

บทที่ 1

บทนำ



1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

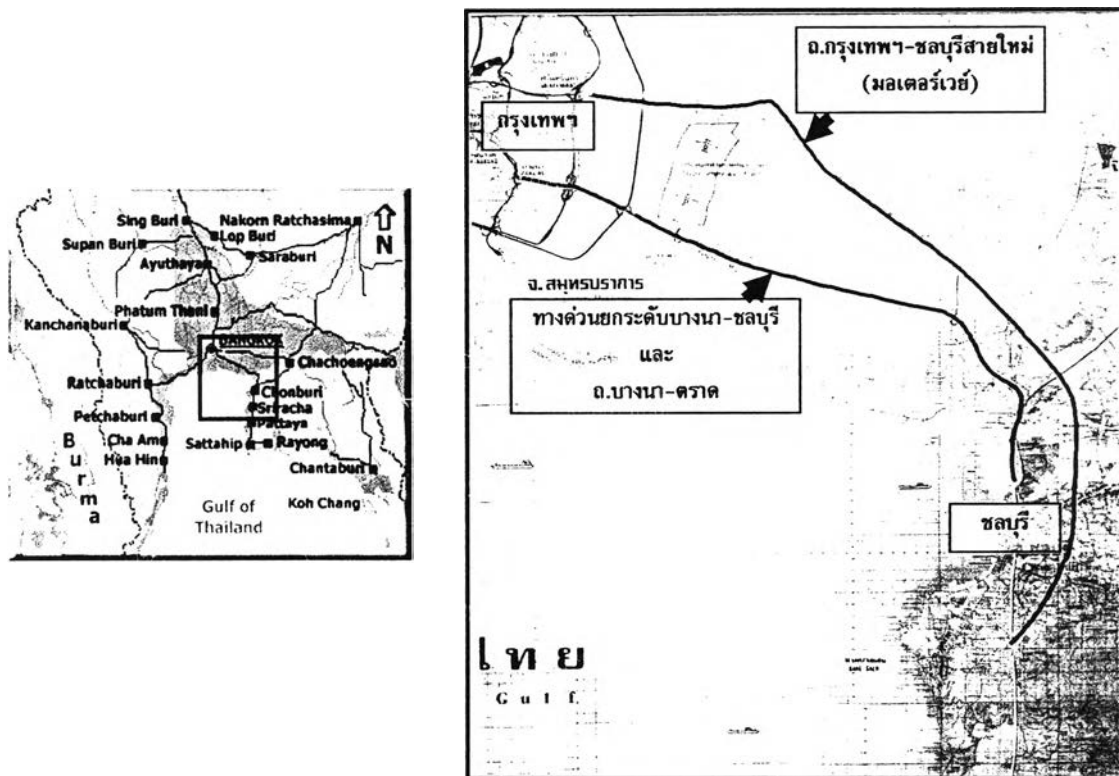
เป็นที่ยอมรับโดยทั่วไปว่า การคมนาคมขนส่งมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาประเทศในทุกๆ ด้าน ประชาชนเกือบทั้งหมดต้องพึ่งพาระบบการจราจรและขนส่งเพื่อเดินทางไปประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมต่างๆ เช่น การเดินทางไปทำงาน และการเดินทางเพื่อจับจ่ายใช้สอย เป็นต้น ดังนั้น ระบบขนส่งจึงควรมีประสิทธิภาพเพื่อให้ผู้คนสามารถดำเนินกิจกรรมเหล่านั้นได้อย่างสะดวก ในขณะเดียวกัน การขนส่งสินค้าจากแหล่งผลิตไปสู่ตลาดและผู้บริโภคก็สามารถกระทำได้อย่างรวดเร็วและประหยัด

ในบรรดาระบบการคมนาคมขนส่งทั้งหมด ถนนนับว่ามีความสำคัญมากที่สุด โดยจะเห็นได้ว่า รัฐบาลสมัยต่างๆ ได้พยายามพัฒนาระบบโครงข่ายถนนให้เพียงพอต่อความต้องการและมีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งเกิดขึ้นทั้งในเมืองและระหว่างเมืองในภูมิภาค ในส่วนของการพัฒนาระบบโครงข่ายถนนระดับภูมิกษณานั้นมีการดำเนินการโครงการต่างๆ อยู่หลายโครงการ หนึ่งในโครงการพัฒนาระบบถนนก็คือโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Intercity Motorway) ซึ่งได้รับมติเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2540 โดยมีวัตถุประสงค์ที่สำคัญ คือ

