

บทที่ 4

การสำรวจความคิดเห็นการใช้กิจกรรมในพื้นที่พณิชยกรรมและการใช้ระบบขนส่งมวลชน และการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ขององค์ประกอบ

4.1 วิธีการศึกษาวิจัย

4.1.1 ประชากรเป้าหมาย

ในการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้กิจกรรมในพื้นที่พณิชยกรรม และการใช้ระบบขนส่งมวลชน ประชากรเป้าหมายที่สนใจทำการสำรวจความคิดเห็น คือ ประชาชนทั่วไปที่เดินทางเข้ามาใช้บริการในพื้นที่ศึกษา หรือเข้ามาเพื่อวัตถุประสงค์อื่นๆ เช่น ใช้บริการเพื่อเชื่อมต่อระบบขนส่งประเภทอื่นๆ รวมทั้งประชากรที่ใช้กิจกรรมนอกพื้นที่ศึกษาแต่มีโอกาสดูการเข้ามาใช้บริการและการใช้ระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้า ซึ่งในการสำรวจใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างเพื่อเป็นตัวแทนประชากรเป้าหมายทั้งหมด

4.1.2 วิธีการกำหนดกลุ่มตัวอย่าง

ในการกำหนดกลุ่มตัวอย่างสำหรับการวิจัยครั้งนี้ได้กำหนดการสุ่มตัวอย่างในรูปแบบชนิดที่ไม่ทราบโอกาสหรือความน่าจะเป็นที่จะถูกเลือกมาเป็นตัวอย่าง(Non-probability sampling) โดยประเภทของการสุ่มตัวอย่างจะเป็นแบบบังเอิญ(Accident sampling) เนื่องจากสถานที่สำหรับการสำรวจความคิดเห็นนั้นมีข้อจำกัดในเรื่องระยะเวลาในการร่วมมือของประชากรเป้าหมาย การสุ่มตัวอย่างประเภทนี้จึงเหมาะสมสำหรับการวิจัยครั้งนี้มากที่สุด แต่จะเน้นให้กลุ่มตัวอย่างมีความแตกต่างในด้านของสถานภาพทางสังคม ได้แก่ เพศ อายุ ส่วนการกำหนดกลุ่มตัวอย่างนั้น ใช้วิธีการคำนวณของ Yamane(1973) คือ

$$\begin{array}{l} \text{โดยที่ } n = \frac{N}{1+NE^2} \\ n = \text{กลุ่มตัวอย่าง} \\ N = \text{จำนวนประชากร} \\ E = \text{ความคลาดเคลื่อน} \end{array}$$

เนื่องจากประชากรผู้เดินทางเข้ามาใช้บริการในพื้นที่พณิชยกรรมซึ่งประกอบด้วย ศูนย์การค้าสยามสแควร์ ศูนย์การค้าบุญครอง ศูนย์การค้าสยามเซ็นเตอร์ และศูนย์การค้าสยามดิสคัฟเวอรี เซ็นเตอร์ ไม่สามารถทราบจำนวนที่แท้จริงได้ ดังนั้นจำนวนประชากรที่ได้จึงเป็นประชากรเฉลี่ยที่เดินทางเข้าใช้บริการในแต่ละวัน โดยการประเมินจากจำนวนผู้ใช้บริการที่เดินทางเข้า-ออกในแต่ละศูนย์การค้าในช่วงเวลาที่มีผู้มาใช้บริการมากที่สุด ซึ่งจำนวนผู้มาใช้บริการของย่านการค้าแห่งนี้มีประมาณ 90,000 คนต่อวัน และกำหนดความคลาดเคลื่อนเท่ากับ 0.05(ความเชื่อมั่น 95%) ดังนั้น กลุ่มตัวอย่าง จะเท่ากับ 398 ตัวอย่าง หรือประมาณ 400 ตัวอย่าง แต่เนื่องจากลักษณะของประชากรที่เข้ามาใช้บริการไม่แตกต่างกันมากนัก ดังนั้นขนาดกลุ่มตัวอย่างอาจไม่จำเป็นต้องใช้สัดส่วนเดียวกับขนาดกลุ่มตัว

อย่างที่คำนวณได้ จึงกำหนดกลุ่มตัวอย่างที่จะสำรวจให้มีสัดส่วนเป็น 2 ใน 3 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด ซึ่งเท่ากับ 266 ตัวอย่าง

4.1.3 รายละเอียดของแบบสอบถาม

ในการสำรวจความคิดเห็นใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือสำหรับเก็บข้อมูล ซึ่งลักษณะของแบบสอบถามมีทั้งคำถามประเภทปลายปิดและปลายเปิด โดยแบ่งออกเป็น 3 ส่วน

ส่วนที่ 1 เป็นการสอบถามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 เป็นการสอบถามข้อมูลในเรื่องการใช้บริการในพื้นที่ศึกษา เพื่อจะสามารถวิเคราะห์ลักษณะ รูปแบบการใช้พื้นที่ของกลุ่มตัวอย่าง ตลอดจนสภาพการสัญจรและความนิยมใช้บริการในแต่ละศูนย์การค้า เพื่อให้เห็นอุปสงค์ของผู้ใช้บริการที่มีต่อพื้นที่พาณิชย์กรรม

ส่วนที่ 3 เป็นสอบถามความเห็นเกี่ยวกับการใช้บริการรถไฟฟ้า ระบบข้อมูลข่าวสารเส้นทางและการให้บริการ การใช้สถานีขึ้น-ลง รวมทั้งสาธารณูปโภคและบริการอื่นๆที่สมควรปรับปรุงเพื่อจะเอื้ออำนวยความสะดวกต่อการสัญจรทางเท้าในพื้นที่

4.1.4 จำนวนแบบสอบถามและสถานที่แจกแบบสอบถาม

จำนวนแบบสอบถามและสถานที่แจกแบบสอบถามจะกำหนดตามกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มที่เข้ามาใช้บริการโดยตรง และกลุ่มที่ใช้กิจกรรมรอบๆพื้นที่ศึกษา

กลุ่มตัวอย่าง	สถานที่แจกแบบสอบถาม	จำนวนแบบสอบถาม(ชุด)	
1.กลุ่มผู้ใช้บริการโดยตรง	1.ศูนย์การค้าสยามสแควร์	65	
	2.ศูนย์การค้ามาบุญครอง	55	
	3.ศูนย์การค้าสยามเซ็นเตอร์และศูนย์การค้าสยามดิสคัฟเวอรี	45	
2.กลุ่มที่ใช้กิจกรรมรอบๆพื้นที่ศึกษา	4.คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาฯ	10	
	5.คณะเภสัชศาสตร์ จุฬาฯ	10	
	6.คณะทันตแพทยศาสตร์ จุฬาฯ	10	
	7.ร.ร. เตรียมอุดมศึกษา	10	
	8.ร.ร. สาธิตมศว.ปทุมวัน	10	
	9.สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล วิทยาเขตจุฬาลงกรณ์	10	
	10.เทคนิคช่างกลปทุมวัน	10	
	11.หน้าสนามกีฬาแห่งชาติ	10	
	12.หน้าอาคารสยามกลการ	10	
	13.หน้าสำนักงานตำรวจแห่งชาติ	10	
	รวม		266

4.2 ผลการสำรวจการใช้กิจกรรมในพื้นที่พาณิชย์กรรม

4.2.1 ลักษณะทั่วไปของผู้เข้ามาใช้บริการพื้นที่พาณิชย์กรรม

จากการออกแบบสอบถาม พบว่า กลุ่มผู้เข้ามาใช้บริการในการย่านการค้าสยามสแควร์-มานูญครองโดยตรง ทั้งเพศชายและเพศหญิงมีจำนวนไม่แตกต่างกันมากนัก โดยเพศหญิงเข้ามาใช้บริการมากกว่าเล็กน้อย(ร้อยละ 56.1) ส่วนเพศชายเข้ามาในสัดส่วนที่น้อยกว่า(ร้อยละ 48.1) สำหรับกลุ่มผู้ให้บริการที่อยู่บริเวณรอบ ๆ ย่านการค้าแห่งนี้ พบว่า มีจำนวนไม่แตกต่างกันมากนักเช่นเดียวกัน โดยเพศชายเข้าใช้บริการมากกว่า(ร้อยละ 58.0) ในขณะที่เพศหญิงเข้ามาใช้บริการน้อยกว่า(ร้อยละ 42.0) แสดงให้เห็นว่า ทั้งเพศชายและเพศหญิงมีโอกาสในการเข้ามาใช้บริการใกล้เคียงกัน(ตาราง 4.1)

ตาราง 4.1 แสดงเพศของผู้เข้ามาใช้บริการย่านการค้าสยามสแควร์-มานูญครอง

เพศ	กลุ่มผู้เข้ามาใช้บริการโดยตรง		กลุ่มผู้ให้บริการในบริเวณรอบ ๆ ย่านการค้า	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	68	43.9	58	58.0
หญิง	87	56.1	42	42.0
รวม	155	100.0	100	100.0

ที่มา: การสำรวจภาคสนาม

ในด้านอายุของกลุ่มผู้ให้บริการ พบว่า ช่วงอายุของผู้เข้ามาใช้บริการโดยตรงมากที่สุดจะอยู่ระหว่าง 21-25 ปี (ร้อยละ 40.0) รองลงมาอยู่ในช่วง 15-20 ปี (ร้อยละ 34.8) และ 26-30 ปี (ร้อยละ 24.0) ตามลำดับ ในขณะที่กลุ่มผู้ให้บริการที่อยู่บริเวณรอบ ๆ ย่านการค้า ช่วงอายุที่เข้ามาใช้บริการมากที่สุดจะอยู่ระหว่าง 15-20 ปี (ร้อยละ 42.0) รองลงมาคือ ช่วงอายุระหว่าง 21-25 ปี(ร้อยละ 26.0) ช่วงอายุต่ำกว่า 15 ปี(ร้อยละ 12.0) และ ช่วงอายุระหว่าง 26-30 ปี (ร้อยละ 10.0) ตามลำดับ จะเห็นได้ว่ากลุ่มผู้ที่เข้ามาใช้บริการในย่านการค้าแห่งนี้ส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มวัยรุ่นและวัยทำงาน ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีอำนาจในการซื้อสินค้ามาก โดยเฉพาะกลุ่มคนทำงาน ส่วนกลุ่มวัยรุ่นนั้นเป็นช่วงวัยที่ต้องการการจับจ่ายซื้อสินค้ามาก ประกอบกับได้รับการสนับสนุนค่าใช้จ่ายจากผู้ปกครอง(ตาราง 4.2)

ตาราง 4.2 แสดงช่วงอายุของผู้เข้ามาใช้บริการย่านการค้าสยามสแควร์-มานูญครอง

อายุ	กลุ่มผู้เข้ามาใช้บริการโดยตรง		กลุ่มผู้ให้บริการในบริเวณรอบ ๆ ย่านการค้า	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 15	5	3.2	12	12.0
15-20	54	34.8	42	42.0
21-25	62	40.0	26	26.0
26-30	24	15.5	10	10.0
31-35	5	3.2	3	3.0
36-40	3	1.9	3	3.0
41-50	2	1.3	4	4.0
รวม	155	100.0	100	100.0

