

## บทที่ 1

### บทนำ

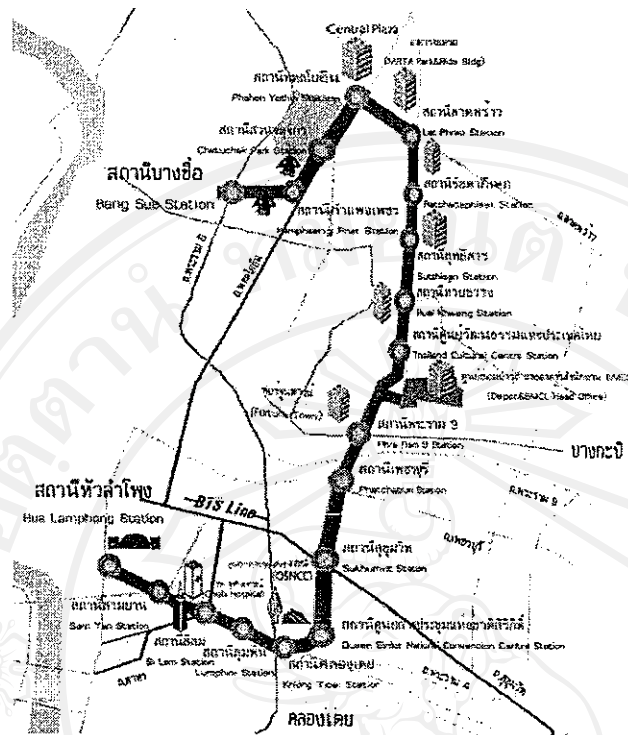
#### หลักการและเหตุผล

กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางความเจริญของธุรกิจในด้านต่าง ๆ อันได้แก่ ด้านอุตสาหกรรม สถาบันการศึกษา สถาบันการเงิน สถานที่ราชการ ฯลฯ รวมทั้งเป็นแหล่งจ้างงานที่สำคัญของประเทศ ทำให้ประชาชนในเขตจังหวัดอื่นเข้ามาประกอบอาชีพกันเป็นจำนวนมาก ประกอบกับผลการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร ทำให้เกิดปัญหาความแออัดและปัญหาการจราจรติดขัด ทำให้ระบบการขนส่งไม่สามารถเพิ่มขึ้นหรือสร้างขึ้นได้อย่างรวดเร็ว แต่ในขณะที่ปริมาณยานพาหนะที่มีอัตราเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ผู้คนส่วนใหญ่ที่อาศัยในเขตกรุงเทพมหานครจะใช้บริการการเดินทางด้วยรถประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) แม้ว่าองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะได้พยายามปรับปรุงการให้บริการของรถโดยสารประจำทาง แต่ก็ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชนที่เพิ่มขึ้น (องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ, 2548) ดังนั้นรถโดยสารประจำทางจึงมีสภาพที่แออัดคับเขียดมากในช่วงเวลาเร่งด่วน อย่างไรก็ตาม หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องพยายามหาแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจร โดยการสร้างถนนและทางด่วนเพิ่มขึ้น แต่พบว่าการแก้ไขปัญหาดังกล่าวกลับเป็นการเร่งให้คนกรุงเทพฯ เกิดความต้องการใช้รถยนต์ส่วนตัวเพิ่มมากขึ้น (กรมการขนส่งทางบก, 2548) จนทำให้ถนนที่สร้างใหม่ไม่สามารถรองรับกับจำนวนรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้การจราจรติดขัดมากยิ่งขึ้นไปอีก (ยงยุทธ สารสมบัติ, 2535: 15-16)

ปัจจุบันรัฐบาลได้นำระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน มาใช้เป็นโครงการแรก ซึ่งได้เปิดใช้เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ.2542 (บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน), 2547) ที่เรียกว่า รถไฟฟ้าบีทีเอส (ในการศึกษารุ่นนี้จะเรียกว่า “รถไฟฟ้าบีทีเอส”) การนำระบบรถไฟฟ้ามาให้บริการแก่ประชาชนในกรุงเทพฯ เป็นการช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด ซึ่งเป็นทางเลือกหนึ่งของประชาชนชาวกรุงเทพฯ ที่จะช่วยเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางจากการใช้รถยนต์ส่วนตัวมาใช้บริการรถไฟฟ้าที่สะดวกขึ้น รวดเร็ว ปลอดภัย ตรงเวลา ในราคาที่เหมาะสม ซึ่งทำให้คุณภาพชีวิตของประชาชนดีขึ้น และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ นอกจากนี้จะช่วยประชาชนเดินทางได้สะดวกแล้ว ยังช่วยลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง และทำให้ประเทศประหยัดเงินตราต่างประเทศได้อีกนับล้านล้านบาท เพราะระบบตัวรถไฟฟ้าใช้มอเตอร์ไฟฟ้าขับเคลื่อน วิ่งบนรางคู่ยกระดับ โดยแยกทิศทางไปและกลับ ควบคุมด้วยคอมพิวเตอร์ สำหรับพลังงานที่รถไฟฟ้า

