



1.1 ความเป็นมาของปัญหา

กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางทางการเงิน การบริการ การศึกษา สาธารณูปโภค และสาธารณูปการต่าง ๆ ซึ่งมีลักษณะเป็นเมืองเอกนคร (Primate City) ประชาชนจากต่างจังหวัดหลั่งไหลเข้ามาในกรุงเทพฯ เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ทำให้ขนาดของเมืองเพิ่มขึ้นตลอดเวลา โดยขาดมาตรการควบคุมที่มีประสิทธิภาพ กรุงเทพฯ จึงแผ่ขยายอาณาเขตออกไป ทางแนวราบอย่างไม่หยุดยั้ง ประกอบกับการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านการคมนาคมขนส่งไม่ได้สัดส่วนกับจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น ก่อให้เกิดปัญหาหนานาประการ เช่น ปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะชั่วโมงเร่งด่วนในตอนเช้าในทิศทางเข้าเมือง และตอนเย็นทางออกจากเมือง ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเดินทางไปทำงานในเมืองของประชาชนอย่างมาก ทั้งนี้ ย่อมรวมถึงบุคลากรในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยด้วย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเป็นสถาบันการศึกษาชั้นนำของประเทศ ประกอบด้วย 17 คณะ 16 สถาบัน และหน่วยงานภายในต่าง ๆ อีกมาก บุคลากรในจุฬาฯ ประกอบด้วย คณาจารย์ ข้าราชการสาย ช ค และลูกจ้าง มีมากถึง 7,623 คน อัตราส่วนบุคลากรทั้ง 3 ประเภท คือ 2.73 : 2 : 2.89 (ข้อมูล ปี พ.ศ. 2540) ซึ่งปัจจุบันนี้ที่ตั้งของจุฬาฯ อยู่ในเขตเมืองชั้นในของกรุงเทพฯ คือเขตปทุมวัน ถนนพญาไท ดังนั้นบุคลากรในจุฬาฯ จึงได้รับผลกระทบจากปัญหาของเมืองอย่างมากในเรื่องการจราจรติดขัด ความแออัดของรถโดยสารประจำทาง และความปลอดภัย รวมทั้งปัญหามลพิษทางอากาศบนท้องถนน ซึ่งบั่นทอนสุขภาพในการเดินทางเพื่อมาทำงานของบุคลากรในจุฬาฯ เป็นอย่างมาก

การเดินทางของบุคลากรจุฬาฯ มีทั้งทางรถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสารประจำทาง รถจักรยานยนต์ รถไฟ และรถรับจ้าง เป็นต้น แต่ทุกวิธีที่ใช้ในการเดินทางก็ไม่สามารถเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัด และการควบคุมเวลาในการเดินทางได้ และต้องทนต่อสภาพมลภาวะอากาศเป็นพิษ ส่วนผู้ที่เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์นั้นมีความปลอดภัยน้อยมาก ทำให้บางส่วนแก้ปัญหาโดยการออกจากบ้านเช้าขึ้นเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหา หรือบางกลุ่มรวมตัวกันยื่นเรื่องเพื่อเสนอให้ทางจุฬาฯ จัดรถเมล์สวัสดิการรับ ส่ง บุคลากรจุฬาฯ ซึ่งเคยเปิดบริการครั้งแรกเมื่อปี 2516 มี 1 สาย ปีพ.ศ. 2524 มี 5 สาย และปีพ.ศ. 2525 มี 7 สาย ซึ่งผู้ใช้บริการเลือกเสียค่าเดินทางได้ทั้งเป็นรายเดือน หรือรายวัน แต่ก็ประสบปัญหาหลายด้าน เช่น บางสายมีผู้ใช้บริการน้อย ไม่คุ้มค่าใช้จ่ายที่ลงทุน ปัญหาจากผู้โดยสารจากรมีจำนวนมากในบางวัน ควบคุมจำนวนไม่ได้ ปัญหาด้านการจัดรถบางสายไม่มารับตามกำหนดเวลา และปัญหาอัตราค่าบริการค่อนข้างสูง สำหรับบุคลากรที่มีเงินเดือนต่ำ ดังนั้น จึงทำให้ต้องล้มเลิกโครงการรถเมล์สวัสดิการไปหลายครั้ง จากความพยายามของ

