

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

มหาวิทยาลัยเชียงใหม่เป็นมหาวิทยาลัยในภูมิภาคแห่งแรกของประเทศไทยจัดตั้งขึ้นในปี พ.ศ. 2507 ตามนโยบายของรัฐ และตามเจตนารมณ์ของประชาชนในภาคเหนือ โดยมีคณะเพียง 7 คณะ บุคลากรเพียง 184 คน ในระยะเริ่มแรกพื้นที่มหาวิทยาลัยตั้งอยู่เชิงดอยสุเทพ ซึ่งเดิมบริเวณทั่วไปเป็นป่าธรรมชาติมีภูมิทัศน์ที่สวยงามเป็นที่ชื่นชมและภาคภูมิใจของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ แต่ 39 ปีที่ผ่านมา วิถีวัฒนธรรม สังคม เศรษฐกิจ การเมืองและวิถีชีวิตของคนไทย แม้แต่ประชากรของไทยได้เปลี่ยนแปลงมากมาย โดยได้รับอิทธิพลมาจากกระแสการพัฒนาของโลก และเทคโนโลยีไร้พรมแดนจากประเทศที่พัฒนาแล้ว นอกจากนี้ ความต้องการในด้านการศึกษาระดับอุดมศึกษาของประชาชนของไทยก็สูงและหลากหลายมากขึ้น ดังนั้นมหาวิทยาลัยเชียงใหม่จึงต้องเปลี่ยนแปลงเจริญเติบโตทุก ๆ ด้านเช่นกัน เพื่อรองรับความต้องการของสังคมไทย

ปัจจุบันมหาวิทยาลัยเชียงใหม่มี 17 คณะ จำนวนนักศึกษาทั้งหมด 25,680 คน (กองสำนักทะเบียน, 2545) และมีบุคลากรทำงานในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ทั้งหมด 10,685 คน (มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2545) นับว่าเป็นจำนวนที่มากพอสมควร มหาวิทยาลัยเชียงใหม่มีพื้นที่ทั้งหมด 8,724 ไร่ ส่วนพื้นที่ฝั่งเชิงดอยมีประชากรหนาแน่นมากที่สุด มีพื้นที่ประมาณ 1,392.5 ไร่ ซึ่งนับว่ากว้างใหญ่มากแต่ในการเจริญเติบโตของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ไม่มีการวางแผนในการจัดการสัญจรและคมนาคมที่ดี ทำให้มหาวิทยาลัยกระจายขยายตัวอย่างไม่มีการเบียด (A Sprawling University) แต่ละอาคารและสถานที่ต่าง ๆ นั้นค่อนข้างห่างไกลกัน และลักษณะพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นเนินเขา นอกจากนี้ภูมิอากาศค่อนข้างร้อนและช่วงฤดูฝนฝนตกหนักจึงทำให้ไม่สะดวกในการสัญจรไปมาด้วยการขี่จักรยานและการเดินเท้า นัก ด้วยเหตุขัดข้องเรื่องระยะทางและเวลา ชีวิตความเป็นอยู่ของประชากรในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่จึงจำเป็นต้องอาศัยยานยนต์ต่าง ๆ ในการเดินทางเพื่อการสอน การทำงาน และดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ การเดินทางของนักศึกษาคณาจารย์ และบุคลากร ซึ่งเป็นปัจจัยที่สำคัญและเป็นพื้นฐานหลักส่วนหนึ่ง เพื่อให้เกิดประสิทธิผลในการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ส่วนการจัดระบบขนส่งสาธารณะในมหาวิทยาลัยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2507-2532 สามารถอบกู้สภาพการณ์ภายในมหาวิทยาลัยได้ระดับหนึ่ง เนื่องจากรถสี่ล้อแดงที่วิ่งเข้า-ออกมหาวิทยาลัยมีประมาณ 400 คัน มีคิวรถตามจุดต่างๆ (ในตัวเมืองเชียงใหม่ที่เป็นย่านชุมชน) การวิ่งอยู่ภายในมหาวิทยาลัยรับส่งนักศึกษาครั้งละ 1 บาท ส่วนออกนอกมหาวิทยาลัยค่าโดยสารตลอดเส้นทางครั้งละ 3 บาท โดยมหาวิทยาลัยมีการจำกัดจำนวนรถเข้ามาในมหาวิทยาลัย แต่ในปี พ.ศ. 2533 มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ได้เปลี่ยนแปลงนโยบายในการอนุมัติให้เปิดเสรีการเดินทางในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ทำให้การรับ-ส่งของรถสี่ล้อแดงมีจำนวนรถน้อยลงและค่าบริการแพงขึ้นมีการคิดแบบเหมาจ่ายและคิดเป็นระยะทาง ทำให้ต่อมานักศึกษาต้องนำเอารถส่วนตัวมาใช้เพิ่มมากขึ้น (พิมพ์ใจ สนั่นพานิช, 2541) มหาวิทยาลัยเชียงใหม่จึงไม่สามารถหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรและมลพิษต่างๆ เช่น รถติด อุบัติเหตุจากจราจรซึ่งเกิดบ่อยและรุนแรงมากขึ้น การขาดแคลนที่จอดรถ ก๊าซพิษ เขม่าควันฝุ่น และเสียงรบกวน ที่เกิดจากการขาดวินัยในการจราจร

อย่างไรก็ตามทางผู้บริหารมหาวิทยาลัยก็ได้พยายามแก้ไขปัญหาดังกล่าวนี้มาโดยตลอดนับตั้งแต่แผนพัฒนาการศึกษาระยะที่ 8 (ปี พ.ศ. 2539-2544) ที่ผ่านมา โดยการลดความหนาแน่นของการจราจรในพื้นที่ส่วนต่าง ๆ ของมหาวิทยาลัยลงเป็นหลัก และปรับปรุงสภาพแวดล้อมของการสัญจรภายในให้เหมาะสมกับที่เป็นบริเวณเขตการศึกษาเพื่อการเรียนการสอน ซึ่งควรจะเป็นเขตปลอดภัย และมีบรรยากาศเหมาะสมทางวิชาการ ดังนั้นในภาคที่ 1 ปีการศึกษา 2541 มหาวิทยาลัยจึงได้ออกกฎซึ่งห้ามนักศึกษาที่พกอาศัยหอพักมหาวิทยาลัยตั้งแต่รหัส 41 เป็นต้นไป นำรถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนตัวมาใช้ในมหาวิทยาลัย และมีการจัดระบบขนส่งมวลชนให้บริการในมหาวิทยาลัย โดยใช้รถสี่ล้อแดง (ปีการศึกษา 2541) รถราง (ปลายภาคที่ 2/2542 - 2543) และรถไฟฟ้ากับรถสี่ล้อแดง (ปีการศึกษา 2544) มาให้บริการ แต่ดำเนินการไม่ถึงปีก็ล้มเลิกมาตลอดไม่ประสบความสำเร็จแต่อย่างใด ทั้งนี้ส่วนหนึ่งเนื่องจากแต่ละกิจกรรมไม่ได้มีการปฏิบัติอย่างต่อเนื่องกัน รวมทั้งวิธีการที่เลือกเป็นเครื่องมือเพื่อแก้ปัญหাজราจรและมลพิษนั้นมีการเปลี่ยนแปลงเกือบทุกปีทำให้ในช่วง 4 ปีที่ผ่านมาปรากฏเป็นเทศกาล หรือ “ Season Event ” ของแต่ละปีการศึกษาไป

ในปีการศึกษา 2545 นี้ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ได้ริเริ่มดำเนินโครงการขนส่งมวลชนเพื่อแก้ไขปัญหাজราจรและมลพิษ โดยให้บริษัทรถไฟฟ้าประเทศไทย สัมปทานนำรถไฟฟ้ามารับให้บริการนักศึกษาอีกครั้งหนึ่งซึ่งเริ่มให้บริการในวันที่ 3 มิถุนายน พ.ศ. 2545 ที่ผ่านการดำเนินโครงการนี้มีระยะเวลา 8 ปี ภายใต้แผนพัฒนาการศึกษาระยะที่ 9 (พ.ศ.2545-2549) โดยกำหนดบุคคลและพื้นที่เป้าหมายที่ให้บริการ คือ นักศึกษาที่พักอาศัยหอพักในฝั่งเชิงคอกของมหาวิทยาลัยเท่านั้นในช่วงแรก โดยมีจำนวนรถที่ให้บริการ 16 คัน เส้นทางที่ให้บริการ 2 สาย

(วนซ้ายและวนขวา) และเก็บค่าโดยสารเป็นการเหมาจ่ายจากนักศึกษาที่พักอาศัยหอพักในฝั่งเชิงคอยของมหาวิทยาลัยทุกคน ภาคเรียนละ 300 บาท ส่วนภาคฤดูร้อน 100 บาท หากประสบความสำเร็จในช่วงแรกแล้วจะเพิ่มจำนวนรถและเส้นทางที่ให้บริการและขยายพื้นที่ให้บริการให้ครอบคลุมต่อไป

ปัจจุบันนี้ รถไฟฟ้านิยมใช้เป็นยานพาหนะของขนส่งมวลชนและยานพาหนะทั่วไปซึ่งเป็นยานพาหนะสมัยใหม่ในประเทศต่างๆ มากยิ่งขึ้น แทนที่รถที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์เผาไหม้ภายใน (Internal Combustion Engine: ICE) ซึ่งใช้น้ำมันซึ่งเป็นทรัพยากรที่ไม่สามารถสร้างทดแทนขึ้นมาได้และกำลังประสบวิกฤติขาดแคลน และอาจจะหมดสิ้นไปภายในไม่กี่ปีข้างหน้ามาเป็นเชื้อเพลิง โดยเฉพาะในประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น ประเทศในทวีปยุโรปต่าง ๆ สหรัฐอเมริกา และญี่ปุ่น เป็นต้น รถไฟฟ้านั้นนอกจากไม่ปล่อยสารพิษหรือควันพิษในท้องถนนจนมีชื่อเรียกว่ารถไร้มลพิษ (Zero Emission Vehicle : ZEV) แล้ว ยังมีประสิทธิภาพในการใช้พลังงานสูงกว่าเมื่อเทียบกับรถยนต์ธรรมดาที่ใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิง (เอกชัย ติลาธิรมี, 2542) ทำให้ประหยัดพลังงาน จึงสามารถช่วยบรรเทาปัญหาภาวะโลกร้อนที่มีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมรวมถึงคุณภาพชีวิตของสิ่งมีชีวิตทุก ๆ ชนิดในโลกอย่างมากในปัจจุบันได้

การดำเนินโครงการขนส่งมวลชนโดยรถไฟฟ้าเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและมลพิษในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ครั้งนี้ ถือว่ามหาวิทยาลัยเชียงใหม่เป็นมหาวิทยาลัยนำร่องแห่งแรกของประเทศไทยที่ได้นำวิธีการดังกล่าวมาใช้ในการแก้ไขปัญหาจราจรและมลพิษ ดังนั้นนับได้ว่ามหาวิทยาลัยเชียงใหม่มองการณ์ไกลคำนึงถึงอนาคตสมกับเป็นผู้นำชุมชนที่มหาวิทยาลัยได้ตั้งเป้าหมายไว้ในแผนการพัฒนาศึกษาาระยะที่ 9 (พ.ศ.2545-2549) ที่ว่า “มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ต้องเป็นผู้นำในการสร้างความตระหนักและจิตสำนึกแก่ชุมชนท้องถิ่นในการมีส่วนร่วมอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยคำนึงถึงชุมชนและท้องถิ่นเป็นหลัก เพื่อให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น” (คณะกรรมการการจัดทำแผนพัฒนาการศึกษา, 2544)

ดังนั้นการดำเนินโครงการขนส่งมวลชนมหาวิทยาลัยเชียงใหม่โดยรถไฟฟ้าในครั้งนี้ย่อมที่จะถูกจับตามองจากสังคมรอบข้างอยู่มาก หากมหาวิทยาลัยเชียงใหม่สามารถดำเนินโครงการนี้ได้ประสบความสำเร็จแล้วอาจจะสามารถเป็นตัวอย่างที่ดีในการจัดตั้งขนส่งมวลชนเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและมลพิษ ซึ่งสถาบันและเมืองต่าง ๆ กำลังประสบอยู่ ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาและติดตามความเป็นมาของการนำรถไฟฟ้ามาใช้เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและมลพิษของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และประสิทธิภาพของโครงการขนส่งมวลชนโดยรถไฟฟ้าในปัจจุบัน ตลอดจนความคิดเห็นของนักศึกษาที่พักอาศัยในฝั่งเชิงคอยมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ซึ่งต้องเป็นผู้ชำระค่าบริการว่าผลการดำเนินงานดังกล่าวประสบความสำเร็จเพียงใด สามารถจัดการจราจรได้ตามเจตนารมณ์ที่มหาวิทยาลัยกำหนดไว้ได้หรือไม่อย่างไรต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาความเป็นมาของโครงการขนส่งมวลชนมหาวิทยาลัยเชียงใหม่โดยรถไฟฟ้าในระหว่างปีการศึกษา 2541 - 2544
2. เพื่อศึกษาประสิทธิภาพของโครงการขนส่งมวลชนมหาวิทยาลัยเชียงใหม่โดยรถไฟฟ้า โดยพิจารณาจาก 3 เรื่อง ได้แก่ ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการ การบรรเทาปัญหาจราจรและมลพิษ ความคาดหวังและความพึงพอใจต่อบริการของนักศึกษาหอพัก

1.3 นิยามศัพท์เฉพาะ

โครงการขนส่งมวลชนมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ หมายถึง โครงการจัดตั้งการให้บริการรถยนต์โดยสารรับส่งแก่นักศึกษาและบุคลากรในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เพื่อบรรเทาปัญหาจราจรและมลพิษทางอากาศในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ตั้งแต่ปีการศึกษา 2541 – 2545

โครงการขนส่งมวลชนมหาวิทยาลัยเชียงใหม่โดยรถไฟฟ้า หมายถึง โครงการขนส่งมวลชนมหาวิทยาลัยเชียงใหม่เฉพาะในปีการศึกษา 2545 โดยรถไฟฟ้าเป็นยานพาหนะของขนส่งมวลชนหลัก โดยเริ่มบริการตั้งแต่วันที่ 3 มิถุนายน 2545

รถสี่ล้อแดง หมายถึง รถสองแถวโดยสารขนาดสี่ล้อที่นำมาใช้เป็นยานพาหนะของโครงการขนส่งมวลชนมหาวิทยาลัยเชียงใหม่

รถไฟฟ้า หมายถึง รถโดยสารขนาด 4 ล้อ ที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้า (MOTORS) ขนาดบรรทุกผู้โดยสารมีต่ำกว่า 14 ที่นั่ง ซึ่งใช้เป็นยานพาหนะของขนส่งมวลชนมหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ปัญหาจราจร หมายถึง ปัญหาที่เกิดขึ้นในการเดินทางของผู้คน เช่น นักศึกษา บุคลากร และอาจารย์ ในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่วิทยาเขตเชิงคอย

ปัญหามลพิษ หมายถึง มลพิษทางอากาศและเสียงของวิทยาเขตเชิงคอยในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ซึ่งมาจากการใช้ยานยนต์ในเขตนั้น

นักศึกษาหอพัก หมายถึง นักศึกษาที่พักอาศัยอยู่หอพักฝั่งเชิงคอยในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ได้แก่ หอพักหญิง อาคาร 1 – 8 หอพักชาย อาคาร 1 – 7 และหอพัก 9 หรือหอสีชมพู ซึ่งมหาวิทยาลัยกำกับโดยตรง

ประสิทธิภาพของโครงการ หมายถึง การประสบความสำเร็จของโครงการขนส่งมวลชนมหาวิทยาลัยเชียงใหม่โดยรถไฟฟ้า การศึกษาครั้งนี้พิจารณาจาก 3 เรื่อง ได้แก่ 1.ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินโครงการ 2.การบรรเทาปัญหาจราจรและมลพิษ 3.ความคาดหวังและความพึงพอใจของนักศึกษาหอพัก ต่อโครงการขนส่งมวลชนมหาวิทยาลัยเชียงใหม่โดยรถไฟฟ้า

ความคาดหวัง ความพึงพอใจต่อบริการขนส่งมวลชนของนักศึกษาหอพัก หมายถึง ความรู้สึกของนักศึกษาหอพักต่อโครงการขนส่งมวลชนมหาวิทยาลัยเชียงใหม่โดยรถไฟฟ้า เกี่ยวกับปัจจัยด้านความสะดวก การติดต่อสื่อสาร ความสามารถและความรู้ของพนักงานขับรถ กิริยามารยาทของพนักงาน ความปลอดภัย ลักษณะภายนอก และอัตราค่าบริการ

1.4 ขอบเขตในการศึกษา

1.4.1 ขอบเขตพื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษา คือ บริเวณเส้นทางเดินรถให้บริการโครงการขนส่งมวลชนมหาวิทยาลัยเชียงใหม่โดยรถไฟฟ้าในปีการศึกษา พ.ศ. 2545 ซึ่งอยู่ในฝั่งเชิงคอกของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่

1.4.2 ขอบเขตด้านเนื้อหา

1) ศึกษาและรวบรวมข้อมูลของความเป็นมาของโครงการขนส่งมวลชนมหาวิทยาลัยเชียงใหม่โดยรถไฟฟ้าตั้งแต่ปีการศึกษา 2541-2544 ที่ผ่านมา ได้แก่

- 1.1) นโยบายของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ในการแก้ปัญหาจราจร
- 1.2) ปัญหาและอุปสรรค
- 1.3) ผลการดำเนินโครงการ

2) ศึกษาโครงการขนส่งมวลชนมหาวิทยาลัยเชียงใหม่โดยรถไฟฟ้าเพื่อการบรรเทาปัญหาจราจรและมลพิษ

- 2.1) สภาพการดำเนินการในปีการศึกษา พ.ศ. 2545
 - จำนวนนักศึกษาและบุคลากร
 - จำนวนยานพาหนะ
- 2.2) วิธีการดำเนินการ

3) ศึกษาประสิทธิภาพของโครงการขนส่งมวลชนมหาวิทยาลัยเชียงใหม่โดยรถไฟฟ้าเพื่อการบรรเทาปัญหาจราจรและมลพิษ

- 3.1) ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินโครงการขนส่งมวลชนมหาวิทยาลัยเชียงใหม่โดยรถไฟฟ้า
- 3.2) การบรรเทาปัญหาจราจรและมลพิษโดยการดำเนินโครงการขนส่งมวลชนมหาวิทยาลัยเชียงใหม่โดยรถไฟฟ้า
- 3.3) ความคาดหวังและความพึงพอใจของนักศึกษาหอพักต่อโครงการขนส่งมวลชนมหาวิทยาลัยเชียงใหม่โดยรถไฟฟ้า รวม 7 ปัจจัย ได้แก่
 - ความสะดวก

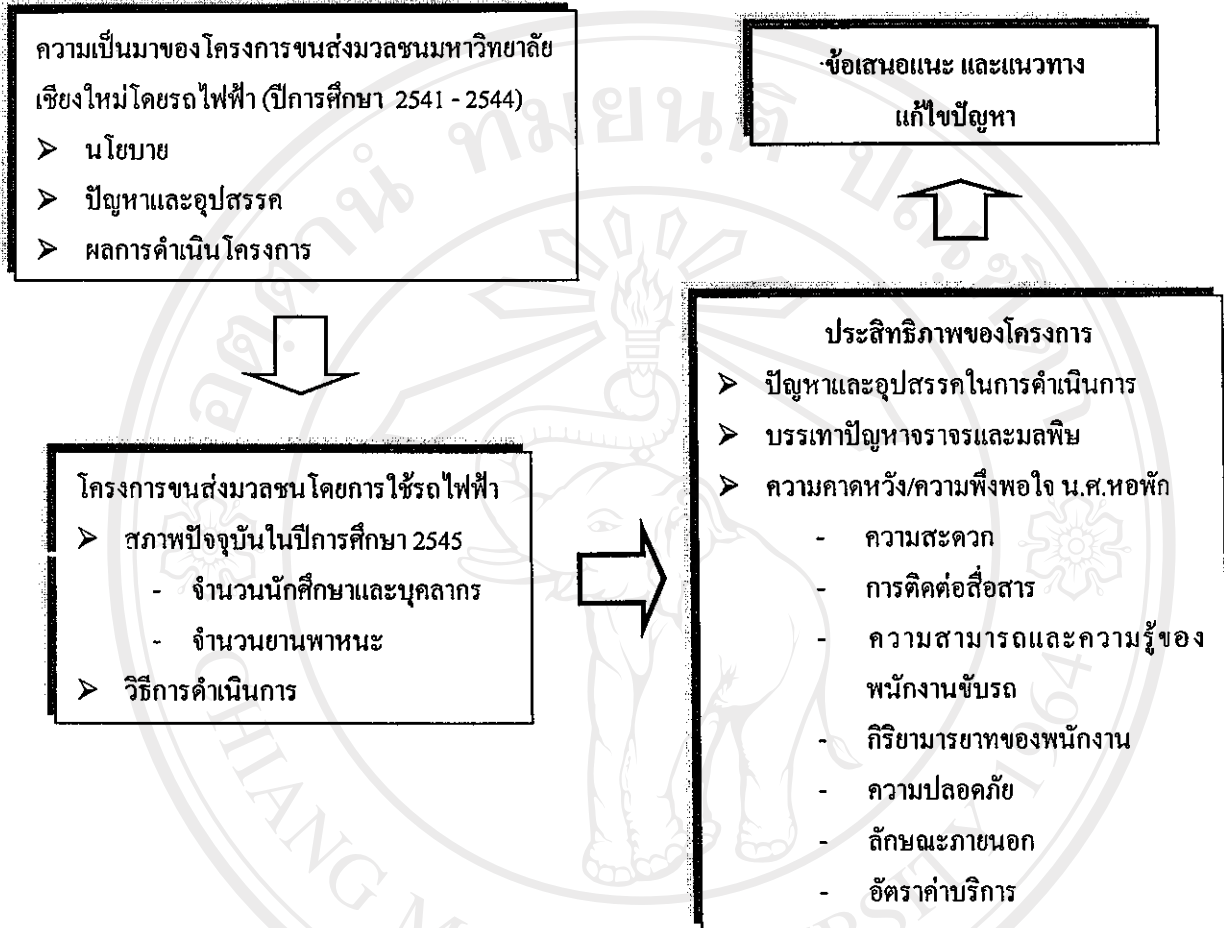
- การติดต่อสื่อสาร
- ความสามารถและความรู้ของพนักงานขับรถ
- กิริยามารยาทของพนักงาน
- ความปลอดภัย
- ลักษณะภายนอก
- อัตราค่าบริการ

1.4.3 ขอบเขตด้านระยะเวลา

การศึกษาค้นคว้านี้จะทำการศึกษาความเป็นมาของโครงการขนส่งมวลชนมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เพื่อการบรรเทาปัญหาจราจรและมลพิษที่ผ่านมามาตั้งแต่ปีการศึกษา พ.ศ. 2541 ซึ่งมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ได้ออกกฎระเบียบใหม่ ไม่อนุญาตให้นักศึกษาชั้นปีที่ 1 ที่พักอาศัยหอพักนำรถส่วนตัวมาใช้ จนถึงปีการศึกษา พ.ศ. 2544 และโครงการขนส่งมวลชนมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ โดยรถไฟฟ้านั้นจนถึงเดือน มีนาคม พ.ศ. 2546

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

1.5 กรอบแนวคิดในการศึกษา



ภาพที่ 1 : กรอบแนวคิดในการศึกษา

ลิขสิทธิ์ © by Chiang Mai University
All rights reserved