สำหรับอาชีพของกลุ่มผู้เข้ามาใช้บริการจะมีความหลากหลายสาขา ซึ่งพอสรุปได้ว่า กลุ่มผู้เข้ามาใช้บริการ โดยตรงส่วนใหญ่จะเป็นนักเรียน นิสิต นักศึกษา มากที่สุด(ร้อยละ 62.6) รองลงมาจะเป็นพนักงานบริษัท(ร้อยละ 28.0) นอกจากนี้อาชีพอื่นๆ ที่พบ อาทิ รับราชการ(ร้อยละ 4.5) รับจ้าง(ร้อยละ 4.5)ค้าขาย(ร้อยละ 4.2) เป็นต้น ส่วนกลุ่มผู้ใช้บริการที่อยู่บริเวณรอบๆย่านการค้า กลุ่มที่เข้ามาใช้บริการหลักยังคงเป็น นักเรียน นิสิต นักศึกษา(ร้อยละ 74.0) รองลงมาเป็นพนักงานบริษัท(ร้อยละ 10.0) ลักษณะดังกล่าวแสดงว่า กลุ่มลูกค้าหลักของย่านการค้าสยามสแควร์-มานูญครอง คือ กลุ่มนักเรียน นิสิต นักศึกษา รองลงมาคือ พนักงานบริษัท เนื่องจากบริเวณรอบๆย่านการค้าแห่งนี้จะเป็นที่ตั้งของสถานศึกษาและอาคารสำนักงานมากมาย ทำให้กลุ่มคนเหล่านี้เดินทางเข้ามาใช้บริการเป็นจำนวนมากและเป็นผู้สนับสนุนกิจกรรมการค้าในย่านการค้าแห่งนี้ตลอดมา(ตาราง 4.3)

ตาราง 4.3 แสดงอาชีพของผู้เข้ามาใช้บริการย่านการค้าสยามสแควร์-มานูญครอง

อาชีพ	กลุ่มผู้เข้ามาใช้บริการโดยตรง		กลุ่มผู้ใช้บริการในบริเวณรอบ ๆย่านการค้า	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
รับราชการ	7	4.5	3	3.0
รัฐวิสาหกิจ	3	1.9	3	3.0
พนักงานบริษัท	28	18.1	10	10.0
รับจ้าง	7	4.5	7	7.0
เจ้าของกิจการ	3	1.9	2	2.0
นักเรียน นักศึกษา	97	62.9	74	74.0
ค้าขาย	2	1.3	1	1.0
แม่บ้าน	5	3.2	0	0.0
อื่นๆ(รองาน)	3	1.9	0	0.0
รวม	155	100.0	100	100.0

ที่มา: การสำรวจภาคสนาม

ในส่วนที่ตั้งของที่ทำงานหรือสถานศึกษาของผู้เข้ามาใช้บริการ จากการสอบถาม พบว่า ที่ตั้งของสถานศึกษาหรือสถานศึกษานั้นจะอยู่ครอบคลุมทุกส่วนของกรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่จะอยู่ในเขตบางกะปิและเขตปทุมวัน ในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน (ร้อยละ 9.0 และ 8.6) รองลงมาคือ เขตบางเขน(ร้อยละ 5.8) นอกจากนี้จากการสอบถามยังพบว่าที่ตั้งของสถานที่ทำงานและสถานศึกษาอยู่ในเขตปริมณฑล อันได้แก่ อำเภอปากเกร็ด อำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี และ อำเภอพระประแดง อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ อีกด้วย รวมทั้งภูมิภาคอื่นๆ อาทิ ภาคกลาง ได้แก่ จังหวัดนครปฐม จังหวัดราชบุรี จังหวัดสระบุรี จังหวัดลพบุรี จังหวัดสุพรรณบุรี จังหวัดอ่างทอง จังหวัดอยุธยา ภาคเหนือ จังหวัดเพชรบูรณ์ จังหวัดอุตรดิตถ์ ภาคตะวันออกเฉยงเหนือ จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดกาฬสินธุ์ จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย เป็นต้น

สำหรับที่ตั้งของที่พักอาศัยของผู้เข้ามาใช้บริการ จากการสอบถามพบว่าส่วนใหญ่จะอยู่ในกรุงเทพมหานคร โดยตั้งอยู่ใน 37 เขตการปกครอง ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในเขตบางกะปิ เขตบางเขน เขตราชเทวี เขตดินแดง เขตห้วยขวาง เขตพญาไท เขตปทุมวัน เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย เป็นต้น รวมทั้งเขตปริมณฑลทั้ง 3 จังหวัด คือ จังหวัดนนทบุรี

จังหวัดสมุทรปราการ และจังหวัดปทุมธานี สำหรับผู้ที่มีสถานที่ทำงานหรือสถานศึกษาอยู่ในเขตต่างจังหวัดนั้น ในขณะที่เดินทางเข้ามาใช้บริการจะพำนักในกรุงเทพมหานครแยกตามเขตการปกครองต่างๆข้างต้น

จากลักษณะที่ตั้งของสถานที่ทำงานหรือสถานศึกษาและที่พักอาศัยของผู้เข้ามาใช้บริการในย่านการค้าสยามสแควร์-มานูญครองนั้น สามารถสรุปได้ว่าย่านการค้าแห่งนี้มีอิทธิพลการให้บริการครอบคลุมพื้นที่ทั่วกรุงเทพมหานครรวมทั้งพื้นที่ในเขตปริมณฑล ตลอดจนเป็นที่รู้จักในภูมิภาคอื่นๆของประเทศด้วย ซึ่งชี้ชัดได้ว่าย่านการค้าสยามสแควร์-มานูญครองในปัจจุบัน มีลำดับศักดิ์ความเป็นย่านการค้าระดับภูมิภาคขนาดใหญ่ หากใช้วิธีมิและเขตอิทธิพลเป็นเกณฑ์ในการพิจารณา

4.2.2 รูปแบบการใช้กิจกรรมของผู้เข้ามาใช้บริการพื้นที่พาณิชย์กรรม

จากการสอบถามถึงวัตถุประสงค์ของการเดินทางเข้ามา พบว่า ทั้ง 2 กลุ่มผู้ใช้นั้นมีวัตถุประสงค์มากกว่า 1 รายการ โดยกลุ่มผู้เข้ามาใช้บริการในการย่านการค้าสยามสแควร์-มานูญครองโดยตรง ส่วนใหญ่ต้องการเข้ามาเพื่อจับจ่ายซื้อสินค้ามากที่สุด(ร้อยละ 62.9) รองลงมาเป็นพักผ่อนเดินดูสินค้า(ร้อยละ 54.8) รับประทานอาหาร(ร้อยละ 31.4) สถานที่นัดพบ(ร้อยละ 29.0) ชมภาพยนตร์(ร้อยละ 29.0) ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ให้บริการที่อยู่บริเวณรอบๆย่านการค้า นั้นคำตอบที่ได้ตรงกัน คือ ต้องการเข้ามาเพื่อจับจ่ายซื้อสินค้ามากที่สุดเช่นเดียวกัน(ร้อยละ 53.0) รองลงมาคือ พักผ่อนเดินดูสินค้า(ร้อยละ 46.0) รับประทานอาหาร(ร้อยละ 37.0) สถานที่นัดพบ (ร้อยละ 37.0) ตามลำดับ(ตาราง 4.4)

ตาราง 4.4 วัตถุประสงค์ของผู้เข้ามาใช้บริการย่านการค้าสยามสแควร์-มานูญครอง

วัตถุประสงค์	กลุ่มผู้เข้ามาใช้บริการโดยตรง		กลุ่มผู้ให้บริการในบริเวณรอบ ๆ ย่านการค้า	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
จับจ่ายซื้อสินค้า	97	62.6	53	53.0
ทำงาน	8	5.2	18	18.0
พักผ่อนเดินดูสินค้า	85	54.8	46	46.0
ติดต่อธุรกิจ	3	1.9	5	5.0
รับประทานอาหาร	61	39.4	37	37.0
สถานที่นัดพบ	45	29.0	37	37.0
ชมภาพยนตร์	45	29.0	18	18.0
กวาดวิชา	30	19.4	14	14.0
ชมการแข่งขันกีฬา	4	2.6	3	3.0
เล่นกีฬา	3	1.9	3	3.0
ต่อรถประจำทาง	12	7.7	18	18.0
อื่นๆ	4	2.6	1	1.0

ที่มา: การสำรวจภาคสนาม

สำหรับระยะเวลาที่เข้าใช้บริการ พบว่า ทั้ง 2 กลุ่มผู้ใช้บริการส่วนใหญ่จะใช้เวลาในการทำกิจกรรมต่าง ๆ ในย่านการค้า มากกว่า 2 ชั่วโมง (ตาราง 4.5) โดยช่วงเวลาที่นิยมเข้ามาใช้บริการของผู้เข้ามาใช้บริการโดยตรงคือ ช่วงกลางวันตั้งแต่ 10.00 น.- 16.00 น. ส่วนกลุ่มผู้ใช้บริการที่อยู่ในบริเวณรอบ ๆ ย่านการค้านิยมเข้ามาใช้บริการในช่วงเช้า 06.00-10.00 น.(ตาราง 4.6) สำหรับจำนวนครั้งหรือความถี่ในการเข้าใช้บริการ กลุ่มผู้ใช้บริการโดยตรงส่วนใหญ่จะใช้บริการสัปดาห์ละ 1 ครั้ง และนาน ๆ ครั้ง ๆ (ร้อยละ 35.5) ในขณะที่กลุ่มผู้ใช้บริการบริเวณรอบ ๆ ย่านการค้าส่วนใหญ่จะเข้ามาใช้บริการทุกวัน(ร้อยละ 51.0) เนื่องจากอยู่ใกล้สถานศึกษาและที่ทำงาน สามารถเดินทางเข้ามาใช้บริการได้ทุกวัน(ตาราง 4.7)

ตาราง 4.5 ระยะเวลาที่เข้าใช้บริการย่านการค้าสยามสแควร์-มานูญครอง

ระยะเวลา	กลุ่มผู้เข้ามาใช้บริการโดยตรง		กลุ่มผู้ใช้บริการในบริเวณรอบ ๆ ย่านการค้า	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 30 นาที	3	1.9	7	7.0
30 นาที-1 ชั่วโมง	13	8.4	16	16.0
1-2 ชั่วโมง	48	31.0	33	33.0
มากกว่า 2 ชั่วโมง	91	58.7	44	44.0
รวม	155	100.0	100	100.0

ที่มา: การสำรวจภาคสนาม

ตาราง 4.6 ช่วงเวลาที่เข้าใช้บริการย่านการค้าสยามสแควร์-มานูญครอง

ช่วงเวลา	กลุ่มผู้เข้ามาใช้บริการโดยตรง		กลุ่มผู้ใช้บริการในบริเวณรอบ ๆ ย่านการค้า	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เช้า(06.00-10.00 น.)	18	11.6	43	43.0
กลางวัน(10.00-16.00 น.)	112	72.3	34	34.0
เย็น16.00-22.00 น.)	25	16.1	23	23.0
รวม	155	100.0	100	100.0