บุคลากรจรรยา ๗ ที่เรียกร้องให้มีการจัดตั้งรถเมล์สวัสดิการนี้สะท้อนให้เห็นว่า บุคลากรในจรรยา ๗ ส่วนมากมี ปัญหาเรื่องการเดินทาง และปัญหานั้นมีมาเป็นเวลานาน และปัญหาดังกล่าวก็ยังไม่สามารถแก้ไขได้

รถไฟฟ้าเป็นระบบขนส่งมวลชนแบบใหม่ที่ส่งเสริมประสิทธิภาพการคมนาคมขนส่ง ช่วยบรรเทา ปัญหาการจราจร ปัญหาที่จอดรถ และช่วยให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางที่มีประสิทธิภาพ ได้ดีวิธีหนึ่ง และเป็นที่ยอมรับใช้แก้ปัญหาเมืองใหญ่ ๆ ทั่วโลก สามารถลดจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลได้ถึงร้อยละ 5 - 10 รถไฟฟ้าในกรุงเทพฯมีทั้งระบบลอยฟ้า และระบบใต้ดิน ประกอบด้วย 3 โครงการ คือ บีทีเอส มหานคร และไฮเวลล์ และถ้าทั้ง 3 โครงการสามารถเปิดให้บริการได้ก็จะเป็นโครงข่ายการคมนาคมที่มีประสิทธิภาพที่เกิดประโยชน์กับคนส่วนใหญ่เป็นอย่างมาก และถ้าประชาชนหันมาใช้บริการในจำนวนมาก ก็เกิดผลดีทั้งส่วนตัวและส่วนรวม โครงการรถไฟฟ้าบีทีเอส จะเปิดให้ให้บริการเป็นโครงการแรก ในปี 2542 โดยมีสถานีร่วมสำหรับให้ผู้ใช้โดยสารเปลี่ยนเส้นทางได้สะดวก อยู่ที่สยามสแควร์ ทางทิศเหนือของจรรยา ๗ และมีสถานีสามย่านของโครงการรถไฟฟ้ามหานครอยู่ทางทิศใต้ของจรรยา ๗ ซึ่งอยู่ในระยะที่เดินถึงได้จากจรรยา ๗ ประกอบด้วยท่าแห่งที่ตั้งของจรรยา ๗ อยู่ใกล้ศูนย์กลางโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ทำให้การเดินทางจากจรรยา ๗ ไปได้ทุกทิศทางอย่างสะดวกสบาย เนื่องจากคุณสมบัติที่สามารถขนส่งผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก สะดวก รวดเร็ว ตรงเวลา ปลอดภัย และช่วยลดมลพิษทางอากาศ และที่สำคัญสามารถเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัดได้ดีกว่าวิธีอื่น ๆ โดยเฉพาะบุคลากรที่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลจะหมดปัญหาเรื่องรถที่จอดรอไม่เพียงพอ เนื่องจากทางมหาวิทยาลัยจัดที่จอดรถไว้สำหรับคณาจารย์ และผู้ติดต่อจากภายนอกเท่านั้น ดังนั้นระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน จึงเป็นทางเลือกที่ดีทางหนึ่งของบุคลากรในจรรยา ๗

จึงเป็นเรื่องที่น่าสนใจศึกษาว่า แนวโน้มผลกระทบของรถไฟฟ้าจะทำให้บุคลากรในจรรยา ๗ มีโอกาสในการเลือกรูปแบบการเดินทางที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น และกลุ่มใดบ้างที่จะเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า และมีเหตุผลอะไร แนวโน้มของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว จะส่งผลต่อการเปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัยใหม่หรือไม่ ซึ่งแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของบุคลากรจรรยา ๗ จากผลกระทบของรถไฟฟ้าพอจะแบ่งกลุ่มเบื้องต้นตามผลที่ได้จากการสอบถามเบื้องต้นได้ 4 กลุ่ม ดังนี้ คือ

- กลุ่มที่ 1 ผู้ที่เปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า และเปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัยใหม่
- กลุ่มที่ 2 ผู้ที่เปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า แต่ไม่เปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัยใหม่
- กลุ่มที่ 3 ผู้ที่ไม่เปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า แต่เปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัยใหม่
- กลุ่มที่ 4 ผู้ที่ไม่เปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า และไม่เปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัยใหม่

การเปลี่ยนแปลงแหล่งที่อยู่อาศัยมีความเป็นไปได้พอควร เนื่องจากการรับราชการในจรรยา ๗ ซึ่งสังกัดทบวงมหาวิทยาลัยถือว่าเป็นอาชีพที่มั่นคง น้อยคนนักที่จะแก้ปัญหาการเดินทางด้วยการเปลี่ยนที่ทำงาน และการเดินทางก็เป็นกิจวัตรประจำวันผูกพันกับการดำเนินชีวิตและที่อยู่อาศัยของมนุษย์ ดังนั้น การเดินทางจึงเป็นปัจจัยสำคัญในการเลือกที่อยู่อาศัย ดังนั้นกลุ่มที่คาดว่าจะเปลี่ยนทั้งรูปแบบการเดินทางและ

เปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัย เป็นกลุ่มที่ต้องการสอบถามต่อว่าในการเปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัยเนื่องจากผลกระทบของรถไฟฟ้า นั้น บุคลากรกลุ่มนั้นจะเลือกแหล่งและลักษณะที่อยู่อาศัยใหม่อย่างไร

1.2 สมมติฐานการวิจัย

เมื่อมีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน บุคลากรในจุฬาฯ ส่วนหนึ่งจะเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า และในกลุ่มนี้สามารถแบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ

กลุ่มที่ 1 ผู้ที่เปลี่ยนเพียงรูปแบบการเดินทาง แต่ไม่เปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัยใหม่

กลุ่มที่ 2 ผู้ที่เปลี่ยนทั้งรูปแบบการเดินทางและเปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัยใหม่และคาดว่าในกลุ่มที่ 2 นั้นจะหาแหล่ง และลักษณะที่อยู่อาศัยใหม่

1.3 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาแนวโน้มผลกระทบของรถไฟฟ้า ที่มีการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง และระดับการใช้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ของบุคลากรในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
2. เพื่อศึกษาแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงแหล่งที่อยู่อาศัย ของบุคลากรในจุฬาลงกรณ์ เฉพาะกลุ่มที่คาดว่าจะเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากผลกระทบของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
3. เพื่อศึกษาแนวโน้มการเลือกแหล่ง และลักษณะที่อยู่อาศัยใหม่ ของบุคลากรในจุฬาลงกรณ์ เฉพาะกลุ่มที่คาดว่าจะเปลี่ยนทั้งรูปแบบการเดินทางและเปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัยใหม่ เมื่อมีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
4. เพื่อเสนอข้อสรุปและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการศึกษาผลกระทบของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่มีต่อบุคลากรจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ได้จำกัดขอบเขตของการศึกษาไว้ดังนี้ คือ

1. ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน หมายถึง รถไฟฟ้าทั้ง 3 โครงการ คือ บีทีเอส (ชานาย) มหานคร และไฮปเวลล์
2. เส้นทาง ตำแหน่งสถานี และรายละเอียด ที่เกี่ยวข้องกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนใช้ข้อมูลปัจจุบันที่สุด ในช่วงปี 2540 ซึ่งทางสำนักงานเลขานุการคณะกรรมการจัดระบบการขนส่งขนาดใหญ่ (สจข.) ได้ออกผังโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯ ๗ ไร่
3. สถานีรถไฟฟ้าที่ใช้ในการศึกษา หมายถึง สถานีร่วมสยามสแควร์ (โครงการรถไฟฟ้าบีทีเอส) และสถานีสามย่าน (โครงการรถไฟฟ้ามหานคร) เพราะอยู่ในระยะจากจุฬาฯ ๗ ไปถึงได้ด้วย

