

ประสิทธิผลการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าสายสีเหลือง

ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

Effectiveness of the Rapid Transit System management of the Yellow Line in Bangkok Metropolis and its Perimeter

สมบูรณ์ กว้างทุ่ง^{1*}, ณัฐวัฒน์ สิริพรวุฒิ², สติติ นิยมญาติ³, และ กมลพร กัลยาณมิตร⁴

(Somboon Kwangtung^{1*}, Nuttawat Siripornwut², Satit Niyomyah³, and Kamolporn Kalyanamitra⁴)

^{1*} นักศึกษาปริญญาเอก ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์
คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี

^{1*} Scholar, Doctor of Philosophy Department of Public Administration,
Faculty of Political Science, Bangkokthongburi University, Thailand

²⁻⁴ คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี

²⁻⁴ Faculty of Political Science, Bangkokthongburi University, Thailand

Corresponding author: e-mail: Somboon.sn07@gmail.com

Article history:

Received 16 January 2024

Revised 27 March 2024

Accepted 28 March 2024

SIMILARITY INDEX = 5.46 %

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาสภาพการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (2) ศึกษาประสิทธิผลการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และ (3) ศึกษาแนวทางการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนของรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รูปแบบการวิจัยเป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จำนวน 4 กลุ่ม ได้แก่ ภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชน ผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 20 คน ใช้แบบสัมภาษณ์เป็นเครื่องมือในการวิจัย โดยการสัมภาษณ์เชิงลึก ข้อมูลที่เก็บได้มาทำการวิเคราะห์เนื้อหา

ผลการวิจัย (1) สภาพการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พบว่า ภาครัฐมีการจัดระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นที่เชื่อมต่อรถไฟฟ้าได้สะดวก สามารถรองรับนักท่องเที่ยวด้วยบริการขนส่งสาธารณะที่รวดเร็วและสะดวกสบาย มีบทบาทสำคัญที่ส่งผลต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้คน ทำให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง ภาคเอกชนขยายการลงทุนพัฒนาที่ดินตามแนวรถไฟฟ้าและบริเวณใกล้เคียง ทำให้เกิดการขยายตัวของชุมชนใหม่ โดยเฉพาะโครงการอสังหาริมทรัพย์เพื่ออยู่อาศัย การดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง ผู้บริโภคมีแนวโน้มปรับพฤติกรรมมาใช้บริการรถไฟฟ้ามากขึ้น โดยเฉพาะชนชั้นกลางที่กำลังซื้อซึ่งต้องการความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางและมีความแน่นอนด้านเวลา ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงบริการได้ ตอบสนองความเร่งรีบของสังคมปัจจุบัน (2) ประสิทธิผลการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พบว่า เป็นการบริการขนส่งสาธารณะที่รวดเร็วและสะดวกสบาย มีความปลอดภัย ตอบสนองความต้องการของประชาชน ในการใช้ชีวิตประจำวันเป็นอย่างดี สะอาด ปลอดภัย ไร้มลพิษ เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง ลดความแออัดในพื้นที่เขตเมืองบริเวณกรุงเทพฯ และปริมณฑล และ (3) แนวทางการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนของรถไฟฟ้าสายสีเหลืองใน

กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้การดำเนินงานบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ จึงต้องมีการกำหนดกรอบนโยบาย การดำเนินงานที่ชัดเจน การนำระบบเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการกำกับติดตามหรือรับเรื่องร้องเรียนต่างๆ เดินหน้ายกระดับการให้บริการ เพื่ออำนวยความสะดวกและเชื่อมต่อการเดินทางให้กับประชาชนที่ต้องการเข้าถึงระบบขนส่งทางราง ตลอดจนตอบสนองการให้บริการ นวัตกรรมเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการกำกับดูแลระบบขนส่งทางราง ให้ได้มาตรฐานและปลอดภัย

คำสำคัญ: การบริหารจัดการ ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ประสิทธิภาพ

ABSTRACT

The purpose of the study were to (1) study the management conditions of the Yellow Line rapid transit system in Bangkok and surrounding areas. (2) Study the effectiveness of the management of the Yellow Line rapid transit system in Bangkok and surrounding areas and (3) study guidelines for the management of the rapid transit system of the Yellow Line in Bangkok and surrounding areas. The research format is qualitative research. There were 4 groups of key informants: the government sector, the private sector, the public sector, and 20 experts using interviews as a research tool by in-depth interview. The collected data was analyzed for content.

Research results (1) Conditions of management of the Yellow Line rapid transit system in Bangkok and surrounding areas. It was found that the government sector has organized other forms of public transportation that are conveniently connected to the mass transit. Can accommodate tourists with fast and convenient public transportation. It plays an important role that affects people's daily lives causing a change in travel patterns. The private sector has expanded investment in land development along the electric train lines and nearby areas causing the expansion of new communities Especially residential real estate projects Economic activities continued to increase. Consumers are more likely to adjust their behavior to use electric train services especially the middle class with purchasing power who wants convenience and speed in traveling and certainty of time. All groups of people can access services. Responding to the hustle and bustle of today's society. (2) The effectiveness of the management of the Yellow Line rapid transit system in Bangkok and surrounding areas was found to be a fast and convenient public transport service, It is safe. Respond to the needs of the people in daily life is very clean, safe, pollution-free, resulting in a change in travel patterns Reduce inequality in urban areas around Bangkok and surrounding areas and (3) guidelines for managing the rapid transit system of the Yellow Line in Bangkok and surrounding areas. In order to achieve the specified goals. Therefore, a clear operational policy framework must be established. Introducing technology systems to monitor, follow up or receive various complaints. Moving forward to raise the level of service to facilitate and connect travel for citizens who want to access the rail transportation system as well as responding to the use of services Innovative modern technology is used to supervise the rail transport system to meet standards and safety.

