



บทที่ 5

ทัศนคติของผู้เดินทางที่มีต่อระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานคร

ปกตินอกเหนือจากองค์ประกอบทั้งสาม อันได้แก่ ลักษณะของผู้เดินทาง ลักษณะของตัวระบบขนส่งสาธารณะ และลักษณะของการเดินทาง ดังที่กล่าวมาแล้วในบทที่ 4 ที่จะช่วยอธิบายการเลือกรูปแบบการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะแล้ว ปัจจัยที่เกี่ยวข้องทางด้านทัศนคติ ก็น่าจะมีส่วนช่วยอธิบายการเลือกรูปแบบการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะได้บ้าง แต่ที่สำคัญคือ ความคิดเห็นทางทัศนคติจะช่วยอธิบายถึงข้อดี-ข้อเสีย ของตัวระบบขนส่งและการจัดบริการได้ ในหัวข้อการวิเคราะห์ทางด้านทัศนคตินี้ ใช้ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ด้านทัศนคติของผู้เดินทางที่มีต่อระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport Opinions Survey) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการ SIMR ดังที่กล่าวมาแล้วในบทที่ 3 โดยมีจำนวนข้อมูลรวมทั้งสิ้น 4,196 ข้อมูล

จากข้อมูลการสัมภาษณ์ พอจะแบ่งแยกการวิเคราะห์ออกได้เป็น 3 หัวข้อดังนี้

1. ทัศนคติของผู้เดินทางที่มีต่อระบบรถโดยสารประจำทาง
2. ทัศนคติของผู้เดินทางที่มีต่อระบบรถขนส่งสาธารณะประเภทอื่นๆ
3. ทัศนคติของผู้เดินทางที่มีต่อมาตรการในการจำกัดการใช้รถส่วนตัว

5.1 ทัศนคติของผู้เดินทางที่มีต่อระบบรถโดยสารประจำทาง

ความคิดเห็นด้านทัศนคติของผู้เดินทางที่มีต่อระบบรถโดยสารประจำทาง พอจะสรุปรายละเอียดได้ดังนี้

ก. ด้านการกระจายของการให้บริการรถโดยสารประจำทาง

ในส่วนของการให้บริการรถโดยสารประจำทาง ว่ามีการให้บริการกระจายทั่วถึงใกล้บริเวณบ้านพักหรือที่อยู่อาศัยหรือไม่นั้น ผู้เดินทางส่วนใหญ่ถึงประมาณร้อยละ 76.9 ตอบว่า มีการให้บริการของรถโดยสารประจำทาง และการให้บริการดังกล่าวอยู่ในระยะทางที่สามารถเดินไปใช้บริการได้สะดวก มีเพียงส่วนน้อยเพียงร้อยละ 8.0 เท่านั้นที่ตอบว่า ไม่มี

การให้บริการของรถโดยสารประจำทางในบริเวณใกล้ที่พักอาศัย

ข. ด้านจำนวนการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง

จากข้อมูลเกือบทั้งหมดถึงประมาณร้อยละ 98.2 ตอบว่า มีการใช้บริการของรถโดยสารประจำทางอย่างน้อย 1 ครั้งใน 1 สัปดาห์ โดยแบ่งเป็น การใช้บริการ 1-2 ครั้งใน 1 สัปดาห์ การใช้บริการ 3-4 ครั้งใน 1 สัปดาห์ และการใช้บริการ 5 ครั้งหรือมากกว่า 5 ครั้งใน 1 สัปดาห์ มีจำนวนการใช้เป็นร้อยละ 9.9, 14.0 และ 74.3 ตามลำดับ

ค. ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการรอรถ

มีผู้เดินทางถึงประมาณร้อยละ 95 ที่เห็นว่าเวลาที่ใช้ในการรอคอยรถโดยสารประจำทางทั้งรถธรรมดาและรถปรับอากาศไม่แตกต่างกันมากนัก คือ ต้องเสียเวลารอคอยรตนานถึงนานมาก