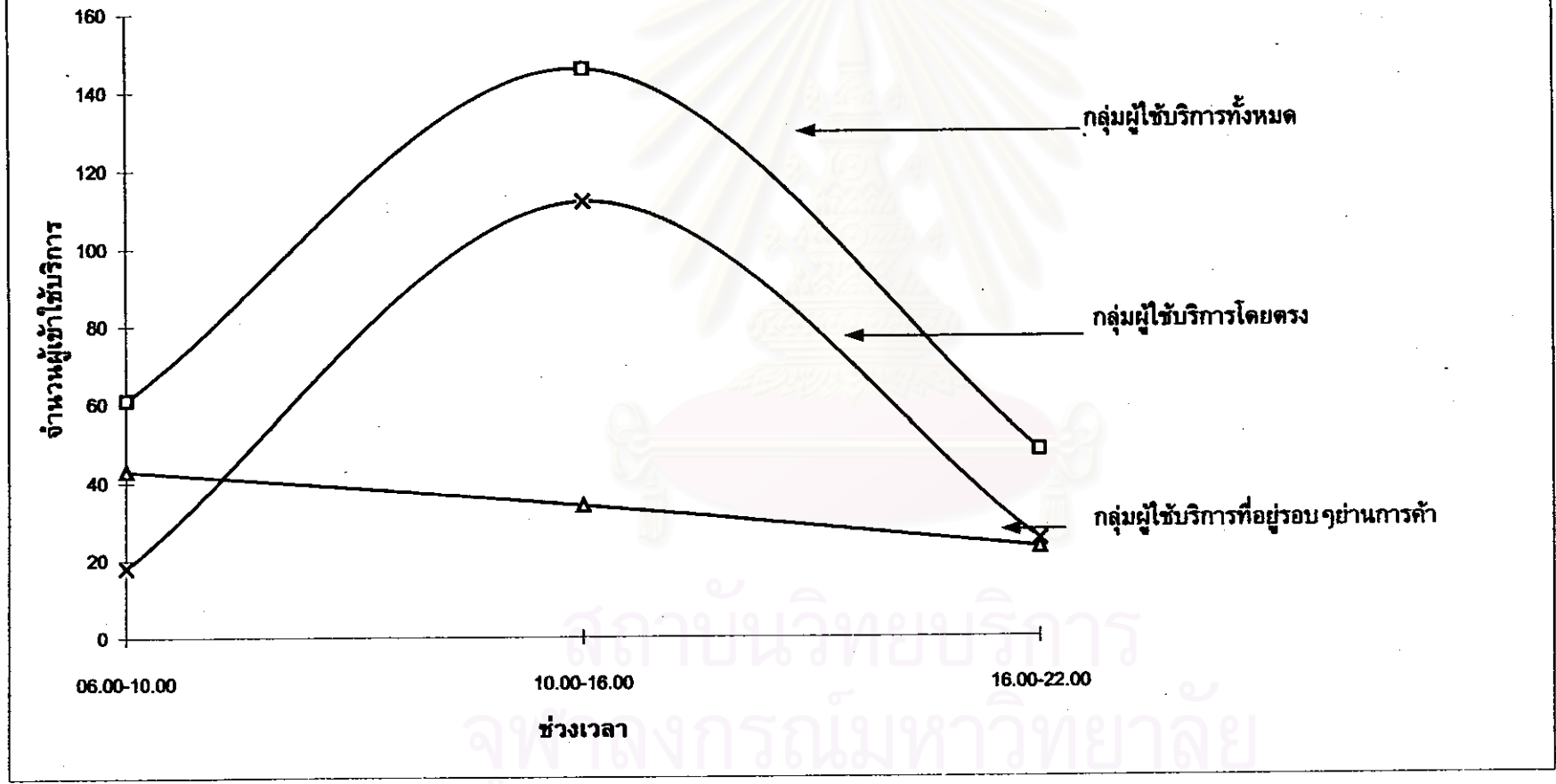
ที่มา: การสำรวจภาคสนาม

ตาราง 4.7 จำนวนครั้งที่เข้าใช้บริการย่านการค้าสยามสแควร์-มานูญครอง

จำนวนครั้ง	กลุ่มผู้เข้ามาใช้บริการโดยตรง		กลุ่มผู้ใช้บริการในบริเวณรอบ ๆ ย่านการค้า	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ทุกวัน	7	4.5	51	51.0
3-4 ครั้ง/สัปดาห์	25	16.1	25	25.0
สัปดาห์ละ 1 ครั้ง	55	35.5	16	16.0
เดือนละ 1 ครั้ง	13	8.4	5	5.0
นาน ๆ ครั้ง	55	35.5	3	3.0
รวม	155	100.0	100	100.0

ที่มา: การสำรวจภาคสนาม

แผนภูมิ 4.1 ช่วงเวลาที่เข้าใช้บริการย่านการค้าสยามสแควร์-มาบุญครอง



4.2.3 รูปแบบการเดินทางของผู้เข้ามาใช้บริการพื้นที่พาณิชย์กรรม

จากการสอบถามถึงจุดเริ่มต้นของการเดินทางเข้ามา พบว่า กลุ่มผู้ใช้บริการโดยตรงจุดเริ่มต้นของการเดินทางส่วนใหญ่เริ่มต้นจากที่พักอาศัย(ร้อยละ 85.2) รองลงมาจากสถานศึกษา(ร้อยละ 9.0) ในขณะที่กลุ่มผู้ใช้บริการที่อยู่บริเวณรอบๆย่านการค้า ส่วนใหญ่เดินทางมาจากที่พักอาศัยเช่นเดียวกัน(ร้อยละ 49.0) รองลงมาจากที่ทำงาน(ร้อยละ 28.0) และสถานศึกษา(ร้อยละ 21) ตามลำดับ ซึ่งผู้ใช้บริการกลุ่มนี้จะเดินทางจากที่พักอาศัยไปยังที่ทำงานและสถานศึกษาก่อนที่จะเดินทางเข้ามาใช้บริการในย่านการค้าแห่งนี้(ตาราง 4.8)

สำหรับพาหนะที่ใช้ในการเดินทางเข้ามาทั้ง 2 กลุ่ม ใช้รถโดยสารประจำทางมากที่สุด โดยกลุ่มผู้ใช้บริการโดยตรงคิดเป็นร้อยละ 68.0 และกลุ่มผู้ใช้บริการที่อยู่บริเวณรอบๆย่านการค้า ร้อยละ 58.0 รองลงมาใช้รถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 20.6 ในกลุ่มที่ใช้บริการโดยตรงและร้อยละ 24.0 ในกลุ่มผู้ใช้บริการที่อยู่บริเวณรอบๆย่านการค้า นอกจากนี้ในกลุ่มหลังยังใช้วิธีการเดินทางเข้ามาด้วยการเดินเท้า คิดเป็นร้อยละ 13.0 เนื่องจากที่ทำงานหรือสถานศึกษาอยู่ใกล้ สามารถเดินเท้าได้โดยสะดวก

ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางเข้ามา พบว่า กลุ่มผู้ใช้บริการโดยตรงส่วนใหญ่จะใช้เวลาในการเดินทางระหว่าง 30 นาที แต่ไม่เกิน 1 ชั่วโมง มากที่สุด(ร้อยละ 50.3) ส่วนกลุ่มผู้ใช้บริการที่อยู่บริเวณรอบๆย่านการค้าจะใช้เวลาในการเดินทางน้อยกว่า 30 นาที(ร้อยละ 34.0)

ตาราง 4.8 รูปแบบการเดินทางเข้าใช้บริการย่านการค้าสยามสแควร์-มานูญตรง

รูปแบบการเดินทาง	กลุ่มผู้เข้ามาใช้บริการโดยตรง		กลุ่มผู้ใช้บริการในบริเวณรอบๆย่านการค้า	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1.จุดเริ่มต้น				
-ที่พักอาศัย	132	85.2	49	49.0
-ที่ทำงาน	3	1.9	28	28.0
-สถานศึกษา	14	9.0	21	21.0
-สถานที่ราชการ	0	0.0	2	2.0
-อื่นๆ	6	3.9	0	0.0
2.พาหนะที่ใช้เดินทาง				
-รถยนต์ส่วนตัว	32	20.6	24	24.0
-รถโดยสารประจำทาง	106	68.4	58	58.0
-แท็กซี่	13	8.4	4	4.0
-จักรยานยนต์	0	0.0	1	1.0
-เดินเท้า	1	0.6	13	13.0
-สามล้อ(ตุ๊ก ตุ๊ก)	3	1.9	0	0.0
3.ระยะเวลาที่ใช้เดินทาง				
-ต่ำกว่า 30 นาที	22	14.2	34	34.0
-30 นาทีแต่ไม่เกิน 1 ชม.	78	50.3	33	33.0
-มากกว่า 1 ชม.	55	35.0	33	33.0
รวม	155	100.0	100	100.0

ที่มา: การสำรวจภาคสนาม

4.2.4 ลำดับของศูนย์การค้าที่เข้าไปใช้บริการ

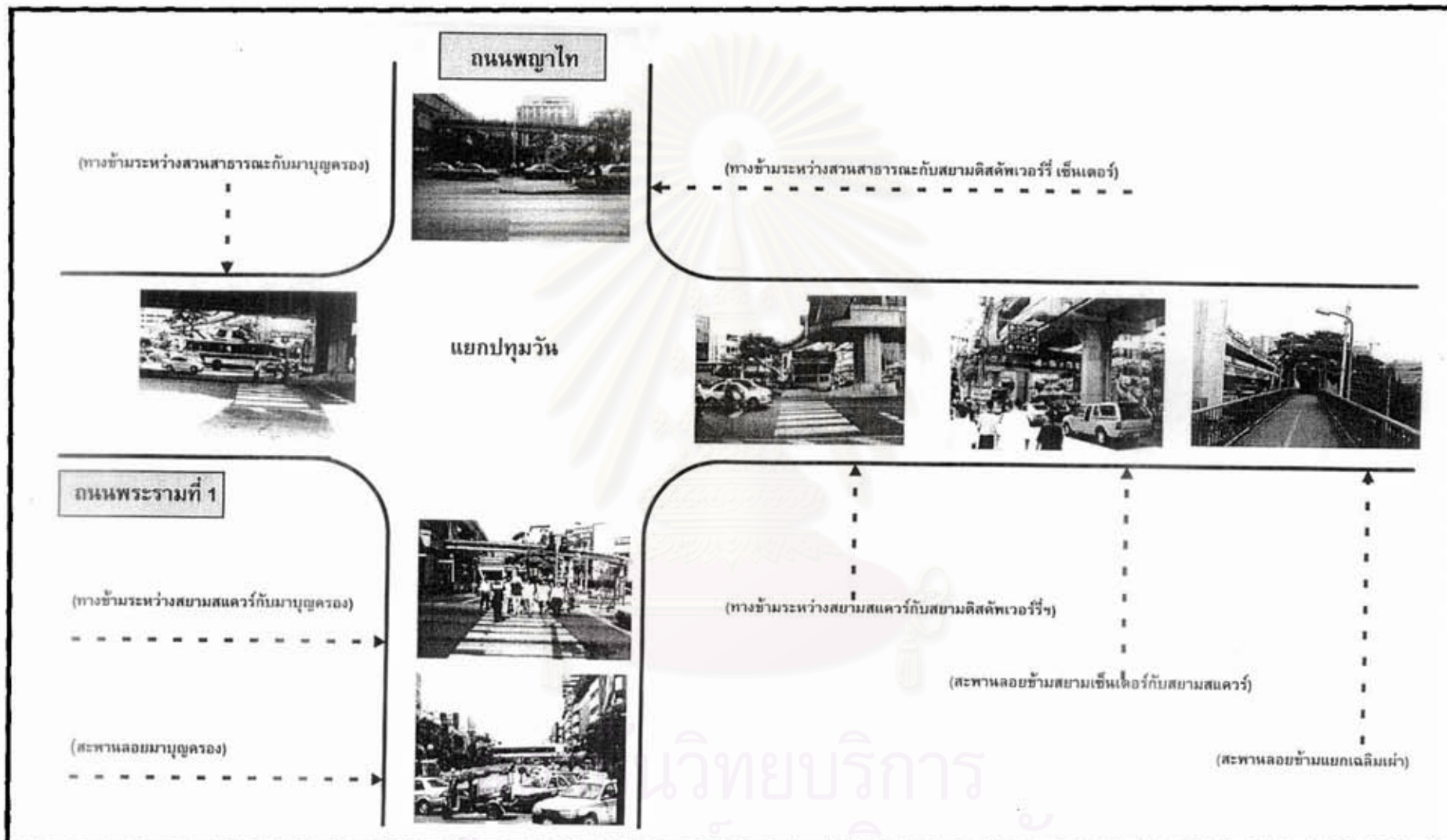
เนื่องจากย่านการค้าแห่งนี้ประกอบด้วยศูนย์การค้าขนาดใหญ่ 4 แห่งที่อยู่ในบริเวณเดียวกัน คือ ศูนย์การค้าสยามสแควร์ ศูนย์การค้ามาบุญครอง ศูนย์การค้าสยามเซ็นเตอร์ และศูนย์การค้าสยามดิสคัฟเวอรีเซ็นเตอร์ ดังนั้นจำนวนของการเข้ามาใช้บริการของแต่ละกลุ่มผู้ใช้บริการนั้น สามารถบ่งบอกถึงความนิยมในแต่ละศูนย์การค้าได้ จากการสอบถามพบว่าผู้ใช้บริการทั้ง 2 กลุ่มจะนิยมใช้บริการมากกว่า 1 ศูนย์การค้า (ร้อยละ 36.8 และ 42.0) โดยส่วนใหญ่จะใช้บริการศูนย์การค้าสยามสแควร์และศูนย์การค้ามาบุญครองมากที่สุด แต่ถ้าใช้บริการเพียงศูนย์การค้าเดียว ศูนย์การค้ามาบุญครองจะมีผู้นิยมเข้าใช้บริการมากที่สุด(ร้อยละ 31.0 และ 34.0) รองลงมาเป็นศูนย์การค้าสยามสแควร์(ร้อยละ 25.8 และ 18.0) โดยเหตุผลของการเข้าใช้บริการนั้นแตกต่างกันออกไป ซึ่งพอสรุปเหตุผลได้พอสังเขปว่าศูนย์การค้ามาบุญครองจะมีสินค้าและบริการที่ครบวงจรมากกว่าในการเข้าใช้บริการเพียงครั้งเดียว และที่สำคัญไม่ร้อน ในขณะที่ศูนย์การค้าสยามสแควร์จะเน้นไปที่กลุ่มวัยรุ่นที่ชอบความทันสมัย ความแปลกใหม่ และความหลากหลายในแฟชั่น ซึ่งศูนย์การค้าสยามสแควร์จะโดดเด่นในเรื่องเหล่านี้มากที่สุด(ตาราง 4.9)