- 1) เพื่อกำหนดโครงข่ายแผนการก่อสร้างทางหลวงที่มีมาตรฐานสูง สำหรับเสริมสร้างสมรรถนะทางเศรษฐกิจของประเทศไทย
- 2) เพื่อเป็นระบบโครงสร้างพื้นฐานหลักในการสนับสนุนนโยบายการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคอย่างทั่วถึง
- 3) เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี ช่วยลดอุบัติเหตุ และลดมลภาวะต่างๆ จากการเดินทางและขนส่งสินค้าในชีวิตประจำวัน
- 4) เพื่อเป็นการสนับสนุนการพัฒนาเมืองหลักในภูมิภาค

ทางหลวงพิเศษสายกรุงเทพฯ-ชลบุรีสายใหม่ (มอเตอร์เวย์) เป็นเส้นทางหนึ่งในโครงการดังกล่าว ซึ่งเปิดให้บริการตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2541 ซึ่งมีลักษณะเด่นคือ เป็นทางที่มีการควบคุมการเข้าออกอย่างสมบูรณ์แบบโดยมีรั้วกั้นตลอดแนว บริเวณทางแยกทุกแห่งเป็นทางแยกต่างระดับ ไม่มีสัญญาณไฟจราจร และมีสถานีบริการต่างๆ เช่น สถานีบริการน้ำมัน ห้องสุขา เป็นต้น ไว้ให้บริการ

แก่ผู้ใช้เส้นทาง ระบบการเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางเป็นแบบ “Zonal System” โดยผู้ใช้เส้นทางจะเสียค่าธรรมเนียมในอัตราคงที่ แต่อัตราดังกล่าวจะแปรเปลี่ยนไปตามจุดที่เข้าใช้เส้นทาง หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง ผู้เดินทางที่เข้าใช้เส้นทางต่างพื้นที่กันจะเสียค่าธรรมเนียมในอัตราต่างกัน



รูปที่ 1.1 แผนที่แสดงที่ตั้งของทางหลวงพิเศษกรุงเทพฯ-ชลบุรีสายใหม่ ทางด่วนยกระดับบางนา-ชลบุรี และ ถ.บางนา-ตราด (การทางพิเศษฯ, 2542)

ในขณะที่โครงการทางหลวงพิเศษกรุงเทพฯ-ชลบุรีสายใหม่ได้รับการอนุมัติ รัฐบาลก็ยังมีมติอนุมัติโครงการทางด่วนยกระดับบางนา-ชลบุรีไปพร้อมๆกันด้วย ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกให้เป็นแหล่งนิคมอุตสาหกรรมที่สำคัญของไทย ทางด่วนยกระดับบางนา-ชลบุรีมีแนวเส้นทางคร่อม ถ.บางนา-ตราด โดยเปิดให้บริการเมื่อเดือนเมษายน 2541 มีระบบการเก็บค่าธรรมเนียมแบบปิด (Closed System) ซึ่งผู้ใช้เส้นทางจะเสียค่าธรรมเนียมผ่านทางแปรผันตามระยะทาง โดยรูปที่ 1.1 ได้แสดงแผนที่ที่ตั้งของทั้งโครงการทางหลวงพิเศษกรุงเทพฯ-ชลบุรีสายใหม่ ทางด่วนยกระดับบางนา-ชลบุรี และ ถ.บางนา-ตราด

การอนุมัติทั้ง 2 โครงการดังกล่าวทำให้ในขณะนี้ มีเส้นทางการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯและพื้นที่ภาคตะวันออกทั้งสิ้น 5 เส้นทางหลัก ได้แก่ ถ.สุขุมวิท ถ.บางนา-ตราด ถ.กรุงเทพฯ-ชลบุรีสายใหม่(มอเตอริเวย์) ทางด่วนยกระดับบางนา-ชลบุรี และถ.รามอินทรา ซึ่งทั้ง 5 เส้นทางจะมีลักษณะ

แข่งขันซึ่งกันและกัน (Competitive Routes) ดังนั้น การศึกษาพฤติกรรมทางเลือกใช้เส้นทางดังกล่าวจึงนับว่ามีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการกำหนดนโยบายด้านการจราจรอย่างเหมาะสม การศึกษาพฤติกรรมการเดินทางจะทำให้ทราบถึง กระบวนการตัดสินใจและปัจจัยที่เกี่ยวข้องต่อการเลือกเส้นทางของผู้ขับขี่รถยนต์ นอกจากนี้ ยังนำไปสู่การพัฒนาแบบจำลองซึ่งแสดงอิทธิพลของปัจจัยต่างๆว่ามีมากน้อยเพียงใด

การศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้ขับขี่รถยนต์ฉบับนี้ได้มุ่งเน้นถึง การเดินทางระหว่างเมือง ทั้งการเดินทางไปทำงานและการเดินทางเพื่อพักผ่อนหรือท่องเที่ยว โดยพิจารณาเฉพาะเส้นทางการเดินทางที่มีอยู่แล้ว ข้อมูลและผลการวิเคราะห์ในการศึกษานี้สามารถนำไปประยุกต์ใช้กับโครงการก่อสร้างเส้นทางการเดินทางระหว่างเมืองอื่นๆที่อาจมีขึ้นในอนาคตได้ดีในระดับหนึ่ง หากสภาพภูมิศาสตร์ และพื้นฐานทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้เดินทางไม่แตกต่างกันมากนัก

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 1 เพื่อศึกษาถึงลักษณะของการเดินทางและพฤติกรรมของผู้เดินทางด้วยรถยนต์ระหว่างกรุงเทพฯกับพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย
- 2 เพื่อพัฒนาแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ที่อธิบายถึงการตัดสินใจเลือกใช้เส้นทางก่อนการเดินทางของผู้ขับขี่ระหว่างกรุงเทพฯและชลบุรี ในรูปของสมการความน่าจะเป็น (Probability Function)
- 3 เพื่อศึกษาทัศนคติต่างๆของผู้เดินทางที่มีต่อเส้นทางการเดินทางที่มีอยู่ในปัจจุบัน

1.3 ขอบเขตของการศึกษา

- 1 การศึกษานี้เป็นการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้ขับขี่รถยนต์ระหว่างกรุงเทพฯกับชลบุรี โดยจะวิเคราะห์พฤติกรรมทางเลือกใช้เส้นทางเฉพาะ 3 เส้นทางหลัก คือ ถ.บางนา-ตราด ถ.กรุงเทพฯ-ชลบุรีสายใหม่ (มอเตอร์เวย์) และทางด่วนยกระดับบางนา-ชลบุรี เท่านั้น
- 2 การศึกษาได้จำกัดกลุ่มเป้าหมายเฉพาะผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลและผู้ขับขี่รถขนส่งสินค้า ซึ่งถือเป็นกลุ่มผู้เดินทางที่สำคัญที่สุด ในขณะที่กลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ไม่สามารถเลือกใช้เส้นทางบางเส้นทางได้ และกลุ่มรถโดยสารประจำทางเป็นกลุ่มที่มีเส้นทางการเดินทางแน่นอน ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้

- 3 การสัมภาษณ์ข้อมูลผู้เดินทางได้คัดเลือกช่วงเวลาที่มีการเดินทางแบบปกติ กล่าวคือ ไม่อยู่ในช่วงวันหยุดยาวหรือมีเทศกาลท่องเที่ยว และไม่มีการซ่อมแซมเส้นทาง เป็นต้น โดยการสัมภาษณ์ผู้เดินทางจะกระทำภายในเดือนมกราคม พ.ศ. 2545

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1 สามารถเข้าใจถึงพฤติกรรมการเดินทางระหว่างเมืองของผู้ขับขีรถยนต์ ทั้งในกลุ่มผู้เดินทางเพื่อไปทำงาน และกลุ่มผู้เดินทางเพื่อพักผ่อนหรือท่องเที่ยว
- 2 ทราบถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลสำคัญต่อการตัดสินใจเลือกเส้นทางการเดินทาง
- 3 สามารถทำนายพฤติกรรมทางเลือกเส้นทางการเดินทางของผู้ขับขีรถยนต์ได้ หากมีการปรับปรุงหรือเพิ่มเติมระบบการจราจรในอนาคต
- 4 ประโยชน์ต่อหน่วยงานภาครัฐ ที่สามารถนำข้อมูลและผลการวิเคราะห์จากการศึกษานี้ ใช้ประกอบการประเมินแผนงานและแนวทางแก้ไขปัญหาด้านการจราจร

1.5 องค์ประกอบของการศึกษา

วิทยานิพนธ์นี้จะนำเสนอโดยแบ่งออกเป็น 5 บท คือ

- บทที่ 1 กล่าวถึงที่มาและความสำคัญของปัญหา วัตถุประสงค์ ขอบเขตของการศึกษา และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ
- บทที่ 2 ทบทวนแนวคิดเชิงทฤษฎี และวรรณกรรมปริทัศน์
- บทที่ 3 อธิบายแนวทางการสำรวจข้อมูล การออกแบบแบบสอบถาม และวิธีการวิเคราะห์ข้อมูล เกี่ยวกับการตัดสินใจเลือกเส้นทาง
- บทที่ 4 แสดงผลการสำรวจข้อมูลเบื้องต้น นำเสนอแบบจำลองวิเคราะห์พฤติกรรมทางเลือกเส้นทางการตัดสินใจเลือกเส้นทางที่เหมาะสม รวมทั้งวิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยต่างๆที่มีต่อการตัดสินใจ
- บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