

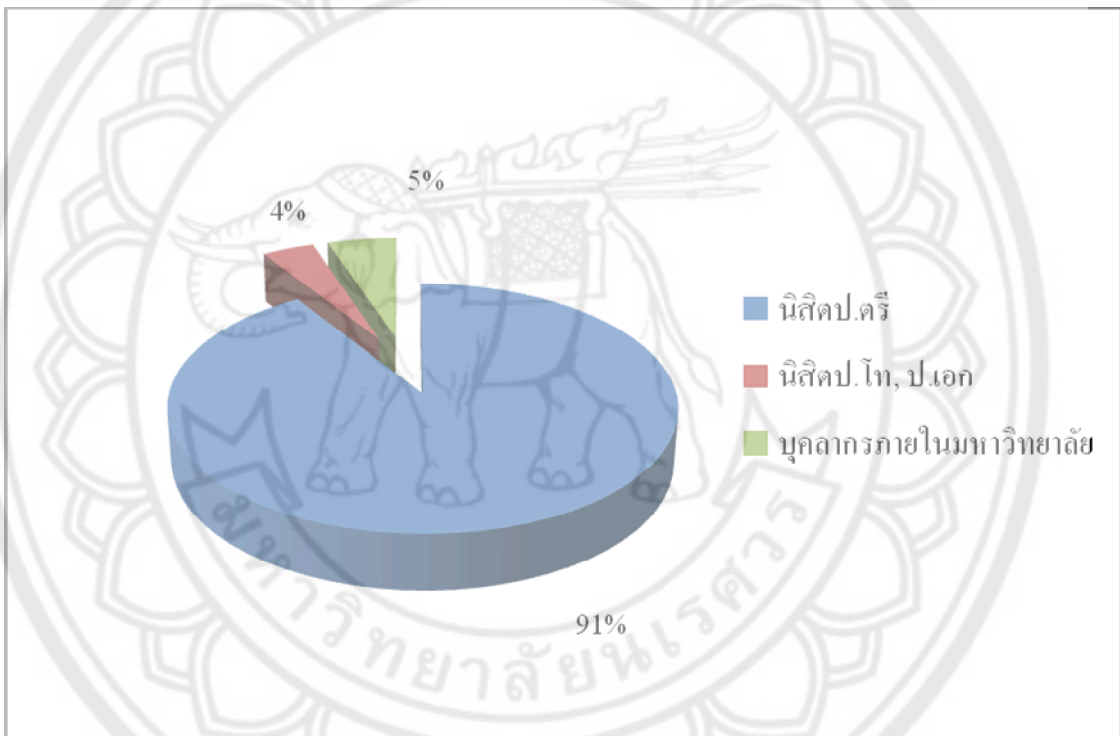
บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

4.1 วิเคราะห์ผลการสำรวจโดยใช้แบบสอบถาม

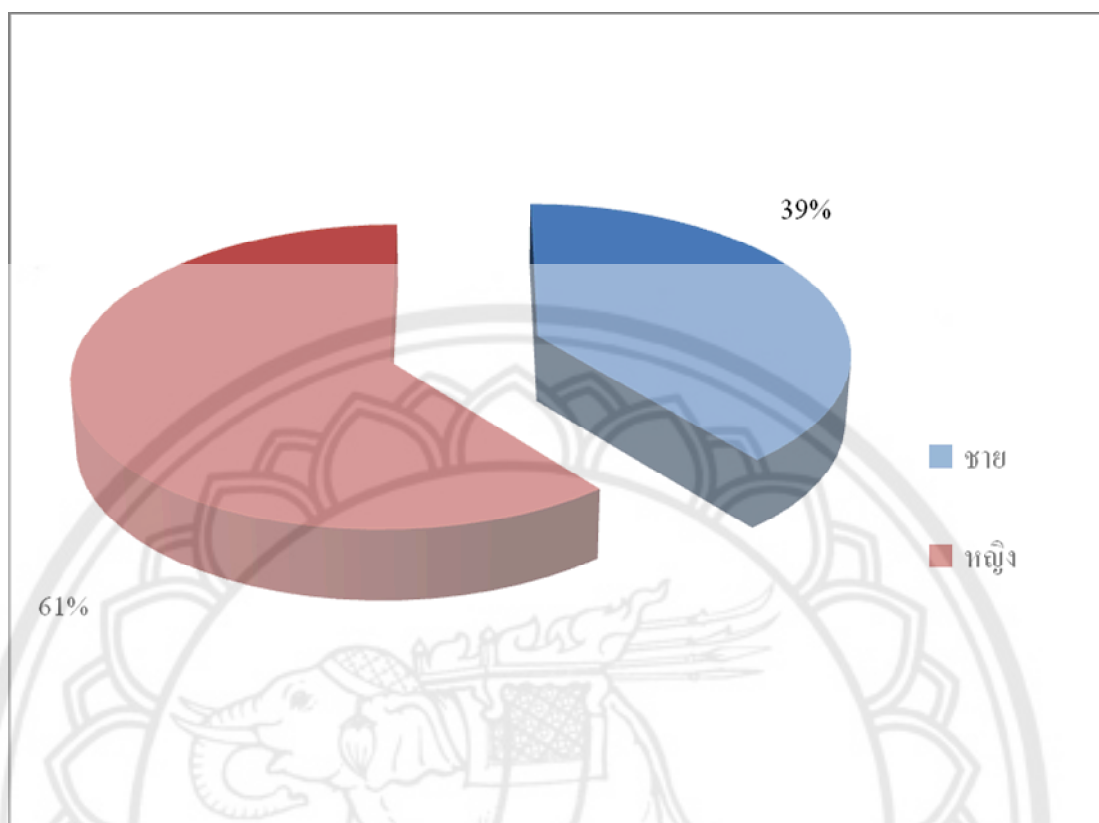
4.1.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า

โดยนำเสนอข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างดังแสดงในรูป



รูปที่ 4.1 : แสดงจำนวนร้อยละแยกตามสถานะภาพผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า

จากรูปที่ 4.1 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้บริการรถไฟฟ้าเป็นนิสิตปริญญาตรี ร้อยละ 91 บุคลากรภายในมหาวิทยาลัย ร้อยละ 5 และนิสิตปริญญาโท-เอก ร้อยละ 4

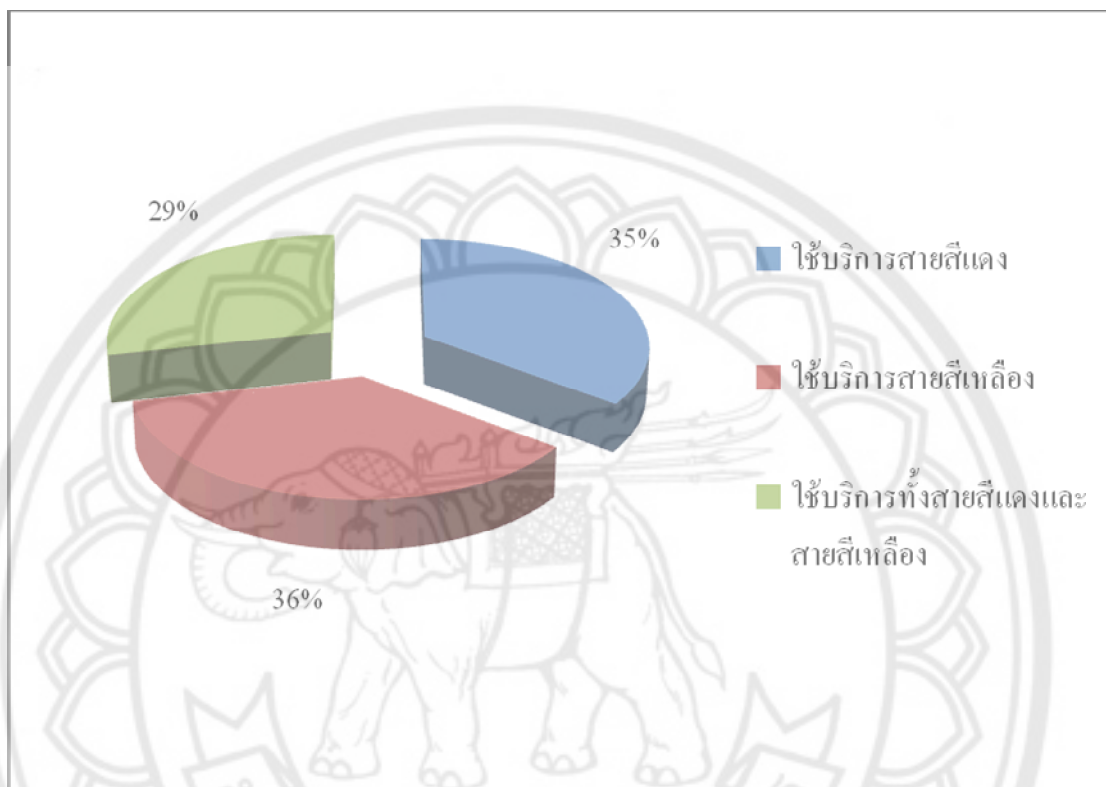


รูปที่ 4.2 : แสดงจำนวนร้อยละแยกตามเพศของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า

จากรูปที่ 4.2 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้บริการรถไฟฟ้าเป็นเพศหญิงถึง ร้อยละ 61 และเพศชาย ร้อยละ 39

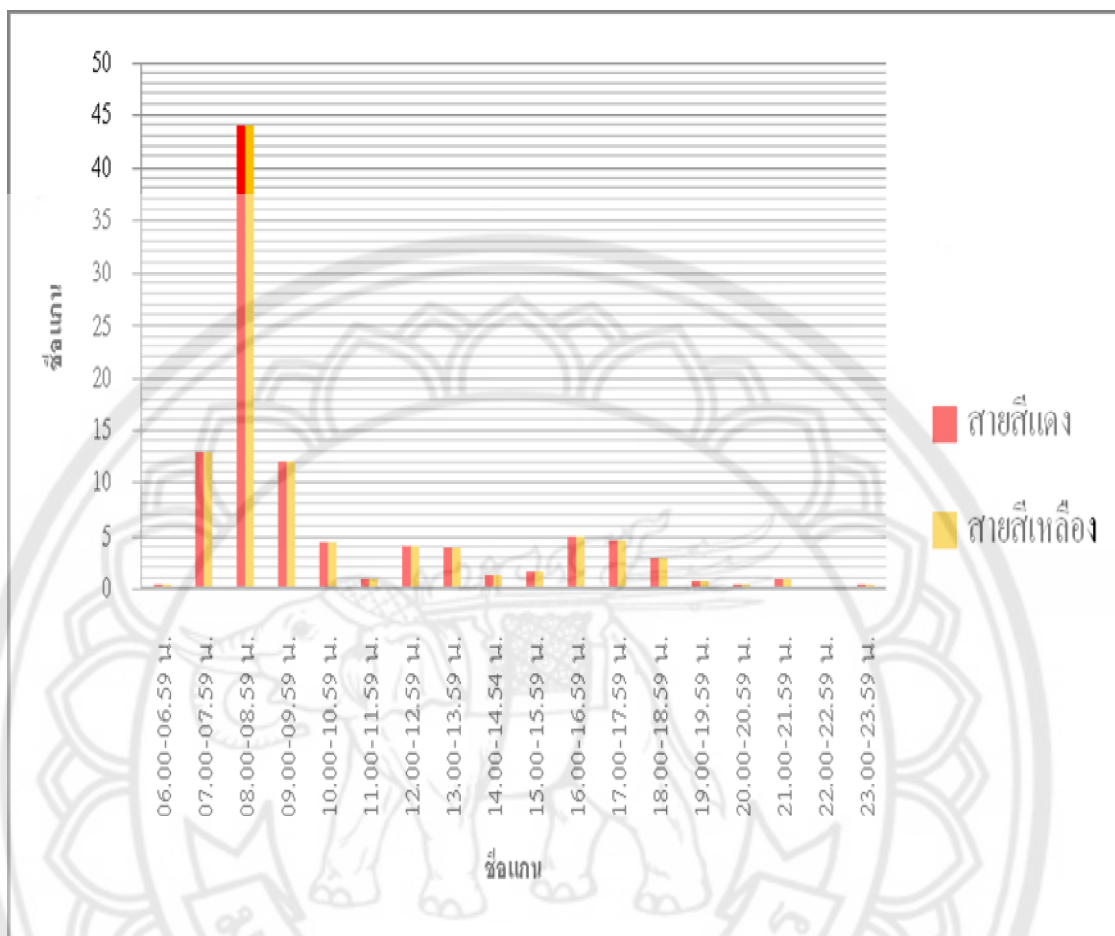
4.1.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการใช้รถไฟฟ้าภายในมหาวิทยาลัยนครสวรรค์

โดยนำเสนอข้อมูลจำนวนผู้ใช้บริการร้อยละจากกลุ่มตัวอย่างดังแสดงในรูป



รูปที่ 4.3 แสดงจำนวนร้อยละของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าแยกตามสาย

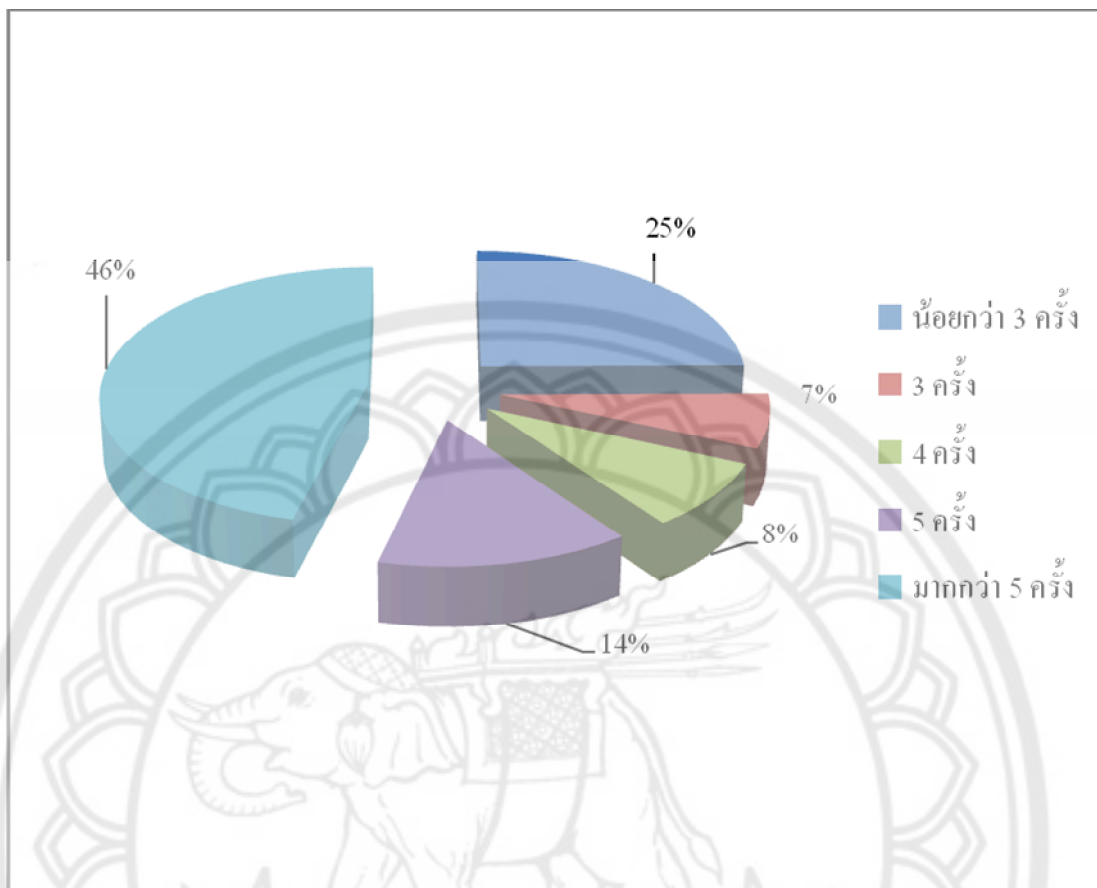
จากรูปที่ 4.3 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามใช้บริการรถไฟฟ้า สายสีเหลือง ร้อยละ 36 สายสีแดง ร้อยละ 35 และทั้งสองสายคือสายสีแดงและสายสีเหลือง ร้อยละ 29



รูปที่ 4.4 แสดงจำนวนร้อยละของผู้ใช้บริการแยกตามสายและช่วงเวลาที่ใช้บริการรถไฟฟ้า

จากรูปที่ 4.4 พบว่า

ช่วงเวลา (น.)	จำนวนผู้ใช้บริการสายสีแดง (%)	จำนวนผู้ใช้บริการสายสีเหลือง (%)
06.00-06.59	0.22	0.30
07.00-07.59	12.18	12.87
08.00-08.59	31.94	44.02
09.00-09.59	16.92	11.95
10.00-10.59	4.94	4.39
11.00-11.59	1.05	0.91
12.00-12.59	5.57	3.98
13.00-13.59	4.31	3.88
14.00-14.59	0.74	1.22
15.00-15.59	1.79	1.53
16.00-16.59	3.05	4.90
17.00-17.59	5.78	4.59
18.00-18.59	5.57	2.86
19.00-19.59	2.32	0.71
20.00-20.59	0.95	0.30
21.00-21.59	1.58	0.91
22.00-22.59	0.84	0.20
23.00-23.59	0.11	0.40

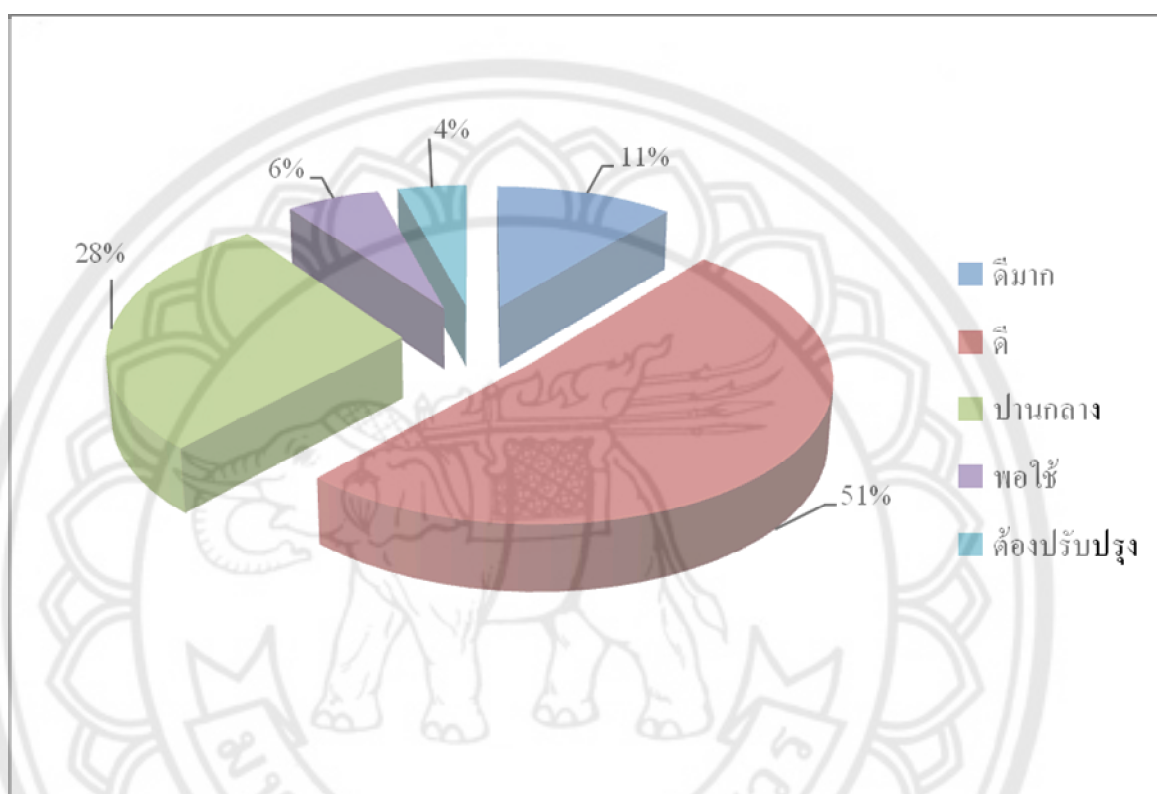


รูปที่ 4.5 แสดงจำนวนร้องขอการใช้บริการรถไฟฟ้าในหนึ่งสัปดาห์

จากรูปที่ 4.5 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามใช้บริการรถไฟฟ้ามากกว่าสัปดาห์ละ 5 ครั้ง ร้อยละ 46 น้อยกว่า 3 ครั้งต่อสัปดาห์ ร้อยละ 25 5 ครั้งต่อสัปดาห์ ร้อยละ 14 4 ครั้งต่อสัปดาห์ ร้อยละ 8 และ 3 ครั้งต่อสัปดาห์ ร้อยละ 7

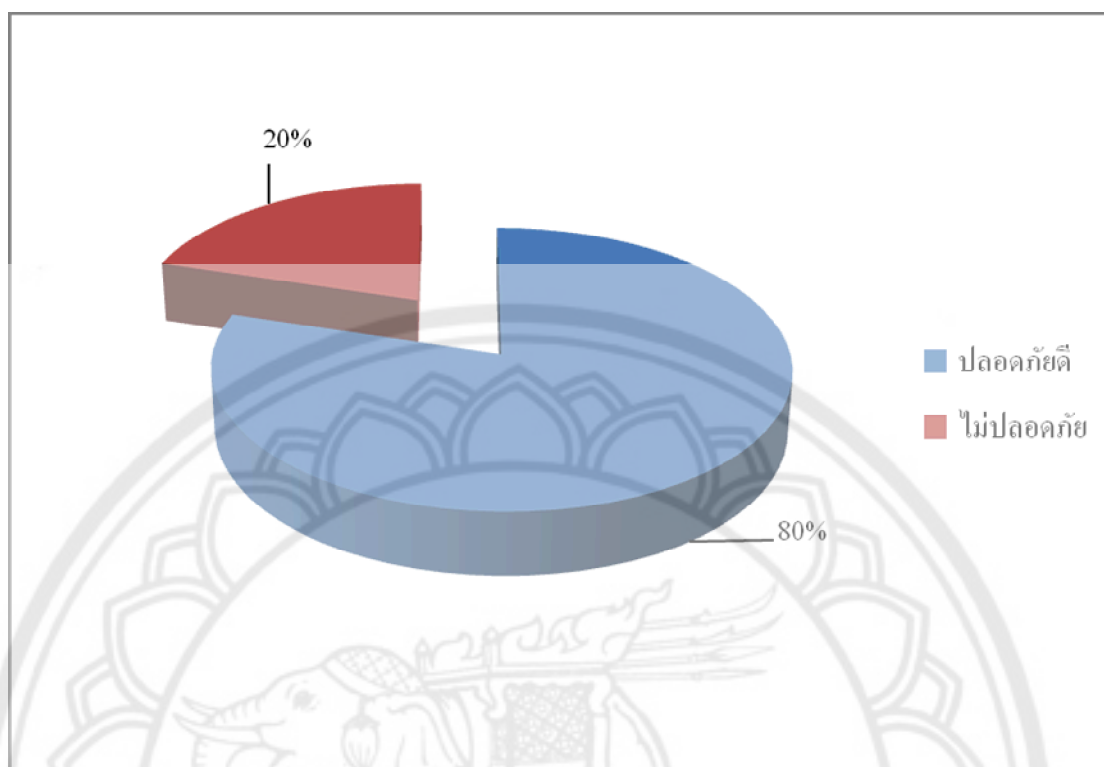
4.1.3 ผลการวิเคราะห์ด้านมารยาทในการขับขี่และความเหมาะสมของพนักงานขับรถไฟฟ้า

โดยนำเสนอข้อมูลความพึงพอใจของผู้ใช้บริการคิดเป็นร้อยละจากกลุ่มตัวอย่าง ดังแสดง
ในรูป



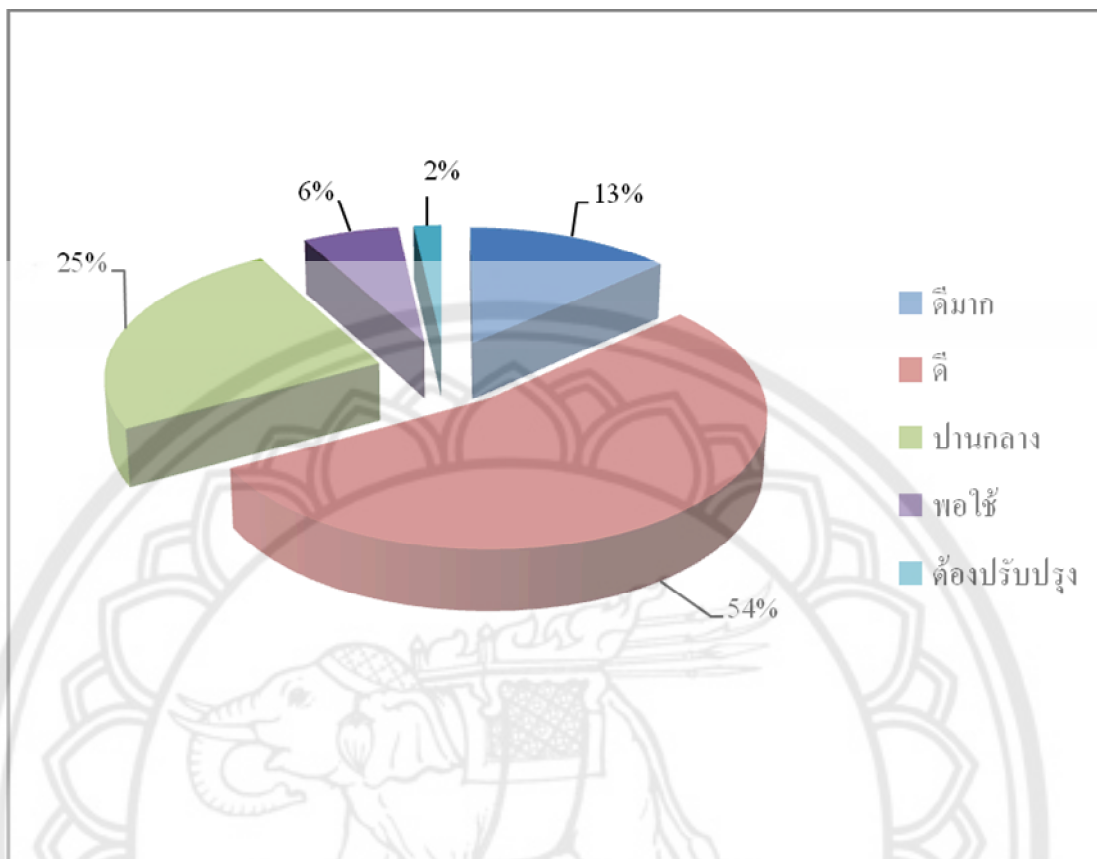
รูปที่ 4.6 แสดงระดับความพึงพอใจต่อการขับขี่ของพนักงานขับรถไฟฟ้า

จากรูปที่ 4.6 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามใช้บริการรถไฟฟ้า มีความพึงพอใจต่อการขับขี่ของพนักงานขับรถไฟฟ้า ดีมาก ร้อยละ 11 ดีร้อยละ 51 ปานกลาง ร้อยละ 28 พอใช้ ร้อยละ 6 และต้องปรับปรุง ร้อยละ 4



รูปที่ 4.7 แสดงระดับความพึงพอใจต่อการจับจ่ายของพนักงานขับรถไฟฟ้า

จากรูปที่ 4.7 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามใช้บริการรถไฟฟ้าส่วนมากเห็นว่ามีความปลอดภัยต่อร่างกายและทรัพย์สินเห็นว่ามีความปลอดภัยดีจำนวน ร้อยละ 80 และเห็นว่าไม่มีความปลอดภัยจำนวน ร้อยละ 20

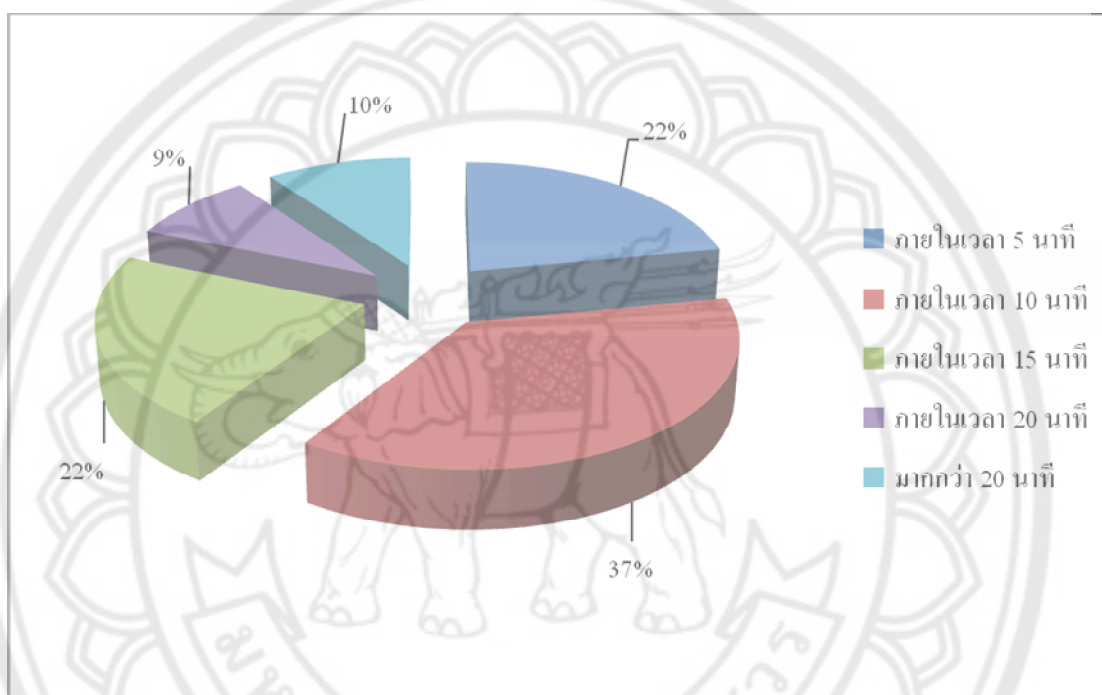


รูปที่ 4.8 แสดงระดับความพึงพอใจต่อมารยาทในการพูดจาและการให้บริการของพนักงานขับรถไฟฟ้า

จากรูปที่ 4.8 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามใช้บริการรถไฟฟ้าส่วนมากมีความเห็นว่ามารยาทในการพูดจาและการให้บริการของพนักงานขับรถไฟฟ้า เห็นว่าดีมาก ร้อยละ 13 ดี ร้อยละ 54 ปานกลาง ร้อยละ 25 พอใช้ ร้อยละ 6 และต้องปรับปรุง ร้อยละ 2

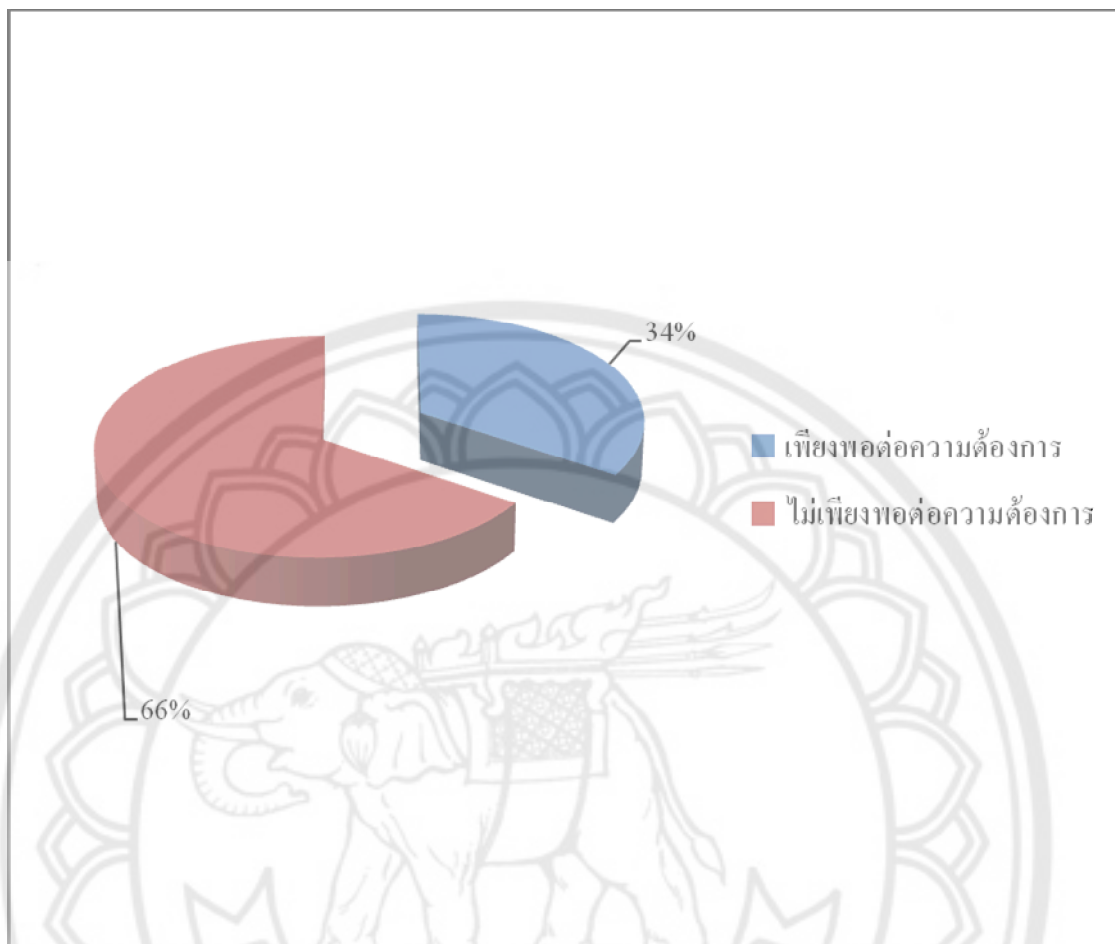
4.1.4 ผลการวิเคราะห์ด้านระยะเวลาและความเหมาะสมของการใช้บริการรถไฟฟ้า

โดยแสดงเป็นจำนวนร้อยละจากกลุ่มตัวอย่าง ของความพอใจต่อระยะเวลาและความเหมาะสมของเวลาในการใช้บริการรถไฟฟ้า ดังแสดงในรูป



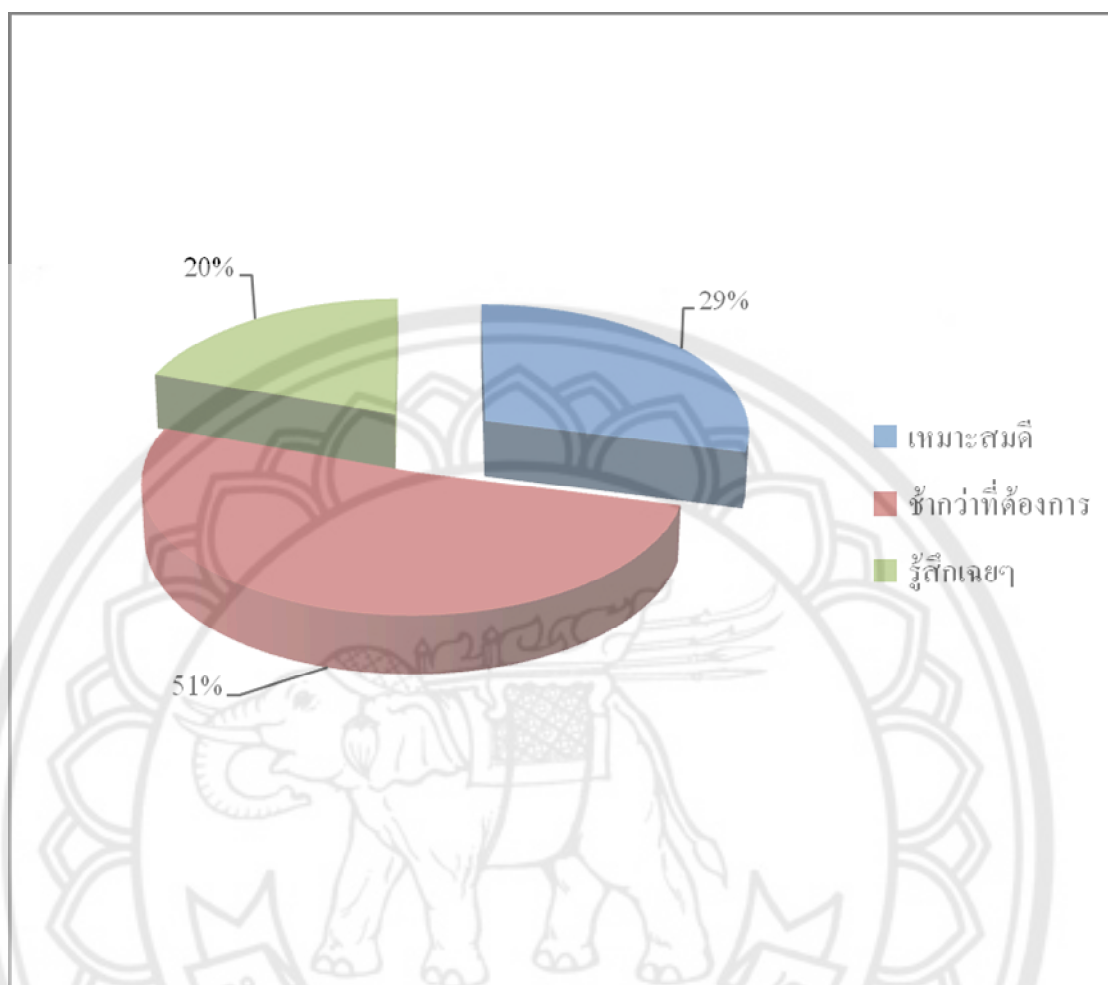
รูปที่ 4.9 แสดงเวลาในการรอคอยรถไฟฟ้าของผู้ใช้บริการ

จากรูปที่ 4.9 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามใช้บริการรถไฟฟ้า ส่วนใหญ่จะมีความรู้สึกว่ารอคอยรถไฟฟ้า ใช้เวลาภายใน 5 นาที ร้อยละ 22 ภายใน 10 นาที ร้อยละ 37 ภายใน 15 นาที ร้อยละ 22 ภายใน 20 นาที ร้อยละ 9 และมากกว่า 20 นาที ร้อยละ 10



รูปที่ 4.10 แสดงระดับความพึงพอใจต่อความเพียงพอของความต้องการของผู้ใช้บริการ

จากรูปที่ 4.10 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามใช้บริการรถไฟฟ้า มีความเห็นว่าจำนวนของรถไฟฟ้า ไม่เพียงพอต่อความต้องการ ร้อยละ 66 และ เพียงพอต่อความต้องการ ร้อยละ 34

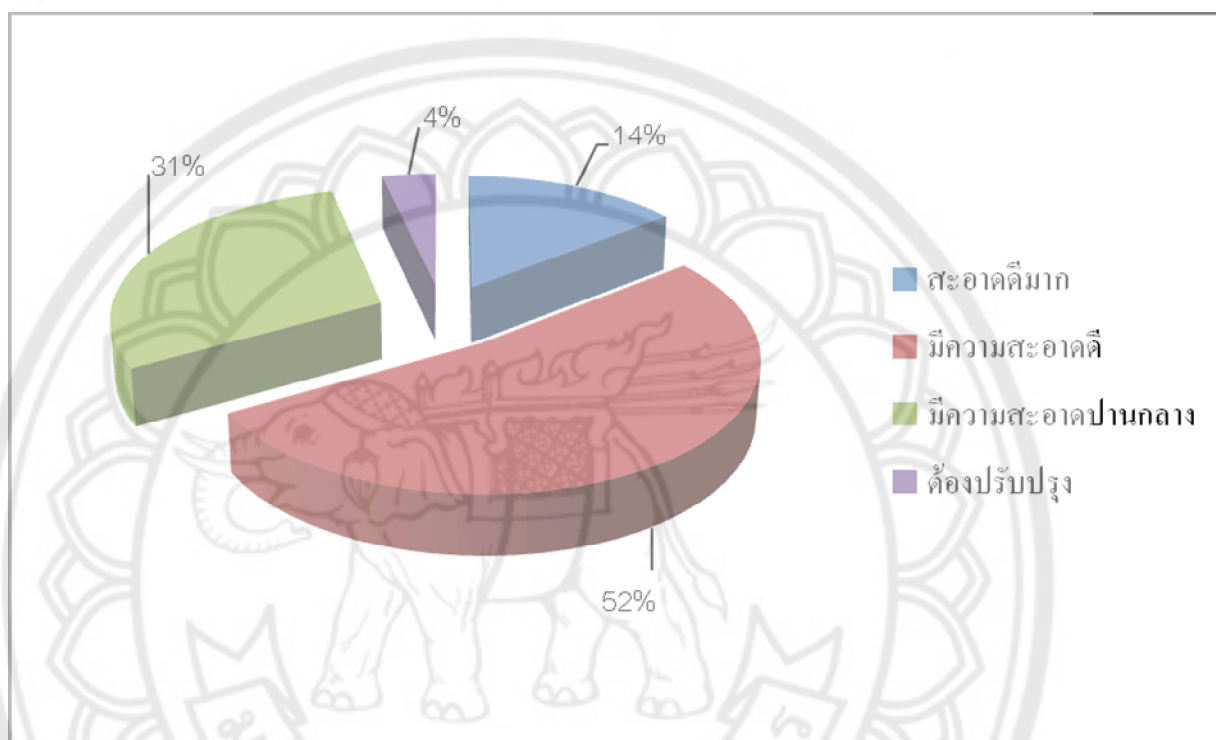


รูปที่ 4.11 แสดงระดับความพึงพอใจต่อความเหมาะสมของเวลาในการคอยรถไฟฟ้า

จากรูปที่ 4.11 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามใช้บริการรถไฟฟ้า มีความเห็นว่า เวลาในการรอคอยรถไฟฟ้า ต่ำกว่าที่ต้องการถึง ร้อยละ 51 เห็นว่าเหมาะสม ร้อยละ 29 และรู้สึกเฉยๆ ร้อยละ 20

4.1.5 ผลการวิเคราะห์ด้านความสะอาดของรถไฟฟ้า

โดยแสดงเป็นจำนวนร้อยละจากกลุ่มตัวอย่าง ของความพึงพอใจต่อความสะอาดของรถไฟฟ้า ดังแสดงในรูป



รูปที่ 4.12 แสดงระดับความพอใจต่อความสะอาดของรถไฟฟ้า

จากรูปที่ 4.12 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามใช้บริการรถไฟฟ้ามีความเห็นต่อความสะอาดของรถไฟฟ้า สะอาดดีมาก ร้อยละ 14 ความสะอาดดี ร้อยละ 52 มีความสะอาดปานกลาง ร้อยละ 30 และต้องปรับปรุง ร้อยละ 4

4.2 ข้อแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมของผู้ใช้บริการ

เนื่องจากมีผู้แสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมจำนวน 956 คน คิดเป็น 63.73 % จากตัวอย่างทั้งหมด

1.ความปลอดภัย

1.1 การใช้ความเร็วของรถ

- ขับรถเร็วเกินไป (คิดเป็น 37.33 % จากผู้แสดงความคิดเห็น)
- เบรกรถแรงเกินไป (คิดเป็น 4.53 % จากผู้แสดงความคิดเห็น)

1.2 การปฏิบัติตามกฎจราจร ของพนักงานขับรถ

- ขับรถไม่ตรงป้ายจอดรถ (คิดเป็น 23.33 % จากผู้แสดงความคิดเห็น)
- ขับแซงบริเวณทางแยกแบบไม่ชะลอ (คิดเป็น 10.4 % จากผู้แสดงความคิดเห็น)

1.3 ลักษณะการบรรทุกผู้โดยสาร

- รับผู้โดยสารจำนวนมากเกินอัตรา (คิดเป็น 31.33 % จากผู้แสดงความคิดเห็น)

2. ความแข็งแรงของรถ

2.1 คุณภาพของรถ

- รถมีสภาพเก่า (คิดเป็น 37.33 % จากผู้แสดงความคิดเห็น)
- รถมีขนาดเล็กเกินไป (คิดเป็น 37.33 % จากผู้แสดงความคิดเห็น)

3. การบริการ

3.1 การตรงของเวลาของรถเข้า- ออก

- รถออกไม่ตรงตามเวลาไม่สามารถคาดคะเนรถเข้า – ออกได้ (คิดเป็น 21.46 % จากผู้แสดงความคิดเห็น)
- การเดินทางถึงที่หมายช้ากว่าที่ต้องการ (คิดเป็น 15.6 % จากผู้แสดงความคิดเห็น)

3.2 การพุดจาของพนักงาน

- พุดจาไม่สุภาพ (คิดเป็น 8.2 % จากผู้แสดงความคิดเห็น)
- ผู้โดยสารถามแล้วไม่เต็มใจตอบ (คิดเป็น 2.86 % จากผู้แสดงความคิดเห็น)

3.3 จำนวนรถที่ให้บริการ

- รถมีจำนวนไม่เพียงพอต่อความต้องการ (คิดเป็น 22.13 % จากผู้แสดงความคิดเห็น)
- อยากให้เพิ่มจำนวนรถไฟฟ้า (คิดเป็น 7.33 % จากผู้แสดงความคิดเห็น)

4. ความสะดวกสบาย

4.1 คุณภาพของที่นั่ง

- ที่นั่งไม่เพียงพอ (คิดเป็น 5.8 % จากผู้แสดงความคิดเห็น)

4.2 ความกว้างของช่องทางเดิน

- ช่องทางเดินแคบเกินไป (คิดเป็น 5.8 % จากผู้แสดงความคิดเห็น)

4.3 ความเหมาะสมของอุณหภูมิภายในรถ

- อุณหภูมิภายในรถร้อนในช่วงหน้าร้อนควรนำจะติดพัดลม (คิดเป็น 3.73 % จากผู้แสดงความคิดเห็น)

4.4 ความสะอาดภายในรถ

- รถบางคัน ไม่ค่อยสะอาดมีฝุ่นเกาะที่เบาะนั่ง (คิดเป็น 3.33 % จากผู้แสดงความคิดเห็น)

4.3 วิเคราะห์ผลการสำรวจข้อมูลภาคสนาม

4.3.1 ลักษณะของรถไฟฟ้า



รูปที่ 4.13 ลักษณะของรถไฟฟ้า

รถไฟฟ้า เป็นยี่ห้อ EVT ZERO EMISSION VEHICLES รถไฟฟ้าปลอดมลพิษ คุณภาพ อยู่ในระดับใช้งานได้ดี สภาพของที่นั่ง ไม่ขาด อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน จำนวนที่นั่งเป็นเบาะแถว ยาวสองฝั่งหันหน้าเข้าหากันสามารถนั่งได้ประมาณ 12 คน เนื่องจากปริมาณรถที่ให้บริการมีไม่ เพียงพอสั่งโดยสารและรถที่ให้บริการมีขนาดพอดีทำให้สามารถจุจำนวนที่นั่งได้น้อยทำให้ ผู้ใช้บริการไม่มีที่นั่งต้องยืนในการเดินทางบ้างก็โดนตามประตู ถ้ารวมผู้โดยสารยืนจะมีความจุ ประมาณ 7คน

4.3.2 วิเคราะห์เส้นทางการเดินทาง



รูปที่ 4.14 จอดรับ – ส่ง หน้าอาคารขวัญเมือง

เส้นทางการเดินทางรถไฟฟ้า มีความเหมาะสมทั้ง 2 เส้นทาง เนื่องจากเป็นเส้นทางที่ผ่าน สถานที่ต่างๆ ภายในมหาวิทยาลัยนครสวรรค์ เช่น หน้าอาคารขวัญเมือง อาคารกิจกรรม หอพักนิสิต โภชนาการ2 คณะวิศวกรรมศาสตร์ คณะวิทยาศาสตร์ คณะแพทยศาสตร์ สำนักหอสมุด คณะวิทยาศาสตร์การแพทย์ คณะเกษตรศาสตร์ คณะพยาบาลศาสตร์ คณะสหเวชศาสตร์ คณะทันตแพทยศาสตร์ คณะสาธารณสุขศาสตร์ โรงพยาบาลมหาวิทยาลัยนครสวรรค์ อาคาร อเนกประสงค์ ตึกไอที คณะสังคมศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์ คณะวิทยาการจัดการและสารสนเทศ ศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ คณะเกษตรศาสตร์ สนามกีฬาในร่ม

4.3.3 จุดจอด รับ-ส่ง



รูปที่ 4.15 ป้ายจุดรับ - ส่ง ผู้ใช้บริการท่าอากาศยานหัวเมือง

จำนวนที่นั่งของจุดจอดรถไฟฟ้า ยังมีจำนวนไม่เพียงพอเพราะมีผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าจำนวนมากที่จะต้องขึ้นระหว่างหลังเวลาเลิกเรียนและตอนไปเรียนในช่วงเวลาที่เร่งด่วน บางสถานที่ไม่มีที่กำบังแดดฝนจึงทำให้ผู้ใช้บริการเกิดความลำบากที่จะรอรถ

4.3.4 ป้ายรถไฟฟ้า



รูปที่ 4.16 ลักษณะป้ายรถไฟฟ้า

จำนวนป้ายรอรถไฟฟ้า แยกเป็นป้ายรอรถสายสีแดงจำนวน 27 ป้าย ป้ายรอรถสายสีเหลืองจำนวน 17 ป้าย และป้ายรอรถสายสีเหลืองกับแดงร่วมกันอีก 7 ป้าย รวมทั้งหมดมีป้ายรอรถไฟฟ้า 54 ป้าย ที่อยู่รอบมหาวิทยาลัยนเรศวร ลักษณะของป้ายมีความเหมาะสมและอยู่ในลักษณะที่ดี

4.3.5 สถานที่ตั้งของบริษัทรถไฟฟ้า (จสมน.) ประเทศไทยจำกัด



รูปที่ 4.17 ที่ตั้งบริษัทรถไฟฟ้า (จสมน.) ประเทศไทยจำกัด

ตั้งอยู่ภายในมหาวิทยาลัยนเรศวร ตำบลท่าโพธิ์ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก 65000

โทรศัพท์ 0-5526-1000-4 โทรสาร 0-5526-1005 www.nu.ac.th