ในส่วนที่เกี่ยวกับสภาพของการรอรถ ด้านความสะดวกสบายของบริเวณป้ายจอดรถประจำทาง เช่น ศาลาที่พักผู้โดยสาร ที่นั่งรอรถ ฯลฯ และด้านสภาพแวดล้อมข้างเคียงนั้น มีผู้เดินทางเพียงประมาณร้อยละ 5-10 เท่านั้นที่เห็นว่าอยู่ในสภาพที่ดี และมีผู้เดินทางถึงประมาณร้อยละ 30-40 ที่เห็นว่าอยู่ในสภาพที่แย่มาก นอกนั้นอีกราวๆ ร้อยละ 60 เห็นว่าอยู่ในสภาพที่พอใช้

ง. ด้านจำนวนความถี่ของการปล่อยรถออกให้บริการ

ผู้เดินทางส่วนใหญ่มีความคิดเห็นต่อ รถโดยสารประจำทางธรรมดาและรถปรับอากาศในลักษณะที่คล้ายคลึงกัน คือ การปล่อยจำนวนรถโดยสารประจำทางในช่วงเวลาเร่งด่วนมีลักษณะที่แย่มาก โดยมีผู้เดินทางที่เห็นด้วยถึงประมาณครึ่งหนึ่งของผู้เดินทางทั้งหมด ส่วนในช่วงนอกเวลาเร่งด่วน มีลักษณะที่ดีขึ้นคือ มีผู้เดินทางที่เห็นด้วยถึงร้อยละ 70 ว่า มีการปล่อยจำนวนรถโดยสารประจำทางอยู่ในลักษณะที่พอใช้ถึงอยู่ในขั้นดี

จ. ด้านความสะดวกสบายภายในรถ

ในหัวข้อนี้ ผู้เดินทางมีทัศนคติต่อรถโดยสารประจำทางธรรมดา และรถปรับอากาศในลักษณะที่แตกต่างกันมาก ดังนี้

ความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพการณ์ที่นั่งว่างภายในรถ ผู้เดินทางส่วนใหญ่เห็นว่า รถโดยสารประจำทางปรับอากาศจะมีที่นั่งว่างมากกว่ารถโดยสารประจำทางธรรมดา คือ มีผู้เดินทางถึงร้อยละ 85.5 ที่เห็นว่าสภาพการณ์ที่นั่งว่างของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศอยู่ในสภาพที่พอใช้ถึงดีมาก ขณะที่ผู้เดินทางเพียงประมาณร้อยละ 61.6 ที่เห็นว่า สภาพการณ์ที่นั่งว่างของรถโดยสารประจำทางธรรมดาอยู่ในขั้นพอใช้ถึงดีมาก

ในแง่คุณภาพการขับขี่ของคนขับรถโดยสารประจำทาง และความปลอดภัยในการเดินทาง ผู้เดินทางส่วนใหญ่ถึงประมาณร้อยละ 85 ที่เห็นว่าคุณภาพการขับขี่ของคนขับรถและความปลอดภัยในกรณีของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศอยู่ในขั้นพอใช้ถึงดีมาก ส่วนกรณีของรถโดยสารประจำทางธรรมดามีผู้เดินทางเพียงประมาณร้อยละ 50 เท่านั้นที่เห็นว่า อยู่ในสภาพที่พอใช้ถึงดี

ฉ. ด้านสภาพอุณหภูมิและความร้อนภายในรถ รวมถึงสภาพทางมลภาวะทางอากาศและเสียง

ผู้เดินทางส่วนใหญ่ถึงประมาณร้อยละ 83-85 ที่เห็นว่า รถโดยสารประจำทางธรรมดา มีสภาพอุณหภูมิและความร้อนภายในรถ รวมทั้งสภาพมลภาวะทางอากาศและเสียง อยู่ในสภาพที่แย่มาก ในขณะที่ยุติการเดินทางจำนวนเท่าๆกันนี้เห็นว่า สภาพดังกล่าวของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศอยู่ในสภาพที่พอใช้ถึงดีมาก

