

บทที่ 1

บทนำ



1.1 ที่มาและความสำคัญ

การเดินทางและการขนส่งนับได้ว่าเป็นปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญที่ส่งเสริมให้การพัฒนา การเจริญเติบโตของพื้นที่ให้ไปอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากความต้องการเดินทางเป็นความต้องการสืบเนื่องจากการทำกิจกรรมอย่างอื่น เมื่อการเดินทางมีความสะดวกและมีประสิทธิภาพย่อมอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในสังคมดำเนินไปอย่างรวดเร็วประชาชนจะได้รับโอกาสในการกระจายความเจริญอย่างถ้วนหน้ามีการแลกเปลี่ยนสินค้าก่อให้เกิดรายได้ขึ้นอีกทั้งสามารถเข้าถึงบริการของรัฐ ทั้งด้านการศึกษาสุขภาพอนามัยตลอดจนการรักษาความปลอดภัย ในทางกลับกันหากการเดินทางต้องประสบกับปัญหากิจกรรมประจำวันของประชาชนจะต้องได้รับความกระทบกระเทือน

เมืองในระดับภูมิภาคมีความจำเป็นอย่างมากที่จะต้องปรับปรุงระบบการขนส่งให้มีประสิทธิภาพเพื่อรองรับการกระจายความเจริญเติบโตของเมืองใหญ่ที่ซึ่งพัฒนาแล้วทรัพยากรในประเทศจึงจะถูกจัดสรรอย่างเกิดประโยชน์สูงสุด จังหวัดพิษณุโลกนั้นก็เป็นเมืองในระดับภูมิภาคที่สมควรได้รับการศึกษาพัฒนาระบบขนส่ง ทั้งนี้เพื่อรองรับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (2535 – 2539) ที่กำหนดให้จังหวัดพิษณุโลกเป็นเมืองหลักของการพัฒนาภาคเหนือตอนล่าง

เมืองพิษณุโลกตั้งอยู่ในเขตภาคเหนือตอนล่าง มีความเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วทั้งทางด้านภาคธุรกิจ ภาคบริการ ภาคอุตสาหกรรมและพาณิชยกรรม สาเหตุสำคัญเนื่องจากจังหวัดพิษณุโลกเป็นศูนย์กลางด้านคมนาคมเป็นจังหวัดที่เชื่อมต่อระหว่างภาคเหนือตอนบน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคกลาง ทางด้านประชากรพบว่าในปี พ.ศ. 2544 เขตเทศบาลซึ่งมีพื้นที่ 18 ตารางกิโลเมตร มีจำนวนประชากรต่อพื้นที่เท่ากับ 8,383.63 คนต่อตารางกิโลเมตร ส่วนเขตผังเมืองรวมซึ่งเป็นพื้นที่ศึกษามีพื้นที่ 170 ตารางกิโลเมตรและมีจำนวนประชากรต่อพื้นที่เท่ากับ 362.60 คนต่อตารางกิโลเมตร จากความหนาแน่นของประชากรทำให้เกิดปัญหาจราจรตามมา เนื่องจากพบว่าอัตราการ

เพิ่มของจำนวนยวดยานทั้งหมดต่อประชากรพันคนในปี พ.ศ. 2539 เพิ่มขึ้นจาก 247 คันเป็น 336 คัน ในปี พ.ศ. 2544 คิดเป็นอัตราการเพิ่มเฉลี่ยต่อปีถึงร้อยละ 6.38 (ตารางที่ 1.1)

ตารางที่ 1.1 การครอบครองยานพาหนะของจังหวัดพิษณุโลกช่วงปี พ.ศ. 2539 – 2544

แยกตามยานพาหนะ แต่ละประเภท	ปี พ.ศ.						อัตราการเพิ่ม โดยเฉลี่ยต่อปี (ร้อยละ)
	2539	2540	2541	2542	2543	2544	
จำนวนยานพาหนะ จดทะเบียน							
รถจักรยานยนต์ทั้งหมด	160,243	183,120	200,012	207,846	220,527	225,562	7.16
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	12,792	14,622	15,917	20,241	17,593	18,718	8.73
รถอื่น ๆ	37,732	40,550	43,067	45,243	45,586	47,458	4.72
รวมรถทุกประเภท	210,767	238,292	258,996	273,330	283,706	291,738	6.03
การครอบครองยานพาหนะ (คัน / 1,000คน)							
รถจักรยานยนต์	187.66	211.60	230.25	239.42	254.65	259.40	13.94
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	14.98	16.90	18.32	23.32	20.32	21.53	8.32
รถอื่น ๆ	44.19	46.86	49.58	52.11	52.64	54.58	4.33
รวมรถทุกประเภท	246.83	275.35	298.15	314.85	327.61	335.50	6.38