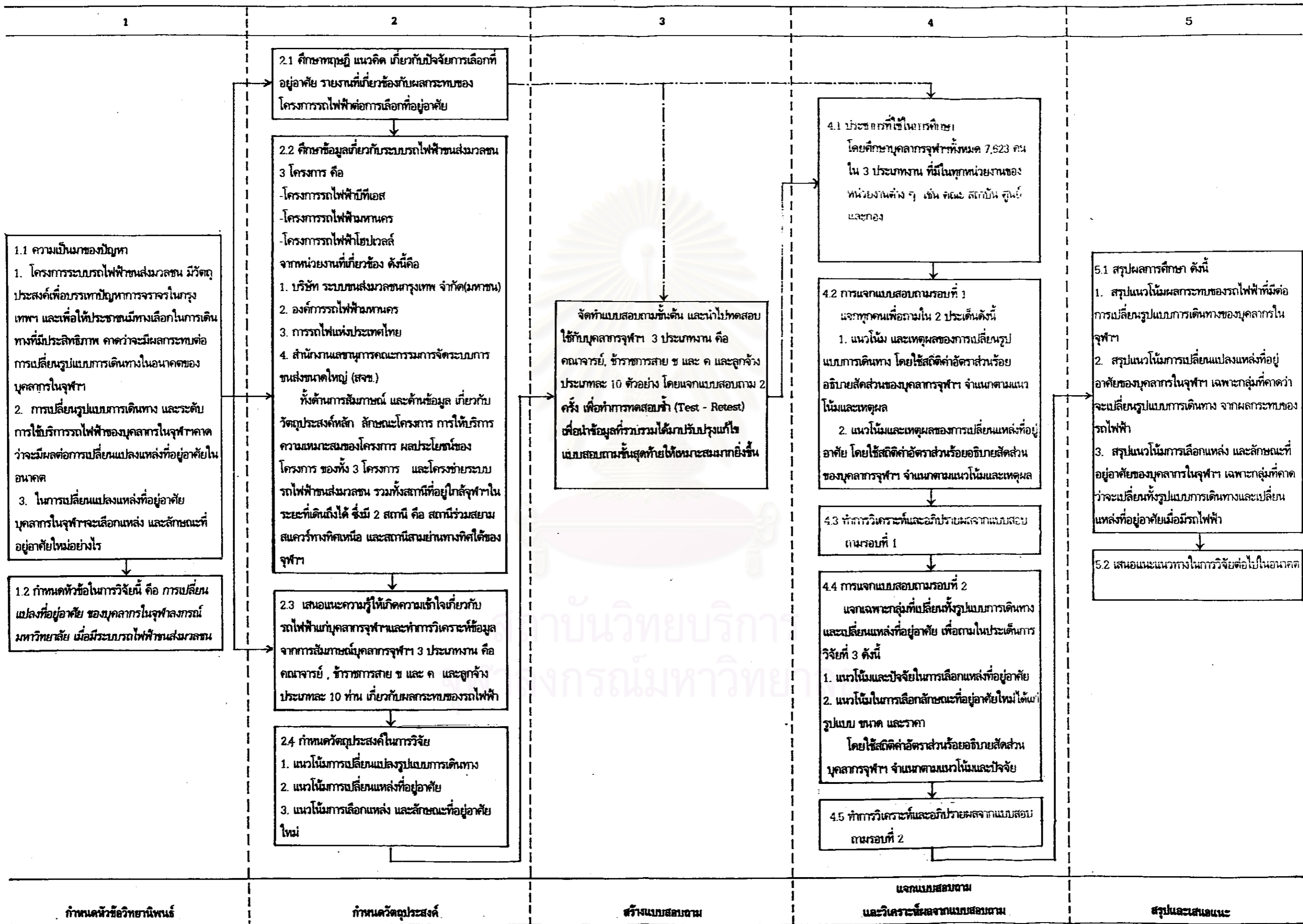
เดิน และสถานีร่วมสยามสแควร์ซึ่งเป็นสถานีที่ใหญ่ที่สุดของโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอส และเป็นโครงการแรกที่จะเปิดให้บริการในปี 2542