Keyword: Management, The Rapid Transit System, Effectiveness

1. บทนำ

ระบบการคมนาคมขนส่งมีความสำคัญต่อประเทศ ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมถ้าประเทศมีระบบการคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย มีความน่าเชื่อถือ และมีต้นทุนที่ประหยัดจะมีส่วนสำคัญในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจของประเทศให้สูงขึ้น สามารถเชื่อมโยงฐานการผลิตภายในภูมิภาคได้โดยสะดวก ส่งผลทำให้เกิดการจ้างงานเป็นแรงขับเคลื่อนที่สำคัญต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจภายใน ประเทศ นอกจากนี้ยังทำให้การเดินทางเชื่อมโยงกันระหว่างพื้นที่ เกิดการพัฒนาเมืองและทางสังคมอย่างเป็นระบบ (กระทรวงคมนาคม, 2564)

ปัญหาการจราจรติดขัดในประเทศไทยเป็นปัญหาที่เรื้อรังมาอย่างยาวนาน เนื่องจากจำนวนประชากรในเมืองใหญ่ได้เพิ่มจำนวนขึ้นอย่างรวดเร็ว ประกอบกับประชาชนส่วนใหญ่ยังใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมีการจดทะเบียนรถใหม่เพิ่มขึ้นทุกปี ขณะที่พื้นที่โครงข่ายถนนไม่ได้เพิ่มขึ้นทันต่อ การเพิ่มขึ้นของปริมาณรถยนต์และโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองและระหว่างเมือง ยังไม่ครอบคลุมทั่วถึงและไม่ได้เชื่อมต่อกันอย่างเป็นระบบ ทำให้ไม่สามารถตอบสนองความต้องการในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะของประชาชน โดยสัดส่วนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะในปี พ.ศ. 2558 มีประมาณร้อยละ 32.82 เท่านั้น ที่ผ่านมามีความพยายามในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศไทยอาจจะยังไม่มีมีความก้าวหน้าเท่าที่ควร ดังจะเห็นได้จากการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันในปี พ.ศ. 2558 - 2559 โดย World Economic Forum (WEF) ซึ่งประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานเมื่อเทียบกับ ปี พ.ศ. 2557 - 2558 ลดลงในสาขาการขนส่งทางถนน ทางราง และทางอากาศ และเมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน ประเทศไทยยังเป็นรองประเทศสิงคโปร์และมาเลเซีย อย่างมากในทุกสาขา การขนส่งและโดยเฉพาะอย่างยิ่งในระบบขนส่งทางรางประเทศไทยยังเป็นรองประเทศอินโดนีเซีย และเวียดนาม การวางแผนพัฒนาการขนส่งที่สนับสนุนการพัฒนาและการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศไทยในช่วงครึ่งศตวรรษที่ผ่านมา โดยอาศัยโครงข่ายถนนเป็นตัวกระจายความเจริญหลักไปสู่ภาคต่างๆ ก่อให้เกิดปัญหาหลายประการ ดังเห็นได้จากสัดส่วนภาคการขนส่งทางถนนที่มีสัดส่วนกว่าร้อยละ 85 ของการขนส่งทั้งหมด ส่งผลให้โครงข่ายการขนส่งในระบบรางและการขนส่งทางน้ำ ซึ่งถือได้ต้นทุนต่อหน่วยการขนส่งที่ต่ำกว่าการขนส่งทางถนน รวมถึงภาคการขนส่งทางอากาศ ไม่ได้ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควร ความไม่สมดุลในภาคการขนส่งที่เน้นการขนส่งทางถนนส่งผลให้ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศมีสัดส่วนที่สูง สะท้อนถึงความจำเป็นในการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบขนส่ง ทั้งระบบและ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ รวมถึงโอกาสในการใช้ระบบขนส่งเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนนโยบายกระตุ้นการพัฒนาเศรษฐกิจที่สำคัญของรัฐบาล (สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ, 2559)

รัฐบาลมีนโยบายที่จะขยายโครงข่ายรถไฟฟ้าให้ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อกระจายเส้นทางการเดินทางที่สะดวกรวดเร็ว และขนส่งผู้โดยสารได้ในปริมาณมากซึ่งจะช่วยลดปัญหาการจราจรที่ติดขัดและคับคั่งบนถนนที่มีพื้นที่จำกัด โดยมีเป้าหมายที่สำคัญคือ ลดปริมาณการใช้รถยนต์ของประชาชนเพื่อช่วย ประหยัดงบประมาณในการนำเข้าและสำรองน้ำมัน ที่มีผลกระทบจากการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันในตลาดโลกที่นับ วันจะมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง คณะรัฐมนตรีในคราวประชุม เมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2553 ได้มีมติรับทราบผลการ ประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2553 ที่ได้มีมติเห็นชอบแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยกำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปดำเนินการในระยะ 10 ปีแรก(เปิดบริการในปี 2562) จำนวน 7 สาย ระยะทางรวม 154 กิโลเมตร โดยมีโครง การรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน-มีนบุรี เป็นโครงการที่ถูก

บรรจุไว้ในแผนดังกล่าว ต่อมาในคราวประชุมคณะ รัฐมนตรี (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และการรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย, 2564)

รถไฟฟ้ามหานครสายสีเหลืองเป็นระบบรถไฟฟ้าที่มีโครงสร้างเป็นทางยกระดับเหนือพื้นดินตลอด โครงการมีระยะทางรวม 30.4 กิโลเมตร เป็นรถไฟฟ้าประเภทโมโนเรลรางเดี่ยว มีจำนวน 4 ตู้ต่อขบวน วิ่งด้วยความเร็วไม่เกิน 25 กิโลเมตรต่อชั่วโมง รองรับผู้โดยสาร 17,000 คนต่อชั่วโมง ต่อทิศทาง และมีทั้งหมด 30 ขบวน มีแนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่กรุงเทพมหานครฝั่งตะวันออก ตลอดจนพื้นที่ส่วนเหนือของจังหวัดสมุทรปราการ เริ่มต้นเส้นทางจากบริเวณแยกรัชดา -ลาดพร้าว วิ่งไปทางทิศตะวันออกของกรุงเทพมหานครตามแนวถนนลาดพร้าว จนถึงบริเวณแยกบางกะปิแนวเส้นทางจะมุ่งลงทิศใต้ตามแนวถนนศรีนครินทร์และเข้าเขตจังหวัดสมุทรปราการ จนถึงแยกศรีเทพาแล้วแนวเส้นทางจะเบนไปทางทิศตะวันตกตามแนวถนนเทพารักษ์ ไปสิ้นสุดเส้นทางที่สถานีสำโรง มีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกการเดินทางบรรเทาปัญหาการติด ช่วงลาดพร้าว-ศรีนครินทร์ ทำให้คุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ดีขึ้น และเปิดการเดินทางอย่างเป็นทางการในวันที่ 3 กรกฎาคม 2566 โดยสถิติในช่วงเดือนกรกฎาคม ที่เป็นเดือนแรกของการเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ ยอดผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลือง เฉลี่ยกว่า 42,000 คน-เที่ยวในวันธรรมดา (DDproperty Editorial Team, 2566)

จากวัตถุประสงค์ของโครงการผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาว่าประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีความสามารถสนองต่อความต้องการใช้บริการของประชาชน และสามารถยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้นหรือไม่อย่างไร รวมถึงเสนอแนวทางการพัฒนาการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนของรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาสภาพการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
2. เพื่อศึกษาประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
3. เพื่อศึกษาแนวทางการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนของรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

2. เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวคิดเกี่ยวกับบริการสาธารณะ

การบริการสาธารณะ หมายถึง การบริการหรือกิจกรรมที่รัฐจัดทำขึ้นเพื่อประโยชน์สาธารณะหรือเพื่อตอบสนองความต้องการของส่วนรวม โดยเป็นกิจการที่อยู่ในการอำนวยความสะดวกหรืออยู่ในความควบคุมของฝ่ายปกครองที่จัดทำขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนองความต้องการส่วนรวมของประชาชน (อรทัย ก๊กผล, 2552) อันเป็นการพัฒนาคุณภาพชีวิตที่ดีให้แก่ประชาชนและสร้างการพัฒนาทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคมให้กับท้องถิ่น รวมถึงการพัฒนาประเทศชาติในภาพรวม โดยมีหลักการที่เป็นประเด็นสำคัญในการจัดบริการสาธารณะคือการจัดบริการสาธารณะต้องดำเนินการเพื่อก่อให้เกิดประโยชน์แก่ส่วนรวม สามารถตอบสนองความต้องการของท้องถิ่น มีความเสมอภาค ความต่อเนื่อง และความโปร่งใสในการให้บริการ (นราธิป ศรีราม, 2557)

การบริการสาธารณะทางอุตสาหกรรม และพานิชยกรรม และบริการ

นันทวัฒน์ บรมานันท์ (2554) หมายถึง บริการสาธารณะที่เป็นภารกิจรอง (Secondary function) ที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกให้ประชาชนและมีลักษณะ คล้ายคลึงกับการดำเนินงานของภาคธุรกิจเอกชน การดำเนินกิจการต้องใช้เงินลงทุน ใช้อุปกรณ์ เทคโนโลยีขั้นสูง ต้องการผู้เชี่ยวชาญเฉพาะ เช่น กิจการไฟฟ้า การสื่อสาร การคมนาคม บริการสาธารณะทางอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม และบริการ มีเป้าหมายทางเศรษฐกิจ คือ หวังผลกำไรผลตอบแทนจากผู้ให้บริการ เหมือนในภาคธุรกิจเอกชน เช่น กิจการทางด้านสาธารณูปโภคต่างๆ ได้แก่ ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ ฯลฯ มีการเรียกเก็บค่าตอบแทน จากการจำหน่ายหรือการให้บริการและนำผลประโยชน์มาแบ่งปันผลประโยชน์กัน

การบริหารจัดการบริการสาธารณะ

การบริหาร (Administration หรือ Management) เป็นกระบวนการที่เกี่ยวกับการวางแผน การจัดองค์การ การนำและการควบคุม การใช้ทรัพยากรเพื่อให้การปฏิบัติงานบรรลุเป้าหมาย หรือการบริหารเป็นทั้งศาสตร์และศิลปะในการระดมและใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัด ให้สามารถดำเนินงานจนสำเร็จตามวัตถุประสงค์ที่องค์การกำหนดไว้ (ประภาพรณ รักเลี้ยง อ้างถึงใน สุรัชย์ พรหมปากดี, 2565)

หลักเกณฑ์พื้นฐานสำคัญในการจัดทำบริการสาธารณะประกอบด้วยหลัก 3 ประการ (นันทวัฒน์ บรมานันท์ , 2554) คือ

- 1) หลักว่าด้วยความเสมอภาค เป็นหลักเกณฑ์สำคัญประการแรกในการจัดทำบริการสาธารณะเป็น การจัด ทำเพื่อประโยชน์ของประชาชนทุกคน
- 2) หลักว่าด้วยความต่อเนื่อง เนื่องจากบริการสาธารณะเป็นกิจการที่มีความจำเป็นสำหรับประชาชน ดังนั้น หากบริการสาธารณะหยุดชะงักลงไม่ว่าด้วยเหตุใดก็ตาม ประชาชนผู้ใช้บริการสาธารณะย่อมได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายได้
- 3) หลักว่าด้วยการปรับปรุงเปลี่ยนแปลง บริการสาธารณะที่ดีนั้นจะต้องสามารถปรับปรุงแก้ไขได้ตลอดเวลา เพื่อให้เหมาะสมกับเหตุการณ์และความจำเป็นในทางปกครองที่จะรักษาประโยชน์สาธารณะ

2.2 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับประสิทธิผลขององค์การ

Robbins (2013) มองว่าประสิทธิผลขององค์กรก็คือ องค์กรที่มีสุขภาพดี (Healthy Organization) หรืออีกนัยหนึ่งคือความสามารถในการใช้ทรัพยากรให้เกิดประสิทธิภาพและสร้างความสัมพันธ์ภายในองค์กรให้เกิดความไว้วางใจ เชื่อใจ มีการทำงานที่ราบรื่น และคล่องตัว