ตาราง 4.9 ลำดับศูนย์การค้าที่เข้าใช้บริการ

ศูนย์การค้า	กลุ่มผู้เข้ามาใช้บริการโดยตรง		กลุ่มผู้ใช้บริการในบริเวณรอบๆย่านการค้า	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
สยามสแควร์	40	25.8	18	18.0
สยามเซ็นเตอร์	6	3.9	5	5.0
มาบุญครอง	48	31.0	34	34.0
สยามดิสคัฟเวอรี เซ็นเตอร์	4	2.6	1	1.0
มากกว่า 1 ศูนย์การค้า	57	36.8	42	42.0
รวม	155	100.0	100	100.0

ที่มา: การสำรวจภาคสนาม

จากลักษณะการเข้าใช้บริการมากกว่า 1 ศูนย์การค้า นั้น ผู้ที่ใช้บริการต้องมีการสัญจรเชื่อมระหว่างศูนย์การค้า ซึ่งสาธารณูปโภคที่สามารถอำนวยความสะดวกในการสัญจร คือ สะพานลอยและทางข้ามพื้นราบ(ทางม้าลาย) รวมทั้งหมด 6 บริเวณด้วยกัน โดยแยกเป็นสะพานลอย 2 บริเวณและทางข้าม 4 บริเวณ (ภาพ 4.1) และจากการสอบถามผู้ใช้บริการมากกว่า 1 ศูนย์การค้า ถึงความนิยมใช้สิ่งอำนวยความสะดวกทั้ง 6 บริเวณข้างต้นในการเชื่อมระหว่างศูนย์การค้า พบว่า ในกลุ่มผู้เข้ามาใช้บริการโดยตรงใช้สะพานลอยมาบุญครอง (เชื่อมระหว่างโบันันซ่า 29 พลาซ่า กับศูนย์การค้ามาบุญครอง)เป็นเส้นทางที่ใช้สัญจรมากที่สุด(ร้อยละ 28.4)รองลงมา คือ สะพานลอยข้ามถนนพระรามที่ 1 (เชื่อมระหว่างสยามสแควร์กับสยามเซ็นเตอร์)(ร้อยละ 16.8) และบริเวณทางข้ามถนนพระรามที่ 1 (ระหว่างศูนย์การค้าสยามสแควร์กับศูนย์การค้าดิสคัฟเวอรี เซ็นเตอร์) (ร้อยละ 14.2) ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ใช้บริการที่อยู่บริเวณรอบๆย่านการค้า นั้น ใช้สะพานลอยมาบุญครองมากที่สุดเช่นเดียวกัน(ร้อยละ 30) รองลงมา คือ สะพานลอยข้ามถนนพระรามที่ 1 (ร้อยละ 14) และทางข้ามถนนพญาไท(ระหว่างศูนย์การค้าสยามสแควร์กับศูนย์การค้ามาบุญครอง) (ร้อยละ 14)ตามลำดับ ส่วนเส้นทางที่ใช้สัญจรระหว่างศูนย์การค้าน้อยที่สุดคือ ทางข้ามถนนพญาไทระหว่างศูนย์การค้าสยามดิสคัฟเวอรีเซ็นเตอร์กับสวนสาธารณะฝั่งตรงข้าม



ภาพ 4.1 เส้นทางการสัญจรเชื่อมโยงภายในพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน

ลักษณะดังกล่าว พอสรุปถึงพฤติกรรมของผู้ใช้บริการต่อการสัญจรระหว่างพื้นที่ได้ว่า สิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้ในการเชื่อมโยงส่วนใหญ่นิยมใช้สะพานลอย จะใช้ทางข้าม(ทางม้าลาย)ในบางโอกาส เหตุผลหลักคือ ความสะดวกและความปลอดภัย โดยเฉพาะสะพานลอยมาบุญครอง ซึ่งเป็นสะพานลอยที่มีขนาดใหญ่และมีทางเลื่อน สามารถเชื่อมต่อกับทางเข้าศูนย์การค้าทั้ง 2 บริเวณ ทำให้สะดวกสบายต่อการเข้าใช้บริการ ในขณะที่ทางข้าม จะใช้ร่วมกับขบวนยานอื่นๆบนท้องถนน ประกอบกับในย่านนี้มีปริมาณการจราจรที่หนาแน่นอยู่แล้ว ดังนั้นถ้าหากต้องการข้ามเพื่อไปใช้บริการศูนย์การค้าอีกแห่ง ค่อนข้างลำบากเนื่องจากต้องหยุดรอสัญญาณการข้าม ทำให้เสียเวลาในการเดินทางสัญจรระหว่างพื้นที่

เมื่อพิจารณาผลการวิเคราะห์จากแบบสอบถาม ในส่วนของรูปแบบการใช้บริการกิจกรรมในพื้นที่ศึกษา ร่วมกับการสังเกตการณ์ สามารถชี้ชัดถึงพฤติกรรมการใช้บริการกิจกรรมการค้า รูปแบบศูนย์การค้าที่นิยม ตลอดจนรูปแบบการเดินทาง ที่จะสะท้อนถึงปริมาณและช่วงเวลาของผู้สัญจรบนทางเท้า รวมทั้งบริเวณที่มีความหนาแน่นของผู้สัญจรบนทางเท้ามากที่สุด จากลักษณะการเข้าใช้บริการพื้นที่พาณิชยกรรมพบว่า เป้าหมายส่วนใหญ่เพื่อจับจ่ายซื้อสินค้า(ร้อยละ 62.6) รองลงมาพักผ่อนเดินดูสินค้า(ร้อยละ 54.8)และรับประทานอาหาร(ร้อยละ39.4) ซึ่งถ้าพิจารณาจากวัตถุประสงค์ของการเข้าใช้บริการ อันหมายถึงความต้องการในสินค้าและบริการ(Demand) ใน 4 ศูนย์การค้า พบว่ากิจกรรมการค้าที่มีจำหน่ายและบริการ ซึ่งมีประเภทสินค้ากว่า 24 รายการ และบริเวณกว่า 16 รายการ สามารถตอบสนองผู้ใช้บริการ(Supply)ได้อย่างครบถ้วนสมบูรณ์ เนื่องจากวัตถุประสงค์ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่ต้องการจับจ่ายซื้อสินค้า ดังนั้นแสดงว่าลักษณะ ประเภท จำนวน ตลอดจนขนาดของพื้นที่ใช้สอยสามารถที่ดึงดูดให้ผู้คนเข้ามาซื้อสินค้าและบริการเป็นจำนวนมาก โดยศูนย์การค้ามาบุญครองมีผู้ใช้บริการมากที่สุด เนื่องจากความหลากหลายและจำนวนของสินค้าและบริการ รวมทั้งรูปแบบอาคารที่ทันสมัยมีขนาดใหญ่เพียงพอที่จะรองรับผู้คนจำนวนมาก แต่อย่างไรก็ตามในการเดินทางเข้ามาแต่ละครั้งนิยมที่จะใช้บริการมากกว่า 1 ศูนย์การค้า ซึ่งส่วนใหญ่ใช้บริการระหว่างศูนย์การค้าสยามสแควร์กับศูนย์การค้ามาบุญครอง ดังนั้นศูนย์การค้าทั้ง 2 จึงมีความสัมพันธ์กันมากที่สุด และบริเวณที่อำนวยความสะดวกในเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ 2 บริเวณจะมีผู้คนสัญจรไปมามากที่สุดอีกบริเวณหนึ่ง

