พฤติกรรมและความต้องการใช้ทางหลวงพิเศษ ของผู้ใช้บริการทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และ 9

The Behavior and Needs of the Users of Motorway Number 7 and 9

เพ็ญแข ศิริวรรณ และ แสงหล้า ชัยมงคล

ภาควิชาคณิตศาสตร์และสถิติ คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ปทุมธานี 12121

บทคัดย่อ

การศึกษาพฤติกรรมและความต้องการใช้ทางหลวงพิเศษ (มอเตอร์เวย์) ของผู้ใช้บริการมอเตอร์เวย์ หมายเลข 7และ 9 มีวัตถุประสงค์เพื่อสำรวจพฤติกรรมการเดินทางและการขนส่งสินค้าของผู้ใช้มอเตอร์เวย์ ตลอดจนสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับประโยชน์ทางตรงและทางอ้อมของมอเตอร์เวย์ การเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อม ความเป็นอยู่ในชีวิตประจำวันอันเนื่องมาจากการใช้มอเตอร์เวย์ และความต้องการและปัญหาการใช้มอเตอร์เวย์ ตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาได้มาจากการสุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการมอเตอร์เวย์แบบ Stratified Random Sampling โดยจำแนกผู้ใช้บริการตามประเภทของรถ (รถ 4 ล้อ รถ 6 ล้อ และรถมากกว่า 6 ล้อ) จำนวนตัวอย่าง 2,139 ราย และใช้วิธีการสุ่มแบบโควต้า ในการสุ่มกลุ่มตัวอย่างเจ้าของกิจการ/ ผู้บริหารกิจการ และพนักงานขับรถของบริษัทหรือหน่วยงานที่มีสถานประกอบการตั้งอยู่บริเวณเส้นทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และหมายเลข 9 พาดผ่านจำนวนรวม 120 และ 150 รายตามลำดับ

ผลการศึกษาสรุปได้ว่า ผู้ใช้มอเตอร์เวย์ที่มีวัตถุประสงค์การใช้ต่างกัน หรือผู้ใช้เส้นทางมอเตอร์เวย์ต่างกัน จะมีพฤติกรรมการใช้มอเตอร์เวย์ ความคาดหวังและความต้องการเกี่ยวกับมอเตอร์เวย์ ตลอดจนความคิดเห็นเกี่ยวกับการมีมอเตอร์เวย์ ในเรื่องประโยชน์ /ผลกระทบของการมีมอเตอร์เวย์ และความพึงพอใจต่อการให้บริการมอเตอร์เวย์ของผู้ใช้มอเตอร์เวย์ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

คำสำคัญ: การวิจัยเชิงสำรวจ มอเตอร์เวย์ การชักตัวอย่างแบบแบ่งชั้นภูมิ การชักตัวอย่างแบบโควต้า

Abstract

The objectives in surveying the behavior and needs of the users of motorway number 7 and 9 are to observe the journey pattern and the transportation of goods. The survey also aims to observe the opinion of the

motorway users on direct and indirect benefits of motorway, how motorway impacts their everyday lives, and needs and issues that the motorway users faced from using motorway. The Stratified Random Sampling and Quota Sampling techniques were used in the survey process. The Stratified Random Sampling technique was used to sample 2,139 motorway users based on vehicle type (4-wheel, 6-wheel, and more than 6-wheel). The Quota Sampling technique was used to select 270 entrepreneurs/managers and drivers of the companies or agencies located around motorway number 7 and 9.

The survey revealed that the expectations and the needs of the motorway users, the opinion of motorway users about benefits and the effects of motorway, and the satisfaction of the motorway users vary by the objectives of using motorway and the route of motorway and they are statistically different at the confidence level of 95%

Keywords: Survey research, Motorway, Stratified random sampling, Quota sampling

1. บทนำ

ประเทศไทยมีการพัฒนาทางหลวงอย่างเป็นระบบตั้งแต่เริ่มมีแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับแรก ๆ โดยแนวทางการพัฒนาทางหลวงในอดีตนั้น เริ่มต้นจากการก่อสร้างลาดยางเส้นทางสายหลักที่เชื่อมระหว่างภูมิภาคต่าง ๆ เข้าด้วยกัน ต่อมาได้มีการพัฒนาเส้นทางสายย่อยที่เชื่อมจากทางสายหลักเข้าสู่จังหวัดหรือเข้าสู่อำเภอ และเมื่อปริมาณการจราจรบนถนนสายหลักเหล่านี้เพิ่มขึ้นได้มีการปรับปรุงขยายถนนเดิมโดยเพิ่มช่องจราจรตามความจำเป็นในขณะนั้น ซึ่งเป็นการแก้ปัญหาการจราจรได้เพียงระยะหนึ่งเท่านั้น เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวไม่ได้มีการควบคุมการเข้า-ออก ทำให้การจราจรทางไกลต้องใช้เส้นทางร่วมกับการจราจรในท้องถิ่นระยะสั้น ๆ ส่งผลให้เกิดปัญหาต่าง ๆ เช่น ปัญหาการจราจร ปัญหาอุบัติเหตุ และความสูญเสียทางเศรษฐกิจสังคมเป็นอันมาก

กระทรวงคมนาคมโดยกรมทางหลวงจึงได้ขอความช่วยเหลือจากรัฐบาลญี่ปุ่น ให้มาทำการศึกษาพัฒนาทางหลวงพิเศษขึ้นในช่วงปี 2533-2534 ผลการศึกษาได้ข้อเสนอแนะว่าประเทศไทยควรจะต้องพัฒนาระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองขึ้น (มอเตอร์เวย์) โดยกำหนดเป็นแผนระยะยาว ดังนั้นกระทรวงคมนาคมโดยกรมทางหลวงจึงได้จัดทำแผนแม่บทของการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองขึ้น และเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา โดยใช้แนวทางจากผลการศึกษาดังกล่าว และได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2540

เป้าหมายของโครงการสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ในระดับมหภาค คือ เพื่อเป็นระบบโครงสร้างพื้นฐานหลักในการสนับสนุนนโยบายกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคอย่างทั่วถึง เสริมสร้างสมรรถนะทางเศรษฐกิจของประเทศไทยให้ยั่งยืนในอนาคต และเป็นการสนับสนุนการพัฒนาเมืองหลักในภูมิภาค ส่วนเป้าหมายในระดับจุลภาค คือ เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี ช่วยลดอุบัติเหตุและลดมลภาวะจากการเดินทางและขนส่งสินค้าในชีวิตประจำวัน

เพื่อให้ได้ข้อมูลมาใช้ประกอบการวางแผนปรับปรุง พัฒนาระบบการบริการของการพัฒนาทางหลวงให้มีมาตรฐานและสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนทั้งในด้านมาตรฐานของเส้นทาง การอำนวยความสะดวกสบายต่างๆ จำเป็นต้องมีการสำรวจความต้องการความพึงพอใจ และพฤติกรรมของผู้ใช้ทางหลวงสายต่างๆ ตลอดจนผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมเนื่องมาจากการสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ลักษณ์ เสงี่ยมจิตต์ [1] ศึกษาผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมอันเนื่องมาจากการสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ที่มีผลต่อชุมชนข้างทางในอำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา พบว่าประชาชนประกอบอาชีพหลักทางการเกษตรลดลง แต่ประกอบอาชีพเกี่ยวกับการจ้างแรงงานสูงขึ้น ประชาชนมีรายได้เพิ่มขึ้นขณะเดียวกันก็มีภาวะหนี้สินเพิ่มขึ้น สำหรับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม พบว่าทำให้เกิดปัญหาทางด้านเสียงและควันพิษ และในปี 2547 สุกิจ อักษรกิจและคณะ [2] ได้สำรวจความคิดเห็นของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองชะอำ จังหวัดเพชรบุรี ที่มีต่อโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ พบว่า ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจและมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นต่อโครงการอยู่ในระดับค่อนข้างต่ำ และยังจำกัดเฉพาะบางกลุ่ม โครงการไม่มีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจมากนัก แต่จะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของสิ่งแวดล้อมเป็นอย่างมาก สำหรับการศึกษาเกี่ยวกับการขยายเส้นทางหลวงพิเศษ วรรณ ไชยกุลวัฒนา [3] ได้ศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการหลวงพิเศษสายบางปะอิน-นครราชสีมา สรุปได้ว่าเมื่อวิเคราะห์ทางด้านเศรษฐศาสตร์พบว่ามีความคุ้มค่าต่อการลงทุนไม่ว่ากรณีที่รัฐบาลเป็นผู้ลงทุนการก่อสร้างหรือให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างเองและจ่ายค่าใช้จ่ายก่อนการก่อสร้างเองทั้งหมด สำหรับงานวิจัยทางด้านพฤติกรรมการขับขี่ กมล และ ทรงยศินทร์ [4] ได้สำรวจพฤติกรรมและปัจจัยหลักๆ ในเลือกใช้เส้นทางของผู้ใช้เส้นทางแหลมฉบัง ชลบุรี-ระยอง พบว่าพฤติกรรมการเลือกใช้เส้นทางของผู้ใช้นั้นขึ้นอยู่กับประเภทของรถที่ผู้ใช้ขับขี่ โดยผู้ใช้ถนนด้วยรถยนต์ส่วนตัว จะคำนึงถึงปัจจัยที่สำคัญเรียงตามลำดับ ดังนี้ ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง สภาพการจราจร สภาพผิวถนน และความปลอดภัย ในขณะที่กลุ่มผู้ขับขี่รถขนส่งสินค้าจะให้ความสำคัญในเรื่องระยะเวลาในการเดินทาง สภาพการจราจร และจุดหมายปลายทาง ตามลำดับ และในปี 2548 เพ็ญแข ศิริวรรณและคณะ [5] ได้ทำการสำรวจความพึงพอใจต่อการให้บริการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของผู้ใช้บริการและเจ้าหน้าหรือผู้ให้บริการผลการวิจัยพบว่าผู้ใช้บริการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองส่วนใหญ่มีความพึงพอใจต่อ การให้บริการของมอเตอร์เวย์โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลางและมีความพึงพอใจต่อการบริการของทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (บางประอิน-บางพลี) มากกว่าทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (กรุงเทพ-ชลบุรี)

ในการวิจัยครั้งนี้จะทำการสำรวจพฤติกรรมและความต้องการใช้ทางหลวงพิเศษของผู้ใช้บริการทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และ 9 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสำรวจพฤติกรรมการเดินทางและการขนส่งสินค้าของผู้ใช้มอเตอร์เวย์ ตลอดจนสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับประโยชน์ทางตรงและทางอ้อมของมอเตอร์เวย์ การเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อม ความเป็นอยู่ในชีวิตประจำวันอันเนื่องมาจากการใช้มอเตอร์เวย์ และความต้องการและปัญหาการใช้มอเตอร์เวย์

2. ระเบียบวิธีการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ ซึ่งใช้วิธีการสำรวจด้วยการสุ่มตัวอย่างจากประชากรเป้าหมาย โดยมีระเบียบวิธีการวิจัยดังนี้

2. 1 ประชากรเป้าหมาย

ผู้วิจัยได้แบ่งประชากรเป้าหมายสำหรับการเก็บรวบรวมข้อมูล ออกเป็น 3 กลุ่ม คือ

(1) กลุ่มประชาชนผู้ใช้มอเตอร์เวย์หมายเลข 7 และ หมายเลข 9

(2) กลุ่มเจ้าของ/ผู้บริหารกิจการที่มีสถานประกอบการตั้งอยู่บริเวณเส้นทางมอเตอร์เวย์หมายเลข 7 และ หมายเลข 9 พาดผ่าน

(3) กลุ่มพนักงานขับรถของกิจการหรือหน่วยงานที่ตั้งอยู่บริเวณเส้นทางมอเตอร์เวย์หมายเลข 7 และ หมายเลข 9 พาดผ่าน

2. 2 การสุ่มตัวอย่างและการกำหนดจำนวนตัวอย่าง

2.2.1 การสุ่มตัวอย่างและจำนวนตัวอย่างประชาชนผู้ใช้มอเตอร์เวย์หมายเลข 7 และ หมายเลข 9

การสุ่มตัวอย่างประชาชนผู้ใช้มอเตอร์เวย์หมายเลข 7 และ หมายเลข 9 ผู้วิจัยได้ทำการสุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถยนต์บริเวณด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางทั้งขาเข้า และขาออกกรุงเทพ ฯ บนมอเตอร์เวย์ หมายเลข 7 (กรุงเทพ-ชลบุรี) และ บนมอเตอร์เวย์ หมายเลข 9 ถนนกาญจนาภิเษก วงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก (บางปะอิน-บางพลี) รวมทั้งหมด 4 ด่าน ดังนี้

(1) ด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางบนมอเตอร์เวย์ หมายเลข 7 (กรุงเทพ-ชลบุรี) ได้แก่ ด่าน ฯ ลาดกระบัง และด่าน ฯ พานทอง

(2) ด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางบนมอเตอร์เวย์ หมายเลข 9 ถนนกาญจนาภิเษก วงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก (บางปะอิน-บางพลี) ได้แก่ด่านฯ ธัญบุรี และด่านฯ ทับช้าง

ในการสุ่มตัวอย่างประชาชนผู้ใช้มอเตอร์เวย์บริเวณด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางทั้งขาเข้า และขาออกกรุงเทพ ฯ ทั้ง 4 ด่าน นั้น ใช้วิธีการสุ่มแบบ Stratified Random Sampling โดยจำแนกประชาชนผู้ใช้มอเตอร์เวย์หมายเลข 7 และ หมายเลข 9 ตามประเภทของรถได้แก่ รถ 4 ล้อ รถ 6 ล้อ และมากกว่า 6ล้อ ได้จำนวนตัวอย่างทั้งหมด 2,139

2.2.2 การสุ่มตัวอย่างและจำนวนตัวอย่างเจ้าของ/ผู้บริหารกิจการที่มีสถานประกอบการตั้งอยู่บริเวณเส้นทางมอเตอร์เวย์ หมายเลข 7 และ หมายเลข 9

ผู้วิจัยได้ทำการสุ่มตัวอย่างเจ้าของ/ผู้บริหารกิจการที่มีสถานประกอบการตั้งอยู่บริเวณเส้นทางมอเตอร์เวย์หมายเลข 7 และหมายเลข 9 พาดผ่าน หรือที่มีทางหลวงหรือถนนที่เชื่อมต่อกับเส้นทางที่มอเตอร์เวย์พาดผ่าน โดยทำการสำรวจเฉพาะใน 6 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร ปทุมธานี อยุธยา สมุทรปราการ ฉะเชิงเทรา และ ชลบุรี นอกจากนี้ผู้วิจัยยังได้ทำการสุ่มตัวอย่างให้ครอบคลุมประเภทของธุรกิจ และ อุตสาหกรรม ได้แก่ โรงงานอุตสาหกรรม เกษตรกรรมและประมง ธุรกิจท่องเที่ยว และ พาณิชยกรรมและการให้บริการ

การสุ่มตัวอย่างเจ้าของ/ผู้บริหารกิจการใช้วิธี Quota Sampling โดยเจาะจงสัมภาษณ์เจ้าของ/ผู้บริหารกิจการที่มีสถานประกอบการตั้งอยู่บริเวณเขต/อำเภอที่กำหนด และให้ครอบคลุมทุกประเภทของธุรกิจ และอุตสาหกรรมในสัดส่วนที่เท่ากันโดยกำหนดจำนวนตัวอย่างทั้งสิ้น 120 ราย

2.2.3 การสุ่มตัวอย่างและจำนวนตัวอย่างพนักงานขับรถที่ใช้มอเตอร์เวย์หมายเลข 7 และหมายเลข 9

ผู้วิจัยได้ทำการสุ่มตัวอย่างพนักงานขับรถที่ใช้มอเตอร์เวย์หมายเลข 7 และหมายเลข 9 โดยสำรวจเฉพาะพนักงานขับรถของกิจการที่สุ่มตัวอย่างได้ในข้อ 2.2. 2 และหน่วยงานราชการที่ตั้งอยู่บริเวณเส้นทางมอเตอร์เวย์หมายเลข 7 และหมายเลข 9 พาดผ่าน โดยใช้วิธีการสุ่มแบบ Quota Sampling และใช้วิธีการสัมภาษณ์พนักงานขับรถของกิจการและของหน่วยงานราชการ ในสัดส่วนที่เท่ากันโดยกำหนดจำนวนตัวอย่างทั้งสิ้น 150 ราย

2.3 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ใช้แบบสอบถาม และแบบสัมภาษณ์อย่างมีโครงสร้าง เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลดังนี้

(1) แบบสอบถามสำหรับผู้ใช้มอเตอร์เวย์หมายเลข 7 และ หมายเลข 9

(2) แบบสัมภาษณ์อย่างมีโครงสร้างสำหรับสัมภาษณ์เจ้าของ/ผู้บริหารกิจการ และพนักงานขับรถของกิจการหรือหน่วยงานราชการที่ตั้งอยู่บริเวณเส้นทางมอเตอร์เวย์หมายเลข 7 และหมายเลข 9

โครงสร้างแบบสอบถามสำหรับผู้ที่ใช้มอเตอร์เวย์หมายเลข 7 และหมายเลข 9 ประกอบด้วยคำถาม 5 ตอน คือ

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

ตอนที่ 2 พฤติกรรมการใช้และความต้องการใช้เส้นทางมอเตอร์เวย์

ตอนที่ 3 ประโยชน์ทางตรงและทางอ้อมของมอเตอร์เวย์

ตอนที่ 4 ความพึงพอใจต่อการให้บริการมอเตอร์เวย์

ตอนที่ 5 ปัญหาอุปสรรคของการใช้บริการมอเตอร์เวย์

โครงสร้างแบบสัมภาษณ์สำหรับเจ้าของ/ผู้บริหารกิจการ และพนักงานขับรถของกิจการ/หน่วยงานราชการที่ตั้งอยู่บริเวณเส้นทางมอเตอร์เวย์หมายเลข 7 และหมายเลข 9 ประกอบด้วยคำถาม 5 ตอน คือ

ตอนที่ 1 ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์ และข้อมูลทั่วไปของกิจการ

ตอนที่ 2 พฤติกรรมการใช้และความต้องการใช้เส้นทางมอเตอร์เวย์

ตอนที่ 3 ประโยชน์ทางตรงและทางอ้อมของเส้นทางมอเตอร์เวย์

ตอนที่ 4 ความพึงพอใจต่อการให้บริการมอเตอร์เวย์

ตอนที่ 5 ปัญหาอุปสรรคของการใช้บริการมอเตอร์เวย์

2.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

2.4.1 สถานที่เก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ บริเวณด่านฯ ทั้งขาเข้ากรุงเทพ ฯ และขาออกจากกรุงเทพฯ บนมอเตอร์เวย์หมายเลข 7 ได้แก่ ด่านลาดกระบัง ด่านพานทอง และ บนมอเตอร์เวย์หมายเลข 9 ได้แก่ ด่านธัญบุรี และด่านทับช้าง รวมทั้งสถานประกอบการและหน่วยงานราชการที่ตั้งอยู่บริเวณเส้นทางมอเตอร์เวย์หมายเลข 7 และหมายเลข 9พาดผ่าน

2.4.2 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล ใช้หลายวิธีผสมกันตามความเหมาะสมและสถานการณ์ โดยมีหลักเกณฑ์ ดังนี้

(1) กลุ่มประชาชนทั่วไปที่ใช้มอเตอร์เวย์หมายเลข 7 และหมายเลข 9 ใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยยื่นแบบสอบถามให้ผู้ใช้บริการที่ด่านเก็บ

ค่าธรรมเนียมผ่านทาง บนมอเตอร์เวย์หมายเลข 7 และหมายเลข 9 ในช่วงวันจันทร์ ถึง วันอาทิตย์ เป็นเวลา 2 สัปดาห์ และ กำหนดให้กรอกข้อมูลในแบบสอบถาม และส่งกลับคืนมาทางไปรษณีย์ภายใน 29มิถุนายน 2550

(2) กลุ่มเจ้าของ/ผู้บริหารกิจการ และกลุ่มพนักงานขับรถของกิจการหรือหน่วยงานราชการที่ตั้งอยู่บริเวณเส้นทางมอเตอร์เวย์หมายเลข 7 และหมายเลข 9 ใช้วิธีการสัมภาษณ์ โดยให้พนักงานเก็บข้อมูลไปสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างโดยใช้แบบสัมภาษณ์อย่างมีโครงสร้าง และทำการสัมภาษณ์ในช่วงวันจันทร์ ถึง วันศุกร์

2.4.3 ช่วงระยะเวลาในการจัดเก็บรวบรวมข้อมูล ใช้เวลาทั้งสิ้นประมาณ 3 เดือน คือ ในช่วงเดือนเมษายน ถึง เดือนมิถุนายน 2550

2.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

การประมวลผลข้อมูลใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS for Windows โดยแบ่งการวิเคราะห์ข้อมูลเป็น 2 ส่วน คือ

(1) การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงพรรณนาเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไป พฤติกรรมการใช้และความต้องการใช้มอเตอร์เวย์ ประโยชน์ทางตรงและทางอ้อมของมอเตอร์เวย์ที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมและความเป็นอยู่ในชีวิตประจำวัน ตลอดจน ปัญหาอุปสรรคและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการใช้บริการมอเตอร์เวย์ ใช้สถิติเชิงพรรณนา เช่น ร้อยละ ค่าเฉลี่ย

(2) การวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่าง ความแตกต่างระหว่างพฤติกรรมการใช้และความต้องการใช้มอเตอร์เวย์ ระหว่างกลุ่มผู้ใช้มอเตอร์เวย์ที่มีคุณลักษณะ วัตถุประสงค์การเดินทาง และใช้เส้นทางมอเตอร์เวย์ ที่แตกต่างกัน โดยใช้ สถิติ Chi-square และ t-test