หมายเหตุ : รถอื่นๆ ได้แก่ รถสามล้อรับจ้าง รถยนต์รับจ้าง รถยนต์บริการทัศนาวจรและรถยนต์บริการให้เช่า

ที่มา : สถิติการจดทะเบียนยานยนต์ตาม พรบ.รถยนต์

จากข้อมูลการสำรวจการเดินทางภายในพื้นที่ผังเมืองรวมโดยวิธีใช้แบบสอบถามการเดินทางของสมาชิกในครัวเรือน (Home Interview Survey) จำนวน 2,500 ครัวเรือน โดยมหาวิทยาลัยนเรศวร ร่วมกับบริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด ทำให้กับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (2538) (ตารางที่ 1.2) พบว่าประชาชนนิยมเดินทางโดยพาหนะส่วนบุคคลในปริมาณที่มากกว่ารถสาธารณะอย่างมาก ทั้งนี้ร้อยละของการเดินทางโดยพาหนะส่วนบุคคลเท่ากับ 90.9 (รถจักรยานยนต์รวมกับรถส่วนบุคคล) และร้อยละของการเดินทางโดยรถสาธารณะเท่ากับ 9.1(รถประจำทางรวมกับรถสาธารณะอื่นๆ) ประกอบกับสถิติการจดทะเบียนของยานพาหนะในจังหวัดพิษณุโลกตาม พรบ.รถยนต์ และ พรบ.ขนส่ง ในช่วงปี พ.ศ. 2539 – 2544 จำนวนยานพาหนะทุกประเภทเพิ่มจาก 216,964 คัน เป็น 299,560 คัน เมื่อเปรียบเทียบอัตราการเพิ่มของรถแต่ละประเภทจะพบว่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน รถปิคอัพและรถจักรยานยนต์เพิ่มร้อยละ 8.97, 6.91 และ 7.16 ต่อปีตามลำดับ แต่รถบรรทุก

และรถโดยสารเพิ่มด้วยอัตราที่ต่ำกว่า คือ เพียงร้อยละ 5.35 เท่านั้น ทำให้จังหวัดพิษณุโลกต้องประสบกับปัญหาจราจรที่มีแนวโน้มที่จะทวีความรุนแรงมากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาเพื่อวางแผนยุทธศาสตร์การพัฒนารoadจังหวัดโดยคณะกรรมการพัฒนารoadจังหวัด ([กพจ.],2537) ที่ระบุว่าปัญหาจราจรในจังหวัดพิษณุโลกเป็นปัญหาเร่งด่วนที่ควรหาทางปรับปรุงแก้ไข

ตารางที่ 1.2 ปริมาณการเดินทางในปี พ.ศ. 2538 แยกตามยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง

ปริมาณการเดินทางจำแนกตามประเภทยานพาหนะ		
ประเภทยานพาหนะ	ปริมาณการเดินทาง (คน - เทียบต่อวัน)	ร้อยละ
รถจักรยานยนต์	142,414	64.3
รถส่วนบุคคล	58,774	26.6
รถสาธารณะอื่น ๆ	2,957	1.3
รถประจำทาง	17,219	7.8
รวม	221,364	100.0

ที่มา : โครงการสำรวจข้อมูลและศึกษาสภาพการจราจรและการขนส่งในจังหวัดพิษณุโลก

จากการที่เมืองพิษณุโลกเจริญเติบโตขึ้นประชากรมากยิ่งขึ้น นำไปสู่การเพิ่มขึ้นของยานพาหนะ แนวทางการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจึงมีความสำคัญด้วยสามารถแก้ไขปัญหาจราจรที่เป็นปัญหาอันนำไปสู่ปัญหาต่างๆมากมาย การแก้ไขที่ผ่านมาเน้นสร้างเส้นทางจราจรเพิ่มขึ้น แต่แก้ปัญหาได้เพียงระยะสั้นเท่านั้น เพราะเมื่อสร้างเส้นทางเพิ่มขึ้นแล้วยานพาหนะก็เพิ่มขึ้นมากกว่า ดังนั้นการพัฒนาในระยะยาวจึงควรศึกษาทำความเข้าใจถึงลักษณะตลอดจนปัจจัยที่กำหนดการเลือกรูปแบบการเดินทางของประชาชนเพื่อใช้ในการวางแผนพัฒนาระบบขนส่งและวางนโยบายเพื่อสร้างแรงจูงใจในการใช้บริการขนส่งมวลชนของประชาชนในเมืองพิษณุโลกให้เพิ่มขึ้น

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกยานพาหนะการเดินทางในเขตเมืองพิษณุโลก
2. เพื่อศึกษาลักษณะและพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนตลอดจนลักษณะการเดินทางในเขตเมืองพิษณุโลก

3. เพื่อพัฒนาแบบจำลอง การเลือกยานพาหนะในการเดินทางในเขตเมืองพิษณุโลก

1.3 ขอบเขตการวิจัย

1. การศึกษานี้มีพื้นที่ศึกษาครอบคลุมพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่น และพื้นที่ที่มีแนวโน้มจะเกิดปัญหาจราจรในอนาคตได้แก่ พื้นที่ผังเมืองรวมซึ่งประกอบด้วยตำบลในเมือง(เขตเทศบาลพิษณุโลก) ท่าทอง วังจันทร์ บ้านคลอง ปลายชุมพล บ้านกว้าง จอมทอง ปากโทก หัวรอดวนทอง สมอแข อรัญญิก บึงพระ และนาโพธิ์ ในอำเภอเมืองพิษณุโลก วังทอง และวังพิกูลในอำเภอวังทอง คิดเป็นพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 170 ตารางกิโลเมตรและเพื่อให้การเก็บข้อมูลในการศึกษามีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นจึงได้แบ่งพื้นที่ย่อยออกเป็น 51 พื้นที่ ซึ่งสอดคล้องกับการแบ่งพื้นที่ในเขตผังเมืองรวมของ สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก(สจร.),2540:ภาคผนวก ข.) (ดังรูปที่ 1.1 และ 1.2)

2. การศึกษาการเลือกยานพาหนะเดินทางในเขตเมืองพิษณุโลกนี้ได้เจาะจงกลุ่มเป้าหมายเฉพาะผู้ที่มีที่พักอาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาเท่านั้นไม่รวมการเดินทางของผู้ที่มีที่พักอาศัยอยู่นอกพื้นที่ศึกษาและไม่ได้เป็นนักท่องเที่ยวหรือนักทัศนาจร ทั้งนี้ผู้ที่มีที่พักอาศัยในพื้นที่ศึกษาย่อมมีอิทธิพลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางในพื้นที่