ช. ด้านการเปลี่ยน-ต่อรถโดยสารประจำทาง

ส่วนใหญ่ของผู้เดินทางถึงประมาณร้อยละ 67 ต่างก็เห็นว่า สภาพการเปลี่ยน-ต่อรถโดยสารประจำทางทั้งรถธรรมดาและรถปรับอากาศอยู่ในสภาพที่พอใช้

ซ. ด้านระดับค่าโดยสาร

จากข้อมูลพบว่า ส่วนใหญ่แล้วผู้เดินทางเห็นว่าระดับค่าโดยสารของทั้งรถโดยสารประจำทางธรรมดา และรถปรับอากาศอยู่ในระดับที่สมเหตุสมผล ถึงประมาณร้อยละ 79.4 และ 84.2 ของผู้เดินทางทั้งหมดตามลำดับ

ต่อไปเป็นเฉพาะทัศนคติของผู้เดินทางที่ใช้รถโดยสารประจำทางปรับอากาศเท่านั้น ดังนี้ คือ เหตุผลที่ใช้รถโดยสารประจำทางปรับอากาศในการเดินทาง ผู้เดินทางส่วนใหญ่ถึง

ประมาณร้อยละ 82 ตอบว่า เพราะมีความสบายในการเดินทาง เหตุผลรองลงมาได้แก่ การมีที่นั่งว่างเพียงพอ และ กรณีถ้าไม่ใช้รถโดยสารประจำทางปรับอากาศในการเดินทางแล้ว จะใช้ยานพาหนะประเภทใดแทน มีผู้เดินทางประมาณร้อยละ 78.5 ที่จะเลือกใช้รถโดยสารประจำทางแทน รองลงมาจะใช้รถแท็กซี่ รถสามล้อ/สี่ล้อ และรถยนต์ส่วนตัว ร้อยละ 8.8, 6.0 และ 5.1 ตามลำดับ

5.2 ทัศนคติของผู้เดินทางที่มีต่อระบบรถขนส่งสาธารณะประเภทอื่นๆ

ความคิดเห็นทางด้านทัศนคติของผู้เดินทางที่มีต่อระบบรถขนส่งสาธารณะประเภทอื่นๆ นอกจากรถโดยสารประจำทาง อันได้แก่ รถแท็กซี่ รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง และ รถสามล้อ/สี่ล้อ มีดังนี้

ก. ด้านจำนวนการให้บริการ

จากข้อมูลการสัมภาษณ์ จะเห็นว่า ผู้เดินทางส่วนใหญ่จะใช้รถทั้งสามประเภทดังกล่าวเป็นบางครั้งเท่านั้น โดยแบ่งเป็นการใช้รถแท็กซี่ รถสามล้อ/สี่ล้อ และรถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ร้อยละเท่ากับ 66.7, 62.4 และ 51.5 ตามลำดับ และจากข้อมูลยังพบอีกว่า มีผู้เดินทางถึงร้อยละ 16.5, 14.5 และ 23.3 ที่คิดว่าจะไม่ใช้รถเหล่านี้แน่นอน คือ รถแท็กซี่ รถสามล้อ/สี่ล้อ และรถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ซึ่งมีข้อสังเกตว่าผู้เดินทางมีทัศนคติที่จะไม่ใช้รถมอเตอร์ไซด์รับจ้างสูงกว่ารถประเภทอื่นๆ ซึ่งอาจจะมีเหตุผล คือ ไม่มีความปลอดภัยในการเดินทาง

ข. ด้านความยากง่ายในการให้บริการ

ประมาณเกือบร้อยละ 60 ของผู้เดินทางทั้งหมด มีความคิดเห็นว่าการหาการให้บริการของรถทั้งสามประเภทดังกล่าว มีลักษณะไม่แตกต่างกัน คือ หากการบริการได้ง่ายไม่มากนัก ส่วนผู้เดินทางที่เหลืออีกประมาณร้อยละ 40 เห็นว่า การหาการบริการได้ยากถึงยากมาก