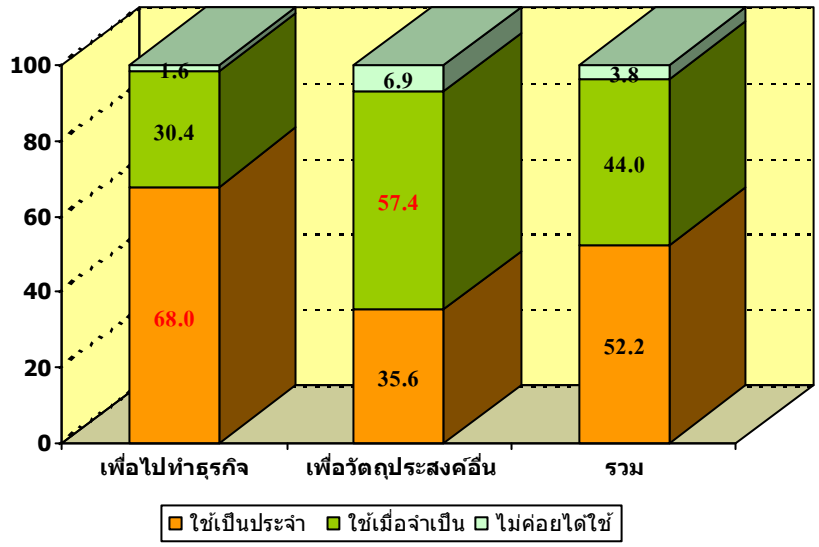
3. ผลการวิจัย

ผลการวิจัยจะสรุปใน 5 ประเด็นดังนี้

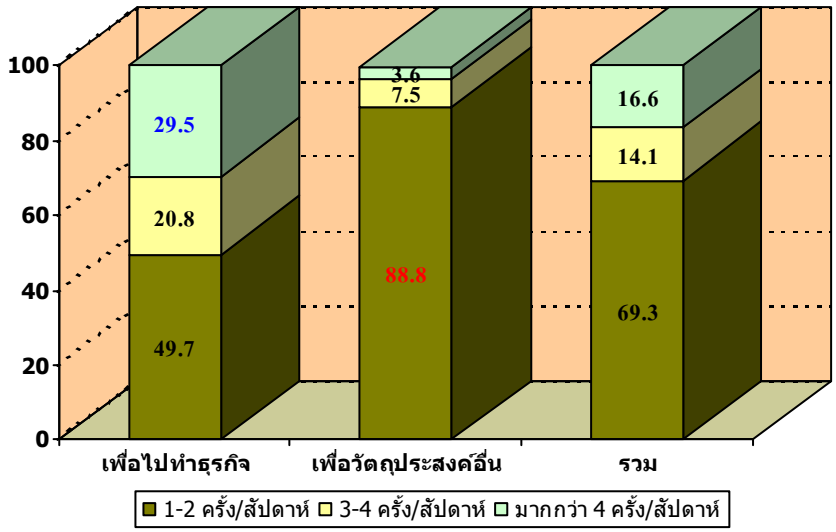
1. พฤติกรรมการใช้มอเตอร์เวย์ กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้มอเตอร์เวย์เพื่อไปทำธุรกิจ/ราชการจะใช้มอเตอร์เวย์เป็นประจำ และใช้บ่อยกว่ากลุ่มตัวอย่างผู้ใช้มอเตอร์เวย์เพื่อวัตถุประสงค์อื่น (ดูแผนภูมิที่1 และ 2) จากการใช้สถิติ χ^2 ทดสอบความแตกต่างระหว่างพฤติกรรมการใช้มอเตอร์เวย์ของผู้ใช้มอเตอร์เวย์พบว่าผู้ใช้มอเตอร์เวย์ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อไปทำธุรกิจ/ราชการ และ เพื่อวัตถุประสงค์อื่น จะใช้มอเตอร์เวย์เป็นประจำ (χ^2 =260.07, sig. =0.000) หรือมีความถี่ในการใช้มอเตอร์เวย์ (χ^2 =431.26, sig. =0.000)แตกต่างกัน รวมทั้งมีจุดหมายปลายทางในการเดินทางที่แตกต่างกัน (χ^2 =80.08, sig. =0.000) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้มอเตอร์เวย์หมายเลข 9 ส่วนใหญ่จะใช้มอเตอร์เวย์เพื่อไปทำธุรกิจ (ดูแผนภูมิที่ 3) ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้มอเตอร์เวย์หมายเลข 7 ส่วนใหญ่จะใช้มอเตอร์เวย์เพื่อไปท่องเที่ยว/พักผ่อน และเหตุผลสำคัญที่ทำให้กลุ่มตัวอย่างเลือกใช้มอเตอร์เวย์ เพราะ ถึงจุดหมายปลายทางเร็วกว่าการใช้ถนนปกติ และความสะดวก โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้มอเตอร์เวย์เพื่อไปทำธุรกิจ/ราชการ

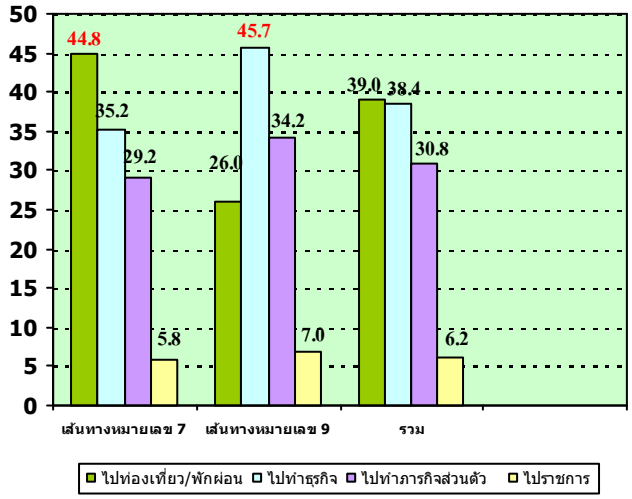
แผนภูมิที่ 1
สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการเดินทางไป ทำงาน/ไปทำธุรกิจ โดยใช้เส้นทางมอเตอร์เวย์



แผนภูมิที่ 2
สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความถี่ ในการใช้มอเตอร์เวย์

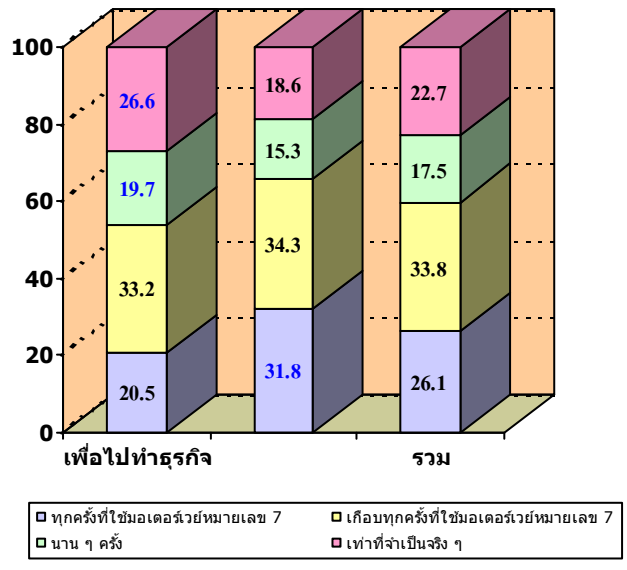


แผนภูมิที่ 3
สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามวัตถุประสงค์ของการใช้มอเตอร์เวย์

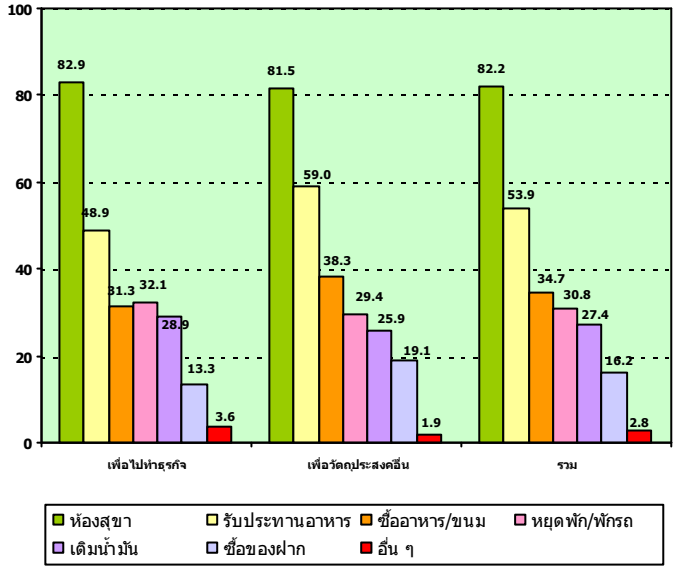


2 พฤติกรรมการใช้ศูนย์บริการ กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้มอเตอร์เวย์เพื่อไปทำธุรกิจ/ราชการ จะใช้บริการที่ศูนย์บริการฯ มากกว่ากลุ่มตัวอย่างผู้ใช้มอเตอร์เวย์เพื่อวัตถุประสงค์อื่น (ดูแผนภูมิที่4) และมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (χ^2 =40.11, sig. =0.000) ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% สำหรับบริการที่กลุ่มตัวอย่างใช้ในศูนย์บริการมากที่สุด คือห้องสุขา รองลงมา ได้แก่ รับประทานอาหาร ซื้ออาหาร/ขนม หยุดพัก/พักรถ และเติมน้ำมัน ตามลำดับ (ดูแผนภูมิที่ 5)

