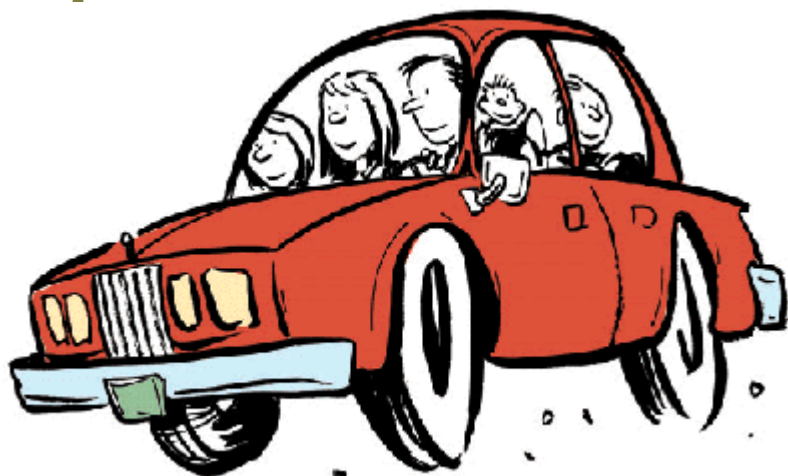




การทดลองรณรงค์การใช้รถร่วมกันที่ศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติฯ

Experiment of Carpool Campaigns at The Government Complex



จิตติชัย รุจนกนกนาฏ  
เกรียงไกร ภัทรพงศ์ดิลก  
เขษมวิทย์ วีระวิทย์

ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**2nd ATRANS Symposium:  
ATTRANS STUDENT CHAPTER SESSION**



- เป็นการทดลองรณรงค์คาร์พูลในหน่วยงานจริง
- เริ่มจากศึกษาข้อมูลการรณรงค์ในอดีตและนำมาปรับใช้
- ออกแบบการรณรงค์คาร์พูล โดยจัดทำแบบสอบถามเพื่อสำรวจพฤติกรรมการเดินทางและจับคู่ผู้เดินทางที่กรมการพัฒนารชุมชนและสคบ. (ได้ตอบรับ 292 ราย จับคู่ได้ 68 คน 2 เดือนผ่านไป เหลืออยู่ 9 คน)
- ทำการประเมินผล สัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องหลังดำเนินโครงการพบว่าคาร์พูลทำให้ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง แต่ยังคงต้องการรณรงค์และสนับสนุนมากกว่านี้



- การใช้รถส่วนตัวเป็นส่วนทำให้เกิดการจราจรติดขัด
- คาร์พูลเป็นวิธีการหนึ่งที่สามารถลดความต้องการในการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลบนถนน
- โครงการคาร์พูลในประเทศไทยมักไม่ประสบความสำเร็จ ขาดความต่อเนื่องและไม่มีหลักการรองรับที่ดี
- โครงการนี้จะทำการศึกษาและทดลองรณรงค์คาร์พูล เพื่อเป็นแบบอย่างในการจัดทำ โครงการลักษณะนี้ในอนาคต

# วัตถุประสงค์และเป้าหมาย



- ได้หลักการ ในการจัดทำคาร์พูล โดย การศึกษาการดำเนินงานทั้งในและ ต่างประเทศ
- ได้แบบอย่างการดำเนินคาร์พูลที่ดี ที่ผ่าน การทดลองใช้จริง เพื่อการนำไป ประยุกต์ใช้ต่อไป
- ได้แนวนโยบายในการสนับสนุนให้เกิด คาร์พูลในระดับกว้างต่อไป



- ศึกษาหาข้อมูลจากสื่อ สัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อได้บทเรียนและแนวทางการทำโครงการคาร์พูลที่ได้ผลอย่างแท้จริง
- จัดโครงการคาร์พูลในสถานที่จริง โดยการทำใบประชาสัมพันธ์โครงการและแบบสอบถาม
- จัดทำคาร์พูลให้กับข้าราชการที่จะย้ายเข้ามาทำงานที่ศูนย์ราชการฯ และทำการประเมินผลความสำเร็จหลังดำเนินการไปได้ระยะหนึ่ง



# การจัดโครงการคาร์พูลที่ศูนย์ราชการฯ



- ใช้แนวทางจากประสบการณ์และความสำเร็จของการดำเนินโครงการคาร์พูลที่ผ่านมา (รวมพลังหารสอง, UC Davis, Friendsincars.com)
- ทดลองใช้ใน 2 หน่วยงานนำร่องที่เพิ่งย้ายเข้าศูนย์ราชการฯ คือ
  - กรมการพัฒนาชุมชน (ย้ายจากกระทรวงมหาดไทย ถนนอัษฎางค์)
  - สคบ. (ย้ายจากทำเนียบรัฐบาล)
- เริ่มจากการขอผู้ประสานงานในหน่วยงานให้จัดทำแบบสอบถามขึ้นเพื่อศึกษาพฤติกรรมการเดินทาง และความสนใจเข้าร่วมโครงการ (ในนามของหน่วยงานเอง)

# ตัวอย่างแบบสอบถาม



## เกี่ยวกับตัวท่าน

1. ชื่อ (นาย/นางสาว/นาง) \_\_\_\_\_ นามสกุล \_\_\_\_\_ ตำแหน่ง \_\_\_\_\_
2. ประจำอยู่หน่วย/ฝ่าย \_\_\_\_\_ กอง/กรม \_\_\_\_\_ กระทรวง/หน่วยงาน \_\_\_\_\_
3. หมายเลขโทรศัพท์ที่ติดต่อได้สะดวก \_\_\_\_\_ อีเมล \_\_\_\_\_
4. ที่อยู่ท่าน อยู่ที่ ตำบล/แขวง \_\_\_\_\_ อำเภอ/เขต \_\_\_\_\_ จังหวัด \_\_\_\_\_ รหัสไปรษณีย์ \_\_\_\_\_
5. ท่านเดินทางมายังศูนย์ราชการฯ ที่ถนนแจ้งวัฒนะด้วยวิธีใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)  
 เดินมา       ขับรถยนต์ส่วนตัว       มีคนขับรถมาส่ง       ใช้รถโดยสารขสมก.       ใช้เรือโดยสาร  
 ใช้รถตู้โดยสาร       ใช้มอเตอร์ไซด์รับจ้าง       ใช้แท็กซี่/สามล้อ       ใช้รถไฟ       อื่นๆ คือ \_\_\_\_\_
6. ท่านใช้เวลาเท่าใดในการเดินทางมายังศูนย์ราชการฯ ที่ถนนแจ้งวัฒนะ  
 น้อยกว่า 15 นาที       30 นาที       45 นาที       1 ชั่วโมง       มากกว่า 1 ชั่วโมงครึ่ง

## เกี่ยวกับความสนใจในการเข้าร่วม โปรแกรมการใช้รถร่วมกัน

7. หลังจากที่ท่านได้ทราบประโยชน์ของการใช้รถร่วมกันแล้ว ท่านมีความสนใจที่จะเข้าร่วมโปรแกรมการใช้รถร่วมกันหรือไม่  
 สนใจมาก       สนใจ       เฉย ๆ/ยังไม่แน่ใจ       ไม่ค่อยสนใจ       ไม่สนใจแน่ๆ
8. สาเหตุใดที่ทำให้ท่านไม่สนใจในการเข้าร่วมโปรแกรมการใช้รถร่วมกัน (สำหรับผู้ที่ไม่สนใจในข้อที่ 7 เท่านั้น)  
 ขาดความเป็นส่วนตัว       มีการขนส่งภาครัฐที่เพียงพออยู่แล้ว       หาผู้ร่วมเดินทางไม่ได้       อื่นๆ คือ \_\_\_\_\_
9. หากท่านสนใจเข้าร่วมโปรแกรมการใช้รถร่วมกันท่านจะเข้าร่วมโปรแกรมในฐานะใด  
 ผู้ให้ใช้รถ       ผู้ร่วมใช้รถ
10. หากท่านสนใจเข้าร่วมโปรแกรมการใช้รถร่วมกันท่านพอใจที่จะมีผู้ร่วมเดินทางกี่คน(รวมตัวท่านด้วย)  
 2 คน       3 คน       4 คน       5 คน       มากกว่า 5 คน

11. ความคิดเห็นอื่น ๆ เกี่ยวกับการเดินทางมายังศูนย์ราชการฯ

\_\_\_\_\_

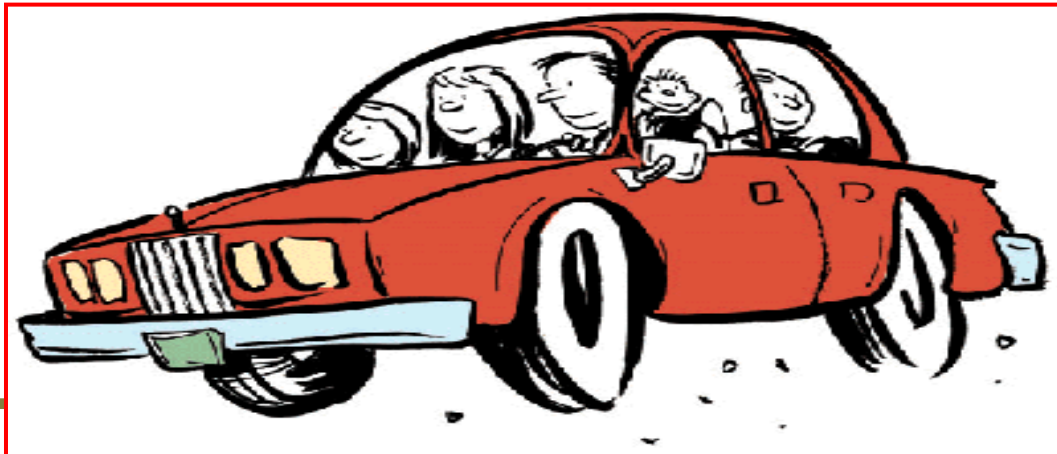


# สรุปผลแบบสอบถาม



แบบสอบถามที่ได้คืนมา 292 ชุด (จาก 600 ชุดที่ส่งมา) ทำให้ได้ข้อมูลต่อไปนี้

- ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง
- ข้อมูลเกี่ยวกับพื้นที่ที่กลุ่มตัวอย่างอาศัย
- ข้อมูลเกี่ยวกับความสนใจในโครงการคาร์พูล
- การจัดกลุ่มผู้สนใจ





## ● ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง

- มีข้าราชการจำนวนน้อยที่ขับรถยนต์ส่วนตัวมา (21.60%)
- ส่วนใหญ่มาด้วย รถ ขสมก.และรถตู้ แม้ว่าขนส่งมวลชนยังมีอยู่ไม่มาก(ขสมก. 44.5% รถตู้ 31.8%)

วิธีการเดินทาง	เปอร์เซ็นต์ของผู้ตอบ
เดินมา	8.20%
ขับรถมา	21.60%
มีคนขับมาส่ง	3.80%
รถประจำทาง ขสมก.	44.50%
รถตู้	31.80%
จักรยานยนต์รับจ้าง	14.70%
แท็กซี่/สามล้อ	12.30%
รถไฟ	8.20%
เรือโดยสาร	3.10%



- ข้อมูลเกี่ยวกับพื้นที่ที่กลุ่มตัวอย่างอาศัยอยู่
  - ข้าราชการส่วนหนึ่งอาศัยอยู่บริเวณใกล้ศูนย์ราชการฯ
  - อาจมีสาเหตุมาจากการย้ายที่พักเพื่อความสะดวกต่อการมาทำงาน
  - ยังมีข้าราชการจำนวนหนึ่งอาศัยอยู่ใกล้ที่ทำงานเดิมก่อให้เกิดปัญหาด้านการเดินทาง

ลำดับที่	รหัสไปรษณีย์	เขต/จังหวัด	จำนวนและเปอร์เซ็นต์ของผู้ตอบ
1	10210	เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ	24 (12.03%)
2	10700	เขตบางกอกน้อย กรุงเทพฯ	19 (8.79%)
3	10240	เขตบางกะปิ กรุงเทพฯ	15 (6.94%)
4	11000	เขตอ.เมือง นนทบุรี	11 (5.09%)
5	10220	เขตวังทองหลาง กรุงเทพฯ	8 (3.70%)
6	10310	เขตบางเขน กรุงเทพฯ	8 (3.70%)

# ผลการศึกษา



## ● เวลาที่ใช้ในการเดินทาง

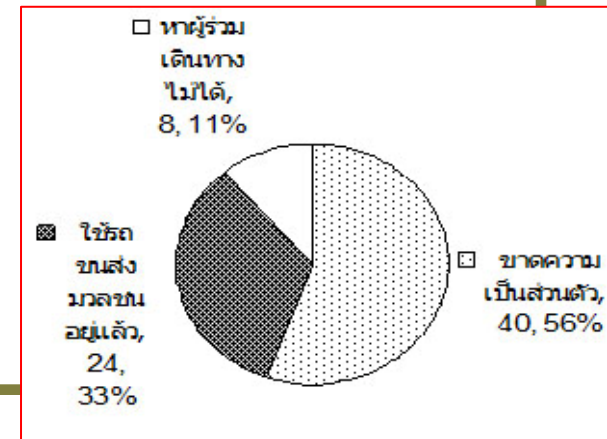
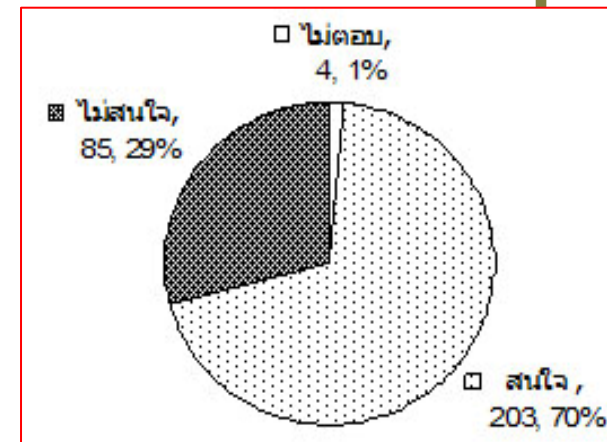
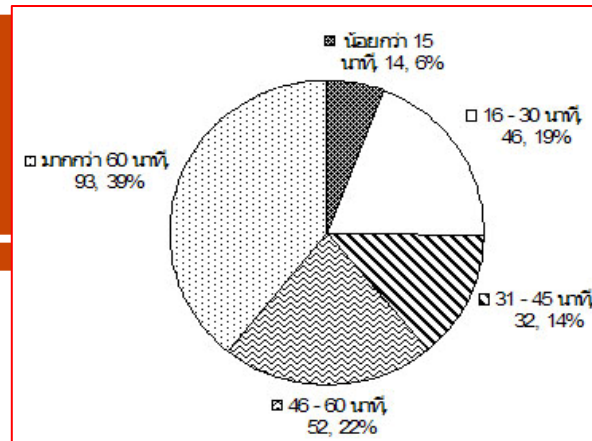
- กว่า 40% ใช้เวลาในการเดินทางมากกว่า 60 นาที

## ● ข้อมูลเกี่ยวกับความสนใจในโครงการ

- มีผู้ที่สนใจเข้าร่วมโครงการมาก (70%) แสดงให้เห็นถึงปัญหาด้านการเดินทาง

## ● สาเหตุที่กลุ่มตัวอย่างไม่สนใจเข้าร่วมโครงการ

- การขาดความเป็นส่วนตัว (56%)
- การใช้การขนส่งภาครัฐอยู่แล้ว (33%)
- การหาผู้ร่วมเดินทาง (11%)



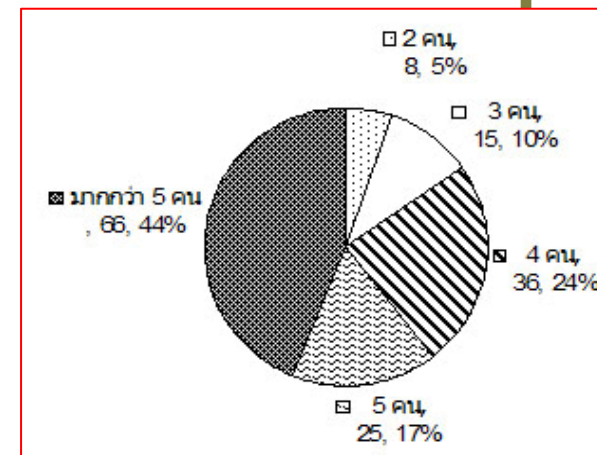
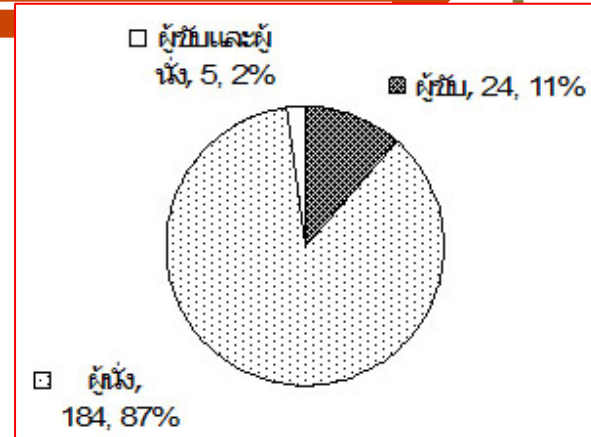


## ● ฐานะของความสนใจในโครงการ

- ไม่มีความสมดุระหว่างผู้ขับและผู้นั่ง (ผู้ขับ11% ผู้นั่ง87%)
- มีสาเหตุมาจากการไม่ชำนาญทาง, ปัญหาที่จอดรถจำกัด และ การนำรถมาใช้ค่าใช้จ่ายมาก

## ● จำนวนผู้โดยสารที่ผู้ขับและผู้นั่งยอมรับได้ในการใช้รถร่วมกัน

- จำนวนผู้โดยสารร่วมทางไม่มีผลต่อการใช้รถร่วมกัน
- ผู้คนที่เข้าร่วมโปรแกรมค่านึงถึงประโยชน์ที่จะได้รับมากกว่าความสะดวกสบาย





- สรุปประเด็นอื่น ๆ ที่ได้จากผลข้อมูลแบบสอบถาม

1. ปัญหาการเดินทางยังมีมากเนื่องจากการเปลี่ยนสถานที่ทำงาน
2. ผู้คนทราบถึงประโยชน์ของการใช้รถร่วมกันดีแต่ยังไม่มีการดำเนินการกันในหน่วยงานเพราะเป็นโครงการที่ทำได้ยากและต้องอาศัยข้อมูลจำนวนมาก
3. ที่จอดรถภายในศูนย์ราชการฯ มีจำกัด ทำให้ข้าราชการไม่อยากขับรถมาทำงาน
4. ผู้ที่มีรถยนต์ส่วนตัวบางส่วนมีการเดินทางไม่แน่นอนในแต่ละวัน ทำให้ไม่สามารถเข้าร่วมโครงการคาร์พูลได้
5. ผู้คนที่ใช้รถประจำทางหรือรถตู้ ขสมก. ส่วนใหญ่ต้องการรถรับส่งจากจุดหลักมายังศูนย์ราชการเพื่อความสะดวกในการเดินทาง

# การจับคู่เส้นทางใช้รถร่วมกัน



- เบื้องต้น ได้จับกลุ่มการเดินทางสามารถจับกลุ่มชำระค่ารถได้ 15 กลุ่ม (68 คน) แต่พบว่าใน 2 เดือนต่อมา ดำเนินการจริงอยู่ 3 กลุ่ม รวม 9 คน เนื่องจาก

กลุ่มที่ 1.

ผู้ขับขี่	ฝ่าย	แขวง	เขต	รหัสไปรษณีย์
นาย กิตติทัศน์ โกสมสุวรรณ	สำนักส่งเสริมและพัฒนาศกยภาพชุมชน	ท่าพระ	บางกอกใหญ่	10600
ผู้ร่วมเดินทาง	ฝ่าย	แขวง	เขต	รหัสไปรษณีย์
นาย พลสิน อ่องบางน้อย	สำนักส่งเสริมและพัฒนาศกยภาพชุมชน	ท่าพระ	บางกอกใหญ่	10600
นาย ทนงศักดิ์ สุภาพกุล	สำนักส่งเสริมและพัฒนาศกยภาพชุมชน	ท่าพระ	บางกอกใหญ่	10600
นส. จันทนา วิณะระวีณะ	กลุ่มงานวิเคราะห์	หลักสี่	หลักสี่	10210

กลุ่มที่ 2.

ผู้ขับขี่	ฝ่าย	แขวง	เขต	รหัสไปรษณีย์
นาย กิตติเชษฐ์ ทุงสะโร	กลุ่มงานส่งเสริมภูมิปัญญา	ท่าอิฐ	ปากเกร็ด	
ผู้ร่วมเดินทาง	ฝ่าย	แขวง	เขต	รหัสไปรษณีย์
นาย รชต วงษ์ไกร	ยานยนต์	บางรัก	อ่าเภอเมือง	10200

กลุ่มที่ 3.

ผู้ขับขี่	ฝ่าย	แขวง	เขต	รหัสไปรษณีย์
นาย วิมล สายทอง	สคบ.	บางเมืองใหม่	เมือง	10270
ผู้ร่วมเดินทาง	ฝ่าย	แขวง	เขต	รหัสไปรษณีย์
นางสาว ลักขณา จันทับ	สคบ.			
นาย ประสาล เทียนหอม	สคบ.		สวนหลวง	10250

1. ผู้เข้าร่วมโครงการขาดความรู้ความเข้าใจในระบบคาร์พูล
2. ผู้ขับขี่ไม่คุ้นเคยกับผู้ร่วมเดินทางมาก่อน
3. ผู้ขับขี่ไม่สามารถตกลงตารางนัดหมายได้และไม่ได้เดินทางทุกวัน



## ● ผลการประเมินผล (สัมภาษณ์หลังผ่านไป 2 เดือน)

### ● ผู้ขับขี่รถยนต์ (3 ราย)

- ระบบคาร์พูลมีผลดีในแง่ของการประหยัดค่าใช้จ่าย แต่ต้องยอมรับในความเป็นส่วนตัวที่ลดลง โดยจะเลือกผู้โดยสารที่อยู่บนเส้นทางเดินทางปกติเพื่อความสะดวกต่อผู้ขับเอง

### ● ผู้ร่วมเดินทาง (6 ราย)

- การใช้ระบบคาร์พูลช่วยประหยัดระยะเวลาการเดินทางและค่าใช้จ่าย นอกจากนี้ยังช่วยให้มีปฏิสัมพันธ์กันระหว่างผู้โดยสารมากขึ้น แต่ควรมีการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง



# การประเมินผลการดำเนินงานโครงการคาร์พูล



- ผู้มีอำนาจในหน่วยงาน (3 ราย)

- ข้าราชการส่วนใหญ่มีปัญหาในการเดินทาง โดยทางศูนย์ราชการมีแผนให้เวลาเริ่มงานและเลิกงานมีความเหลื่อมล้ำกัน ซึ่งระบบคาร์พูลยังไม่ค่อยเห็นผลมากนักเนื่องจากมีไม่กี่กลุ่มที่สามารถทำได้จริง

- ผู้ไม่เข้าร่วมโครงการ (8 ราย)

- เหตุที่ไม่เข้าร่วมเนื่องจากเกรงใจการใช้รถร่วมกันผู้อื่น เกรงใจในการให้ผลตอบแทนแก่ผู้ขับขี้อย่างสมเหตุสมผล โดยมีข้อเสนอแนะให้มีการใช้ระบบรถตู้รถกันหรือก่อสร้างระบบรถไฟฟ้า

# ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเกี่ยวกับการจัดการคาร์ฟูล



## ● บทบาทของหน่วยงานและสถานที่ทำงาน

1. ควรจัดงบประมาณสนับสนุน จัดแผนกประสานงาน หรือตั้งหน่วยงานกลางที่เป็นทางการ
2. ผู้บริหารหน่วยงาน ควรมีสิ่งจูงใจ เช่น การให้โควต้าจอตรง , การประกาศกิตติคุณแก่ผู้เอื้อเฟื้อ
3. ควรสนับสนุนอย่างจริงจัง โดยมีการประชาสัมพันธ์โครงการอย่างต่อเนื่อง

# ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเกี่ยวกับการจัดการคาร์พูล



## ● บทบาทของผู้ประสานงานโครงการ

1. จัดตั้งแผนกการจัดการระบบคาร์พูลในแต่ละหน่วยงาน
2. จัดให้มีการลงทะเลเบียนใช้รถร่วมกัน
3. มีการกำหนดตารางมาตรฐานค่าใช้จ่ายสนับสนุน
4. ให้ความรู้ ข้อมูลและ โกล่เกลี่ยข้อพิพาทที่อาจจะเกิดขึ้นได้



### 1. สมัครสมาชิก

ระบุเส้นทาง ปลายทาง มีรถส่วนตัวหรือไม่



### 2. หาเพื่อนร่วมทาง

เริ่มต้นจากเพศเดียวกัน บริษัทเดียวกัน



### 3. ตั้งกระทุ้

ระบุเส้นทาง เวลาเดินทาง และจำนวนคน



### 4. พุดคุยแลกเปลี่ยน

สอบถามข้อมูลส่วนตัว นัดเวลาเดินทาง

# ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเกี่ยวกับการจัดการคาร์พูล



## ● บทบาทของภาครัฐ

1. ประชาสัมพันธ์ทางสื่อต่างๆอย่างต่อเนื่อง
2. ให้ผลประโยชน์ด้านภาษี โดยถือว่าค่าใช้จ่ายที่จัดทำโครงการเป็นส่วนที่หน่วยงานสามารถหักภาษีได้เพิ่มขึ้น
3. ควรมีนโยบายเพิ่มเติม เช่น การจัดช่องทางพิเศษ (HOV Lane) สำหรับรถยนต์ที่เข้าร่วมโครงการ โดยเฉพาะ



# ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเกี่ยวกับการจัดการคาร์พูล



## ● บทบาทของภาคประชาชน

1. ควรมีการร่วมมือกันภายในหมู่บ้าน  
คอนโดมิเนียมหรือชุมชน
2. ควรมีการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้กับ  
ประชาชนถึงประโยชน์ที่ได้รับต่างๆ



# แนวทางการวิจัยขั้นต่อไป



- อาจมีการนำเทคโนโลยีมาเกี่ยวข้องมาใช้เพื่อจัดการคาร์พูล เช่น การนำระบบ GPS ซอฟต์แวร์ เว็บไซต์ มาใช้
- การศึกษาผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร โครงการคาร์พูล
- การศึกษาเกี่ยวกับสัญญาของระบบคาร์พูลควรมีการพิจารณาให้มีการทำสัญญาของการใช้รถร่วมกันอย่างเป็นทางการ
- การศึกษาด้านความคุ้มค่าการใช้ระบบคาร์พูลนี้แท้จริงแล้วผลดีจะเกิดแก่ใครมากกว่ากัน

# คำถามและข้อเสนอแนะ

