



ทัศนคติของคนกรุงเทพมหานครที่มีต่อการดำเนินนโยบายของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา

พ.ศ. 2557 - 2562: กรณีศึกษานโยบายด้านระบบขนส่งมวลชนทางราง

Attitudes of People in Bangkok towards the Policy Implementation of the Government of

General Prayut Chan-o-cha, 2014 -2019: A Case Study of the Rail Transportation Policy

พิชญ์ บุญยบัณฑูร¹ และวิระ สมบูรณ์²

¹ หลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรังสิต, pitchbussayabuntool@gmail.com

² คณบดีสถาบันรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรังสิต, vira.s@rsu.ac.th

บทคัดย่อ

งานวิจัยเรื่องนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา (1) ทัศนคติของคนกรุงเทพมหานครที่มีต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา (2) ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางประชากรกับทัศนคติที่มีต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางฯ และ (3) ระดับความตระหนักของผู้คนกรุงเทพมหานครที่มีต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางฯ โดยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล การวิจัยครั้งนี้ศึกษาจากกลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้ใช้บริการและ/หรือประชาชนตามแนวเส้นทางของรถไฟฟ้า จำนวน 400 คน เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสอบถาม สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าความถี่, ค่าร้อยละ, ค่าเฉลี่ย, ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน, สถิติที และการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียวโดยกำหนดค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป SPSS

ผลการวิจัยพบว่า ผลการเปรียบเทียบทัศนคติของคนกรุงเทพมหานครที่มีต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลมีกรณีสอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ 2 ตัวแปร คือ (1) อายุ พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีกลุ่มอายุแตกต่างกันมีทัศนคติที่มีต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา 1 ในภาพรวมไม่แตกต่างกันแต่เมื่อจำแนกเป็นรายด้านพบว่า ประชาชนที่มีกลุ่มอายุแตกต่างกันมีทัศนคติที่มีต่อด้านผลกระทบของโครงการที่มีต่อประชาชนแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยกลุ่มอายุ 36-40 ปี มีระดับทัศนคติมากที่สุด ($\bar{X} = 3.59$) และ (2) ระยะเวลาในการใช้เส้นทาง/ถนนตามแนวโครงการรถไฟฟ้า พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ระยะเวลาในการใช้เส้นทาง/ถนนตามแนวโครงการรถไฟฟ้าแตกต่างกันมีทัศนคติที่มีต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางฯ ในภาพรวมไม่แตกต่างกัน แต่เมื่อจำแนกเป็นรายด้านพบว่า ประชาชนที่ใช้ระยะเวลาน้อยกว่า 30 นาทีต่อวัน มีทัศนคติที่พึงพอใจต่อการพัฒนาที่ยั่งยืนมากกว่า ประชาชนที่ใช้ระยะเวลาตั้งแต่ 30 นาทีต่อวันหรือมากกว่า อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

คำสำคัญ: ทัศนคติ, นโยบาย, การดำเนินนโยบาย



ABSTRACT

The objectives of this research were (1) to study the attitude of people in Bangkok towards the implementation of the transportation policy of General Prayut Chan-o-cha government, (2) to study the relationship between demographic characteristics and attitudes towards the implementation of the transportation policy of General Prayut Chan-o-cha government, and (3) to study the level of awareness of the people in Bangkok towards the implementation of the transportation policy of General Prayut Chan-o-cha government, classified by personal factors. In this research, the sample was 400 service users and / or people using the service of rail transit system. A questionnaire was used as a research instrument. Data collected were then analyzed using statistics, including frequency, percentage, mean, standard deviation, t-test, and One-Way ANOVA with a given statistical significance level of 0.05 through SPSS.

The results of this study indicated that the results of comparing the attitudes of people in Bangkok towards the implementation of the transportation policy of General Prayut Chan-o-cha government, classified by personal factors were consistent with two hypotheses as follows. (1) The respondents with different age had indifferent attitudes towards the overall implementation of the transportation policy of General Prayut Chan-o-cha government. When individual aspects were considered, the respondents with different age had different attitudes towards the overall implementation of the transportation policy of General Prayut Chan-o-cha government in terms of project impact on people with a statistical significance level of 0.05. The attitudes of those aged 36-40 years were at the highest level ($\bar{X}=3.59$). (2) The respondents with different duration spent in rail transit route/road had indifferent attitudes towards the overall implementation of the transportation policy of General Prayut Chan-o-cha government. When individual aspects were considered, those spending less than 30 minutes per day in rail transit route/road had satisfactory attitudes towards the implementation of the transportation policy of General Prayut Chan-o-cha government 1 in terms of sustainable development more than those spent at least 30 minutes per day with a statistical significance level of 0.05.

Keywords: Attitude, Policy, Policy implementation

1. บทนำ

รัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นคณะรัฐมนตรี คณะที่ 61 ของไทย ตามพระบรมราชโองการประกาศแต่งตั้งรัฐมนตรี ลงวันที่ 31 สิงหาคม 2557 จัดตั้งขึ้นในภายหลังการรัฐประหารคณะรัฐบาลของนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ในนามของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) เมื่อปี พ.ศ. 2557 และเป็นรัฐบาลที่มีเสถียรภาพด้วยบทเฉพาะกาล ทำให้คณะรัฐมนตรีสามารถอยู่ได้เกิน 4 ปี ในรอบ 13 ปี โดยสิ้นสุดการเป็นรัฐบาลเมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม พ.ศ. 2562 (ต่อจากนี้จะเรียกโดยย่อว่า รัฐบาลพลเอกประยุทธ์ 1) ตลอดระยะเวลาของการบริหารประเทศ รัฐบาลพลเอกประยุทธ์ 1 มีทั้งเงื่อนไขและเงื่อนไขที่สำคัญอันทำให้รัฐบาลนี้แตกต่างจากรัฐบาลชุดอื่น ๆ (สถานิติบัญญัติแห่งชาติ, 2557)

นอกจากนี้ การที่รัฐบาลไม่ได้จัดตั้งขึ้นจากพรรคการเมือง รัฐบาลพลเอกประยุทธ์ 1 ได้ประกาศว่า จะไม่มีนโยบายของพรรคที่ใช้หาเสียงหรือหวังคะแนนประชานิยมมาเป็นฐานทางการเมือง ภายหลังจากแถลงนโยบาย