แผนภูมิที่ 4
สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความถี่ในการใช้บริการที่ศูนย์บริการ



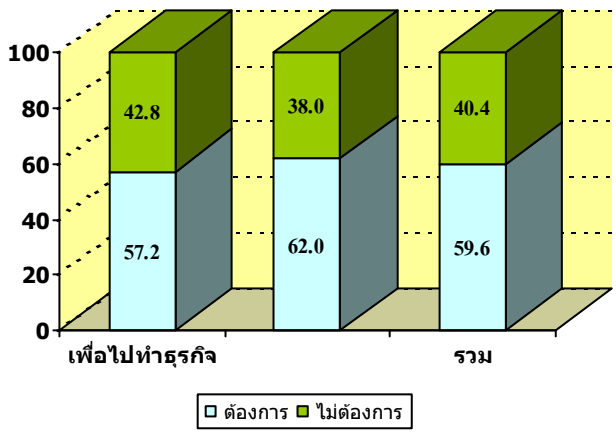
แผนภูมิที่ 5
สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม
บริการที่ใช้/กิจกรรมที่ทำในศูนย์บริการ



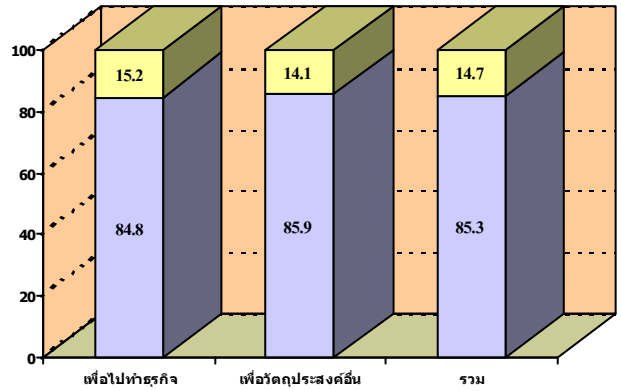
3. ความคาดหวังและความต้องการเกี่ยวกับมอเตอร์เวย์

3.1 การเพิ่มศูนย์บริการ กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้มอเตอร์เวย์ประมาณร้อยละ 60 ต้องการให้เพิ่มศูนย์บริการบนมอเตอร์เวย์ หมายเลข 7 และร้อยละ 85 ต้องการให้มีศูนย์บริการบนมอเตอร์เวย์ หมายเลข 9 (ดูแผนภูมิที่ 6 และ 7) โดยที่ส่วนใหญ่ต้องการให้เพิ่ม/ให้มีศูนย์บริการ ฯ บนมอเตอร์เวย์หมายเลข 7 และหมายเลข 9 แห่งละ 1 ศูนย์

แผนภูมิที่ 6
สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความ
ต้องการเพิ่มศูนย์บริการบนมอเตอร์เวย์หมายเลข 7

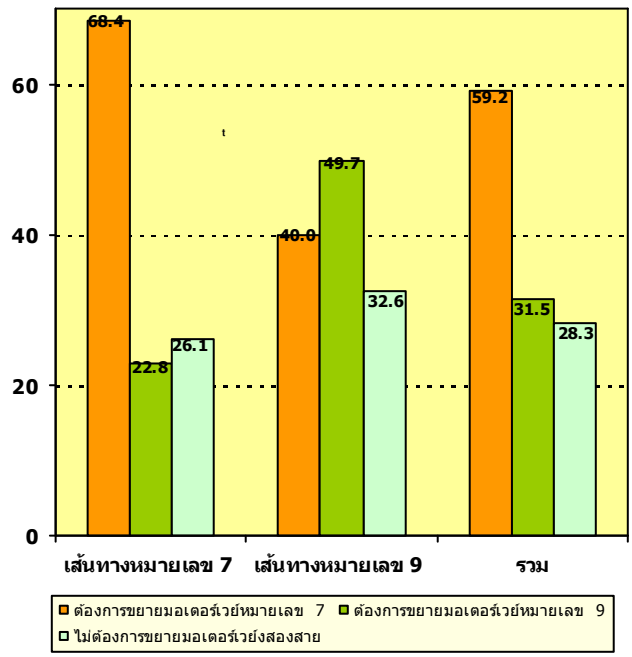


แผนภูมิที่ 7
สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความต้องการ
ศูนย์บริการบนมอเตอร์เวย์หมายเลข 9



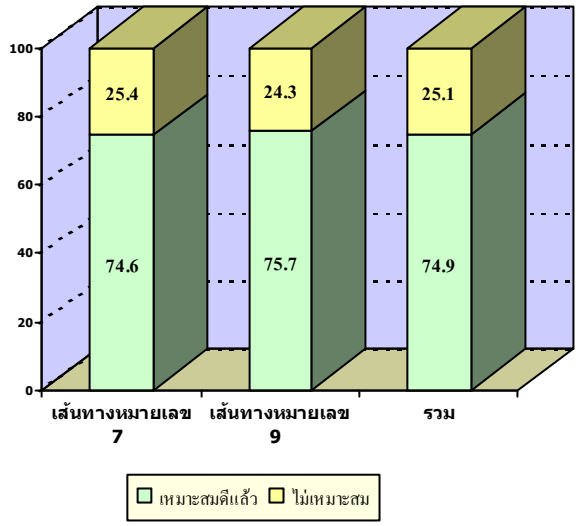
3.2 การเพิ่มระยะทาง/เพิ่มเส้นทางมอเตอร์เวย์ กลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 59.2 ต้องการให้เพิ่มระยะทางมอเตอร์เวย์หมายเลข 7 ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการให้เพิ่มระยะทางมอเตอร์เวย์หมายเลข 9 มีเพียงร้อยละ 31.5 โดยที่ส่วนใหญ่ต้องการให้เพิ่มระยะทางมอเตอร์เวย์ไปทางตะวันออก ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการให้เพิ่มเส้นทางมอเตอร์เวย์สายอื่นนั้น ต้องการให้สร้างมอเตอร์เวย์เพิ่มขึ้นในภาคกลางไปจนถึงสระบุรี มีมากถึงร้อยละ11.1 (ดูแผนภูมิที่ 8)

แผนภูมิที่ 8
สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความต้องการ
ขยายเส้นทางมอเตอร์เวย์

