

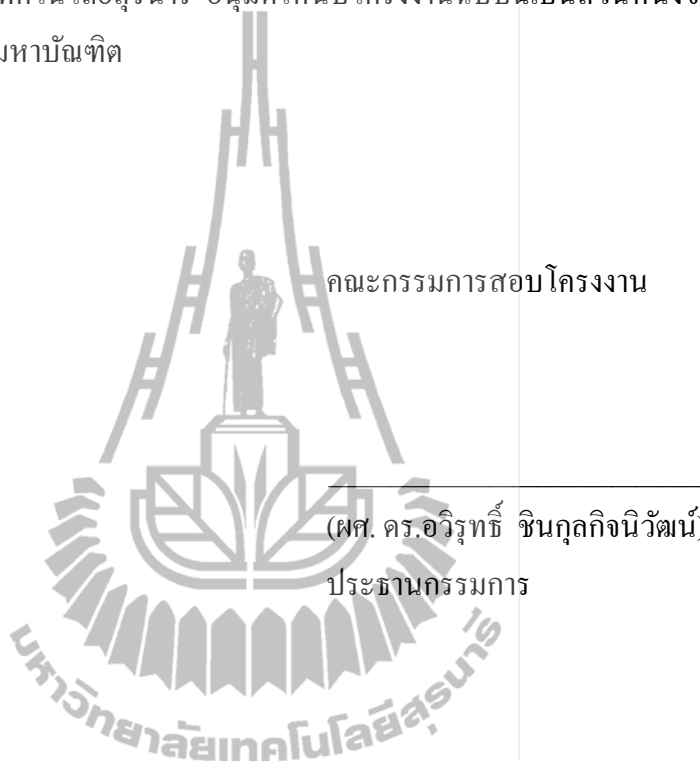
การศึกษาทัศนคติของผู้เดินทางต่อบริการขนส่งสาธารณะ
กรณีของชุมชนเมืองอำนาจเจริญ

นายวสันต์ อนันตภักดิ์

โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต
การบริหารงานก่อสร้างและสาธารณูปโภค
สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
ปีการศึกษา 2554

การศึกษาทัศนคติของผู้เดินทางต่อบริการขนส่งสาธารณะ
กรณีของชุมชนเมืองอำนาจเจริญ

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี อนุมัติให้นำโครงการฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารธุรกิจ



(ผศ. ดร. อวิรุทธิ์ ชินกุลกิจนิวัฒน์)
ประธานกรรมการ

(อ. ดร. รัฐพล ภู่บวบผาพันธ์)
กรรมการ (อาจารย์ที่ปรึกษาโครงการ)

(ผศ. ดร. วรภูมิ เบญจโอฬาร)
กรรมการ

(รศ. น.อ. ดร. วรพจน์ ขำพิศ)
คณบดีสำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์

วสันต์ อนันตภักดิ์ : การศึกษาทัศนคติของผู้เดินทางต่อบริการขนส่งสาธารณะ กรณีชุมชนเมืองอำนาจเจริญ (A STUDY OF TRAVELERS' ATTITUDES TOWARDS PUBLIC TRANSPORT SERVICE.A CASE STUDY OF AMNATCHAROEN.) อาจารย์ที่ปรึกษา: อาจารย์ ดร.รัฐพล ภูบุบผาพันธ์

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาถึงทัศนคติของผู้เดินทางต่อบริการขนส่งสาธารณะ และศึกษาปัญหาของบริการขนส่งสาธารณะในชุมชนเมืองอำนาจเจริญ เพื่อนำผลการศึกษาที่ได้เป็นแนวทางปรับปรุงพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะต่อไป การศึกษาใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 คน และนำข้อมูลที่ได้มาทำการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วยโปรแกรม SPSS ผลการศึกษาสามารถสรุปได้ว่า

จากการวิเคราะห์ภาพรวมทัศนคติของทุกกลุ่มตัวอย่างต่อการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ โดยวิธีค่าเฉลี่ยเลขคณิต และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน กลุ่มตัวอย่างทั้งหมดมีความเชื่อว่าระบบขนส่งสาธารณะปัจจุบันยังอยู่ในความนิยมของประชาชน และเหตุที่ต้องมีส่วนบุคคลก็เพราะว่าระบบขนส่งสาธารณะไม่ดี กลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถสาธารณะเฉลี่ยต่อเดือนน้อยหรือมากก็มีทัศนคติที่เห็นด้วยต่อเรื่องนี้เช่นกัน แต่ก็ยังห่วงใยในเรื่อง ความปลอดภัย การเคารพกฎจราจร และการกำหนดป้ายหยุดรถ เมื่อเปรียบเทียบทัศนคติจำแนกตามเพศ ที่อยู่อาศัย การมีหรือไม่มีรถส่วนตัว โดยวิธีการทดสอบค่า t และการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว พบว่า ถึงค่าทัศนคติที่ได้จะมีระดับแตกต่างกันในหลายๆเรื่อง แต่ก็ เป็นความคิดเห็นที่คล้ายๆกัน โดยความแตกต่างในทุกเรื่องมีค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05

จากการวิเคราะห์ความเห็นเกี่ยวกับข้อควรปรับปรุงบริการรถขนส่งสาธารณะของทุกกลุ่ม โดยวิธีค่าเฉลี่ยเลขคณิต และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ทุกกลุ่มมีความเห็นตรงกันคือ ต้องการปรับปรุงป้ายหยุดรถ/ ที่พักผู้โดยสาร ความรวดเร็ว ความปลอดภัย พนักงานขับรถ และค่าโดยสาร ซึ่งผลการวิเคราะห์ที่ได้สามารถนำไปเป็นข้อมูลเบื้องต้นให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อวางแผนในการแก้ไขปัญหาาระบบขนส่งสาธารณะภายในชุมชนเมืองอำนาจเจริญได้

สาขาวิชา วิศวกรรมโยธา

ปีการศึกษา 2554

ลายมือชื่อนักศึกษา _____

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา _____

VASANT ANANTAPAK : A STUDY OF TRAVELERS' ATTITUDES
TOWARDS PUBLIC TRANSPORT SERVICE: A CASE STUDY OF AMNAT
CHAROEN. ADVISOR: RATTAPHOL PUEBOOBPAPHAN, Ph.D.

This research aimed at studying the attitude and problems of the public transport users in the municipality of Amphur Muang, Amnatcharoen province. The purpose is to provide some guidelines on how to improve the public transport services in the study area. Questionnaire was used to gather information from a sample of 400 people and the data was analyzed by SPSS. The study results can be concluded th

The analysis of the overall attitude of all samples was performed using arithmetic mean and standard deviation. In overall, the samples believe that current public transport system is still in the popularity of the public. Moreover, the reason of occupying a personal car is because of poor public transport services. This result was further analyzed by separating the samples into two groups based on the frequency of public transport usage in one month: (1) 1-5 trips/month and (2) 6 trips or more/month. The results showed that these two groups have the same opinion on the above results but they are more concern about safety, respect of traffic regulation, and the number of bus stop. When comparing attitude by gender, the residential location, and the sample with or without a car using t test and one-way analysis of variance (ANOVA), it was found that there are some differences in attitudes among gender and the residential location.

The samples identified a clear need of improving the quality of public transport service in the following aspects: bus stop location, the vehicle speed, safety level, car drivers, and the fare. The finding might be useful for related organization as it provides basic information about how to improve public transport services in Amnatcharoen province.

กิตติกรรมประกาศ

โครงการศึกษานี้ สำเร็จลงได้ด้วยความกรุณาอย่างยิ่งจาก อาจารย์ ดร.รัฐพล ภูบุบผาพันธ์ อาจารย์ที่ปรึกษา ซึ่งได้สละเวลาให้คำแนะนำ ปรึกษา ตลอดจนแก้ไขตรวจสอบโครงการศึกษานี้ให้มีความถูกต้องสมบูรณ์ตามหลักวิชาการยิ่งขึ้น รวมถึงยังให้กำลังใจในการดำเนินการศึกษาตลอดมา จึงขอขอบพระคุณท่านอาจารย์เป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้

ขอขอบพระคุณคณาจารย์ทุกท่าน ที่ได้ประสิทธิประสาทวิชาความรู้ในหลักสูตรวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต การบริหารงานก่อสร้างและสาธารณูปโภค สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา ให้แก่ผู้ศึกษา ซึ่งเป็นความรู้และประสบการณ์ที่มีคุณค่ายิ่ง และมีประโยชน์ในการทำงานของผู้ศึกษาในอนาคตต่อไป รวมถึงขอขอบคุณเจ้าหน้าที่สาขาวิชา ที่ได้ให้ความช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกตลอดระยะเวลาที่เล่าเรียน

ขอขอบคุณพนักงาน เจ้าหน้าที่กองช่างเทศบาลเมืองอำนาจเจริญ ที่ได้ให้ความช่วยเหลืออย่างดีในค้นคว้าข้อมูลในการศึกษา รวมทั้งเก็บรวบรวมข้อมูลแบบสอบถาม

ท้ายสุดขอขอบคุณภรรยา นางสมปอง อนันตภักดิ์ และบุตรสาว ด.ญ.วทันยา อนันตภักดิ์ ที่คอยเป็นกำลังใจในการศึกษาเล่าเรียนให้สำเร็จตามหลักสูตร ช่วยให้การจัดทำโครงการศึกษานี้สำเร็จเรียบร้อยด้วยดี

วสันต์ อนันตภักดิ์

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ก
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ข
กิตติกรรมประกาศ.....	ค
สารบัญ.....	ง
สารบัญตาราง.....	ฉ
สารบัญรูป.....	ช
บทที่	
1 บทนำ.....	1
1.1 ความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์.....	2
1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะรับ.....	2
1.4 ขอบเขตของการศึกษา.....	2
1.5 คำนิยามศัพท์เฉพาะ.....	2
2 ปรัชมนวัตกรรม.....	3
2.1 ทฤษฎี แนวคิด เกี่ยวกับทัศนคติ ความต้องการ ความพึงพอใจ.....	3
2.1.1 ทัศนคติ (Attitude).....	3
2.1.2 ความต้องการ.....	6
2.1.3 ความพึงพอใจ.....	7
2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการเดินทาง.....	8
2.2.1 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเดินทาง และการเลือกรูปแบบการเดินทาง.....	8
2.2.2 รูปแบบการเดินทาง.....	9
2.3 แนวความคิดเกี่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะ.....	10
2.3.1 ระบบขนส่งสาธารณะ.....	10
2.3.2 ปัจจัยหลักที่มีผลต่อการให้บริการของการขนส่งสาธารณะ.....	11
2.3.3 ตัวแปรต่างๆ ที่ใช้ในการวิเคราะห์การเลือกรูปแบบการเดินทาง.....	12
2.3.4 การประเมินคุณภาพการให้บริการ.....	12
2.3.5 องค์ประกอบของระบบขนส่งสาธารณะ.....	13

2.4 แนวคิดเกี่ยวกับความต้องการในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ.....	13
2.4.1 ปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ.....	13
2.4.2 ปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการระบบขนส่งมวลชน และนโยบายระบบขนส่ง สาธารณะ.....	14
2.5 บทความทางวิชาการ และงานวิจัยอื่นที่เกี่ยวข้อง.....	16
2.6 สรุปการทบทวนวรรณกรรมของกลุ่มทฤษฎี และแนวคิดทั้ง 5 กลุ่ม.....	20
2.7 ข้อมูลในพื้นที่ศึกษา.....	20
3 วิธีดำเนินการทำโครงการ.....	29
3.1 วิธีดำเนินการศึกษา.....	29
3.2 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	29
3.3 กลุ่มประชากร และกลุ่มตัวอย่าง.....	30
3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา.....	31
3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	32
4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	34
4.1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างและข้อมูลเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะ.....	34
4.2 การศึกษาทัศนคติต่อการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ.....	45
4.3 เปรียบเทียบทัศนคติต่อการให้บริการของรถขนส่งสาธารณะ.....	47
4.4 ความเห็นเกี่ยวกับการให้บริการของรถขนส่งสาธารณะ.....	56
5 สรุปผลและข้อเสนอแนะ.....	61
5.1 สรุปผลการศึกษา.....	61
5.2 อภิปรายผล.....	66
5.3 ข้อเสนอแนะตามผลการศึกษา.....	68
5.4 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป.....	69
เอกสารอ้างอิง.....	70
ภาคผนวก.....	71
ประวัติผู้เขียน.....	76

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1.1 จำนวนประชากรในเขตเทศบาลเมืองอำนาจเจริญ.....	23
3.1 จำนวนแบบสอบถามแยกตามพื้นที่.....	30
4.1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามข้อมูลทั่วไป (n=400).....	35
4.2 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของทัศนคติต่อการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ.....	45
4.3 เปรียบเทียบทัศนคติต่อการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามเพศ.....	47
4.4 เปรียบเทียบทัศนคติต่อการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ จำแนกตามที่อยู่อาศัยปัจจุบัน.....	49
4.5 เปรียบเทียบความพึงพอใจในบริการในระบบขนส่งสาธารณะของประชาชนที่มีที่อยู่อาศัยต่างกัน เป็นรายคู่.....	50
4.6 เปรียบเทียบความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนดป้ายหยุดให้รถประจำทางสองแถวจอดรับ – ส่งผู้โดยสารปัจจุบัน ของประชาชนที่มีที่อยู่อาศัยต่างกันเป็นรายคู่.....	51
4.7 เปรียบเทียบความคิดเห็นเกี่ยวกับรถประจำทางสองแถวที่ให้บริการในเขตเมืองอำนาจเจริญ โดยทั่วไปมีสภาพดี ของประชาชนที่มีที่อยู่อาศัยต่างกันเป็นรายคู่.....	51
4.8 เปรียบเทียบความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้บริการรถประจำทางสองแถวที่ให้บริการในเขตเมืองอำนาจเจริญมีความปลอดภัย ของประชาชนที่มีที่อยู่อาศัยต่างกันเป็นรายคู่.....	52
4.9 เปรียบเทียบความคิดเห็นเกี่ยวกับพนักงานขับรถประจำทางสองแถวปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนที่มีที่อยู่อาศัยต่างกันเป็นรายคู่.....	52
4.10 เปรียบเทียบความคิดเห็นเกี่ยวกับรถสามล้อเครื่อง และรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ให้บริการเขตเมืองอำนาจเจริญมีจำนวนเพียงพอ ของประชาชนที่มีที่อยู่อาศัยต่างกันเป็นรายคู่.....	53
4.11 เปรียบเทียบความคิดเห็นในบริการรถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์รับจ้างมีความปลอดภัยของประชาชนที่มีที่อยู่อาศัยต่างกันเป็นรายคู่.....	53
4.12 เปรียบเทียบความพึงพอใจและความคาดหวังในบริการรถประจำทางสองแถว ของประชาชนที่มีที่อยู่อาศัยต่างกันเป็นรายคู่.....	54
4.13 เปรียบเทียบความพึงพอใจและความคาดหวังในบริการรถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์รับจ้าง ของประชาชนที่มีที่อยู่อาศัยต่างกันเป็นรายคู่.....	54

4.14	เปรียบเทียบความพึงพอใจในบริการในระบบขนส่งสาธารณะ จำแนกตามการมีรถส่วนตัว.....	55
4.15	ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานด้านความเห็นเกี่ยวกับการให้บริการของรถสองแถวโดยสาร/ประจำทาง.....	56
4.16	ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานด้านความเห็นเกี่ยวกับการให้บริการของรถสามล้อเครื่อง.....	58
4.17	ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานด้านความเห็นเกี่ยวกับการให้บริการของรถจักรยานยนต์รับจ้าง.....	59



สารบัญรูป

รูปที่	หน้า
2.1 ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกนโยบายระบบขนส่งสาธารณะ	15
2.2 ผลกระทบจากการเพิ่มขึ้นของรถยนต์ส่วนตัว	16
2.3 แผนที่จังหวัดอำนาจเจริญ	21
2.4 ผังแสดงพื้นที่ศึกษาโครงการ	22
2.5 ลักษณะและสภาพรถสองแถวโดยสาร /ประจำทาง	26
2.6 ลักษณะและสภาพรถสามล้อเครื่อง (ตุ๊กตุ๊ก, จั๊มโบ้)	27
2.7 ลักษณะและสภาพรถจักรยานยนต์รับจ้าง	28
4.1 แผนภูมิแสดงข้อมูลเพศของกลุ่มตัวอย่าง	38
4.2 แผนภูมิแสดงข้อมูลอายุของกลุ่มตัวอย่าง	39
4.3 แผนภูมิแสดงข้อมูลระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่าง	39
4.4 แผนภูมิแสดงข้อมูลที่อยู่อาศัยปัจจุบันของกลุ่มตัวอย่าง	40
4.5 แผนภูมิแสดงข้อมูลลักษณะอาชีพของกลุ่มตัวอย่าง	40
4.6 แผนภูมิแสดงข้อมูลรายได้เฉลี่ยต่อเดือน	41
4.7 แผนภูมิแสดงข้อมูลจำนวนสมาชิกในครอบครัวของกลุ่มตัวอย่าง	41
4.8 แผนภูมิแสดงข้อมูลการมีรถส่วนตัวของกลุ่มตัวอย่าง	42
4.9 แผนภูมิแสดงข้อมูลที่ประเภทรถส่วนตัวที่มีของกลุ่มตัวอย่าง	42
4.10 แผนภูมิแสดงข้อมูลประเภทของรถที่ใช้ไปทำงาน ทำธุระของกลุ่มตัวอย่าง	43
4.11 แผนภูมิแสดงข้อมูลลักษณะการใช้รถส่วนตัวของกลุ่มตัวอย่าง	43
4.12 แผนภูมิแสดงข้อมูลสาเหตุการใช้บริการรถขนส่งสาธารณะของกลุ่มตัวอย่าง	44
4.13 แผนภูมิแสดงจำนวนเที่ยวต่อเดือนที่ใช้บริการรถขนส่งสาธารณะของกลุ่มตัวอย่าง	44

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหา

จังหวัดอำนาจเจริญเป็นจังหวัดลำดับที่ 75 มีอาณาเขตติดกับประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ตั้งอยู่ติดกับจังหวัดอุบลราชธานี มุกดาหาร และยโสธร มีแนวโน้มการขยายตัวทางด้านอุตสาหกรรมเกษตรอย่างต่อเนื่อง จังหวัดอำนาจเจริญอยู่ในช่วงของการวางแผนพัฒนาจังหวัดและการปรับปรุงโครงสร้างของจังหวัดเพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัด และยุทธศาสตร์จังหวัดทั้งในด้าน โครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ สังคม และสาธารณูปโภค เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในการพัฒนา และรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจในอนาคต ระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของจังหวัดต้องได้รับการปรับปรุง ซึ่งจะอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้ประชาชนสามารถเข้าถึงกิจกรรมต่างๆ ได้อย่างสะดวก รวดเร็วและปลอดภัยและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางด้านเศรษฐกิจในอนาคต

ปัจจุบันการเติบโตของชุมชนเมืองเกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว ในเขตเทศบาลเมืองอำนาจเจริญ มีการขออนุญาตก่อสร้างอาคารประเภทต่างๆ มากมาย รวมทั้งมีการก่อสร้างอาคารพาณิชย์ ตึกแถว หอพัก รีสอร์ท บ้านจัดสรรเล็กๆจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเขตทางด้านทิศเหนือ ถนนสายหลักในเขตนี้คือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 ซึ่งเป็นเส้นทางจากจังหวัดอุบลราชธานีมุ่งสู่ประตูการค้าอินโดจีนด้านจังหวัดมุกดาหาร ตลอดแนวเส้นทางสายหลักนี้ (ในระยะไม่เกิน 100 เมตรของสองข้างทาง) เป็นที่ตั้งของศูนย์ราชการหลัก ศาลากลาง โรงเรียนประจำจังหวัด สถานีขนส่งรถโดยสาร แหล่งท่องเที่ยว และห้างค้าปลีกขนาดใหญ่ ซึ่งเพิ่งจะเปิดกิจการเมื่อปลายปี 2553 ที่ผ่านมา ในขณะที่ระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานด้านต่างๆ ยังพัฒนาตามไม่ทัน เช่น ไฟฟ้า ประปา ระบบบำบัดน้ำเสีย การจัดการขยะมูลฝอย ถนนหนทางที่มีมาตรฐาน รวมทั้งระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับชาวเมือง

ค่านิยมในการเดินทางของประชาชนเพื่อกิจกรรมต่างๆ มีความแตกต่างกันไปตามวิถีฐานะ อาชีพ และระยะทาง คนส่วนใหญ่นิยมใช้รถส่วนตัวไม่ว่าจะเป็นมอเตอร์ไซค์ รถปิคอัพ และรถแท็กซี่ เพื่อความสะดวกสบาย เนื่องจากรถโดยสารสาธารณะมีข้อจำกัดในเรื่องเส้นทางที่มีเฉพาะถนนสายหลักเท่านั้น โดยไม่มีในถนนสายรอง และสายย่อย

การศึกษานี้มุ่งเน้นศึกษาทัศนคติต่อการบริการขนส่งสาธารณะ ปัญหาและการแก้ไขบริการขนส่งสาธารณะที่สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนและขยายตัวของชุมชนเมือง เพื่อใช้เป็นข้อมูลเบื้องต้นในการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมสำหรับหน่วยงานที่

เกี่ยวข้อง โดยมีเป้าหมายส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะให้มากกว่ารถส่วนตัว และลดปัญหาการจราจรที่จะเกิดตามมาในอนาคต

1.2 วัตถุประสงค์

- 1.2.1 เพื่อศึกษาถึงทัศนคติของผู้เดินทางต่อบริการขนส่งสาธารณะในปัจจุบันของชุมชนเมืองอำนาจเจริญ
- 1.2.2 เพื่อศึกษาปัญหาของบริการขนส่งสาธารณะในชุมชนเมืองอำนาจเจริญ

1.3 ขอบเขตการศึกษา

- 1.3.1 ขอบเขตในเชิงพื้นที่ กำหนดพื้นที่ศึกษาเป็นสองส่วนคือ ภายในเขตเทศบาลเมืองอำนาจเจริญ 21 หมู่ 30 ชุมชน และเขตต่อเนื่องด้านทิศเหนือนอกเขตซึ่งเป็นที่ตั้งของศูนย์ราชการหลักแห่งที่ 1 รวมทั้งหมู่บ้านในพื้นที่ใกล้เคียง จำนวน 2 หมู่บ้าน
- 1.3.2 ขอบเขตในเชิงทัศนคติต่อบริการขนส่งสาธารณะ และสภาพการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะ ของประชาชนที่อยู่ในพื้นที่และเข้าไปใช้พื้นที่

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1.4.1 เป็นข้อมูลเบื้องต้น ในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเทศบาลเมืองให้มีความเหมาะสม และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนชาวอำนาจเจริญ
- 1.4.2 เป็นข้อมูลเบื้องต้น ในการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะให้มากยิ่งขึ้น ลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว และลดปัญหาการจราจรที่จะเกิดตามมาในอนาคต

1.5 คำนิยามศัพท์เฉพาะ

ทัศนคติ หมายถึง ความคิดเห็น ความรู้สึก และความเชื่อมั่นที่แสดงออกถึงความพึงพอใจหรือไม่พึงพอใจ ชอบหรือไม่ชอบต่อระบบขนส่งสาธารณะในเขตพื้นที่ศึกษา ซึ่งความรู้สึกและมุมมองความคิดเห็นนั้น อาจจะไม่ตรงกับความเป็นจริงก็ได้

สภาพการให้บริการ หมายถึง ลักษณะหรือประเภทรถ สภาพรถ จำนวนเที่ยว จำนวนรถ ความปลอดภัย ความสะดวกสบาย จำนวนป้ายหยุด ค่าโดยสาร เป็นต้น

ระบบขนส่งสาธารณะ ในการศึกษาครั้งนี้หมายถึง รถสองแถวโดยสาร/ประจำทาง ทุกสายที่วิ่งผ่านเข้าภายในเขตเทศบาล รถสามล้อเครื่อง และรถจักรยานยนต์รับจ้าง เท่านั้น

ผู้เดินทางหมายถึง ผู้โดยสาร กลุ่มตัวอย่าง ประชาชนในเขตพื้นที่ศึกษาและผู้เข้าไปใช้พื้นที่

บทที่ 2

ปริทัศน์วรรณกรรม

ผู้ศึกษาได้ทำการทบทวนวรรณกรรม ทฤษฎี และแนวคิดต่าง ๆ ซึ่งมีประเด็นที่เชื่อมโยงหรือเป็นพื้นฐานในการศึกษาครั้งนี้ โดยให้ความสำคัญกับเรื่องระบบขนส่งสาธารณะที่ทำหน้าที่ขนถ่ายผู้คนที่อยู่ในพื้นที่ และเข้าไปใช้พื้นที่ ในการทำการศึกษานี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อทราบถึงทัศนคติต่อการบริการขนส่งสาธารณะที่มีอยู่ในปัจจุบัน และระบบขนส่งสาธารณะที่สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้นในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเทศบาลเมืองให้มีความเหมาะสม และเป็นการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะให้มากยิ่งขึ้น ลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว และลดปัญหาการจราจรที่จะตามมาในอนาคต ดังนั้น วรรณกรรม ทฤษฎี และแนวคิดต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการศึกษามีดังนี้

- 2.1 ทฤษฎี แนวคิด เกี่ยวกับทัศนคติ ความต้องการ ความพึงพอใจ
- 2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการเดินทาง
- 2.3 แนวคิดเกี่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะ
- 2.4 แนวคิดเกี่ยวกับความต้องการในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ
- 2.5 บทความทางวิชาการ และงานวิจัยอื่น

2.1 ทฤษฎี แนวคิด เกี่ยวกับทัศนคติ ความต้องการ ความพึงพอใจ

2.1.1 ทัศนคติ (Attitude)

ทัศนคติ (Attitude) เป็นคำที่ใช้กันมากในวิชาจิตวิทยาสังคมมาจากรากศัพท์ภาษาละติน "Aptus" แปลว่า โน้มเอียง เหมาะสม (Allport, 1967, อ้างอิงใน นิรันดร์ ชวนชื่น, 2539)

คำว่าทัศนคติ นักการศึกษา และนักจิตวิทยาหลายท่านต่างให้ความหมายไว้ดังนี้คือ

Kerlinger (1973, อ้างอิงใน นิรันดร์ ชวนชื่น, 2539) ทัศนคติหมายถึงแนวโน้มที่บุคคลๆ หนึ่งจะมีความเห็นความรู้สึก หรือมองและแสดงพฤติกรรมต่อสิ่งๆ หนึ่ง

Murphy and Newcomb (1937, อ้างอิงใน นิรันดร์ ชวนชื่น, 2539) ทัศนคติ คือ วิธีทางหรือความพร้อมในการเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยกับสิ่งใดสิ่งหนึ่ง

Thurstone (1967, อ้างอิงใน นิรันดร์ ชวนชื่น, 2539) ทัศนคติ หมายถึง แนวโน้มเรื่องที่จะแสดงออกว่าชอบหรือไม่ชอบต่อสิ่งต่างๆ เช่น ขนบธรรมเนียม ประเพณี เชื้อชาติ และสถาบันต่างๆ เป็นต้น

อุทุมพร จามรมาน (2530, อ้างอิงใน นิรันดร์ ชวนชื่น, 2539) ได้ให้ความหมายของทัศนคติไว้ว่า เป็นสภาวะทางจิตใจที่กำหนดการคิดที่มีพื้นฐานมาแล้ว โดยมีองค์ประกอบ คือ

1. ความรู้สึก เช่น การชอบหรือไม่ชอบคนนั้น หรือสิ่งนั้นๆ
2. ความรู้หรือความคิด เช่น ความรู้เกี่ยวกับคนนั้น สิ่งนั้น เรื่องนั้น
3. การกระทำหรือพฤติกรรม เช่น ความตั้งใจจะแสดงกริยาเกี่ยวกับคนนั้นหรือสิ่งนั้นๆ ออกมา

Foster (1952, อ้างอิงใน นิรันดร์ ชวนชื่น, 2539) นักจิตวิทยาสังคมชาวอเมริกัน ได้ศึกษาถึงมูลเหตุของการเกิดทัศนคติ ได้ผลสรุปว่า ทัศนคติเกิดจากมูลเหตุ 2 ประการ คือ

1. บุคคลจะไม่มีทัศนคติต่อสิ่งที่เขาไม่เคยมีประสบการณ์ทั้งทางตรงและทางอ้อมกล่าวคือ บุคคลที่มีประสบการณ์ต่อสภาพการณ์ บุคคลหรือสิ่งใดสิ่งหนึ่ง โดยการพบเห็น คำนวณ ได้ทดลอง เป็นต้น เรียกว่าเป็นประสบการณ์โดยตรง (Direct experiences) และโดยการได้ยิน ได้ฟัง ได้เห็นรูปภาพหรือได้อ่านเกี่ยวกับสิ่งนั้นๆ แต่ไม่ได้พบเห็น ไม่ได้ทดลองกับของจริงด้วยตนเอง เรียกว่าประสบการณ์ทางอ้อม (Indirect experiences)
2. กลุ่มชนแต่ละกลุ่มมีค่านิยม และตัดสินค่านิยมไม่เหมือนกัน แต่ละกลุ่มอาจมีทัศนคติต่อสิ่งเดียวกันแตกต่างกันก็ได้ การที่บุคคลใดบุคคลหนึ่งมีทัศนคติที่ดีหรือไม่ดีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ย่อมขึ้นอยู่กับวัฒนธรรม ค่านิยม หรือมาตรฐานของกลุ่มที่บุคคลนั้นดำเนินชีวิตอื่น

สุเทพ ฐาปนวรกุล (2536, อ้างอิงใน นิรันดร์ ชวนชื่น, 2539) องค์ประกอบของทัศนคติสามารถแยกออกได้เป็น 3 องค์ประกอบ คือ

1. องค์ประกอบด้านพุทธิปัญญา (Cognitive Component) เป็นองค์ประกอบเกิดจากความคิด ซึ่งจะแสดงให้เห็นได้อย่างชัดเจน
2. องค์ประกอบด้านท่าทีความรู้สึก (Affective Component) เป็นส่วนประกอบของอารมณ์ความรู้สึก ซึ่งจะเป็สิ่งที่เร้าความคิด อีกทางหนึ่งบุคคลมีภาวะความรู้สึกที่ดีหรือไม่ดีขณะที่คิดถึงสิ่งใดสิ่งหนึ่ง
3. องค์ประกอบทางด้านการปฏิบัติ (Behavioral Component) องค์ประกอบนี้ เป็นองค์ประกอบที่มีแนวโน้มในทางปฏิบัติ กล่าวคือ ถ้ามีสิ่งเร้าที่เหมาะสมจะเกิดการปฏิบัติ หรือปฏิกิริยาในการตอบสนองอย่างใดอย่างหนึ่ง

บุญธรรม กิจปรีดาบริสุทธ์ (2527, อ้างอิงใน นิรันดร์ ชวนชื่น, 2539) ทัศนคติสามารถวัดได้โดยการวัดทัศนคติจะต้องพิจารณาใน 3 ประการ

1. เนื้อหา (Content) เนื้อหาหรือสิ่งเร้าเป็นเรื่องที่ต้องทำความเข้าใจเป็นอันดับแรกในการวัดทัศนคติ สิ่งเร้าที่ใช้กระตุ้นให้แสดงกริยาท่าทางออกมานั้นจะต้องมีโครงสร้างกำหนดแน่นอน เป็นตัวแทนของทัศนคติที่ต้องการวัด
2. ทิศทาง (Direction) การวัดทัศนคติโดยทั่วไปกำหนดให้ทัศนคติมีทิศทางเป็นเส้นตรงและต่อเนื่องกันไปในลักษณะ ซ้าย-ขวา หรือบวกกับลบ กล่าวคือ จะมีกริยาท่าทางที่เห็นด้วยอย่างยิ่งและลดความเห็นด้วยลงเรื่อยๆ จนถึงมีความรู้สึกเฉยๆ และลดต่อไปเป็นไม่เห็นด้วย และเพิ่มการไม่เห็นด้วยลงเรื่อยๆ จนไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ลักษณะการเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยนี้ เห็นว่าเป็นเส้นทางเดียวกันและต่อเนื่องกัน ทั้งนี้ การวัดทิศทางของทัศนคตินั้น สามารถแสดงพฤติกรรมให้เห็นได้เป็น 3 ลักษณะใหญ่ๆ คือ
 - ก. ทัศนคติเชิงบวก (Positive) สามารถแสดงพฤติกรรมในลักษณะที่พึงพอใจเห็นด้วย หรือชอบ มีผลให้บุคคลอยากได้ อยากใกล้ อยากทำสิ่งนั้นๆ
 - ข. ทัศนคติเป็นกลาง (Average) ลักษณะพฤติกรรมที่แสดงออกจะเป็นลักษณะเฉยๆ ไม่ยินดียินร้าย ไม่ปรากฏว่าชอบหรือไม่ชอบ เห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยประการใด บุคคล สังคม การกระทำนั้นจะมีหรือไม่มีก็ได้
 - ค. ทัศนคติเชิงลบ (Negative) สามารถแสดงพฤติกรรมในลักษณะที่ไม่พึงพอใจ ไม่ชอบ ไม่เห็นด้วย มีผลทำให้บุคคลเกิดความเบื่อบ่นหงุดหงิด ต้องการหนีให้ห่างไกลๆ
3. ความเข้ม (Intensity) กริยาหรือความรู้สึกแสดงออกต่อสิ่งเร้า นั้นถือว่า มีระดับปริมาณมากน้อยแตกต่างกันออกไป

ตัวแปรที่จะวัดทัศนคติ นักจิตวิทยาได้แยกตัวแปรที่เกี่ยวข้องออกเป็น 3 ตัวแปร คือ

1. ตัวแปรที่วัดทัศนคติเกี่ยวกับการรับรู้ หรือความเชื่อ (Cognitive-Variables) เป็น การวัดความรู้ ความเชื่อ หรือความคิดว่าบุคคลหนึ่งหรือสิ่งหนึ่งๆ เป็นอย่างไร
2. ตัวแปรที่วัดทัศนคติเกี่ยวกับความสมัครใจที่จะประกอบพฤติกรรม (Behavioral Variables) เป็นการวัดความสมัครใจที่จะประกอบพฤติกรรมหนึ่งๆ หรือยินยอม หรือสนับสนุนให้เกิดพฤติกรรมนั้นๆ
3. ตัวแปรที่วัดทัศนคติเกี่ยวกับความรู้สึกส่วนตัว (Affective Variables) เป็นเรื่องของความรู้สึกชอบหรือไม่ชอบอย่างไร พอใจหรือไม่พอใจอย่างไร

มาตรวัดทัศนคติ มีอยู่หลายแบบแต่ที่นิยมใช้กันแพร่หลายได้แก่ มาตรวัดแบบลิเคิร์ต (Likert-Type Scales) มาตรวัดแบบเทอร์สโตน (Thurstone-Scales) มาตรวัดทัศนคติที่จะใช้ในการวิจัยครั้งนี้ใช้มาตรวัดแบบลิเคิร์ตออกแบบ และสร้างโดย Rensis Likert (1932) ซึ่งเป็นมาตรวัด

แบบรวมคะแนน โดยกำหนดให้ข้อความทุกข้อความในแบบวัดทัศนคติมีความสำคัญเท่ากันหมด คะแนนของผู้ตอบแต่ละคนในแบบวัดทัศนคติ คือ ผลรวมของคะแนนทุกข้อซึ่ง Likert ถือว่า ผู้มีทัศนคติที่ดีต่อสิ่งใดโอกาสที่จะตอบเห็นด้วยกับข้อความที่สนับสนุนสิ่งนั้นจะมีมากตามไปด้วย และโอกาสจะตอบเห็นด้วยกับข้อความที่ต่อต้านสิ่งนั้นจะมีน้อยโดยจะมีการเลือกตอบ เป็น 5 ระดับ คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง การใช้มาตรวัดทัศนคติแบบลิเคิร์ตสามารถใช้จำนวนข้อได้มากกว่าทำให้ครอบคลุมประเด็นของเนื้อหาที่น่าสนใจได้อย่างกว้างขวางถ้าเปรียบเทียบกับวิธีการวัดทัศนคติแบบอื่นๆ

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2520, อ้างอิงใน นิรันดร์ ชวนชื่น, 2539) ได้สรุปประโยชน์ของทัศนคติไว้ดังนี้

1. ทัศนคติช่วยให้เข้าใจสิ่งแวดล้อมต่างๆรอบตัว โดยการจัดรูปหรือจัดระบบสิ่งต่างๆ ที่อยู่รอบตัวเรา
2. ทัศนคติช่วยให้เรามี Self-Esteem ช่วยบุคคลหลีกเลี่ยงสิ่งที่ไม่ดี หรือปกปิดความจริงบางอย่าง ซึ่งนำความไม่พอใจมาสู่ตัวเรา
3. ทัศนคติช่วยในการปรับตัวให้เข้ากับสิ่งแวดล้อมที่สลับซับซ้อน ซึ่งการมีปฏิริยาตอบโต้ หรือกระทำสิ่งหนึ่งสิ่งใดออกไปนั้น ส่วนมากจะทำในสิ่งที่นำความพอใจมาให้
4. ทัศนคติช่วยให้บุคคลสามารถแสดงออกถึงค่านิยมของตนเอง

2.1.2 ความต้องการ

ความต้องการของมนุษย์จากการศึกษาและวิจัยสรุปว่า มนุษย์มีความต้องการและการตอบสนองความต้องการมี 2 ลักษณะ Abrabam Lalexnich and others (1970, อ้างอิงใน นิรันดร์ ชวนชื่น, 2539)

1. ความต้องการภายนอก ได้แก่ ความมั่นคงปลอดภัย การร่วมกิจกรรมตามความถนัดและความสามารถ การตอบสนองความต้องการ
2. ความต้องการภายใน ได้แก่ ความต้องการร่วมกิจกรรมกับผู้อื่น ความต้องการการยอมรับนับถือ ความต้องการมีศักดิ์ศรี ความต้องการความสำเร็จในชีวิต

ทฤษฎีที่อธิบายถึงความต้องการถึงมนุษย์เป็นที่ยอมรับกันแพร่หลายคือ ทฤษฎีเกี่ยวกับการจูงใจของ Maslow (Maslow's General Theory of Human Motivation) ได้อธิบายถึงความต้องการของมนุษย์ มีลักษณะเป็นลำดับขั้นต่ำไปหาสูง (Hierachy Needs) (H.Maslow, 1954, อ้างอิงใน นิรันดร์ ชวนชื่น, 2539) ดังนี้

1. มนุษย์มีความต้องการ ความต้องการมีอยู่เสมอและไม่มีที่สิ้นสุด แต่สิ่งที่มนุษย์ต้องการนั้นขึ้นอยู่กับว่าเขามีสิ่งนั้นอยู่แล้วหรือยัง ขณะที่ความต้องการใดได้รับการ

ตอบสนองแล้ว ความต้องการอย่างอื่นก็จะเข้ามาแทนที่กระบวนการนี้ไม่มีที่สิ้นสุด และจะเริ่มตั้งแต่เกิดจนกระทั่ง

2. ความต้องการที่ได้รับการตอบสนองแล้วจะไม่ใช่สิ่งจูงใจของพฤติกรรมอีกต่อไป ความต้องการที่ไม่ได้รับการตอบสนองเท่านั้นที่เป็นแรงจูงใจของพฤติกรรม
3. ความต้องการของมนุษย์มีลำดับชั้นความสำคัญ กล่าวคือ เมื่อความต้องการในระดับต่ำได้รับการตอบสนองแล้ว ความต้องการระดับสูงก็จะเรียกร้องให้มีการตอบสนองทันที

Maslow แบ่งลำดับชั้นของความต้องการไว้ 5 ชั้น

1. ความต้องการทางร่างกาย (Physiological Needs) เป็นความต้องการขั้นมูลฐานของมนุษย์ และเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการดำรงชีวิต เช่น อากาศ อาหาร น้ำดื่ม ที่อยู่อาศัย ยา รัรักษาโรค ความต้องการทางเพศ ความต้องการพักผ่อนหย่อนใจ
2. ความต้องการความปลอดภัย (Security Needs) เป็นเรื่องของมนุษย์ที่มีความปรารถนาจะได้รับความคุ้มครอง เพื่อให้เกิดความปลอดภัยจากอันตรายต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นกับร่างกาย เช่น อุบัติเหตุ อาชญากรรม ฯลฯ มนุษย์ปรารถนาที่จะอยู่ในสังคมที่เป็นระเบียบ และสามารถคาดหมายได้ (Predictable World)
3. ความต้องการทางสังคม (Social Needs) หมายถึงความต้องการที่จะเป็นการเข้าร่วม และได้รับการยอมรับความเป็นมิตร และความรักจากเพื่อนร่วมงาน
4. ความต้องการที่จะมีเกียรติยศในสังคม (Esteem or Actualization) ความต้องการขั้นสูงสุดที่เป็นความต้องการพิเศษ ซึ่งคนธรรมดาเป็นส่วนมากนี้ก็อยากจะเป็นนี้ก็อยากจะได้แต่ไม่สามารถเสาะหาได้การที่บุคคลใดบรรลุถึงความต้องการในขั้นนี้ก็จะได้รับการยกย่องเป็นบุคคลพิเศษ
5. ความต้องการที่จะได้รับความสำเร็จตามความรู้สึกนึกคิด (Self Actualization) เป็นความต้องการขั้นสูงสุดที่คนธรรมดาส่วนมาก นี้ก็อยากเป็น นี้ก็อยากได้แต่ไม่สามารถทำได้ ใครที่บรรลุถึงขั้นนี้ก็จะได้รับการยกย่องเป็นบุคคลพิเศษ

คนที่ใช้บริการในระบบการขนส่งสาธารณะ ถ้าเห็นว่าบริการที่ดี มีความปลอดภัย ก็ย่อมจะเกิดความพึงพอใจ และมีทัศนคติที่ดีต่อบริการขนส่งสาธารณะ รู้สึกว่าการใช้บริการขนส่งสาธารณะมีดีออกกว่าการใช้รถส่วนบุคคล เมื่อนั้นจะเป็นการประชาสัมพันธ์บริการขนส่งสาธารณะไปในตัวจะทำให้บริการขนส่งสาธารณะมีเพิ่มขึ้นตามเป้าหมายที่วางไว้อย่างไม่ยาก

2.1.3 ความพึงพอใจ

ทฤษฎีความพึงพอใจของ Victor Vroom

Victor Vroom ได้ให้ความหมายของความพึงพอใจไว้ว่าเป็นผลจากบุคคลนั้น ๆ เข้าไปมีส่วนร่วมในกิจกรรมหรือเข้าไปรับรู้แล้วเห็นพอใจ โดยความหมายของความพึงพอใจสามารถทดแทนความหมายของทัศนคติได้ ซึ่งบางที่เรียกว่า ทฤษฎี V.I.E. เนื่องจากมีองค์ประกอบทฤษฎีที่สำคัญคือ

1. V มาจากคำว่า Valance ซึ่งหมายถึงความพึงพอใจ
2. I มาจากคำว่า Instrumentality ซึ่งหมายถึง สื่อ เครื่องมือ วิธีทางนำไปสู่ความพึงพอใจ
3. E มาจากคำว่า Expectancy ซึ่งหมายถึง ความคาดหวังภายในตัวบุคคลนั้นๆ บุคคลมีความต้องการ และมีความคาดหวังในหลายสิ่งหลายอย่างดังนั้นก็จะต้องกระทำด้วยวิธีใด วิธีหนึ่งเพื่อตอบสนองความต้องการหรือสิ่งที่คาดหวังเอาไว้ ซึ่งเมื่อได้รับการตอบสนองแล้วตามที่ตั้งความหวังหรือความหวังเอาไว้ นั่น บุคคลก็จะได้รับความพึงพอใจ และในขณะเดียวกันก็จะคาดหวังในสิ่งที่สูงขึ้น ไปอีกเรื่อยๆ

สำหรับการศึกษาดังกล่าวถึงความต้องการ และความพึงพอใจของประชาชนในบริการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอำนาจเจริญ จะศึกษาในส่วนของสภาพการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่ในปัจจุบัน

2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับการเดินทาง

2.2.1 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเดินทาง และการเลือกรูปแบบการเดินทาง

Bruton (1975, อ้างอิงใน ปริญญา ปฎิพินชกานต์, 2550) กล่าวว่า ตัวแปรที่ก่อให้เกิดการเดินทางมาจากปัจจัย 3 ประการได้แก่

1. รูปแบบการใช้ที่ดินและการพัฒนาในพื้นที่ สภาพ และลักษณะการใช้ที่ดินที่สัมพันธ์กับการเกิดการเดินทาง คือ ความหนาแน่นของการใช้ที่ดิน ลักษณะของการใช้ที่ดิน และการใช้ที่ดินเพื่อเป็นที่ตั้งกิจกรรม โดยความหนาแน่นของการใช้ที่ดิน มักแสดงในรูปของที่อยู่อาศัยต่อพื้นที่ จำนวนลูกจ้างต่อพื้นที่และการเป็นเจ้าของรถยนต์ส่วนตัว สำหรับตัวแปรของที่ตั้งกิจกรรมการใช้ที่ดินได้แก่ การกระจายตัวของการใช้ที่ดินและลักษณะการใช้ที่ดิน โดยตัวแปรทั้งหมดจะสะท้อนถึงความสัมพันธ์ของการเดินทางที่เพิ่มขึ้น
2. ลักษณะทางเศรษฐกิจ และสังคมของผู้เดินทางในพื้นที่นั้น ๆ สภาพเศรษฐกิจและสังคมของประชากร ได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา รายได้ การเป็นเจ้าของรถยนต์ เป็นต้น สภาพดังกล่าวจะมีผลต่อการเดินทาง เช่น เมื่อประชากรมีรายได้สูง ก็มีโอกาเป็นเจ้าของรถ ส่งผลต่ออัตราการเดินทางที่เพิ่มสูงขึ้น

3. ลักษณะ ขอบเขต และความสามารถในการรองรับของระบบขนส่งที่มีอยู่ในพื้นที่ ลักษณะ ขนาด และประสิทธิภาพของระบบขนส่ง ได้แก่ จำนวนช่องจราจร จำนวนการจราจร ทิศทางการจราจรชนิดผิวทาง ความเร็วเฉลี่ยบนเส้นทาง ซึ่งมีผลต่อการตัดสินใจในการเดินทางที่แตกต่างกัน

Bruton (1975, อ้างอิงใน ปริญญา ปฏิพนธ์กานต์, 2550) กล่าวว่า นอกจากตัวแปรที่ก่อให้เกิดการเดินทางข้างต้นแล้ว การเดินทางยังเกิดจากการตัดสินใจของผู้เดินทางว่าจะเดินทางหรือไม่ จะเดินทางไปไหน ด้วยรูปแบบอย่างไร และจะไปเส้นทางใด โดยการตัดสินใจเลือกเดินทางจะเป็นไปอย่างมีเหตุผล และคำนึงถึงประโยชน์สูงสุด การตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางจะขึ้นกับปัจจัยดังต่อไปนี้

1. ลักษณะของการเดินทาง ได้แก่ ระยะทาง และวัตถุประสงค์การเดินทาง โดยระยะทางสามารถวัดออกมาในรูปของระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางได้ด้วย สำหรับการเดินทางไกล ๆ รูปแบบการเดินทางจะก่อให้เกิดความแตกต่างของเวลาที่ใช้ไม่มากนัก หากเดินทางระยะไกลการเลือกรูปแบบการเดินทางย่อมมีผลต่ออัตราของเวลาที่ใช้ในการเดินทาง
2. ลักษณะของคนเดินทาง ซึ่งหมายถึงสภาพทางเศรษฐกิจ และสังคมของผู้เดินทางโดยตัวแปรที่เกี่ยวข้องคือ รายได้ การถือครองรถยนต์ ขนาด และโครงสร้างครัวเรือน ความหนาแน่นของที่พักอาศัย ประเภทของงาน และสถานที่ตั้งของแหล่งงาน โดยรายได้จะเป็นตัวกำหนดการเลือกรูปแบบ
3. ลักษณะของระบบขนส่ง ได้แก่ เวลาที่ใช้ในการเดินทาง ค่าใช้จ่าย การเข้าถึงความสะดวกสบายโดยการเปรียบเทียบปัจจัยค่าใช้จ่าย และเวลา พบว่าการลดระยะเวลาที่มีผลต่อจำนวนผู้ใช้บริการมากกว่าการลดอัตราค่าโดยสาร สำหรับ ปัจจัย ด้าน ความ สะดวกสบาย ได้แก่การมีที่นั่ง และติดตั้งเครื่องปรับอากาศ มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางเช่นกัน

2.2.2 รูปแบบการเดินทาง

Cadwaltador (1985, อ้างอิงใน ปริญญา ปฏิพนธ์กานต์, 2550) ได้แบ่งการเดินทางประจำวันเพื่อกิจกรรมต่าง ๆ ด้วยวัตถุประสงค์ไว้วัตถุประสงค์หนึ่งอันเป็นการเคลื่อนที่ที่ใช้ช่วงเวลาสั้น ๆ ออกเป็น 3 ประเภท คือ

1. การเดินทางสู่กลางใจเมือง เพื่อไปทำงาน (Downtown Joumey to work) มีจุดเริ่มต้นในเขตชานเมือง และจุดหมายปลายทางอยู่ในย่านเศรษฐกิจเมือง มีระบบการขนส่งมวลชนเสริมการเดินทางเข้าสู่ย่านนี้

2. การเดินทางของคนในเมืองออกไปทำงานเขตชานเมือง (Reverse Commuting) มีทิศทางตรงข้ามกับการเดินทางประเภทแรก การเดินทางประเภทนี้มีความไม่สะดวกในเรื่องของการเดินทาง และการขนส่งมวลชน
3. การเดินทางภายในพื้นที่ (Lateral Commuting) เป็นการเดินทางภายในเมืองหรือชานเมือง มีระยะการเดินทางทั้งสั้นและยาว มีจุดหมายปลายทางที่กระจายอยู่ทั่วไป แต่การขนส่งสาธารณะยังไม่เอื้ออำนวยต่อการเดินทางประเภทนี้มากนัก เช่นเดียวกับ การเดินทางประเภทที่ 2

2.3 แนวความคิดเกี่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะ

การเดินทางของประชากรโดยทั่วไปแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ การเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัว (Private Transportation) และการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transportation) ซึ่งมีรูปแบบการเดินทาง (Mode) ต่างๆหลายแบบ เช่น รถโดยสารประจำทาง รถแท็กซี่ รถมอเตอร์ไซด์รับจ้างและอื่นๆ โดยจะขึ้นอยู่กับสภาพเศรษฐกิจและสังคม ส่วนตัวของผู้เดินทางและความพอใจของผู้เดินทาง นอกจากนี้ยังมีองค์ประกอบอื่นๆ อีกที่มีผลในการตัดสินใจเลือกรูปแบบของการเดินทาง ตัวอย่างคือ ระยะทางและเวลาในการเดินทางว่ามีมากน้อยเพียงใด

2.3.1 ระบบขนส่งสาธารณะ

วิชาญ เอกกรินทรากุล (2534, อ้างอิงใน ปรินญา ปฏิพินทรกานต์, 2550) กล่าวว่า ระบบขนส่งสาธารณะจัดเป็นรูปแบบของการเดินทางที่มีลักษณะเฉพาะ ตามแต่ละรูปแบบ ซึ่งปัจจุบันกำลังได้รับความสนใจอย่างกว้างขวางโดยเฉพาะในเมืองที่มีสภาพการจราจรติดขัดมาก เพราะการใช้บริการขนส่งสาธารณะเป็นการช่วยลดจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลบนถนนให้น้อยลง ในการศึกษาและวิเคราะห์การเดินทางสาธารณะประกอบด้วยองค์ประกอบหลักๆ 3 ส่วน คือ

1. องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับผู้ให้บริการ (Patronage or Trip Maker) เป็นตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับผู้ให้บริการ ซึ่งอธิบายถึงผู้โดยสารหรือผู้ที่ก่อให้เกิดการเดินทางเป็นตัวแปรที่สะท้อนถึงสภาพเศรษฐกิจและสังคม (Socio-Economic) และสภาพแวดล้อมทางกายภาพ (Physical Environment) ภายในพื้นที่ศึกษา ตัวอย่างของตัวแปร เช่น เพศ อายุ รายได้ ความเป็นเจ้าของรถยนต์ส่วนบุคคล การใช้ที่ดิน ความหนาแน่น ตำแหน่งที่ตั้งของที่พักอาศัยระยะห่างจากเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะ เป็นต้น
2. องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง (Tips) ลักษณะของการเดินทาง มักถูกอ้างอิงและนำไปใช้มากที่สุดในรูปแบบจำลองรูปแบบการเดินทาง (Modal Split

Model) ซึ่งลักษณะของการเดินทางที่ใช้กันมาก (Trip Purpose) ซึ่งแบ่งได้เป็น 4 ประเภทหลักๆคือ การเดินทางจากบ้านเพื่อไปทำงานและกลับบ้าน (Home Based Work : HBW) การเดินทางของนักเรียนจากบ้านเพื่อไปโรงเรียนและกลับบ้าน (Home Based School : HBS) การเดินทางจากบ้านเพื่อไปยังที่อื่นๆ หรือ การเดินทางจากที่อื่นๆ เพื่อกลับบ้าน(Home Based Other : HBO) และการเดินทางจากที่อื่นๆที่ไม่ใช่บ้านไปยังจุดหมายปลายทางต่างๆซึ่งอาจจะที่บ้านหรือที่อื่นๆ (Non Home Based : NHB)

- องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับตัวระบบขนส่ง (Transport System) ตัวแปรต่างๆ ที่อยู่ในกลุ่มของตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับตัวระบบขนส่งนี้ เป็นส่วนสำคัญมากในการศึกษารูปแบบการเดินทาง ตัวอย่างตัวแปรในกลุ่มนี้ได้แก่ เวลาที่ใช้ในการรอคอย (Waiting Time) ค่าโดยสาร (Fare) เป็นต้นความสัมพันธ์ขององค์ประกอบขององค์ประกอบทั้งสามข้างต้น จะเป็นปัจจัยกำหนดลักษณะของการเดินทาง โดยระบบขนส่งสาธารณะประเภทต่างๆขึ้น ดังนั้นตัวแปรหลักๆที่จะทำการวิเคราะห์ระบบขนส่งสาธารณะก็จะเกี่ยวข้องกับองค์ประกอบพื้นฐานเหล่านี้

2.3.2 ปัจจัยหลักที่มีผลต่อการให้บริการของการขนส่งสาธารณะ

วัชรินทร์ วิทยกุล(2539, อ้างอิงใน ปริญญา ปฏิพนธ์กานต์, 2550) กล่าวว่า ปัจจัยหลักที่มีอิทธิพลต่อการใช้ระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่เขตเมือง คือ

- ระดับการบริการของการขนส่ง โดยทั่วไป ถ้าระดับการบริการของการขนส่งสาธารณะที่จัดเตรียมให้มีความสะดวกสบายใกล้เคียงกับรถยนต์ส่วนบุคคลก็จะทำให้ผู้คนหันมาใช้บริการขนส่งสาธารณะมากขึ้น
- รูปแบบการใช้ที่ดิน และการพัฒนาที่ดินในเขตเมืองนโยบายการใช้ที่ดิน และการพัฒนาที่มุ่งเน้นการใช้บริการของการขนส่งสาธารณะจะช่วยส่งเสริมให้ผู้คนหันมาใช้บริการขนส่งสาธารณะมากขึ้น การพัฒนาที่ดินซึ่งออกแบบสำหรับยานพาหนะส่วนบุคคลถ้าไม่มีการควบคุมก็จะเป็นการสร้างการจราจรภายในเขตเมืองที่ไม่เหมาะสมต่อการให้บริการของการขนส่งสาธารณะ
- จำนวนผู้โดยสารที่รองรับได้ ถ้ายังมีประชากรอีกจำนวนมากไม่ได้รับความสะดวกสบายจากการใช้บริการขนส่งสาธารณะ ก็จะทำให้ผู้คนบางส่วนหันไปใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งจะเห็นได้จากจำนวนการครอบครองรถยนต์ของประชากรในเขตเมืองนั้นๆ มีเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก

4. ขอบเขตการอำนวยความสะดวกที่รถยนต์ส่วนบุคคลได้รับ การขยายโครงข่ายถนน และเพิ่มเติมสิ่งอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับสถานที่จอดรถยนต์ส่วนบุคคล ก็จะเป็นการทำให้ผู้คนสนใจการใช้บริการขนส่งสาธารณะน้อยลง ถนนที่มีการจราจรแออัด และนโยบายการจำกัดพื้นที่จอดรถบริเวณใจกลางเมือง จะทำให้ผู้คนหันมาสนใจใช้บริการขนส่งสาธารณะมากขึ้น

2.3.3 ตัวแปรต่างๆ ที่ใช้ในการวิเคราะห์การเลือกรูปแบบการเดินทาง

ตัวแปรต่างๆ ที่ใช้ในการวิเคราะห์การเลือกรูปแบบการเดินทาง (วัชรินทร์ วิทยกุล, 2539 อ้างอิงใน ปริญา ปฏิพัตกานต์, 2550) สามารถจำแนกออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

1. ลักษณะต่าง ๆ ของการเดินทาง เช่น จุดประสงค์ของการเดินทาง ความยาวของการเดินทาง และการปรับทิศทางไปยังศูนย์กลางย่านธุรกิจ
2. ลักษณะต่าง ๆ ของผู้ทำให้เกิดการเดินทาง เช่นรายได้ ความเป็นเจ้าของยานพาหนะ ความหนาแน่นของที่อยู่อาศัย ระยะทางจากบ้านถึงศูนย์กลางย่านธุรกิจ
3. ลักษณะต่างๆ ของระบบขนส่งหรือระดับความสัมพันธ์ของการบริการ เมื่อวัดจากเวลาในการเดินทาง ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ความสามารถในการเข้าถึงเวลาที่ใช้เดินทาง เวลาที่ใช้รอคอย ค่าใช้จ่ายในการผ่านทางและจอดรถ ความสบายและความปลอดภัย

2.3.4 การประเมินคุณภาพการให้บริการ

การประเมินสามารถประเมินคุณภาพได้โดยขึ้นอยู่กับตัวแปรที่พิจารณา 4 ตัวแปร (European Commission: 1998, อ้างอิงใน ปริญา ปฏิพัตกานต์, 2550) ดังนี้

1. คุณภาพที่คาดหวัง (Expected Quality) คือค่าระดับคุณภาพที่ผู้ใช้บริการคาดหวังไว้ การประเมินอาจเป็นทั้งเชิงคุณภาพ และปริมาณ
2. คุณภาพที่ตั้งเป้า (Target Quality) คือคุณภาพการให้บริการที่ผู้ให้บริการวางแผนไว้เพื่อกำหนดจุดเริ่มต้น ระดับความสำเร็จ และการดำเนินการ ซึ่งอาศัยข้อมูล ความ ต้องการของผู้ใช้บริการ ลักษณะการให้บริการ ข้อจำกัดทางด้านงบประมาณ
3. คุณภาพที่เสนอ (Delivered Quality) คือ คุณภาพของการให้บริการที่ผู้ประกอบการจัดให้กับผู้โดยสารภายใต้สภาวะที่เป็นอยู่ในแต่ละวัน และสามารถวัดคุณภาพนี้โดยใช้ข้อมูลทางสถิติ หรือข้อมูลจากการสังเกตการณ์
4. คุณภาพที่ได้รับ (Perceived Quality) คือ คุณภาพที่ผู้โดยสารคิดว่าตนได้รับ โดย

คุณภาพเหล่านี้มิได้ขึ้นอยู่กับผู้ให้บริการเท่านั้น แต่ขึ้นอยู่กับความรู้สึกร่วม
บุคคลสิ่งแวดล้อมต่างๆเหตุการณ์ที่ผ่านมา บริการต่างๆที่ผู้โดยสารได้รับเป็นต้น

2.3.5 องค์ประกอบของระบบขนส่งสาธารณะ

การประเมินคุณภาพของระบบขนส่งสาธารณะมีองค์ประกอบที่ควรพิจารณา (European Commission, 1998, อ้างอิงใน ปริญญา ปฏิพนธ์กานต์, 2550)

1. ความสามารถในการใช้ประโยชน์ (Availability) คือ การครอบคลุมของบริการทั้งในด้านเวลา พื้นที่ และประเภทการให้บริการ
2. ความสามารถในการเข้าใช้บริการ (Accessibility) คือ การเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งประเภทต่าง ๆ และลักษณะทางกายภาพของการเข้าถึงการให้บริการ
3. การประชาสัมพันธ์ (Information) คือ การแจ้งข้อมูลต่าง ๆ เพื่อใช้ในการเดินทางและวางแผนการเดินทาง
4. เวลา (Time) คือ เวลาที่ใช้ในการเดินทาง และวางแผนการเดินทาง
5. การเอาใจใส่ผู้ให้บริการ (Customer Care) คือ การสร้างความสะดวกและความพอใจในการเดินทางให้แก่ผู้ให้บริการ
6. ความสบาย (Comfort) คือ ผู้โดยสารได้รับความสบายจากการใช้อุปกรณ์ต่างๆ ที่ถูกติดตั้งหรืออยู่รอบๆรถโดยสาร
7. ความปลอดภัย (Safety) คือ การให้บริการที่ปลอดภัยจากอุบัติเหตุ และการปลอดภัยจากอาชญากรรม
8. ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact) คือ ความแตกต่างที่เกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อมเมื่อมีระบบขนส่งสาธารณะ

2.4 แนวคิดเกี่ยวกับความต้องการในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

2.4.1 ปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

1. ปัจจัยด้านผังการเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ประโยชน์ที่ดินหรือการจัดวางตำแหน่งของสถานที่ต่างๆ ในแต่ละเมืองที่แตกต่างกันมีผลกับความต้องการในการเดินทาง ถ้ากิจกรรมต่างๆ สามารถจัดทำได้ในบริเวณเดียวกัน การเดินทางก็จะมีลักษณะเป็นการเดินทางระยะสั้นและใช้เวลาในการเดินทางน้อย และสามารถเดินทางเป็นกลุ่มได้มาก แต่ถ้าสถานที่ต่างๆ เช่น ที่เรียน ที่ทำงาน และที่อยู่อาศัย อยู่ห่างไกลกัน ก็จะทำให้การเดินทางไกลขึ้น และใช้เวลามากขึ้น

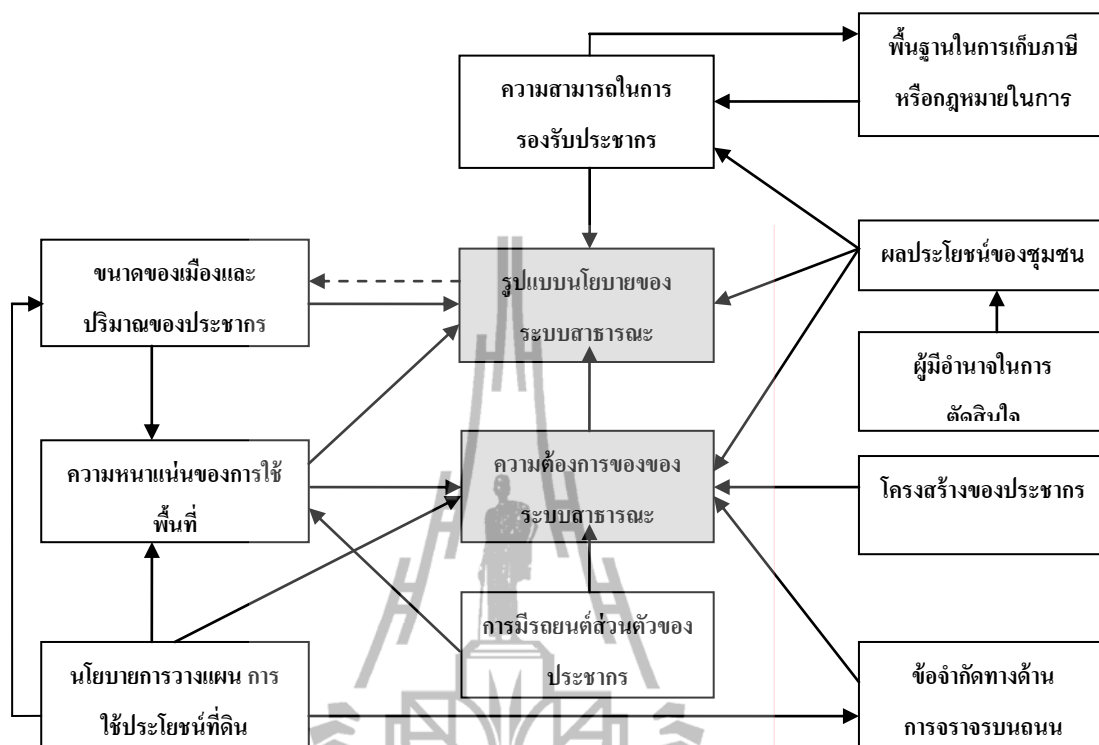
ไม่สามารถเดินทางเป็นกลุ่มได้ ซึ่งมีผลต่อความต้องการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

2. ลักษณะของผู้เดินทางเมื่อพิจารณาอิทธิพลของลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้เดินทาง พบว่าปัจจัยที่ส่งผลต่อการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ รายได้ และจำนวนรถยนต์ที่มีอยู่ในครอบครอง
3. วัตถุประสงค์ในการเดินทางที่แตกต่างกันมีผลต่อสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ เช่น ในโครงการพัฒนารูปแบบจำลองและระบบฐานข้อมูลจราจร โดยการศึกษาของสำนักคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก เมื่อ พ.ศ.2538 พบว่า การเดินทางประเภทระหว่างบ้านกับโรงเรียน มีแนวโน้มที่จะใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากกว่าการเดินทางประเภทอื่นๆ
4. ปัจจัยด้านการบริการ จะสะท้อนทัศนคติของผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะที่มีต่อการบริการของระบบขนส่ง

2.4.2 ปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการระบบขนส่งมวลชน และนโยบายระบบขนส่งสาธารณะ

Berry (1970, อ้างอิงใน ปริญญา ปฏิพันธ์านต์, 2550) ได้แสดงที่มีผลโดยตรงต่อนโยบายระบบขนส่งสาธารณะไว้ 3 กลุ่ม ดังนี้ คือ กลุ่มปัจจัยด้านสภาพเมือง ได้แก่ ขนาดของพื้นที่และประชากรเมือง และความหนาแน่น การใช้ที่ดิน ซึ่งเป็นผลมาจากนโยบายการวางแผนการใช้ที่ดิน กลุ่มปัจจัยด้านสังคมประชากร ได้แก่ ผลประโยชน์ของชุมชน ซึ่งเป็นผลจากระบบการจัดเก็บภาษี และนโยบายของผู้บริหารที่มีอำนาจในการตัดสินใจ และกลุ่มปัจจัยด้านการขนส่งคมนาคม ได้แก่ ความสามารถในการรองรับระบบขนส่งมวลชน และความต้องการระบบขนส่งมวลชน โดยความสามารถในการรองรับระบบขนส่งมวลชนจะสัมพันธ์กับรายได้จากการจัดเก็บภาษี และความสำคัญที่ผู้บริการให้กับผลประโยชน์ชุมชน จากแบบจำลองของ Berry ที่แสดงไว้ใน(รูปที่ 2.1)

ความต้องการระบบขนส่งมวลชนเองขึ้นอยู่กับปัจจัยทั้ง 3 กลุ่ม โดยกลุ่มปัจจัยด้านสภาพเมือง ได้แก่ ความหนาแน่นของการใช้ที่ดิน และนโยบายการวางแผนการใช้ที่ดิน กลุ่มปัจจัยด้านการขนส่งคมนาคม ได้แก่ การมีรถยนต์ส่วนตัวของประชากร ข้อจำกัดด้านการจราจรบนถนน และกลุ่มปัจจัยด้านสังคมประชากร คือ โครงสร้างประชากร

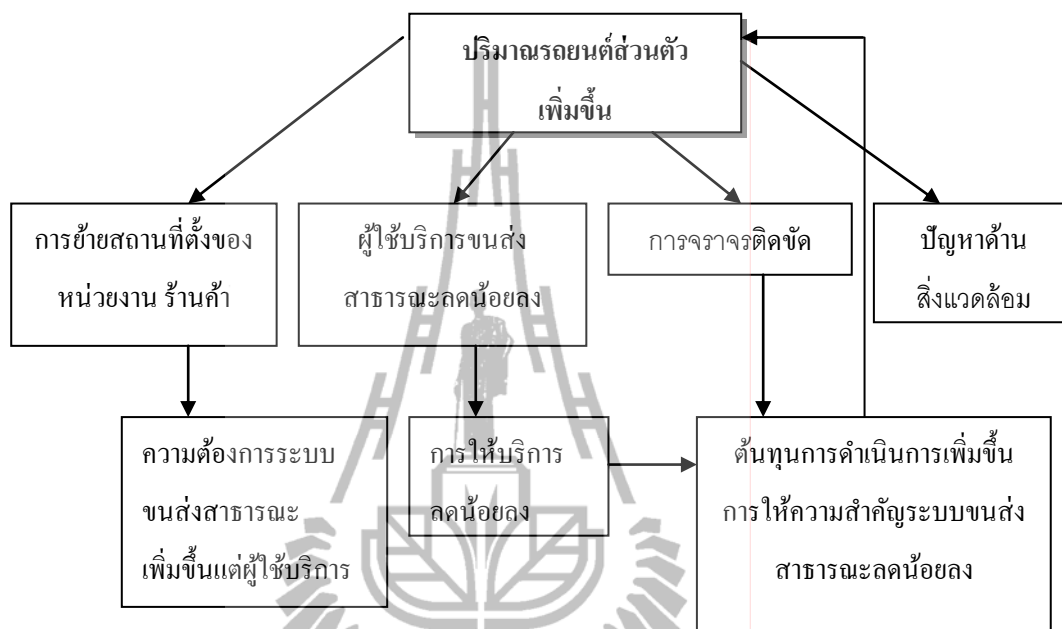


รูปที่ 2.1 ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกนโยบายระบบขนส่งสาธารณะ
ที่มา : Berry (1970, อ้างอิงใน ปริญา ปฏิพนธ์กานต์, 2550)

ปริมาณการเพิ่มขึ้นของรถยนต์ส่วนตัวก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่างๆ สามารถแสดงได้ดังรูปที่ 2.2 และเมื่อพิจารณาผลของการเปลี่ยนแปลงที่ทำให้รถยนต์ส่วนตัวเพิ่มขึ้น สามารถจำแนกได้ 4 ลักษณะดังนี้

1. การเพิ่มขึ้นของปริมาณรถยนต์ส่วนตัวก่อให้เกิดการย้ายสถานที่ตั้งของร้านค้าหรือหน่วยงานต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้รถยนต์ส่วนตัว และส่งผลให้ผู้ใช้ไม่มีรถยนต์ส่วนตัวซึ่งใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะมีความต้องการระบบขนส่งสาธารณะมากยิ่งขึ้น
2. การเพิ่มขึ้นของปริมาณรถยนต์ส่วนตัวมีผลให้ปริมาณผู้โดยสารสาธารณะลดน้อยลง และส่งผลให้การบริการขนส่งสาธารณะลดน้อยลงด้วย ซึ่งส่งผลให้ต้นทุนการดำเนินงานที่เป็นอยู่เพิ่มขึ้น และหากการให้ความสำคัญของการขนส่งสาธารณะนั้นลดน้อยลงจากที่เป็นอยู่ ก็จะส่งผลกลับมาสู่การเพิ่มขึ้นของ ปริมาณรถยนต์ส่วนตัว
3. การเพิ่มขึ้นของปริมาณรถยนต์ส่วนตัวมีผลทำให้เกิดการจราจรติดขัด และส่งผลต่อไปยังการประกอบการขนส่งสาธารณะ ทำให้ต้นทุนการดำเนินงานสูงขึ้น

4. การเพิ่มขึ้นของปริมาณรถยนต์ส่วนตัวก่อให้เกิดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมต่างๆ เช่น มลภาวะทางเสียง มลภาวะทางอากาศ เป็นต้น



รูปที่ 2.2 ผลกระทบจากการเพิ่มขึ้นของรถยนต์ส่วนตัว

ที่มา : Simpson, B.J. (1994, อ้างอิงใน ปรินญา ปฏิพันธ์กานต์, 2550)

2.5 บทความทางวิชาการ และงานวิจัยอื่นที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาทัศนคติของผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะ (Gray, G.E. and Hotel, L.A., 1979, อ้างอิงใน วโรภาส แสงพยับ, 2544) ได้ทำการศึกษาและพบว่าผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะได้ใช้เกณฑ์ในการพิจารณาตัดสินใจคุณภาพการให้บริการคือ

- ก. ความสามารถในการเข้าถึง (Accessibility)
- ข. ความมีประสิทธิภาพ (Efficiency)
- ค. ความน่าเชื่อถือ (Reliability)
- ง. ความสบาย (Comfort)
- จ. ความปลอดภัย (Safety)
- ฉ. ราคาค่าโดยสาร (Fare)

ในการพัฒนา U.S Department of Housing and Development (HUD) มีระบบที่ใช้วัดประสิทธิภาพของการบริการขนส่งสาธารณะ (Winnie, R.E. and Harry, H.P., 1973, อ้างอิงใน วโรภาส แสงพ่ายพ์, 2544) ดังนี้

- ก. ความสะดวกสบายของทางเข้าที่ผู้ใช้บริการต้องการเดินทาง (Ease of Access)
- ข. ความสะดวก (Convenience)
- ค. เวลาในการเดินทาง (Travel Time)
- ง. ความสบาย (Comfort)
- จ. ความปลอดภัย (Safety)
- ฉ. ความประหยัด (Economy)
- ช. สามารถรักษาสีสิ่งแวดล้อมที่น่าอยู่ (Maintenance of Habitable Environment)

ในการวิจัยการศึกษาทัศนคติของผู้ใช้บริการ (Nash, A.N, and Hill, S.J., 1968, อ้างอิงใน วโรภาส แสงพ่ายพ์, 2544) ได้ทำการศึกษาในเมือง Baltimore and Philadelphia ซึ่งสามารถสรุปองค์ประกอบที่เป็นคุณสมบัติทั่วไปของระบบขนส่งสาธารณะได้ดังนี้

- ก. ความน่าเชื่อถือในการเดินทางตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทาง (Reliability of Destination Achievement) โดยคำนึงถึงความปลอดภัยและความเชื่อมั่นในรถที่ให้บริการ
- ข. ความสะดวกสบาย (Convenience)
- ค. เวลาการเดินทาง (Travel Time)
- ง. ราคา (Fare)
- จ. สภาพของรถที่ให้บริการ (State of Vehicle) เช่น ความสะอาดของรถที่ให้บริการ
- ฉ. ความเป็นอิสระ (Self-Esteem and Autonomy)
- ช. การจราจรและความแออัด (Traffic and Congestion)
- ซ. การเปลี่ยนเส้นทาง (Diversions)

การส่งแบบสอบถามทางจดหมาย ซึ่งได้ส่งไปในเมืองที่มีพื้นที่ติดกัน (Bueche, F.J., 1971, อ้างอิงใน วโรภาส แสงพ่ายพ์, 2544) โดยได้ทำการศึกษาผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ สามารถสรุปองค์ประกอบที่ต้องคำนึงถึงได้ดังนี้

- ก. เวลาที่ใช้ในการเดินทางอย่างรวดเร็ว (Quickest Travel Time)
- ข. ลดเวลาในการคอยรถ (Eliminate Waiting Periods)
- ค. ความเป็นอิสระของตารางเวลาการเดินทาง (Freedom from Schedules)
- ง. ความน่าเชื่อถือในการให้บริการ (Reliability of the car)
- จ. การปกป้องจากสภาพอากาศ (Protection From the weather)

จากการสอบถามทัศนคติของนักศึกษาปริญญาโทแห่งมหาวิทยาลัยมินนีโซต้า (University of Minnesota) ในการศึกษาการเดินทางระหว่างบ้านกับที่ทำงาน (Stephenson, F.J., 1973, อ้างอิงใน วโรภาส แสงพชัย, 2544) ได้สรุป 10 องค์ประกอบหลักดังนี้

- ก. ความน่าเชื่อถือ (Reliability)
- ข. ความสามารถในการลงจากรถเมื่อต้องการ (Able to leave When You Desire)
- ค. เวลาเดินทางสั้นที่สุด (Shortest Door-to-Door Time)
- ง. ความสามารถในการหยุดเมื่อต้องการ (Able to stop When You Wish)
- จ. การป้องกันจากสภาพอากาศ (Weather Protection)
- ฉ. ความเพียงพอของพื้นที่ในการบรรทุกสัมภาระ (Adequate Space to Carry Items)
- ช. ไม่ต้องมีการต่อรถ (Transfer Not Needed)
- ซ. ความเป็นอิสระ (Independence)
- ฅ. ความสะอาดของรถ (Clean Vehicle)
- ญ. ความสามารถในการเดินทางด้วยความเร็วที่ต้องการ (Able to Travel at Own Speed)

สุมาลี เดชานันท์ (2534, อ้างอิงใน วโรภาส แสงพชัย, 2544) ทำการวิจัยเรื่อง “การศึกษาการดำเนินการของระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหาดใหญ่” มีวัตถุประสงค์คือ ทราบถึงลักษณะการดำเนินการความพอใจของผู้ใช้บริการเพื่อเสนอแนวทางในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยศึกษาผลโดยสารประจำทางสายที่ 4 เส้นทางตลาดนัดบ้านเกาะหมีบ้านเนินพิชัย สายที่ 5 เส้นทางขนส่งหาดใหญ่-บ้านเกาะหมีบ้านเนินพิชัย สายที่ 6 เส้นทางโรงเรียนหาดใหญ่อำนวยวิทย์บริหารธุรกิจ-บ้านท่านางหอม สายที่ 8299 เส้นทางหาดใหญ่-สนามบินและรถโดยสารขนาดเล็ก สายที่ 92020 เส้นทางหาดใหญ่-ม.อ. (รถตุ๊ก ๆ ประจำทาง) รถโดยสารไม่ประจำทาง ได้แก่ รถตุ๊ก ๆ และรถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งใช้วิธีการสัมภาษณ์ผู้โดยสาร และผู้ให้บริการและสรุปผลการวิจัยครั้งนี้ :

ก. ลักษณะดำเนินการ

- (1) รถสองแถวประจำทาง เป็นเส้นทางข้ามเมือง (Crosstown Routes) มีรูปแบบการให้บริการขนส่งแบบพาราทรานซิท (Paratransit) ยกเว้นเส้นทางโรงเรียนหาดใหญ่อำนวยวิทย์บริหารธุรกิจ-บ้านท่านางหอม มีรูปแบบการให้บริการแบบขนส่งทั่วไป (Conventional Transit Operation)
- (2) รถตุ๊ก ๆ ประจำทาง เป็นเส้นทางแนวรัศมี (Radial Routes) ให้บริการผู้โดยสารจากโรงพยาบาลสงขลานครินทร์ ไปยังตัวเมืองและเป็นเส้นทางตัวป้อน (Feeder Routes) มีรูปแบบให้บริการขนส่งแบบพาราทรานซิท (Paratransit)

- (3) รถตู้ทุก ๆ ไม่ประจำทาง และรถจักรยานยนต์รับจ้าง เป็นเส้นทางแนวรัศมี (Radial Routes) ให้บริการรับส่งผู้โดยสารได้ทั่วถึงและนอกจากนี้กำหนดอัตราค่าโดยสารในแต่ละพื้นที่การบริการให้ชัดเจน

ข. จากการสัมภาษณ์ผู้โดยสารพบว่า

- (1) รถสองแถวประจำทางผู้โดยสารส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอาชีพนักเรียน/นักศึกษา และมีการเดินทางระหว่างบ้าน-สถานที่ต่างๆ เพื่อทำธุระส่วนตัว พักผ่อน หรือซื้อสินค้า มีความพอใจและความสำคัญในเรื่องความปลอดภัย และมีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับมารยาทในการขับขี่ของผู้ขับขี่จำนวนรถและความถี่ของรถโดยสาร
- (2) รถตู้ทุก ๆ ประจำทางรถตู้ทุก ๆ ไม่ประจำทาง และรถจักรยานยนต์รับจ้าง ผู้โดยสารส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอาชีพนักศึกษา มีการเดินทางระหว่างบ้าน-สถานที่ต่าง ๆ เพื่อทำธุระส่วนตัว พักผ่อน หรือซื้อสินค้า มีความพอใจและความสำคัญในเรื่องความปลอดภัย และมีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการกำหนดอัตราค่าโดยสารให้แน่นอน

ค. สรุปข้อมูลต่าง ๆ ของผู้ให้บริการ

จากอัตราส่วนผลประโยชน์ต่อเงินลงทุน (Benefit Cost Ratio) พบว่า รถโดยสารประจำทางเส้นทางหาดใหญ่-ม.อ. อยู่ในสถานะที่ควรพิจารณาปรับปรุงมากในด้านการลงทุนมากที่สุดเพราะค่าอัตราส่วนผลประโยชน์ต่อเงินลงทุนของรถมือสองมีค่าน้อยกว่า 1

ง. จากการวิจัยมีข้อเสนอแนะคือ

- (1) รถสองแถวประจำทาง กำหนดตารางเวลาการเดินทางให้ตรงกับที่กำหนดในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง และให้มีการเข้าคิวตลอดทั้งวันในช่วงเวลาเร่งด่วน ควรนำรถมินิบัสมาเปิดให้บริการในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน เพื่อเป็นทางเลือกในการแก้ไขปัญหาผู้โดยสารห้อยโหน
- (2) รถตู้ทุก ๆ ประจำทาง ปฏิบัติตารางเวลาการเดินทางให้ตรงกับที่กำหนดในใบอนุญาตประกอบการขนส่งและจัดให้มีสถานที่จอดรับผู้โดยสาร
- (3) รถตู้ทุก ๆ ไม่ประจำทาง กำหนดป้ายทะเบียนให้มีป้าย 30 เหมือนกันหมด หนึ่งควรมีการกระจายพื้นที่การให้บริการรับส่งผู้โดยสารได้ทั่วถึง และนอกจากนี้กำหนดอัตราค่าโดยสารในแต่ละพื้นที่การบริการให้ชัดเจน
- (4) รถจักรยานยนต์รับจ้าง ตรวจสอบหลักฐานการให้บริการของผู้ให้บริการให้ชัดเจน และถูกต้องตามสถานีตำรวจภูธรหาดใหญ่กำหนดขึ้น

2.6 สรุปการทบทวนวรรณกรรมของกลุ่มทฤษฎี และแนวคิดทั้ง 5 กลุ่ม ที่สามารถนำไปใช้กับการศึกษาในครั้งนี้ได้ ดังนี้

2.6.1 ทฤษฎี แนวคิด เกี่ยวกับทัศนคติ ความต้องการ ความพึงพอใจ

ทำให้ทราบถึง ความหมายของคำว่าทัศนคติ มูลเหตุของการเกิดทัศนคติ ตัวแปรที่จะวัดทัศนคติ และประโยชน์ของทัศนคติ ซึ่งเกี่ยวเนื่องไปถึงความต้องการ และความพึงพอใจ โดยความหมายของความพึงพอใจสามารถทดแทนความหมายของทัศนคติได้

2.6.2 แนวคิดเรื่องการเดินทาง

ทำให้ทราบถึงปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง ทัศนคติของผู้ใช้บริการที่มีต่อขนส่งสาธารณะ และปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมในการเดินทางของประชาชนเมืองอำนาจเจริญ

2.6.3 แนวความคิดเกี่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะ

ทำให้ทราบว่าสภาพการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่ หากเป็นระบบที่ประชาชนมีทัศนคติที่ดี มีความพอใจ หรือมีความคาดหวังไปในทางที่ดี ย่อมชักจูงให้เกิดการใช้มากขึ้น ช่วยแก้ไขปัญหารถราของเมือง และช่วยส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะให้มากยิ่งขึ้น

2.6.4 แนวคิดเกี่ยวกับความต้องการในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

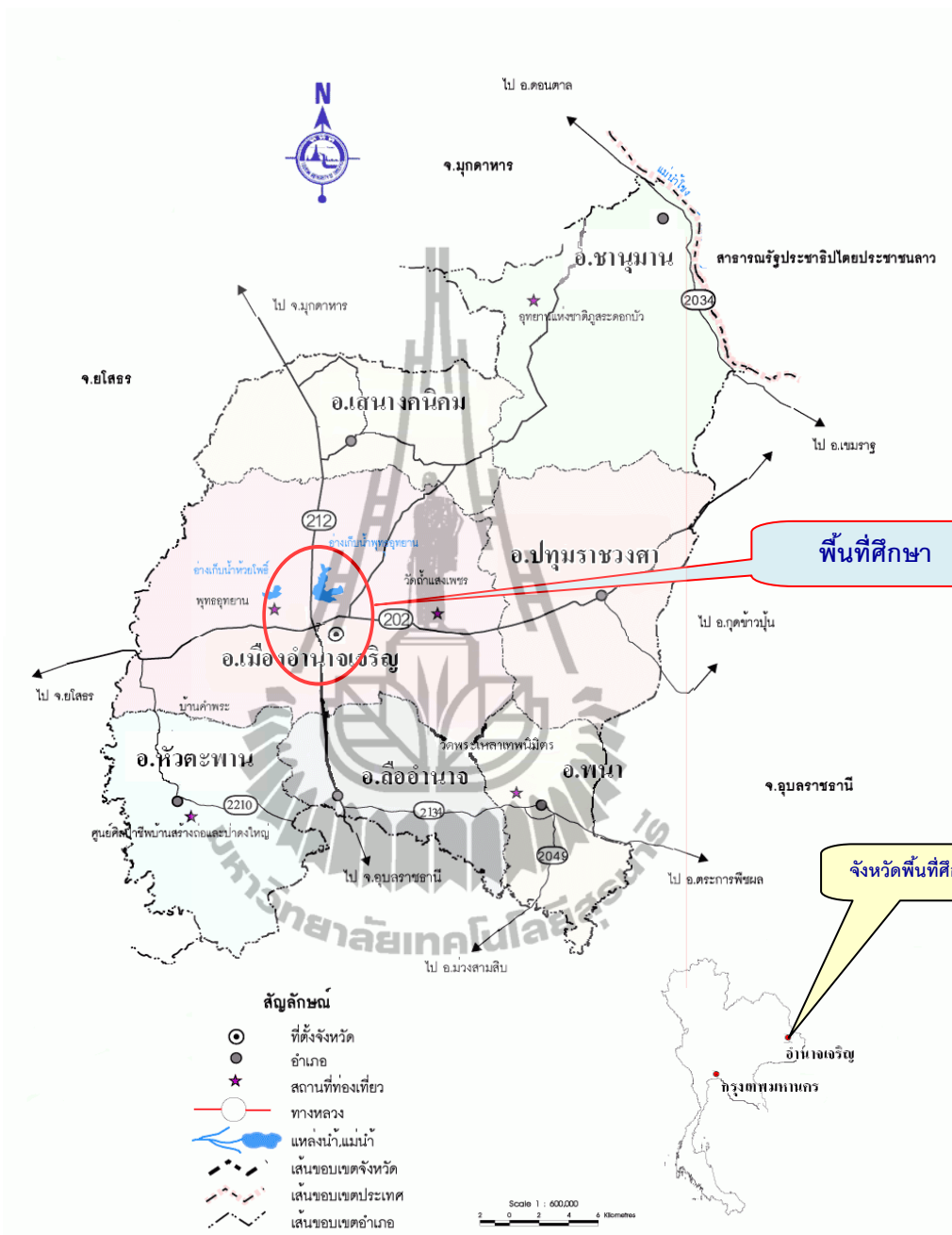
ทำให้ทราบถึงปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อความต้องการระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อใช้ในการศึกษาเรื่องความคิดเห็น และทัศนคติของประชาชนต่อการขนส่งสาธารณะที่มีอยู่ในปัจจุบันของเมืองอำนาจเจริญ

2.6.5 บทความทางวิชาการ และงานวิจัยอื่นที่เกี่ยวข้อง

ทำให้ทราบถึงแนวความคิด ข้อสรุปจากบทความทางวิชาการและงานวิจัยอื่น ที่มีประเด็นเชื่อมโยง กับทัศนคติ ปัญหาและแนวทางแก้ไขปรับปรุง บริการระบบขนส่งสาธารณะให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน และสามารถอ้างอิงถึงกันได้

2.7 ข้อมูลในพื้นที่ศึกษา

2.7.1 แผนที่ และผังแสดงพื้นที่ศึกษา



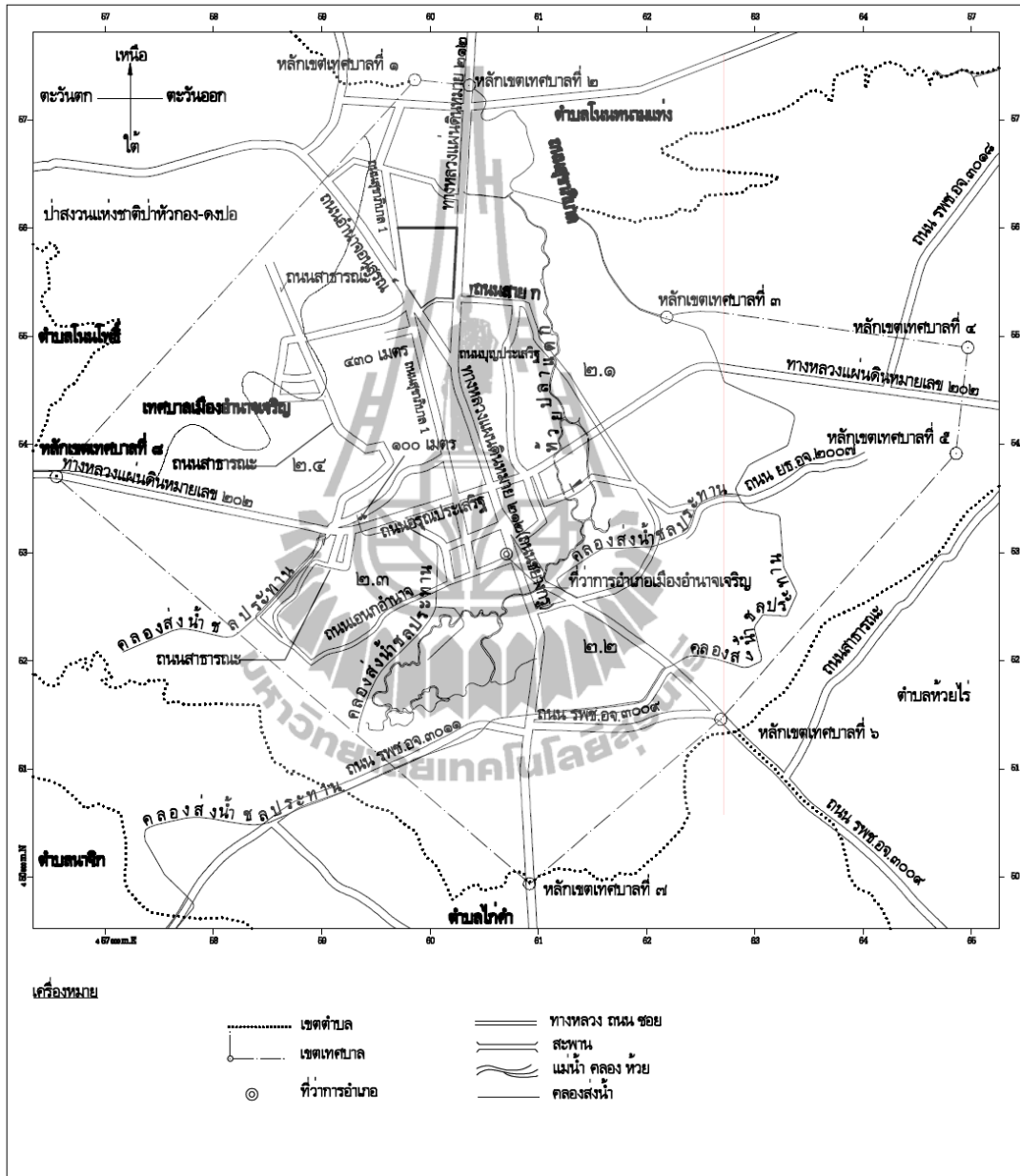
รูปที่ 2.3 แผนที่จังหวัดอำนาจเจริญ
ที่มา : <http://www.Amnatcharoen.go.th/map/>.

แผนที่แสดงเขตเทศบาลเมืองอำนาจเจริญ อำเภอเมืองอำนาจเจริญ

พ.ศ. ๒๕๕๓

มาตราส่วน ๑ : ๕๐,๐๐๐

๐ ๑ ๒ ๔ กิโลเมตร



รูปที่ 2.4 ฟังแสดงพื้นที่ศึกษา

ที่มา : กองช่างเทศบาลเมืองอำนาจเจริญ (2553)

2.7.2 ข้อมูลประชากรในพื้นที่ศึกษา

1. พื้นที่เทศบาลเมืองอำนาจเจริญ

ตารางที่ 1.1 จำนวนประชากรในเขตเทศบาลเมืองอำนาจเจริญ

ที่	ชุมชน (30 ชุมชน)	เพศ		รวม
		ชาย	หญิง	
1	บุงพัฒนา	857	953	1,810
2	โนนจาน	506	611	1,117
3	คอนหาขรรกรรมรักษ์ 1,2	823	888	1,711
4	โคกจักษ์จัน , รุ่งอรุณ	1,070	1,142	2,212
5	มิ่งเมืองพัฒนา	393	352	745
6	ยางเหนือ	627	703	1,330
7	แสนสวาสดี 2 เศรษฐกิจพัฒนา	743	760	1,503
8	ศรีมงคล , พุทธอุทยาน	625	647	1,272
9	วิจิตลิน, ศาลเจ้าปู่, อรุณประเสริฐ	986	1,051	2,037
10	ดอนแดงพัฒนา	481	464	945
11	ยางพัฒนา	765	853	1,618
12	เทพมงคลเหนือ, ใต้	1,164	1,160	2,324
13	หลักเมืองพัฒนา, สุขสำราญเหนือ	810	861	1,671
14	อ่างใหญ่	81	90	171
15	ทุ่งสว่าง	418	423	841
16	แสนสวาสดีพัฒนา	543	555	1,098
17	โนนใจดี	183	200	383
18	ชัยมงคล	587	565	1,152
19	เทศบาล 19	251	276	527
20	20 พัฒนา	333	366	699
21	แสนสวาสดี 1	217	236	453
22	ทะเบียนบ้านกลาง	414	461	875
รวม	22 หมู่ (30 ชุมชน)	12,877	13,617	26,494

ที่มา : งานทะเบียนราษฎร์ เทศบาลเมืองอำนาจเจริญ (2553)

2. พื้นที่นอกเขตเทศบาลเขตต่อเนื่องทางด้านทิศเหนือ ศูนย์ราชการแห่งที่ 1 (ศาลากลางจังหวัดสำนักงานที่ดินจังหวัด สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด และหมู่บ้านในพื้นที่ใกล้เคียง (บ.ค้ำน้อย และ บ.ห้วยสวรรค์) จำนวน 2 หมู่บ้าน 2,150 คน

2.7.3 ข้อมูลรถขนส่งสาธารณะที่นำมาศึกษา

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดเป้าหมายรถขนส่งสาธารณะหลัก ๆ สามประเภท คือ รถสองแถวโดยสาร /ประจำทาง รถสามล้อเครื่อง (ตุ๊กตุ๊ก, จัมโบ้) และรถจักรยานยนต์รับจ้าง เพราะมีปรากฏเห็นได้เด่นชัดเป็นจำนวนมากที่ผู้โดยสารหรือประชาชนในพื้นที่ใช้บริการจนคุ้นตาโดยจำแนกได้ดังนี้

1. รถสองแถว

1.1 รถสองแถวประจำทาง (สีขาว) มีลักษณะเป็นเส้นทางตรง มีตารางการเดินรถที่แน่นอนจดทะเบียนประกอบการเดินรถโดยบริษัท อำนาจเทพ ประสิทธิ์ จำกัด จำนวน 3 สายทาง คือ

สายที่	สายทาง (ต้นทาง-ปลายทาง)	ระยะทาง (ก.ม.)	จำนวน เที่ยว (ไป-กลับ)	จำนวนรถ (คัน)	ค่าโดยสาร ตลอดสาย (บาท)
1	วิทยาลัยเทคนิค- ศูนย์ราชการ 2	18	20-30	10-12	10
2	บ.นายม – บ.คอนหาวย	18	15-25	6-8	10
3	โครงการชลประทาน-บ. โนนจาน	12	5-10	2-4	8

1.2 รถสองแถวโดยสาร (วิ่งระหว่างอำเภอเมืองอำนาจเจริญ) กับตำบลและอำเภอรอบนอก) มีรูปแบบการบริการแบบมีเส้นทางประจำตารางเวลาอาจเปลี่ยนแปลงได้ รถสองแถวโดยสารนี้จะมีบริษัทจดทะเบียนประกอบการเดินรถโดยสาร เป็นส่วนๆไป คือ ด้านทิศเหนือ ทิศใต้ ทิศตะวันออก ทิศตะวันตก ตามเส้นทางหลัก 2 สาย คือ

- ถนนชยางกูร (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212) ช่วงเริ่มต้นจากอ.เมืองฯ จ.อุบลราชธานี สิ้นสุดที่ อ.เมืองฯ จ.มุกดาหาร (จากใต้ไปเหนือ)
- ถนนอรุณประเสริฐ (ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 202) ช่วงเริ่มต้นจาก อ.เขมราฐ จ.อุบลราชธานี สิ้นสุดที่ อ.เมืองฯ จ.ยโสธร (จากตะวันออกไปตะวันตก)

1.2.1 บริษัท เขมราฐ-กรุงเทพฯ จำกัด

หมายเลขประจำรถ 232 สีรถ ฟ้ายาว

สายทาง	ระยะทาง (ก.ม.)	จำนวนเที่ยว (ไป-กลับ)	จำนวนรถ (คัน)	ค่าโดยสารตลอดสาย (บาท)
อ.เมืองฯ – บ.หนองมะแซว	21	1-3	1-3	11
อ.เมืองฯ – บ.ปลาข้าว	29	1-3	1-3	15
อ.เมืองฯ – บ.ซ้อง	44	1-3	1-3	2
อ.เมืองฯ – บ.แสนสุข	52	1-4	2-5	24
อ.เมืองฯ – บ.สว่าง	65	1-4	3-6	29

1.2.2 บริษัท เทพพิทักษ์เดินรถ จำกัด

หมายเลขประจำรถ 503 สีรถ ส้ม-ขาว

สายทาง	ระยะทาง (ก.ม.)	จำนวนเที่ยว (ไป-กลับ)	จำนวนรถ (คัน)	ค่าโดยสารตลอดสาย (บาท)
อ.เมืองฯ – บ.นาฝื่อ	14	10-12	5-6	7
อ.เมืองฯ – บ.นาวัง	36	8-10	4-5	17
อ.เมืองฯ – บ.หนองไฮ	26	8-10	4-5	13
อ.เมืองฯ – บ.นาสีนวน	22	2-4	1-2	11
อ.เมืองฯ – บ.อำนาจ	20	2-4	2-4	14

1.2.3 บริษัท สหกรณ์เทพประสิทธิ์บริการ จำกัด

หมายเลขประจำรถ 222 สีรถ ส้มคาดฟ้า

สายที่	ระยะทาง (ก.ม.)	จำนวนเที่ยว (ไป-กลับ)	จำนวนรถ (คัน)	ค่าโดยสารตลอดสาย (บาท)
อ.เมืองฯ – บ.อำนาจ	20	2-4	2-4	14

1.2.4 บริษัท อุบลสาขันธ์ จำกัด

หมายเลขประจำรถ 506 สีรถ ส้ม

สายที่	ระยะทาง (ก.ม.)	จำนวนเที่ยว (ไป-กลับ)	จำนวนรถ (คัน)	ค่าโดยสาร (บาท) (ตลอดสาย)
อ.เมืองฯ – บ.นายม	14	1-2	1-2	7
อ.เมืองฯ – บ.หัวตะพาน	38	4-6	4-6	18
อ.เมืองฯ – บ.นาหมอม้า	23	1-2	1-2	11

1.2.5 บริษัท สหกรณ์เทพประสิทธิ์บริการ จำกัด
บริษัทได้จดทะเบียนเดินรถโดยสารประเภทรถสองแถวโดยมีสาย
ทางจำแนกตามหมายเลขประจำรถและสีรถ ดังนี้

หมายเลขประจำรถ และสีรถ	สายทาง	ระยะทาง (ก.ม.)	จำนวน เที่ยว (ไป-กลับ)	จำนวน รถ (คัน)	ค่าโดยสาร ตลอดสาย (บาท)
4417 (ส้มคาดฟ้า)	อ.เมืองฯ-อ.พนา	44	8-10	6-8	19
4490 (น้ำเงิน-เหลือง)	อ.เมืองฯ-บ.หนองไฮ	69	2-3	2-3	30
4538 (ส้มคาดขาว)	อ.เมืองฯ-บ.หนองไฮน้อย	38	5-6	5-6	18
4541 (ส้มคาดขาว-เหลือง)	อ.เมืองฯ - บ.ปลาค้าว	37	8-10	6-8	18
4587 (ส้มคาดเหลือง-ขาว)	อ.เมืองฯ-อ.หัวตะพาน	32	4-5	4-5	15
4587- 01	อ.เมืองฯ-บ.หนองปลิง	22	1-2	1-2	10
4587- 02	อ.เมืองฯ - บ.คำพระ	25	2-4	1-2	11
4587- 03	อ.เมืองฯ-บ.หัวตะพาน	29	2-4	1-2	13

ที่มา : งานสถานีส่งผู้โดยสารฯ เทศบาลเมืองอำนาจเจริญ (2552)

- หมายเหตุ**
- ให้บริการทุกวัน เว้นวันอาทิตย์ และวันหยุดราชการ
 - จำนวนเที่ยวขึ้นอยู่กับปริมาณผู้โดยสารที่มี หรือเทศกาล



รูปที่ 2.5 ลักษณะและสภาพรถสองแถวโดยสาร /ประจำทาง

2. รถสามล้อเครื่อง (ตุ๊กตุ๊ก, จัมโบ้)

สถานที่ตั้งวิน	จำนวนรถ	หมายเหตุ
หน้าโรงพยาบาล	6-8	ค่าโดยสารภายในเขตพื้นที่ ศึกษา ต่ำสุด 30 บาท สูงสุดขึ้นอยู่กับ ต่อรองราคา ระยะทาง และปริมาณ สัมภาระ
ตลาดวิชิตสิน	8-12	
สถานีขนส่งผู้โดยสารฯ	4-5	
ตลาดเทศบาล 1	8-12	
ตลาดเทศบาล 2	4-5	
หน้าศาลากลางจังหวัด	4-5	



รูปที่ 2.6 ลักษณะและสภาพรถสามล้อเครื่อง (ตุ๊กตุ๊ก, จัมโบ้)

3. รถจักรยานยนต์รับจ้าง

สถานที่ตั้งวิน	จำนวนรถ (คัน)	หมายเหตุ
หน้าโรงพยาบาล	10-12	ค่าโดยสารภายในเขตพื้นที่ ศึกษา ต่ำสุด 20 บาท สูงสุดขึ้นอยู่กับ ต่อรองราคา และระยะทาง
หน้าสวนสาธารณะมิ่งมงคล	6-8	
ข้างธนาคารกสิกรไทย	10-12	
ตลาดวิชิตสิน	8-10	
ข้างธนาคารไทยพาณิชย์	8-10	
สถานีขนส่งผู้โดยสารฯ	6-8	
ที่ว่าการอ.เมือง	6-8	
หน้าห้างสรรพสินค้าบีทีซี	6-8	



รูปที่ 2.7 ลักษณะและสภาพรถจักรยานยนต์รับจ้าง

หมายเหตุ ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการรถสามล้อเครื่อง และรถจักรยานยนต์

- จำนวนรถสามล้อเครื่อง และรถจักรยานยนต์รับจ้างในแต่ละวันมีจำนวนไม่แน่นอน เพราะรถแต่ละคันสามารถจะจอดที่วันใดก็ได้
- การจัดระเบียบไม่ชัดเจน ไม่ค่อยเป็นกิจจะลักษณะ และไม่มีมาตรการควบคุมรถ

บทที่ 3

วิธีดำเนินการทำโครงการ

การศึกษาทัศนคติของผู้เดินทางต่อระบบขนส่งสาธารณะ กรณีชุมชนเมืองอำนาจเจริญ ภายในเขตเทศบาลเมืองอำนาจเจริญ และเขตต่อเนื่องด้านทิศเหนือ(นอกเขต) ในการศึกษาครั้งนี้ ได้แบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ส่วน คือ การศึกษาทัศนคติ ความคิดเห็น ความพึงพอใจ ความคาดหวัง ความต้องการ และศึกษาลักษณะปัญหาและประเภทของบริการขนส่งสาธารณะที่ชาวชุมชนเมืองอำนาจเจริญมีความพึงพอใจสอดคล้องกับความต้องการตามข้อเสนอแนะปรับปรุงของประชาชนในพื้นที่ศึกษา

3.1 วิธีดำเนินการศึกษา

การดำเนินการศึกษาได้แบ่งการดำเนินการออกเป็น 2 แนวทาง คือ

1. การศึกษาเชิงค้นคว้า (Document Research) เป็นการศึกษารวบรวมทฤษฎีแนวความคิด และข้อมูลต่างๆจากเอกสารที่เกี่ยวข้องกับ รูปแบบการเดินทาง พฤติกรรมการเดินทาง รวมถึงทางเลือก การบริการระบบขนส่งสาธารณะ เช่น ตำรา เอกสาร อินเทอร์เน็ต งานวิจัย บันทึก หรือรายงานการประชุม
2. การศึกษาเชิงสำรวจ เป็นการศึกษาทัศนคติของผู้เดินทางด้วยวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaire Survey) เพื่อหาความคิดเห็น ความพึงพอใจ ความคาดหวัง ความต้องการ และข้อควรปรับปรุง ในเขตพื้นที่ศึกษา

3.2 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลในการศึกษาครั้งนี้แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

1. แหล่งข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Unit) ได้แก่ แหล่งข้อมูลจากห้องสมุด อินเทอร์เน็ต ข้อมูลฝ่ายทะเบียนท้องถิ่น ฝ่ายรักษาความสงบเรียบร้อย (งานสถานีขนส่งผู้โดยสาร) สำนักงานเทศบาลอำนาจเจริญ บทความทางวิชาการ และเอกสารการวิจัยที่เกี่ยวข้อง
2. แหล่งข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Unit) ได้แก่ แหล่งข้อมูลจากภาคสนาม ที่จะทำการเก็บจากการรวบรวมจากประชากรกลุ่มตัวอย่าง โดยตรง ได้แก่ ประชากรในเขตเทศบาลเมืองอำนาจเจริญ ทั้ง 30 ชุมชน (21 หมู่) และเขตต่อเนื่องด้านทิศเหนือ โดยออกชี้แจงรายละเอียดให้เข้าใจถึงวัตถุประสงค์ และขอความร่วมมือตอบแบบสอบถามแล้วเก็บรวบรวมกลับคืนเพื่อดำเนินการตามระเบียบวิธีวิจัยต่อไป

3.3 กลุ่มประชากร และกลุ่มตัวอย่าง

3.3.1 กลุ่มประชากร และกลุ่มตัวอย่าง

การกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างครั้งนี้ใช้สูตรคำนวณหาประชากรกลุ่มตัวอย่าง (Yamane, T. 1967. Elementary Sampling Theory, USA: Prentice Hall) ดังนี้

$$n = \frac{N}{1 + N(e)^2}$$

โดยที่ n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง N = ขนาดของประชากร

e = ความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้กำหนดไว้ที่ 0.05

โดยขนาดของกลุ่มประชากรในตารางที่ 3.1 ในพื้นที่เขตเทศบาลเมืองอำนาจเจริญ และเขตต่อเนื่องด้านทิศเหนือ (นอกเขต) รวม 28,644 คน

$$\begin{aligned} \text{แทนค่าตามสูตร} \quad n &= \frac{28,644}{1 + 28,644(0.05)^2} \\ &= 394.49 \text{ ตัวอย่าง หรือจำนวน 400 คน} \end{aligned}$$

ดังนั้นในการศึกษาวิจัยนี้ จะทำการเก็บแบบสอบถามเป็นจำนวน 400 ชุด โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มผู้ที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลเมืองอำนาจเจริญ จำนวน 360 ชุด และกลุ่มผู้ที่อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาลเมืองอำนาจเจริญ (เขตต่อเนื่องด้านทิศเหนือ) จำนวน 40 ชุด

ตารางที่ 3.1 จำนวนแบบสอบถามแยกตามพื้นที่

พื้นที่ศึกษา	จำนวนประชากร (คน)	จำนวน แบบสอบถาม (ชุด)	คิดเป็น อัตราส่วน
พื้นที่ในเขตเทศบาลเมือง อำนาจเจริญ 30 ชุมชน	26,494	360	1 : 74
พื้นที่นอกเขตเทศบาลเมือง อำนาจเจริญ (ศูนย์ราชการ 1 บ้านค่าน้อย,บ้านห้วยสวรรค์)	2,150	40	1 : 54

ที่มา : งานทะเบียนราษฎร เทศบาลเมืองอำนาจเจริญ (2554)

3.3.2 การสุ่มตัวอย่าง

การสุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้ ใช้พื้นที่ภายในเขตเทศบาลเมืองอำนาจเจริญ และเขตต่อเนื่องด้านทิศเหนือ(นอกเขต) เป็นพื้นที่เก็บข้อมูล แบ่งการสุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 เป็นการสุ่มตัวอย่างประชากรที่อยู่ในพื้นที่เขตเทศบาล ดังนี้

1. การสุ่มตัวอย่างจะทำการสุ่มตัวอย่างทุกๆชุมชน ซึ่งมีอยู่ 30 ชุมชน เพื่อเป็นตัวแทนของประชากรที่อาศัยอยู่เขตเทศบาลทั้งหมด
2. โดยแบ่งเป็นชุมชนที่อยู่ในเขตด้านทิศเหนือจำนวน 10 ชุมชนๆละ 16 ชุด ชุมชนโดยรอบที่เหลือ 20 ชุมชนๆละ 10 ชุด จะได้กลุ่มตัวอย่างตามจำนวนที่ต้องการคือ 360 ชุด

ส่วนที่ 2 เป็นการสุ่มตัวอย่างประชากรที่อยู่นอกเขตเทศบาลด้านทิศเหนือ ดังนี้

1. ทำการสุ่มตัวอย่างจากประชากรที่ทำงานในศูนย์ราชการ 1 ซึ่งประกอบด้วย ศาลากลางจังหวัด สำนักงานที่ดินจังหวัด สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด 3 จุดๆ ละ 10 ชุด
2. ทำการสุ่มตัวอย่างจากประชากรจากหมู่บ้านใกล้เคียง 2 หมู่บ้านๆ ละ 5 ชุดจะได้กลุ่มตัวอย่างตามจำนวนที่ต้องการคือ 40 ชุด

3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

แบบสอบถาม (Questionnaire) ที่สร้างขึ้นจากการทบทวนเอกสาร และวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง ซึ่งครอบคลุมถึงวัตถุประสงค์ในการศึกษาครั้งนี้ แบ่งออกเป็น 4 ตอน คือ

ตอนที่ 1 เป็นข้อมูลทั่วไปของประชากร และข้อมูลเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะ

- ข้อมูลทั่วไปของประชากร ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ จำนวนสมาชิกในครัวเรือน (แบบสอบถาม ข้อ 1-7)
- ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะ ได้แก่ รถส่วนตัว ประเภทรถ รถส่วนตัวที่มีภายในครอบครัว ลักษณะการใช้รถกับบุคคลในครอบครัว รถที่ใช้ในการเดินทาง สาเหตุการใช้บริการรถขนส่งสาธารณะ จำนวนครั้งที่ใช้บริการรถขนส่งสาธารณะต่อเดือน (แบบสอบถามข้อ 8-13)

ตอนที่ 2 เป็นข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติ ความคิดเห็น ความพึงพอใจและความคาดหวังต่อการให้บริการขนส่งสาธารณะของชุมชนเมืองอำนาจเจริญ ได้แก่ ความคิดเห็นในความนิยมต่อบริการขนส่งสาธารณะที่มีอยู่ (แบบสอบถาม ข้อ 14-16) สาเหตุหรือเหตุผลในความพึงพอใจในบริการรถขนส่งสาธารณะ (จำนวนรถที่

พอเพียงทั่วถึง สภาพรถ ความรวดเร็ว ความปลอดภัย ความเหมาะสมของป้ายหยุด การปฏิบัติตามกฎจราจร การประหยัดค่าใช้จ่าย) (แบบสอบถามข้อ 17-23) และความพึงพอใจ ความคาดหวังต่อรถขนส่งสาธารณะแต่ละประเภท (แบบสอบถาม ข้อ 24-25)

ตอนที่ 3 เป็นข้อมูลเกี่ยวกับความเห็น ปัญหาและข้อเสนอแนะ ข้อควรปรับปรุงและพัฒนา สำหรับบริการขนส่งสาธารณะของชุมชนเมืองอำนาจเจริญในปัจจุบัน ได้แก่ สภาพรถ จำนวนรถ ความรวดเร็ว-ปลอดภัย ความสะดวกสบาย พนักงานขับรถ จำนวนเที่ยวรถ ที่พักโดยสารและป้ายหยุด ค่าโดยสาร (แบบสอบถาม ข้อ 26) และคำถามแบบปลายเปิดแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อควรปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะโดยสารที่มีอยู่ (แบบสอบถาม ข้อ 27)

3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามโดยใช้เทคนิคทางสถิติ เพื่อวิเคราะห์หาแนวโน้มที่ตั้งเอาไว้ในวัตถุประสงค์ โดยแยกตามรายละเอียดและวิธีการ ดังต่อไปนี้

3.5.1 การวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้น ในเรื่อง เพศ อายุ การศึกษา ที่อยู่อาศัย อาชีพ ฯลฯ ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะของกลุ่มตัวอย่าง โดยวิธีแจกแจงความถี่ และร้อยละ

3.5.2 การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อวัดทัศนคติ ใช้คำถามมีลักษณะแบบปลายปิด โดยมีเกณฑ์ดังนี้

น้อยที่สุดให้	1 คะแนน
น้อยให้	2 คะแนน
ปานกลางให้	3 คะแนน
มากให้	4 คะแนน
มากที่สุดให้	5 คะแนน

เกณฑ์ในการแปลความหมาย คือ

ระดับค่าเฉลี่ย 1.00 – 1.49	หมายถึง กลุ่มที่มีทัศนคติที่ดึน้อยที่สุด
ระดับค่าเฉลี่ย 1.50 – 2.49	หมายถึง กลุ่มที่มีทัศนคติที่ดึน้อย
ระดับค่าเฉลี่ย 2.50 – 3.49	หมายถึง กลุ่มที่มีทัศนคติปานกลาง
ระดับค่าเฉลี่ย 3.50 – 4.49	หมายถึง กลุ่มที่มีทัศนคติที่ดีมาก
ระดับค่าเฉลี่ย 4.50 – 5.00	หมายถึง กลุ่มที่มีทัศนคติที่ดีมากที่สุด

3.5.3 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความเห็นในการให้บริการของรถขนส่งสาธารณะ

ใช้คำถามมีลักษณะแบบปลายปิด โดยมีเกณฑ์ ดังนี้

ควรปรับปรุง ให้ 1 คะแนน

ไม่แน่ใจ ให้ 2 คะแนน

ดีอยู่แล้ว ให้ 3 คะแนน

เกณฑ์ในการแปลความหมาย คือ

ระดับค่าเฉลี่ย 1.00 – 1.67 หมายถึง กลุ่มที่เห็นว่าควรปรับปรุง

ระดับค่าเฉลี่ย 1.68 – 2.34 หมายถึง กลุ่มที่ไม่แน่ใจ

ระดับค่าเฉลี่ย 2.35 – 3.00 หมายถึง กลุ่มที่เห็นว่าดีอยู่แล้ว

การศึกษาค้างนี้ ใช้สถิติในการวิเคราะห์ตามลำดับดังนี้

- 1) ศึกษาข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง โดยหาค่าร้อยละและความถี่ นำเสนอในรูปแบบตาราง แผนภูมิ และการอธิบายประกอบ (Descriptive Statistics)
- 2) ศึกษาทัศนคติต่อการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด กลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถสาธารณะต่อเดือน 1-5 เที่ยว และกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถสาธารณะต่อเดือน 6 เที่ยวขึ้นไป โดยใช้ค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Arithmetic Mean) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) เพื่อวัดค่าเฉลี่ยและการกระจายของข้อมูล
- 3) เปรียบเทียบทัศนคติในการให้บริการของรถขนส่งสาธารณะ จำแนกตาม เพศ ที่อยู่อาศัย และการมีรถส่วนตัว โดยใช้การทดสอบค่า t และการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA)
- 4) ศึกษาความเห็นในการให้บริการขนส่งสาธารณะทั้ง 3 ประเภทของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด กลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถสาธารณะต่อเดือน 1-5 เที่ยว และกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถสาธารณะต่อเดือน 6 เที่ยวขึ้นไป โดยใช้ค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Arithmetic Mean) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) เพื่อวัดค่าเฉลี่ยและการกระจายของข้อมูล

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาทัศนคติของผู้เดินทางต่อระบบขนส่งสาธารณะ กรณีชุมชนเมืองอำนาจเจริญ มีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการทราบถึงทัศนคติของผู้เดินทางต่อบริการขนส่งสาธารณะในปัจจุบันของชุมชนเมืองอำนาจเจริญว่าเป็นไปในลักษณะใด ทราบถึงความคิดเห็น ความต้องการ ความพึงพอใจต่อการให้บริการในระบบการขนส่งสาธารณะประเภทใด อย่างไร ความเห็นที่บ่งบอกถึงปัญหาและแนวทางการปรับปรุงพัฒนา ตลอดจนเพื่อหาแนวทางในการวางแผนพัฒนาให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนชาวอำนาจเจริญอย่างแท้จริง ทั้งนี้เพราะในขณะนี้ปัญหา ระบบการขนส่งสาธารณะปัจจุบัน (รถสองแถวโดยสาร/ประจำทาง รถสามล้อเครื่อง รถจักรยานยนต์รับจ้าง) ที่มีอยู่ไม่ได้รับความนิยมจากประชาชนผู้เดินทาง โดยเฉพาะรถสองแถวโดยสาร/ประจำทางที่บรรทุกคนโดยสารได้คราวละหลายๆ จนเป็นเหตุสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้มีการเพิ่มและใช้รถส่วนบุคคลมากขึ้น ถ้าระบบขนส่งสาธารณะที่มีไม่สอดคล้องกับความต้องการ และสร้างความพึงพอใจให้แก่ผู้เดินทางแล้ว รถส่วนบุคคลยิ่งจะมีและใช้เพิ่มมากยิ่งขึ้นจนก่อให้เกิดปัญหาการจราจร ปัญหามลภาวะ และความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจ วิธีการสำคัญอย่างหนึ่งที่จะแก้ปัญหาคือการพัฒนา ระบบการขนส่งสาธารณะให้สอดคล้องกับความต้องการ เกิดความพึงพอใจและดึงดูดใจให้ประชาชนมาใช้บริการระบบการขนส่งสาธารณะแทนการใช้รถส่วนบุคคล

การศึกษาจะใช้กรอบแนวคิดเกี่ยวกับการเดินทาง ระบบขนส่งสาธารณะ และแนวคิดเกี่ยวกับความต้องการในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ตลอดจนทฤษฎีแนวคิดเกี่ยวกับทัศนคติ ความต้องการ ความพึงพอใจ เป็นแนวทางในการศึกษา โดยทำการรวบรวมข้อมูลจากประชาชนในเขตชุมชนเมืองอำนาจเจริญ เน้นในเขตเทศบาลเมืองอำนาจเจริญจำนวน 400 ราย โดยใช้แบบสอบถามรวบรวมข้อมูล ผลของการศึกษาจะอภิปรายรายละเอียดดังนี้

1. ข้อมูลทั่วไป และการใช้ยานพาหนะของกลุ่มตัวอย่าง
2. ทัศนคติต่อบริการขนส่งสาธารณะ
3. ความเห็นเกี่ยวกับปัญหาการให้บริการของรถขนส่งสาธารณะ

4.1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างและข้อมูลเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะ

ผู้ศึกษาได้ทำการแจกแบบสอบถามไปยังกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน ปรากฏว่าได้รับแบบสอบถามกลับคืนมาทั้งหมด จากนั้นทำการตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถามแล้วนำมาวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ ปรากฏผลการศึกษา ดังตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามข้อมูลทั่วไป (n=400)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	158	39.5
หญิง	242	60.5
รวม	400	100.0
2. อายุ (ปี)		
ไม่เกิน 25 ปี	30	7.5
26 – 45 ปี	215	53.8
45 ปีขึ้นไป	155	38.8
รวม	400	100.0
3. ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	56	14.0
มัธยมศึกษา/ปวช.	132	33.0
อนุปริญญา/ปวส.	78	19.5
ปริญญาตรี	124	31.0
สูงกว่าปริญญาตรี	10	2.5
รวม	400	100.0
4. ที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน		
ในเขตเทศบาล	292	73.0
นอกเขตเทศบาล	67	16.8
อยู่ในเขตอำเภอเมือง	36	9.0
อำเภออื่นในจังหวัดอำนาจเจริญ	4	1.0
จังหวัดอื่น	1	0.2
รวม	400	100.0
5. อาชีพ		
ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	65	16.3
ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	105	26.3
บริษัทเอกชน	67	16.8
รับจ้าง	52	13.0

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

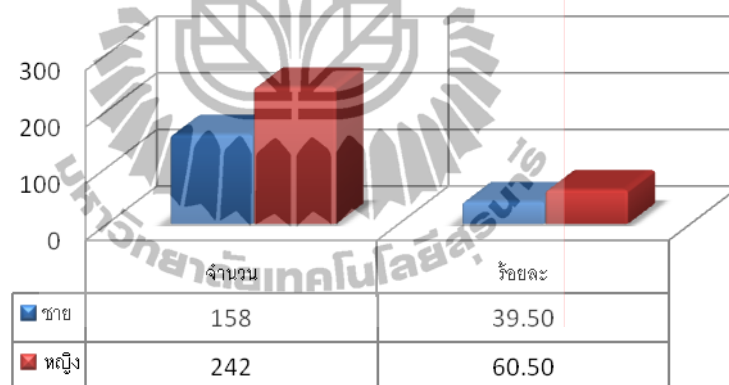
ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (คน)	ร้อยละ
นักเรียน/นักศึกษา	70	17.5
อื่นๆ	41	10.3
รวม	400	100.0
6. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน		
ต่ำกว่า 5,000 บาท	99	24.8
5,000 – 10,000 บาท	149	37.3
10,000 – 15,000 บาท	94	23.5
15,000 – 20,000 บาท	44	11.0
20,000 – 25,000 บาท	9	2.3
มากกว่า 25,000 บาท	5	1.3
รวม	400	100.0
7. จำนวนสมาชิกในครอบครัว		
อยู่คนเดียว	28	7.0
2 – 4 คน	233	58.3
5 – 7 คน	131	32.8
8 – 10 คน	6	1.5
มากกว่า 10 คน	2	0.5
รวม	400	100.0
8. การมีรถส่วนตัว		
มี	374	93.5
ไม่มี	26	6.5
รวม	400	100.0
9. ประเภทของรถที่ท่านมี		
รถเก๋ง	113	28.2
รถปิคอัพ	123	30.8
รถจักรยานยนต์	138	34.5
รถอื่นๆ (ไม่มี)	26	6.5
รวม	400	100.0

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (คน)	ร้อยละ
10. ประเภทรถที่ใช้ในการเดินทางมาทำงาน/ทำธุระอื่นในเขตเทศบาล		
รถส่วนตัว	245	61.25
รถสองแถวประจำทาง	54	13.5
รถสามล้อเครื่อง	38	9.5
รถจักรยานยนต์	63	15.75
รวม	400	100.0
11. การใช้รถส่วนตัวกับคนในครอบครัว		
ใช้ร่วมกันเป็นส่วนใหญ่	272	68.0
ใช้แยกกันเป็นส่วนใหญ่	128	32.0
รวม	400	100.0
12. เหตุผลในการใช้บริการรถสาธารณะ		
สะดวก รวดเร็ว	264	66.0
ไม่มีรถส่วนตัว	59	14.8
หาที่จอดรถส่วนตัวไม่ได้	24	6.0
ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	46	11.5
อื่นๆ	7	1.8
รวม	400	100.0
13. อัตราการใช้บริการรถสาธารณะเฉลี่ยต่อเดือน		
1 – 5 เที่ยว	277	69.3
6 – 10 เที่ยว	47	11.8
11 – 15 เที่ยว	19	4.8
16 – 20 เที่ยว	24	6.0
มากกว่า 20 เที่ยว	33	8.3
รวม	400	100.0

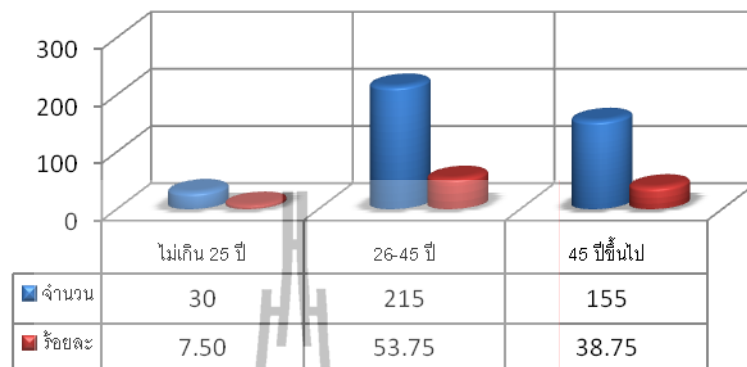
ข้อมูลจากตารางที่ 4.1 พบว่า กลุ่มตัวอย่างเป็นเพศหญิง ร้อยละ 60.5 เพศชาย ร้อยละ 39.5 ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 26-45 ปี ร้อยละ 53.8 การศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 33.0 อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลเมืองอำนาจเจริญ ร้อยละ 73.0 ส่วนใหญ่มีอาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 26.3 มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนอยู่ระหว่าง 5,000 – 10,000 บาท มีจำนวนสมาชิกในครอบครัวจำนวน 2 – 4 คน ร้อยละ 58.3 ในส่วนยานพาหนะพบว่า มีรถส่วนตัว ร้อยละ 93.5 ซึ่งมักใช้ร่วมกันกับคนในครอบครัว ร้อยละ 68.0 ประเภทของรถส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 34.5 เมื่อต้องมาทำงาน/ทำธุระในเขตเทศบาลมักใช้รถส่วนตัว ร้อยละ 61.25 เหตุผลในการใช้บริการรถสาธารณะคือ สะดวกรวดเร็ว ร้อยละ 66.0 อัตราการใช้บริการรถสาธารณะโดยเฉลี่ยต่อเดือน 1-5 เที่ยว ร้อยละ 69.3

เพื่อให้เห็นภาพรวมของข้อมูลทั่วไปอย่างชัดเจนจึงนำเอาข้อมูลทั่วไป นำเสนอในรูปแบบภูมิรูปที่ 4.1 - 4.12 เพื่อจะได้นำไปใช้วิเคราะห์และเปรียบเทียบในหัวข้อ 4.2-4.3 ต่อไป ดังนี้



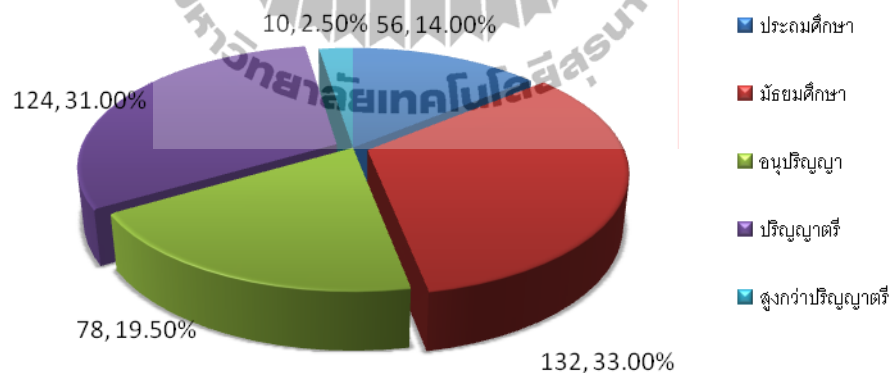
รูปที่ 4.1 แผนภูมิแสดงข้อมูลเพศของกลุ่มตัวอย่าง

ข้อมูลจากรูปที่ 4.1 พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีสัดส่วนของเพศหญิงมากกว่าเพศชายคือจำนวน 158 คนคิดเป็นร้อยละ 60.50 เพศชายจำนวน 258 คน คิดเป็นร้อยละ 60.50 ผลการวิเคราะห์จึงมีแนวโน้มที่จะเป็นทัศนคติ และความคิดเห็นของเพศหญิงมากกว่า



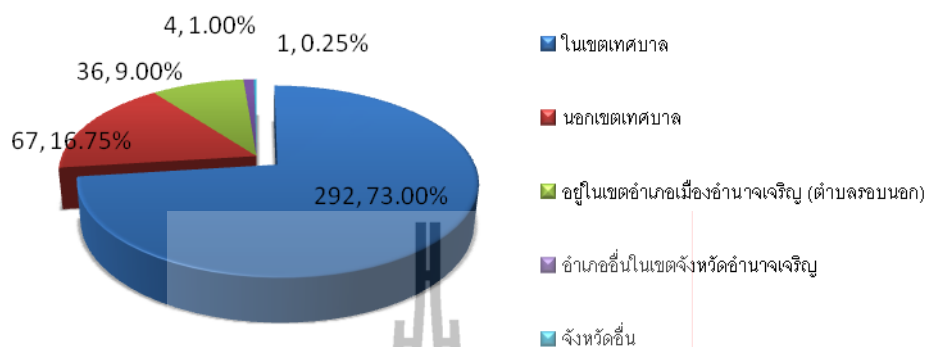
รูปที่ 4.2 แผนภูมิแสดงข้อมูลอายุของกลุ่มตัวอย่าง

ข้อมูลจากรูปที่ 4.2 พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีอายุอยู่ในช่วง 26-45 ปี มากที่สุด จำนวน 215 คน คิดเป็นร้อยละ 53.75มากที่สุด ผลการวิเคราะห์จึงมีแนวโน้มที่จะเป็นทัศนคติ และความคิดเห็นของกลุ่มคนที่มีอายุในวัยกลางคนหรือวัยทำงาน



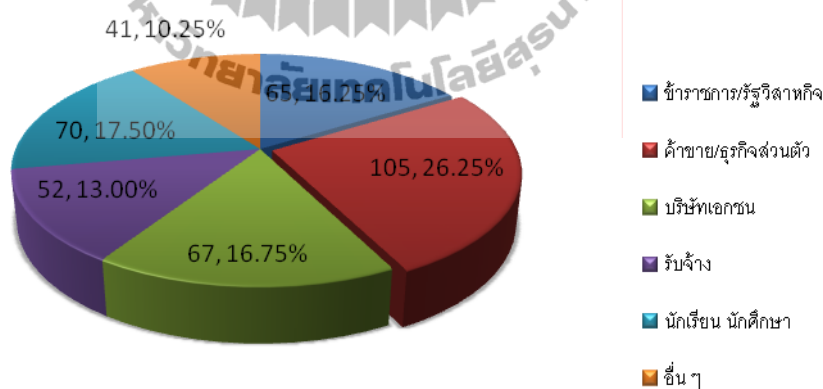
รูปที่ 4.3 แผนภูมิแสดงข้อมูลระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่าง

ข้อมูลจากรูปที่ 4.3 พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีการศึกษาระดับมัธยมศึกษามากที่สุด จำนวน 132 คน คิดเป็นร้อยละ 33.00 ซึ่งใกล้เคียงกับระดับปริญญาตรี จำนวน 124 คน คิดเป็นร้อยละ 31.00 ผลการวิเคราะห์จึงมีแนวโน้มที่จะเป็นทัศนคติ และความคิดเห็นของกลุ่มคนที่มีการศึกษาหรือความรู้ในระดับปานกลาง



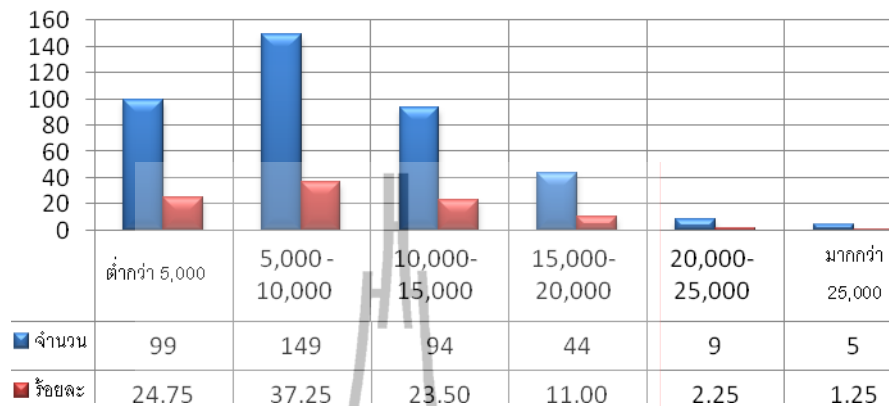
รูปที่ 4.4 แผนภูมิแสดงข้อมูลที่อยู่อาศัยปัจจุบันของกลุ่มตัวอย่าง

ข้อมูลจากรูปที่ 4.4 พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีที่อยู่อาศัยปัจจุบันอยู่ในเขตเทศบาลมากที่สุด ถึงจำนวน 292 คน คิดเป็นร้อยละ 73.00 ซึ่งเป็นเป้าหมายหลักในการศึกษาครั้งนี้ รองลงมาคือมีที่อยู่อาศัยนอกเขตเทศบาล โดยเฉพาะชุมชนทางด้านทิศเหนือซึ่งเป็นเป้าหมายรองในการศึกษาครั้งนี้ด้วยเช่นกัน จำนวน 67 คน คิดเป็นร้อยละ 16.75 ผลการวิเคราะห์จึงมีแนวโน้มที่จะเป็นทัศนคติและความคิดเห็นของกลุ่มคนที่ตรงกับวัตถุประสงค์มากที่สุด



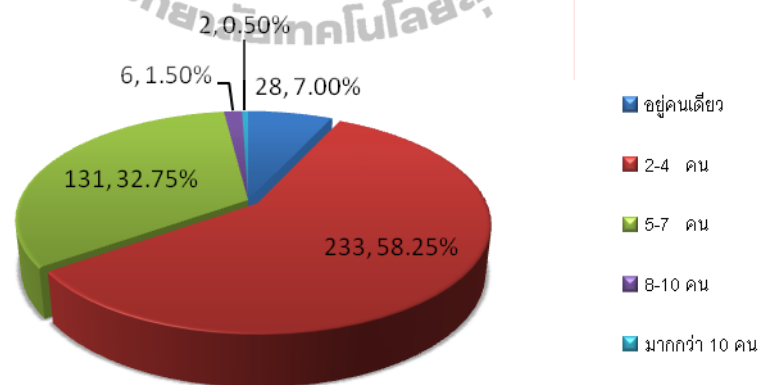
รูปที่ 4.5 แผนภูมิแสดงข้อมูลลักษณะอาชีพของกลุ่มตัวอย่าง

ข้อมูลจากรูปที่ 4.5 พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีอาชีพค้าขาย ทำธุรกิจส่วนตัวมากที่สุด จำนวน 105 คน คิดเป็นร้อยละ 26.25 รองลงมาคือนักเรียน นักศึกษา จำนวน 70 คน คิดเป็นร้อยละ 17.50 ใกล้เคียงกับ ทำงานบริษัทเอกชน จำนวน 67 คน คิดเป็นร้อยละ 16.75 และข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ จำนวน 65 คน คิดเป็นร้อยละ 16.25 ผลการวิเคราะห์จึงมีแนวโน้มของทัศนคติ และความคิดเห็นแบบหลากหลาย



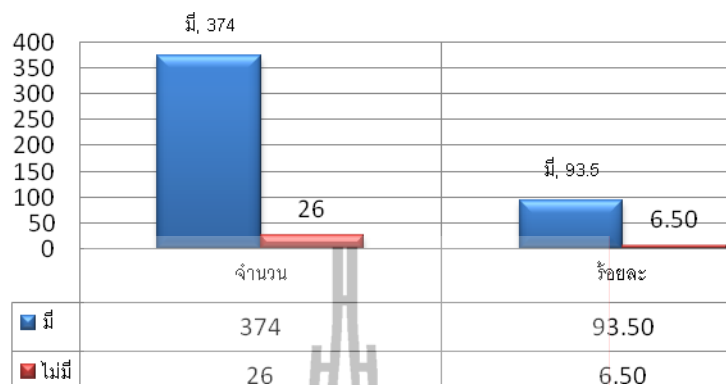
รูปที่ 4.6 แผนภูมิแสดงข้อมูลรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของกลุ่มตัวอย่าง

ข้อมูลจากรูปที่ 4.6 พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนอยู่ในช่วง 5,000-10,000มากที่สุด จำนวน 149 คน คิดเป็นร้อยละ 37.25 รองลงมาคือต่ำกว่า 5,000 จำนวน 99 คน คิดเป็นร้อยละ 24.75 ใกล้เคียงกับ ช่วง 10,000-15,000 จำนวน 94 คน คิดเป็นร้อยละ 23.50 ผลการวิเคราะห์จึงมีแนวโน้มของทัศนคติ และความคิดเห็นของกลุ่มคนที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนปานกลาง



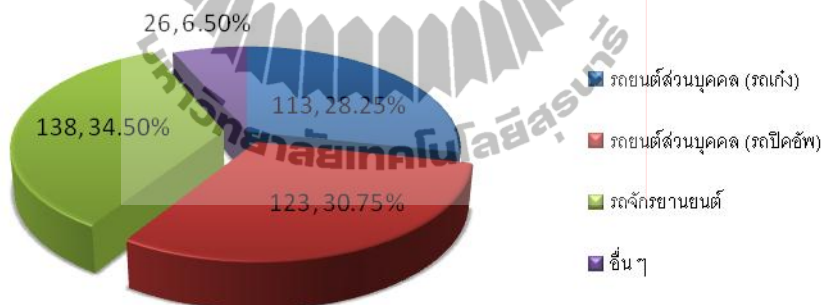
รูปที่ 4.7 แผนภูมิแสดงข้อมูลจำนวนสมาชิกในครอบครัวของกลุ่มตัวอย่าง

ข้อมูลจากรูปที่ 4.7 พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีสัดส่วนของจำนวนสมาชิกในครอบครัว 2-4คนมากที่สุดคือจำนวน 233 คนคิดเป็นร้อยละ 58.25 ผลการวิเคราะห์จึงมีแนวโน้มที่จะเป็นทัศนคติกลุ่มคนที่มีครอบครัวขนาดกลาง



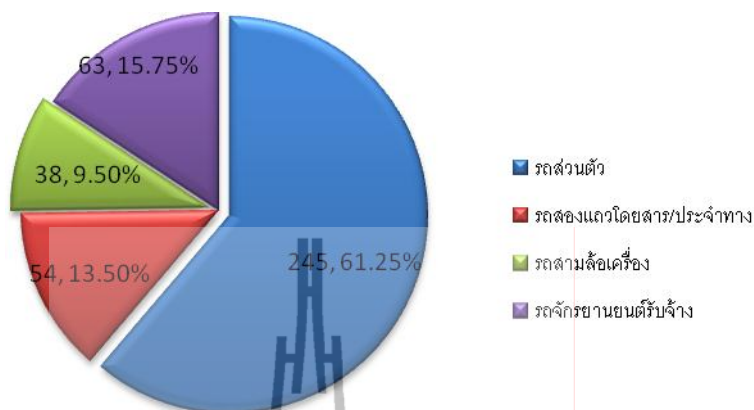
รูปที่ 4.8 แผนภูมิแสดงข้อมูลการมีรถส่วนตัวของกลุ่มตัวอย่าง

ข้อมูลจากรูปที่ 4.8 พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีรถส่วนตัว มากถึง 374 คน คิดเป็นร้อยละ 93.50 ไม่มีรถส่วนตัวเพียง 26 คน คิดเป็นร้อยละ 6.50 ผลการวิเคราะห์จึงมีแนวโน้มของทัศนคติและความคิดเห็นของกลุ่มคนที่มีรถส่วนตัวอย่างชัดเจน



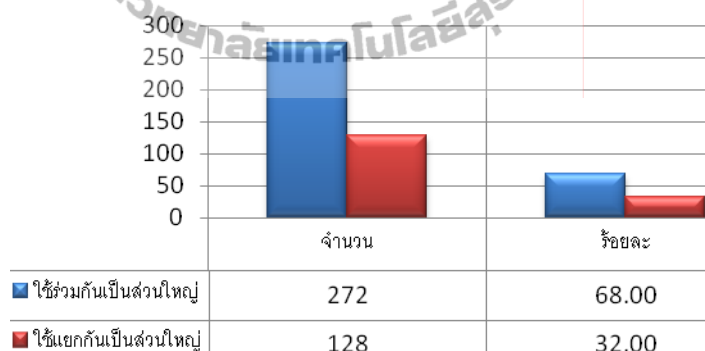
รูปที่ 4.9 แผนภูมิแสดงข้อมูลที่ประเภทรถส่วนตัวที่มีของกลุ่มตัวอย่าง

ข้อมูลจากรูปที่ 4.9 พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีรถส่วนตัวประเภทรถจักรยานยนต์มากที่สุด ถึงจำนวน 138 คน คิดเป็นร้อยละ 34.50 รองลงมาคือรถส่วนบุคคล(รถปิคอัพ) จำนวน 123 คน คิดเป็นร้อยละ 30.75 ผลการวิเคราะห์จึงมีแนวโน้มที่จะเป็นทัศนคติ และความคิดเห็นของกลุ่มคนที่รถทั้งสองประเภทมากที่สุด



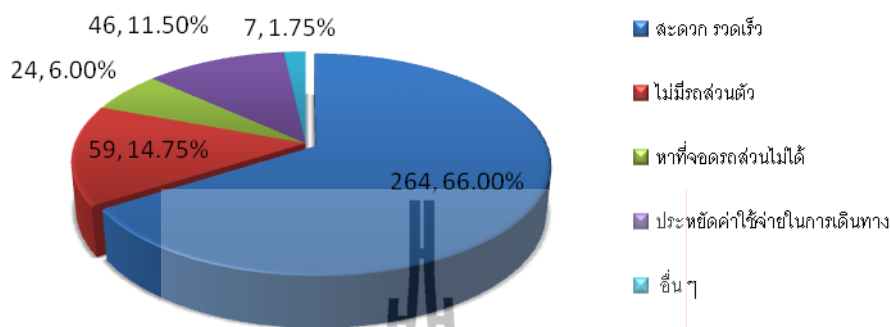
รูปที่ 4.10 แผนภูมิแสดงข้อมูลประเภทของรถที่ใช้ไปทำงาน ทำธุระของกลุ่มตัวอย่าง

ข้อมูลจากรูปที่ 4.10 พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีใช้รถส่วนตัวไปทำงาน หรือทำธุระมากที่สุด ถึง 245 คน คิดเป็นร้อยละ 61.25 ที่เหลือใช้บริการรถขนส่งสาธารณะโดยใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างมากที่สุด จำนวน 63 คน คิดเป็นร้อยละ 15.75 ผลการวิเคราะห์จึงมีแนวโน้มที่จะเป็นทัศนคติ และความคิดเห็นของกลุ่มคนที่ใช้รถส่วนตัวไปทำงาน หรือทำธุระ



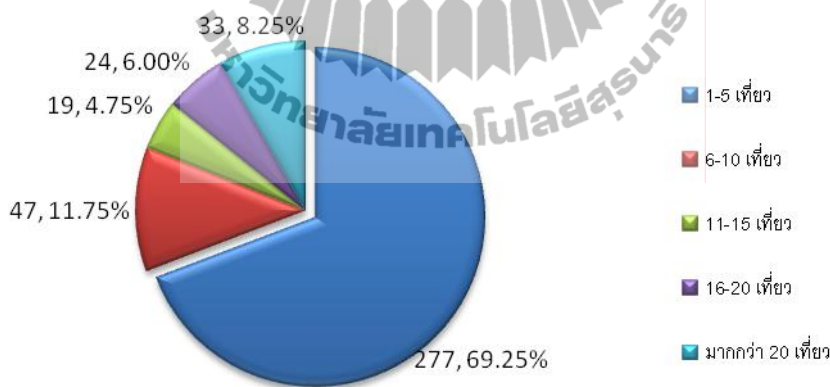
รูปที่ 4.11 แผนภูมิแสดงข้อมูลลักษณะการใช้รถส่วนตัวของกลุ่มตัวอย่าง

ข้อมูลจากรูปที่ 4.11 พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีลักษณะการใช้รถส่วนตัวแบบใช้ร่วมกันกับคนในครอบครัว จำนวน 272 คน คิดเป็นร้อยละ 68.00 ส่วนที่เหลือ จำนวน 128 คน คิดเป็นร้อยละ 32.00 ใช้แยกกันกับคนในครอบครัว ผลการวิเคราะห์จึงมีแนวโน้มของทัศนคติ และความคิดเห็นของกลุ่มคนที่มีลักษณะการใช้รถส่วนตัวแบบใช้ร่วมกันกับคนในครอบครัว



รูปที่ 4.12 แผนภูมิแสดงข้อมูลสาเหตุการให้บริการรถขนส่งสาธารณะของกลุ่มตัวอย่าง

ข้อมูลจากรูปที่ 4.12 พบว่าหากกลุ่มตัวอย่างใช้บริการรถขนส่งสาธารณะเพราะมีความสะดวก รวดเร็ว มากถึง 264 คน คิดเป็นร้อยละ 66.00 รองลงมาเพราะไม่มีรถส่วนตัว 59 คน คิดเป็นร้อยละ 14.75 ผลการวิเคราะห์จึงมีแนวโน้มของทัศนคติและความคิดเห็นของกลุ่มคนที่ต้องการสะดวก รวดเร็ว ในการใช้บริการรถขนส่งสาธารณะ



รูปที่ 4.13 แผนภูมิแสดงจำนวนเที่ยวต่อเดือนที่ใช้บริการรถขนส่งสาธารณะของกลุ่มตัวอย่าง

ข้อมูลจากรูปที่ 4.13 พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถขนส่งสาธารณะจำนวนเที่ยว 1-5 เดือนต่อเดือนมากถึง 277 คน คิดเป็นร้อยละ 69.25 ผลการวิเคราะห์จึงมีแนวโน้มของทัศนคติและความคิดเห็นของกลุ่มคนที่ใช้บริการรถขนส่งสาธารณะน้อยมาก

4.2 การศึกษาทัศนคติต่อการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ

ข้อมูลจากรูปที่ 4.13 พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถขนส่งสาธารณะจำนวนเที่ยว 1-5 เที่ยวต่อเดือนมากถึง 277 คน คิดเป็นร้อยละ 69.25 ผลการวิเคราะห์จึงมีแนวโน้มของทัศนคติและความคิดเห็นของกลุ่มคนที่ใช้บริการรถขนส่งสาธารณะต่อเดือนน้อยมาก ทำให้เป็นข้อสังเกตผู้วิจัยจึงแบ่งกลุ่มตัวอย่างนี้เป็นกลุ่มย่อย 2 กลุ่ม คือ 1) 1-5 เที่ยว 2) 6 เที่ยวขึ้นไป แล้วนำมาวิเคราะห์รวมกันกับกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด เพื่อให้ผลการศึกษามีข้อสรุปที่ชัดเจนยิ่งขึ้น

ตารางที่ 4.2 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของทัศนคติต่อการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ

ทัศนคติ	ภาพรวมกลุ่มตัวอย่าง (N = 400)			อัตราการใช้บริการรถสาธารณะเฉลี่ยต่อเดือน					
				1- 5 เที่ยว (N = 277)			6 เที่ยวขึ้นไป (N = 123)		
	\bar{X}	S.D.	ความ หมาย	\bar{X}	S.D.	ความ หมาย	\bar{X}	S.D.	ความ หมาย
ระบบขนส่งสาธารณะปัจจุบันอยู่ใน ความนิยมของประชาชน	3.54	1.15	มาก	3.59	1.10	มาก	3.41	1.26	ปาน กลาง
ความพึงพอใจในบริการในระบบ ขนส่งสาธารณะ	2.79	1.20	ปาน กลาง	2.66	1.16	ปาน กลาง	3.07	1.25	ปาน กลาง
ค่านิยมที่ต้องมีรถส่วนบุคคลเพราะ สาเหตุระบบขนส่งสาธารณะไม่ดี	3.76	1.18	มาก	3.92	1.13	มาก	3.41	1.22	ปาน กลาง
รถสองแถวโดยสาร/ประจำทางมี เพียงพอ	2.76	0.93	ปาน กลาง	2.84	0.88	ปาน กลาง	2.58	1.01	ปาน กลาง
ป้ายหยุดรถสองแถว/ที่พัก เหมาะสม	2.09	0.96	น้อย	2.09	0.94	น้อย	2.08	1.00	น้อย
รถสองแถวโดยสาร/ประจำทางมี สภาพดี	2.57	1.03	ปาน กลาง	2.49	1.01	น้อย	2.74	1.06	ปาน กลาง
รถสองแถวโดยสาร/ประจำทางมี ความปลอดภัย	2.45	1.09	น้อย	2.31	1.04	น้อย	2.78	1.11	ปาน กลาง
คนขับรถสองแถวเคารพกฎจราจร	2.25	1.01	น้อย	2.15	1.02	น้อย	2.48	0.99	น้อย
รถสามล้อเครื่องและรถจักร-ยาน ยนต์มีเพียงพอ	2.87	0.98	ปาน กลาง	2.86	0.95	ปาน กลาง	2.89	1.07	ปาน กลาง
รถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์ รวดเร็ว ปลอดภัย	2.75	1.05	ปาน กลาง	2.61	1.01	ปาน กลาง	3.07	1.07	ปาน กลาง

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

ทัศนคติต่อการให้บริการระบบ ขนส่งสาธารณะ	ภาพรวมกลุ่มตัวอย่าง (N = 400)			อัตราการให้บริการรถสาธารณะเฉลี่ยต่อเดือน					
				1- 5 เที้ยว (N = 277)			6 เที้ยวขึ้นไป (N = 123)		
	\bar{X}	S.D.	ความ หมาย	\bar{X}	S.D.	ความ หมาย	\bar{X}	S.D.	ความ หมาย
พึงพอใจและคาดหวังในรถสองแถว โดยสาร/ประจำทาง	2.64	1.00	ปาน กลาง	2.51	0.92	ปาน กลาง	2.93	1.12	ปาน กลาง
พึงพอใจและคาดหวังในรถสามล้อ เครื่องและรถจักร-ยานยนต์รับจ้าง	2.79	1.05	ปาน กลาง	2.64	0.98	ปาน กลาง	3.12	1.12	ปาน กลาง
ภาพรวม	2.77	1.05	ปาน กลาง	2.72	1.01	ปาน กลาง	2.88	1.11	ปาน กลาง

จากตารางที่ 4.2 สรุปภาพรวมทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างต่อการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะทั้งหมด โดยภาพรวมกลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติในระดับปานกลาง ค่าเฉลี่ย 2.77 และเมื่อพิจารณาเรียงตามลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย พบว่า ค่านิยมที่ต้องมีรถส่วนบุคคลเพราะสาเหตุระบบขนส่งสาธารณะไม่ดี มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด เท่ากับ 3.76 รองลงมาคือระบบขนส่งสาธารณะปัจจุบันอยู่ในความนิยมของประชาชน มีค่าเฉลี่ย 3.54 รถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์มีเพียงพอ มีค่าเฉลี่ย 2.87 ความพึงพอใจและคาดหวังในรถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์รับจ้าง ค่าเฉลี่ย 2.79 ความพึงพอใจในบริการในระบบขนส่งสาธารณะ ค่าเฉลี่ย 2.79 รถสองแถวโดยสาร/ประจำทางมีเพียงพอ ค่าเฉลี่ย 2.76 รถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์รวดเร็ว ปลอดภัย ค่าเฉลี่ย 2.75 พึงพอใจและคาดหวังในรถสองแถวโดยสาร/ประจำทาง ค่าเฉลี่ย 2.64 รถสองแถวโดยสาร/ประจำทางมีสภาพดี ค่าเฉลี่ย 2.57 รถสองแถวโดยสาร/ประจำทางมีความปลอดภัย ค่าเฉลี่ย 2.45 คนขับรถสองแถวเคารพกฎจราจร ค่าเฉลี่ย 2.25 และป้ายหยุดรถสองแถว/ที่พักเหมาะสม มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด เท่ากับ 2.25

ภาพรวมทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถสาธารณะเฉลี่ยต่อเดือน 1-5 เที้ยว มีทัศนคติในระดับปานกลาง ค่าเฉลี่ย 2.72 และเมื่อพิจารณาเรียงตามลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย พบว่า ค่านิยมที่ต้องมีรถส่วนบุคคลเพราะสาเหตุระบบขนส่งสาธารณะไม่ดี มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด เท่ากับ 3.92 รองลงมาคือ ระบบขนส่งสาธารณะปัจจุบันอยู่ในความนิยมของประชาชน มีค่าเฉลี่ย 3.59 รถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์มีเพียงพอ มีค่าเฉลี่ย 2.86 รถสองแถวโดยสาร/ประจำ

ทางมีเพียงพอ ค่าเฉลี่ย 2.84 ความพึงพอใจในบริการในระบบขนส่งสาธารณะ ค่าเฉลี่ย 2.66 พึงพอใจและคาดหวังในรถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์รับจ้าง ค่าเฉลี่ย 2.64 รถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์รวดเร็ว ปลอดภัย ค่าเฉลี่ย 2.61 พึงพอใจและคาดหวังในรถสองแถวโดยสาร/ประจำทาง ค่าเฉลี่ย 2.51 รถสองแถวโดยสาร/ประจำทางมีสภาพดี ค่าเฉลี่ย 2.49 รถสองแถวโดยสาร/ประจำทางมีความปลอดภัย ค่าเฉลี่ย 2.31 คนขับรถสองแถวเคารพกฎจราจร ค่าเฉลี่ย 2.15 และป้ายหยุดรถสองแถว/ที่พักรวม มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด เท่ากับ 2.09

ภาพรวมทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถสาธารณะเฉลี่ยต่อเดือน 6 เพิ่มขึ้นไป กลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติโดยรวมในระดับปานกลาง ค่าเฉลี่ย 2.88 และเมื่อพิจารณาเรียงตามลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย พบว่า ค่านิยมที่ต้องมีรถส่วนบุคคลเพราะสาเหตุระบบขนส่งสาธารณะไม่ดี ค่าเฉลี่ย 3.41 และระบบขนส่งสาธารณะปัจจุบันอยู่ในความนิยมของประชาชน ค่าเฉลี่ย 3.41 มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด รองลงมาคือ พึงพอใจและคาดหวังในรถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์รับจ้าง ค่าเฉลี่ย 3.12 ความพึงพอใจในบริการในระบบขนส่งสาธารณะ ค่าเฉลี่ย 3.07 รถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์รวดเร็ว ปลอดภัย ค่าเฉลี่ย 3.07 พึงพอใจและคาดหวังในรถสองแถวโดยสาร/ประจำทาง ค่าเฉลี่ย 2.93 รถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์มีเพียงพอ มีค่าเฉลี่ย 2.86 รถสองแถวโดยสาร/ประจำทางมีความปลอดภัย ค่าเฉลี่ย 2.78 รถสองแถวโดยสาร/ประจำทางมีสภาพดี ค่าเฉลี่ย 2.74 รถสองแถวโดยสาร/ประจำทางมีเพียงพอ ค่าเฉลี่ย 2.58 คนขับรถสองแถวเคารพกฎจราจร ค่าเฉลี่ย 2.48 และป้ายหยุดรถสองแถว/ที่พักรวม มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด เท่ากับ 2.08

4.3 เปรียบเทียบทัศนคติต่อการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ

ตารางที่ 4.3 เปรียบเทียบทัศนคติต่อการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามเพศ

ทัศนคติ	เพศ	\bar{x}	S.D.	t	Sig.
ระบบขนส่งสาธารณะปัจจุบันอยู่ในความนิยม	ชาย	3.37	1.16	-2.27	0.02
	หญิง	3.64	1.14		
ความพึงพอใจในบริการในระบบขนส่งสาธารณะ	ชาย	2.77	1.16	-0.29	0.77
	หญิง	2.80	1.23		
ค่านิยมที่ต้องมีรถส่วนบุคคลเพราะสาเหตุระบบขนส่งสาธารณะไม่ดี	ชาย	3.61	1.23	-2.09	0.03
	หญิง	3.86	1.14		

ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

ทัศนคติ	เพศ	\bar{x}	S.D.	t	Sig.
รถสองแถวโดยสาร/ประจำทางมีเพียงพอ	ชาย	2.66	0.96	-1.71	0.08
	หญิง	2.83	0.90		
ป้ายหยุดรถสองแถวที่ปักเหมาะสม	ชาย	2.12	0.98	0.59	0.55
	หญิง	2.06	0.95		
รถสองแถวโดยสาร/ประจำทางมีสภาพดี	ชาย	2.51	1.07	-0.99	0.32
	หญิง	2.61	1.01		
รถสองแถวโดยสาร/ประจำทางมีความปลอดภัย	ชาย	2.37	1.05	-1.27	0.20
	หญิง	2.51	1.11		
คนขับรถสองแถวเคารพกฎจราจร	ชาย	2.22	1.04	-0.55	0.58
	หญิง	2.27	1.01		
รถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์มีเพียงพอ	ชาย	2.70	0.96	-2.73	0.01
	หญิง	2.98	0.99		
รถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์รวดเร็ว ปลอดภัย	ชาย	2.71	1.08	-0.63	0.53
	หญิง	2.78	1.03		
พึงพอใจและคาดหวังในรถสองแถวโดยสาร/ประจำทาง	ชาย	2.61	1.04	-0.52	0.60
	หญิง	2.66	0.97		
พึงพอใจและคาดหวังในรถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์รับจ้าง	ชาย	2.71	1.11	-1.08	0.28
	หญิง	2.83	1.01		

(ค่า N ชาย=158, หญิง= 242)

จากตารางที่ 4.2 พบว่า ทัศนคติที่ไม่แตกต่างกันต่อการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเพศชายและเพศหญิงมีดังนี้ ความพึงพอใจในบริการในระบบขนส่งสาธารณะ รถประจำทางสองแถวที่ให้บริการมีจำนวนพอเพียง การกำหนดป้ายหยุดให้รถประจำทางสองแถวจอดรับ-ส่งผู้โดยสารปัจจุบัน รถสองแถวโดยสาร/ประจำทางมีสภาพดี รถสองแถวโดยสาร/ประจำทางมีความปลอดภัย พนักงานขับรถสองแถวโดยสาร/ประจำทางปฏิบัติตามกฎจราจร รถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์รับจ้างมีความปลอดภัย ความพึงพอใจและความคาดหวังในบริการรถประจำทางสองแถว ความพึงพอใจและความคาดหวังในบริการรถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่วนทัศนคติที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ต่อการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเพศชายและเพศหญิงมีดังนี้ ระบบขนส่งสาธารณะปัจจุบันอยู่ในความนิยมของประชาชน ค่านิยมที่ต้องมีรถส่วนบุคคลเพราะสาเหตุระบบขนส่งสาธารณะไม่

ดี รถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์รับจ้างมีเพียงพอ

ตารางที่ 4.4 เปรียบเทียบทัศนคติต่อการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ จำแนกตามที่อยู่อาศัย
ปัจจุบัน

ทัศนคติ	แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F
ระบบขนส่งสาธารณะปัจจุบันอยู่ในความนิยม	ระหว่างกลุ่ม	4	2.30	0.58	1.13
	ภายในกลุ่ม	395	200.64	0.51	
ความพึงพอใจในบริการในระบบขนส่งสาธารณะ	ระหว่างกลุ่ม	4	9.16	2.29	4.67*
	ภายในกลุ่ม	395	193.78	0.49	
ค่านิยมที่ต้องมีรถส่วนบุคคลเพราะสาเหตุระบบขนส่งสาธารณะไม่ดี	ระหว่างกลุ่ม	4	2.11	0.53	1.04
	ภายในกลุ่ม	395	200.83	0.51	
รถสองแถวโดยสาร/ประจำทางมีเพียงพอ	ระหว่างกลุ่ม	4	5.78	1.45	2.89
	ภายในกลุ่ม	395	197.16	0.50	
ป้ายหยุดรถสองแถว/ที่พักรถเหมาะสม	ระหว่างกลุ่ม	4	8.54	2.13	4.34*
	ภายในกลุ่ม	395	194.40	0.49	
รถสองแถวโดยสาร/ประจำทางมีสภาพดี	ระหว่างกลุ่ม	4	8.40	2.10	4.27*
	ภายในกลุ่ม	395	194.54	0.49	
รถสองแถวโดยสาร/ประจำทางมีความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	4	25.15	6.29	13.97*
	ภายในกลุ่ม	395	177.79	0.45	
คนขับรถสองแถวเคารพกฎจราจร	ระหว่างกลุ่ม	4	17.59	4.40	9.38*
	ภายในกลุ่ม	395	185.35	0.47	
รถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์มีเพียงพอ	ระหว่างกลุ่ม	4	11.25	2.81	5.79*
	ภายในกลุ่ม	395	191.69	0.48	
รถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์รวดเร็วปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	4	21.29	5.32	11.57*
	ภายในกลุ่ม	395	181.65	0.46	
พึงพอใจและคาดหวังในรถสองแถวโดยสาร/ประจำทาง	ระหว่างกลุ่ม	4	7.92	1.98	4.01*
	ภายในกลุ่ม	395	195.02	0.49	
พึงพอใจและคาดหวังในรถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์รับจ้าง	ระหว่างกลุ่ม	4	12.16	3.04	6.29*
	ภายในกลุ่ม	395	190.78	0.48	
	รวม	399	202.94		

จากตารางที่ 4.4 พบว่า ประชาชนที่มีที่อยู่อาศัยต่างกันมีทัศนคติที่ไม่แตกต่างกันต่อการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเรื่องต่างๆมีดังนี้ ระบบขนส่งสาธารณะปัจจุบันอยู่ในความนิยมของประชาชน ค่านิยมที่ต้องมีรถส่วนบุคคลเพราะสาเหตุระบบขนส่งสาธารณะไม่ดี รถสองแถวโดยสาร/ประจำทางที่ให้บริการมีจำนวนพอเพียง

ส่วนทัศนคติที่มี*ความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05 ต่อการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะจำแนกตามที่อยู่อาศัย ในเรื่องต่างๆมีดังนี้ ความพึงพอใจในบริการในระบบขนส่งสาธารณะ การกำหนดป้ายหยุดให้รถประจำทางสองแถวจอดรับ-ส่งผู้โดยสารปัจจุบัน รถสองแถวโดยสาร/ประจำทางที่ให้บริการโดยทั่วไปมีสภาพดี รถสองแถวโดยสาร/ประจำทางที่ให้บริการมีความปลอดภัย พนักงานขับรถประจำทางสองแถวปฏิบัติตามกฎจราจร รถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ให้บริการมีจำนวนเพียงพอ รถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์รับจ้างมีความปลอดภัย ความพึงพอใจและความคาดหวังในรถสองแถวโดยสาร/ประจำทาง ความพึงพอใจและความคาดหวังในรถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์รับจ้าง

จากทัศนคติที่มีความแตกต่างกันเมื่อจำแนกตามที่อยู่อาศัย ในเรื่องต่างๆอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ข้างต้น ผู้วิจัยจึงนำทัศนคติมาเปรียบเทียบทดสอบค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีของ Scheffe' ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.5 เปรียบเทียบความพึงพอใจในบริการในระบบขนส่งสาธารณะของประชาชนที่มีที่อยู่อาศัย ต่างกันเป็นรายคู่

ที่อยู่อาศัยปัจจุบัน		ในเขตเทศบาล	นอกเขตเทศบาล	ในอำเภอเมือง	อำเภออื่น	จังหวัดอื่น
	\bar{x}	2.09	3.59	2.59	3.50	3.00
ในเขตเทศบาล	2.09	-	1.50*	0.50	1.41*	0.91
นอกเขตเทศบาล	3.59		-	1.00	0.09	-0.59
ในอำเภอเมือง	2.59			-	0.91	
อำเภออื่น	3.50				-	-0.50
จังหวัดอื่น	3.00					-

จากตารางที่ 4.5 พบว่า ประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลมีความพึงพอใจในบริการในระบบขนส่งสาธารณะแตกต่างจากประชาชนที่อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาล และประชาชนที่อาศัยอยู่ในอำเภออื่นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.6 เปรียบเทียบความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนดป้ายหยุดให้รถประจำทางสองแถวจอด
รับ – ส่งผู้โดยสารปัจจุบัน ของประชาชนที่มีที่อยู่อาศัยต่างกันเป็นรายคู่

ที่อยู่อาศัยปัจจุบัน	\bar{x}	ในเขตเทศบาล	นอกเขตเทศบาล	ในอำเภอเมือง	อำเภออื่น	จังหวัดอื่น
		1.59	2.26	2.47	3.20	3.00
ในเขตเทศบาล	1.59	-	0.67	0.88	1.61*	1.41*
นอกเขตเทศบาล	2.26		-	0.21	0.94	0.74
ในอำเภอเมือง	2.47			-	0.73	0.53
อำเภออื่น	3.20				-	-0.20
จังหวัดอื่น	3.00					-

จากตารางที่ 4.6 พบว่า ประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลมีความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนดป้ายหยุดให้รถประจำทางสองแถวจอดรับ – ส่งผู้โดยสารปัจจุบันแตกต่างจากประชาชนที่อาศัยอยู่ในอำเภออื่นและจังหวัดอื่น อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.7 เปรียบเทียบความคิดเห็นเกี่ยวกับรถประจำทางสองแถวที่ให้บริการในเขตเมืองอำนาจเจริญ โดยทั่วไปมีสภาพดี ของประชาชนที่มีที่อยู่อาศัยต่างกันเป็นรายคู่

ที่อยู่อาศัยปัจจุบัน	\bar{x}	ในเขตเทศบาล	นอกเขตเทศบาล	ในอำเภอเมือง	อำเภออื่น	จังหวัดอื่น
		2.02	3.09	3.23	3.65	3.00
ในเขตเทศบาล	2.02	-	1.07	1.21	1.63*	0.98
นอกเขตเทศบาล	3.09		-	0.14	0.56	-0.09
ในอำเภอเมือง	3.23			-	0.42	-0.23
อำเภออื่น	3.65				-	-0.65
จังหวัดอื่น	3.00					-

จากตารางที่ 4.7 พบว่า ประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลมีความคิดเห็นเกี่ยวกับรถประจำทางสองแถวที่ให้บริการในเขตเมืองอำนาจเจริญโดยทั่วไปมีสภาพดี แตกต่างจากประชาชนที่อาศัยอยู่ในอำเภออื่น อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.8 เปรียบเทียบความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้บริการรถประจำทางสองแถวที่ให้บริการในเขตเมืองอำนาจเจริญ มีความปลอดภัย ของประชาชนที่มีที่อยู่อาศัยต่างกันเป็นรายคู่

ที่อยู่อาศัยปัจจุบัน	\bar{x}	ในเขตเทศบาล	นอกเขตเทศบาล	ในอำเภอเมือง	อำเภออื่น	จังหวัดอื่น
		1.58	3.51	3.03	4.50	4.25
ในเขตเทศบาล	1.58	-	1.93	1.45	2.92*	2.67*
นอกเขตเทศบาล	3.51		-	-0.48	0.99	0.74
ในอำเภอเมือง	3.03			-	1.47	1.22
อำเภออื่น	4.50				-	-0.25
จังหวัดอื่น	4.25					-

จากตารางที่ 4.8 พบว่าประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลมีความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้บริการรถประจำทางสองแถวที่ให้บริการในเขตเมืองอำนาจเจริญมีความปลอดภัย แตกต่างจากประชาชนที่อาศัยอยู่ในอำเภออื่นและจังหวัดอื่น อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.9 เปรียบเทียบความคิดเห็นเกี่ยวกับพนักงานขับรถประจำทางสองแถวปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนที่มีที่อยู่อาศัยต่างกันเป็นรายคู่

ที่อยู่อาศัยปัจจุบัน	\bar{x}	ในเขตเทศบาล	นอกเขตเทศบาล	ในอำเภอเมือง	อำเภออื่น	จังหวัดอื่น
		1.56	3.79	3.67	4.19	4.45
ในเขตเทศบาล	1.56	-	2.23*	2.11*	2.63*	2.89*
นอกเขตเทศบาล	3.79		-	0.88	1.40	1.36
ในอำเภอเมือง	3.67			-	1.47	1.48
อำเภออื่น	4.19				-	0.26
จังหวัดอื่น	4.45					-

จากตารางที่ 4.9 พบว่า ประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลมีความคิดเห็นเกี่ยวกับพนักงานขับรถประจำทางสองแถวปฏิบัติตามกฎจราจร แตกต่างจากประชาชนที่อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาลในอำเภอเมือง อำเภออื่นและจังหวัดอื่น อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.10 เปรียบเทียบความคิดเห็นเกี่ยวกับรถสามล้อเครื่อง และรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ให้
บริการเขตเมืองอำนาจเจริญมีจำนวนเพียงพอ ของประชาชนที่มีที่อยู่อาศัยต่างกันเป็น
รายคู่

ที่อยู่อาศัยปัจจุบัน	\bar{x}	ในเขต	นอกเขต	ในอำเภอ	อำเภอ	จังหวัด
		เทศบาล	เทศบาล	เมือง	อื่น	อื่น
		1.89	3.75	3.87	3.98	4.00
ในเขตเทศบาล	1.89	-	1.86	1.98	2.09*	2.11*
นอกเขตเทศบาล	3.75		-	0.12	0.23	0.25
ในอำเภอเมือง	3.87			-	0.11	0.13
อำเภออื่น	3.98				-	0.02
จังหวัดอื่น	4.00					-

จากตารางที่ 4.10 พบว่า ประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลมีความคิดเห็นเกี่ยวกับ
รถสามล้อเครื่อง และรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ให้บริการในเขตเมืองอำนาจเจริญมีจำนวนเพียงพอ
แตกต่างจากประชาชนที่อาศัยอยู่ในอำเภออื่นและจังหวัดอื่น อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.11 เปรียบเทียบความคิดเห็นในบริการรถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์รับจ้างมีความ
ปลอดภัยของประชาชนที่มีที่อยู่อาศัยต่างกันเป็นรายคู่

ที่อยู่อาศัยปัจจุบัน	\bar{x}	ในเขต	นอกเขต	ในอำเภอ	อำเภอ	จังหวัด
		เทศบาล	เทศบาล	เมือง	อื่น	อื่น
		1.73	3.95	3.77	3.50	4.00
ในเขตเทศบาล	1.73	-	2.22*	2.04	1.77	2.27*
นอกเขตเทศบาล	3.95		-	-0.18	-0.45	0.05
ในอำเภอเมือง	3.77			-	-0.27	0.23
อำเภออื่น	3.50				-	0.50
จังหวัดอื่น	4.00					-

จากตารางที่ 4.11 พบว่า ประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลมีความคิดเห็นในบริการ
รถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์รับจ้างมีความปลอดภัย แตกต่างจากประชาชนที่อาศัยอยู่นอก
เขตเทศบาลและจังหวัดอื่น อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.12 เปรียบเทียบความพึงพอใจและความคาดหวังในบริการรถประจำทางสองแถว ของประชาชนที่มีที่อยู่อาศัยต่างกันเป็นรายคู่

ที่อยู่อาศัยปัจจุบัน	\bar{x}	ในเขตเทศบาล	นอกเขตเทศบาล	ในอำเภอเมือง	อำเภออื่น	จังหวัดอื่น
		2.53	2.95	2.77	3.50	4.00
ในเขตเทศบาล	2.53	-	0.42	0.24	0.97	1.47*
นอกเขตเทศบาล	2.95		-	-0.18	0.55	1.05
ในอำเภอเมือง	2.77			-	0.73	1.23
อำเภออื่น	3.50				-	0.50
จังหวัดอื่น	4.00					-

จากตารางที่ 4.12 พบว่าประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลมีความพึงพอใจและความคาดหวังในบริการรถประจำทางสองแถว แตกต่างจากประชาชนที่อาศัยอยู่ในจังหวัดอื่น อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.13 เปรียบเทียบความพึงพอใจและความคาดหวังในบริการรถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์รับจ้าง ของประชาชนที่มีที่อยู่อาศัยต่างกันเป็นรายคู่

ที่อยู่อาศัยปัจจุบัน	\bar{x}	ในเขตเทศบาล	นอกเขตเทศบาล	ในอำเภอเมือง	อำเภออื่น	จังหวัดอื่น
		1.65	3.49	3.93	4.10	4.00
ในเขตเทศบาล	1.65	-	1.84	2.28*	2.45*	2.35*
นอกเขตเทศบาล	3.49		-	0.44	0.61	0.51
ในอำเภอเมือง	3.93			-	0.17	0.07
อำเภออื่น	4.10				-	-0.10
จังหวัดอื่น	4.00					-

จากตารางที่ 4.13 พบว่า ประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลมีความพึงพอใจและความคาดหวังในบริการรถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์รับจ้าง แตกต่างจากประชาชนที่อาศัยอยู่ในอำเภอเมือง อำเภออื่น และจังหวัดอื่นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.14 เปรียบเทียบความพึงพอใจในบริการในระบบขนส่งสาธารณะ จำแนกตามการมีรถส่วนตัว

ทัศนคติ	การมีรถ	\bar{X}	S.D.	t	Sig.
ระบบขนส่งสาธารณะปัจจุบันอยู่ในความนิยม	มี	3.53	1.17	-0.19	0.85
	ไม่มี	3.58	0.97		
ความพึงพอใจในบริการระบบขนส่งสาธารณะ	มี	2.76	1.21	-1.44	0.15
	ไม่มี	3.12	0.99		
ค่านิยมที่ต้องมีรถส่วนบุคคลเพราะสาเหตุระบบขนส่งสาธารณะไม่ดี	มี	3.78	1.16	1.34*	0.18
	ไม่มี	3.46	1.36		
รถสองแถวโดยสาร/ประจำทางมีเพียงพอ	มี	2.79	0.93	2.60*	0.01
	ไม่มี	2.31	0.88		
ป้ายหยุดรถสองแถวที่ปักเหมาะสม	มี	2.07	0.95	-1.22	0.22
	ไม่มี	2.31	1.08		
รถสองแถวโดยสาร/ประจำทางมีสภาพดี	มี	2.55	1.02	-1.41	0.16
	ไม่มี	2.85	1.16		
รถสองแถวโดยสาร/ประจำทางมีความปลอดภัย	มี	2.41	1.08	-2.68	0.01
	ไม่มี	3.00	1.09		
คนขับรถสองแถวเคารพกฎจราจร	มี	2.21	1.01	-3.33	0.00
	ไม่มี	2.88	0.99		
รถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์มีเพียงพอ	มี	2.88	0.98	0.94*	0.35
	ไม่มี	2.69	1.08		
รถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์รวดเร็ว ปลอดภัย	มี	2.74	1.05	-0.87	0.39
	ไม่มี	2.92	1.06		
พึงพอใจและคาดหวังในรถสองแถวโดยสาร/ประจำทาง	มี	2.61	0.98	-2.11	0.04
	ไม่มี	3.04	1.22		
พึงพอใจและคาดหวังในรถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์รับจ้าง	มี	2.77	1.04	-1.08	0.28
	ไม่มี	3.00	1.20		

(ค่า N มีรถส่วนตัว = 374, ไม่มีรถส่วนตัว = 26)

จากตารางที่ 4.14 พบว่า ทัศนคติที่ไม่แตกต่างกันต่อการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ จำแนกตามการมีรถส่วนตัวกับไม่มีรถส่วนตัวในเรื่องต่างๆมีดังนี้ ระบบขนส่งสาธารณะปัจจุบันอยู่ในความนิยมของประชาชน ความพึงพอใจในบริการในระบบขนส่งสาธารณะ ค่านิยมที่ต้องมีรถ

ส่วนบุคคลเพราะสาเหตุระบบขนส่งสาธารณะไม่ดี การกำหนดป้ายหยุดให้รถประจำทางสองแถว รถสองแถวโดยสาร/ประจำทางที่ให้บริการโดยทั่วไปมีสภาพดี รถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ให้บริการมีจำนวนเพียงพอ รถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์รับจ้างมีความปลอดภัย ความพึงพอใจและความคาดหวังในรถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ส่วนทัศนคติที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ต่อการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะจำแนกตามการมีรถส่วนตัวกับไม่มีรถส่วนตัว ในเรื่องต่างๆมีดังนี้ รถสองแถวโดยสาร/ประจำทางที่ให้บริการมีจำนวนเพียงพอ รถสองแถวโดยสาร/ประจำทางที่ให้บริการมีความปลอดภัย พนักงานขับรถสองแถวเคารพกฎจราจร ความพึงพอใจและความคาดหวังในรถสองแถวโดยสาร/ประจำทาง

4.4 ความเห็นเกี่ยวกับการให้บริการของรถขนส่งสาธารณะ

ข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 คน ด้านความเห็นเกี่ยวกับการให้บริการของรถขนส่งสาธารณะ ได้ผลการวิเคราะห์ดังแสดงในตารางที่ 4.15

ตารางที่ 4.15 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานด้านความเห็นเกี่ยวกับการให้บริการของรถสองแถวโดยสาร/ประจำทาง

ความเห็นเกี่ยวกับการให้บริการของรถสองแถวโดยสาร/ประจำทาง	ภาพรวมกลุ่มตัวอย่าง (N=400)			อัตราการใช้บริการรถสาธารณะเฉลี่ยต่อเดือน					
				1 – 5 เที่ยว (N=277)			6 เที่ยวขึ้นไป (N=123)		
	\bar{X}	S.D.	ความหมาย	\bar{X}	S.D.	ความหมาย	\bar{X}	S.D.	ความหมาย
1. จำนวนรถ	1.69	0.83	ไม่แน่ใจ	1.18	0.88	ควรปรับปรุง	1.48	0.69	ควรปรับปรุง
2. สภาพรถ	1.60	0.73	ควรปรับปรุง	1.56	0.76	ควรปรับปรุง	1.72	0.63	ไม่แน่ใจ
3. ความสะอาดสบาย	1.72	0.67	ไม่แน่ใจ	1.70	0.70	ไม่แน่ใจ	1.79	0.62	ไม่แน่ใจ
4. พนักงานขับรถ	1.55	0.80	ควรปรับปรุง	1.52	0.80	ควรปรับปรุง	1.61	0.81	ควรปรับปรุง
5. จำนวนเที่ยว/วิน	1.91	0.92	ไม่แน่ใจ	2.05	0.93	ไม่แน่ใจ	1.59	0.80	ควรปรับปรุง
6. เส้นทางเดินรถ	1.95	0.85	ไม่แน่ใจ	2.08	0.88	ไม่แน่ใจ	1.66	0.71	ควรปรับปรุง

ตารางที่ 4.15 (ต่อ)

ความเห็นเกี่ยวกับการให้บริการของรถสองแถวโดยสาร/ประจำทาง	ภาพรวมกลุ่มตัวอย่าง (N=400)			อัตราการใช้บริการรถสาธารณะเฉลี่ยต่อเดือน					
				1 – 5 เทียว (N=277)			6 เทียวขึ้นไป (N=123)		
	\bar{X}	S.D.	ความหมาย	\bar{X}	S.D.	ความหมาย	\bar{X}	S.D.	ความหมาย
7. ป้ายหยุดรถ/ที่พักผู้โดยสาร	1.36	0.70	ควรปรับปรุง	1.37	0.73	ควรปรับปรุง	1.33	0.66	ควรปรับปรุง
8. ค่าโดยสาร	1.81	0.73	ไม่แน่ใจ	1.84	0.78	ไม่แน่ใจ	1.75	0.61	ไม่แน่ใจ
9. ความรวดเร็วปลอดภัย	1.53	0.70	ควรปรับปรุง	1.49	0.72	ควรปรับปรุง	1.62	0.66	ควรปรับปรุง
ภาพรวม	1.68	0.77	ไม่แน่ใจ	1.64	0.80	ควรปรับปรุง	1.62	0.69	ควรปรับปรุง

จากตารางที่ 4.15 ภาพรวมกลุ่มตัวอย่าง มีความเห็นว่า ไม่แน่ใจ เกี่ยวกับการให้บริการของรถสองแถวประจำทาง และเมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยรายข้อจากมากไปหาน้อย พบว่า เส้นทางเดินรถมีค่าเฉลี่ยมากที่สุด เท่ากับ 1.95 รองลงมาคือ จำนวนเที่ยว/วิน มีค่าเฉลี่ย 1.91 ค่าโดยสารมีค่าเฉลี่ย 1.81 ความสะดวกสบายมีค่าเฉลี่ย 1.72 จำนวนรถมีค่าเฉลี่ย 1.69 สภาพรถ มีค่าเฉลี่ย 1.60 พนักงานขับรถมีค่าเฉลี่ย 1.55 ความรวดเร็วปลอดภัยมีค่าเฉลี่ย 1.53 และป้ายหยุดรถ/ที่พักผู้โดยสารมีค่าเฉลี่ย 1.36

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถสาธารณะเฉลี่ยต่อเดือน 1-5 เทียว มีความเห็นในภาพรวมเกี่ยวกับการให้บริการของรถสองแถวโดยสาร/ประจำทางว่า ควรมีการปรับปรุง และเมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยรายข้อจากมากไปหาน้อยพบว่า เส้นทางเดินรถ มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด เท่ากับ 2.08 รองลงมาคือ จำนวนเที่ยว/วิน มีค่าเฉลี่ย 2.05 ค่าโดยสาร มีค่าเฉลี่ย 1.84 ความสะดวกสบาย มีค่าเฉลี่ย 1.70 สภาพรถ มีค่าเฉลี่ย 1.56 พนักงานขับรถ มีค่าเฉลี่ย 1.52 ความรวดเร็วปลอดภัย มีค่าเฉลี่ย 1.49 ป้ายหยุดรถ/ที่พักผู้โดยสาร มีค่าเฉลี่ย 1.37 และจำนวนรถ มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด เท่ากับ 1.18

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถสาธารณะเฉลี่ยต่อเดือน 6 เทียวขึ้นไป มีความเห็นในภาพรวมเกี่ยวกับการให้บริการของรถสองแถวโดยสาร/ประจำทางว่า ควรมีการปรับปรุง และเมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยรายข้อจากมากไปหาน้อยพบว่า ความสะดวกสบาย มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด เท่ากับ 1.72 รองลงมาคือ ค่าโดยสาร มีค่าเฉลี่ย 1.75 สภาพรถ มีค่าเฉลี่ย 1.72 เส้นทางเดินรถ มีค่าเฉลี่ย 1.66 ความรวดเร็วปลอดภัย มีค่าเฉลี่ย 1.62 พนักงานขับรถ มีค่าเฉลี่ย 1.61 จำนวนเที่ยว/วิน มีค่าเฉลี่ย 1.59 จำนวนรถ มีค่าเฉลี่ย 1.48 และป้ายหยุดรถ/ที่พักผู้โดยสาร มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด เท่ากับ 1.33

ตารางที่ 4.16 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานด้านความเห็นเกี่ยวกับการให้บริการของรถสามล้อเครื่อง

ความเห็นเกี่ยวกับการให้บริการของรถสามล้อเครื่อง	ภาพรวมกลุ่มตัวอย่าง (N=400)			อัตราการให้บริการรถสาธารณะเฉลี่ยต่อเดือน					
				1 – 5 เที้ยว (N=277)			6 เที้ยวขึ้นไป (N=123)		
	\bar{X}	S.D.	ความหมาย	\bar{X}	S.D.	ความหมาย	\bar{X}	S.D.	ความหมาย
1. จำนวนรถ	1.84	0.84	ไม่แน่ใจ	1.84	0.85	ไม่แน่ใจ	1.84	0.81	ไม่แน่ใจ
2. สภาพรถ	1.69	0.80	ไม่แน่ใจ	1.65	0.80	ควรปรับปรุง	1.80	0.79	ไม่แน่ใจ
3. ความสะอาดสบาย	1.90	0.72	ไม่แน่ใจ	1.84	0.74	ไม่แน่ใจ	2.03	0.68	ไม่แน่ใจ
4. พนักงานขับรถ	1.70	0.83	ไม่แน่ใจ	1.61	0.83	ควรปรับปรุง	1.92	0.81	ไม่แน่ใจ
5. จำนวนเที่ยว/วิน	2.16	0.84	ไม่แน่ใจ	2.22	0.86	ไม่แน่ใจ	2.02	0.78	ไม่แน่ใจ
6. เส้นทางเดินรถ	2.10	0.86	ไม่แน่ใจ	2.16	0.87	ไม่แน่ใจ	1.98	0.82	ไม่แน่ใจ
7. ป้ายหยุดรถ/ที่พักผู้โดยสาร	1.56	0.82	ควรปรับปรุง	1.51	0.80	ควรปรับปรุง	1.67	0.85	ควรปรับปรุง
8. ค่าโดยสาร	1.74	0.86	ไม่แน่ใจ	1.74	0.88	ไม่แน่ใจ	1.75	0.83	ไม่แน่ใจ
9. ความรวดเร็วปลอดภัย	1.67	0.76	ควรปรับปรุง	1.59	0.75	ควรปรับปรุง	1.85	0.75	ไม่แน่ใจ
ภาพรวม	1.68	0.77	ไม่แน่ใจ	1.80	0.82	ไม่แน่ใจ	1.87	0.79	ไม่แน่ใจ

จากตารางที่ 4.16 โดยภาพรวมกลุ่มตัวอย่าง มีความเห็นที่ไม่แน่ใจ เกี่ยวกับการให้บริการของรถสามล้อเครื่อง และเมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยรายข้อจากมากไปหาน้อย พบว่า จำนวนเที่ยว/วิน มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด เท่ากับ 2.16 รองลงมาคือ เส้นทางเดินรถ มีค่าเฉลี่ย 2.10 ความสะอาดสะอาดสบาย มีค่าเฉลี่ย 1.90 จำนวนรถ มีค่าเฉลี่ย 1.84 ค่าโดยสาร มีค่าเฉลี่ย 1.74 พนักงานขับรถ มีค่าเฉลี่ย 1.70 สภาพรถ มีค่าเฉลี่ย 1.69 ความรวดเร็วปลอดภัย มีค่าเฉลี่ย 1.67 และป้ายหยุดรถ/ที่พักผู้โดยสาร มีค่าเฉลี่ย 1.56

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถสาธารณะเฉลี่ยต่อเดือน 1-5 เที้ยว มีความเห็นในภาพรวมเกี่ยวกับการให้บริการของรถสามล้อเครื่องว่าไม่แน่ใจ และเมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยรายข้อจากมากไปหาน้อย พบว่า จำนวนเที่ยว/วิน มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด เท่ากับ 2.22 รองลงมาคือ เส้นทางเดินรถ มีค่าเฉลี่ย 2.16 ความสะอาดสะอาดสบาย มีค่าเฉลี่ย 1.84 จำนวนรถ มีค่าเฉลี่ย 1.84 ค่าโดยสาร มี

ค่าเฉลี่ย 1.74 สภาพรถ มีค่าเฉลี่ย 1.65 พนักงานขับรถ มีค่าเฉลี่ย 1.61 ความรวดเร็วปลอดภัย มีค่าเฉลี่ย 1.59 และป้ายหยุดรถ/ที่พักรถโดยสาร มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด 1.51

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถสาธารณะเฉลี่ยต่อเดือน 6 เทียวขึ้นไป มีความเห็นในภาพรวมเกี่ยวกับการให้บริการของรถสามล้อเครื่องว่าไม่แน่ใจ และเมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยรายข้อจากมากไปหาน้อย พบว่า ความสะดวกสบาย มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด เท่ากับ 2.03 รองลงมาคือ จำนวนเที่ยว/วิน มีค่าเฉลี่ย 2.02 เส้นทางเดินรถ มีค่าเฉลี่ย 1.98 พนักงานขับรถ มีค่าเฉลี่ย 1.92 ความรวดเร็วปลอดภัย มีค่าเฉลี่ย 1.85 จำนวนรถ มีค่าเฉลี่ย 1.84 สภาพรถ มีค่าเฉลี่ย 1.80 ค่าโดยสาร มีค่าเฉลี่ย 1.75 และป้ายหยุดรถ/ที่พักรถโดยสาร มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด 1.6

ตารางที่ 4.17 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานด้านความเห็นเกี่ยวกับการให้บริการของรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ความเห็นเกี่ยวกับการให้บริการของรถจักรยานยนต์รับจ้าง	ภาพรวมกลุ่มตัวอย่าง (N=400)			อัตราการใช้บริการรถสาธารณะเฉลี่ยต่อเดือน					
				1 - 5 เทียว (N=277)			6 เทียวขึ้นไป (N=123)		
	\bar{X}	S.D.	ความหมาย	\bar{X}	S.D.	ความหมาย	\bar{X}	S.D.	ความหมาย
1. จำนวนรถ	1.93	0.64	ไม่แน่ใจ	1.97	0.60	ไม่แน่ใจ	1.83	0.70	ไม่แน่ใจ
2. สภาพรถ	1.77	0.70	ไม่แน่ใจ	1.74	0.70	ไม่แน่ใจ	1.86	0.69	ไม่แน่ใจ
3. ความสะดวกสบาย	1.81	0.66	ไม่แน่ใจ	1.82	0.63	ไม่แน่ใจ	1.80	0.72	ไม่แน่ใจ
4. พนักงานขับรถ	1.50	0.74	ควรปรับปรุง	1.46	0.73	ควรปรับปรุง	1.61	0.74	ควรปรับปรุง
5. จำนวนเที่ยว/วิน	2.06	0.76	ไม่แน่ใจ	2.10	0.77	ไม่แน่ใจ	1.98	0.72	ไม่แน่ใจ
6. เส้นทางเดินรถ	2.00	0.78	ไม่แน่ใจ	2.07	0.77	ไม่แน่ใจ	1.85	0.79	ไม่แน่ใจ
7. ป้ายหยุดรถ/ที่พักรถโดยสาร	1.46	0.77	ควรปรับปรุง	1.40	0.73	ควรปรับปรุง	1.59	0.84	ควรปรับปรุง
8. ค่าโดยสาร	1.54	0.80	ควรปรับปรุง	1.53	0.80	ควรปรับปรุง	1.56	0.81	ควรปรับปรุง
9. ความรวดเร็วปลอดภัย	1.55	0.73	ควรปรับปรุง	1.51	0.72	ควรปรับปรุง	1.63	0.76	ควรปรับปรุง
ภาพรวม	1.73	0.73	ไม่แน่ใจ			ไม่แน่ใจ			ไม่แน่ใจ

จากตารางที่ 4.17 พบว่า โดยภาพรวมกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด มีความเห็นว่าไม่แน่ใจ เกี่ยวกับการให้บริการของรถจักรยานยนต์รับจ้าง และเมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยรายข้อจากมากไปหาน้อย พบว่า

จำนวนเที่ยว/วิน มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด เท่ากับ 2.06 รองลงมาคือ เส้นทางเดินรถ มีค่าเฉลี่ย 2.00 จำนวนรถ มีค่าเฉลี่ย 1.93 ความสะดวกสบาย 1.81 สภาพรถ มีค่าเฉลี่ย 1.77 ความรวดเร็วปลอดภัย มีค่าเฉลี่ย 1.55 ค่าโดยสาร มีค่าเฉลี่ย 1.54 พนักงานขับรถ มีค่าเฉลี่ย 1.50 และป้ายหยุดรถ/ที่พักรถ และป้ายหยุดรถ/ที่พักรถผู้โดยสาร มีค่าเฉลี่ย 1.46

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถสาธารณะเฉลี่ยต่อเดือน 1-5 เที่ยว มีความเห็นในภาพรวมเกี่ยวกับการให้บริการของรถจักรยานยนต์รับจ้างว่าไม่แน่ใจ และเมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยรายข้อจากมากไปหาน้อย พบว่าจำนวนเที่ยว/วิน มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด เท่ากับ 2.10 รองลงมาคือ เส้นทางเดินรถ มีค่าเฉลี่ย 2.07 จำนวนรถ มีค่าเฉลี่ย 1.97 ความสะดวกสบาย 1.82 สภาพรถ มีค่าเฉลี่ย 1.74 ค่าโดยสาร มีค่าเฉลี่ย 1.53 ความรวดเร็วปลอดภัย มีค่าเฉลี่ย 1.51 พนักงานขับรถ มีค่าเฉลี่ย 1.46 และป้ายหยุดรถ/ที่พักรถ และป้ายหยุดรถ/ที่พักรถผู้โดยสาร มีค่าเฉลี่ย 1.40

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถสาธารณะเฉลี่ยต่อเดือน 6 เที่ยวขึ้นไป มีความเห็นในภาพรวมเกี่ยวกับการให้บริการของรถจักรยานยนต์รับจ้างว่าไม่แน่ใจ และเมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยรายข้อจากมากไปหาน้อย พบว่าจำนวนเที่ยว/วิน มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด เท่ากับ 1.98 รองลงมาคือ สภาพรถ มีค่าเฉลี่ย 1.86 เส้นทางเดินรถ มีค่าเฉลี่ย 1.85 จำนวนรถ มีค่าเฉลี่ย 1.83 ความสะดวกสบาย มีค่าเฉลี่ย 1.80 ความรวดเร็วปลอดภัย มีค่าเฉลี่ย 1.63 พนักงานขับรถ มีค่าเฉลี่ย 1.61 ป้ายหยุดรถ/ที่พักรถผู้โดยสาร มีค่าเฉลี่ย 1.59 และค่าโดยสาร มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด เท่ากับ 1.56

บทที่ 5

สรุปผลและข้อเสนอแนะ

การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงทัศนคติของผู้เดินทางต่อบริการขนส่งสาธารณะในปัจจุบันและปัญหาของบริการขนส่งสาธารณะในชุมชนเมืองอำนาจเจริญ โดยการศึกษาเอกสารและใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล จากนั้นนำข้อมูลที่ได้ทั้งหมดมาทำการวิเคราะห์ร่วมกัน ซึ่งได้ผลดังนี้

5.1 สรุปผลการศึกษา

จากการศึกษากลุ่มตัวอย่างประชาชน มีผู้ตอบแบบสอบถามกลับมารอบ 400 ชุด โดยผลการศึกษาสรุปได้ดังนี้

5.1.1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างและข้อมูลเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะ

จากการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างเป็นเพศหญิง ร้อยละ 60.5 มากกว่าเพศชายซึ่งมี ร้อยละ 39.5 ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 26-45 ปี ร้อยละ 53.8 การศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 33.0 อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลเมืองอำนาจเจริญ ร้อยละ 73.0 ซึ่งเป็นเป้าหมายหลักในการศึกษา ส่วนใหญ่มีอาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 26.3 มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนอยู่ระหว่าง 5,000 – 10,000 บาท ร้อยละ 37.3 มีจำนวนสมาชิกในครอบครัวจำนวน 2-4 คน ร้อยละ 58.3 ในส่วนยานพาหนะ พบว่ามีรถส่วนตัว ร้อยละ 93.5 ซึ่งมักใช้ร่วมกับกับคนในครอบครัว ร้อยละ 68.0 ประเภทของรถส่วนตัวส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 34.5 และเมื่อต้องมาทำงาน/ทำธุระในเขตเทศบาลมักใช้รถส่วนตัว ร้อยละ 61.25 มีเหตุผลหากมีการใช้บริการสาธารณะคือ สะดวกรวดเร็ว ร้อยละ 66.0 อัตราการใช้บริการโดยเฉลี่ยต่อเดือนน้อยเพียง 1-5 เที่ยว ร้อยละ 69.3 ซึ่งอัตราการใช้บริการที่น้อยมากเป็นข้อสังเกตที่นำมาศึกษาเพิ่มเติมด้วย

5.1.2 การศึกษาทัศนคติต่อบริการขนส่งสาธารณะ

5.1.2.1 ผลการวิเคราะห์ภาพรวมทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถสาธารณะ

สรุปโดยภาพรวมทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดต่อการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายประเด็นกล่าวได้ว่ากลุ่มตัวอย่างมีความเชื่ออย่างมาก ว่าเหตุที่ต้องมีรถส่วนบุคคลก็เพราะว่าระบบขนส่งสาธารณะไม่ดี ถึงแม้ว่าระบบขนส่งสาธารณะจะยังอยู่ในความนิยมสูงมาก มีความพึงพอใจในบริการระบบขนส่งสาธารณะและมีความคาดหวังในรถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์

รับจ้างระดับปานกลาง รถสามล้อเครื่อง รถจักรยานยนต์รับจ้างและรถสองแถวโดยสาร/ประจำทางมีเพียงพอ สะดวกรวดเร็วและปลอดภัย สภาพรถดีในระดับปานกลาง แต่ยังมีข้อห่วงในเรื่องความปลอดภัยของรถสองแถวโดยสาร/ประจำทาง มารยาทและการเคารพกฎจราจร โดยเฉพาะการกำหนดป้ายหยุดรถสองแถว ไม่มีความเหมาะสมและเพียงพอ ซึ่งมีทัศนคติที่ดีต่อเรื่องนี้น้อย

5.1.2.2 ผลการวิเคราะห์ภาพรวมทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถสาธารณะเฉลี่ยต่อเดือน 1-5 เทียวก และกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถสาธารณะเฉลี่ยต่อเดือน 6 เทียวกขึ้น

สรุปโดยภาพรวมทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างทั้งสองต่อการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ มีทัศนคติในระดับปานกลาง และเมื่อพิจารณาเป็นรายประเด็น พบว่า ทัศนคติเกี่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะปัจจุบันอยู่ในความนิยมของประชาชน ค่านิยมที่ต้องมีรถส่วนบุคคลเพราะสาเหตุระบบขนส่งสาธารณะไม่ดี ต่างกันคือ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถสาธารณะเฉลี่ยต่อเดือน 1-5 เทียวก มีทัศนคติที่เห็นด้วยต่อเรื่องนี้ในระดับมาก แต่กลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถสาธารณะเฉลี่ยต่อเดือน 6 เทียวกขึ้นไป มีทัศนคติที่เห็นด้วยต่อเรื่องนี้ปานกลาง อาจเป็นเพราะว่ากลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถสาธารณะเฉลี่ยต่อเดือน 1-5 เทียวก มีรถส่วนตัวใช้ในครอบครัวเกือบทั้งหมด จึงไม่ค่อยใช้บริการรถสาธารณะแต่ก็ยังคงมีความนิยมอยู่และเลือกใช้เมื่อจำเป็น ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถสาธารณะเฉลี่ยต่อเดือน 6 เทียวกขึ้นไป ด้วยความที่ใช้บริการรถสาธารณะบ่อยมากกว่าและเคยชิน จึงมีทัศนคติที่กลางๆ

ประเด็นที่มีทัศนคติที่ต่างกันมีอีกสองประเด็นคือรถสองแถวโดยสาร/ประจำทางมีสภาพดี และมีความปลอดภัย กลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถสาธารณะเฉลี่ยต่อเดือน 1-5 เทียวก มีทัศนคติที่เห็นด้วยต่อเรื่องนี้น้อย แต่กลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถสาธารณะเฉลี่ยต่อเดือน 6 เทียวกขึ้นไป มีทัศนคติที่เห็นด้วยต่อเรื่องนี้ปานกลาง อาจเป็นเพราะว่ากลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถสาธารณะเฉลี่ยต่อเดือน 1-5 เทียวก นานๆใช้บริการครั้งจึงมีข้อสังเกตเห็นว่ารถสองแถวโดยสาร/ประจำทางมีสภาพรถที่ยังแย่อยู่ การขับรถก็ยังไม่มีความปลอดภัย ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถสาธารณะเฉลี่ยต่อเดือน 6

เพิ่มขึ้นไป ด้วยความที่ใช้บริการรถสาธารณะบ่อยมากกว่าและเคยชิน จึงมีความรู้สึกเฉยๆ ไม่มีข้อสังเกตต่อเรื่องนี้

ส่วนทัศนคติต่อการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเรื่องอื่นๆมีทัศนคติที่เหมือนกัน คือมีทัศนคติที่กลางๆในเรื่อง รถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์มีเพียงพอ รถสองแถวโดยสาร/ประจำทางมีเพียงพอ ความพึงพอใจในบริการในระบบขนส่งสาธารณะ ความพึงพอใจและคาดหวังในรถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์รับจ้าง รถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์มีความรวดเร็ว ปลอดภัย ความพึงพอใจและคาดหวังในรถสองแถวโดยสาร/ประจำทาง แต่มีทัศนคติในระดับที่น้อยเหมือนกันในเรื่องคนขับรถสองแถวเคารพกฎจราจรและการกำหนดป้ายหยุดรถสองแถวที่ปักผู้โดยสารที่เหมาะสม ซึ่งสอดคล้องกับภาพรวมทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด

5.1.3 การเปรียบเทียบทัศนคติต่อการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ

5.1.3.1 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบจำแนกตามเพศ

กลุ่มตัวอย่างที่มีเพศต่างกันมีทัศนคติที่“แตกต่างกัน”อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ต่อระบบการให้บริการขนส่งสาธารณะคือ ความนิยมในบริการระบบขนส่งสาธารณะ ค่านิยมที่ต้องมีรถส่วนบุคคล เพราะสาเหตุระบบขนส่งสาธารณะไม่ดี รถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์รับจ้างมีเพียงพอ ส่วนทัศนคติที่ “ไม่แตกต่างกัน” คือเรื่อง ความพึงพอใจในบริการในระบบขนส่งสาธารณะรถสองแถวโดยสาร/ประจำทางมีจำนวนพอเพียง การกำหนดป้ายหยุด/ที่ปักให้กับรถสองแถวรถสองแถวโดยสาร/ประจำทางมีสภาพดี ความปลอดภัยในรถทั้งสามประเภท พนักงานขับรถรถสองแถวเคารพกฎจราจร ความพึงพอใจและความคาดหวังในรถทั้งสามประเภท

5.1.3.2 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบจำแนกตามที่อยู่อาศัย

กลุ่มตัวอย่างที่มีที่อยู่อาศัยต่างกัน มีทัศนคติต่อการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะคือ ในเรื่อง ความนิยมในบริการระบบขนส่งสาธารณะและค่านิยมในการมีรถส่วนบุคคลเพราะสาเหตุระบบขนส่งสาธารณะไม่ดี ความไม่เพียงพอของจำนวนรถสองแถว “ไม่แตกต่างกัน” ส่วนด้านความพึงพอใจในบริการระบบขนส่งสาธารณะ การกำหนดป้ายหยุดรถ/ที่

พัก ความไม่เพียงพอของรถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์รับจ้าง ความปลอดภัยในของรถทั้งสามประเภท พนักงานขับรถสองแถวเคารพกฎจราจร ความพึงพอใจและคาดหวังในบริการรถทั้งสามประเภท มีความ “แตกต่างกัน” อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

5.1.3.3 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบจำแนกตามการมีรถส่วนตัว

กลุ่มตัวอย่างที่มีและไม่มียุทธส่วนตัว มีทัศนคติที่ “แตกต่างกัน” อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 พนักงานขับรถสองแถวเคารพกฎจราจร ความพึงพอใจและคาดหวังในรถสองแถวโดยสาร/ประจำทาง ส่วนทัศนคติในเรื่อง รถขนส่งสาธารณะยังอยู่ในความนิยม ความพึงพอใจในบริการระบบขนส่งสาธารณะ คำนิยมการมีรถส่วนบุคคลเพราะสาเหตุระบบขนส่งสาธารณะไม่ดี การกำหนดป้ายหยุดรถสองแถว/ที่พัก สภาพรถสองแถว ความไม่เพียงพอของรถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์รับจ้าง รถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์รับจ้างมีความปลอดภัย ความพึงพอใจและคาดหวังในรถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์รับจ้าง “ไม่แตกต่างกัน”

5.1.4 ความเห็นเกี่ยวกับการให้บริการของรถขนส่งสาธารณะ

ภาพรวมความเห็นของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด “ไม่แน่ใจ” กับการให้บริการของรถขนส่งสาธารณะทั้งรถสองแถวโดยสาร/ประจำทาง รถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์รับจ้าง แต่กลุ่มตัวอย่างทั้งหมดมีความเห็นสอดคล้องกันว่าควรทำการปรับปรุงป้ายหยุดรถ/ที่พัสดุโดยสารของรถขนส่งสาธารณะทุกประเภท และ ความรวดเร็ว ปลอดภัย ในส่วนของรถสองแถวโดยสาร/ประจำทาง และรถจักรยานยนต์รับจ้างควรมีการปรับปรุงพนักงานขับรถด้วย โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์รับจ้างยังต้องปรับปรุงในส่วนค่าโดยสารอีกด้วย

รถสองแถวโดยสาร/ประจำทาง กลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถสาธารณะเฉลี่ยต่อเดือน 1-5 เที่ยว มีความเห็นในภาพรวมว่า “ควรมีการปรับปรุง” โดยพบว่าควรปรับปรุงโดยเร่งด่วนเรื่อง จำนวนรถ และป้ายหยุดรถ/ที่พัสดุโดยสาร รองลงมาคือเรื่องความรวดเร็ว ปลอดภัย พนักงานขับรถและสภาพรถ ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถสาธารณะเฉลี่ยต่อเดือน 6 เที่ยวขึ้นไป มีความเห็นในภาพรวมว่า “ควรมีการปรับปรุง” เช่นกัน โดยพบว่าควรปรับปรุงตามลำดับในเรื่อง ป้ายหยุดรถ/ที่พัสดุโดยสาร จำนวนรถ จำนวนเที่ยว พนักงานขับรถ ความรวดเร็วปลอดภัย เส้นทาง

เดินรถ และค่าโดยสาร เมื่อพิจารณาจากทั้งสองกลุ่มตัวอย่างมีความเห็นที่เหมือนกัน เรื่องควรปรับปรุง จำนวนรถ รถสองแถวโดยสาร/ประจำทางให้เพียงพอ และมีการ กำหนดป้ายหยุดรถ/ที่พัสดุโดยสารที่เหมาะสมเป็นอันดับแรก

รถสามล้อเครื่อง กลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถสาธารณะเฉลี่ยต่อเดือน 1-5 เที่ยว มีความเห็นในภาพรวม “ไม่แน่ใจ” แต่มีความเห็นสอดคล้องกันว่าควรทำการ ปรับปรุงป้ายหยุดรถ/ที่พัสดุโดยสาร และความรวดเร็ว ปลอดภัย เป็นลำดับแรก รองลงมาคือเรื่อง พนักงานขับรถ และสภาพรถ ตามลำดับ ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ บริการรถสาธารณะเฉลี่ยต่อเดือน 6 เที่ยวขึ้นไป มีความเห็นในภาพรวมว่า “ไม่ แน่ใจ” เช่นกัน แต่ก็มีความเห็นสอดคล้องกันว่าควรทำการปรับปรุงป้ายหยุดรถ/ที่ พักผู้โดยสารเป็นอย่างยิ่ง อาจเนื่องมาจากกลุ่มตัวอย่างมีความจำเป็นต้องใช้บริการ บ่อยแต่เรียกใช้ลำบากเพราะไม่มีจุดจอดที่เหมาะสมเพียงพอ

รถจักรยานยนต์รับจ้าง กลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถสาธารณะเฉลี่ยต่อเดือน 1-5 เที่ยว มีความเห็นในภาพรวมว่า “ไม่แน่ใจ” แต่มีความเห็นสอดคล้องกันว่าควร ทำการปรับปรุง ป้ายหยุดรถ/ที่พัสดุโดยสาร และพนักงานขับรถ เป็นลำดับแรก รองลงมาคือเรื่อง ความรวดเร็วปลอดภัย และค่าโดยสาร ตามลำดับ ส่วนกลุ่ม ตัวอย่างที่ใช้บริการรถสาธารณะเฉลี่ยต่อเดือน 6 เที่ยวขึ้นไป มีความเห็นในภาพรวม ว่า “ไม่แน่ใจ” เช่นกัน แต่มีความเห็นสอดคล้องกันว่าควรทำการปรับปรุง ค่าโดยสาร และป้ายหยุดรถ/ที่พัสดุโดยสาร เป็นลำดับแรกรองลงมาคือเรื่อง พนักงานขับรถ และ ความรวดเร็วปลอดภัย

เมื่อพิจารณาจากทั้งสองกลุ่มตัวอย่างกับการให้บริการของรถขนส่ง สาธารณะทั้งรถสองแถวโดยสาร/ประจำทาง รถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์ รับจ้าง มีความเห็นตรงกันว่าควรทำการปรับปรุง ป้ายหยุดรถ/ที่พัสดุโดยสารเป็น ลำดับแรกสุด สอดคล้องกับภาพรวมความเห็นของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดเช่นกัน อาจ เป็นเพราะว่ารถสองแถวโดยสาร/ประจำทางมีป้ายหยุดน้อย แต่ละป้ายอยู่ห่าง ไกลกัน มาก และไม่มีความสะดวกสบายกับเป็นป้ายรถสองแถวโดยสาร/ประจำทาง ไม่มี มาตรฐาน ไม่สามารถคุ้มแดดคุ้มฝนได้ ส่วนป้ายหยุดรถ/ที่พัสดุโดยสารรถสามล้อ เครื่องและรถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งหมายถึงวินรถสามล้อเครื่องและ รถจักรยานยนต์รับจ้าง ก็ไม่มีลักษณะที่เหมาะสม ไม่มีที่นั่งพัก ไม่มีการจัดระเบียบ ที่มีมาตรฐาน ส่วนเรื่องอื่นๆก็มีเรื่องความเร็ว ปลอดภัย จำนวนรถ พนักงานขับ

รถ และเรื่องค่าโดยสารของรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ไม่มีการกำหนดราคาที่แน่นอน
ต้องต่อราคาทุกครั้งที่ใช้บริการ

5.2 อภิปรายผล

ภาพรวมทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดต่อการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะอยู่ในระดับกลางๆ และโทษว่าเหตุที่ต้องมีรถส่วนบุคคลก็เพราะว่าระบบขนส่งสาธารณะไม่ดี คือไม่มีคุณภาพ เพราะส่วนใหญ่มีรถส่วนตัวและใช้รถส่วนตัวเป็นพาหนะในการเดินทางไปทำงานหรือทำธุระในเมือง และเป็นไปได้ว่าการเดินทางโดยใช้รถสองแถวโดยสาร/ประจำทาง ของกลุ่มตัวอย่างไม่ได้รับความสะดวกจึงต้องใช้การเดินทางด้วยรถส่วนตัว รวมทั้งการเดินทางโดยรถส่วนตัวมีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากกว่า สอดคล้องกับการวิจัยการศึกษาทัศนคติของผู้ใช้บริการของ Nash A.N. and Hill S.J.(1968) ได้ทำการศึกษาในเมือง Baltimore and Philadelphia ซึ่งสามารถสรุปองค์ประกอบที่เป็นคุณสมบัติทั่วไปของระบบขนส่งสาธารณะไว้คือ ความสะดวกสบาย (Convenience) เวลาการเดินทาง (Travel Time) ถึงกลุ่มตัวอย่างจะมีความเห็นว่าระบบขนส่งสาธารณะยังอยู่ในความนิยมสูง มีความพึงพอใจในบริการระบบขนส่งสาธารณะ และคาดหวังในรถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์อยู่บ้าง ก็เพราะว่ายังคงต้องใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะเป็นบางครั้งบางคราว แต่ยังห่วงในเรื่องความปลอดภัยของรถสองแถวโดยสาร/ประจำทาง มารยาทและการเคารพกฎจราจร โดยเฉพาะการกำหนดป้ายหยุดรถสองแถวไม่มีความเหมาะสมและเพียงพอ ซึ่งมีทัศนคติที่คิดต่อเรื่องนี้น้อย

ส่วนภาพรวมทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถสาธารณะต่อเดือน 1-5 เที่ยว และ 6 เที่ยวขึ้นไป พบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งสองกลุ่มมีทัศนคติในทิศทางเดียวกันในเรื่อง ความพึงพอใจในบริการของระบบขนส่งสาธารณะ รถสองแถวโดยสาร/ประจำทาง รถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์มีเพียงพอ ป้ายหยุดรถสองแถว/ที่พักเหมาะสม รถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์รวดเร็วปลอดภัย พึงพอใจและคาดหวังในรถสองแถวโดยสาร/ประจำทาง รถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์รับจ้าง แต่มีทัศนคติต่างกันในเรื่องระบบขนส่งสาธารณะปัจจุบันอยู่ในความนิยมของประชาชน ค่านิยมที่ต้องมีรถส่วนบุคคลเพราะสาเหตุระบบขนส่งสาธารณะไม่ดี รถสองแถวโดยสาร/ประจำทางมีสภาพดีและมีความปลอดภัย ซึ่งอาจเนื่องมาจากความถี่ของการใช้บริการรถสาธารณะต่อเดือนทำให้มองเห็นแง่มุมของปัญหาการให้บริการที่แตกต่างกัน

เมื่อเปรียบเทียบทัศนคติพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีเพศที่ต่างกัน มีทัศนคติที่แตกต่างกันในเรื่องความนิยมในระบบขนส่งสาธารณะ ค่านิยมที่ต้องมีรถส่วนบุคคลเพราะสาเหตุระบบขนส่งสาธารณะไม่ดี รถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์รับจ้างมีเพียงพอ โดยภาพรวมของทัศนคติ

กลุ่มตัวอย่างที่มีเพศที่ต่างกันมีความนิยมในระบบขนส่งสาธารณะ และความคิดเห็นที่ว่าค่านิยมที่ต้องมีรถส่วนบุคคลเพราะสาเหตุระบบขนส่งสาธารณะไม่ดี อยู่ในระดับมาก แต่พบว่าเพศหญิงมีความนิยม และมีค่านิยมมากกว่า กลุ่มตัวอย่างของการมีหรือไม่มีรถส่วนตัวมีทัศนคติต่อระบบการให้บริการขนส่งสาธารณะแตกต่างกันในเรื่อง ความไม่เพียงพอของจำนวนรถสองแถวโดยสาร/ประจำทาง ความปลอดภัยของรถสองแถว พนักงานขับรถสองแถวเคารพกฎจราจร ความพึงพอใจและคาดหวังในรถสองแถวโดยสาร/ประจำทาง อาจเนื่องจากเมื่อจำนวนรถสาธารณะมีจำนวนไม่เพียงพอต่อการให้บริการ ความไม่ปลอดภัยของรถสองแถว รวมถึงมารยาทของพนักงานขับรถจึงส่งผลให้ประชาชนจำเป็นต้องมีรถส่วนตัวเพื่ออำนวยความสะดวกและคล่องตัวในการเดินทาง คนที่ใช้บริการในระบบการขนส่งสาธารณะ ถ้าเห็นว่าบริการที่ดี มีความปลอดภัย ก็ย่อมจะเกิดความพึงพอใจ และมีทัศนคติที่ดีต่อบริการขนส่งสาธารณะรู้สึกรู้สึกว่าการใช้บริการขนส่งสาธารณะมีดีกว่าการใช้รถส่วนตัว การมีที่อยู่อาศัยที่แตกต่างกันของกลุ่มตัวอย่างยังส่งผลให้มีทัศนคติต่อระบบขนส่งสาธารณะ ในเรื่องความพึงพอใจในบริการ การกำหนดป้ายหยุดรถ ความไม่เพียงพอของจำนวนรถทั้งสองแถว สามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์รับจ้าง ความปลอดภัย พนักงานขับรถ และความคาดหวังในบริการรถสาธารณะทั้งสามประเภทแตกต่างกัน อาจเนื่องมาจากความใกล้เคียงของระยะทางมีส่วนทำให้ผู้โดยสารได้มีโอกาสสัมผัสการให้บริการที่มากน้อยต่างกันเช่น ผู้ที่เดินทางในระยะไกลจะมีโอกาสเห็นพฤติกรรมของพนักงานขับรถมากกว่าผู้ที่เดินทางระยะใกล้ เป็นต้น สอดคล้องกับคำกล่าวของวิชาญ เอกกรินทรากุล (2534) ซึ่งกล่าวว่าตำแหน่งที่ตั้งของที่พักอาศัยระยะห่างจากเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะถือเป็นองค์ประกอบในการใช้บริการขนส่งสาธารณะ

ส่วนความเห็น โดยรวมของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดเกี่ยวกับการให้บริการขนส่งสาธารณะในปัจจุบันในพื้นที่เทศบาลเมืองอำนาจเจริญ พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความต้องการให้มีการปรับปรุงป้ายหยุดรถ/ที่พักระยะโดยสารของรถขนส่งสาธารณะทุกประเภท ความรวดเร็วปลอดภัยในการให้บริการ และในส่วนของรถสองแถวประจำทางและรถจักรยานยนต์รับจ้าง ควรมีการปรับปรุงพนักงานขับรถด้วย โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์รับจ้างยังต้องปรับปรุงในส่วนค่าโดยสารอีกด้วย แสดงให้เห็นว่าปัจจัยเหล่านี้เป็นสิ่งส่งเสริมให้มีการใช้บริการขนส่งสาธารณะของกลุ่มตัวอย่าง สอดคล้องกับผลการวิจัยของ สุมาลี เดชานันท์ (2534) ซึ่งพบว่า ผู้โดยสารส่วนใหญ่ให้ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัย และมีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับมารยาทในการขับรถของพนักงานขับรถ จำนวนรถและความถี่ของรถสองแถวโดยสาร/ประจำทาง และในส่วนของรถจักรยานยนต์รับจ้างมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับการกำหนดอัตราค่าโดยสารให้แน่นอน ตรงกับแนวความคิดของ Bruton (1975) ที่ว่า การตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางจะขึ้นกับปัจจัยลักษณะของระบบขนส่งได้แก่ เวลาที่ใช้ในการเดินทาง ค่าใช้จ่าย การเข้าถึง ความสะดวกสบาย

ด้านความคิดเห็นเกี่ยวกับการให้บริการขนส่งสาธารณะของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการต่อเดือน 1-5 เทียว และกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการต่อเดือน 6 เทียวขึ้นไป เห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งสองกลุ่มต้องการให้ปรับปรุงเรื่องป้ายหยุดรถ/ที่พักผู้โดยสารซึ่งแสดงว่ารถสองแถวโดยสาร/ประจำทางรถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์รับจ้าง ยังไม่มีป้ายหยุด/ที่พักผู้โดยสารที่เหมาะสมเพียงพอ และพบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งสองกลุ่มเห็นว่าควรปรับปรุงในเรื่องต่อไปนี คือ พนักงานขับรถ ค่าโดยสารและความรวดเร็วปลอดภัย เนื่องมาจากรถจักรยานยนต์รับจ้างยังขาดการบริหารจัดการที่ดีและเป็นระบบ โดยเฉพาะค่าโดยสารที่ยังไม่มีการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่แน่นอนยังต้องมีการต่อรองราคาทุกครั้งที่ใช้บริการ

5.3 ข้อเสนอแนะตามผลการศึกษา

ข้อมูลจากผลการศึกษานำไปสู่ข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุงพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของเทศบาลเมืองอำนาจเจริญ ดังนี้

- 5.3.1 ควรทำการปรับปรุงป้ายหยุดรถ/ที่พักผู้โดยสารของรถขนส่งสาธารณะทุกประเภท ให้มีความปลอดภัยและอยู่ในจุดที่เหมาะสม
- 5.3.2 ควรจัดการฝึกอบรมให้ความรู้เพื่อพัฒนาพนักงานขับรถทั้ง รถสองแถว สามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์ในด้านการให้บริการให้ดีขึ้น เช่น มีวินัย มารยาทดี และการพกฎจราจร ความรวดเร็วปลอดภัย
- 5.3.3 ควรปรับปรุงและมีมาตรการควบคุมอัตราค่าบริการรถขนส่งสาธารณะให้มีมาตรฐาน โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์รับจ้าง
- 5.3.4 เทศบาลเมืองอำนาจเจริญ ในฐานะส่วนราชการบริการส่วนท้องถิ่น สมควรให้การสนับสนุนการจัดให้มีบริการขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ เช่น การจัดทำป้ายหยุดรถสองแถวโดยสาร/ประจำทางให้เหมาะสม มีที่พักผู้โดยสารที่มาตรฐานและเพียงพอ อย่างเร่งด่วน
- 5.3.5 การพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในชุมชนเมืองอำนาจเจริญในอนาคตควรพิจารณาถึง
 - 5.3.5.1 พัฒนาการขนส่งสาธารณะให้มีคุณภาพเพียงพอที่จะจูงใจผู้ใช้รถส่วนบุคคลหันมาใช้บริการ โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีการจราจรคับคั่ง เพราะรถสองแถวโดยสาร/ประจำทางสามารถบรรทุกคนโดยสารมากกว่า
 - 5.3.5.2 การจัดการบริการขนส่งสาธารณะที่ดีควรมีบริการที่หลากหลาย เพราะผู้ใช้รถส่วนตัวจะหันมาใช้บริการขนส่งสาธารณะจะต้องเป็นบริการที่มี

คุณภาพ เช่น มีเส้นทางตรง เดินทางได้รวดเร็ว ปลอดภัย ประหยัด
ค่าใช้จ่าย เข้าถึงได้โดยง่าย

5.3.5.3 การปรับปรุง ก่อสร้างหรือขยายถนน เทศบาลหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ควรออกแบบให้สามารถเอื้ออำนวยต่อการบริการในระบบขนส่ง
สาธารณะสามารถใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพเช่น มีเลนเข้าจอดสำหรับรถ
สองแถวโดยสาร/ประจำทาง

5.3.5.4 เมื่อมีการจัดระบบการขนส่งสาธารณะให้สอดคล้องกับความต้องการของ
ประชาชนได้อย่างทั่วถึงแล้ว ควรจะมีมาตรการควบคุมอัตราค่าโดยสาร
ให้มีความเป็นมาตรฐานอยู่เสมอ

5.4 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

5.4.1 ศึกษาเพิ่มเติมเปรียบเทียบทัศนคติ ความพึงพอใจและความคิดเห็น จำแนกตามอายุ
ระดับการศึกษา รายได้เฉลี่ย ขนาดครัวเรือน เป็นต้น

5.4.2 ศึกษาเพิ่มเติมในรถขนส่งสาธารณะประเภทอื่น เช่นรถปิคอัพรับจ้าง รถสามล้อถีบ
รถโดยสารระหว่างจังหวัดที่วิ่งผ่านเข้าจอดในสถานีขนส่งผู้โดยสาร เป็นต้น

เอกสารอ้างอิง

กัลยา วาณิชชัยบัญชา.(2545). การใช้ SPSS for Windows ในการวิเคราะห์ข้อมูล.กรุงเทพฯ:
สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

งานทะเบียนท้องถิ่น เทศบาลเมืองอำนาจเจริญ. (2554). จำนวนประชากรตามทะเบียนบ้าน
เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2554. อำนาจเจริญ: เทศบาลเมืองอำนาจเจริญ.

วิทยานิพนธ์/การค้นคว้าแบบอิสระ

ปริญญา ปฏิพันธ์กานต์. (2550). ความต้องการระบบขนส่งมวลชนสำหรับเมืองเชียงใหม่.
วิทยานิพนธ์. การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต: มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. [On-line].
Available: <http://www.sri.cmu.ac.th/~transportation/>.

วโรภาส แสงพยับ. (2544). การศึกษาบริการขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่.
วิทยานิพนธ์. วิศวกรรมโยธา: มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์. [On-line].Available:
<http://www.sri.cmu.ac.th/~transportation/>.

นิรันดร์ ชวนชื่น. (2539). ทศนคติของชาวเชียงใหม่ต่อระบบการขนส่งสาธารณะ. การค้นคว้าแบบ
อิสระ. รัฐศาสตร์มหาบัณฑิต: มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.[Online].Available:<http://www.sri.cmu.ac.th/~transportation/>.



ภาคผนวก

แบบสอบถาม (Questionnaire)

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

แบบสอบถาม

เรื่อง การศึกษาทัศนคติของผู้เดินทางต่อบริการขนส่งสาธารณะ กรณีของชุมชนเมืองอำนาจเจริญ

คำชี้แจง ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามนี้จะนำไปใช้เพื่อการศึกษา โปรดตอบคำถามให้ตรงกับความเป็นจริงที่สุด ผลงานการตอบจะนำไปใช้ประโยชน์ทางวิชาการเท่านั้น ไม่มีผลกระทบต่อท่านแต่อย่างใด

โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ในช่อง และเติมคำลงในช่องว่างที่ตรงกับความเป็นจริงเกี่ยวกับตัวท่านมากที่สุด

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบและข้อมูลเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะ

1.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบ

1. เพศ

ชาย

หญิง

2. อายุ

ต่ำกว่า 15 ปี

16-25 ปี

26-35 ปี

36-45 ปี

46-55 ปี

มากกว่า 55 ปี

3. ระดับการศึกษา

ประถมศึกษา

มัธยมศึกษา

อนุปริญญา

ปริญญาตรี

สูงกว่าปริญญาตรี

4. ที่อยู่อาศัยปัจจุบัน

ในเขตเทศบาล

นอกเขตเทศบาล

อยู่ในเขตอำเภอเมือง(ตำบลรอบนอก)

อำเภออื่นในเขตจังหวัด

จังหวัดอื่น โปรดระบุ.....

5. อาชีพ

ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ

ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว

บริษัทเอกชน

รับจ้าง

นักเรียน/ นักศึกษา

อื่นๆโปรดระบุ.....

6. รายได้เฉลี่ยของท่านต่อเดือน (บาท)

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> ต่ำกว่า 5,000 | <input type="checkbox"/> 5,000-10,000 |
| <input type="checkbox"/> 10,000-15,000 | <input type="checkbox"/> 15,000-20,000 |
| <input type="checkbox"/> 20,000-25,000 | <input type="checkbox"/> มากกว่า 25,000 |

7. จำนวนสมาชิกในครอบครัว

- | | |
|--|----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> อยู่คนเดียว | <input type="checkbox"/> 2-4 คน |
| <input type="checkbox"/> 5-7 คน | <input type="checkbox"/> 8-10 คน |
| <input type="checkbox"/> มากกว่า 10 คน | |

8. ท่านมีรถส่วนตัวหรือไม่

- | | |
|-----------------------------|--------------------------------|
| <input type="checkbox"/> มี | <input type="checkbox"/> ไม่มี |
|-----------------------------|--------------------------------|

9. ประเภทของรถที่ท่านมี (ตอบได้หลายข้อ)

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> รถยนต์ส่วนบุคคล (รถเก๋ง) | <input type="checkbox"/> รถยนต์ส่วนบุคคล (รถปิคอัพ) |
| <input type="checkbox"/> รถจักรยานยนต์ | <input type="checkbox"/> รถอื่นๆ โปรดระบุ..... |

1.2 ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะ

10. ส่วนใหญ่ท่านใช้รถประเภทใดในการเดินทางมาทำงาน-ทำธุระอื่นในเขตเทศบาล

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> รถส่วนตัว | <input type="checkbox"/> รถสองแถวประจำทาง |
| <input type="checkbox"/> รถสามล้อเครื่อง | <input type="checkbox"/> รถจักรยานยนต์รับจ้าง |

11. ท่านแยกใช้รถส่วนตัวกับบุคคลอื่นในครอบครัวหรือใช้ร่วมกัน

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> ใช้ร่วมกันเป็นส่วนใหญ่ | <input type="checkbox"/> ใช้แยกกันเป็นส่วนใหญ่ |
|---|--|

12. หากท่านใช้บริการรถสาธารณะเป็นประจำ เป็นเพราะ (ตอบได้หลายข้อ)

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> สะดวก รวดเร็ว | <input type="checkbox"/> ไม่มีรถส่วนตัว |
| <input type="checkbox"/> หาที่จอดรถส่วนตัวไม่ได้ | <input type="checkbox"/> ประหยัดค่าใช้จ่าย |
| <input type="checkbox"/> อื่นๆ โปรดระบุ..... | |

13. จำนวนเที่ยว (ไป-กลับ) ที่ท่านใช้บริการรถขนส่งสาธารณะในเขตเทศบาลฯ เฉลี่ยใน 1 เดือน

- | | |
|--|---------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1-5 เที่ยว | <input type="checkbox"/> 6-10 เที่ยว |
| <input type="checkbox"/> 11-15 เที่ยว | <input type="checkbox"/> 16-20 เที่ยว |
| <input type="checkbox"/> มากกว่า 20 เที่ยว | |

ตอนที่ 2 ทักษะ ทักษะ ความคิดเห็น ความพึงพอใจและความคาดหวัง ต่อการให้บริการระบบขนส่ง
สาธารณะ (รถสองแถวโดยสาร/ประจำทาง รถสามล้อเครื่อง และรถจักรยานยนต์รับจ้าง)
 ในแต่ละข้อความต่อไปนี้ขอให้ท่านแสดงความคิดเห็นและความรู้สึก โดยทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน
 ข้อความที่ท่านเห็นว่าตรงกับความเป็นจริง หรือตรงกับความรู้สึกของท่านมากที่สุด

ข้อความ	มาก ที่สุด (5)	มาก (4)	ไม่ แน่ใจ (3)	น้อย (2)	น้อย ที่สุด (1)
14. ท่านเห็นว่า การให้บริการระบบการขนส่งสาธารณะ ปัจจุบันอยู่ในความนิยมของประชาชน มากน้อยเพียงใด					
15. ท่านพึงพอใจในบริการในระบบการขนส่งสาธารณะ ที่มีอยู่ มากน้อยเพียงใด					
16. ท่านเห็นด้วย มากน้อยเพียงใด กับค่านิยมที่ต้องมีรถส่วนบุคคล เพราะสาเหตุที่ว่าระบบการขนส่งสาธารณะไม่ดี					
17. รถสองแถวโดยสาร/ประจำทางที่ให้บริการในเขตชุมชน เมืองอำนาจเจริญ มีจำนวนพอเพียง					
18. การกำหนดป้ายหยุดให้รถสองแถวโดยสาร/ประจำทาง และที่พักผู้โดยสารปัจจุบันเหมาะสมแล้ว					
19. รถสองแถวโดยสาร/ประจำทางในเขตเมืองอำนาจเจริญ โดยทั่วไป มีสภาพดี					
20. การให้บริการรถสองแถวโดยสาร/ประจำทางในเขตเมือง อำนาจเจริญ มีความปลอดภัย					
21. พนักงานขับรถสองแถวโดยสาร/ประจำทางเคารพกฎจราจร					
22. รถสามล้อเครื่อง และรถจักรยานยนต์รับจ้าง ที่ให้บริการ ในเขตเมืองอำนาจเจริญมีจำนวนเพียงพอ					
23. บริการรถสามล้อเครื่อง และรถจักรยานยนต์รับจ้าง ให้ ความรวดเร็ว ปลอดภัย					
24. ท่านมีความพึงพอใจ และความคาดหวัง ในบริการรถ สองแถวโดยสาร/ประจำทาง มากน้อยเพียงใด					
25. ท่านมีความพึงพอใจและความคาดหวังในบริการรถสามล้อ เครื่อง และรถจักรยานยนต์รับจ้าง มากน้อยเพียงใด					

ตอนที่ 3 ความเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุง และพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะโดยสาร ในเขตเทศบาลเมืองอำนาจเจริญ ปัจจุบัน

26. ความเห็น

ข้อความ	รถประจำทางสองแถว			รถสามล้อเครื่อง			รถจักรยานยนต์รับจ้าง		
	ควรปรับปรุง (1)	ดีอยู่แล้ว (2)	ไม่แน่ใจ (3)	ควรปรับปรุง (1)	ดีอยู่แล้ว (2)	ไม่แน่ใจ (3)	ควรปรับปรุง (1)	ดีอยู่แล้ว (2)	ไม่แน่ใจ (3)
จำนวนรถ									
สภาพรถ									
ความสะดวกสบาย									
พนักงานขับรถ									
จำนวนเที่ยว / วัน									
เส้นทางเดินรถ									
ป้ายหยุดรถ / ที่พักผู้โดยสาร									
ค่าโดยสาร									
ความรวดเร็ว ปลอดภัย									

27. ท่านมีความเห็นเกี่ยวกับข้อควรปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะโดยสารที่มีอยู่ในเขตเทศบาลเมืองอำนาจเจริญอย่างไร (ปัญหาและข้อเสนอแนะของท่าน)

.....

.....

.....

- ขอขอบคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือตอบแบบสอบถาม -

ประวัติผู้เขียน

นายวสันต์ อนันตภักดิ์ เกิดเมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2509 ที่จังหวัดอุบลราชธานี จบชั้นประถมศึกษา โรงเรียนอนุบาลอำนาจเจริญ จังหวัดอำนาจเจริญ เมื่อปีพุทธศักราช 2521 จบชั้นมัธยม ศึกษาตอนต้น-ตอนปลาย โรงเรียนอำนาจเจริญ จังหวัดอำนาจเจริญ เมื่อปีพุทธศักราช 2527 จบการศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง ช่างเทคนิคงานก่อสร้าง วิทยาลัยโปลีเทคนิค ตะวันออกเฉียงเหนือจังหวัดอุบลราชธานี เมื่อปีพุทธศักราช 2545 จบการศึกษาปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต สาขาการจัดการงานก่อสร้าง มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช เมื่อปีพุทธศักราช 2550 ปัจจุบันกำลังศึกษาปริญญาโท วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต บริหารงานก่อสร้างและสาธารณูปโภค มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี หน้าที่การงานดำรงตำแหน่งนายช่างโยธา 5 เทศบาลเมืองอำนาจเจริญ จังหวัดอำนาจเจริญ