ต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ นับตั้งแต่รัฐบาลพลเอกประยุทธ์ 1 ได้เข้ามาบริหารประเทศที่สุดักลวงเลขมาเป็นเวลา 5 ปี รัฐบาลได้นำนโยบายต่าง ๆ มาสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม หนึ่งในนโยบายที่รัฐบาลได้ผลักดันให้เกิดผลเป็นรูปธรรม คือ นโยบายขนส่งมวลชนทางรางโดยริเริ่มโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร และรถไฟฟ้าเชื่อมกรุงเทพมหานครกับเมืองบรีวาร

เมืองขนาดใหญ่ที่มีประชากรอาศัยรวมตัวกันอยู่อย่างหนาแน่น เช่น กรุงเทพมหานคร เป็นเมืองหลักที่มีผลต่อระบบเศรษฐกิจสังคมของประเทศไทย การขยายตัวทางเศรษฐกิจทำให้เกิดการขยายตัวของชุมชนเมืองอย่างรวดเร็ว การกระจุกตัวทางประชากรต่าง ๆ ทำให้เกิดโอกาสและปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดจากการขาดการวางแผนล่วงหน้าตามมา เช่น ปัญหาสาธารณูปโภคที่มีความจำเป็นแทบทุกด้าน ปัญหามลพิษ ปัญหาอาชญากรรม ปัญหาชุมชนแออัด เป็นต้น แต่เห็นได้ชัดว่า “ปัญหาเรื่องการจราจรติดขัด” เป็นปัญหาที่มีผลกระทบต่อความเป็นอยู่ของคนกรุงเทพมหานครและปริมณฑลอย่างแท้จริง

รถไฟฟ้า 10 เส้นทาง คือ แนวคิดของรัฐบาลที่จะใช้พัฒนาระบบการขนส่งมวลชนทางรางมาช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด เป็นความหวังของคนเมืองเพื่อแก้ไขปัญหารถติด โดยจะทำการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า 10 เส้นทาง ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยการก่อสร้างนั้นยึดหลักตาม “แผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบราง” ที่ได้เสนอให้เป็นแบบ “รัศมีและวงแหวน” เนื่องจากกรุงเทพฯ เป็นเมืองขนาดใหญ่มีลักษณะเป็นจุดศูนย์กลางเดียว และการกระจายชุมชนเมืองเกิดขึ้นรอบ ๆ ซึ่งจะส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจ ชีวิตประจำวัน และสิ่งแวดล้อมอีกด้วย

การสำรวจทัศนคติของประชาชนเป็นอีกหนึ่งช่องทางในการตรวจสอบความพึงพอใจที่มีต่อนโยบายซึ่งรัฐบาลได้แถลงเป็นแนวทางไว้ในการบริหารประเทศ สิ่งต่าง ๆ ที่ได้กล่าวมานั้น จุดประกายความอยากรู้ให้กับผู้วิจัยในการศึกษาทัศนคติของคนกรุงเทพมหานครที่มีต่อการดำเนินนโยบายของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ 1 : กรณีศึกษานโยบายด้านระบบขนส่งมวลชนทางราง โดยเลือกสำรวจความเห็นจากคนกรุงเทพมหานครซึ่งเป็นผู้ได้รับผลกระทบหรือเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมากที่สุด

2. แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

นโยบายขนส่งมวลชนของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ 1

นโยบายของรัฐบาลของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี (ประยุทธ์ 1) ตามที่ได้แถลงนโยบายของคณะรัฐมนตรีต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ 12 กันยายน 2557 โดยได้กำหนดนโยบายด้านขนส่งมวลชนไว้ภายใต้ 6 : การเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ (สภานิติบัญญัติแห่งชาติ, 2557) โดยในระยะยาวจะพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและคมนาคม ด้านคมนาคมทางบกโดยเริ่มจากโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและรถไฟฟ้าเชื่อมกรุงเทพมหานครกับเมืองบรีวารเพิ่มเติมเพื่อลดเวลาในการเดินทางของประชาชนและเพื่อให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ซึ่งรัฐบาลมีแผนการพัฒนาระบบรางและโครงสร้างพื้นฐาน ดังนี้

1. พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง โดยเชื่อมโยงโครงข่ายและการบริหารจัดการขนส่งผู้โดยสารสินค้าและบริการที่สะดวกและปลอดภัย ทั้งในพื้นที่ชนบท พื้นที่เมืองและเส้นทางระหว่างประเทศ รวมทั้งสนับสนุนการขยายฐานการผลิตตามแนวเส้นทางรถไฟ

(1) พัฒนาระบบรถไฟรางคู่เชื่อมชานเมืองและหัวเมืองหลักในเส้นทางที่มีความสำคัญ



(2) ศึกษาและพัฒนาโรงไฟฟ้าวัดสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-นครราชสีมา กรุงเทพฯ-หัวหิน และเส้นทางอื่น เพื่อเตรียมการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน

(3) ศึกษาและพัฒนาขยายทางรถไฟสายแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ ต่อจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไปยัง ชลบุรีและพัทยาโดยระยะทาง 21.8 กิโลเมตร เป็นโครงสร้างใต้ดินและยกระดับ เริ่มต้นจากสถานีพญาไท และสิ้นสุดที่สถานีดอนเมืองบริเวณท่าอากาศยานดอนเมือง โดยให้บริการ 2 รูปแบบ คือ รถไฟฟ้าด่วน (Express Line) และรถไฟฟ้า (City Line)

2. เร่งรัดโครงการรถไฟฟ้า 10 สายทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้สามารถเริ่มก่อสร้างได้ครบ ใน 4 ปี รวมทั้งเร่งพัฒนาระบบตั๋วร่วมบัตรเดียว และพัฒนาที่อยู่อาศัยให้ผู้มีรายได้น้อยให้มีโอกาสได้ที่อยู่อาศัย ในราคาและค่าเช่าถูกตามบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้า

แนวคิดการพัฒนาที่ยั่งยืน

การคมนาคมในอดีตจะใช้เส้นทางน้ำเป็นสำคัญ แต่ในปัจจุบันเมื่อการพัฒนาทางเทคโนโลยีล้ำหน้ามากขึ้น เส้นทางคมนาคมทางบกจึงมีบทบาทหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคม ในเมืองใหญ่เช่น กรุงเทพมหานคร ซึ่งมีลักษณะเป็นจุดศูนย์กลางเดี่ยว การพัฒนาและการขยายชุมชนเมืองจะเป็นไปในลักษณะตามแนวถนนหลัก ดังนั้น การตัดถนนจึงเป็นการสร้างปัจจัยพื้นฐานที่มีผลต่อการพัฒนาของชุมชนเมือง เป็นการเพิ่มศักยภาพการเข้าถึง ไปยังพื้นที่ เพื่อทำให้เกิดกระบวนการพัฒนาทางกายภาพอื่น ๆ ตามมา