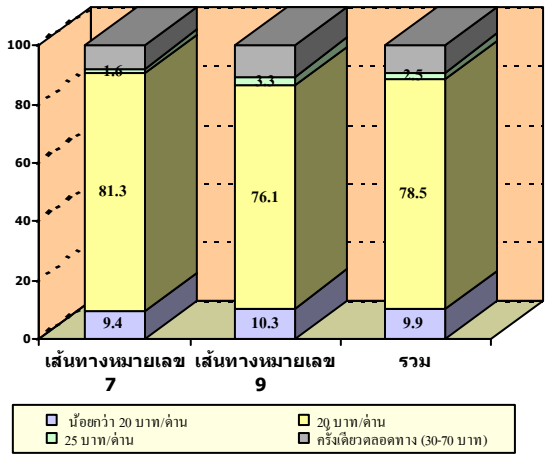


3.3 ค่าธรรมเนียมผ่านทาง ผู้ที่ใช้มอเตอร์เวย์หมายเลข 7 และ หมายเลข 9 มีความคิดเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมของอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทาง และอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทางที่ควรปรับให้เหมาะสม ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95% (χ^2 =0.34, sig. =0.560) โดยประมาณ 3 ใน 4 ของกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้มอเตอร์เวย์หมายเลข 7 และหมายเลข 9 มีความเห็นว่าเหมาะสมดีแล้ว (ดูแผนภูมิที่ 9) ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่คิดว่าอัตราค่าธรรมเนียมไม่เหมาะสมมีความเห็นว่าควรปรับลดค่าธรรมเนียมผ่านทางเหลือด่านละ 20 บาท (ดูแผนภูมิที่ 10)

แผนภูมิที่ 9
สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทาง

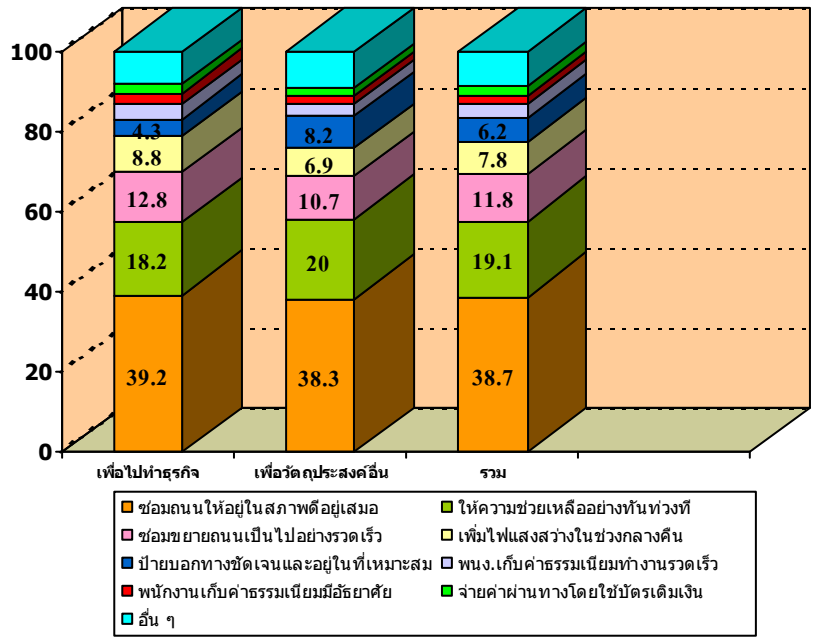


แผนภูมิที่ 10
สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับการปรับอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทาง



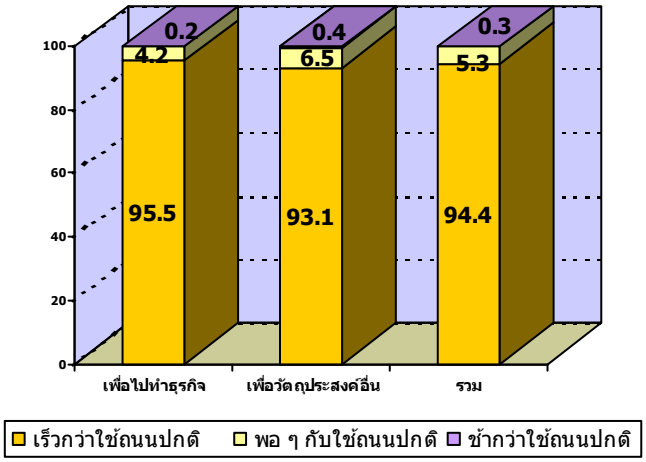
3.4 ความคาดหวังหรือความต้องการจากมอเตอร์เวย์ กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้มอเตอร์เวย์ต้องการให้มีการตรวจตราซ่อมบำรุงถนนให้อยู่ในสภาพดีและมีความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ มากที่สุด (ดูแผนภูมิที่ 11)

แผนภูมิที่ 11
สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความคาดหวังเกี่ยวกับมอเตอร์เวย์

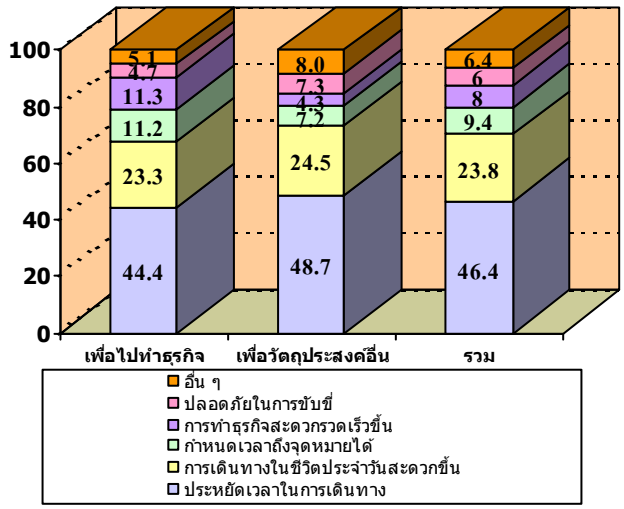


4. ประโยชน์ ความจำเป็น/ความคุ้มค่า และผลกระทบของการมีมอเตอร์เวย์ กลุ่มตัวอย่างประมาณร้อยละ 94 มีความคิดเห็นว่า การมีมอเตอร์เวย์ทำให้การเดินทางถึงจุดหมายปลายทางเร็วขึ้น (ดูแผนภูมิที่12) ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบประโยชน์ของการมีมอเตอร์เวย์ด้านอื่น ๆ ที่นอกเหนือจากเรื่องประหยัดเวลาในการเดินทาง และความสะดวกในการเดินทาง จะพบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้มอเตอร์เวย์เพื่อไปทำธุรกิจ/ราชการมีความคิดเห็นว่า การมีมอเตอร์เวย์ยังมีประโยชน์ต่อการดำเนินชีวิตประจำวันในด้านการติดต่อธุรกิจ เช่น สามารถกำหนดเวลาถึงจุดหมายได้ ทำให้การทำธุรกิจ/ติดต่อลูกค้า/ขนส่งสินค้า สะดวกรวดเร็วขึ้น ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้มอเตอร์เวย์เพื่อวัตถุประสงค์อื่นมีความคิดเห็นว่า การมีมอเตอร์เวย์มีประโยชน์ต่อการดำเนินชีวิตประจำวันในด้านการเดินทาง เช่น ทำให้มีความปลอดภัยในการขับขี่ และอื่นๆ (ดูแผนภูมิที่ 13)

แผนภูมิที่ 12
สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับความรวดเร็วในการขับขี่บนมอเตอร์เวย์

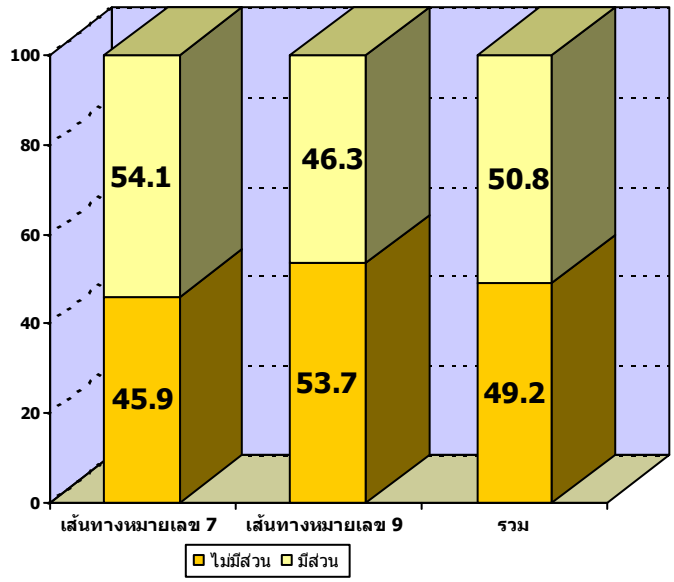


แผนภูมิที่ 13
สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับประโยชน์ของการมีมอเตอร์เวย์ที่มีต่อการดำเนินชีวิตประจำวัน

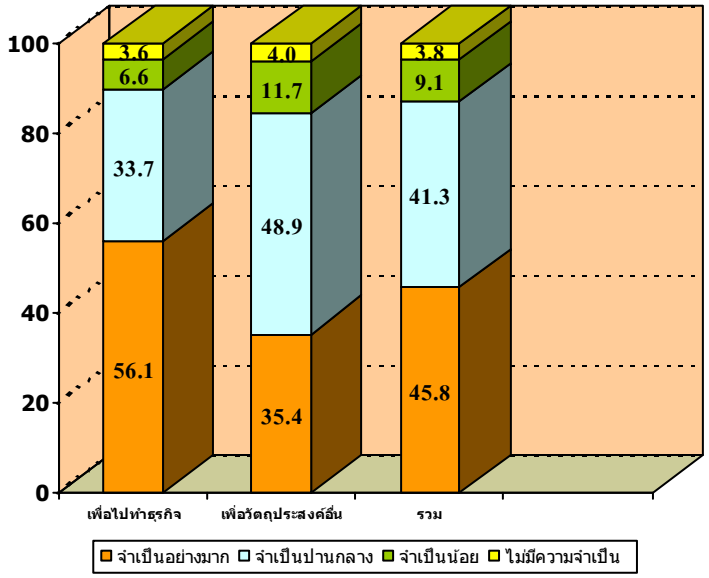


นอกจากนี้ยังพบว่า ประมาณร้อยละ 50 ของกลุ่มตัวอย่างเจ้าของ/ผู้บริหารกิจการ มีความคิดเห็นว่า มอเตอร์เวย์ยังมีส่วนทำให้ตัดสินใจเลือกทำเลที่ตั้งของกิจการ (ดูแผนภูมิที่ 14) และมากกว่าร้อยละ 80 ของกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้มอเตอร์เวย์มีความคิดเห็นว่าการมีมอเตอร์เวย์จำเป็นต่อการดำเนินชีวิต/การดำเนินธุรกิจในระดับปานกลางถึงมาก คุ้มค่ากับค่าธรรมเนียมผ่านทางที่ต้องจ่าย ทำให้การดำเนินชีวิต/การดำเนินธุรกิจเปลี่ยนแปลงในทางที่ดีขึ้น และส่งผลกระทบในทางดีต่อเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมโดยรวม (ดูแผนภูมิที่ 15-18) นอกจากนี้กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้มอเตอร์เวย์ ร้อยละ 71 มีความคิดเห็นว่าถ้าไม่มีมอเตอร์เวย์สภาพชีวิตประจำวัน/ธุรกิจจะไม่ดี (ดูแผนภูมิที่ 19)

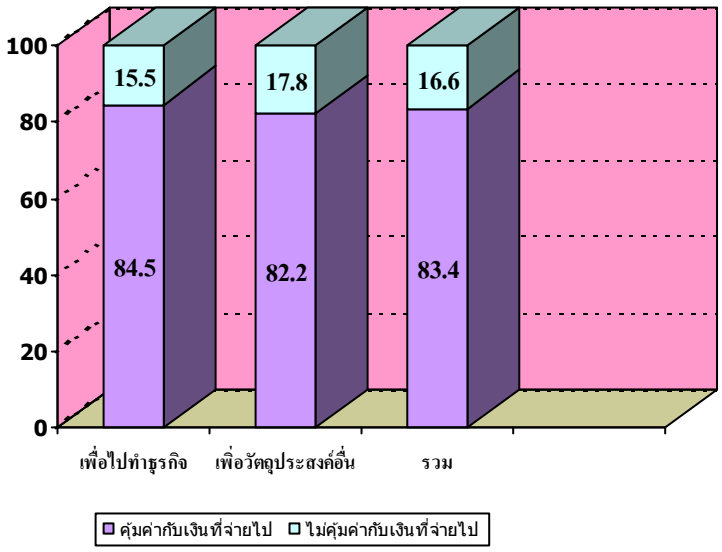
แผนภูมิที่ 14
สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างเจ้าของกิจการ จำแนกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับ เส้นทางมอเตอร์เวย์มีส่วนในการตัดสินใจเลือกทำเลที่ตั้งของธุรกิจ



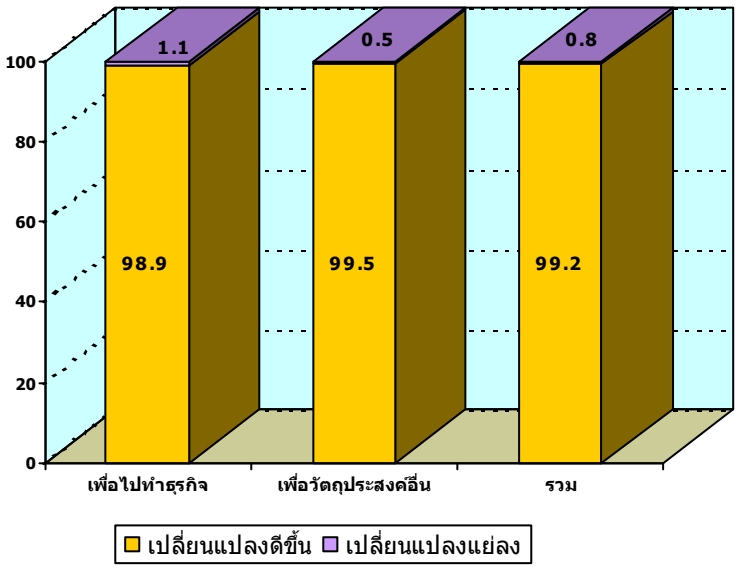
แผนภูมิที่ 15
สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับความจำเป็นของการใช้มอเตอร์เวย์ต่อการดำเนินชีวิตประจำวัน



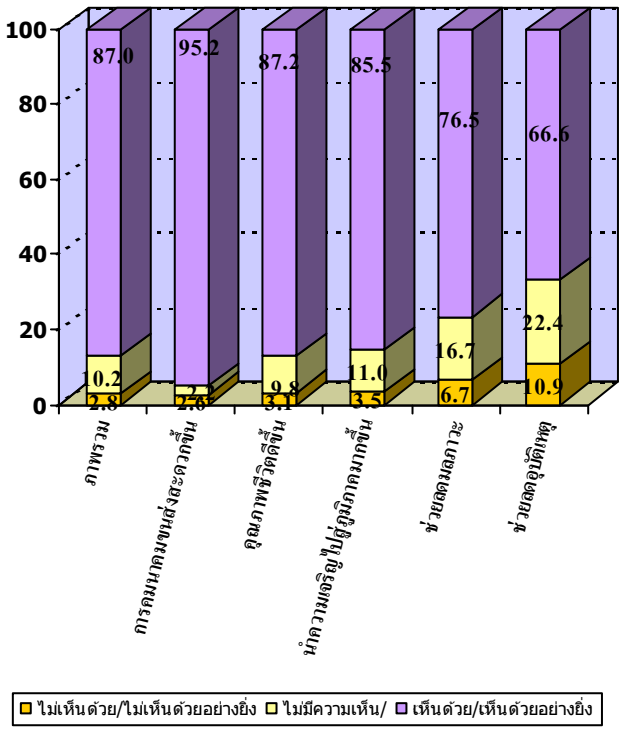
แผนภูมิที่ 16
สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับความคุ้มค่ากับค่าธรรมเนียมผ่านทาง



