

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

6.1 สรุปผลการศึกษา

6.1.1 การวิเคราะห์ตัวแปรที่มีผลให้เกิดการเดินทางสำหรับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทำการวิเคราะห์ผลทางสถิติโดยใช้ข้อมูลตั้งแต่ปี พ.ศ. 2518-2528 และการเก็บข้อมูลในสนามเพื่อสร้างแบบจำลองซึ่งเป็นข้อมูลเกี่ยวกับสภาพทางเศรษฐกิจและสังคม (Socio-Economic) ตลอดจนการเดินทางของครอบครัว (Household) สรุปผลได้ดังนี้

ตัวแปรที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดการเดินทางของคนที่สุ่สุดประกอบด้วย รายได้ของครอบครัว การเป็นเจ้าของรถยนต์ และจำนวนประชากร โดยมีความสัมพันธ์กันดังแสดงตามรูปที่ 4.7 4.8.1 4.8.2 4.9.1 4.9.2 และ 4.10 ในบทที่ 4

6.1.2 จำนวนการเดินทางมีอัตราการเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ย ทำการวิเคราะห์โดยใช้แบบจำลอง Disaggregate Model โดยวิธี Cross Classification ในช่วงปีพุทธศักราช 2529-2534-2544 ดังนี้

อัตราการเพิ่มโดยเฉลี่ย

ช่วงปีพุทธศักราช	เฉลี่ยร้อยละอัตราเพิ่มต่อปี
2529-2534	3.48
2534-2544	2.75

6.1.3 ความแตกต่างของการเกิดการเค้นทางที่วิเคราะห์โดยใช้แบบจำลองแบบ Disaggregate, Aggregate และแบบจำลองชาวเยอรมัน ปีพุทธศักราช 2529, 2534, 2544

อัตราความแตกต่าง

ระหว่างแบบจำลอง	ปีพุทธศักราช		
	2529	2534	2544
Disaggregate-Aggregate	-7.37%	-1.18%	-1.29%
Disaggregate-G.B.S.	-4.73%	-6.14%	-1.06%

6.2 ข้อเสนอแนะในการใช้แบบจำลอง

แบบจำลองการเกิดการเค้นทางถูกสร้างขึ้นจากตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ระหว่างการเค้นทางกับตัวแปรทางด้านเศรษฐกิจและสังคมที่ดีที่สุด โดยตัวแปรเหล่านี้ถูกวิเคราะห์โดยใช้ข้อมูลในพื้นที่ศึกษาตั้งแต่ปีพุทธศักราช 2515-2528 และจากการเก็บรวบรวมข้อมูลสภาพทางเศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนการเค้นทางของครอบครัวในปีพุทธศักราช 2529 ดังนั้นแบบจำลองที่สร้างขึ้นนี้จึงมีข้อจำกัดบางอย่างซึ่งควรทำความเข้าใจก่อนนำแบบจำลองไปใช้งานสรุปได้ดังนี้

6.2.1 แบบจำลองถูกสร้างขึ้นมาจากการวิเคราะห์ผลทางสถิติ ดังนั้นความแม่นยำและความน่าเชื่อถือจึงขึ้นอยู่กับความถูกต้องและจำนวนของข้อมูล

6.2.2 แบบจำลองถูกสร้างขึ้นมาจากข้อมูลของพื้นที่ศึกษา ดังนั้นการใช้แบบจำลองจึงควรใช้เฉพาะในพื้นที่ศึกษาหรือพื้นที่อื่นที่มีสภาพองค์ประกอบใกล้เคียงหรือเหมือนกับการศึกษานั้นเท่านั้น

6.2.3 แบบจำลอง Cross-Classification ถูกสร้างขึ้นเป็นแบบจำลองต่อเนื่อง 4 แบบจำลองย่อย ดังนั้นจึงถือว่าความสัมพันธ์ระหว่างแบบจำลองย่อยมีความสัมพันธ์กันไม่เปลี่ยนแปลงทั้งในปัจจุบันและอนาคต

6.2.4 แบบจำลองใช้วิธีอัตราการเจริญเติบโตของตัวแปร ดังนั้นอัตราการเจริญเติบโตของตัวแปรจึงเป็น Factor ที่สำคัญที่สุดของแบบจำลอง การพิจารณาค่าการถ่วงน้ำหนักการเจริญเติบโตนอกจากจะพิจารณาจากข้อมูลในอดีตแล้ว ควรจะต้องมีการพิจารณาถึงแผนที่วางไว้และความเป็นไปได้ของแผนนั้นในอนาคตด้วย

6.3 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

6.3.1 การศึกษาเพื่อสร้างแบบจำลองสำหรับงานวางแผนระบบคมนาคมขนส่งของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลโดยวิธี Disaggregate Model ควรจะมีการศึกษาในอีก 3 แบบจำลองของ Sequential Model ที่เหลือด้วย

6.3.2 อัตราการเจริญเติบโตของรถยนต์ไฮบริดมีสูงมาก จนในปัจจุบันมีจำนวนใกล้เคียงกับรถยนต์ส่วนตัว ดังนั้นควรมีการศึกษารูปแบบการเดินทางโดยรถยนต์ไฮบริดโดยเฉพาะ