Hoy, Hoy and Hoy. (2003) สรุปว่า “ประสิทธิผล” หมายถึง ผลสำเร็จที่บรรลุตามเป้าหมายขององค์การทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ

Argyis (2004) ให้ความหมายของประสิทธิผลว่า หมายถึง สภาวะที่องค์การสามารถเพิ่มผลผลิตมากขึ้น ในขณะที่ปัจจัยการผลิตลดลงหรือผลผลิตคงที่

สรุปได้ว่า ประสิทธิผลขององค์การ หมายถึง ความสามารถขององค์การในการบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยใช้ประโยชน์จากทรัพยากรอย่างคุ้มค่า รักษาไว้ซึ่งทั้งทรัพยากรและวัสดุอุปกรณ์

ทฤษฎีรูปแบบการขนส่งผู้โดยสารในเขตเมือง (Theory of Urban Passenger Transportation Models)

เป็นทฤษฎีที่ให้ความสำคัญกับการกำหนดนโยบาย การวางแผน และการวิเคราะห์รูปแบบการขนส่งผู้โดยสารในเขตเมือง ศาสตราจารย์วูซิค (Vuchic, 1981) กล่าวถึงความสำคัญของรูปแบบการขนส่งผู้โดยสารในเขตเมือง ที่มีประสิทธิภาพจะต้องตอบสนองความต้องการของผู้โดยสาร 6 ด้าน ประกอบด้วย 1) ความสามารถในการเดินทาง (Availability) 2) ความตรงต่อเวลา (Punctuality) 3) ความเร็วหรือระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง (Speed/Travel time) 4) ความสะดวกสบายของยานพาหนะ (Comfortably) 5) ความปลอดภัย (Safety and Security) และ 6) ค่าใช้จ่ายการให้บริการ (User cost)

3. วิธีดำเนินการวิจัย

3.1 ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จำนวน 20 คน โดยคัดเลือกแบบเจาะจง แบ่งเป็น 4 กลุ่ม มีรายละเอียดดังนี้

กลุ่มที่ 1 หน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ ผู้บริหาร ข้าราชการ นักการเมือง ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนเร็ว ปัจจัยการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนเร็ว จำนวน 5 คน

กลุ่มที่ 2 หน่วยงานภาคเอกชน ได้แก่ บริษัท ห้างร้าน สถานประกอบการ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนเร็ว ปัจจัยการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนเร็ว จำนวน 5 คน

กลุ่มที่ 3 ผู้เชี่ยวชาญ ได้แก่ นักวิชาการด้านรัฐประศาสนศาสตร์ ที่มีความรู้ ความสามารถ มีความเชี่ยวชาญด้านการจัดทำยุทธศาสตร์ และการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนเร็ว ปัจจัยการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนเร็ว จำนวน 5 คน

กลุ่มที่ 4 ภาคประชาชน ได้แก่ ผู้ใช้บริการและประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล จำนวน 5 ราย

3.2 ขอบเขตการศึกษา

ในการวิจัยครั้งนี้ มีขอบเขตการศึกษา ดังนี้

1. สภาพการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เป็น การศึกษาเกี่ยวกับพื้นฐานสำคัญในการจัดทำบริการสาธารณะ ได้แก่ ความเสมอภาค ความต่อเนื่อง และการปรับปรุงเปลี่ยนแปลง

2. ประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเป็น การศึกษาเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ความสามารถตอบสนองความต้องการของผู้โดยสาร 6 ด้าน ประกอบด้วย ความสามารถในการเดินทาง ความตรงต่อเวลา ความเร็วหรือระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง ความสะดวกสบายของยานพาหนะ ความปลอดภัย และ ค่าใช้จ่ายการให้บริการ

3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) มีเครื่องมือในการวิจัย โดยใช้แบบสัมภาษณ์สัมภาษณ์เจาะลึก (in-depth interview) ซึ่งเป็นคำถามเกี่ยวกับการดำเนินการ ระหว่างการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกรายบุคคลผู้วิจัยใช้เครื่องบันทึกเสียง เพื่อใช้บันทึกข้อมูลทั้งนี้เพื่อตรวจสอบความคลาดเคลื่อนของข้อมูล โดยคำถามเป็นคำถามประเภทปลายเปิด (Open ended research) ดังต่อไปนี้

1. สภาพการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เป็นคำถามเกี่ยวกับการบริหารจัดการของระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
2. ประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเป็นคำถามเกี่ยวกับความสามารถตอบสนองความต้องการของผู้โดยสาร 6 ด้าน (Vuchic, 1981) ของระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
3. แนวทางการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนของรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

4. ผลการวิจัย

4.1 สภาพการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ความเสมอภาค ความต่อเนื่อง และการปรับปรุงเปลี่ยนแปลง)

กลุ่มที่ 1 “ภาครัฐมีแผนจัดระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นที่เชื่อมต่อรถไฟฟ้าได้สะดวก (เช่น เรือโดยสาร รถโดยสารประจำทาง ชัตเติลบัส และรถจักรยานยนต์รับจ้าง) รวมถึงการใช้ระบบตั๋วร่วม (Common Ticket) และการให้ส่วนลดเมื่อมีการเปลี่ยนระบบ อาทิ การลดภาระค่าโดยสารด้วยการเก็บค่าแรกเข้าครั้งเดียวสำหรับการเดินทางเชื่อมต่อรถไฟฟ้าในกำกับรัฐ รองรับนักท่องเที่ยวในแต่ละปีด้วยบริการขนส่งสาธารณะที่รวดเร็วและสะดวกสบาย การปรับปรุงเปลี่ยนแปลงมีการเพิ่มความถี่ในการเดินรถ เพิ่มขบวนรถ และขยายเวลาให้บริการในช่วงการจัดกิจกรรมสำคัญ”

กลุ่มที่ 2 “การปรับปรุงเปลี่ยนแปลงมีบทบาทสำคัญที่ส่งผลต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้คน ทำให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง ภาคเอกชนขยายการลงทุนพัฒนาที่ดินตามแนวรถไฟฟ้าและบริเวณใกล้เคียง ทำให้เกิดการขยายตัวของชุมชนใหม่ โดยเฉพาะโครงการอสังหาริมทรัพย์เพื่ออยู่อาศัย การดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง”

กลุ่มที่ 3 “ผู้บริโภคมีแนวโน้มปรับพฤติกรรมมาใช้บริการรถไฟฟ้ามากขึ้น โดยเฉพาะชนชั้นกลางที่มีกำลังซื้อซึ่งต้องการความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางและมีความแน่นอนด้านเวลา ผู้ใช้บริการที่สามารถเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนทางรางได้มากขึ้น ลดภาระค่าใช้จ่าย และให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงบริการได้ ตอบสนองความเร่งรีบของสังคมปัจจุบัน”

กลุ่มที่ 4 “การเดินทางด้วยรถไฟฟ้าเป็นทางเลือกซึ่งเป็นที่นิยมทุกคนสามารถใช้บริการได้ในการเดินทางสู่ใจกลางเมืองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจร ความรวดเร็วทันเวลา ทำให้การเดินทางสะดวกและรวดเร็วขึ้น ลดปัญหาจราจรบนท้องถนน ทำให้การเดินทางสะดวกและรวดเร็วขึ้นทำให้การเดินทางมีความต่อเนื่องกัน รวดเร็ว สะดวกสบาย ปลอดภัย ไร้กังวล”

4.2 ประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ความสามารถในการเดินทาง ความตรงต่อเวลา ความเร็วหรือระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง ความสะดวกสบายของยานพาหนะ ความปลอดภัย และ ค่าใช้จ่ายการให้บริการ)

กลุ่มที่ 1 “เป็นการบริการขนส่งสาธารณะที่รวดเร็วและสะดวกสบาย มีความปลอดภัย ตอบสนองความต้องการของประชาชน ในการใช้ชีวิตประจำวันเป็นอย่างมาก สะอาด ปลอดภัย ไร้มลพิษ”

กลุ่มที่ 2 “เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง ลดความแออัดในพื้นที่ เขตเมืองบริเวณกรุงเทพฯ และปริมณฑลนั้น มีค่าความแออัดสูง ประชาชนจำนวนมากในพื้นที่ปริมณฑล ได้มีการเข้าถึงบริการคมนาคมขนส่งสาธารณะมากขึ้น”

กลุ่มที่ 3 “สามารถตอบสนองผู้รับบริการได้เป็นอย่างดี เพิ่มทางเลือกในการเดินทาง ประหยัดเวลาในการเดินทาง ทำให้สุขภาพจิตดีขึ้น ลดปัญหาการจราจรได้เป็นอย่างดี แต่มีข้อเสียคือค่าใช้จ่ายที่อาจเพิ่มขึ้น แต่ได้รับการบริการที่สะดวกสบาย ปลอดภัย และรวดเร็วมากขึ้น”

กลุ่มที่ 4 “ช่วยให้การเดินทางไปประกอบกิจกรรมต่างๆ ทำได้สะดวกรวดเร็ว และการนัดหมายต่างๆ ทำได้ตรงเวลา คุ่มค่ากับค่าใช้จ่ายที่เพิ่ม แต่ก็สามารถตอบโต้การใช้ชีวิตของประชาชนชาวจังหวัดสมุทรปราการได้เป็นอย่างดี สามารถเข้าไปทำงานในพื้นที่กรุงเทพได้สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ไม่ต้องไปเช่าที่พักใกล้ที่ทำงาน ใช้เวลาเดินทางไม่นาน”

4.3 แนวทางการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนของรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

กลุ่มที่ 1 “ส่งเสริมการพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล การนำระบบเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการกำกับติดตามหรือรับเรื่องร้องเรียนต่างๆ เจ้าหน้าที่ระดับการให้บริการ เพื่ออำนวยความสะดวกและเชื่อมต่อการเดินทางให้กับประชาชนที่ต้องการเข้าถึงระบบขนส่งทางราง ตลอดจนตอบสนองการใช้บริการ ให้สามารถเดินทางจากต้นทางไปถึงปลายทางได้อย่างรวดเร็ว สะดวก สะอาด ปลอดภัย ตรงต่อเวลา ราคาที่เหมาะสม รองรับประชาชนทุกกลุ่ม ทุกพื้นที่ ทุกภาคส่วน ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งทางราง แทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และ PM 2.5”

กลุ่มที่ 2 “ให้ความสำคัญกับการกำกับ ติดตามการให้บริการระบบราง ด้วยการยกระดับด้านการอำนวยความสะดวก และการให้บริการด้านความปลอดภัยสู่มาตรฐานสากลทั้งในมิติด้านการเพิ่มประสิทธิภาพในส่วนการให้บริการเชิงสังคมและการให้บริการเชิงพาณิชย์ โดยมีเป้าหมาย เพื่อลดความเสี่ยงและการสูญเสียจากการเดินทางระบบขนส่งทางราง สร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนที่มาใช้บริการ”

กลุ่มที่ 3 “การดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ ต้องมีการกำหนดกรอบนโยบาย การดำเนินงานที่ชัดเจน เพื่อให้การดำเนินงานของกรมการขนส่งทางรางในฐานะหน่วยงานหลักในการกำกับดูแลระบบขนส่งทางรางของประเทศ สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลและนโยบายของกระทรวงคมนาคมในการขับเคลื่อนตามภารกิจด้านคมนาคมการขนส่งทางราง”

กลุ่มที่ 4 “ตรวจสอบสภาพรถ และระบบให้มีสภาพพร้อมใช้งาน โดยการใช้เทคโนโลยีมาช่วยในการบริหารจัดการ นำนวัตกรรมเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการกำกับดูแลระบบขนส่งทางรางให้ได้มาตรฐานและปลอดภัย เพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนในยุคดิจิทัล กำกับดูแลและตรวจสอบ โดยการตรวจสอบรถขนส่งทางรางไม่ให้ปล่อยควันดำ หรือมลพิษทางอากาศเกินกว่าค่ามาตรฐานกำหนด”

5. สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีข้อค้นพบที่สำคัญสรุปได้ ดังนี้

สภาพการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

พบว่า ภาครัฐมีการจัดระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นที่เชื่อมต่อรถไฟฟ้าได้สะดวก รวมถึงการใช้ระบบตั๋วร่วม (Common Ticket) และการให้ส่วนลดเมื่อมีการเปลี่ยนระบบ สามารถรองรับนักท่องเที่ยวด้วยบริการขนส่งสาธารณะที่รวดเร็วและสะดวกสบาย การปรับปรุงเปลี่ยนแปลงมีการเพิ่มความถี่ในการเดินรถ เพิ่มขบวนรถ และขยายเวลาให้บริการในช่วงการจัดกิจกรรมสำคัญ การปรับปรุงเปลี่ยนแปลงมีบทบาทสำคัญที่ส่งผลต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้คน ทำให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง ภาคเอกชนขยายการ

ลงทุนพัฒนาที่ดินตามแนวรถไฟฟ้าและบริเวณใกล้เคียง ทำให้เกิดการขยายตัวของชุมชนใหม่ โดยเฉพาะโครงการอสังหาริมทรัพย์เพื่ออยู่อาศัย การดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง ผู้บริโภคมีแนวโน้มปรับพฤติกรรมมาใช้บริการรถไฟฟ้ามากขึ้น โดยเฉพาะชนชั้นกลางที่มีกำลังซื้อซึ่งต้องการความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางและมีความแน่นอนด้านเวลา ผู้ใช้บริการที่สามารถเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนทางรางได้มากขึ้น ลดภาระค่าใช้จ่าย และให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงบริการได้ ตอบสนองความเร่งรีบของสังคมปัจจุบัน การเดินทางด้วยรถไฟฟ้าเป็นทางเลือกซึ่งเป็นที่นิยมทุกคนสามารถใช้บริการได้ ในการเดินทางสู่ใจกลางเมืองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจร ความรวดเร็วทันเวลา ทำให้การเดินทางสะดวกและรวดเร็วขึ้น ลดปัญหาจราจรบนท้องถนน ทำให้การเดินทางสะดวกและรวดเร็วขึ้นทำให้การเดินทางมีความต่อเนื่องกัน รวดเร็ว สะดวก สบาย ปลอดภัย ไร้กังวล

ประสิทธิผลการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

พบว่า เป็นการบริการขนส่งสาธารณะที่รวดเร็วและสะดวกสบาย มีความปลอดภัย ตอบสนองความต้องการของประชาชน ในการใช้ชีวิตประจำวันเป็นอย่างมาก สะอาด ปลอดภัย ไร้มลพิษ เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง ลดความแออัดในพื้นที่เขตเมืองบริเวณกรุงเทพฯ และปริมณฑลนั้นมีค่าความแออัดสูง ประชาชนจำนวนมากในพื้นที่ปริมณฑลได้มีการเข้าถึงบริการคมนาคมขนส่งสาธารณะมากขึ้น สามารถตอบสนองผู้รับบริการได้เป็นอย่างดี เพิ่มทางเลือกในการเดินทาง ประหยัดเวลาในการเดินทาง ทำให้สุขภาพจิตดีขึ้น ลดปัญหาการจราจรได้เป็นอย่างดี ช่วยให้การเดินทางไปประกอบกิจกรรมต่างๆ ทำได้สะดวก รวดเร็ว และการนัดหมายต่างๆ ทำได้ตรงเวลา คำนึงถึงค่าใช้จ่ายที่เพิ่ม แต่ก็สามารถตอบโจทย์การใช้ชีวิตของประชาชนชาวจังหวัดสมุทรปราการได้เป็นอย่างดี สามารถเข้าไปทำงานในพื้นที่กรุงเทพได้สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ไม่ต้องไปเช่าที่พักใกล้ที่ทำงาน ใช้เวลาเดินทางไม่นาน

แนวทางการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนของรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ส่งเสริมการพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล การนำระบบเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการ กำกับติดตามหรือรับเรื่องร้องเรียนต่างๆ เดินทางยกระดับการให้บริการ เพื่ออำนวยความสะดวกและเชื่อมต่อการเดินทางให้กับประชาชนที่ต้องการเข้าถึงระบบขนส่งทางราง ตลอดจนตอบสนองการใช้บริการให้สามารถเดินทางจากต้นทางไปถึงปลายทางได้อย่างรวดเร็ว สะดวก สะอาด ปลอดภัย ตรงต่อเวลา ราคาที่เหมาะสม รองรับประชาชนทุกกลุ่ม ทุกพื้นที่ ทุกภาคส่วน ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งทางราง แทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และ PM 2.5 ให้มีความสำคัญกับการกำกับติดตามการให้บริการระบบราง ด้วยการยกระดับด้านการอำนวยความสะดวก และการให้บริการด้านความปลอดภัยสู่มาตรฐานสากลทั้งในมิติด้านการเพิ่มประสิทธิภาพในส่วนการให้บริการเชิงสังคมและการให้บริการเชิงพาณิชย์ โดยมีเป้าหมาย เพื่อลดความเสี่ยงและการสูญเสียจากการเดินทางระบบขนส่งทางราง สร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนที่มาใช้บริการ ต้องมีการกำหนดกรอบนโยบาย การดำเนินงานที่ชัดเจน เพื่อให้การดำเนินงานของกรมการขนส่งทางรางในฐานะหน่วยงานหลักในการกำกับดูแลระบบขนส่งทางรางของประเทศ สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลและนโยบายของกระทรวงคมนาคมในการขับเคลื่อนตามภารกิจด้านคมนาคมการขนส่งทางราง ตรวจสอบสภาพรถ และระบบให้มีสภาพพร้อมใช้งาน โดยการใช้เทคโนโลยีมาช่วยในการบริหารจัดการ นำนวัตกรรมเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการกำกับดูแลระบบขนส่งทางรางให้ได้มาตรฐาน และปลอดภัย เพื่อตอบโจทย์ความต้องการของประชาชนในยุคดิจิทัล กำกับดูแลและตรวจสอบ โดยการตรวจสอบรถขนส่งทางรางไม่ให้ปล่อยควันดำ หรือมลพิษทางอากาศเกินกว่าค่ามาตรฐานกำหนด

สภาพการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พบว่า รถไฟฟ้าสายสีเหลือง มีบทบาทสำคัญที่ส่งผลต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้คน ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทาง ภาคเอกชนขยายการลงทุนพัฒนาที่ดินตามแนวรถไฟฟ้าและบริเวณใกล้เคียง การดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง ผู้บริโภคมีแนวโน้มปรับเปลี่ยนพฤติกรรมมาใช้บริการรถไฟฟ้ามากขึ้น โดยเฉพาะชนชั้นกลางที่มีกำลังซื้อซึ่งต้องการความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางและมีความแน่นอนด้านเวลา ผู้ใช้บริการที่สามารถเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนทางรางได้มากขึ้น ลดภาระค่าใช้จ่าย และให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงบริการได้ ตอบสนองความเร่งรีบของสังคมปัจจุบัน การเดินทางด้วยรถไฟฟ้านับเป็นทางเลือกซึ่งเป็นที่นิยมทุกคนสามารถใช้บริการได้ ในการเดินทางสู่ใจกลางเมืองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจร ความรวดเร็วทันเวลา ทำให้การเดินทางสะดวกและรวดเร็วขึ้น ลดปัญหาจราจรบนท้องถนน ทำให้การเดินทางสะดวกและรวดเร็วขึ้นทำให้การเดินทางมีความต่อเนื่องกัน รวดเร็ว สะดวก สบาย ปลอดภัย ไร้กังวล ชัดแจ้งกับ ภาณุพงศ์ รัชธร, ปธานิน บุตตะมาศ (2564) ที่ศึกษาความเหลื่อมล้ำด้านการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ผลการวิจัยพบว่า ถึงแม้ประชาชนจะเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนทางรางได้สะดวกสบายและรวดเร็วกว่าระบบรถโดยสารประจำทาง แต่การเข้าถึงบริการของระบบขนส่งมวลชน ทางนั้นยากกว่าระบบรถโดยสารประจำทาง เนื่องจากมีข้อจำกัดในเชิงพื้นที่และงบประมาณ ทำให้การเดินทางไปยังพื้นที่ส่วนใหญ่ในเขตเมืองนั้นจำเป็นต้องเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะแบบรถโดยสาร ประจำทางมากกว่า แสดงให้เห็นถึงความสำคัญของระบบขนส่งสาธารณะของทั้ง 2 ระบบ และถ้าหากต้องการแก้ปัญหาความเหลื่อมล้ำ ในการเข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะแต่ละพื้นที่ ต้องอาศัยการพัฒนาที่ควบคู่กันไปของทั้งสองรูปแบบการเดินทาง

ประสิทธิผลการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พบว่า เป็นการบริการขนส่งสาธารณะที่รวดเร็วและสะดวกสบาย มีความปลอดภัย ตอบสนองความต้องการของประชาชน ในการใช้ชีวิตประจำวันเป็นอย่างมาก สะอาด ปลอดภัย ไร้มลพิษ เกิดการเปลี่ยนแปลงการเดินทาง ลดความเหลื่อมล้ำในพื้นที่เขตเมืองบริเวณกรุงเทพฯและปริมณฑลมีการเข้าถึงบริการคมนาคมขนส่งสาธารณะมากขึ้น สามารถตอบสนองผู้รับบริการได้เป็นอย่างดี เพิ่มทางเลือกในการเดินทาง ประหยัดเวลาในการเดินทาง ทำให้สุขภาพจิตดีขึ้น ลดปัญหาการจราจรได้เป็นอย่างดี ช่วยให้การเดินทางไปประกอบกิจกรรมต่างๆ ทำได้สะดวกรวดเร็ว และการนัดหมายต่างๆ ทำได้ตรงเวลา คุ่มค่ากับค่าใช้จ่ายที่เพิ่ม แต่ก็สามารถตอบโจทย์การใช้ชีวิตของประชาชนชาวจังหวัดสมุทรปราการได้เป็นอย่างดี สอดคล้องกับ อัจฉรา ลิ้มมณฑล (2564) ศึกษาทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในเมืองหลักภูมิภาค และแนวทางการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานการพัฒนาขนส่งมวลชนเป็นหนึ่งในนโยบายที่สำคัญของรัฐบาลทุกสมัย ซึ่งมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ ประกอบกับการเติบโตด้านเศรษฐกิจการค้าในระดับประเทศ เกิดแหล่งธุรกิจ การจ้างงาน การท่องเที่ยว โดยเฉพาะในเมืองหลัก ภูมิภาค ที่มีการเติบโตของเมืองอย่างรวดเร็ว แต่ยังคงประสบปัญหาระบบขนส่งสาธารณะที่ไม่มีประสิทธิภาพ การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนจึงเป็นปัจจัยสำคัญที่สนับสนุนการเจริญเติบโตของเมืองต่อไป

แนวทางการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนของรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พบว่า เพื่อให้การดำเนินงานบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ จึงต้องมีการกำหนดกรอบนโยบายการดำเนินงานที่ชัดเจน การนำระบบเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการกำกับติดตามหรือรับเรื่องร้องเรียนต่างๆ เดินหน้ายกระดับการให้บริการ เพื่ออำนวยความสะดวกและเชื่อมต่อการเดินทางให้กับประชาชนที่ต้องการเข้าถึงระบบขนส่งทางราง ตลอดจนตอบสนองการใช้บริการ นำนวัตกรรมเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการกำกับดูแลระบบขนส่งทางรางให้ได้มาตรฐานและปลอดภัย สอดคล้องกับ ภาวิณี เอี่ยมตระกูล, ไอนุรุทธิ์ เรืองรัตนอมพร และ

ภัททิยา ชินพิริยะ (2560) ศึกษากรอบการวิเคราะห์ นโยบายการวางแผนการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนเพื่อการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน จากการสอบถามทัศนคติต่อการดำเนินการตามกรอบนโยบายการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีประกอบกับการพิจารณาด้าน ประสิทธิภาพ ความเป็นไปได้ ความสนใจ และความพร้อมในการนำนโยบายไปปรับใช้ สามารถสังเคราะห์ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย 5 มิติการพัฒนา อันประกอบด้วย 1) ด้านกรอบนโยบาย 2) ด้าน การพัฒนาเชิงพื้นที่ 3) ด้านการพัฒนาระบบคมนาคม 4) ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจสร้างสรรค์ 5) ด้านการพัฒนาที่อยู่อาศัยและพื้นที่สาธารณะ ผลการวิจัยยังพบช่องว่างในการดำเนินการประยุกต์ใช้

5.2 ข้อเสนอแนะในเชิงนโยบาย

1. ควรมีการสร้างเชื่อมั่นให้กับประชาชนที่มาใช้บริการ ด้วยการยกระดับด้านการอำนวยความสะดวก และการให้บริการด้านความปลอดภัยสู่มาตรฐานสากล
2. ควรมีปรับปรุงเปลี่ยนแปลง การเพิ่มความถี่ในการเดินรถ เพิ่มขบวนรถ การให้บริการในช่วงเร่งด่วน
3. ควรส่งเสริมให้ผู้ใช้บริการ มีส่วนร่วม ในการพัฒนาการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ให้มีประสิทธิภาพ โดยการนำระบบเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการรับเรื่องร้องเรียนต่างๆ

5.3 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยในครั้งต่อไป

1. ควรมีการศึกษาความคุ้มค่าของระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลกับประโยชน์ที่ได้รับ
2. ควรมีการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
3. ควรมีการศึกษาผลกระทบของระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ต่อระบบขนส่งประเภทอื่น เช่น รถประจำทาง รถตู้ เป็นต้น

เอกสารอ้างอิง

- กระทรวงคมนาคม. (2564). รายงานประจำปี 2564. กรุงเทพฯ: กระทรวงคมนาคม.
- นราธิป ศรีราม. (2557). แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการบริการสาธารณะของท้องถิ่น”, เอกสารการสอนชุดวิชาการจัดการบริการสาธารณะของท้องถิ่น หน่วยที่ 1-7, นนทบุรี: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช.
- นันทวัฒน์ บรมานันท์. (2554). มาตรฐานใหม่ของการจัดทำบริการสาธารณะระดับชาติในประเทศไทย. กรุงเทพฯ : วิญญูชน.
- ภาณุพงศ์ รัชธร, ปธานิน บุตตะมาศ. (2564). การศึกษาความเหลื่อมล้ำด้านการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล. วารสารการขนส่งและโลจิสติกส์, 13(1), 41-62.
- ภาวิณี เอี่ยมตระกูล, ไอลูร์ย์ เรืองรัตนอัมพร และ ภัททิยา ชินพิริยะ. (2560). กรอบการวิเคราะห์นโยบายการวางแผนการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนเพื่อการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน. วารสารวิจัยและ สารสถาปัตยกรรม/การผังเมือง, 14(1), 95-122.
- สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ. (2559). ข้อเสนอแนะเพื่อการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศตามมาตรา 31 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย เรื่องการแก้ปัญหาการจราจรในเมืองใหญ่. การประชุมสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ครั้งที่ 46/2559 วันจันทร์ที่ 12 กันยายน 2559.
- สุรัชย์ พรหมปากดี. (2565). ปัจจัยทางการบริหารที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการบริหารงานโรงเรียน สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษานครพนม. วิทยานิพนธ์ครุศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารการศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร.
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรและการรถไฟแห่งประเทศไทย. (2564). รายงาน โครงสร้างพื้นฐานคมนาคม ประจำปีพ.ศ. 2564. [ออนไลน์] ค้นเมื่อ 22 ตุลาคม 2566 จาก https://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/PDF/2565-10/25651011-TransportInfrastructureAnnualReport2021.pdf
- อรทัย ก๊กผล. (2552). เคล็ดลับการจัดการบริการสาธารณะท้องถิ่น: บทเรียนจากรางวัลพระปกเกล้า’ 51, กรุงเทพฯ: บริษัท ส เจริญ การพิมพ์ จำกัด.
- อัฉร่า ลิ้มมณฑล. (2564). ทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในเมืองหลักภูมิภาค และแนวทางการพัฒนา พื้นที่โดยรอบสถานี. วารสารการขนส่งและโลจิสติกส์, 13(1), 9-39.
- Argyris, C. (2004). *Reasons and Rationalizations: The Limits to Organizational Knowledge*. Oxford: Oxford University Press.
- DDproperty Editorial Team. (2566). รถไฟฟ้าสายสีเหลือง 23 สถานี ทำเลไหนน่าลงทุน. [ออนไลน์] ค้นเมื่อ 22 ตุลาคม 2566 <https://www.ddproperty.com/คู่มือซื้อขาย/รถไฟฟ้าสายสีเหลือง-ทำเลไหนน่าลงทุน-19235>
- Hoy, A. W., Hoy, W. K., & Hoy, A. W. (2003). *Instructional leadership: A learning-centered guide*. Boston, MA: Allyn and Bacon.
- Robbins SP, Judge TA. (2013). *Organizational behavior*. (15th ed.). Upper Saddle River, N.J.: Pearson/Prentice Hall.
- Vuchic, V. R. (1981). *Urban Public Transportation System and Technology*. New Jersey: Prentice – Hall.