

## บทที่ 4

### ผลการศึกษา

ผลที่ได้จากการศึกษาข้อมูลและลักษณะการเดินทางของผู้ใช้บริการ ณ จุดเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารได้ข้อมูลดังนี้

#### 4.1 ประเภทรถที่ให้บริการ

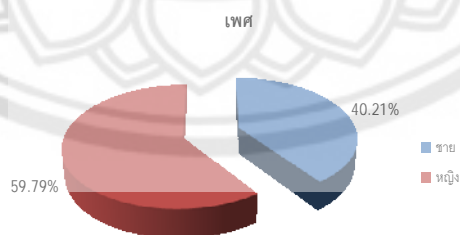
##### 4.1.1 สถานีขนส่งผู้โดยสารไปสถานีรถไฟ

- รถโดยสารประจำทาง คิดค่ารถ 11 บาท
- มอเตอร์ไซค์รับจ้าง มี 2 คิว คือ บขส.1 และ บขส.2 มีจำนวนรถประมาณ 70 คันต่อคิว คิดค่ารถเที่ยวละ 50 บาท/คน 2 คน คิด 70 บาท
- 3 ล้อเครื่อง มีจำนวน 8 คัน คิดค่ารถเที่ยวละ 50 บาท
- 4 ล้อเล็ก มีจำนวน 30 คัน คิดค่ารถเที่ยวละ 60 บาท

##### 4.1.2 จากสถานีรถไฟไปสถานีขนส่งผู้โดยสาร

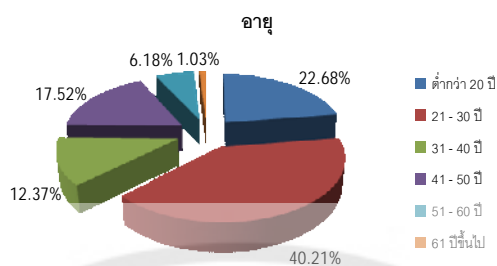
- รถโดยสารประจำทาง คิดค่ารถ 11 บาท
- มอเตอร์ไซค์รับจ้าง จำนวนรถประมาณ 15 คัน คิดค่ารถเที่ยวละ 40 บาทต่อคน 2 คน คิด 60 บาท
- 3 ล้อเครื่อง มีจำนวน 20 คัน คิดค่ารถเที่ยวละ 50 บาท เกิน 5 คนคิดคนละ 10 บาท
- 4 ล้อเล็ก มีจำนวน 7 คัน คิดค่ารถเที่ยวละ 60 บาท

#### 4.2 สถานีรถไฟศึกษาโดยการแจกแบบสอบถามจำนวน 100 ชุด สรุปข้อมูลเป็นกราฟได้ดังนี้



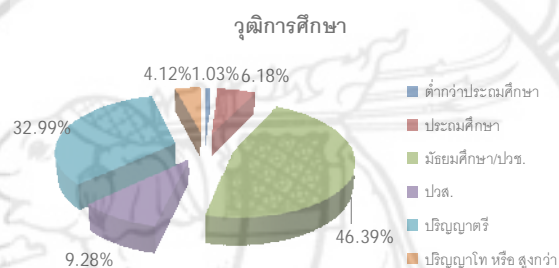
รูปที่ 4.1 สัดส่วนเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากรูปที่ 4.2.1 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง(60 %) รองลงมาคือเพศชาย (40%)



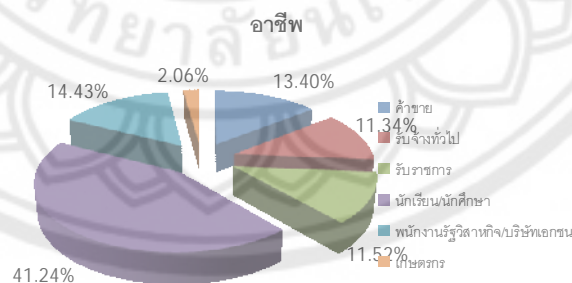
รูปที่ 4.2 สัดส่วนช่วงอายุของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากรูป 4.2.2 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุ 21 – 30 ปี(40%) รองลงมาคือ ต่ำกว่า 20 ปี(23%) 41 – 50 ปี(18%) 31 – 40 ปี(12%) 51 – 60 ปี(6%) และ 61 ปีขึ้นไป(1%) ตามลำดับ



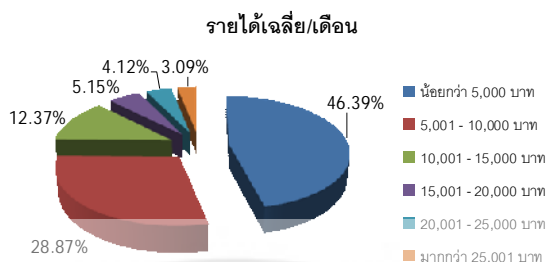
รูปที่ 4.3 สัดส่วนวุฒิการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากรูป 4.2.3 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีวุฒิการศึกษาระดับมัธยมศึกษา(46%) รองลงมาคือ ปริญญาตรี(33%) ปวส.(9%) ประถมศึกษา(6%) ปริญญาโทหรือสูงกว่า(4%) และต่ำกว่าประถมศึกษา(1%) ตามลำดับ



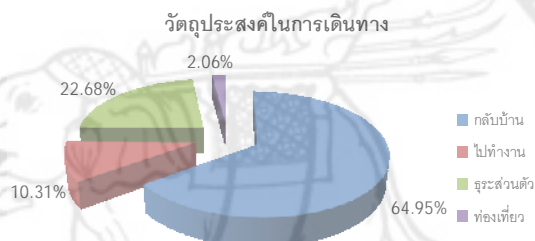
รูปที่ 4.4 สัดส่วนอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากรูป 4.2.4 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มนักเรียนนักศึกษา(41%) รองลงมาคือ พนักงานรัฐวิสาหกิจ/บริษัทเอกชน(14%) ค้าขาย(13%) รับราชการ(12%) รับจ้างทั่วไป(11%) และเกษตรกร(2%) ตามลำดับ



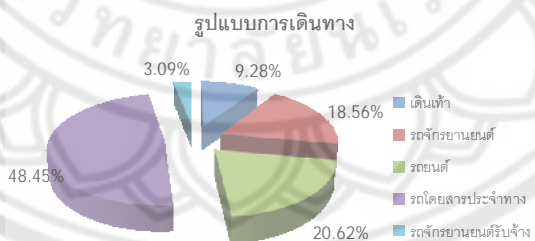
รูปที่ 4.5 สัดส่วนรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากรูป 4.2.5 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีรายได้น้อยกว่า 5,000 บาท(46%) รองลงมาคือ 5,000 – 10,001% บาท(29%) 10,001 – 15,000 บาท(12%) 15,001 – 20,000 บาท(5%) 20,001 – 25,000 บาท(4%) และมากกว่า 25,001 บาท(3%) ตามลำดับ



รูปที่ 4.6 สัดส่วนวัตถุประสงค์ในการเดินทางของผู้ตอบแบบสอบถาม

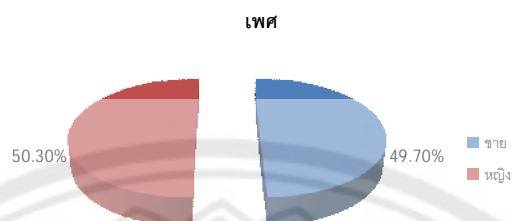
จากรูป 4.2.6 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามใหญ่มีวัตถุประสงค์ในการกลับบ้าน(55%) รองลงมาคือ ธุระส่วนตัว(23%) ไปทำงาน(10%) และท่องเที่ยว(2%) ตามลำดับ



รูปที่ 4.7 สัดส่วนรูปแบบการเดินทางของผู้ตอบแบบสอบถาม

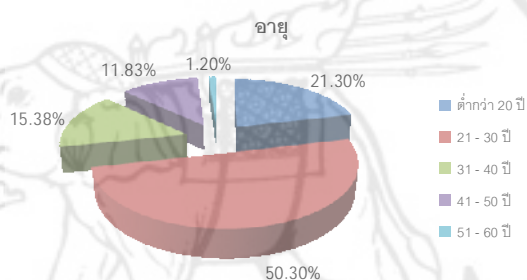
จากรูป 4.2.7 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เลือกใช้บริการรถโดยสารประจำทาง(48%) รองลงมาคือ รถยนต์(21%) รถจักรยานยนต์(19%) เดินเท้า(9%) และรถจักรยานยนต์รับจ้าง(3%) ตามลำดับ

4.3 สถานีชนส่งผู้โดยสาร โดยการแจกแบบสอบถามจำนวน 200 ชุด สรุปข้อมูลเป็นกราฟได้ดังนี้



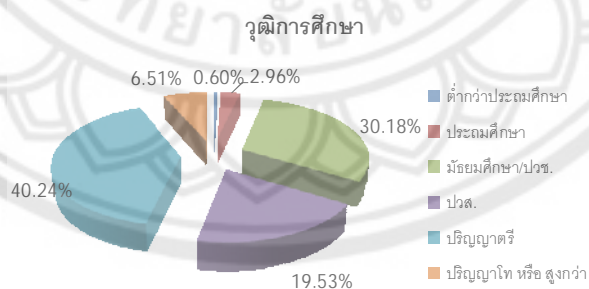
**รูปที่ 4.8** สัดส่วนเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากรูป 4.3.1 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามระหว่างเพศชายและเพศหญิงมีจำนวนใกล้เคียงกัน



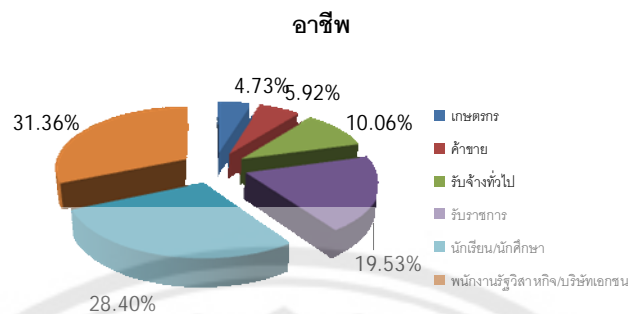
**รูปที่ 4.9** สัดส่วนช่วงอายุของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากรูป 4.3.2 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุ 21 – 30 ปี(50%) รองลงมาคือ ต่ำกว่า 20 ปี(21%) 31 – 40 ปี(15%) 41 – 50 ปี(12%) 51 – 60 ปี(6%) และ 61 ปีขึ้นไป(1%) ตามลำดับ



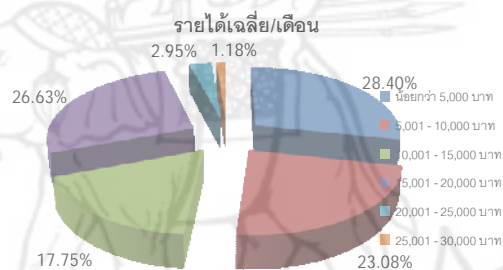
**รูปที่ 4.10** สัดส่วนวุฒิการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากรูป 4.3.3 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีวุฒิศึกษาระดับปริญญาตรี(40%) รองลงมาคือ มัธยมศึกษา(30%) ปวส.(20%) ปริญญาโทหรือสูงกว่า(7%) ประถมศึกษา(3%) และ ต่ำกว่าประถมศึกษา(1%) ตามลำดับ



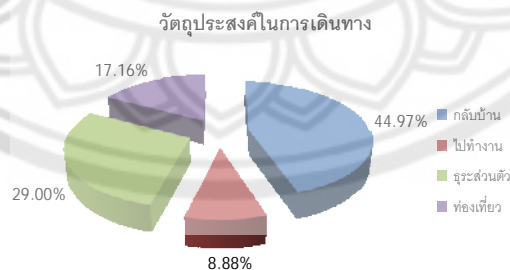
**รูปที่ 4.11** สัดส่วนอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากรูป 4.2.4 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มพนักงานรัฐวิสาหกิจ/บริษัทเอกชน(31%) รองลงมาคือ นักเรียนนักศึกษา(28%) รับราชการ(20%) รับจ้างทั่วไป(10%) ค้าขาย(6%) และเกษตรกร(5%) ตามลำดับ



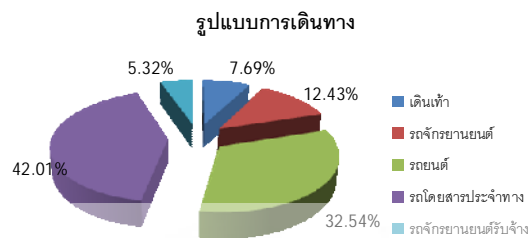
**รูปที่ 4.12** สัดส่วนรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากรูป 4.2.5 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยน้อยกว่า 5,000 บาท(28%) รองลงมาคือ 5,000 – 10,001 บาท(23%) 15,001 – 20,000 บาท(27%) 10,001 – 15,000 บาท(18%) 20,001 – 25,000 บาท(3%) และมากกว่า 25,001 บาท(1%) ตามลำดับ



**รูปที่ 4.13** สัดส่วนวัตถุประสงค์ในการเดินทางของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากรูป 4.2.6 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามใหญ่มีวัตถุประสงค์ในการกลับบ้าน(45%) รองลงมาคือ ธุระส่วนตัว(29%) ท่องเที่ยว(9%) และไปทำงาน(17%) ตามลำดับ

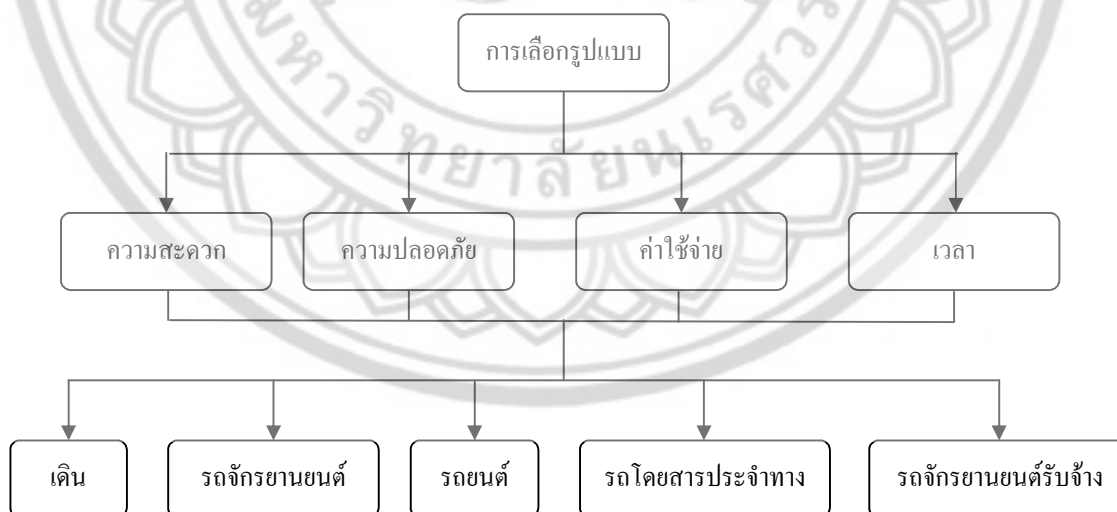


**รูปที่ 4.14** สัดส่วนรูปแบบการเดินทางของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากรูป 4.2.7 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เลือกใช้บริการรถโดยสารประจำทาง(42%) รองลงมาคือ รถยนต์(33%) รถจักรยานยนต์(12%) เดินเท้า(8%) และรถจักรยานยนต์รับจ้าง(5%) ตามลำดับ

#### 4.4 การวิเคราะห์การตัดสินใจโดยใช้กระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์

โดยการวิเคราะห์การตัดสินใจในการเลือกรูปแบบการเดินทางโดยใช้กระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์ที่มีปัจจัยคือ ความสะดวก,ความปลอดภัย,ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และเวลาในการเดินทาง ทางเลือกคือ เดิน,รถจักรยานยนต์,รถยนต์,รถโดยสารประจำทาง และรถจักรยานยนต์รับจ้าง ดังรูป



**รูปที่ 4.15** แผนภูมิลำดับชั้นในการตัดสินใจ



#### 4.4.1 ข้อมูลของสถานีรถไฟ

ตาราง 4.1 การคำนวณค่าน้ำหนักความสำคัญเกณฑ์การประเมิน

	ความ สะดวก	ความ ปลอดภัย	ค่าใช้จ่ายในการ เดินทาง	เวลาในการ เดินทาง	G.M	weight	λ
ความสะดวก	1	1.35	1.33	0.96	1.15	0.29	4.64
ความปลอดภัย	0.74	1	1.42	1.07	1.03	0.26	4.23
ค่าใช้จ่ายในการ เดินทาง	0.75	0.71	1	1.06	0.87	0.22	3.52
เวลาในการเดินทาง	1.04	0.93	0.95	1	0.98	0.24	3.92
SUM					4.02	1.00	
AVG							4.08

$$CI = 0.03 < 0.1 \text{ satisfy}$$

จากตารางสรุปได้ว่าผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญกับ ความสะดวก มากที่สุด(29%) รองลงมา ก็คือความปลอดภัย (26%) เวลาในการเดินทาง (24%) และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (22%) ตามลำดับ

ตาราง 4.2 ค่าน้ำหนักของแต่ละทางเลือกในด้านความสะดวก

	เดิน	รถจักรยานยนต์	รถยนต์	รถโดยสาร ประจำทาง	รถจักรยานยนต์ รับจ้าง	G.M	weight
เดิน, จักรยาน	1	0.67	0.66	0.37	1.91	0.79	0.15
รถจักรยานยนต์	0.67	1	0.91	0.90	2.53	1.07	0.20
รถยนต์	1.52	1.10	1	1.24	2.80	1.42	0.27
รถโดยสารประจำทาง	2.72	1.11	0.81	1	2.62	1.45	0.28
รถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.52	0.40	0.36	0.38	1	0.49	0.09

$$5.22 \quad 1.00$$

ภายใต้เกณฑ์การตัดสินใจด้านความสะดวก การเดินทางโดย รถโดยสารประจำทางมาเป็นอันดับ  
หนึ่ง(28%) การเดินทางโดยรถยนต์มาเป็นอันดับสอง(27%) การเดินทางโดยรถจักรยานยนต์มาเป็น  
อันดับสาม(20%) การเดินทางโดยการเดินมาเป็นอันดับสี่(15%) และการเดินทางโดยรถจักรยานยนต์  
รับจ้างมาเป็นอันดับสุดท้าย(9%)

ตาราง 4.3 คำนวณน้ำหนักของแต่ละทางเลือกในด้านความปลอดภัย

	เดิน	รถจักรยานยนต์	รถยนต์	รถโดยสารประจำทาง	รถจักรยานยนต์รับจ้าง	G.M	weight
เดิน, จักรยาน	1	2.51	0.98	0.76	3.13	1.42	0.23
รถจักรยานยนต์	2.51	1	0.24	0.28	1.62	0.77	0.12
รถยนต์	1.02	4.24	1	1.55	4.88	2.01	0.32
รถโดยสารประจำทาง	1.32	3.53	0.65	1	3.50	1.60	0.26
รถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.32	0.62	0.20	0.29	1	0.41	0.07
						6.21	1.00

ภายใต้เกณฑ์การตัดสินใจด้านความปลอดภัย การเดินทางโดยรถยนต์มาเป็นอันดับหนึ่ง(32%) การเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางมาเป็นอันดับสอง(26%) การเดินทางโดยการเดินมาเป็นอันดับสาม(23%) การเดินทางโดยรถจักรยานยนต์มาเป็นอันดับสี่(12%) และการเดินทางโดยรถจักรยานยนต์รับจ้างมาเป็นอันดับสุดท้าย(7%)

ตาราง 4.4 คำนวณน้ำหนักของแต่ละทางเลือกในด้านค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

	เดิน	รถจักรยานยนต์	รถยนต์	รถโดยสารประจำทาง	รถจักรยานยนต์รับจ้าง	G.M	weight
เดิน, จักรยาน	1	3.41	4.08	2.28	4.40	2.68	0.39
รถจักรยานยนต์	3.41	1	1.80	0.41	3.37	1.54	0.22
รถยนต์	0.25	0.56	1	0.33	1.51	0.58	0.08
รถโดยสารประจำทาง	0.44	2.42	3.06	1	3.89	1.66	0.24
รถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.23	0.30	0.66	0.26	1	0.41	0.06
						6.87	1.00

ภายใต้เกณฑ์การตัดสินใจด้านค่าใช้จ่ายในการเดินทาง การเดินทางโดยการเดินมาเป็นอันดับหนึ่ง (39%) การเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางมาเป็นอันดับสอง(24%) การเดินทางโดยรถจักรยานยนต์มาเป็นอันดับสาม(22%) การเดินทางโดยรถยนต์มาเป็นอันดับสี่(8%) และการเดินทางโดยรถจักรยานยนต์รับจ้างมาเป็นอันดับสุดท้าย(6%)



ตาราง 4.5 คำนวณน้ำหนักของแต่ละทางเลือกในด้านเวลาในการเดินทาง

	เดิน	รถจักรยานยนต์	รถยนต์	รถโดยสารประจำทาง	รถจักรยานยนต์รับจ้าง	G.M	weight
เดิน, จักรยาน	1	0.29	0.40	0.41	1.14	0.56	0.11
รถจักรยานยนต์	0.29	1	0.33	0.96	1.90	0.70	0.14
รถยนต์	2.48	3.07	1	2.36	3.05	2.23	0.43
รถโดยสารประจำทาง	2.42	1.05	0.42	1	0.87	0.99	0.19
รถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.88	0.53	0.33	1.15	1	0.70	0.14
						5.18	1.00

ภายใต้เกณฑ์การตัดสินใจด้านเวลาในการเดินทาง การเดินทางโดยรถยนต์มาเป็นอันดับหนึ่ง(43%) การเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางมาเป็นอันดับสอง(19%) การเดินทางโดยรถจักรยานยนต์และรถจักรยานยนต์รับจ้างมาเป็นอันดับสาม(14%) และการเดินทางโดยการเดินมาเป็นอันดับสุดท้าย (6%)

ตาราง 4.6 คำนวณน้ำหนักของแต่ละทางเลือก เมื่อพิจารณาารวมทุกปัจจัย

	ความสะดวก	ความปลอดภัย	ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	เวลาในการเดินทาง	น้ำหนักทางเลือก
เดิน, จักรยาน	0.15	0.23	0.39	0.11	0.21
รถจักรยานยนต์	0.20	0.12	0.22	0.14	0.17
รถยนต์	0.27	0.32	0.08	0.43	0.28
รถโดยสารประจำทาง	0.28	0.26	0.24	0.19	0.24
รถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.09	0.07	0.06	0.14	0.09
	0.26	0.47	0.1	0.17	1.00

จากการคำนวณด้วยกระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์ ปรากฏว่า ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญเลือกการเดินทางโดยรถยนต์มากที่สุด ตามด้วยรถโดยสารประจำทาง เดิน รถจักรยานยนต์ และรถจักรยานยนต์รับจ้างตามลำดับ

#### 4.4.2 ข้อมูลของสถานีขนส่งผู้โดยสาร

ตาราง 4.7 คำนวณค่าน้ำหนักความสำคัญเกณฑ์การประเมิน

	ความ สะดวก	ความ ปลอดภัย	ค่าใช้จ่ายในการ เดินทาง	เวลาในการ เดินทาง	G.M	weight	$\lambda$
ความสะดวก	1	0.48	1.71	1.14	0.98	0.24	4.32
ความปลอดภัย	2.09	1	1.44	1.33	1.41	0.34	5.85
ค่าใช้จ่ายในการ เดินทาง	0.59	0.70	1	0.89	0.78	0.19	3.17
เวลาในการเดินทาง	0.88	0.75	1.13	1	0.93	0.23	3.76
SUM					4.10	1.00	
AVG							4.28

$$CI = 0.09 < 0.1 \text{ satisfy}$$

จากตารางสรุปได้ว่าผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญกับ ความปลอดภัย มากที่สุด(34%) รองลงมาคือ ความสะดวก (24%) เวลาในการเดินทาง (23%) และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (19%) ตามลำดับ

ตาราง 4.8 คำนวณค่าน้ำหนักของแต่ละทางเลือกในด้านความสะดวก

	เดิน	มอเตอร์ ไซด์	รถยนต์	รถโดยสาร ประจำทาง	รถจักรยานยนต์ รับจ้าง	G.M	weight
เดิน, จักรยาน	1	0.53	0.26	0.33	0.94	0.53	0.09
รถจักรยานยนต์	0.53	1	0.39	0.66	2.05	0.77	0.13
รถยนต์	3.87	2.55	1	2.89	3.76	2.55	0.44
รถโดยสารประจำทาง	3.03	1.52	0.35	1	2.68	1.34	0.23
รถจักรยานยนต์รับจ้าง	1.07	0.49	0.27	0.37	1	0.55	0.10

$$5.74 \quad 1.00$$

ภายใต้เกณฑ์การตัดสินใจด้านความสะดวก การเดินทางโดย รถยนต์มาเป็นอันดับหนึ่ง(44%) การเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางมาเป็นอันดับสอง(23%) การเดินทางโดยรถจักรยานยนต์มาเป็นอันดับสาม(13%) การเดินทางโดยรถจักรยานยนต์รับจ้างมาเป็นอันดับสี่(10%) และการเดินทางโดยการเดินมาเป็นอันดับสุดท้าย(9%)

**ตาราง 4.9** คำนวณน้ำหนักของแต่ละทางเลือกในด้านความปลอดภัย

	เดิน	มอเตอร์ไซด์	รถยนต์	รถโดยสารประจำทาง	รถจักรยานยนต์รับจ้าง	G.M	weight
เดิน, จักรยาน	1	0.77	0.24	0.42	1.31	0.63	0.10
รถจักรยานยนต์	0.77	1	0.22	0.51	2.13	0.71	0.11
รถยนต์	4.20	4.57	1	2.81	4.70	3.02	0.49
รถโดยสารประจำทาง	2.37	1.97	0.36	1	3.03	1.38	0.22
รถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.76	0.47	0.21	0.33	1	0.48	0.08
						6.23	1.00

ภายใต้เกณฑ์การตัดสินใจด้านความปลอดภัย การเดินทางโดยรถยนต์มาเป็นอันดับหนึ่ง(49%) การเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางมาเป็นอันดับสอง(22%) การเดินทางโดยรถจักรยานยนต์มาเป็นอันดับสาม(11%) การเดินทางโดยการเดินมาเป็นอันดับสี่(10%) และการเดินทางโดยรถจักรยานยนต์รับจ้างมาเป็นอันดับสุดท้าย(8%)

**ตาราง 4.10** คำนวณน้ำหนักของแต่ละทางเลือกในด้านค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

	เดิน	มอเตอร์ไซด์	รถยนต์	รถโดยสารประจำทาง	รถจักรยานยนต์รับจ้าง	G.M	weight
เดิน, จักรยาน	1	2.50	1.42	2.07	2.65	1.81	0.31
รถจักรยานยนต์	2.50	1	1.32	0.43	1.96	1.23	0.21
รถยนต์	0.70	0.76	1	0.52	1.24	0.81	0.14
รถโดยสารประจำทาง	0.48	2.32	1.93	1	3.38	1.49	0.25
รถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.38	0.51	0.81	0.30	1	0.54	0.09
						5.87	1.00

ภายใต้เกณฑ์การตัดสินใจด้านค่าใช้จ่ายในการเดินทาง การเดินทางโดยการเดินมาเป็นอันดับหนึ่ง (31%) การเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางมาเป็นอันดับสอง(25%) การเดินทางโดยรถจักรยานยนต์มาเป็นอันดับสาม(21%) การเดินทางโดยรถยนต์มาเป็นอันดับสี่(14%) และการเดินทางโดยรถจักรยานยนต์รับจ้างมาเป็นอันดับสุดท้าย(9%)

ตาราง 4.11 ค่าน้ำหนักของแต่ละทางเลือกในด้านเวลาในการเดินทาง

	เดิน	มอเตอร์ไซด์	รถยนต์	รถโดยสารประจำทาง	รถจักรยานยนต์รับจ้าง	G.M	weight
เดิน, จักรยาน	1	0.16	0.15	0.19	0.17	0.24	0.04
รถจักรยานยนต์	0.16	1	0.21	0.67	1.85	0.53	0.08
รถยนต์	6.79	4.71	1	3.00	4.52	3.37	0.53
รถโดยสารประจำทาง	5.30	1.49	0.33	1	1.77	1.36	0.22
รถจักรยานยนต์รับจ้าง	5.89	0.54	0.22	0.57	1	0.83	0.13
						6.33	1.00

ภายใต้เกณฑ์การตัดสินใจด้านเวลาในการเดินทาง การเดินทางโดยรถยนต์มาเป็นอันดับหนึ่ง(53%) การเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางมาเป็นอันดับสอง(22%) การเดินทางโดยรถจักรยานยนต์รับจ้างมาเป็นอันดับสาม(13%) การเดินทางโดยรถจักรยานยนต์มาเป็นอันดับสี่(8%)และการเดินทางโดยการเดินมาเป็นอันดับสุดท้าย(4%)

ตาราง 4.12 ค่าน้ำหนักของแต่ละทางเลือก เมื่อพิจารณาารวมทุกปัจจัย

	ความสะดวก	ความปลอดภัย	ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	เวลาในการเดินทาง	น้ำหนักทางเลือก
เดิน, จักรยาน	0.09	0.10	0.31	0.04	0.12
รถจักรยานยนต์	0.13	0.11	0.21	0.08	0.13
รถยนต์	0.44	0.49	0.14	0.53	0.42
รถโดยสารประจำทาง	0.23	0.22	0.25	0.22	0.23
รถจักรยานยนต์รับจ้าง	0.10	0.08	0.09	0.13	0.10
	0.26	0.47	0.1	0.17	1.00

จากการคำนวณด้วยกระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์ ปรากฏว่า ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสนใจเลือกการเดินทางโดยรถยนต์มากที่สุด ตามด้วยรถโดยสารประจำทาง, รถจักรยานยนต์, เดิน และรถจักรยานยนต์รับจ้างตามลำดับ