ในการประชุม Earth Summit ที่กรุงริโอ เดอ จาเนโร ประเทศบราซิล ผู้แทนจากประเทศทั้ง 178 ประเทศ ได้ร่วมลงนามรับรองแผนปฏิบัติการ 21 ซึ่งเป็นแผนแม่บทของโลกที่ประเทศสมาชิกต้องตระหนักถึงปัญหาสิ่งแวดล้อมและได้ให้คำนิยาม “การพัฒนาที่ยั่งยืน” คือ รูปแบบการพัฒนาที่สนองความต้องการในปัจจุบัน โดยไม่ไป กำหนดกฎเกณฑ์หรือสร้างภาระความต้องการให้กับคนรุ่นต่อไปในอนาคต

การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลด้วยการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าซึ่งเป็นระบบ ที่มีประสิทธิภาพ ให้ความปลอดภัย มีความคุ้มทุน และไม่เป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมจะกลายเป็นทางเลือกหนึ่ง ในการเดินทางในชีวิตประจำวันของประชาชน ที่นอกจากจะสอดคล้องกับทฤษฎีการพัฒนาที่ยั่งยืนแล้ว ยังเป็นหมุดหมาย สำคัญของยุทธศาสตร์ในการพัฒนาแนวใหม่ที่นำเอาทรัพยากรทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นทรัพยากรธรรมชาติ มนุษย์ สังคม การเงิน มาจัดการเพื่อก่อให้เกิดความมั่งคั่ง ความอยู่ดีกินดี การมีคุณภาพชีวิตที่ดี และมีความสุขสมบูรณ์ที่เพิ่มขึ้น

แนวคิดเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะ

Anderson (1970, p. 1) ได้ให้ความหมายไว้ว่า นโยบายสาธารณะ หมายถึง แนวทางการปฏิบัติของรัฐ ที่มีวัตถุประสงค์อย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่าง และผู้นำนโยบายไปปฏิบัติซึ่งอาจจะปฏิบัติโดยคน ๆ เดียว หรือคณะบุคคลก็ได้ ในการแก้ปัญหาที่เกี่ยวข้อง มีองค์ประกอบที่สำคัญ คือ ต้องมีวัตถุประสงค์ เป็นแนวทางปฏิบัติการปฏิบัติจะต้องเกิดขึ้นจริง การปฏิบัติจะเป็นไปในเชิงบวกหรือเชิงลบก็ได้

แนวคิดเกี่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะ



Black (1995) ได้ชี้ให้เห็นว่า สำหรับเมืองขนาดใหญ่ระบบขนส่งสาธารณะจะเป็นวิธีแก้ไขปัญหาคือ ความแออัดของคนในเมืองใหญ่แบบถาวร นอกจากนี้ Vuchic (1981) ได้รายงานไว้ใน Public Transportation Systems and Technology ว่า ในจังหวัดขนาดใหญ่หรือมหานครที่มีประชากรมากกว่า 1,300,000 คน ระบบขนส่งมวลชนที่เหมาะสมควรจัดระบบทางเฉพาะแบบแยกอิสระ มีเขตทางเป็นของตนเองทั้งหมด อาทิ รถไฟฟ้าขนส่งเบา (LRT) หรือรถไฟฟ้าใต้ดิน (Metro) ซึ่งการพิจารณาการนำระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบใดมาใช้จริงนั้น จะต้องพิจารณาถึงปัจจัยต่าง ๆ เช่น ราคาของระบบ การนำเอาลักษณะของระบบขนส่งที่มีการใช้งานจริงมาเปรียบเทียบ หรือการเปรียบเทียบลักษณะทางกายภาพ (สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก และจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542)

แนวคิดเกี่ยวกับทัศนคติ

ทัศนคติ (attitude) กับพฤติกรรม (behavior) ถือเป็นความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นระหว่างความรู้สึกเชิงประมาศค่ากับพฤติกรรมที่แสดงออกอย่างสอดคล้องกัน (ประภาเพ็ญ สุวรรณ, 2526) ดังนั้น เมื่อบุคคลใดแสดงพฤติกรรมอย่างหนึ่งอย่างใดต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใดออกมาและพฤติกรรมที่แสดงออกมา นั้นเป็นไปตามความรู้สึกนึกคิดที่แท้จริงมิได้เสแสร้งหรือแกล้งทำแล้ว ย่อมจะแสดงให้เห็นถึงทัศนคติของบุคคลนั้น ๆ ว่าเป็นอย่างไร แต่อย่างไรก็ตามยังมีพฤติกรรมหลายอย่างที่ไม่สามารถ แสดงออกมาตามทัศนคติของตนเองได้ อาจเป็นเพราะความเกรงใจ ความสงสาร (เช่น ในสังคม แบบไทย) หรือมีระเบียบ กฎเกณฑ์กำหนดกรอบเอาไว้ เป็นต้น

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จิรา โรจนสกุลเกตุ (2556) ได้ศึกษาเกี่ยวกับ ทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายของรัฐบาลนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร : ศึกษากรณีชาวจังหวัดอุบลราชธานี ผลการวิจัยพบว่า มีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจ ต่อการดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาลนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ในนโยบายการต่างประเทศ มากที่สุด รองลงมาคือนโยบายการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี ถัดมาได้แก่ นโยบายสังคมและ คุณภาพชีวิต นโยบายเศรษฐกิจ นโยบายแรงงาน และนโยบายที่ดิน ทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม ตามลำดับ การศึกษาของปฏิพัทธ์ ชูเสน (2555) ได้ศึกษาทัศนคติของประชาชนในกรุงเทพมหานครที่มีต่อการดำเนินนโยบายของรัฐบาลนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร กรณีศึกษาการดำเนินการในระหว่างเดือนสิงหาคม 2554 ถึงเดือนมกราคม 2555 ผลการศึกษพบว่า ประชาชน มีความพึงพอใจต่อการดำเนินนโยบายของรัฐบาลนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ในนโยบายการต่างประเทศและเศรษฐกิจระหว่างประเทศมากที่สุด รองลงมาคือนโยบายการบริหารกิจการ บ้านเมืองที่ดีถัดมาได้แก่ นโยบายวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี การวิจัย และนวัตกรรม นโยบาย สังคมและคุณภาพชีวิต นโยบายเศรษฐกิจ นโยบายแรงงาน นโยบายความมั่นคงแห่งรัฐ และ นโยบายที่ดินทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมตามลำดับ

3. วิธีดำเนินการวิจัย

การเลือกกลุ่มตัวอย่างและเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ขั้นตอนที่ 1 กำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างจากจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน จำนวน 731,467 คน โดยการสุ่มตัวอย่างจากวิธีของ Taro Yamane โดยใช้ระดับความผิดพลาดที่ 0.05 ได้จำนวนกลุ่มตัวอย่างประมาณ 400 คน



ขั้นตอนที่ 2 การออกแบบคำถามสำหรับแบบสอบถาม ผู้วิจัยได้ทำการศึกษารูปแบบคำถามจากแบบสอบถามการประเมินผลในรายงานการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) ของโครงการรถไฟฟ้าเส้นทางต่าง ๆ และผู้วิจัยได้นำคำถามที่หรือก๊อปที่ปรึกษานำมาปรับใช้กับการศึกษาวิจัยในครั้งนี้

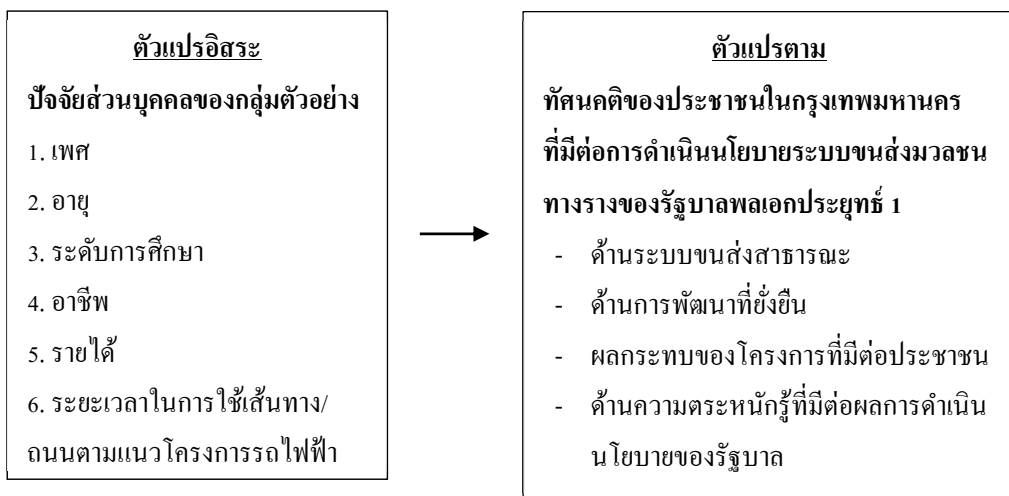
- ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของคนกรุงเทพมหานครผู้ตอบแบบสอบถาม เป็นคำถามเกี่ยวกับลักษณะทางประชากรศาสตร์ ประกอบด้วยคำถามแบบเลือกตอบ เช่น เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ระยะเวลาในการใช้เส้นทาง/ถนนตามแนวโครงการรถไฟฟ้า

- ส่วนที่ 2 ทศนคติและระดับความตระหนักรู้ของประชาชนในกรุงเทพมหานครที่มีต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ 1

ขั้นตอนที่ 3 หรือก๊อปที่ปรึกษาเพื่อกำหนดพื้นที่สำหรับแจกแบบสอบถามการวิจัย ซึ่งในกรณีนี้ผู้วิจัยได้เลือกพื้นที่ 2 สถานี คือ (1) สถานีสยาม และ (2) สถานีลาดพร้าว ด้วยเหตุผลเนื่องจากเป็นจุดที่มีผู้โดยสารหนาแน่นและเป็นจุดต่อขยายสำหรับเส้นทางรถไฟฟ้าต่าง ๆ โดยสถานีสยามนั้นเป็นจุดต่อขยายเดิมที่มีการเปิดให้บริการมายาวนาน กับสถานีลาดพร้าวที่เป็นจุดต่อขยายใหม่และผู้วิจัยเห็นว่ามีความน่าสนใจเนื่องจากจะได้รับรู้ความต้องการหรือทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างใหม่ ๆ

ขั้นตอนที่ 4 สุ่มกลุ่มตัวอย่างด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ โดยผู้วิจัยได้ออกไปแจกแบบสอบถามในแต่ละสถานีด้วยตัวเอง (สถานีละ 200 ชุด)

กรอบแนวคิดการวิจัย



รูปที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้ศึกษาได้ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถาม โดยนำมาตรวจสอบความถูกต้องและความสมบูรณ์ในการตอบแบบสอบถาม หลังจากนั้นจะนำมาวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ ดังนี้

1. สถิติเชิงพรรณนา

- การแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ สำหรับปัจจัยส่วนบุคคล ในแบบสอบถามส่วนที่ 1

- การแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน สำหรับข้อมูลเชิงปริมาณ

ในแบบสอบถามส่วนที่ 2



2. สถิติเชิงอนุมาน

- ใช้ในการทดสอบเปรียบเทียบปัจจัยด้านประชากรศาสตร์และทัศนคติของคนกรุงเทพมหานครที่มีต่อการดำเนินนโยบายของรัฐบาล พลเอกประยุทธ์ 1 : กรณีศึกษานโยบายด้านระบบขนส่งมวลชนทางราง โดยใช้การวิเคราะห์ทาง ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 และวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว One-Way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ทั้งนี้ กำหนดคณูเกณฑ์ในการวัดระดับทัศนคติและ/ หรือความตระหนักรู้ ผู้วิจัยได้กำหนดแบบมาตราวัด ส่วนประมาณค่า (Likert Rating Scale) ออกเป็น 5 ระดับ ดังนี้

เลือกตอบหมายเลข 1 หมายถึง ไม่พึงพอใจอย่างยิ่ง/ ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

เลือกตอบหมายเลข 2 หมายถึง ไม่พึงพอใจ/ ไม่เห็นด้วย

เลือกตอบหมายเลข 3 หมายถึง ปานกลาง

เลือกตอบหมายเลข 4 หมายถึง พึงพอใจ/ เห็นด้วย

เลือกตอบหมายเลข 5 หมายถึง พึงพอใจที่สุด/ เห็นด้วยที่สุด

เกณฑ์การแปลผลคะแนนเฉลี่ยระดับภาพทัศนคติ ดังนี้

4.21-5.00 หมายถึง มีความพึงพอใจในระดับมากที่สุด/ มีความเห็นด้วยในระดับมากที่สุด

3.41-4.20 หมายถึง มีความพึงพอใจในระดับมาก/ มีความเห็นด้วยในระดับมาก

2.61-3.40 หมายถึง มีความพึงพอใจในระดับปานกลาง/ มีความเห็นด้วยในระดับปานกลาง

1.81-2.60 หมายถึง มีความพึงพอใจในระดับน้อย/ มีความเห็นด้วยในระดับน้อย

1.00-1.80 หมายถึง มีความพึงพอใจในระดับน้อยที่สุด/ มีความเห็นด้วยในระดับน้อยที่สุด

4. ผลการวิจัย

ข้อมูลทั่วไป

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุระหว่าง 18 – 25 ปี (ร้อยละ 63) มีการศึกษาในระดับปริญญาตรี (ร้อยละ 61.8) ส่วนใหญ่เป็นนักศึกษา (ร้อยละ 46.8) มีรายได้ต่อเดือนน้อยกว่า 10,000 บาท (ร้อยละ 46) และมีระยะเวลา ในการใช้เส้นทาง/ถนนตามแนวโครงการรถไฟฟ้ามากกว่า 30 นาที/วัน (ร้อยละ 59)

ทัศนคติและความตระหนักรู้ของประชาชนในกรุงเทพมหานคร ที่มีต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ 1

1. ทัศนคติ

ทัศนคติของประชาชนในกรุงเทพมหานครที่มีต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ 1 สรุปผลทั้ง 3 ด้าน ดังนี้

1) ด้านระบบขนส่งสาธารณะ พบว่า โดยภาพรวม ประชาชนมีทัศนคติอยู่ในระดับดีมาก (\bar{X} = 4.29) โดยมีค่าคะแนนเฉลี่ยทัศนคติมากที่สุดในหัวข้อ ท่านคิดว่าควรจะมีการขยายเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้าอย่างต่อเนื่อง (\bar{X} = 4.42) ซึ่งอยู่ในระดับดีมาก รองลงมา คือ โครงการรถไฟฟ้าช่วยแก้ไขปัญหาจราจรมากน้อยเพียงใด และ รถไฟฟ้ามีความสะดวกรวดเร็วและประหยัด เวลาในการเดินทาง (\bar{X} = 4.23 และ 4.22 ตามลำดับ)



2) ด้านการพัฒนาที่ยั่งยืน พบว่า โดยภาพรวม ประชาชนมีทัศนคติอยู่ในระดับดี ($\bar{X}=4.02$) โดยมีค่าคะแนนเฉลี่ยทัศนคติมากที่สุดในหัวข้อ โครงการรถไฟฟ้าสามารถสามารถช่วยลดค่าใช้จ่ายในการใช้น้ำมันของประชาชน ($\bar{X} = 4.37$) ซึ่งอยู่ในระดับดีมาก รองลงมาคือ หัวข้อ รถไฟฟ้าเป็นหนึ่งในทางเลือกที่สำคัญสำหรับการเดินทางและการใช้ชีวิตของท่าน ในปัจจุบัน ($\bar{X}=4.24$) อยู่ในระดับดีมาก หัวข้อ โครงการรถไฟฟ้าช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนได้ ($\bar{X}=3.80$) อยู่ในระดับดี และหัวข้อลดปัญหาหมอกควันทางอากาศ ($\bar{X}=3.69$) ตามลำดับ

3) ด้านผลกระทบของโครงการที่มีต่อประชาชน พบว่า โดยภาพรวม ประชาชนมีทัศนคติอยู่ในระดับดี ($\bar{X} = 3.51$) โดยมีค่าคะแนนเฉลี่ยทัศนคติมากที่สุดในหัวข้อสถานที่ตั้งของสถานีตั้งอยู่บนเส้นทางถนนสายหลักของพื้นที่ อยู่ใกล้กับระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ มีความเหมาะสมสะดวกในการเดินทาง ($\bar{X} = 4.88$) และ หัวข้อ การประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางกรณีหันมาใช้รถไฟฟ้าแทนการขับรถส่วนตัวส่วนบุคคล ($\bar{X} = 4.81$) ซึ่งประชาชนมีทัศนคติอยู่ในระดับดีมาก รองลงมาทัศนคติในระดับดี ได้แก่หัวข้อ การก่อสร้างเสร็จตรงตามกำหนดระยะเวลา ($\bar{X}=3.96$) ความรวดเร็วในการก่อสร้าง ($\bar{X}=3.82$) และหัวข้อความเหมาะสมระหว่างอัตราค่าโดยสารกับระยะทางในปัจจุบัน ($\bar{X}=3.66$) ส่วนหัวข้อที่ประชาชนมีทัศนคติในระดับปานกลางได้แก่ หัวข้อประชาชนมีส่วนร่วมในการเสนอและตรวจสอบโครงการ ($\bar{X}=2.94$) และอัตราค่าโดยสารที่กำหนดมีความสอดคล้องกับสถานะค่าครองชีพในปัจจุบัน ($\bar{X}=2.76$) สำหรับหัวข้อ มีอาคารจอดรถรองรับตามจุดสถานีสำคัญของรถไฟฟ้าเพียงพอ มีระดับทัศนคติอยู่ในระดับไม่ใช้อย่างมาก ($\bar{X}=1.24$)

2. ความตระหนักรู้

ความตระหนักรู้ของประชาชนในกรุงเทพมหานคร ที่มีต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ 1 โดยภาพรวมพบว่า มีความเห็นด้วยในระดับมาก ($\bar{X}=3.75$) โดยมีค่าคะแนนเฉลี่ยความตระหนักรู้มากที่สุดในหัวข้อ ท่านคิดว่า โครงการรถไฟฟ้าเป็นผลงานของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์หรือไม่ มีความเห็นด้วยในระดับมากที่สุด ($\bar{X}=4.31$) และหัวข้อ หากพิจารณาจากโครงการรถไฟฟ้าได้ทำให้ท่านมีทัศนคติความนิยมต่อรัฐบาลเปลี่ยนไป มีความเห็นด้วยในระดับปานกลาง ($\bar{X}=3.20$)

3. ผลการเปรียบเทียบทัศนคติของประชาชนในกรุงเทพมหานครที่มีต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ 1 จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

3.1 เพศ พบว่า เพศของประชาชนในกรุงเทพมหานครที่แตกต่างกันมีทัศนคติที่มีต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ 1 ด้านระบบขนส่งสาธารณะ ด้านการพัฒนาที่ยั่งยืน ด้านผลกระทบของโครงการที่มีต่อประชาชน ไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

3.2 อายุ พบว่า ประชาชนในกรุงเทพมหานครที่มีกลุ่มอายุแตกต่างกันมีทัศนคติที่มีต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ 1 ในภาพรวมไม่แตกต่างกัน เมื่อจำแนกเป็นรายด้านพบว่า ประชาชนที่มีกลุ่มอายุแตกต่างกันมีทัศนคติที่มีต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ 1 ด้านผลกระทบของโครงการที่มีต่อประชาชนแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 โดยกลุ่มอายุ 36-40 ปี มีระดับทัศนคติมากที่สุด ($\bar{X}=3.59$)

3.3 ระดับการศึกษา พบว่า ประชาชนในกรุงเทพมหานครที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันมีทัศนคติที่มีต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ 1 ไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05



3.4 อาชีพ พบว่า ประชาชนในกรุงเทพมหานครที่มีอาชีพแตกต่างกันมีทัศนคติที่มีต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ 1 ไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

3.5 รายได้ พบว่า ประชาชนในกรุงเทพมหานครที่มีรายได้แตกต่างกันมีทัศนคติที่มีต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ 1 ไม่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

3.6 ระยะเวลาในการใช้เส้นทาง/ถนนตามแนวโครงการรถไฟฟ้า พบว่า ประชาชนในกรุงเทพมหานครที่ใช้ระยะเวลาในการใช้เส้นทาง/ถนนตามแนวโครงการรถไฟฟ้าแตกต่างกันมีทัศนคติที่มีต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ 1 ในภาพรวมไม่แตกต่างกัน เมื่อจำแนกเป็นรายด้านพบว่า ประชาชนที่ใช้เวลาน้อยกว่า 30 นาทีต่อวัน มีทัศนคติที่มีต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ 1 ด้านการพัฒนาที่ยั่งยืน มากกว่า ประชาชนที่ใช้ระยะเวลาตั้งแต่ 30 นาทีต่อวันหรือมากกว่าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05

4. ผลการเปรียบเทียบความตระหนักรู้ของประชาชนในกรุงเทพมหานครที่มีต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ 1 จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

4.1 เพศ พบว่า เพศที่ต่างกันมีความตระหนักรู้ต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ 1 ไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

4.2 อายุ พบว่า ประชาชนในกรุงเทพมหานครที่มีกลุ่มอายุแตกต่างกันมีความตระหนักรู้ต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ 1 แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 โดยกลุ่มอายุ 36-40 ปี มีค่าเฉลี่ยความตระหนักรู้มากที่สุด (\bar{X} = 4.03)

4.3 ระดับการศึกษา พบว่า ประชาชนในกรุงเทพมหานครที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันมีความตระหนักรู้ต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ 1 ไม่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

4.4 อาชีพ พบว่า ประชาชนในกรุงเทพมหานครที่มีอาชีพแตกต่างกันมีความตระหนักรู้ต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ 1 แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 โดยกลุ่มอาชีพรับราชการ/เจ้าหน้าที่หน่วยงานของรัฐ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ มีค่าคะแนนเฉลี่ยความตระหนักรู้มากที่สุด (\bar{X} = 3.96)

4.5 รายได้ พบว่า ประชาชนในกรุงเทพมหานครที่มีรายได้แตกต่างกันมีความตระหนักรู้ต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ 1 แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 โดยประชาชนที่มีรายได้ 10,001-20,000 บาท มีค่าคะแนนความตระหนักรู้มากที่สุด (\bar{X} = 3.85)

4.6 ระยะเวลาในการใช้เส้นทาง/ถนนตามแนวโครงการรถไฟฟ้า พบว่า ประชาชนในกรุงเทพมหานครที่ใช้ระยะเวลาในการใช้เส้นทาง/ถนนตามแนวโครงการรถไฟฟ้าแตกต่างกันมีความตระหนักรู้ต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ 1 ไม่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

5. การเปรียบเทียบระหว่างทัศนคติกับความตระหนักรู้ (คำถามข้อ 16) ของประชาชนในกรุงเทพมหานครที่มีต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ 1



พบว่า ระดับทัศนคติของประชาชนที่แสดงออกด้านการพัฒนาที่ยั่งยืน และด้านผลกระทบของโครงการที่มีต่อประชาชน กับความตระหนักรู้ (คำถามข้อ 16 : ท่านคิดว่าโครงการรถไฟฟ้าเป็นผลงานของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์หรือไม่) มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

6. ผลของค่าเฉลี่ยคำตอบของคำถามข้อ 17 ความตระหนักรู้ของประชาชนในกรุงเทพมหานครที่มีต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ 1

พบว่า ความตระหนักรู้ของประชาชนในกรุงเทพมหานครที่มีต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ 1 กลับพบว่า คะแนนเฉลี่ยของคำถามข้อ 17 ในภาพรวมของผลการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าได้ทำให้กลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติความนิยมต่อรัฐบาลเปลี่ยนไปอยู่ที่ระดับคะแนน 3.20 (ระดับปานกลาง)

5. การอภิปรายผล

ทัศนคติของประชาชนในกรุงเทพมหานครที่มีต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ 1

พบว่า ระดับทัศนคติของประชาชนด้านระบบขนส่งสาธารณะอยู่ในระดับดีมาก ด้านการพัฒนาที่ยั่งยืน และด้านผลกระทบของโครงการที่มีต่อประชาชนอยู่ในระดับดี ผู้วิจัยเห็นว่า จากนโยบายของรัฐบาล การดำเนิน การกระตุ้นการลงทุนด้วยการเร่งพิจารณาโครงการลงทุนที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งนักลงทุนยื่นขออนุมัติส่งเสริมการลงทุนไว้แล้วให้เสร็จสิ้นโดยเร็ว และนำโครงการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานประเภทที่มีผลตอบแทนดี เช่น โครงการขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร มาจัดทำเป็นโครงการลงทุนร่วมกับเอกชน ซึ่งจะช่วยสร้างบรรยากาศการลงทุนที่ดีทั้งในวงการ ก่อสร้าง วงการอสังหาริมทรัพย์ และตลาดการเงิน

นอกจากนี้ รัฐบาลได้เริ่มดำเนินการเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารมากขึ้น โดยการดำเนินโครงการต่าง ๆ เช่น โครงการปรับปรุงถนนภายในสถานีรถไฟฟ้ามีกैसेสัน ขยายทางเข้าและออกบริเวณถนนรัชดาภิเษก ฯลฯ การพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอย่างยั่งยืนจะเป็นระบบที่สามารถรองรับการเดินทางของประชาชน เกิดความรวดเร็วในการเดินทาง โดยประชาชนเดินทางได้โดยไม่ติดขัดและล่าช้า มีความตรงต่อเวลาและเชื่อถือได้ ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ดังจะเห็นได้จากทัศนคติของประชาชนด้านผลกระทบของโครงการที่มีต่อประชาชน มีคะแนนเฉลี่ยทัศนคติมากที่สุด ในหัวข้อสถานที่ตั้งของสถานีตั้งอยู่บนเส้นทางถนนสายหลักของพื้นที่ อยู่ใกล้กับระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ มีความเหมาะสมสะดวกในการเดินทาง เนื่องมาจากปัญหาจราจรและการดำเนินชีวิตที่ต้องการความรวดเร็ว จึงมีความเป็นไปได้ว่าทัศนคติของประชาชนในกรุงเทพมหานครที่มีต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ 1 อยู่ในระดับที่ดี

ความตระหนักรู้ของประชาชนในกรุงเทพมหานครที่มีต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ 1

พบว่า มีความเห็นด้วยในระดับมาก โดยมีความตระหนักรู้มากที่สุดในหัวข้อ ท่านคิดว่าโครงการรถไฟฟ้าเป็นผลงานของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์หรือไม่ มีความเห็นด้วยในระดับมากที่สุด ผู้วิจัยเห็นว่า จากนโยบายการดำเนินงานที่มีความชัดเจนในการดำเนินการ โดยมีการก่อสร้างและเปิดดำเนินการรถไฟฟ้า รถไฟฟ้าเพิ่มเติมทั้งหมด 5 สาย พร้อมทั้งมีการวางแผนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพฯ-ปริมณฑล ที่ประกาศออกมานั้น พบว่า



ภายใน 15 ปีข้างหน้าจะมีรถไฟฟ้าครอบคลุมทุกพื้นที่ในกรุงเทพมหานคร ซึ่งหากทำได้จริงจะเป็นประโยชน์ต่อการเดินทางของประชาชนอย่างมาก เส้นทางอื่นเพิ่มเติมอีก มีจำนวน 8 โครงการ จำนวน 155 กิโลเมตร

สำหรับความตระหนักรู้ของประชาชนฯ ในหัวข้อ หากพิจารณาจากโครงการรถไฟฟ้า ได้ทำให้ท่านมีทัศนคติความนิยมต่อรัฐบาลเปลี่ยนไป มีความเห็นด้วยในระดับปานกลาง ผู้วิจัยเห็นว่า เนื่องจากนโยบายขนส่งมวลชนมีการดำเนินนโยบายต่อเนื่องมาจากรัฐบาลก่อนหน้านั้น และเป็นนโยบายสาธารณะ ซึ่งเป็นบทบาทหน้าที่ของรัฐบาลในการพัฒนานโยบายสาธารณะให้ประชาชนในสังคมมีชีวิตความเป็นอยู่ที่ดี โดยผลจากการนำนโยบายไปใช้ก่อให้เกิดประโยชน์อย่างสูงสุดทั้งทางสังคม เศรษฐกิจและประชาชน

นอกจากนี้ มีความเป็นไปได้ว่าประชาชนรับทราบอยู่แล้วว่าจะมีการก่อสร้างรถไฟฟ้า/ขนส่งมวลชนระบบรางที่ดำเนินการก่อสร้าง แต่ประชาชนเองสามารถเลือกใช้บริการระบบขนส่งอื่น ๆ ที่สามารถตอบสนองความต้องการที่คาดหวังได้ ทำให้การตระหนักรู้ในข้อนี้อยู่ในระดับปานกลาง

ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางประชากรกับทัศนคติและความตระหนักรู้ ที่มีต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ 1

ลักษณะประชากรที่มีความสัมพันธ์กับทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ 1 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ คือ อายุ และระยะเวลาในการใช้เส้นทาง/ถนนตามแนวโครงการรถไฟฟ้า ส่วนลักษณะประชากรที่มีความสัมพันธ์กับความตระหนักรู้ของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ 1 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ คือ อายุ อาชีพ และรายได้ ผู้วิจัยจึงอภิปรายผลลักษณะทางประชากรที่สัมพันธ์กับทัศนคติและความตระหนักรู้ ดังนี้

1. อายุ ประชาชนที่มีกลุ่มอายุแตกต่างกันมีทัศนคติที่มีต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ 1 ด้านผลกระทบของโครงการที่มีต่อประชาชนแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 โดยกลุ่มอายุ 36-40 ปี มีระดับทัศนคติมากที่สุด และ ประชาชนในกรุงเทพมหานครที่มีกลุ่มอายุแตกต่างกันมีความตระหนักรู้ต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ 1 แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 โดยกลุ่มอายุ 36-40 ปี มีค่าเฉลี่ยความตระหนักรู้มากที่สุดเช่นกัน ผู้วิจัยเห็นว่า ประชาชนในกลุ่มอายุ 36-40 ปี เป็นกลุ่มอายุที่เป็นกลุ่มวัยทำงาน ที่ต้องการความรวดเร็วในการเดินทางและการดำเนินชีวิต สอดคล้องกับการศึกษาของ ยูดี วรสิทธิ์ และเอก ชุณหะวัณ (2559) พบว่า ปัจจัยด้านลักษณะประชากรศาสตร์ ได้แก่ อายุ อาชีพ ระดับการศึกษา และรายได้ ที่แตกต่างกันมีผลต่อทัศนคติของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ในกรุงเทพมหานครต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

2. อาชีพ ประชาชนในกรุงเทพมหานครที่มีอาชีพแตกต่างกันมีความตระหนักรู้ต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ 1 แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 โดยกลุ่มอาชีพรับราชการ/เจ้าหน้าที่หน่วยงานของรัฐ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ มีค่าคะแนนเฉลี่ยความตระหนักรู้มากที่สุด (\bar{X} = 3.96) ผู้วิจัยเห็นว่า อาชีพ รับราชการ/เจ้าหน้าที่หน่วยงานของรัฐ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ โดยสายงานแล้วเป็นอาชีพที่สัมพันธ์กับนโยบายของรัฐบาลมากที่สุด เนื่องจากการถ่ายโอนนโยบายภาครัฐลงมาต่อมาที่ระบบราชการภายในสังกัดก่อนแล้วจึงขับเคลื่อนไปยังหน่วยงานอื่น เช่น ระบบการจัดซื้อจัดจ้างภาคเอกชน ทำให้มีโอกาสในการรับรู้นโยบายของ



รัฐบาลมากกว่ากลุ่มอาชีพอื่น ๆ จึงมีความเป็นไปได้ว่าเมื่อรับทราบนโยบายแล้วทำให้เกิดความตระหนักรู้ในนโยบายที่รัฐบาลสื่อสารลงมาสูงกว่ากลุ่มอาชีพอื่น ๆ

3. ระยะเวลาในการใช้เส้นทาง/ถนนตามแนวโครงการรถไฟฟ้า ประชาชนที่ใช้ระยะเวลาน้อยกว่า 30 นาทีต่อวัน มีทัศนคติที่มีต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ 1 ด้านการพัฒนาที่ยั่งยืน มากกว่า ประชาชนที่ใช้ระยะเวลาตั้งแต่ 30 นาทีต่อวันหรือมากกว่า อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 จากการศึกษาระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อม ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีที่รับ-ส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองของประเทศไทยของ อัจฉราภรณ์ จิระชาติพงศ์ (2556) พบว่า เหตุผลหลักที่ผู้ใช้บริการ ใช้บริการคือ มีความรวดเร็วตรงต่อเวลา และมีความถี่ในการใช้บริการ 5-6 ครั้งต่อสัปดาห์ แสดงให้เห็นถึงปริมาณและความนิยมในการใช้บริการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมฯ ของผู้ใช้บริการที่ค่อนข้างสูง โดยเฉพาะผู้ที่เป็นพนักงานบริษัทเอกชนซึ่งต้องใช้เส้นทางหลักในเขตเมืองหลวงในการเดินทางไปทำงาน เช่น เส้นทางพญาไท รามคำแหง ฯลฯ ทั้งนี้ อาจเนื่องมาจากวิถีชีวิตของคนในสังคมปัจจุบันที่เป็นสังคมในเมืองมีการแข่งขันค่อนข้างสูงมากในทุก ๆ ด้าน จึงทำให้สภาพแวดล้อมความเป็นอยู่ต่าง ๆ อยู่ในสภาวะที่เร่งรีบและต้องแข่งกับเวลา จึงเป็นเหตุผลที่ทำให้คนส่วนใหญ่หันมาใช้บริการระบบขนส่งมวลชนต่าง ๆ เพื่อลดระยะเวลาในการเดินทาง ผู้วิจัยเห็นว่า เหตุผลอีกประการหนึ่งที่ประชาชนใช้ระยะเวลาน้อยกว่า 30 นาทีต่อวัน มีทัศนคติที่มีต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ 1 คือ ค่าโดยสารของรถไฟฟ้าจากสถานีที่อยู่ใกล้เคียงกัน มีราคาค่าโดยสารที่ไม่แพงมากนัก และข่นระยะทาง พร้อมทั้งหลีกเลี่ยงการจราจรที่แออัดบนท้องถนน จึงทำให้ประชาชนที่ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนทางรางที่ใช้ระยะเวลาไม่นานมาก มีทัศนคติในการใช้บริการมากกว่า ประชาชนที่ใช้ระยะเวลาตั้งแต่ 30 นาทีต่อวันหรือมากกว่า

6. ข้อเสนอแนะ

ควรเพิ่มเกณฑ์คัดเข้า คัดออก ในการจัดทำแบบสอบถามโดยกำหนดจำนวนที่แน่นอนของกลุ่มตัวอย่างที่มีสถานะทางสังคมแตกต่างกัน เช่น นักศึกษา พนักงานบริษัท เจ้าหน้าที่หน่วยงานของรัฐ และจัดทำเป็นแบบสอบถามออนไลน์ เพื่อสามารถกระจายแบบสอบถามและเพิ่มความหลากหลายของสถานภาพผู้ตอบแบบสอบถาม โดยผู้ทำการศึกษาไม่ต้องเก็บแบบสอบถามจากสถานีรถไฟเพื่อลดอคติของกลุ่มตัวอย่างที่มีความเร่งรีบในการเดินทาง

เอกสารอ้างอิง

วิฑูรา โรจนสกุลเกต. (2556). ทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการดำเนินนโยบายของรัฐบาลนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร : ศึกษากรณีจังหวัดอุบลราชธานี (รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการสื่อสารการเมือง วิทยาลัยสื่อสารการเมือง มหาวิทยาลัยเกริก). สืบค้นจาก http://mis.krirk.ac.th/librarytext/PCC/2557/F_Thiwara_Rotjanasakulked.pdf
ปฏิพัทธ์ ชูเสน และคณะ. (2555). ทัศนคติของประชาชนในกรุงเทพมหานครที่มีต่อการดำเนินนโยบายของรัฐบาลนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร. สารนิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต วิทยาลัยสื่อสาร การเมือง มหาวิทยาลัยเกริก
ยุวดี วรสิทธิ์, และเอก ชูณหัชชาชัย. (2559). ปัจจัยด้านคุณภาพบริการ และพฤติกรรมการใช้บริการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ที่มีผลต่อทัศนคติของผู้ใช้บริการในกรุงเทพมหานคร. *วารสารบริหารธุรกิจเทคโนโลยีมหานคร*, 13(1), 24 -42.



- สภานิติบัญญัติแห่งชาติ. (2557). คำแถลงนโยบายของคณะรัฐมนตรีพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีแถลงต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ วันศุกร์ที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๕๗. สืบค้นเมื่อวันที่ 10 กันยายน 2562, จาก http://www.soc.go.th/acrobat/history_61.pdf
- สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, และจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (2542). การขนส่งสาธารณะในเมือง (Urban Public Transport). กรุงเทพฯ: ม.ป.ท.
- อัจฉราภรณ์ จิรชาติพงศ์. (2556). ระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีที่รับ-ส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองของประเทศไทย (บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการตลาด คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต). สืบค้นจาก <http://libdoc.dpu.ac.th/thesis/149442.pdf>
- Anderson, J. E. (1970). *Politics and Economic Policy-Making*. Boston: Addison-Wesley.
- Black, A. (1995). *Urban Mass Transport Planning*. Singapore: MC Graw-Hill.
- Vuchic, V. R. (1981). *Urban Public Transportation: Systems and Technology*. Prentice-Hall