ค. ระดับค่าโดยสาร

จากข้อมูลการสัมภาษณ์ จะเห็นว่า ความคิดเห็นของผู้เดินทางที่มีต่อระดับค่าโดยสารของรถทั้งสามประเภทมีลักษณะที่แตกต่างกัน คือ ผู้เดินทางส่วนใหญ่ประมาณร้อยละ 60-65 เห็นว่า ค่าโดยสารของรถมอเตอร์ไซด์รับจ้างและรถสามล้อ/สี่ล้อ อยู่ในระดับที่ไม่แพงนัก

ส่วนค่าโดยสารของรถแท็กซี่อยู่ในระดับที่แพงเกินไป

5.3 ทัศนคติของผู้เดินทางที่มีต่อมาตรการในการจำกัดการใช้รถส่วนตัว

ทัศนคติในส่วนนี้จะเกี่ยวข้องกับมาตรการ การลดการใช้รถส่วนตัว เพื่อให้หันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะแทน โดยจากข้อมูลการสัมภาษณ์มีลักษณะคำถามที่เกี่ยวกับมาตรการดังกล่าว 2 ข้อ คือ

ก. ทัศนคติของผู้เดินทางที่มีต่อมาตรการ "การจำกัดความเป็นเจ้าของรถยนต์ส่วนตัว"

จากข้อมูลพบว่า มีผู้เดินทางที่เห็นด้วยกับมาตรการ "การจำกัดความเป็นเจ้าของรถยนต์ส่วนตัว" ถึงประมาณ 3 ใน 4 ของข้อมูลทั้งหมด และมีไม่เห็นด้วยเพียง 1 ใน 4 เท่านั้น ในส่วนที่เห็นด้วยยังแบ่งเป็นใช้วิธีการต่างๆ อีกดังนี้

- การเพิ่มภาษีในการซื้อ-ขายรถยนต์ส่วนตัว มีผู้เห็นด้วยร้อยละ 29.3
- การเพิ่มค่าธรรมเนียมในการทำใบอนุญาตขับขีรถส่วนตัว มีผู้เห็นด้วยร้อยละ 23.7
- การจำกัดการส่งซื้อรถและอะไหล่รถจากต่างประเทศ มีผู้เห็นด้วยร้อยละ 47.0

จะเห็นว่าจากข้อมูลที่เห็นด้วยกับมาตรการ "การจำกัดความเป็นเจ้าของรถยนต์ส่วนตัว" ส่วนใหญ่ประมาณครึ่งหนึ่ง เห็นว่าควรที่จะใช้วิธีการจำกัดการส่งซื้อรถและอะไหล่รถจากต่างประเทศ

ข. ทัศนคติของผู้เดินทางที่มีต่อมาตรการ "การจำกัดความสะดวกสบายในการใช้รถยนต์ส่วนตัว"

จากข้อมูลการสัมภาษณ์จะเห็นว่า มีผู้เดินทางส่วนใหญ่ถึงเกือบร้อยละ 80 ของผู้เดินทางทั้งหมดที่เห็นด้วยกับมาตรการข้อนี้ โดยแบ่งแยกเป็นใช้วิธีต่างๆ ดังนี้

- การเพิ่มราคาน้ำมัน มีผู้เห็นด้วยร้อยละ 11.5
- การเพิ่มค่าที่จอดรถ มีผู้เห็นด้วยร้อยละ 8.8
- การเพิ่มระบบการเก็บเงินค่าผ่านทางสำหรับรถยนต์ส่วนตัว มีผู้เห็นด้วยร้อยละ 25.6
- การใช้แผนการกำหนดพื้นที่สำหรับการใช้รถยนต์ส่วนตัว (โดยการบังคับเก็บเงินสำหรับรถยนต์ส่วนตัวที่ต้องการจะเข้ามาวิ่ง ภายในพื้นที่ใจกลางเมืองที่มีการ

จรรยาตึก) มีผู้เห็นด้วยร้อยละ 13.8

- การจำกัดช่วงเวลาหรือวันที่จะให้รถยนต์ส่วนตัวใช้ มีผู้เห็นด้วยร้อยละ 40.3 จะเห็นว่า วิธีที่ผู้เดินทางส่วนใหญ่เห็นด้วยมากที่สุดได้แก่ วิธีการจำกัดช่วงเวลาหรือวันที่จะให้รถยนต์ส่วนตัวใช้