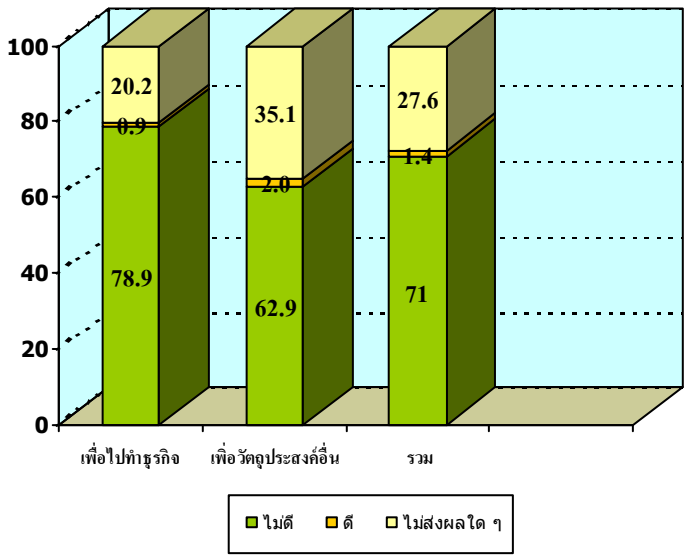
แผนภูมิที่ 17
สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงการดำเนินชีวิตประจำวัน/การดำเนินธุรกิจ



แผนภูมิที่ 18
สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบในทางที่ดีของการมีมอเตอร์เวย์ต่อเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

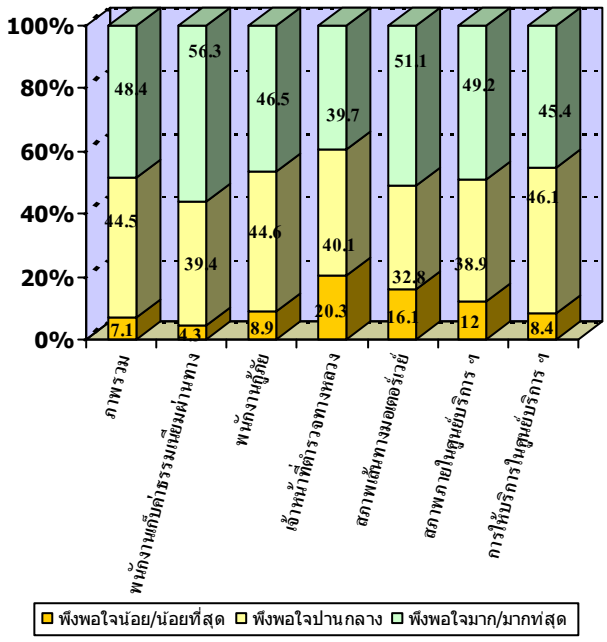


แผนภูมิที่ 19
สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพการดำเนินชีวิตประจำวัน/ธุรกิจ ถ้าไม่มีมอเตอร์เวย์



5 ความพึงพอใจต่อการให้บริการมอเตอร์เวย์ กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้มอเตอร์เวย์ส่วนใหญ่ (ร้อยละ48.4) พึงพอใจต่อการให้บริการมอเตอร์เวย์ในระดับมากถึงมากที่สุด โดยพึงพอใจในด้านการให้บริการของพนักงานเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง มากที่สุด รองลงมาได้แก่ สภาพเส้นทางมอเตอร์เวย์ โดยที่กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้มอเตอร์เวย์หมายเลข 7 มีความพึงพอใจต่อการให้บริการมอเตอร์เวย์โดยรวมในระดับมาก แต่กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้มอเตอร์เวย์หมายเลข 9 มีความพึงพอใจโดยรวมในระดับปานกลาง

แผนภูมิที่ 20
สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับความพึงพอใจต่อการให้บริการมอเตอร์เวย์



4. สรุปผลการวิจัย

ผลการวิจัยสรุปได้ว่า พฤติกรรมการใช้มอเตอร์เวย์ ความคาดหวังและความต้องการเกี่ยวกับมอเตอร์เวย์ ตลอดจนความคิดเห็นเกี่ยวกับการมีมอเตอร์เวย์ ในเรื่องประโยชน์/ผลกระทบของการมีมอเตอร์เวย์ และความพึงพอใจต่อการให้บริการมอเตอร์เวย์ของผู้ใช้มอเตอร์เวย์นั้นจะแตกต่างกันตามวัตถุประสงค์ของการใช้มอเตอร์เวย์ และเส้นทางมอเตอร์เวย์ที่ใช้ นอกจากนี้ผลการวิจัยยังชี้ให้เห็นว่ามอเตอร์เวย์มีประโยชน์และจำเป็นต่อการดำเนินชีวิตประจำวัน การดำเนินธุรกิจ และมีผลกระทบในทางที่ดีต่อเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม อีกทั้งผู้ใช้มอเตอร์เวย์มีความพึงพอใจต่อการให้บริการมอเตอร์เวย์ และมีความคิดเห็นว่าคุ้มค่ากับค่าธรรมเนียมผ่านทางของมอเตอร์เวย์ ซึ่งแสดงว่าการสร้างมอเตอร์เวย์ได้ผลบรรลุเป้าหมาย ประชาชนมีความรู้สึกที่ดีต่อการมีมอเตอร์เวย์ และต้องการให้มีการขยายและเพิ่มเส้นทางมอเตอร์เวย์ต่อไป

5. เอกสารอ้างอิง

[1] ลักษณ์ เสงี่ยมจิตต์, ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมจากการดำเนินนโยบายสร้างทางหลวงพิเศษ (มอเตอร์เวย์) ที่มีต่อชุมชนข้างทาง: กรณีศึกษาทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 สายกรุงเทพฯ ชลบุรีสายใหม่, วิทยานิพนธ์ปริญญาโท, มหาวิทยาลัยบูรพา, ชลบุรี, 2542.

[2] สุกิจ อักษรกิจและคณะ, ความคิดเห็นของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองชะอำ จังหวัดเพชรบุรีต่อโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้, รายงานวิจัยประกอบวิชาสัมมนาเชิงปฏิบัติการว่าด้วยการจัดการภาครัฐและเอกชน คณะรัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, กรุงเทพฯ, 2547.

[3] วรรษ ไชยกุลวัฒนา, ศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการหลวงพิเศษสายบางปะอิน-นครราชสีมา, วิทยานิพนธ์ปริญญาโท, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, กรุงเทพฯ, 2547.

[4] กมล ท่าเรือรักษ์ และ ทรงยศินทร์ ชนปทาธิป, พฤติกรรมผู้ขับขี่ (การเลือกเส้นทาง) กรณีศึกษาช่วงเส้นทางแหลมฉบับ ชลบุรี-ระยอง, รายงานฉบับที่ วพ. 216 สำนักวิจัยและพัฒนางานทาง กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม, กรุงเทพฯ, 78 น., 2548.

[5] เพ็ญแข ศิริวรรณและคณะ, การสำรวจความพึงพอใจต่อการให้บริการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) , รายงานวิจัยเสนอสำนักงานทางหลวงระหว่างเมือง กรมทางหลวง กระทรวงคมมนาคม, กรุงเทพฯ, 2548.