0	0.0	0.0
ไม่ตอบ	38.1	35.9	48.1	39.7
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0

ที่มา: จากการสำรวจเดือนตุลาคม 2534

และเมื่อสอบถามถึงระยะทางที่เดินทางเพื่อมาใช้บริการรถไฟที่สถานี (O → St1) และจากสถานีไปยังจุดหมายปลายทาง (St2 → D) พบว่าในภาพรวมของทุกสายผู้โดยสารที่เดินทางจากจุดต้นทางมายังสถานีต้นทาง และจากสถานีปลายทางไปยังจุดหมายปลายทางจะอยู่ในระยะไม่เกิน 1 กิโลเมตรถึงร้อยละ 73.5 รองลงมาคือผู้ที่เดินทางเกิน 1 กิโลเมตรถึง 5 กิโลเมตร มีร้อยละ 14.2 และ 6 กิโลเมตรถึง 10 กิโลเมตรร้อยละ 9.1 และในระยะที่ไกลเกิน 10 กิโลเมตรมีไม่มากนัก และเมื่อดูในแต่ละสายทั้งสายเหนือ สายตะวันออก และสายใต้ ผู้โดยสารโดยส่วนใหญ่แล้ว จะเดินทางเพื่อมายังสถานีหรือจากสถานีไปยังจุดหมายปลายทาง ไม่เกินระยะทาง 1 กิโลเมตร โดยที่สายเหนือมีจำนวนมากกว่าสายอื่นคือร้อยละ 77.3 ในขณะที่สายตะวันออก และสายใต้มีร้อยละ 69.2 และ 68.5 ตามลำดับ ส่วนในระยะทาง 1 ถึง 5 กิโลเมตรนั้น ในสายใต้มีมากกว่าสายอื่นคือร้อยละ 18.5 ตามด้วยสายตะวันออก 13.5 และสายเหนือ 12.8 และในช่วงระยะทาง 5 กิโลเมตรขึ้นไปนั้นมีเพียงเล็กน้อย ส่วนผู้ที่ต้องเดินทางไกลกว่า 20 กิโลเมตร นั้นไม่มีเลยในแต่ละสาย ยกเว้นสายใต้เท่านั้นที่มีผู้โดยสารเพียงร้อยละ 1.5 ที่ต้องเดินทางไกลกว่า 50 กิโลเมตร

ตารางที่ 6.16 ร้อยละของประชากรตัวอย่างจำแนกตามระยะทางในการเดินทาง

ระยะทาง (กิโลเมตร)	สายเหนือ	สายตะวันออก	สายใต้	รวม 3 สาย
น้อยกว่า 1	77.3	69.2	68.5	73.5
1 - 5	12.8	13.5	18.5	14.2
6 - 10	7.0	13.5	8.5	9.1
11 - 15	1.1	1.9	1.5	1.3
16 - 20	1.6	1.9	1.5	1.6
21 ขึ้นไป	0.0	0.0	1.5	0.3
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0

ที่มา: จากการสำรวจเดือนตุลาคม 2534

ผู้ตอบแบบสอบถามที่เดินทางจากจุดต้นทางถึงจุดปลายทาง เดินทางในระยะทาง 11 กิโลเมตร ถึง 15 กิโลเมตรร้อยละ 23.3 รองลงมาคือผู้โดยสาร ที่เดินทางในระยะไกลคือไกลกว่า 50 กิโลเมตรขึ้นไป มีถึงร้อยละ 20.1 และจำนวนผู้โดยสารที่ เดินทางในระยะไม่ไกลนักคือไม่เกิน 5 กิโลเมตรมีร้อยละ 16.3 และเมื่อพิจารณาผู้ที่เดินทางโดยรถไฟในแต่ละสาย จะพบว่าผู้โดยสารในสายเหนือเดินทางเป็นระยะทางน้อยกว่าหรือเท่ากับ 5 กิโลเมตร เป็นจำนวนร้อยละ 27.3 รองลงมาคือ 11-15 กิโลเมตรร้อยละ 21.4 และมีผู้เดินทางโดยรถไฟเป็นระยะทางไกลกว่า 50 กิโลเมตรร้อยละ 14.4 ผู้เดินทาง 21-30 กิโลเมตรร้อยละ 13.4 และในช่วงอื่นๆ ไม่เกินร้อยละ 10 ส่วนในสายตะวันออกผู้ที่เดินทางเป็นระยะทาง 11-15 กิโลเมตรมีมากเป็นอันดับ 1 คือร้อยละ 32.7 อันดับ 2 คือ 50 กิโลเมตรขึ้นไปร้อยละ 27.0 ระยะทาง 6-10 กิโลเมตรร้อยละ 15.4 ระยะทาง 31 กิโลเมตรร้อยละ 11.5 ระยะทาง 15-20 กิโลเมตรร้อยละ 9.6 ระยะทาง 30-50 กิโลเมตรร้อยละ 1.9 และเดินทางน้อยกว่าหรือเท่ากับ 5 กิโลเมตร มีร้อยละ 1.9 เท่านั้น ส่วนในสายใต้นั้นจะพบว่าผู้ที่เดินทางเป็นระยะทางไกลๆ คือระยะทางเกินกว่า 50 กิโลเมตรมีมากกว่าทุกสายและมีมากที่สุด ในสายคือร้อยละ 25.7 รองลงมา คือระยะทาง 21-30 กิโลเมตร และผู้ที่เดินทางในระยะทาง 30-50 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 20.0 เท่ากัน อันดับที่ 3 คือ 11-15 กิโลเมตร ร้อยละ 14.3 ระยะทาง 15-20 กิโลเมตร ร้อยละ 8.6 และสุดท้ายคือ ไกลกว่า 5 แต่น้อยกว่าหรือเท่ากับ 10 กิโลเมตรร้อยละ 5.7 ซึ่งเท่ากับผู้ที่เดินทางไกลกว่าหรือเท่ากับ 5 กิโลเมตร ดังนั้นการพิจารณาถึงระยะทางที่ผู้โดยสารเดินทางโดยรถไฟในแต่ละสายแล้ว พบว่าโดยส่วนมากในสายใต้จะเดินทางเป็นระยะทางไกลกว่า 20

กิโลเมตรขึ้นไป ในขณะที่สายเหนือและผู้โดยสารจะเดินทางในระยะทางสั้นๆ และผู้โดยสารในสายตะวันออกเฉียงเหนือจะเดินทางเป็นระยะทางปานกลางมากที่สุดดังแสดงในตารางที่ 6.17

ตารางที่ 6.17 ร้อยละของประชากรตัวอย่างจำแนกตามระยะทางในการเดินทางจากจุดต้นทางมายังจุดปลายทาง

ระยะทางในการเดินทาง (กิโลเมตร)	สายเหนือ	สายตะวันออกเฉียงเหนือ	สายใต้	รวมทั้ง 3 สาย
น้อยกว่าหรือเท่ากับ 5	27.3	1.9	5.7	16.3
6 - 10	9.6	15.4	5.7	10.4
11 - 15	21.4	32.7	14.3	23.3
16 - 20	9.6	9.6	8.6	9.3
21 - 30	13.4	11.5	20.0	14.2
31 - 50	4.3	1.9	20.0	6.4
51 กม.ขึ้นไป	14.4	27.0	25.7	20.1
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0

ที่มา: จากการสำรวจเดือนตุลาคม 2534

จากการสอบถามถึงจุดต้นทางและจุดปลายทางของผู้โดยสารรถไฟพบว่าการเดินทางของผู้โดยสารมีส่วนสัมพันธ์กับการใช้ที่ดินและแหล่งกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ จากแผนที่ 6.1 และ 6.2 แสดงถึงการเดินทางของผู้โดยสารรถไฟจากพื้นที่ต่างๆ มายังสถานี และการกระจายตัวของผู้โดยสารจากสถานีไปยังพื้นที่ต่างๆ ที่ได้จากการออกแบบสอบถาม การเดินทางของผู้โดยสารมายังสถานีส่วนใหญ่จะมาจากเขตที่มีการใช้ที่ดินเป็นที่พักอาศัย โดยเฉพาะในสายเหนือจะมีผู้โดยสารที่เดินทางเข้ามาในสถานีหลักสี่ บางเขน และบางซื่อ มากกว่าในสถานีอื่นๆ ในสาย เนื่องจากมีแหล่งกิจกรรมกระจายตัวอยู่ในบริเวณหลักสี่และบางเขน ส่วนในสายตะวันออกเฉียงเหนือหัวหมากเป็นสถานีที่มีผู้โดยสารเดินทางเข้ามาเพื่อใช้บริการของรถไฟในสถานีนี้มาก เนื่องจากมีบ้านจัดสรรกระจายตัวอยู่โดยรอบเป็นจำนวนมาก ส่วนในเส้นทางสายใต้ผู้ให้บริการเบาบางกว่าในเส้นทางสายอื่น เนื่องจากพื้นที่ในเส้นทางสายใต้

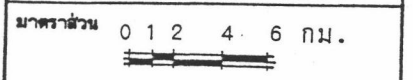


สัญลักษณ์

1. ลีลม บางรัก	26. โรงเรียนสตรีเมธบุรี
2. ยานนาวา	27. กทม. เสวชิงช้า
3. ยศเส	ราชดำเิน
4. ปทุมวัน	28. ถนนเพชรบุรี
5. เหนววงค์ สัมพันธวงค์	29. อโศก
6. ราชประสงค์	30. พระโขนง
7. ราชฎัรบุมะ บางปะกอก	31. หนุ้บ้านมักกีฬา
8. บางซูนเเทียน บางมด	32. บางพลี
9. สนามเสื่อป่า คูลิต	33. หัวตะเช้
เทเวศน์ สามเสน	34. บางแค ม.สยาม
10. สะพานแดง	35. บางกอกน้อย
11. เมืองเมธบุรี	36. คลิ่งชัน
12. ถนนบ้านเพงเพชร	37. บ้านสมเด็จ
13. ประชาชน ลาดยาว	38. เกียกกาย
14. เกษตร เสนา	39. ลาดพร้าว
15. บางกะปิ คลองจัน	40. บางกอกน้อย
รามคำแหง	41. บางบัวทอง
16. ตำบลอนุสาวรีย์	42. สุทธิสาร
17. บึงกุ่ม	43. คันนายาว
18. ปากเกร็ด	44. รามอินทรา
19. บางเขน	45. บางชัน มีนบุรี
20. สีกัน	46. ท่าพระ
21. ม.รังสิต	47. ประเวศ สวนหลวง
22. คูคต ลำลูกกา	48. หนองแขม
23. เมืองปทุม	49. สะพานพระราม 6
24. ศิลปากร	50. จั้วราย
25. วัดอรุณ บางกอกใหญ่	

การศึกษารูปแบบการเดินทางประจำวันของผู้โดยสาร
รถไฟในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง

แสดง
จุดต้นทางที่ผู้โดยสารเดินทางมายังสถานี



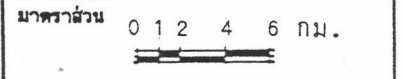
แผนที่ 6.1



- สัญลักษณ์**
- | | |
|-------------------------|---------------------------|
| 1. สื่อม บางรัก | 26. โรงเรียนสตรีเมืองบุรี |
| 2. ยานนาวา | 27. ททท. เสาชิงช้า |
| 3. ยศเส | ราชดำเนิน |
| 4. ปทุมวัน | 28. ถนนเพชรบุรี |
| 5. เหวงศ์ สัมพันธ์วงศ์ | 29. อโศก |
| 6. ราชประสงค์ | 30. พระโขนง |
| 7. ราษฎร์บูรณะ บางปะกอก | 31. หมู่บ้านมักกีฬา |
| 8. บางขุนเทียน บางมด | 32. บางพลี |
| 9. สนามเสือป่า คูสิต | 33. หัวตะเข้ |
| เทเวศน์ สามเสน | 34. บางแค ม.สยาม |
| 10. สะพานแดง | 35. บางกอกน้อย |
| 11. เมืองนนทบุรี | 36. ดลิ่งชัน |
| 12. ถนนกำแพงเพชร | 37. บ้านสมเด็จ |
| 13. ประชาชื่น ลาดยาว | 38. เกียกกาย |
| 14. เกษตร เสนา | 39. ลาดพร้าว |
| 15. บางกะปิ คลองจั่น | 40. บางกอกน้อย |
| รามคำแหง | 41. บางบัวทอง |
| 16. ตำบลอนุสาวรีย์ | 42. สุทธิสาร |
| 17. บึงกุ่ม | 43. คีฬมายาว |
| 18. ปากเกร็ด | 44. รามอินทรา |
| 19. บางเขน | 45. บางชัน มีนบุรี |
| 20. สีกัน | 46. ท่าพระ |
| 21. ม.รังสิต | 47. ประเวศ สวนหลวง |
| 22. คูคต ลำลูกกา | 48. ทองหล่อ |
| 23. เมืองปทุม | 49. สะพานพระราม 6 |
| 24. ศิลปากร | 50. จักราย |
| 25. วัดอรุณ บางกอกใหญ่ | |

การศึกษารูปแบบการเดินทางประจำวันของผู้โดยสาร
รถไฟในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง

แสดง การกระจายตัวของผู้โดยสาร
จากสถานีไปยังจุดหมายปลายทาง



แผนที่ 6.2

ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม และจากแผนที่ 6.2 พบว่าผู้โดยสารส่วนใหญ่ในแต่ละสายจะเดินทางมาลงยังสถานีหัวลำโพงเป็นจำนวนมาก เนื่องจากหัวลำโพงเป็นเขตที่มีกิจกรรมหลากหลาย มีหน่วยงานราชการ คือการรถไฟฯ อยู่ในบริเวณใกล้เคียง และยังเป็นเขตที่อยู่ในย่านการค้า พาณิชยกรรม มีแหล่งงานต่างๆ ที่ผู้โดยสารสามารถเดินทางไปได้คือ สีลม บางรัก ปทุมวัน ดุสิต เป็นต้น จึงทำให้สถานีหัวลำโพงนี้มีความสำคัญ เนื่องจากการใช้ที่ดินในบริเวณนั้น นอกจากนี้จากสถานีหัวลำโพงขึ้นไปยังเส้นทางสายเหนือ สถานีต่างๆ ยังมีความสำคัญมากกว่าในสายตะวันออกและสายใต้ เนื่องจากมีผู้โดยสารเดินทางไปลงยังสถานีบางชื่อ บางเขน หลักสี่ และดอนเมือง และกระจายตัวออกไปยังแหล่งกิจกรรมต่างๆ ที่เป็นที่พักอาศัย แหล่งงาน หน่วยงานต่างๆ สถาบันการศึกษา และโรงงาน ดังนั้นรูปแบบของผู้โดยสารที่เดินทางเข้ามายังสถานีและจากสถานีปลายทางกระจายตัวออกไปยังพื้นที่ต่างๆ ในแต่ละสายจะแตกต่างกันขึ้นอยู่กับการใช้ที่ดินในบริเวณสถานีนั้น คือหากในบริเวณสถานีเป็นแหล่งกิจกรรมต่างๆ หรือเป็นที่พักอาศัยจะเป็นสถานีที่มีผู้โดยสารมาใช้มาก สถานีจะมีที่ตั้งอยู่ใกล้กันมาก และอยู่ห่างกันออกไปในเขตเกษตรกรรม

6.2.5 เหตุผลในการเลือกเดินทางโดยรถไฟ

ในเส้นทางแต่ละสาย นอกจากระบบขนส่งทางรถไฟแล้วยังมีระบบการขนส่งประเภทอื่นๆ ที่ใช้แทนกันได้โดยจะพบว่าโดยส่วนรวมมีถึงร้อยละ 95.7 ที่สามารถใช้พาหนะอื่นแทนรถไฟได้ โดยเฉพาะเส้นทางสายตะวันออกนั้นผู้โดยสารทั้งหมดที่ตอบแบบสอบถามสามารถใช้รถประจำทาง แทนรถไฟได้ถึงร้อยละ 88.5 และมีร้อยละ 9.6 ที่ใช้รถส่วนตัว และอีกร้อยละ 1.9 ต้องใช้รถประจำทาง รวมกับเรือหรือจักรยานยนต์หรือรถสองแถวด้วย ในเส้นทางสายเหนือก็มีความคล้ายคลึงกับเส้นทางสายตะวันออก คือมีผู้โดยสารร้อยละ 95.0 ที่ใช้พาหนะอื่นแทนรถไฟได้ โดยจะใช้รถประจำทางถึงร้อยละ 87.6 ส่วนวิธีการอื่นที่ผู้โดยสารสายเหนือใช้ก็มีทั้งใช้รถยนต์ส่วนตัวรถประจำทางกับพาหนะอื่น และเรือบ้างเล็กน้อยคือร้อยละ 4.6, 2.6, 1.6 ตามลำดับ ส่วนสายใต้จะพบว่ามีความแตกต่างกับสายเหนือและสายตะวันออก ถึงแม้ว่าพาหนะที่ใช้แทนรถไฟได้มากเป็นอันดับ 1 จะเป็นรถประจำทางเช่นกันก็ตาม แต่มีเพียงร้อยละ 70.5 เท่านั้น รองลงมาคือรถยนต์ส่วนตัวร้อยละ 10.2 รถประจำทางร่วมกับพาหนะอื่นๆ ร้อยละ 13.3 ดังแสดงในตารางที่ 6.18 และ 6.19

และผู้ที่ใช้พาหนะอื่นแทนรถไฟในการเดินทางนั้นพบว่า ผู้ที่ใช้พาหนะอื่นแทนรถไฟในการเดินทางไปทำงานและกลับบ้านได้มีมากกว่าร้อยละ 90 และมีเพียงเล็กน้อยที่ใช้รถไฟอย่างเดียว ส่วนการใช้ในวัตถุประสงค์อื่นๆ สามารถใช้พาหนะอื่นแทนรถไฟได้เกือบทั้งหมด ยกเว้นการทำธุระส่วนตัวอย่างละครั้งที่พาหนะอื่นแทนรถไฟได้

ตารางที่ 6.18 ร้อยละของประชากรตัวอย่างจำแนกตามความเป็นไปได้ในการใช้พาหนะอื่นแทนรถไฟ

ความเป็นไปได้ใช้พาหนะอื่นแทนรถไฟ	สายเหนือ	สายตะวันออก	สายใต้	รวม 3 สาย
ไม่ได้	5.0	0.0	8.6	4.3
ได้	95.0	100.0	91.4	95.7
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0

ที่มา: จากการสำรวจเดือนตุลาคม 2534

ตารางที่ 6.19 ร้อยละของประชากรตัวอย่างจำแนกตามพาหนะอื่นที่ใช้แทนรถไฟ

พาหนะอื่นที่ใช้แทนรถไฟ	สายเหนือ	สายตะวันออก	สายใต้	รวม 3 สาย
รถประจำทาง	87.6	88.5	70.5	84.9
รถยนต์ส่วนตัว	4.6	9.6	16.2	8.4
รถประจำทางและพาหนะอื่น*	2.6	1.9	13.3	4.6
เรือ	1.6	0.0	0.0	0.5
ไม่ตอบ	3.6	0.0	0.0	1.6
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0

ที่มา: จากการสำรวจเดือนตุลาคม 2534

หมายเหตุ: * หมายถึง

1. รถประจำทางและเรือ
2. รถประจำทางและรถจักรยานยนต์
3. รถประจำทางและรถสองแถว

ตารางที่ 6.20 ความสัมพันธ์ของการเดินทางด้วยวัตถุประสงค์ดังกล่าวกับการใช้พาหนะประเภทอื่น

การใช้พาหนะอื่นแทน วัตถุประสงค์	ไม่ได้	ได้	รวม
กลับบ้าน	2.9	97.1	100.0
ทำงาน	6.2	93.8	100.0
ไปโรงเรียน	-	100.0	100.0
ธุระส่วนตัว	50.0	50.0	100.0
ธุระเกี่ยวกับงาน	-	100.0	100.0
เปลี่ยนรูปแบบ	-	1.7	100.0
อื่นๆ	-	100.0	100.0

ที่มา: จากการสำรวจเดือนตุลาคม 2534

จากตารางที่ 6.18 และ 6.19 จะเห็นว่าผู้โดยสารส่วนมากแล้วสามารถใช้รถโดยสารหรือรถประจำทางในการเดินทางแทนรถไฟได้ก็ตาม แต่เมื่อถามถึงเหตุผลของผู้โดยสารแล้วว่าเหตุใดจึงไม่เลือกเดินทางโดยรถโดยสารหรือรถประจำทางนั้น โดยภาพรวมแล้วจะพบว่าร้อยละ 78.1 ให้เหตุผลว่ารถติดทำให้ต้องใช้เวลาอยู่ในรถนานกว่ารถไฟ รองลงมาคือคนแน่นไม่สามารถขึ้นรถได้หรือคนแน่นเกินไป ทำให้เกิดความเหน็ดเหนื่อยมากคิดเป็นร้อยละ 41.7 และอีกร้อยละ 36.0 ให้เหตุผลว่าบางครั้งต้องรอรถโดยสารไม่มีความแน่นอน ซึ่งทำให้ไม่สามารถกำหนดเวลาที่จะถึงจุดหมายปลายทางได้และร้อยละ 26.2 ให้เหตุผลว่าอากาศไม่ดี มีควันและฝุ่นละอองมากกว่าใช้รถไฟ เนื่องจากรถโดยสารก่อให้เกิดมลภาวะสูง ส่วนเหตุผลที่ว่าไม่ปลอดภัยอาจเกิดอุบัติเหตุ ได้ง่ายร้อยละ 18.7 และไม่มีป้ายโดยสารหรือรถประจำทางอีกร้อยละ 4.8

และเมื่อพิจารณาแต่ละสายแล้ว พบว่าในสายเหนือที่ผู้โดยสารให้เหตุผลว่ารถติดมากถึงร้อยละ 82.0 ส่วนในสายตะวันออกให้เหตุผลนี้น้อยกว่าสายเหนือคือร้อยละ 78.8 และสายใต้ นั้นจะเห็นว่าเหตุผลของรถติดน้อยกว่าสายอื่นๆ คือมีเพียงร้อยละ 65.7 เนื่องจากในสายเหนือและสายตะวันออกมีความเป็นเมืองและมีหมู่บ้านจัดสรร อีกทั้งสภาพการใช้ที่ดินหนาแน่นกว่าสายใต้ ซึ่งยังมีสภาพการใช้ที่ดินในรูปแบบเกษตรกรรม และความหนาแน่นของประชากรยังน้อยกว่าสายอื่นๆ นอกจากนี้ในสายเหนือยังให้เหตุผลว่าคนแน่นร้อยละ 42.0 แต่น้อยกว่าสายตะวันออกคือร้อยละ 46.2 และสายใต้ร้อยละ 34.3 แสดงว่าในสายตะวันออกมีผู้โดยสารเป็นจำนวนมากกว่าความจุที่รถไฟสามารถรับได้มากกว่าสายอื่นๆ และเมื่อเปรียบเทียบในแต่ละสายถึงเรื่องของความไม่แน่นอนและ

ไม่มีกำหนดเวลาของรถโดยสาร จะเห็นว่าสายตะวันออกมีความไม่แน่นอนมากที่สุดคือร้อยละ 42.3 สายเหนือ 28.0 และสายใต้ 22.9

ตารางที่ 6.21 ร้อยละของประชากรตัวอย่างจำแนกตามเหตุผลที่ไม่เลือกเดินทางโดยรถโดยสารหรือรถประจำทาง

เหตุผลที่ไม่เลือกเดินทางโดยรถโดยสาร/รถประจำทาง	สายเหนือ	สายตะวันออก	สายใต้	รวม 3 สาย
รถติด	82.0	78.8	65.7	78.1
คนแน่น	42.0	46.2	34.3	41.7
เวลาไม่แน่นอน/ไม่ตรงเวลา	28.0	42.3	22.9	36.0
ไม่ปลอดภัย	19.0	17.3	20.0	18.7
ไม่มีป้ายจอดรถ	2.0	3.8	14.3	4.8
อื่นๆ	22.0	25.0	40.0	26.2

ที่มา: จากการสำรวจเดือนตุลาคม 2534

หมายเหตุ: อื่นๆ หมายถึง รถไฟเร็วกว่า ไม่อ้อม แฝ้อากาศ อากาศไม่ดี

เหตุผลของผู้โดยสารที่เลือกเดินทางโดยรถไฟ จะพบว่าร้อยละ 63.6 ให้เหตุผลว่าถึงจุดหมายปลายทางเร็วกว่าพาหนะอื่น เนื่องจากรถไฟมีลักษณะเฉพาะคือ มีสถานีจอดรถและเส้นทางของตนเองไม่จำเป็นต้องใช้เส้นทางร่วมกับพาหนะอื่น และเส้นทางรถไฟมักเป็นเส้นตรงไม่อ้อม จึงทำให้ใช้เวลาน้อยกว่าการใช้รถโดยสาร นอกจากนี้ร้อยละ 47.1 เห็นว่าเดินทางโดยรถไฟสะดวกสบายกว่าพาหนะอื่นเหตุผลถัดมาคือ รถไฟมีความปลอดภัยมากกว่ารถประจำทางหรือรถโดยสาร ร้อยละ 36.9 และอีกร้อยละ 26.7 เห็นว่าค่าโดยสารรถไฟถูกกว่าค่าโดยสารพาหนะอื่น ส่วนผู้โดยสารอีกร้อยละ 25.1 ใช้รถไฟเนื่องจากมีเวลาที่เหมาะสมที่สามารถเลือกใช้ตามวัตถุประสงค์ได้ และมีเพียงร้อยละ 8.0 ที่ตอบว่าใช้รถไฟเนื่องจากอากาศดีกว่าใช้รถโดยสารหรือรถประจำทางร้อยละ 6.4 ที่เห็นว่าบริการของรถไฟดีกว่ารถโดยสารหรือรถประจำทาง และมีเพียงร้อยละ 5.3 เท่านั้นที่ตอบว่าไม่สามารถใช้พาหนะอื่นในการเดินทางตามวัตถุประสงค์นี้ได้ และเมื่อพิจารณาในแต่ละสายพบว่าเหตุผลที่ว่าถึงจุดหมายเร็วกว่าพาหนะอื่นนั้น ในสายตะวันออกและสายเหนือมีมากเป็นอันดับ 1 โดยสายตะวันออกให้เหตุผลนี้ร้อยละ 69.2 สายเหนือร้อยละ 67.0 ในขณะที่สายใต้มีเพียงร้อยละ 45.7 เนื่องจากสภาพการจราจรในสายตะวันออกและสายเหนือ มีความหนาแน่นกว่าสภาพการจราจร



ในสายใต้ อีกทั้งได้มีการตัดถนนพุทธมณฑลขึ้นมาไม่นานมานี้เอง ถนนยังอยู่ในสภาพดีการจราจรยังคงล่องตัวอยู่ และเหตุผลของการถึงจุดหมายเร็วกว่าใช้พาหนะอื่นนี้ยังอยู่ในอันดับ 2 เมื่อเปรียบเทียบกับเองในสายใต้โดยจะเห็นว่าในอันดับ 1 ของสายใต้นั้นมีเหตุผลว่าสะดวกสบายกว่าใช้พาหนะอื่นร้อยละ 57.1 และในเหตุผลเช่นเดียวกันนั้น ในสายเหนือและสายตะวันออกอยู่ในอันดับ 2 คือร้อยละ 46.0 และ 42.3 ตามลำดับ และเหตุผลที่ทุกสายให้เป็นอันดับ 3 คือความปลอดภัย ผู้โดยสารเห็นว่าเดินทางโดยรถไฟปลอดภัยกว่าพาหนะอื่น เช่นรถประจำทางรถยนต์ คือสายเหนือร้อยละ 36.0 สายตะวันออกร้อยละ 34.6 และสายใต้ร้อยละ 42.9 แต่ในสายใต้นั้นมีผู้ให้เหตุผลว่าค่าโดยสารถูกกว่าพาหนะอื่นเท่ากับความปลอดภัยด้วย ส่วนเหตุผลที่ว่ามีจำนวนเที่ยวรถในเวลาที่เหมาะสมในสายใต้มีมากที่สุดคือร้อยละ 37.1 สายเหนือร้อยละ 24.0 และสายตะวันออกร้อยละ 19.2 และเหตุผลที่สำคัญต่อมาอีกเหตุผลหนึ่งคือไม่สามารถใช้พาหนะอื่นแทนรถไฟได้ร้อยละ 17.1 ในขณะที่สายเหนือและสายตะวันออกมีไม่ถึงร้อยละ 4.0 และมีเหตุผลอื่นๆ อีกไม่มากนักดังแสดงในตารางที่ 6.22

ตารางที่ 6.22 ร้อยละของประชากรตัวอย่างจำแนกตามเหตุผลที่เลือกเดินทางโดยรถไฟ

เหตุผลที่เลือกเดินทางโดยรถไฟ	สายเหนือ	สายตะวันออก	สายใต้	รวม 3 สาย
ไม่สามารถเดินทางโดยพาหนะอื่นได้	2.0	3.8	17.1	5.3
ค่าโดยสารถูกกว่าพาหนะอื่น	23.0	23.1	42.9	26.7
ถึงจุดหมายเร็วกว่าพาหนะอื่น	67.0	69.2	45.7	63.6
บริการดี	5.0	3.8	14.3	6.4
ปลอดภัย	36.0	34.6	42.9	36.9
จำนวนเที่ยวรถมีในระยะเวลาที่เหมาะสม	24.0	19.2	37.1	25.1
สะดวกสบายกว่าพาหนะอื่น	46.0	42.3	57.1	47.1
อื่นๆ (อากาศดี, มีห้องน้ำ)	8.0	11.5	2.9	8.0

ที่มา: จากการสำรวจเดือนตุลาคม 2534

6.2.6 ความคิดเห็นของผู้โดยสารต่อการปรับปรุงการบริการ

จากความคิดเห็นของผู้โดยสารถึงเรื่องทีรถไฟควรปรับปรุงในอันดับ 1 นั้น จะพบว่าในภาพรวมร้อยละ 51.9 เห็นว่าขบวนรถมีน้อยเกินไป โบกี้ก็ไม่เพียงพอ ทำให้เกิดความแออัดยัดเยียดเป็นจำนวนมาก บางครั้งถึงกับต้องห้อยโหนและขึ้นไปอยู่บนหลังคารถ เพราะจำเป็นต้องเดินทางไปกับรถขบวนนั้น ไม่เช่นนั้นแล้วจะไม่ทันเวลาเข้างานในช่วงเช้า ดังนั้นผู้โดยสารร้อยละ 44.4

ของทั้งหมดเห็นว่า เวลาเดินทางนั้นควรปรับปรุงบ้าง โดยให้มาตรฐานเวลา ออกตามเวลาที่กำหนด เพราะแทนที่จะต้องเผื่อเวลา โดยถ้าขบวนก่อนหน้านั้นแน่นมาก ก็สามารถโดยสารขบวนถัดมาได้ และอีกร้อยละ 26.2 เห็นว่าควรปรับปรุงความเร็วของขบวนรถ เนื่องจากเมื่อรถไฟเข้าสถานีหรือออกจากสถานีจำเป็นต้องลดความเร็วลง เพื่อจอดเทียบและความยาวของขบวนรถ ทำให้เกิดความล่าช้าอีกทั้งการรอรถก็ทำให้เสียเวลาด้วยเช่นกัน ส่วนความเห็นของผู้โดยสารที่อยากให้ปรับปรุงสถานีขึ้นลง เส้นทาง ราคาและอื่นๆ มีเพียงเล็กน้อย

และเมื่อพิจารณาในแต่ละสาย พบว่าผู้โดยสารในสายเหนือเห็นว่ารถไฟควรปรับปรุงจำนวนรถและโบกี้ในชั่วโมงเร่งด่วนเป็นอันดับแรกคือ ร้อยละ 53.0 และอันดับที่ 2 ที่ควรปรับปรุงคือเวลาเดินทางร้อยละ 41.0 ความเร็วร้อยละ 25.0 ส่วนสถานีขึ้นลง ราคาค่าโดยสาร เส้นทาง ตู้รถไฟและอื่นๆ มีจำนวนไม่มากนัก สำหรับสายตะวันออกเห็นควรว่าสิ่งที่รถไฟควรปรับปรุงเป็นอันดับ 1 ได้แก่จำนวนโบกี้และเวลาเดินทางเป็นจำนวนเท่ากันคือร้อยละ 46.2 อันดับต่อมาคือความเร็วร้อยละ 26.9 ที่เหลือในสายนี้ไม่มีเกินร้อยละ 10 ที่มีความเห็นเช่นเดียวกับสายเหนือ และสายใต้เห็นสิ่งที่ผู้โดยสารเห็นว่าควรปรับปรุงเป็นอันดับ 1 คือจำนวนรถและโบกี้ อันดับ 2 คือเวลาเดินทางและอันดับ 3 คือความเร็ว เช่นเดียวกับ สายเหนือ และสายตะวันออกแต่ เป็นจำนวนมากกว่า คือร้อยละ 57.1, 54.3 และ 34.3 ตามลำดับ และในสายใต้เห็นเห็นว่าควรปรับปรุงสถานีขึ้นลง และราคาค่าโดยสารประเภทละ 11.4 ซึ่งเป็นจำนวนมากกว่าสายอื่นอีกเช่นกันส่วนเส้นทาง ตู้รถไฟ และอื่นๆ มีบ้างไม่มากนัก ดังจะพบว่าในสายใต้เห็นว่ารไฟยังควรปรับปรุงในหลายๆ ด้านมากกว่าทางสายเหนือและสายตะวันออก เนื่องจากความเห็นที่จะให้ปรับปรุงของผู้โดยสารในสายใต้มีมากกว่าสายอื่นๆ ในทุกเรื่องดังแสดงในตารางที่ 6.23

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 6.23 ร้อยละของประชากรตัวอย่างจำแนกตามความเห็นของผู้โดยสารในการปรับปรุง
ด้านต่างๆ

รถไฟควรปรับปรุง	สายเหนือ	สายตะวันออกเฉียงเหนือ	สายใต้	รวม 3 สาย
เส้นทาง	3.0	7.7	8.6	5.3
สถานีขึ้นลง	6.0	9.6	11.4	8.0
จำนวนรถ/โบกี้	53.0	46.2	57.1	51.9
ตัวรถไฟ	1.0	1.9	5.7	2.1
ราคา	5.0	7.7	11.4	7.0
ความเร็ว	25.0	26.9	34.3	26.2
เวลาเดินทาง	41.0	46.2	54.3	44.4
อื่นๆ	9.0	5.8	5.7	7.5

ที่มา: จากการสำรวจเดือนตุลาคม 2534

นอกจากความเห็นของผู้โดยสารที่เห็นว่าควรปรับปรุงเรื่องต่างๆ ในแต่ละสายแล้ว ผู้โดยสารยังให้ข้อเสนอแนะต่างๆ คือ ร้อยละ 28.9 เสนอว่ารถไฟควรกำหนดและควบคุมเวลาเดินทางให้ตรงต่อเวลา ร้อยละ 27.3 เสนอให้เพิ่มโบกี้และชั่วโมงรถในชั่วโมงเร่งด่วน ร้อยละ 12.3 ให้ความสำคัญ สะอาดบนรถ และเสนอให้ปรับปรุงตัวรถ จัดเรื่องรถหลักโดยการจัดทำทางคู่และดูแลรักษาระเบียบของผู้โดยสารร้อยละ 6.4, 5.9 และ 5.3 ตามลำดับ ส่วนการปรับปรุงราคาให้เหมาะสมเพิ่ม และปรับปรุงสถานีจอดรถ ปรับปรุงเวลาจำหน่ายตั๋ว และการตรวจตั๋วของเจ้าหน้าที่ ให้มีการเสนอข่าวสารให้ชัดเจนโดยการนำเทคโนโลยีใหม่ๆ มาใช้และเสนอให้จัดรถปรับอากาศมาวิ่งระหว่างชานเมือง และเพิ่มราวจับบนรถให้มากขึ้นมีไม่เกินร้อยละ 5.0 ในแต่ละประเภท และในแต่ละสายใต้ให้ข้อเสนอแนะดังนี้ สายเหนือให้ข้อเสนอแนะถึงการตรงต่อเวลารถไฟร้อยละ 27.0 อีกทั้งเสนอให้เพิ่มโบกี้และขบวนรถในเวลาเร่งด่วนเป็นจำนวนร้อยละ 26.0 รักษาความสะอาดบนรถร้อยละ 11.0 และดูแลรักษาระเบียบของผู้โดยสารร้อยละ 9.0 ส่วนการปรับราคา เพิ่มและปรับปรุงสถานีจอดรถ ปรับปรุงตัวรถ จัดทำทางหลักทางคู่ เวลาในการจำหน่ายตั๋ว และเพิ่มราวจับนั้นมีเพียงเล็กน้อยในสายตะวันออกเฉียงเหนือร้อยละ 32.7 เสนอให้เพิ่มโบกี้และขบวนรถในชั่วโมงเร่งด่วนร้อยละ 28.8 เสนอให้รถไฟจัดการให้ตรงตามกำหนดเวลา และในสายตะวันออกเฉียงเหนือแตกต่างจากสายอื่นคือ เสนอให้ปรับปรุงตัวรถร้อยละ 11.5 และเสนอให้จัดทำทางคู่เพื่อรถหลักร้อยละ 9.6 ส่วนในสายใต้นั้นร้อยละ 34.3 เสนอให้รถไฟจัดการเดินทางได้ตรงตามกำหนดเวลาร้อยละ 31.4 ให้ความสำคัญสะอาดบนรถ

และร้อยละ 22.9 ให้เพิ่มโบกี้และขบวนรถในช่วงโมงเร่งด่วนและร้อยละ 8.6 ให้จัดทำทางคู่เพื่อไม่ต้องรอหลีกด้วยดังแสดงในตารางที่ 6.24

ตารางที่ 6.24 ร้อยละของประชากรตัวอย่างจำแนกตามข้อเสนอแนะของผู้โดยสาร

ข้อเสนอแนะ	สายเหนือ	สายตะวันออก	สายใต้	รวม 3 สาย
เพิ่มโบกี้และขบวนในช่วงโมงเร่งด่วน	26.0	32.7	22.9	27.3
รักษาความสะอาดบนรถ	11.0	1.90	31.4	12.3
ระเบียบของผู้โดยสาร	9.0	0.0	2.9	5.3
การตรงต่อกำหนดเวลา	27.0	28.8	34.3	28.9
เพิ่มราวจับให้มากขึ้น	1.0	0.0	0.0	0.5
ปรับราคาให้เหมาะสม	4.0	7.7	0.0	4.3
เพิ่มและปรับปรุงสถานีจอดรถ	4.0	1.9	0.0	2.7
ปรับปรุงตัวรถ	4.0	11.5	2.9	6.4
จัดการรอหลีก จัดทำทางคู่	3.0	9.6	8.6	5.9
ปรับปรุงเวลาในการจำหน่ายตั๋วและ การตรวจตั๋วของเจ้าหน้าที่	2.0	0.0	5.7	2.1

ที่มา: จากการสำรวจเดือนตุลาคม 2534

6.3 สรุปรูปแบบการเดินทางของผู้โดยสารรถไฟ

ผู้ใช้บริการรถไฟแบ่งได้เป็น 2 กลุ่มใหญ่ๆ คือ ข้าราชการและนักเรียน/นักศึกษาและเป็น ผู้ที่มีรายได้ปานกลางถึงรายได้ต่ำ การเดินทางของผู้โดยสารรถไฟแบ่งได้เป็น 3 ระยะ คือระยะที่ 1 จากจุดเริ่มต้นถึงสถานีรถไฟต้นทาง ระยะที่ 2 จากสถานีรถไฟต้นทางถึงสถานีรถไฟปลายทาง ระยะที่ 3 จากสถานีรถไฟปลายทางถึงจุดหมายปลายทาง จากการศึกษาพบว่ารูปแบบการเดินทางของผู้โดยสารแบ่งได้เป็น 3 รูปแบบคือ รูปแบบที่ 1 ผู้ที่เดินทางทั้ง 3 ระยะ รูปแบบที่ 2 ผู้ที่เดินทางเพียง 2 ระยะคือ จากจุดต้นทางมายังสถานีต้นทางถึงสถานีปลายทาง หรือจากสถานีต้นทางมายังสถานีปลายทางและไปยังจุดหมายปลายทาง และรูปแบบที่ 3 คือผู้โดยสารรถไฟที่ไม่จำเป็นต้องใช้พาหนะอื่นร่วมด้วย

ผู้โดยสารในรูปแบบที่ 1 และ 2 ให้เหตุผลที่ต้องใช้พาหนะอื่นร่วมกับการเดินทางโดยรถไฟ คือรถไฟไม่ผ่านในบริเวณใกล้เคียง และมีบ้างที่ให้เหตุผลว่าเวลาไม่เหมาะสมไม่ตรงกับเวลาที่ต้องการเดินทาง โดยพาหนะส่วนใหญ่ที่ใช้ร่วมกับรถไฟคือรถประจำทาง และใช้เวลาในการเดินทางมายัง

สถานี และจากสถานีไปยังจุดหมายปลายทางไม่เกิน 30 นาที รองลงมาคือมากกว่า 30 นาทีแต่ไม่เกิน 60 นาที โดยเป็นระยะทางหรืออยู่ในรัศมีบริเวณรอบสถานีไม่เกิน 1 กิโลเมตร เป็นจำนวนมากที่สุด และระยะที่มากกว่า 1 กิโลเมตรแต่ไม่เกิน 10 กิโลเมตรรองลงมา ส่วนผู้โดยสารในรูปแบบที่ 3 คือ ผู้ที่เดินทางโดยรถไฟอย่างเดียวจะเดินทางมายังสถานีรถไฟต้นทาง และเมื่อถึงสถานีรถไฟปลายทางก็สามารถเดินทางมายังสถานีรถไฟต้นทาง และเมื่อถึงสถานีรถไฟปลายทางก็สามารถเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางได้ โดยผู้โดยสารที่เดินทางในรูปแบบนี้จะเดินทางอยู่ในระยะทางไม่เกิน 15 กิโลเมตรมากที่สุด และไม่เกิน 30 กิโลเมตรรองลงมา ส่วนผู้ที่เดินทางในระยะไกลกว่า 30 กิโลเมตรมีเพียงเล็กน้อย และการเดินทางของผู้โดยสารมีส่วนสัมพันธ์กับการใช้ที่ดิน และแหล่งกิจกรรมต่างๆ เส้นทางรถไฟเมื่อพาดผ่านไปยังพื้นที่ที่เป็นย่านการค้า พาณิชยกรรม และแหล่งที่มีกิจกรรมของพื้นที่หลากหลายจะมีปริมาณการเดินทางหนาแน่นกว่าเมื่อผ่านไปยังพื้นที่ที่เป็นที่พักอาศัย และก็จะมีความหนาแน่นการเดินทางที่ลดลงไปเรื่อยในเขตที่ห่างออกไป หรือพื้นที่ที่อยู่ในเขตที่มีการใช้ที่ดินเป็นเกษตรกรรม

ผู้โดยสารโดยส่วนมากแล้ว สามารถใช้รถประจำทางในการเดินทางแทนรถไฟได้ แต่เหตุผลที่ไม่ใช้รถโดยสารในการเดินทาง ก็เนื่องจากรถติด คนแน่น โดยที่สายเหนือ และสายตะวันออก มีปัญหาทางด้านการจราจรมากกว่าสายใต้ อีกทั้งสายเหนือและสายตะวันออก มีบ้านจัดสรรเกิดขึ้นมากกว่าในทางทิศใต้ และเหตุที่ใช้รถไฟก็เนื่องจากใช้เวลาในการเดินทางน้อยกว่ารถประจำทาง เพราะไม่ต้องใช้ทางร่วมกับพาหนะชนิดอื่น และเส้นทางจะเป็นทางตรงไม่อ้อม อีกทั้งมีความปลอดภัยมากกว่า ค่าโดยสารก็ถูกกว่า และไม่มีปัญหาต่อสุขภาพจิต เพราะความเครียดจากการเดินทาง และฝุ่น ครั่น

และจากความเห็นของผู้โดยสารในการให้ปรับปรุงการบริการของรถไฟ เนื่องจาก การเดินทางในช่วงเวลาเร่งด่วนรถแน่นมาก และจำเป็นต้องเดินทางไปกับขบวนนั้นเพื่อให้ทันกับ เวลาในการทำงาน จึงมีความต้องการให้ปรับปรุงในเรื่องขบวนรถ และโบกี้ โดยเสนอแนะให้เพิ่มตู้โบกี้ และขบวนรถในช่วงเวลาเร่งด่วน นอกจากนี้ยังเสนอแนะให้ปรับปรุงในเรื่องความตรงต่อเวลาของ รถไฟในแต่ละขบวน และเสนอให้จัดทำทางคู่เพื่อไม่ต้องเสียเวลาในการรอหลีก ความเร็วรถ ก็จะเพิ่มขึ้น และตรงตามกำหนดเวลาด้วย ส่วนในเรื่องเส้นทาง สถานีขึ้น-ลง และ ราคา ก็เสนอ ให้ปรับปรุงตามความเหมาะสม