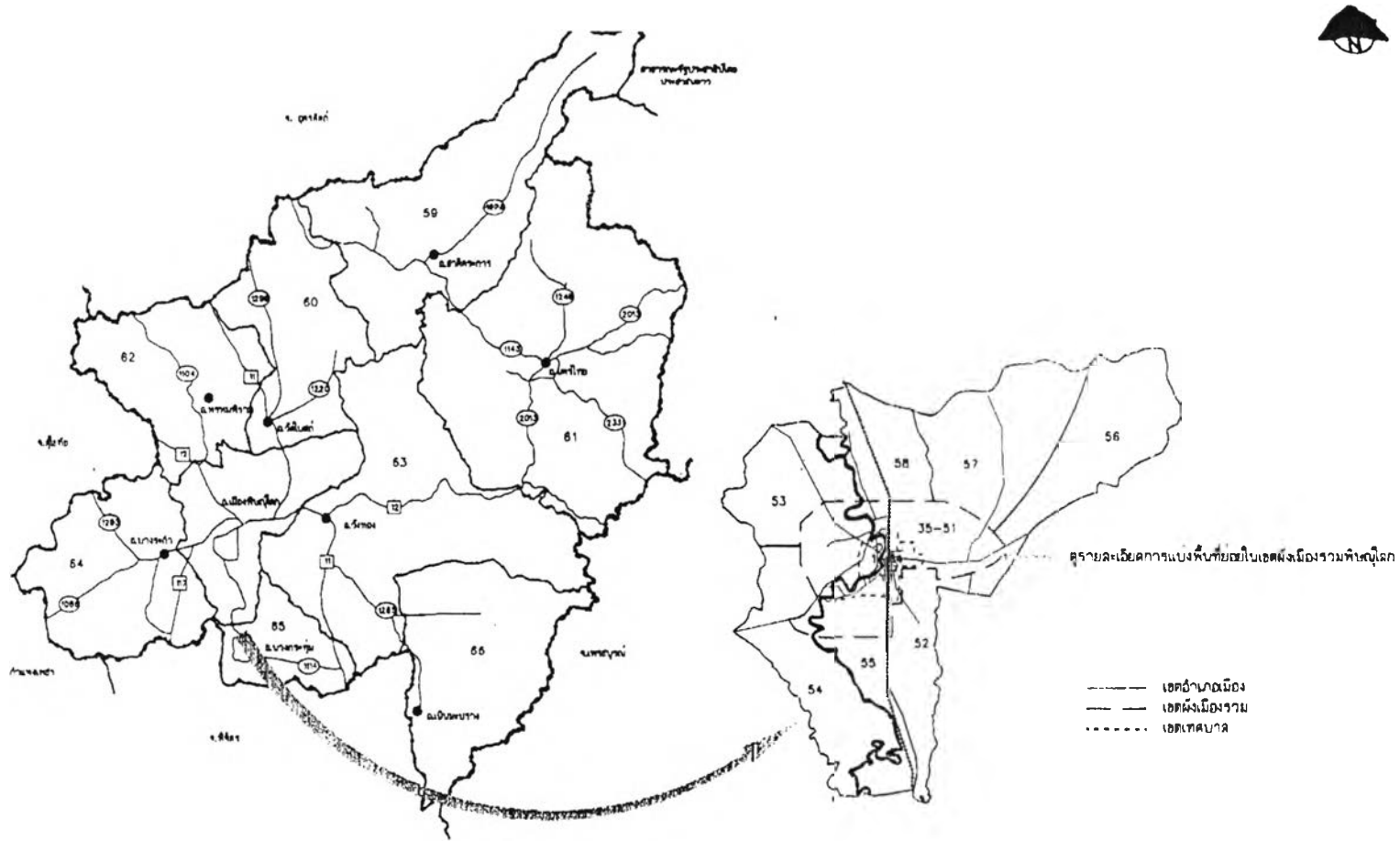
3. ประเภทของยานพาหนะที่ได้นำมาวิเคราะห์ในการศึกษานี้แบ่งเป็น ยานพาหนะส่วนบุคคลได้แก่ รถยนต์ รถจักรยานยนต์ ยานพาหนะสาธารณะ ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง รถโดยสารขนาดเล็ก ซึ่งได้แก่ รถสี่ล้อ รถสามล้อเครื่อง รถสามล้อถีบ