4. กลุ่มประชากรที่ใช้ในการศึกษา คือ บุคลากรในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้แก่ คณาจารย์ (ข้าราชการสาย ก) ข้าราชการสาย ข และ ค และลูกจ้างทั้งในและนอกงบประมาณแผ่นดิน ครอบคลุมหน่วยงานต่าง ๆ เช่น คณะ สถาบัน ศูนย์ และกอง เป็นต้น
5. ขอบเขตของเวลา เนื่องจากเป็นการศึกษาเพื่อวางแผนล่วงหน้าในอนาคต แต่ช่วงเวลาของการวิจัยและการเก็บข้อมูลภาคสนาม อยู่ในช่วงปี 2540 - 2541 ซึ่งทางหน่วยงานที่ดำเนินการด้านรถไฟฟ้า หน่วยงาน(บีทีเอส) ได้มีการกำหนดอัตราค่าโดยสารไว้ ประมาณ 15 บาท ตลอดสาย (ปี 2535) แต่จะมีการปรับอีกตามดัชนีราคาผู้บริโภค
6. การเดินทาง หมายถึง การเดินทางไปกลับระหว่างที่อยู่อาศัยกับที่ทำงานเท่านั้น



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

1.5 วิธีดำเนินการวิจัย



1.6 ข้อจำกัดในการทำวิจัย

เนื่องจากทางหน่วยงานทะเบียนประวัติบุคลากรจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ไม่ได้มีการเก็บข้อมูลทางลักษณะประชากร เช่น อายุ สถานภาพสมรส ฯลฯ ของบุคลากรจุฬาฯ มีเพียงแต่จำนวนของบุคลากรจุฬาฯ ตามประเภทงาน ในแต่ละหน่วยงานเท่านั้น จึงไม่สามารถเปรียบเทียบลักษณะประชากร เช่น อายุ สถานภาพสมรส ฯลฯ ระหว่างตัวอย่างที่เก็บได้ กับ ประชากรจริงได้ ดังนั้น การทดสอบเพื่อให้ทราบว่าตัวอย่างที่เก็บได้ จะเป็นตัวแทนของประชากรหรือไม่ จึงทำได้เพียงในเชิงปริมาณเท่านั้น ว่าจำนวนขนาดตัวอย่างที่เก็บได้ มีความแม่นยำของสัดส่วนแนวโน้มต่าง ๆ ที่ศึกษาหรือไม่

1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบแนวโน้มผลกระทบของรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทาง และระดับการใช้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ของบุคลากรในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
2. ทำให้ทราบแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงแหล่งที่อยู่อาศัย ของบุคลากรในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย จากผลกระทบของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
3. ทำให้ทราบแนวโน้มการเลือกแหล่ง และลักษณะที่อยู่อาศัย ของบุคลากรในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อมีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
4. เสนอแนะ ความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับระบบรถไฟฟ้าเผยแพร่แก่บุคลากรในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
5. เสนอแนะแก่ทางจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ให้มองเห็นถึงผลกระทบของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ที่มีต่อบุคลากรในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เพื่อนำไปใช้ในการปรับปรุงแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้ หรือนักพัฒนาที่ดิน นักผังเมือง และ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นำผลการวิจัยไปใช้เป็นข้อมูลเพื่อการวางแผนด้านที่อยู่อาศัยในอนาคต

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย