

บทที่ 5

วิเคราะห์และสรุปผลการศึกษา

5.1 วิเคราะห์ผลการศึกษา

5.1.1 จากการศึกษาเวลาเดินทางของสถานีรถไฟและสถานีขนส่งผู้โดยสาร ได้ข้อมูลดังนี้
สถานีรถไฟ

จากข้อมูลที่ได้จากการแจกแบบสอบถามประเภทประชากรณะที่ผู้ตอบแบบสอบถาม
เลือกใช้บริการคือรถโดยสารประจำทาง ซึ่งให้บริการตั้งแต่เวลา 6.00 น. ถึงเวลา 19.00 น. ซึ่งใน 1
วัน มีจำนวนเที่ยวรถไฟทั้งหมด 24 เที่ยว แบ่งเป็นช่วง 6.00 น. ถึง 19.00 น. 12 เที่ยว(50%) ช่วง
19.00 น. ถึง 6.00 น. 12 เที่ยว(50%) ซึ่งรถโดยสารประจำทางสามารถให้บริการได้เพียงครั้งหนึ่ง
ของจำนวนผู้ใช้บริการทั้งหมด

สถานีขนส่งผู้โดยสาร

ระยะเวลาในการให้บริการตั้งแต่เวลา 6.00 ถึงเวลา 20.00 น. ใน 1 วัน มีจำนวนเที่ยวรถ
ทั้งหมด 866 เที่ยว แบ่งเป็นช่วง 6.00 – 20.00 น. 571 เที่ยว(66%) ช่วง 20.00 – 6.00 น. เที่ยว(34%)
ซึ่งรถโดยสารประจำทางสามารถให้บริการได้ 66% จากจำนวนผู้ใช้บริการทั้งหมด

5.1.2 การวิเคราะห์การตัดสินใจโดยใช้กระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์
สถานีรถไฟ

เกณฑ์การตัดสินใจด้านความสะดวก การเดินทางโดย รถโดยสารประจำทางมาเป็นอันดับ
หนึ่ง(28%) การเดินทางโดยรถยนต์มาเป็นอันดับสอง(27%) การเดินทางโดยรถจักรยานยนต์มาเป็น
อันดับสาม(20%) การเดินทาง โดยการเดินมาเป็นอันดับสี่(15%) และการเดินทางโดยรถจักรยานยนต์
รับจ้างมาเป็นอันดับสุดท้าย(9%)

เกณฑ์การตัดสินใจด้านความปลอดภัย การเดินทางโดยรถยนต์มาเป็นอันดับหนึ่ง(32%)
การเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางมาเป็นอันดับสอง(26%) การเดินทางโดยการเดินมาเป็นอันดับ
สาม(23%) การเดินทางโดยรถจักรยานยนต์มาเป็นอันดับสี่(12%) และการเดินทางโดย
รถจักรยานยนต์รับจ้างมาเป็นอันดับสุดท้าย(7%)

เกณฑ์การตัดสินใจด้านค่าใช้จ่ายในการเดินทาง การเดินทางโดยการเดินมาเป็นอันดับหนึ่ง
(39%) การเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางมาเป็นอันดับสอง(24%) การเดินทางโดย

รถจักรยานยนต์มาเป็นอันดับสาม(22%) การเดินทางโดยรถยนต์มาเป็นอันดับสี่(8%) และ การเดินทางโดยรถจักรยานยนต์รับจ้างมาเป็นอันดับสุดท้าย(6%)

เกณฑ์การตัดสินใจด้านเวลาในการเดินทาง การเดินทางโดยรถยนต์มาเป็นอันดับหนึ่ง (43%) การเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางมาเป็นอันดับสอง(19%) การเดินทางโดย รถจักรยานยนต์และรถจักรยานยนต์รับจ้างมาเป็นอันดับสาม(14%) และการเดินทาง โดยการเดินมา เป็นอันดับสุดท้าย(6%)

สถานีขนส่งผู้โดยสาร

เกณฑ์การตัดสินใจด้านความสะดวก การเดินทางโดย รถยนต์มาเป็นอันดับหนึ่ง(44%) การ เดินทางโดยรถโดยสารประจำทางมาเป็นอันดับสอง(23%) การเดินทางโดยรถจักรยานยนต์มาเป็น อันดับสาม(13%) การเดินทางโดยรถจักรยานยนต์รับจ้างมาเป็นอันดับสี่(10%) และการเดินทางโดย การเดินมาเป็นอันดับสุดท้าย(9%)

เกณฑ์การตัดสินใจด้านความปลอดภัย การเดินทางโดยรถยนต์มาเป็นอันดับหนึ่ง(49%) การเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางมาเป็นอันดับสอง(22%) การเดินทางโดยรถจักรยานยนต์มา เป็นอันดับสาม(11%) การเดินทางโดยการเดินมาเป็นอันดับสี่(10%) และการเดินทางโดย รถจักรยานยนต์รับจ้างมาเป็นอันดับสุดท้าย(8%)

เกณฑ์การตัดสินใจด้านค่าใช้จ่ายในการเดินทาง การเดินทางโดยการเดินมาเป็นอันดับหนึ่ง (31%) การเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางมาเป็นอันดับสอง(25%) การเดินทางโดย รถจักรยานยนต์มาเป็นอันดับสาม(21%) การเดินทางโดยรถยนต์มาเป็นอันดับสี่(14%) และการ เดินทางโดยรถจักรยานยนต์รับจ้างมาเป็นอันดับสุดท้าย(9%)

เกณฑ์การตัดสินใจด้านเวลาในการเดินทาง การเดินทางโดยรถยนต์มาเป็นอันดับหนึ่ง (53%) การเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางมาเป็นอันดับสอง(22%) การเดินทางโดย รถจักรยานยนต์รับจ้างมาเป็นอันดับสาม(13%) การเดินทางโดยรถจักรยานยนต์มาเป็นอันดับสี่ (8%)และการเดินทางโดยการเดินมาเป็นอันดับสุดท้าย(4%)

5.2 ข้อเสนอแนะ

- ควรยืดเวลาการให้บริการรถโดยสารประจำทางออกไปเพื่อให้เพียงพอต่อปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางมาถึงในเวลากลางคืน อีกทั้งยังช่วยลดค่าใช้จ่ายจากการใช้รถส่วนบุคคล
- ควรจัดจุดจอดรถของผู้ใช้บริการให้อยู่ในส่วนเดียวกับสถานีขนส่งผู้โดยสารเพื่อความสะดวกในการเข้าใช้บริการ
- ควรเพิ่มจำนวนเที่ยวรถเนื่องจากในบางครั้งผู้ใช้บริการต้องรอรถเป็นเวลานาน

5.3 สรุปผลการศึกษา

สถานีรถไฟ

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญกับ ความสะดวก มากที่สุด(29%) รองลงมาคือความปลอดภัย (26%) เวลาในการเดินทาง (24%) และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (22%) ตามลำดับ

จากการคำนวณด้วยกระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์ ปรากฏว่า ผู้ใช้บริการให้ความสนใจเลือกการเดินทางโดยรถยนต์มากที่สุด ตามด้วยรถโดยสารประจำทาง เดิน รถจักรยานยนต์ และรถจักรยานยนต์รับจ้างตามลำดับ

สถานีขนส่งผู้โดยสาร

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

จากการคำนวณด้วยกระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์ ปรากฏว่า ผู้ใช้บริการให้ความสนใจเลือกการเดินทางโดยรถยนต์มากที่สุด ตามด้วยรถโดยสารประจำทาง, รถจักรยานยนต์, เดิน และรถจักรยานยนต์รับจ้างตามลำดับ