เมื่อพิจารณาถึงรูปแบบการเดินทางของผู้ใช้บริการ ส่วนใหญ่เดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง(ร้อยละ 68.4) ทำให้บริเวณที่มีความจอแจคับคั่งอีกบริเวณคือ จุดบริการรถโดยสารประจำทาง เนื่องจากเป็นบริเวณที่มีการถ่ายเทผู้คนในการเข้าออกพื้นที่ศึกษา รวมทั้งผู้คนที่ขึ้นรถโดยสารประจำทาง บริเวณนี้จึงเป็นศูนย์รวมของการกระจุกตัวและกระจายตัวของผู้คน ซึ่งมีเคลื่อนที่เข้าและออกตามโครงข่ายทางเท้า โดยช่วงเวลาที่มีความหนาแน่นของผู้คนมากที่สุดอยู่ในช่วงเวลา 12.00-16.00 น. เนื่องจากเป็นช่วงเวลาที่ผู้ใช้บริการเดินทางเข้ามามากที่สุด แต่อย่างไรก็ตามตลอดระยะเวลา 4 ชั่วโมงสภาพการสัญจรบนทางเท้าไม่ได้หนาแน่นหรือเคลื่อนที่ซ้ำต่อเนื่องกัน ในบางช่วงเวลาสามารถเคลื่อนตัวอย่างไหลลื่นและมีบางช่วงเวลาที่ติดขัด ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับปัจจัยอื่นๆ เช่น ความถี่ในการเข้าจอดรับส่งผู้โดยสารสภาพโครงข่ายทางเท้าและอุปสรรคในการเดินเท้า เป็นต้น แต่อย่างไรก็ตามจากการสังเกตการณ์ พบว่า บริเวณที่มีผู้สัญจรในแนวราบมากที่สุดอยู่ในแนวถนนพระรามที่ 1 โดยเฉพาะทางเท้าหน้าศูนย์การค้าสยามสแควร์ และศูนย์การค้าสยามเซ็นเตอร์ โดยบริเวณศูนย์การค้าสยามสแควร์ซึ่งมีทางเท้าเชื่อมต่อกับทางเท้าถนนภายนอก(ถนนพระรามที่ 1) ทำให้ผู้คนเคลื่อนที่กระจายตัวต่อเนื่องเป็นบริเวณกว้าง ที่เห็นได้ชัดเจนมากที่สุดคือบริเวณทางเท้ารอบอาคารและทางเท้าภายในอาคารในแต่ละบล็อก โดยบริเวณที่มีผู้สัญจรจำนวนมากจะสัมพันธ์กับจำนวน ประเภทกิจกรรมในแต่ละบล็อกด้วย โดยเฉพาะในอาคารบล็อก L K J I H ซึ่งมีกิจกรรมการค้าเป็นจำนวนมากและส่งเสริมกัน รวมทั้งยังมี

โรงภาพยนตร์(อาคารบล็อก L J H) ซึ่งเป็นกิจกรรมที่มีผู้เข้าใช้บริการมาก ดังนั้นในช่วงเวลาของการเปลี่ยนรอบฉาย ภาพยนตร์ ผู้เข้าชมจะมีการเปลี่ยนถ่ายกัน ทั้งรอเข้าชมภาพยนตร์รอบใหม่และออกจากโรงภาพยนตร์ ซึ่งเป็นผู้คนอีกกลุ่มหนึ่งที่เข้ามาสมทบกับผู้สัญจรที่มีอยู่ตามปกติ ทำให้ทางเท้าภายในอาคารมีความหนาแน่นเพิ่มขึ้น และอาจกระจายตัวออกไปยังอาคารในบล็อกอื่นๆ ซึ่งการสัญจรเชื่อมระหว่างอาคาร ผู้สัญจรนิยมใช้ทางเท้าบริเวณช่วงกลางตัดผ่านอาคาร เนื่องจากได้ร่มเงา สะดวก ปลอดภัย ตลอดจนสามารถเดินดูสินค้าต่างๆได้ ส่วนการสัญจรในแนวตั้งโดยเฉพาะสะพานลอยที่เชื่อมกับทางเข้าศูนย์การค้าในชั้นที่ 2 จะเห็นได้จากสะพานลอยมาบุงครอง ซึ่งเป็นสะพานลอยขนาดใหญ่(กว้าง 5 เมตร ยาว 35.5 เมตร) ภายในมีทางเดินเลื่อนและปรับอากาศ ทำให้เป็นอีกบริเวณหนึ่งที่มีผู้สัญจรผ่านไปมามากเป็นพิเศษ โดยผู้สัญจรส่วนใหญ่ใช้เชื่อมเพื่อเข้าใช้บริการระหว่างศูนย์การค้า ซึ่งกลุ่มผู้คนเหล่านี้จะเดินเท้าเข้าสู่ศูนย์การค้าอื่นๆ แต่มีบางส่วนที่ใช้เป็นเส้นทางข้ามเพื่อใช้บริการรถโดยสารประจำทาง ดังนั้นบันไดขึ้น-ลง สะพานลอย โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากบรรจบกับจุดบริการรับ-ส่งรถโดยสารสาธารณะ จะทำให้บริเวณนั้นมีการสัญจรบนทางเท้าอย่างจอแจ คับคั่ง และหนาแน่นมากกว่าแห่งอื่นๆ

ลักษณะดังกล่าวเป็นสภาพการสัญจรในปัจจุบันที่สิ่งอำนวยความสะดวกประเภททางเท้า ทางข้าม(ทางม้าลาย) สะพานลอย สามารถรองรับผู้เดินทางเข้าใช้บริการในพื้นที่ได้อย่างเต็มพื้นที่แล้ว ดังนั้นหากมีระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชนเข้ามา ซึ่งจะมีผลกระทบโดยตรงต่อระบบทางเท้า ทางข้าม และสะพานลอยต่างๆ เนื่องจากผู้เดินทางเข้ามาด้วยระบบนี้จะต้องการเคลื่อนที่ออกจากสถานีด้วยการเดินเท้าลงบันไดและเชื่อมต่อกับทางเท้า ทั้งเพื่อเข้าใช้บริการในพื้นที่พาณิชยกรรม หรือกระจายตัวออกไปยังพื้นที่โดยรอบ หันองเดียวกันผู้ที่ต้องการออกจากพื้นที่โดยการใช้บริการระบบขนส่งประเภทนี้ จะต้องใช้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆข้างต้นในการสัญจรเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้า ดังนั้นระบบทางเท้า และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ จะต้องการขยาย การปรับเปลี่ยนหรือปรับปรุงให้สามารถรองรับผู้สัญจรที่เพิ่มขึ้นเหล่านั้นได้ รวมไปถึงกิจกรรมการค้าต่างๆภายในทั้ง 4 ศูนย์การค้า อาจมีการปรับตัวเปลี่ยนแปลงรูปแบบ ตลอดจนการขยายพื้นที่และปรับเปลี่ยนทำเลที่ตั้ง เพื่อตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการสัญจรบนทางเท้าที่จะเกิดขึ้นและนำเสนอสินค้าและบริการต่อผู้เดินทางเข้ามา ซึ่งอาจเป็นกลุ่มผู้ใช้บริการเดิมหรือกลุ่มผู้ใช้บริการใหม่ แต่อย่างไรก็ตามเพื่อความชัดเจนในการใช้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน จึงได้มีการสอบถามความเห็นของผู้ที่เดินทางมาใช้บริการโดยตรงและผู้ให้บริการที่อยู่โดยรอบ ถึงความต้องการใช้รถไฟฟ้า เพื่อทราบถึงสัดส่วนของการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทาง อันมีผลต่อแนวโน้มของรูปแบบการใช้ประโยชน์ทางเท้าของผู้สัญจรในอนาคต

4.3 ผลการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้บริการระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชน

สำหรับในส่วนนี้เป็นการสอบถามเกี่ยวกับการรับรู้ข่าวสารในเรื่องของเส้นทางและการให้บริการของรถไฟฟ้า ตลอดจนความคิดเห็นต่อการใช้หรือไม่ใช้บริการ ซึ่งจากการสอบถามทั้งกลุ่มผู้ที่เข้ามาใช้บริการโดยตรงที่กลุ่มผู้ใช้บริการที่อยู่บริเวณรอบๆย่านการค้า พบว่า ส่วนใหญ่การรับรู้ข่าวสารอยู่ในระดับปานกลาง(ร้อยละ 46.5 และ 51.0) และรับรู้น้อยมากรองลงมา(ร้อยละ 45.1 และ 43.0) จากข้อมูลดังกล่าวสามารถสรุปได้ว่ากลุ่มผู้ใช้บริการนั้นยังมีการรับรู้ในด้านข่าวสารไม่เพียงพอ ซึ่งแสดงถึงการประชาสัมพันธ์ที่น้อยเกินไป โอกาสในการรับรู้ของประชาชนจากสื่อต่างๆจึงน้อยตามไปด้วย อาจส่งผลต่อการใช้บริการระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชนในอนาคตด้วย

แต่อย่างไรก็ตามเมื่อสอบถามถึงความคิดเห็นเกี่ยวกับความสนใจที่จะใช้บริการ รวมทั้งเหตุผลในการใช้หรือไม่ใช้บริการ พบว่า กลุ่มผู้ใช้บริการโดยตรงของการย่านการค้าแห่งนี้ มีความต้องการที่จะใช้บริการรถไฟฟ้ามากกว่า

ไม่ใช้บริการ โดยมีความต้องการใช้บริการร้อยละ 73.2 ในขณะที่ความไม่ต้องการใช้บริการรถไฟฟ้ามีเพียงร้อยละ 26.8 (ตาราง 4.10) โดยเหตุผลหลักของการใช้บริการนั้น ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่า สะดวก รวดเร็วต่อการเดินทาง(ร้อยละ 64.5) เหตุผลรองลงมา คือ ที่พักอาศัยอยู่ในแนวเส้นทางที่รถไฟฟ้าพาดผ่านและสถานศึกษาอยู่ในแนวเส้นทาง เช่นเดียวกัน (ร้อยละ 5.2 เท่ากัน) ส่วนเหตุผลอื่นๆ ที่พบ ต้องการทดลองใช้เนื่องจากเป็นการเดินทางระบบใหม่ที่นำสนใจสำหรับกลุ่มผู้ใช้บริการที่อยู่ในบริเวณรอบๆย่านการค้า ให้ความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้หรือไม่ใช้บริการไม่แตกต่างกันมากนัก โดยไม่ต้องการใช้บริการรถไฟฟ้ามากกว่าเล็กน้อย(ร้อยละ 51.0) ในขณะที่มีผู้ต้องการใช้มีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน (ร้อยละ 49.0) เหตุผลของการไม่ใช้บริการนั้น ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าที่พักอาศัยไม่อยู่ในแนวเส้นทางรถไฟฟ้าพาดผ่าน (ร้อยละ 30.0) ส่วนเหตุผลอื่นๆที่พบคือ ราคาโดยสารมีราคาแพงเกินไป(ร้อยละ8.0) ต้องการใช้รถยนต์ส่วนตัวในการรับ-ส่งบุตรหลานตามสถานศึกษา(ร้อยละ5.0) นอกจากนี้เหตุผลที่ว่าการเดินทางรูปแบบเดิมนั้นสะดวกอยู่แล้ว จึงไม่จำเป็นต้องเปลี่ยนแปลง สำหรับผู้ที่ต้องการใช้บริการรถไฟฟ้า มีเหตุผลหลักคือ สะดวก รวดเร็ว ประหยัดเวลาในการเดินทาง(ร้อยละ 24.0) รองลงมาคือ สถานศึกษาอยู่ในแนวเส้นทาง(ร้อยละ 11.0)

ตาราง 4.10 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้บริการระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชน

ความคิดเห็น	กลุ่มผู้เข้ามาใช้บริการโดยตรง		กลุ่มผู้ใช้บริการในบริเวณรอบๆย่านการค้า	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ต้องการใช้บริการ	115	73.2	49	49.0
ไม่ต้องการใช้บริการ	40	26.8	51	51.0
รวม	155	100.0	100	100.0

ที่มา: การสำรวจภาคสนาม

ในด้านของการสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบจากการมีระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชนเข้ามาให้บริการต่อวัตถุประสงค์ในการเดินทางเข้ามาใช้บริการย่านการค้าสยามสแควร์-มานูญครองหรือไม่ อย่างไร ซึ่งคำตอบที่ได้รับจากการสอบถามและพอสรุปได้ว่า ทั้ง 2 กลุ่มที่เข้ามาใช้บริการ ส่วนใหญ่ให้ความคิดเห็นว่าวัตถุประสงค์ในการเข้ามาไม่แตกต่างไปจากเดิม(ร้อยละ 68.8 และ 82.0) โดยกลุ่มที่เข้ามาใช้บริการโดยตรงให้เหตุผลว่า การเดินทางเข้ามาในย่านการค้าแห่งนี้ยังเหมือนเดิมคือ เข้ามาเพื่อจับจ่ายซื้อสินค้า เดินดูสินค้า รับประทานอาหาร ใช้เป็นสถานที่นัดพบ ชมภาพยนตร์ ในขณะที่กลุ่มที่อยู่บริเวณรอบย่านการค้าให้เหตุผลว่า ยังคงเดินทางมาตามปกติ เนื่องจากต้องทำงานและศึกษาในย่านนี้อยู่แล้ว สำหรับกลุ่มที่เห็นว่าต่างต่างนั้นให้เหตุผลว่าจะทำให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น ทำให้มีโอกาสในการเข้ามาในย่านนี้มากขึ้นด้วย

4.4 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มผู้ต้องการใช้บริการระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชนกับองค์ประกอบต่างๆที่จะมีผลต่อการตัดสินใจใช้บริการ

ในส่วนนี้เป็นการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของกลุ่มที่ต้องการใช้ระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชน โดยประเด็นที่ต้องการวิเคราะห์คือ ลักษณะทั่วไปของกลุ่มที่จะใช้บริการ ได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ ที่ตั้งของที่พักอาศัย ที่ตั้งที่ทำงาน รวมทั้งองค์ประกอบต่างๆที่มีผลต่อการใช้บริการ ได้แก่ สถานีรถไฟฟ้า ระยะเวลาที่ใช้เดินทางจากสถานีไปเปลี่ยนหรือต่อระบบการเดินทางรูปแบบอื่นๆ ระบบขนส่งประเภทอื่นที่จะใช้ร่วม ความถี่ที่คาดว่าจะใช้บริการ ตลอดจนระบบ

สาธารณูปโภคที่ต้องการให้ปรับปรุงหรือเปลี่ยนรูปแบบใหม่ เพื่ออำนวยความสะดวกและส่งเสริมให้การสัญจรในพื้นที่มีความคล่องตัวยิ่งขึ้น

4.4.1 ลักษณะทั่วไปของผู้ที่ต้องการใช้บริการระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชน

จากการสำรวจและสอบถามกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางเข้ามาใช้บริการในพื้นที่ศึกษาจำนวน 255 ตัวอย่าง ถึงความเห็นต่อการใช้ระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชนในการเดินทางเข้ามาในย่านนี้หรือไม่ พบว่า ส่วนใหญ่ให้ความสนใจที่จะใช้บริการ(ร้อยละ 63.1) ส่วนผู้ที่จะไม่ใช้บริการมีสัดส่วนที่น้อยกว่า(ร้อยละ 36.9) โดยสามารถจำแนกลักษณะของกลุ่มที่ต้องการใช้บริการได้ตามสถานภาพทางสังคมดังนี้ สัดส่วนระหว่างเพศของผู้ที่ต้องการใช้บริการนั้นใกล้เคียงกัน โดยเพศหญิงมีสัดส่วนที่มากกว่า(ร้อยละ 50.3) เพศชายเพียงเล็กน้อย(ร้อยละ 49.7) สำหรับช่วงอายุนั้น พบว่า กลุ่มผู้ที่ต้องการใช้บริการจะอยู่ระหว่าง 15-20 ปีมากที่สุด(ร้อยละ 37.3) รองลงมาอยู่ระหว่าง 21-25 ปี(ร้อยละ 34.8) ในด้านของอาชีพ นักเรียน นิสิต นักศึกษา ให้ความสนใจที่จะใช้บริการมากที่สุด(ร้อยละ 69.6) รองลงมาคือ พนักงานบริษัท (ร้อยละ 14.3) ส่วนที่ตั้งของที่พักอาศัย พบว่า กลุ่มที่ต้องการใช้บริการส่วนใหญ่จะอยู่ในเขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร ซึ่งได้แก่เขตราชเทวี เขตดินแดง(ร้อยละ 5.0 เท่ากัน) ส่วนในเขตชั้นกลาง อาทิ เขตบางกะปิ (ร้อยละ 5.0) เขตบางเขน(ร้อยละ 4.3) เขตห้วยขวาง(ร้อยละ 4.3) มีความต้องการที่จะใช้บริการเช่นเดียวกัน เหตุผลสำคัญคือเส้นทางของระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชนพาดผ่านที่อยู่อาศัยนั่นเอง ส่วนที่อยู่ในเขตชั้นนอกนั้นมีความต้องการที่จะใช้บริการอยู่บ้างแต่เป็นส่วนน้อย ซึ่งถ้าจะใช้บริการอาจเป็นการใช้ร่วมกับระบบขนส่งประเภทอื่นๆ อาทิ รถโดยสารประจำทาง เป็นต้น และในส่วนของที่ตั้งที่ทำงานหรือสถานศึกษา กลุ่มที่มีสถานที่ทำงานหรือสถานศึกษาตั้งอยู่ในเขตปทุมวันมีความต้องการที่จะใช้บริการมากที่สุด(ร้อยละ 23.6) เนื่องจากจะต้องเดินทางเข้ามาทำงานหรือศึกษาในเขตปทุมวันเป็นประจำอยู่แล้ว ดังนั้นการใช้ระบบขนส่งมวลชนในการเดินทางเข้ามาถือเป็นทางเลือกใหม่สำหรับการเดินทางและมีโอกาสที่จะใช้บริการมากที่สุด (ตาราง 4.11)

4.4.2 รูปแบบการเดินทางต่อการเปลี่ยนมาใช้ระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชน

รูปแบบการทางเดินทางเข้ามายังพื้นที่ศึกษาของประชากรในปัจจุบันนั้นมีหลากหลาย แต่เมื่อมีระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชนเข้ามาเพื่อเพิ่มทางเลือกสำหรับการเดินทาง ประชาชนที่ให้ความสนใจใช้บริการ จะมีการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางไป ซึ่งจากการสอบถามผู้ที่ต้องการใช้บริการรถไฟฟ้า พบว่า ผู้ที่เดินทางเข้ามาด้วยรถโดยสารประจำทางจะเปลี่ยนมาใช้ระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้ามากที่สุด(ร้อยละ 68.3) รองลงมาคือ ผู้ที่เดินทางเข้ามาด้วยรถยนต์ส่วนตัว(ร้อยละ 19.3) จะเห็นได้ว่าผู้ที่เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะประเภทรถโดยสารประจำทาง ยังคงให้ความสนใจที่จะใช้ระบบขนส่งมวลชนประเภทรถไฟฟ้า โดยเหตุผลที่ต้องการความสะดวก ความรวดเร็ว ประหยัดเวลาในการเดินทาง นอกจากปัจจัยดังกล่าวแล้วยังมีเหตุผลอื่นๆ เช่น สามารถใช้เวลาในการเดินทางที่แน่นอน ตรงเวลา ในขณะที่กลุ่มผู้ใช้รถยนต์ส่วนตัวที่จะเปลี่ยนมาใช้ระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชน เหตุผลส่วนใหญ่คือ เนื่องกับการต้องขับรถในสภาพการจราจรที่ติดขัดโดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน ตลอดจนปัญหาความขาดแคลนที่จอดรถของย่านการค้าแห่งนี้โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากเดินทางเข้ามาในช่วงที่ผู้เข้าใช้บริการมากทั้งในวันธรรมดาและวันหยุดสุดสัปดาห์ นอกจากนี้ความต้องการที่จะลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง(ตาราง 4.12)

ตาราง 4.11 ลักษณะทั่วไปของกลุ่มผู้ต้องการใช้บริการระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชน

	กลุ่มที่ต้องการใช้บริการ		กลุ่มที่ไม่ต้องการใช้บริการ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1.เพศ				
ชาย	80	49.7	46	48.9
หญิง	81	50.3	48	51.1
รวม	161	100	94	100
2.อายุ(ปี)				
ต่ำกว่า 15	11	6.8	6	6.4
15-20	60	37.3	36	38.3
21-25	56	34.3	32	34
26-30	20	12.4	14	14.9
31-35	7	4.3	1	1.1
36-40	4	2.5	2	2.1
41-50	3	3.2	3	3.2
รวม	161	100	94	100
3.อาชีพ				
รับราชการ	4	2.5	6	6.4
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	3	1.9	3	3.2
พนักงานบริษัท	23	14.3	15	16
รับจ้าง	7	4.3	7	7.4
เจ้าของกิจการ	3	1.9	2	2.1
นักเรียน นักศึกษา	112	69.6	59	62.8
แม่บ้าน	2	1.2	0	0
ค้าขาย	5	3.1	1	1.1
อื่นๆ(รองาน)	2	1.2	1	1.1
รวม	161	100	94	100

ที่มา: จากการสำรวจภาคสนาม

ตาราง 4.12 ผู้เดินทางเข้ามาด้วยยานพาหนะต่างๆต่อการเปลี่ยนมาใช้บริการระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชน

รูปแบบการเดินทาง	กลุ่มที่ต้องการใช้บริการ		กลุ่มที่ไม่ต้องการใช้บริการ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
รถยนต์ส่วนตัว	31	19.3	25	26.6
รถโดยสารประจำทาง	110	68.3	54	57.4
รถแท็กซี่	11	6.8	6	6.4
รถจักรยานยนต์	0	0	1	1.1
เดินเท้า	7	4.3	7	7.4
รถสามล้อ(ตุ๊ก ตุ๊ก)	1	0.6	1	1.1
อื่นๆ	1	0.6	0	0
รวม	161	100	94	100

ที่มา: จากการสำรวจภาคสนาม

4.4.3 ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ที่ต้องการใช้บริการรถไฟฟ้ากับองค์ประกอบที่มีผลต่อการตัดสินใจ

1) สถานีขึ้นและลง

กลุ่มที่ต้องการใช้บริการระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้า ส่วนใหญ่จะใช้สถานีสยามสแควร์ ในการขึ้นและลงมากที่สุด(ร้อยละ 88.8) ในขณะที่สถานีสนามกีฬาแห่งชาตินั้นมีความต้องการน้อยมาก(ร้อยละ 11.2) เนื่องจากสถานีสยามสแควร์จะอยู่ในบริเวณที่สามารถเชื่อมต่อไปยังย่านการค้าได้สะดวกและสามารถใช้เป็นจุดเปลี่ยนเส้นทางการเดินทางต่อไปยังพื้นที่อื่น ๆ ได้ ส่วนผู้ที่จะใช้สถานีสนามกีฬาแห่งชาตินั้น นั้นจะใช้เพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะอย่าง อาทิ สถานีที่ทำงานหรือสถานศึกษาอยู่ใกล้กับสถานี หรือ ต้องการเข้ามาใช้บริการในสนามกีฬาแห่งชาติ ดังนั้นการขึ้นและลงที่สถานีแห่งนี้จึงสะดวกกว่า(ตาราง4.13)

2) การใช้ระบบการขนส่งร่วมกับการใช้บริการรถไฟฟ้า

กลุ่มที่ต้องการใช้บริการรถไฟฟ้าส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่า จะใช้ระบบขนส่งประเภทอื่น ๆ ร่วมกับการใช้บริการรถไฟฟ้ามากถึงร้อยละ 87.6 ในขณะที่ผู้ไม่ใช้มีเพียงร้อยละ 12.4 ซึ่งในการใช้ระบบขนส่งประเภทรถโดยสารประจำทาง มีผู้เลือกใช้มากที่สุด(ร้อยละ 77.1) รองลงมาเป็น รถแท็กซี่(ร้อยละ 8.7) รถสามล้อ(ตุ๊ก ตุ๊ก)(ร้อยละ 0.6) ตามลำดับ นอกจากนี้ยังมีผู้ที่ไม่แน่ใจว่าจะใช้ระบบขนส่งประเภทไหนแต่ขึ้นอยู่กับโอกาสและความสะดวกอีกร้อยละ 12.4 สำหรับในส่วนที่ให้คำตอบว่าจะใช้ร่วมกับระบบขนส่งอื่น ๆ จะใช้เป็นประจำหรือเป็นบางครั้งคราวนั้นไม่สามารถระบุได้ เนื่องจากในช่วงทำการศึกษาคำตอบแบบสอบถามไม่สามารถเห็นความชัดเจนของระบบขนส่งประเภทนี้และส่วนใหญ่ไม่เคยรับการบริการมาก่อน แต่มีผู้ที่ต้องการใช้บริการบางส่วนที่เข้าใจโดยเฉพาะกลุ่มที่มีที่พักอาศัยไม่อยู่ในแนวเส้นทางรถไฟฟ้าพาดผ่าน ประชากรกลุ่มนี้จำเป็นต้องใช้การขนส่งระบบร่วมด้วยในกรณีที่จะเดินทางเข้ามาในย่านนี้

3) ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางไปยังสถานที่เปลี่ยนระบบการขนส่ง

สำหรับการใช้ระบบขนส่งประเภทอื่น ๆ ร่วมกับการใช้รถไฟฟ้า ส่วนใหญ่ในการเปลี่ยนหรือต่อระบบขนส่งประเภทอื่น ๆ นั้น จะมีจุดเปลี่ยนต่อ เช่น จุดบริการจอดรถโดยสารประจำทาง จุดบริการจอดรถแท็กซี่ จุดบริการจอดรถจักรยานยนต์ และที่จอดรถยนต์ เป็นต้น ซึ่งโดยหลักการแล้วเมื่อผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ามาถึงสถานีและมีความต้องการเปลี่ยนเส้นทางหรือรูปแบบการเดินทาง จำเป็นอย่างยิ่งต้องมีการเดินเท้าไปยังจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางนั้นๆ ในทางตรงข้ามหากผู้ใช้บริการเดินทางด้วยระบบขนส่งประเภทอื่น ๆ อยู่แล้วและมีความต้องการที่จะเดินทางด้วยรถไฟฟ้าต่อไปยังจุดหมายปลายทาง จำเป็นจะต้องเดินทางมาขึ้นรถไฟฟ้าที่สถานี ดังนั้นระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางทั้ง 2 ทิศทาง จึงมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการที่จะใช้บริการรถไฟฟ้า ซึ่งจากการสอบถามผู้ที่ต้องการใช้ระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าและจะใช้ระบบขนส่งประเภทอื่น ๆ ร่วมด้วย ระยะเวลาที่ประชากรกลุ่มนี้เห็นว่าสามารถเดินเท้าไปได้มากที่สุดคือ ไม่เกิน 15 นาที(ร้อยละ 31.7) รองลงมาระยะเวลาไม่เกิน 20 นาที(ร้อยละ 29.8) ไม่เกิน 10 นาที (ร้อยละ 21.7) และไม่เกิน 5 นาที (ร้อยละ 16.8) ตามลำดับ ซึ่งผลจากการสอบถามถึงกลุ่มผู้ใช้บริการดังกล่าวอาจจะไม่สอดคล้องกับหลักการการประสานระบบขนส่งสาธารณะ ที่ต้องการส่งเสริมให้การเข้าและออกพื้นที่ของผู้ใช้บริการมีความรวดเร็วและสะดวกที่สุด ซึ่งต้องสัมพันธ์กับตำแหน่งจุดบริการต่างๆ เกี่ยวเนื่องกับระยะทางการเดินเท้า ดังนั้นจุดบริการระบบขนส่ง

ตาราง 4.11 ลักษณะทั่วไปของกลุ่มผู้ต้องการใช้บริการระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชน

	กลุ่มผู้ต้องการใช้บริการ		กลุ่มผู้ไม่ต้องการใช้บริการ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1.เพศ				
ชาย	80	49.7	46	48.9
หญิง	81	50.3	48	51.1
รวม	161	100	94	100
2.อายุ(ปี)				
ต่ำกว่า 15	11	6.8	6	6.4
15-20	60	37.3	36	38.3
21-25	56	34.3	32	34
26-30	20	12.4	14	14.9
31-35	7	4.3	1	1.1
36-40	4	2.5	2	2.1
41-50	3	3.2	3	3.2
รวม	161	100	94	100
3.อาชีพ				
รับราชการ	4	2.5	6	6.4
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	3	1.9	3	3.2
พนักงานบริษัท	23	14.3	15	16
รับจ้าง	7	4.3	7	7.4
เจ้าของกิจการ	3	1.9	2	2.1
นักเรียน นักศึกษา	112	69.6	59	62.8
แม่บ้าน	2	1.2	0	0
ค้าขาย	5	3.1	1	1.1
อื่นๆ(รองาน)	2	1.2	1	1.1
รวม	161	100	94	100

ที่มา: จากการสำรวจภาคสนาม

ตาราง 4.12 ผู้เดินทางเข้ามาด้วยยานพาหนะต่าง ๆต่อการเปลี่ยนมาใช้บริการระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชน

รูปแบบการเดินทาง	กลุ่มผู้ต้องการใช้บริการ		กลุ่มผู้ไม่ต้องการใช้บริการ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
รถยนต์ส่วนตัว	31	19.3	25	26.6
รถโดยสารประจำทาง	110	68.3	54	57.4
รถแท็กซี่	11	6.8	6	6.4
รถจักรยานยนต์	0	0	1	1.1
เดินเท้า	7	4.3	7	7.4
รถสามล้อ(ตุ๊ก ตุ๊ก)	1	0.6	1	1.1
อื่นๆ	1	0.6	0	0
รวม	161	100	94	100

ที่มา: จากการสำรวจภาคสนาม

ส่งประเภทต่างๆต้องอยู่ในรัศมีของสถานีระยะ 100-150 เมตร ซึ่งเวลาในเดินเหินหน้าจะอยู่ในช่วง 5-10 นาที แต่ค่าตอบที่ได้จากผู้ที่ต้องการใช้บริการอาจใช้เวลาสูงกว่า อาจเนื่องจากการไม่ทราบระยะห่างระหว่างจุดบริการระบบขนส่งต่างๆกับสถานี จึงประเมินระยะเวลาในการเดินเท้าไม่ได้ อีกทั้งการไม่เห็นในประสิทธิภาพความเร็วของระบบขนส่งประเภทนี้ ซึ่งทั้งหมดล้วนมาจากการรับรู้ข้อมูลข่าวสารที่น้อยมากนั่นเอง

4) จำนวนครั้งของการใช้บริการ

จากการสอบถามผู้ที่ต้องการใช้บริการรถไฟฟ้าถึงจำนวนครั้งหรือความถี่ที่จะใช้บริการ พบว่า ส่วนใหญ่คาดหวังว่าจะใช้เพียง 1-2 ครั้งต่อสัปดาห์มากที่สุด(ร้อยละ 60.9) รองลงมา 3-4 ครั้งต่อสัปดาห์ (ร้อยละ 20.5) 5-6 ครั้งต่อสัปดาห์และทุกวัน(ร้อยละ 9.3 เท่ากัน) ซึ่งผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ยังไม่แน่ใจกับระบบของรถไฟฟ้า ดังนั้น การใช้เพียง 1-2 ครั้งต่อสัปดาห์นั้น อาจกล่าวได้ว่าเป็นการทดลองใช้เพื่อเปรียบเทียบกับระบบขนส่งเดิมที่ใช้อยู่เป็นประจำ หากพบว่ามีความสะดวกและรวดเร็วกว่าระบบเดิม จำนวนครั้งในใช้บริการอาจเพิ่มขึ้นได้

5) ระบบสาธารณูปโภคที่ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าต้องการ

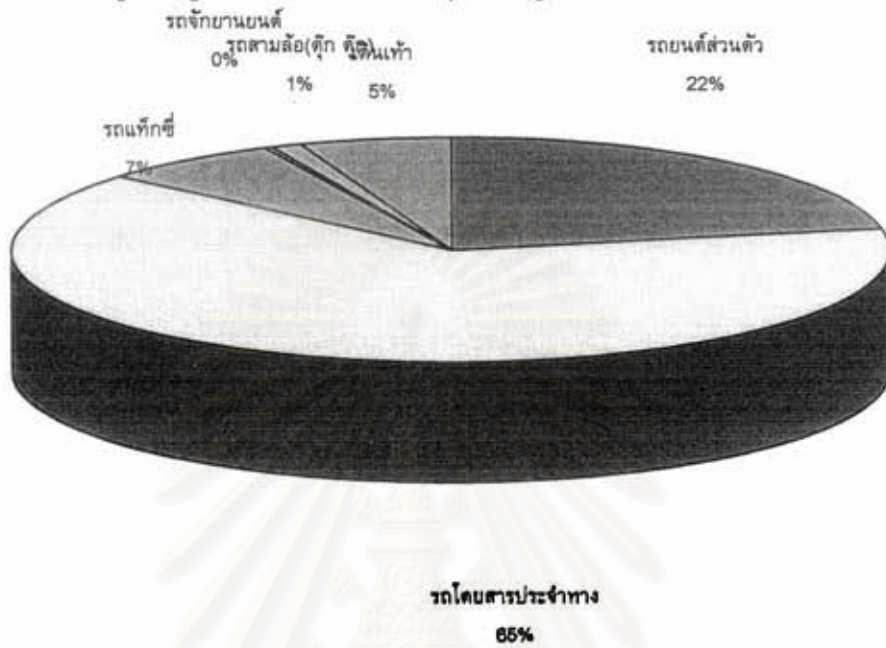
ในด้านของระบบสาธารณูปโภคที่พื้นที่ศึกษามีอยู่แล้วหรือต้องต่อเติมสร้างใหม่ขึ้น เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ที่ต้องการใช้บริการรถไฟฟ้าได้ใช้สัญจรไปมาได้อย่างสะดวก รวมทั้งผู้ที่ไม่ได้ใช้บริการรถไฟฟ้าแต่มีส่วนร่วมใช้สาธารณูปโภคเหล่านี้ จากการสอบถามกลุ่มผู้ต้องการใช้รถไฟฟ้า พบว่า ระบบสาธารณูปโภคที่ต้องการให้ปรับปรุงหรือสร้างขึ้นใหม่มากที่สุด คือ ทำบันไดเลื่อนระหว่างชั้นพื้นดินกับชั้นที่ 1 ของสถานีรถไฟฟ้าทั้ง 2 บริเวณ(ร้อยละ 47.2) รองลงมา คือ ทำทางเลื่อนเชื่อมระหว่างสถานีทั้ง 2 (ร้อยละ 36.0) ขยายขนาดทางเท้า(ร้อยละ 34.2) ตามลำดับ จะเห็นได้ว่ากลุ่มที่ต้องการใช้บริการรถไฟฟ้าเน้นต้องการความสะดวก รวดเร็ว สำหรับการสัญจร ดังนั้นระบบสาธารณูปโภคเหล่านี้จะสามารถสนับสนุนให้มีผู้ใช้บริการระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชนมากขึ้น ในขณะที่กลุ่มที่ไม่ต้องการใช้รถไฟฟ้า แต่จะใช้ระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่ร่วมด้วย ผู้คนกลุ่มนี้ต้องการให้มีการปรับปรุงโดยการขยายขนาดทางเท้ามากที่สุด(ร้อยละ 41.5) รองลงมาทำบันไดเลื่อนระหว่างพื้นดินกับชั้นที่ 1 ของสถานีรถไฟฟ้า(ร้อยละ 37.2) เนื่องจากอาจใช้เป็นทางสัญจรข้ามร่วมด้วย และขยายขนาดสะพานลอย(ร้อยละ 28.7) นอกจากความพร้อมขององค์ประกอบข้างต้นแล้ว การปรับปรุงส่วนอื่นๆให้กับพื้นที่ที่มีอยู่บ้าง เช่น ทำทางเท้าให้ร่มรื่นด้วยการปลูกต้นไม้ เนื่องจากจะมีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมากในอนาคต พื้นที่ใดสถานีควรปรับปรุงให้มีความสว่างทั้งกลางวันและกลางคืน โดยเฉพาะอย่างยิ่งช่วงกลางคืน แสงสว่างจะช่วยเพิ่มความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของผู้ที่ใช้เส้นทางบริเวณสถานีในการสัญจรไปมา(ตาราง 4.14)

ตาราง 4.13 ความเห็นของผู้ต้องการใช้บริการต่อองค์ประกอบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชน

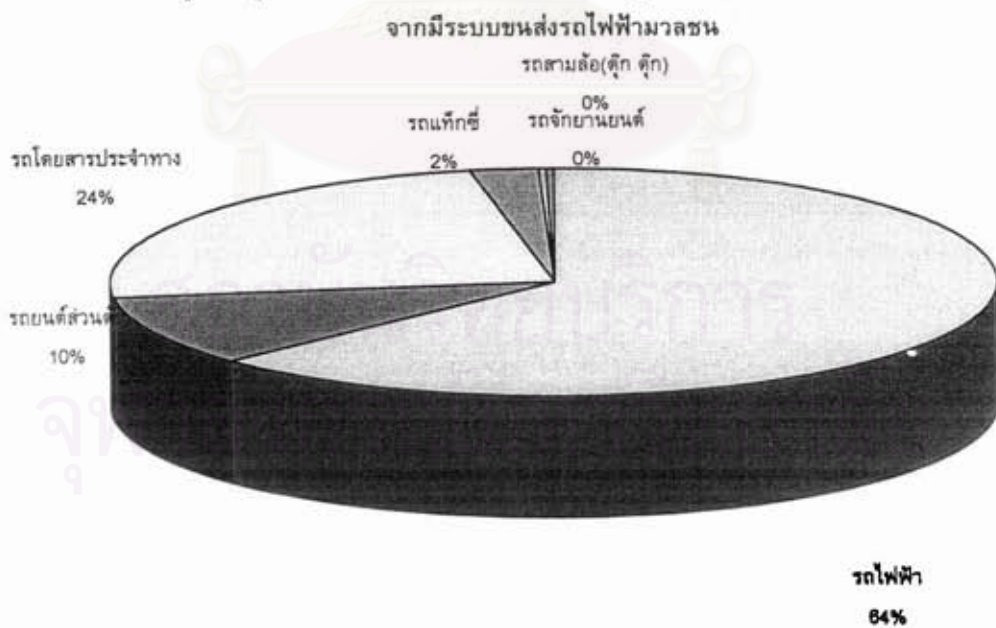
องค์ประกอบ	กลุ่มผู้ต้องการใช้บริการ	
	จำนวน	ร้อยละ
1. สถานีขึ้น-ลง		
สถานีสยามสแควร์	143	88.8
สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ	18	11.2
รวม	161	100
2. การใช้ระบบขนส่งอื่นร่วม		
ใช้ร่วม	141	87.6
ไม่ใช้ร่วม	20	12.4
รวม	161	100
3. ระบบขนส่งที่ใช้ร่วม		
รถโดยสารประจำทาง	124	77.1
รถแท็กซี่	14	8.7
รถสามล้อ(ตุ๊ก ตุ๊ก)	1	0.6
รถยนต์ส่วนตัว	2	1.2
ไม่แน่ใจ	20	12.4
รวม	161	100
4. ระยะเวลาในการเดินทาง		
ไปยังจุดเปลี่ยนการสัญจร		
5 นาที	27	16.8
ไม่เกิน 10 นาที	35	21.7
ไม่เกิน 15 นาที	51	31.7
ไม่เกิน 20 นาที	48	29.8
รวม	161	100
5. จำนวนครั้งของการใช้บริการ		
1-2 ครั้ง/สัปดาห์	98	60.9
3-4 ครั้ง/สัปดาห์	33	20.5
5-6 ครั้ง/สัปดาห์	15	9.3
ทุกวัน	15	9.3
รวม	161	100

ที่มา: จากการสำรวจภาคสนาม

แผนภูมิ 4.2 รูปแบบการเดินทางในปัจจุบันของผู้ใช้บริการพื้นที่พาณิชย์กรรม



แผนภูมิ 4.3 รูปแบบการเดินทางจากความเห็นของผู้ใช้บริการพื้นที่พาณิชย์กรรมหลัง



ตาราง 4.14 ระบบสาธารณูปโภคที่ผู้ใช้บริการต้องการ

สาธารณูปโภค	กลุ่มผู้ใช้บริการ	กลุ่มที่ไม่ใช้บริการ
	ร้อยละ	ร้อยละ
1.ขยายขนาดสะพานลอย	30.4	28.7
2.ขยายขนาดทางเท้า	34.2	41.5
3.ชุดอุโมงค์ทางข้าม	24.8	16.0
4.ทำทางเลื่อนระหว่างสถานีรถไฟฟ้าทั้ง 2	36.0	27.7
5.ทำบันไดเลื่อนระหว่างพื้นราบกับชั้น 1 สถานี	47.2	37.2
6.ทำลิฟท์ที่สถานี	17.4	11.7
7.อื่นๆ	2.5	3.2

ที่มา: การสำรวจภาคสนาม

4.5 สรุป

จากการพิจารณาการเข้าใช้กิจกรรมของประชาชนทั้งการสำรวจความเห็นและสังเกตการณ์ สามารถกล่าวได้ว่า บทบาทหน้าที่ของพื้นที่พาณิชย์กรรมแห่งนี้ มีความเป็นศูนย์กลางอย่างแท้จริง โดยเป็นทั้งแหล่งรวมความหลากหลายของสินค้าและบริการ แหล่งบันเทิง สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ มีความครบถ้วนสมบูรณ์ ที่สำคัญสามารถตอบสนองและรองรับความต้องการของประชาชนอย่างกว้างขวาง และทุกโอกาสเมื่อเข้าใช้บริการ รวมไปถึงการมีขอบเขตการให้บริการที่ครอบคลุมทั่วพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งยังเป็นที่รู้จักแพร่หลายในภูมิภาคอื่นๆ ของประเทศด้วย นอกจากนี้มีอิทธิพลแพร่ขยายตามพื้นที่อื่นๆ แล้ว ยังมีความสัมพันธ์กับพื้นที่ข้างเคียง ดังจะเห็นได้จากกลุ่มประชาชนที่เข้าใช้บริการส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 70 เป็นนักเรียน นิสิต นักศึกษา ซึ่งบางส่วนมีสถานที่ศึกษาอยู่ในพื้นที่ข้างเคียง ได้หมุนเวียนเข้าใช้บริการอย่างต่อเนื่อง นับว่าเป็นกลุ่มผู้ใช้บริการส่วนหนึ่งที่สนับสนุนพื้นที่พาณิชย์กรรมแห่งนี้เป็นอย่างดี โดยบทบาทหน้าที่นอกจากเป็นศูนย์กลางการค้าและบริการแล้ว บทบาทที่สำคัญประการหนึ่งคือ การเป็นศูนย์กลางด้านคมนาคมขนส่งโดยเฉพาะโครงข่ายทางบก เนื่องจากเป็นบริเวณที่มีการเปลี่ยนต่อระบบขนส่งสาธารณะจำนวนมาก และในอนาคตระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชนพาดผ่านเข้ามาในพื้นที่ ที่สำคัญคือการเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายเส้นทางเดินรถ ลักษณะดังกล่าวจะทำให้บทบาทศูนย์กลางด้านคมนาคมขนส่งมีความโดดเด่นขึ้น เนื่องจากเป็นบริเวณที่สามารถเข้าถึงจากรูปแบบการเดินทางที่หลากหลายและมีประสิทธิภาพสูง

บทบาทหน้าที่ที่จะปรากฏในอนาคต จากการตอบรับของประชาชนที่เดินทางเข้ามาใช้บริการในพื้นที่พาณิชย์กรรมและพื้นที่ข้างเคียง มีความสนใจต่อการใช้ระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชนมากกว่าร้อยละ 80 โดยตั้งใจจะเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากลักษณะเดิมมาใช้ระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้ามากขึ้น ลักษณะเช่นนี้เป็นการแสดงสัญญาณการบรรลุเป้าหมายหรือปรัชญาของระบบขนส่งมวลชน ที่มีไว้เพียงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะเท่านั้น แต่ยังหมายรวมถึงการลดปริมาณยานพาหนะบนท้องถนน อันจะมีผลต่อเนื่องไปในทางที่ดีแก่เมืองมากมาย แต่การที่จะสามารถจูงใจให้เกิดการใช้บริการนั้น องค์ประกอบในเรื่องของระบบขนส่งมวลชน เช่น ความสะดวก ความปลอดภัย ความรวดเร็ว การตรงเวลา อาจเป็นส่วนที่โครงการต้องให้ความสำคัญในการบริการและปรับปรุงอย่าง

สม่ำเสมอและต่อเนื่อง แต่อีกส่วนที่สำคัญยิ่ง คือ ความพร้อมของพื้นที่ศึกษาในเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนต่อการสัญจร ทั้งในเรื่องของสิ่งอำนวยความสะดวก ที่จะเอื้อประโยชน์และรองรับจำนวนผู้ใช้บริการ ซึ่งมีส่วนสนับสนุนให้เกิดการใช้บริการในพื้นที่มากขึ้น จะต้องสามารถรองรับกลุ่มคนเหล่านี้ได้อย่างดี เพื่อให้เกิดความสมดุลระหว่างพื้นที่กับจำนวนผู้เข้ามาใช้บริการ และสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกันอย่างมีระบบ

การพิจารณาถึงความพร้อมของพื้นที่โดยเฉพาะในสิ่งอำนวยความสะดวกประเภททางเท้า สะพานลอย ทางข้ามนั้น ส่วนหนึ่งต้องเข้าใจในโครงข่ายของทางเท้า สำนัความสำคัญของทางเท้า การเชื่อมกับพื้นที่แวดล้อม การเชื่อมกับอาคาร องค์กรประกอบต่างๆบนทางเท้า รวมทั้งความสามารถในการรองรับผู้สัญจรทางเท้า ณ ช่วงเวลาปัจจุบัน เพื่อป้องกันและสะท้อนถึงความสามารถในการรองรับและตอบสนองในอนาคต รวมไปถึงการหาแนวทางการจัดการที่เหมาะสม ซึ่งจะทำการวิเคราะห์ในส่วนต่อไป



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย