

บทที่ 1

บทนำ



1.1 ความสำคัญของปัญหา

ปัญหาหลักของกรุงเทพมหานคร ไม่ว่าจะเป็นปัญหาการเพิ่มขึ้นของประชากร การขยายตัวของชุมชนแออัดในเมือง การขนส่งมวลชนที่ด้อยประสิทธิภาพ และพื้นที่ชานเมืองขยายตัวอย่างไม่เป็นระบบ ได้รับผลจากการเป็นศูนย์กลางของกรุงเทพมหานครเพียงแห่งเดียว ปัญหาที่เด่นชัดคือ ปัญหาการจราจร อันเกิดขึ้นจากปริมาณการเดินทางมีเพิ่มขึ้น ขณะที่ความสามารถในการรองรับความต้องการยังไม่เพียงพอ จากการศึกษาของสำนักคณะกรรมการจัดระบบจราจรทางบก ระบุปริมาณการเดินทางของคนกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในปี 2541 เท่ากับ 17.12 ล้านเที่ยวต่อวัน เพิ่มขึ้นจากปี 2538 ร้อยละ 2.51 ต่อปี แบ่งเป็นการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะ ร้อยละ 45 ที่เหลือเป็นการเดินทางด้วยระบบขนส่งส่วนบุคคล ผู้เดินทางส่วนใหญ่ยังคงเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว โดยเฉพาะกลุ่มผู้มีรายได้ระดับกลางถึงสูง สภาพความต้องการเดินทางที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะยานพาหนะส่วนบุคคล ทำให้การจัดหาสาธารณูปโภคไม่เพียงพอ ปัจจุบันกรุงเทพมหานครมีพื้นที่ถนนที่มีอยู่เพียงร้อยละ 10 ของพื้นที่เมือง แต่พาหนะที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร มีถึง 3.3 ล้านคัน (กรมการขนส่งทางบก, 2538) นอกจากนี้ระบบขนส่งสาธารณะโดยเฉพาะรถโดยสารประจำทางเป็นบริการขนส่งสาธารณะหลักมีจำนวนเส้นทางเพียง 155 สาย ความสามารถขนส่งผู้โดยสารมีได้ประมาณวันละ 37,422 เที่ยวต่อวันเท่านั้น (องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ, 2540) นั้นแสดงให้เห็นว่า ความต้องการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะของคนกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ยังคงมีอยู่สูงกว่าการจัดหาบริการ ที่จะมารองรับการเดินทางได้

แม้ว่าการขนส่งสาธารณะ ทั้งรถโดยสารประจำทาง เรือ จะไม่สามารถสนองตอบต่อความต้องการของผู้เดินทางได้ทั้งหมด แต่องค์การรัฐพยายามปรับปรุงและส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ด้วยการประสานระบบขนส่งสาธารณะต่างๆ เข้าด้วยกัน การออกรูปแบบการขนส่งที่มีความสบายมากขึ้น นโยบายการให้ทางรถโดยสารประจำทางก่อน หรือการเปิดเส้นทางเดินเรือโดยสารในคลอง มาตรการดังกล่าวก็ยังไม่สามารถสนองความ

ต้องการของผู้เดินทางได้ ทำให้รูปแบบขนส่งใหม่ได้เข้ามาแข่งขันกับการขนส่งรูปแบบเดิมเกิดขึ้นตลอดเวลา นับตั้งแต่รถสองแถว รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง จนถึงรถตู้โดยสาร

การขนส่งโดยรถตู้โดยสารนับเป็นการบริการขนส่งที่แตกต่างจากรูปแบบอื่นๆ ตั้งแต่ขนาดพาหนะ รูปแบบการให้บริการที่เน้นเวลาและความสะดวกสบายเป็นหลัก การประกันที่นั่งให้กับผู้โดยสาร และเส้นทางที่วิ่งระหว่างพื้นที่เมืองและชานเมือง ซึ่งเป็นแหล่งงานและบ้านของคนในปัจจุบัน ทำให้การบริการเริ่มแพร่หลาย จากการขยายตัวอย่างรวดเร็วของรถตู้โดยสาร ทั้งจำนวนเส้นทาง จำนวนรถ และผู้โดยสาร โดยในปี พ.ศ.2540 เส้นทางรถตู้โดยสารมีจำนวนทั้งสิ้น 44 เส้นทาง จำนวนรถตู้โดยสารประมาณ 1,150 คัน ประมาณผู้โดยสารทั้งสิ้น 50,000 คนต่อวัน (กรุงเทพมหานคร, 2540) ในปีถัดไป เส้นทางรถตู้โดยสารมีเพิ่มขึ้น 116 เส้นทาง มีจำนวนรถวิ่งให้บริการ 2,980 คัน และผู้ใช้บริการประมาณ 250,000 คนต่อวัน (องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ, 2541) ในระยะเวลาเพียงหนึ่งปี การขยายตัวทั้งเส้นทาง จำนวนรถ และผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเกือบ 2 เท่า จึงอาจกล่าวได้ว่า การขนส่งโดยรถตู้โดยสารเป็นปรากฏการณ์ของการขนส่งรูปแบบใหม่ที่มีการขยายตัวและเป็นที่ยอมรับอย่างรวดเร็ว โดยเข้ามาเป็นระบบขนส่งทางเลือกใหม่ให้กับผู้เดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ด้วยเหตุดังกล่าว จึงควรทำการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อรูปแบบการขนส่งโดยรถตู้ในกรุงเทพมหานคร เพื่อนำไปสู่แนวทางการจัดการและปรับปรุงบริการของการขนส่งโดยรถตู้ต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์

- 1) ศึกษาปัจจัยและเงื่อนไขที่ทำให้เกิดการขนส่งโดยรถตู้โดยสาร
- 2) ศึกษารูปแบบการให้บริการของการขนส่งโดยรถตู้โดยสาร
- 3) ศึกษาลักษณะและพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสารรถตู้ในเขตกรุงเทพมหานครตอนเหนือ
- 4) เสนอแนะแนวทางในการจัดการและปรับปรุงบริการของการขนส่งโดยรถตู้โดยสาร

1.3 ขอบเขตการศึกษา

พื้นที่กรุงเทพมหานครตอนเหนือ ครอบคลุมเขตดุสิต พญาไท จตุจักร บางซื่อ หนองจอก บางกอกน้อย บางกะปิ บางพลัด ภาษีเจริญ บึงกุ่ม ลาดพร้าว บางเขน ดอนเมือง มีนบุรี หนองจอก ดลิ่งชัน ทวีวัฒนา หลักสี่ สายไหม คันนายาว และ คลองสามวา ต่อเนื่องออกไปยังพื้นที่จังหวัด

ปทุมธานี และนนทบุรี รวมมีพื้นที่ทั้งสิ้น 3086.157 ตารางกิโลเมตร (เฉพาะเส้นทางการให้บริการพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลตอนเหนือ)

1.4 ขั้นตอนและวิธีการวิจัย

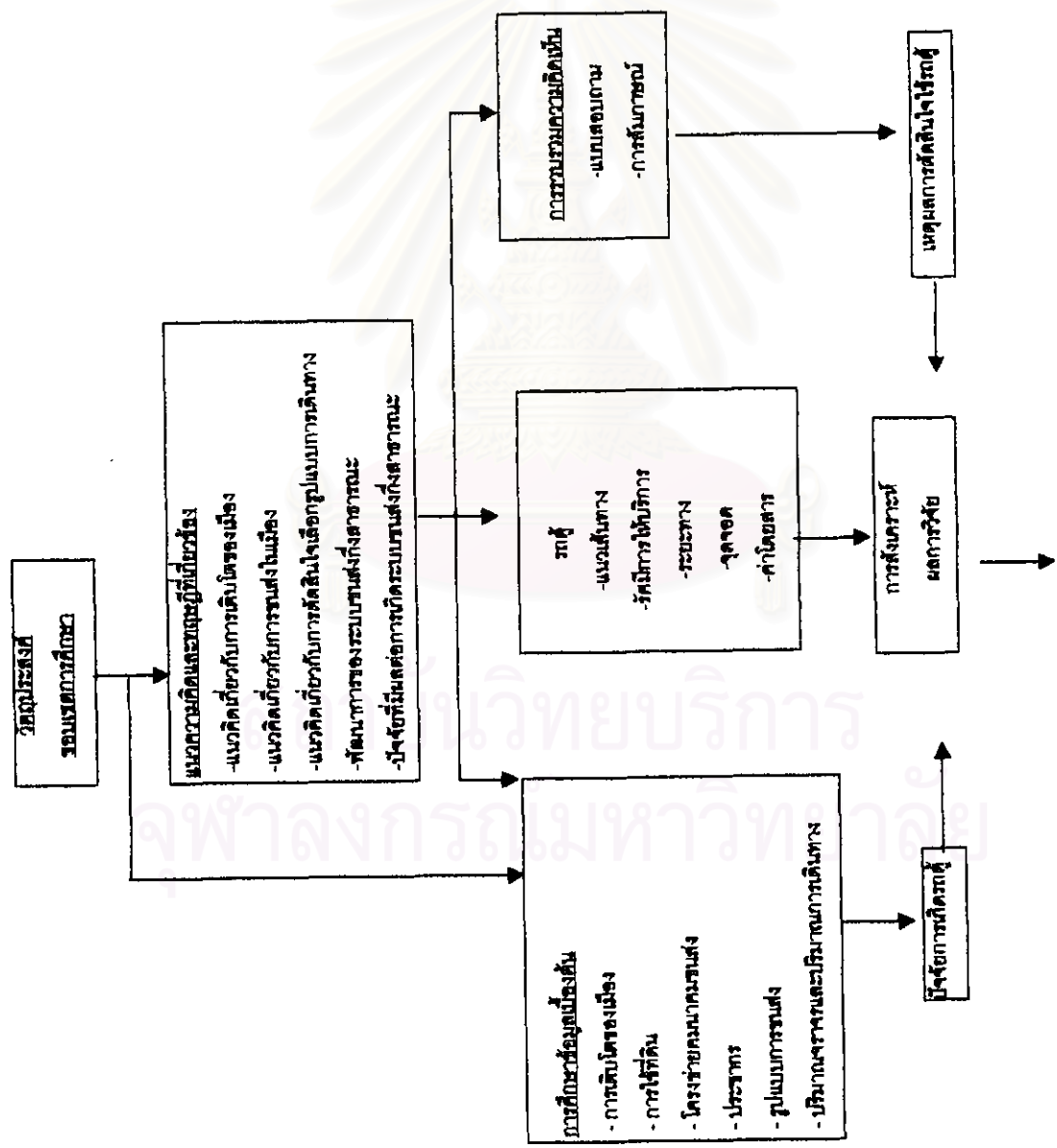
- 1) ศึกษาทฤษฎี แนวความคิดที่เกี่ยวข้องจากหนังสือ เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยศึกษาการเกิดการเดินทาง การเลือกรูปแบบการเดินทาง และความหมาย ลักษณะขนส่งทางสาธารณะ ปัจจัยที่ทำให้เกิดรูปแบบขนส่งทางสาธารณะ พฤติกรรมของคนเดินทางโดยระบบขนส่งทางสาธารณะ การตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางโดยขนส่งทางสาธารณะในต่างประเทศ เพื่อวิเคราะห์เงื่อนไขและปัจจัยของการเกิดระบบขนส่งรถตู้ในกรุงเทพมหานคร
- 2) ศึกษาข้อมูลด้านพื้นที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะทางกายภาพของเมือง การตั้งถิ่นฐาน ประชากร เศรษฐกิจ โครงข่ายคมนาคมและการสัญจร และรูปแบบการขนส่งมวลชนประเภทต่าง ๆ ซึ่งเป็นปัญหาส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดรูปแบบการขนส่งประเภทรถตู้โดยสาร
- 3) ศึกษาปัจจัยการเกิดรูปแบบการขนส่งโดยรถตู้โดยสารในกรุงเทพมหานคร
- 4) ศึกษาสภาพทั่วไปของรถตู้ ในรายละเอียดเกี่ยวกับ พัฒนาการ แนวเส้นทาง ระยะทาง รัศมีการบริการ ค่าโดยสาร ที่ตั้งของจุดจอด และความสัมพันธ์ระหว่างจุดต้นทางและจุดปลายทางของการเดินทางโดยรถตู้ จากข้อมูลของหน่วยงานรัฐบาลและการสำรวจภาคสนาม รวมทั้งทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบ การให้บริการในรูปแบบการขนส่งสาธารณะประเภทต่าง ๆ และการขนส่งทางสาธารณะ เพื่อหาข้อดีและข้อบกพร่องและการขาดประสิทธิภาพของระบบขนส่งสาธารณะแต่ละประเภท
- 5) สำรวจความคิดเห็นของผู้ใช้บริการขนส่งโดยรถตู้ ต่อการหันมาใช้รูปแบบการเดินทางโดยรถตู้ โดยทำการออกแบบสอบถาม และแจกแบบสอบถามบริเวณท่าจอดรถตู้ที่ทำการคัดเลือก โดยดูจากศักยภาพและความได้เปรียบเสียเปรียบของพื้นที่หรือกลุ่มวินรถตู้ที่เป็นจุดจอดทั้งในด้านปริมาณรถตู้ที่ให้บริการ ผู้ใช้บริการ ลักษณะความโดดเด่นของพื้นที่ เพื่อวิเคราะห์พฤติกรรมการเดินทางและทัศนคติของผู้โดยสารที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกเดินทางโดยรถตู้
- 6) จากการศึกษาสำรวจความคิดเห็นของผู้ใช้บริการรถตู้โดยสาร ประกอบกับการศึกษาการขยายตัวของเมือง และโครงข่ายคมนาคม เพื่อสรุปผลการศึกษาในเรื่องปัจจัยและเงื่อนไขที่มีผลต่อการเกิดรูปแบบการขนส่งคนโดยสารโดยรถตู้โดยสาร และเสนอแนวทางในการจัดระเบียบและการปรับปรุงการบริการต่อไป

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) ทำให้ทราบถึงปัจจัยและเงื่อนไขที่ทำให้เกิดการขนส่งประเภทรถตู้โดยสาร
- 2) ทำให้ทราบถึงลักษณะการให้บริการของการขนส่งประเภทรถตู้โดยสาร
- 3) ทำให้เข้าใจถึงลักษณะและพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสารรถตู้โดยสารในพื้นที่ศึกษา
- 4) เสนอแนวทางการจัดระเบียบและการปรับปรุงบริการขนส่งประเภทรถตู้โดยสาร เพื่อการวางแผนต่อไป



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนภูมิที่ 1.1 ขั้นตอนการทำงาน

วัตถุประสงค์และเสนอแนะ
แนวทางการปรับปรุงและการจัดระเบียบรถตู้

ปัจจัยที่มีผลต่อรูปแบบการขนส่ง
โดยรถตู้กรุงเทพมหานครเหนือ

สัญลักษณ์

พื้นที่ศึกษา

แผนที่ 1.1 พื้นที่ศึกษา



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