ใช้ เมื่อคิดเฉลี่ยต่อผู้โดยสาร 1 คน-กิโลเมตรแล้ว นับว่ามีจำนวนน้อยกว่ามากเมื่อเทียบกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และยิ่งน้อยกว่าเมื่อเทียบกับรถเมล์ประจำทาง นอกจากนี้รถไฟฟ้ายังช่วยลดมลภาวะของฝุ่นละอองในอากาศ รวมทั้งปัญหาด้านเสียงที่มีน้อยกว่าการขนส่งในระบบอื่น ๆ (การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย, 2548)

ปัจจุบันบริการรถไฟฟ้าของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย หรือ รฟม. พยายามที่จะขยายโครงข่ายที่จะสามารถกระจายไปทั่วทุกพื้นที่ในเขตเมืองได้อย่างทั่วถึงภายในช่วง 10-15 ปี ปี พ.ศ. 2540 ได้จัดทำโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (เดิมเรียกว่า โครงการรถไฟฟ้ามหานครสาย หัวลำโพง-ศูนย์การประชุมฯ สิริกิติ์-บางซื่อ) เป็นรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนใต้ดินสายแรกของประเทศไทย (ในการศึกษาครั้งนี้จะเรียกว่า “รถไฟฟ้าใต้ดิน”) ซึ่งแต่เดิมโครงการนี้ได้ออกแบบให้มีสายทางในลักษณะยกระดับเหนือดินทั้งหมด และได้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบโครงสร้างให้ก่อสร้างโครงการฯ เป็นระบบใต้ดินตลอดสาย ในขณะที่การก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์แล้ว และเปิดให้บริการในวันที่ 3 กรกฎาคม 2547 ( การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย, 2548) เป็นโครงการรถไฟฟ้าใต้ดินตลอดสาย มีระยะทางทั้งสิ้น 20 กิโลเมตร เริ่มต้นที่สถานีหัวลำโพง ผ่านถนนพระรามที่ 4 เลี้ยวเข้าถนนรัชดาภิเษก ผ่านศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ ถนนอโศก สีแยกพระราม 9 สีแยกสุทธิสาร เลี้ยวเข้าถนนลาดพร้าวที่แยกรัชดา-ลาดพร้าว ผ่านห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล สวนจตุจักร เข้าถนนกำแพงเพชร สิ้นสุดที่สถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ มีสถานีทั้งสิ้น 18 สถานี



ภาพที่ 1 : แผนผังการเดินรถไฟฟ้าใต้ดิน  
(ที่มา: การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย)

สำหรับอุบัติเหตุรถไฟฟ้าใต้ดิน สายเฉลิมรัชมงคล บริเวณจุดตัดระหว่างสถานี ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทยกับโรงจอดและซ่อมขบวนรถไฟฟ้า เมื่อวันที่ 17 มกราคม 2548 จากการตรวจสอบข้อเท็จจริง พบว่าสาเหตุเกิดจากความผิดพลาดและข้อบกพร่องของพนักงาน ที่ไม่ยอมปฏิบัติตามคู่มืออย่างเคร่งครัด ในขณะที่นำรถไฟฟ้าไปลากรถอีกขบวนที่จอดเสียอยู่บริเวณ ทางโค้งและลาดชัน เพื่อนำไปเก็บไว้ในโรงซ่อม แต่ด้วยทางวิ่งที่เป็นทางโค้ง และลาดชัน ทำให้ การเกี่ยวต่อพ่วงเพื่อลากทำได้ลำบาก เจ้าหน้าที่จึงเปลี่ยนวิธีใหม่เป็นการดันพร้อมกับส่งปลดเบรก โดยตามคู่มือแล้วจะไม่ให้มีการดันรถหากยังต่อพ่วงไม่สำเร็จ อย่างไรก็ตาม มาตรการการป้องกัน ทางรฟม. จะจัดให้มีการอบรมและฝึกซ้อมการแก้ไขปัญหาในสถานการณ์ต่าง ๆ รวมถึงการอพยพ ผู้โดยสารเวลาเกิดเหตุฉุกเฉินเพื่อมิให้เกิดปัญหาเหมือนที่ผ่านมา ซึ่งหลังจากเกิดเหตุการณ์และปิด ให้บริการเพียง 1 สัปดาห์ ก็มีเสียงเรียกร้องให้เปิดบริการโดยเร็ว เพราะรถติดมาก ถึงอย่างไร การ เดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน โดยเฉพาะระบบรางเป็นระบบที่ปลอดภัยมากที่สุด โดยแต่ละวัน จะขนส่งคนประมาณ 150,000 คน ซึ่งทางรฟม.มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าระบบ รางรางเกิดอุบัติเหตุได้ยาก (การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย, 2548)

อัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าใต้ดิน ตั้งแต่วันที่ 5 มิถุนายน-30 กันยายน 2548 แบ่งตามประเภทบัตรโดยสาร คือ บัตรโดยสารแบบเติมเงินและเหรียญโดยสาร ตามรายละเอียดดังนี้

อัตราค่าโดยสารสำหรับบัตรโดยสารแบบเติมเงิน

- บุคคลทั่วไป เริ่มต้น 10 บาท สูงสุด 25 บาท
- นักเรียน, นักศึกษา เริ่มต้น 8 บาท สูงสุด 22 บาท
- เด็ก / ผู้สูงอายุ เริ่มต้น 6 บาท สูงสุด 16 บาท

อัตราค่าโดยสารสำหรับเหรียญโดยสาร

- บุคคลทั่วไป เริ่มต้น 12 บาท สูงสุด 31 บาท
- เด็ก / ผู้สูงอายุ เริ่มต้น 6 บาท สูงสุด 16 บาท

อัตราค่าโดยสารสำหรับบัตรโดยสารแบบเติมเงินดังกล่าว กล่าวได้ว่าเป็นอัตราที่ปรับลดลงจากอัตราค่าโดยสารของปีแรก ที่กำหนดไว้ เริ่มต้น 12 บาท สูงสุด 31 บาท เท่ากับปรับลดลง 20% สำหรับบุคคลทั่วไป และ 30% สำหรับนักศึกษา นักเรียน ทั้งนี้เพื่อเป็นการส่งเสริมและเชิญชวนให้ผู้โดยสารหันมาใช้บัตรโดยสารแบบเติมเงินมากยิ่งขึ้น เนื่องจากช่วยให้เกิดความสะดวกและรวดเร็วแก่ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน โดยไม่ต้องออกเป็นเหรียญโดยสารทุกครั้งที่ต้องการเดินทาง นอกจากนี้การปรับลดอัตราค่าโดยสารดังกล่าวยังเป็นการตอบสนองนโยบายของรัฐบาลในการรณรงค์ให้ประหยัดพลังงาน ด้วยการส่งเสริมการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนสาธารณะอีกด้วย

โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ เป็นส่วนหนึ่งของโครงการ “ต่อสายขยายราง” ของรัฐบาล โดยในส่วนของการรถไฟฟ้ามวลชนแห่งประเทศไทย จะประกอบด้วย โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่ ระยะทางรวม 94 กิโลเมตร คือ

1. โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน บางซื่อ-ท่าพระ และ หัวลำโพง-บางแค
2. โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม บางกะปิ-บางบำหรุ และ

3. โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ โดยช่วง บางใหญ่-บางซื่อ เริ่มต้นเส้นทางที่บริเวณคลองบางไผ่ไปทางทิศใต้-กาญจนาภิเษก เลี้ยวซ้ายเข้าถนนรัตนธิเบศร์ตรงสามแยกบางใหญ่ เพื่อตรงเข้าสู่เขตจังหวัดนนทบุรี เลี้ยวซ้ายเข้าถนนรัตนธิเบศร์ตรงสามแยกบางใหญ่ เพื่อตรงเข้าสู่เขตจังหวัดนนทบุรี จากนั้นเลี้ยวขวาเข้าถนนติวานนท์ผ่านถนนกรุงเทพ-นนทบุรี สู่สามแยกเตาปูน และสิ้นสุดเส้นทางในช่วงแรกนี้ที่สถานีบางซื่อ รวมระยะทางทั้งสิ้น 23 กิโลเมตร

โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงฯ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ มีจำนวนสถานีทั้งสิ้น 16 สถานี กำหนดเริ่มก่อสร้างต้นปี 2549 แล้วเสร็จและเปิดบริการได้ภายในปี พ.ศ. 2552 โดย

โครงสร้างทางวิ่งจะเป็นแบบยกระดับ สูงประมาณ 17-19 เมตร จากผิวถนนเพื่อให้สามารถข้ามผ่านสะพานลอยคนข้ามถนน สะพานลอยรถยนต์ และสะพานลอยกั๊บบรด มีต่อม่ออยู่กั๊บลางถนน โดยต่อม่อจะมี ระยะห่างกันสูงสุดถึง 40 เมตร เพื่อลดผลกระทบต่อการจราจรทั้งในระหว่างก่อสร้างและเมื่อก่อสร้าง แล้วเสร็จ มีลักษณะโปร่งบาง สายงาม ไม่ทอะทอะ และไม่ปิดบังอาคารบริเวณริมถนน ระบบรถไฟฟ้านาคใหญ่ (Heavy Rail) ปรับอากาศ มีความจุประมาณ 320 คน/คัน และสามารถขนส่งผู้โดยสารได้ไม่น้อยกว่า 50,000 คน/ชั่วโมง/ทิศทาง

โครงการรถไฟฟ้านายสีม่วงฯ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ สามารถเชื่อมต่อกั๊บลโครงการรถไฟฟ้านาคนคร สายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้านาคดิน) หัวลำโพง-บางซื่อ โครงการรถไฟฟ้านายสีม่วง ช่วงบางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ และโครงการรถไฟฟ้านายสีน้ำเงิน บางซื่อ-ท่าพระ ได้ที่สถานีเตาปูน และสามารถเชื่อมต่อกั๊บลโครงการสายใหม่ ช่วงปากเกร็ด-แคราย ที่สถานีกระทรวงสาธารณสุข และเชื่อมต่อกั๊บลโครงการรถไฟฟ้านายสีแดงของโครงการรถไฟฟ้านาคแห่งประเทศไทยที่สถานีบางซื่อ และจะมีการประสานกั๊บลองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ (ขสมก.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อปรับป้ายรถโดยสารให้อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้านายสีม่วงฯ เพื่อถ่ายเทผู้โดยสารระหว่างกันต่อไป

จากโครงการรถไฟฟ้านาคนคร สายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้านาคดิน) เป็นโครงการเพื่อสนองนโยบายรัฐบาลที่ต้องการส่งเสริมการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นและหันมาใช้บริการรถไฟฟ้านายสีม่วงฯ เพิ่มขึ้น อันจะเป็นการสนองนโยบายรัฐบาลในการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง นับว่าเป็นประเด็นที่สำคัญและน่าสนใจอย่างยิ่ง จึงควรที่จะทำการศึกษาพฤติกรรมการใช้บริการรถไฟฟ้านายสีม่วงฯ ของประชาชนในกรุงเทพมหานคร เพื่อเป็นประโยชน์ต่อการขยายเส้นทางในอนาคต และปรับปรุงการบริการให้ดีขึ้น

### วัตถุประสงค์

เพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้บริการรถไฟฟ้านายสีม่วงฯ ของประชาชนในกรุงเทพมหานคร

### ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษา

1. ทำให้ทราบถึงพฤติกรรมการใช้บริการรถไฟฟ้านายสีม่วงฯ ของประชาชนในกรุงเทพมหานคร
2. ผลการศึกษาสามารถเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น การรถไฟฟ้านายสีม่วงฯ แห่งประเทศไทย (รฟม.) กรมการขนส่งทางบก การทางพิเศษแห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร และองค์การ

ขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นต้น ซึ่งสามารถใช้เป็นข้อมูลในการทำงานด้านต่าง ๆ เช่น การวางแผน การตลาด การจัดการ การประชาสัมพันธ์ เป็นต้น

#### นิยามศัพท์เฉพาะที่ใช้ในการศึกษา

**พฤติกรรมการใช้บริการ** หมายถึง ลักษณะการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินของประชาชนในกรุงเทพมหานคร

**รถไฟฟ้าใต้ดิน** หมายถึง “รถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล” ดำเนินการโดยองค์การรถไฟฟ้ามหานคร (การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย หรือ รฟม.) เป็นโครงการรถไฟฟ้าใต้ดินมีระยะทาง 20 กิโลเมตร ในเส้นทางจากหัวลำโพง-ศูนย์ฯสิริกิติ์-บางซื่อ เริ่มเปิดให้บริการ 3 กรกฎาคม 2547

**รถไฟฟ้าบีทีเอส** หมายถึง โครงการรถไฟฟ้ายกระดับ ซึ่งบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ลงทุนรับสัมปทานจากกรุงเทพมหานคร ระยะทางยาว 23.5 กิโลเมตร มี 2 สายทาง ได้แก่ สายสีลม และสายสุขุมวิท มีอายุสัมปทาน 30 ปี หลังจากเริ่มเปิดให้บริการในวันที่ 5 ธันวาคม 2542 หรือที่รู้จักกันในนาม โครงการรถไฟฟ้าชานชาลา

**ผู้ให้บริการ** หมายถึง ประชาชนในกรุงเทพมหานครที่ใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน