

การสำรวจการให้บริการของระบบรถขนส่งมวลชนของมหาวิทยาลัยในประเทศไทย
An Investigation of Service of Shuttle Bus System of Universities in Thailand

นำเสนอโดย
นายณัฐพงศ์ เนตรวงศ์อินทร์

บทนำ

ในปัจจุบัน มหาวิทยาลัยต่างๆในเมืองไทย มีประชากรซึ่งเป็นทั้งบุคลากร และนักศึกษา เป็นจำนวนมากมาย โดยในแต่ละวันประชากรเหล่านี้ก่อให้เกิดการเดินทางภายในมหาวิทยาลัย เพื่อจุดประสงค์ต่างๆ เป็นจำนวนมาก ทำให้มีปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนภายในมหาวิทยาลัยต่างๆนั้นมีจำนวนมาก ส่งผลทำให้เกิดปัญหาต่างๆตามมา เช่น

- ปัญหาการจราจรติดขัด
- อุบัติเหตุจราจร
- มลพิษทางเสียงและทางอากาศ เป็นต้น

มหาวิทยาลัยต่างๆ จึงมีมาตรการในการลดปัญหาทางด้านจราจรติดขัด โดยได้มีการนำรถขนส่งมวลชนมาให้บริการ แก่ นักศึกษาและบุคลากร ภายในมหาวิทยาลัย เพื่อลดจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลบนท้องถนน

บทนำ (ต่อ)

สำหรับงานวิจัยนี้จะทำการสำรวจให้บริการของรถขนส่งมวลชนของมหาวิทยาลัยต่างๆ ซึ่งประกอบไปด้วยจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, มหาวิทยาลัยนเรศวร และมหาวิทยาลัยขอนแก่น เพื่อเปรียบเทียบรถขนส่งมวลชนของแต่ละมหาวิทยาลัยถึงลักษณะการให้บริการที่เป็นจุดเด่นและจุดด้อยของแต่ละมหาวิทยาลัย เพื่อใช้เป็นแนวทางในการวางแผนสำหรับมหาวิทยาลัยอื่นๆที่จะจัดให้มีรถขนส่งมวลชนให้บริการในอนาคต

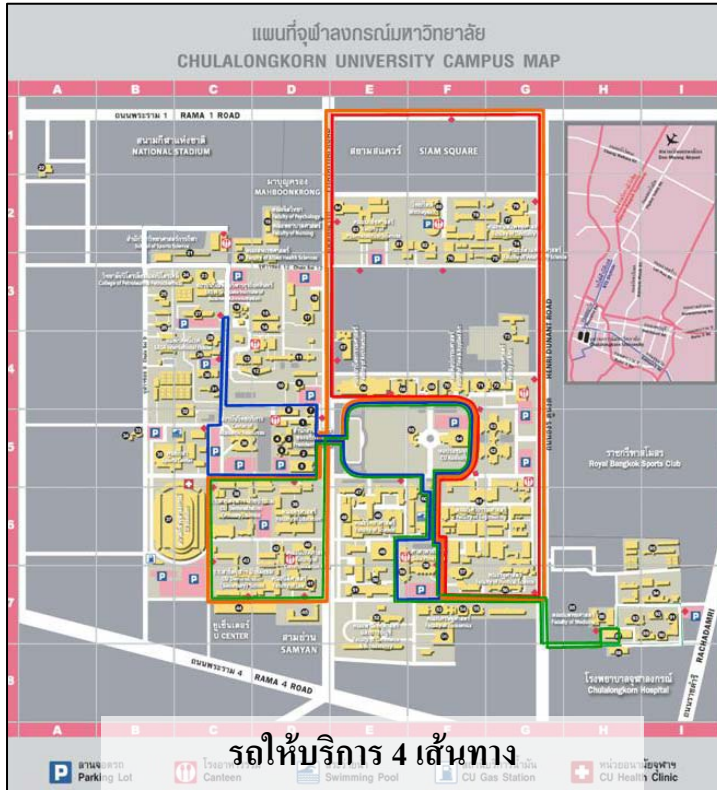
วิธีการสำรวจ

สำรวจข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะการให้บริการ โดยการออกสำรวจภาคสนาม พร้อมแบบฟอร์มสำรวจ โดยสอบถามและนั่งสัมภาษณ์ไปกับรถขนส่งมวลชน ซึ่งจะทำการสำรวจข้อมูลด้านการบริการ ได้แก่

- ระยะเวลาในการให้บริการ
- ความถี่ในการให้บริการ
- ประเภทของรถที่ให้บริการ
- ค่าโดยสาร
- จำนวนผู้โดยสาร
- ระบบการจัดเก็บค่าโดยสาร
- การเชื่อมต่อกับระบบขนส่งภายนอกและรถร่วมภายใน
- ระบบความปลอดภัย
- สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ
- ค่า Load Factor
- ฯลฯ

**ผลการสำรวจภาคสนาม
การให้บริการของระบบรถขนส่งมวลชนของแต่ละมหาวิทยาลัย**

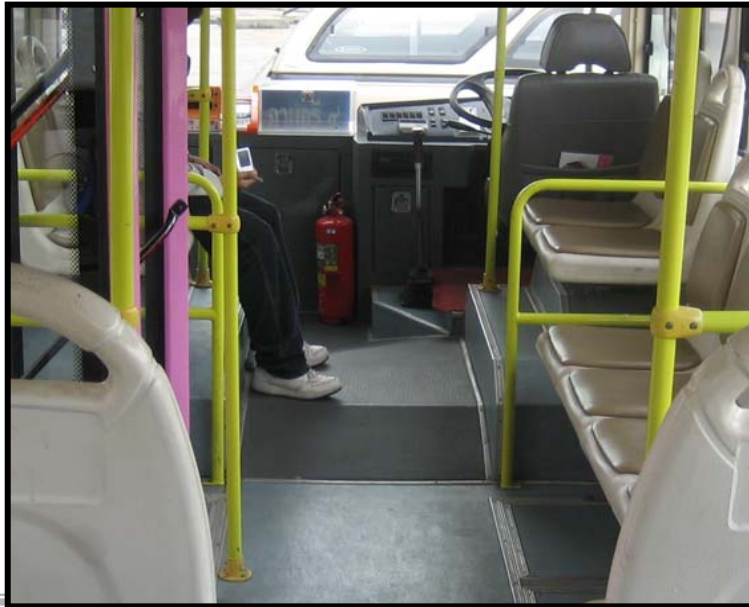
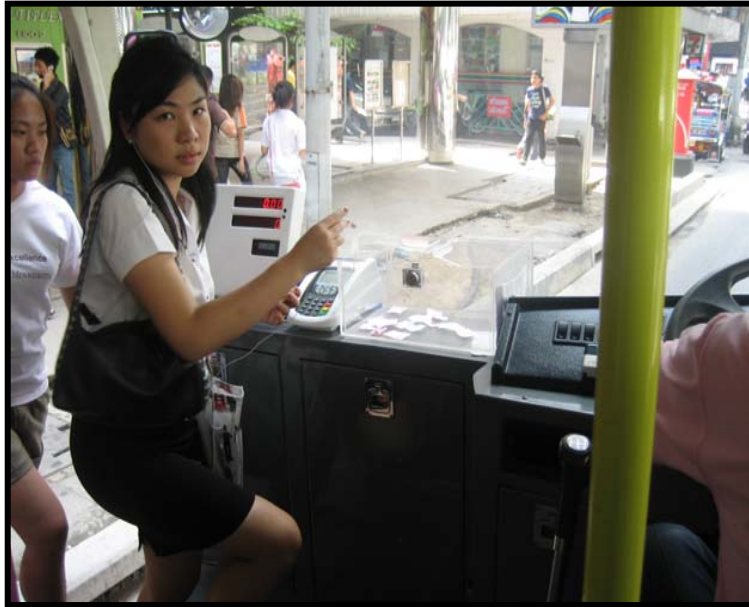
1.ระบบรถขนส่งมวลชนภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (20 ต.ค. 2551)



ลักษณะทางกายภาพของรถให้บริการ

รถขนส่งมวลชนเป็นรถพลังงานไฟฟ้าปรับอากาศ ซึ่งจะเก็บค่าโดยสารโดยใช้บัตรเครดิต และตั๋ว มีระบบความปลอดภัยโดยจะมีถังดับเพลิงประจำรถ และเส้นทางที่ให้บริการครอบคลุมพื้นที่การศึกษาของมหาวิทยาลัย

สภาพการให้บริการระบบขนส่งมวลชนจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



2.ระบบรถขนส่งมวลชนภายในมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ (21 ต.ค. 2551)



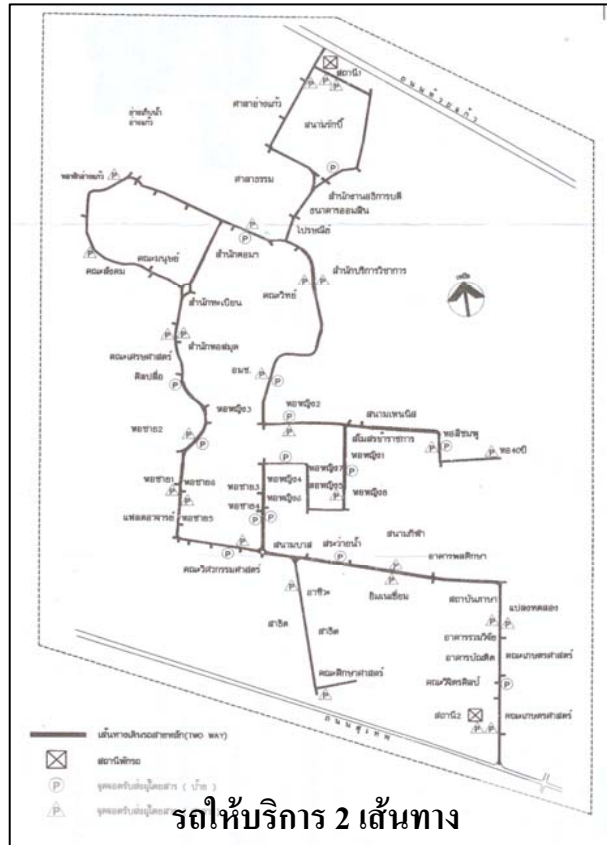
ลักษณะทางกายภาพของรถให้บริการ

รถขนส่งมวลชนเป็นรถบัสขนาดใหญ่ ติดตั้งพัดลมใช้พลังงาน NGV และน้ำมันดีเซล
 เส้นทางรถให้บริการครอบคลุมพื้นที่การศึกษาของมหาวิทยาลัย ให้บริการฟรีแก่ประชากรที่เดินทาง
 ภายในมหาวิทยาลัย

สภาพการให้บริการระบบขนส่งมวลชนมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์



3.ระบบรถขนส่งมวลชนภายในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ (29 มิ.ย. 2551)



รถขนส่งมวลชนเป็นรถพลังงานไฟฟ้า มีระบบทางเดินเท้ามีหลังคา (Cover Way) เชื่อมต่อกับศาลาที่พักผู้โดยสาร

สภาพการให้บริการระบบขนส่งมวลชนมหาวิทยาลัยเชียงใหม่



4.ระบบรถขนส่งมวลชนภายในมหาวิทยาลัยนเรศวร (1 ก.ค. 2551)



ลักษณะทางกายภาพของรถให้บริการ

รถขนส่งมวลชนเป็นรถพลังงานไฟฟ้า มีระบบทางเดินเท้ามีหลังคา (Cover Way) เชื่อมต่อกับศาลาที่พักผู้โดยสาร มีระบบจอดแล้วจร (Park and Ride)

สภาพการให้บริการระบบขนส่งมวลชนมหาวิทยาลัยรัตนนคร



5.ระบบรถขนส่งมวลชนภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่น (16 ก.ค. 2552)



รถขนส่งมวลชนของมหาวิทยาลัยขอนแก่นเปิดให้บริการเมื่อเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2552 ในปัจจุบันเปิดเส้นทางรถให้บริการจำนวน 2 เส้นทาง ซึ่งเส้นทางรถให้บริการในปัจจุบัน ยังไม่ครอบคลุมพื้นที่การศึกษาของมหาวิทยาลัย รถที่ใช้เป็นรถบัสขนาดใหญ่ติดตั้งพัฒน ใช้พลังงาน NGV

ลักษณะการให้บริการ	จุฬาฯ	มก.	มช.	มน.	มข.
จำนวนเส้นทางการให้บริการ	4	3	2	2	2
ระยะเวลาในการให้บริการ	วันธรรมดา 06.30น. - 18.30น. วันหยุดราชการ 07.00น. - 17.30น.	วันธรรมดา 06.30น. - 21.00น. วันหยุดราชการ 07.00น. - 17.30น.	จันทร์ - อาทิตย์ 07.00น. - 22.00น.	จันทร์ - อาทิตย์ 06.30น. - 24.00น.	จันทร์ - อาทิตย์ 07.00น. - 21.00น.
ความถี่ในการให้บริการ	ช่วงชั่วโมงเร่งด่วน 3-5 นาทีต่อคัน ชั่วโมงไม่เร่งด่วน 6-10 นาทีต่อคัน	15 นาทีต่อคัน	จ.- ศ. มีความถี่ 5 นาทีต่อคัน ส.-อ.มีความถี่ 10 นาทีต่อคัน	ช่วงชั่วโมงเร่งด่วน จะไม่กำหนด ชั่วโมงไม่เร่งด่วน 2 นาทีต่อคัน	5 นาทีต่อคัน
ประเภทของรถที่ให้บริการ และพลังงานที่ใช้	รถไฟฟ้า (ติดแอร์)	รถบัสใช้พลังงาน NGV และดีเซล (ติดพัดลม)	รถไฟฟ้า (ไม่ได้ติดแอร์ และพัดลม)	รถไฟฟ้า (ไม่ได้ติดแอร์ และพัดลม)	รถบัสใช้พลังงาน NGV (ติดพัดลม)
ค่าโดยสารต่อเที่ยว	ตัว 2 บาท สมาร์ทการ์ด 1 บาท	ไม่เสียค่าใช้จ่าย ในการเดินทาง	ไม่เสียค่าใช้จ่าย ในการเดินทาง*	ไม่เสียค่าใช้จ่าย ในการเดินทาง	ไม่เสียค่าใช้จ่าย ในการเดินทาง
ระบบการจัดเก็บค่าโดยสาร	ตัวและสมาร์ทการ์ด	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี
ป้ายบอกเส้นทาง	มี	มี	มี	มี	มี
ศาลาที่พักผู้โดยสาร (มีหลังคาบังแดด ฝนหรือไม่)	มี	มี	มี	มี	มี
ตัวรถนั้นกันฝนได้หรือไม่	ได้	ได้	ได้	ได้	ได้
ระบบจอดแล้วจร	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	มี	ไม่มี

หมายเหตุ * จะทำการจัดเก็บค่าบริการในส่วนนี้รวมไปกับค่าทอมทอมปกติ 400 บาททอมภาคฤดูร้อน 200 บาท

ลักษณะการให้บริการ	จุฬาฯ	มก.	มช.	มน.	มข.
การเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนภายนอก	รถเมล์และรถแท็กซี่	รถเมล์และรถแท็กซี่	รถเมล์และรถสองแถว	รถเมล์	รถสองแถว
รถร่วมบริการภายในมหาวิทยาลัย	รถแท็กซี่	รถแท็กซี่	รถเมล์และรถสองแถว	รถเมล์และรถบริการบุคลากร	รถสองแถว
แสงสว่างในเวลากลางวัน บริเวณศาลาที่พักผู้โดยสาร	มีความชัดเจน และแสงสว่างเพียงพอ	มีความชัดเจน และแสงสว่างเพียงพอ	มีความชัดเจน และแสงสว่างเพียงพอ	มีความชัดเจน และแสงสว่างเพียงพอ	มีความชัดเจน และแสงสว่างเพียงพอ
ระบบความปลอดภัย (เช่น ถังดับเพลิงประจำรถ)	มี	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี
ระบบทางเดินทางเท้ามีหลังคา (cover way) เชื่อมต่อกับศาลาที่พักผู้โดยสาร	ไม่มี	ไม่มี	มี	มี	ไม่มี
สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี
ความจุ (ที่นั่ง)	22	21	12	15	25
ค่า Load Factor สูงสุด					
- ชั่วโมงเร่งด่วนเช้า	2.05	1.48	0.83	1.87	0.44
- ชั่วโมงไม่เร่งด่วนเที่ยง	1.73	1.10	0.67	0.67	1.60
- ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น	2.05	1.48	0.75	1.67	1.56

สรุปผลการศึกษา

จากการศึกษานั้นจะพบว่าแต่ละมหาวิทยาลัยนั้นมีการจัดการทางด้านการบริการเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้เดินทางเป็นอย่างดี แต่ยังมีขาดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการอยู่ ซึ่งเป็นแนวทางในการจัดการระบบรถขนส่งมวลชนให้บริการแก่มหาวิทยาลัยอื่นๆ

ขอบคุณครับ

นายณัฐพงศ์ เนตรวงศ์อินทร์