1.4 ประโยชน์ที่ได้จากการวิจัย

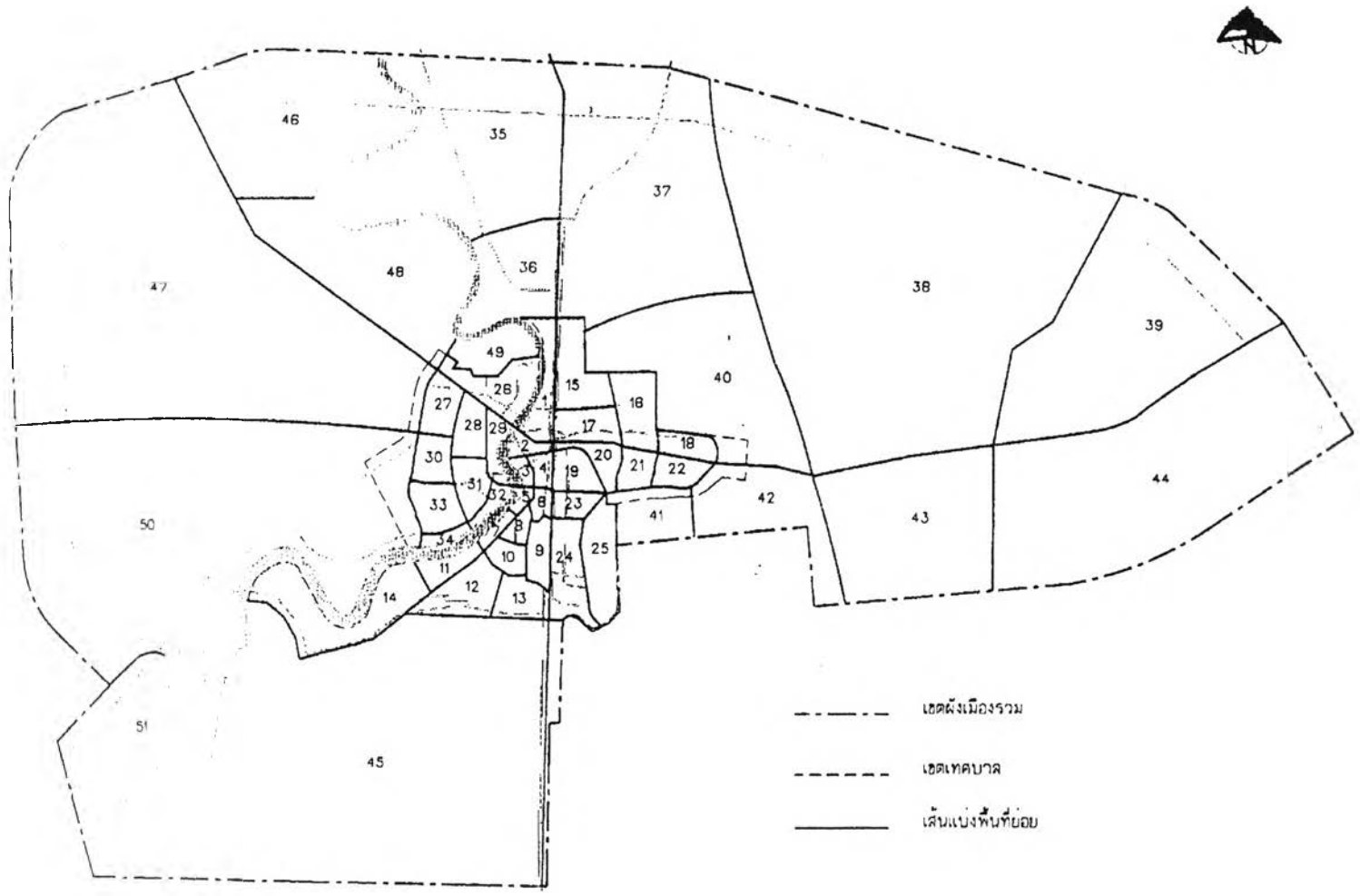
1. ปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดการเลือกยานพาหนะในการเดินทางที่ได้จากการศึกษา เมื่อพิจารณาร่วมกับข้อมูลการเดินทางและการขนส่งแล้วสามารถนำมาปรับปรุงระบบขนส่งมวลชนในเขต

พื้นที่ผังเมืองรวมจังหวัดพิษณุโลกให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อจูงใจให้บุคคลที่ต้องเดินทางหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนให้มากขึ้นเพื่อบรรเทาและป้องกันปัญหาจราจร

2. ทำให้ได้แบบจำลองการเลือกยานพาหนะเดินทางสำหรับพยากรณ์พฤติกรรมทางเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อประเมินผลของนโยบายและหาแนวทางที่จะได้นำมาประยุกต์ใช้ในอนาคต



รูปที่ 1.1 พื้นที่ศึกษาผังเมืองรวมพิษณุโลก



รูปที่ 1.2 พื้นที่ย่อยที่ใช้ในการวิเคราะห์ในเขตผังเมืองรวมพิษณุโลก