

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง “ประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา” มีวัตถุประสงค์เพื่อ ศึกษาประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา และเปรียบเทียบประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา จำแนกตามเพศ อายุ คณะ/วิทยาลัย ชั้นปี กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ คือ ผู้ที่กำลังศึกษาในระดับปริญญาตรี ทั้งภาคปกติ และภาคพิเศษ ในคณะ/วิทยาลัย ของมหาวิทยาลัยบูรพา จังหวัดชลบุรี ที่ใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพา จำนวน 395 คน สถิติที่ใช้ในการวิจัยคือ ค่าความถี่ ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ($S.D.$) สถิติเชิงอนุมาน t -test, One - Way ANOVA ทำการตรวจสอบเป็นรายคู่ โดยใช้วิธี LSD (Least Significant Difference)

สรุปผลการวิจัย

จากผลการศึกษาประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา สรุปผลได้ดังนี้

1. ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุระหว่างอายุ 18 ถึง 20 ปี ซึ่งส่วนใหญ่สังกัดคณะศึกษาศาสตร์ และกำลังศึกษาอยู่ชั้นปีที่ 2
2. ความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ในภาพรวมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายได้ พบว่า ความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา เรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปน้อย คือ ด้านการลดพลังงานในการเดินทาง ด้านการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ด้านความเป็นระเบียบของการจราจร และด้านการลดระยะเวลาในการเดินทาง ตามลำดับ
3. การเปรียบเทียบประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ในภาพรวมจำแนกตามเพศ พบว่า นิสิตชายและนิสิตหญิงมีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ในภาพรวมทั้งหมดไม่แตกต่างกัน และสามารถจำแนกรายด้าน ดังนี้

3.1 นิสิตชายและนิสิตหญิง มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ในด้านการลดระยะเวลาในการเดินทาง ไม่แตกต่างกัน

3.2 นิสิตชายและนิสิตหญิง มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ในด้านการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางไม่แตกต่างกัน

3.3 นิสิตชายและนิสิตหญิง มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ในด้านการลดพลังงานในการเดินทางไม่แตกต่างกัน

3.4 นิสิตชายและนิสิตหญิง มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ในความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินไม่แตกต่างกัน

3.5 นิสิตชายและนิสิตหญิง มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ในด้านความเป็นระเบียบของการจราจร ไม่แตกต่างกัน

4. การเปรียบเทียบประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ในภาพรวมจำแนกตามอายุของนิสิต พบว่า นิสิตที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี อายุ 18 ถึง 20 ปี และอายุ 21 ปี ขึ้นไป มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ในภาพรวมทั้งหมดไม่แตกต่างกัน และสามารถจำแนกรายด้าน ดังนี้

4.1 นิสิตที่มีอายุแตกต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ในด้านการลดระยะเวลาในการเดินทางไม่แตกต่างกัน

4.2 นิสิตที่มีอายุแตกต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ในด้านการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางไม่แตกต่างกัน

4.3 นิสิตที่มีอายุแตกต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ในด้านการลดพลังงานในการเดินทางไม่แตกต่างกัน

4.4 นิสิตที่มีอายุแตกต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ในความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4.5 นิสิตที่มีอายุแตกต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ในด้านความเป็นระเบียบของการจราจรไม่แตกต่างกัน

5. การเปรียบเทียบประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ในภาพรวมจำแนกตามสังกัดคณะ/วิทยาลัยของนิสิต พบว่า นิสิตที่สังกัดคณะ/วิทยาลัยแตกต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ในภาพรวมทั้งหมดไม่แตกต่างกัน และสามารถจำแนกรายด้าน ดังนี้

5.1 นิสิตที่สังกัดคณะ/วิทยาลัยแตกต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ในด้านการลดระยะเวลาในการเดินทาง ไม่แตกต่างกัน

5.2 นิสิตที่สังกัดคณะ/วิทยาลัยแตกต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ในด้านการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ไม่แตกต่างกัน

5.3 นิสิตที่สังกัดคณะ/วิทยาลัยแตกต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ในด้านการลดพลังงานในการเดินทาง ไม่แตกต่างกัน

5.4 นิสิตที่สังกัดคณะ/วิทยาลัยแตกต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ในความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ไม่แตกต่างกัน

5.5 นิสิตที่สังกัดคณะ/วิทยาลัยแตกต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ในด้านความเป็นระเบียบของการจราจร ไม่แตกต่างกัน

6. การเปรียบเทียบประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ในภาพรวมจำแนกตามชั้นปีที้นิสิตกำลังศึกษา พบว่า นิสิตที่ชั้นปีที้นิสิตกำลังศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ในภาพรวมทั้งหมด ไม่แตกต่างกัน และสามารถจำแนกรายด้าน ดังนี้

6.1 นิสิตที่กำลังศึกษาในชั้นปีแตกต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ในด้านการลดระยะเวลาในการเดินทาง ไม่แตกต่างกัน

6.2 นิสิตที่กำลังศึกษาในชั้นปีแตกต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ในด้านการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ไม่แตกต่างกัน

6.3 นิสิตที่กำลังศึกษาในชั้นปีแตกต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ในด้านการลดพลังงานในการเดินทาง ไม่แตกต่างกัน

6.4 นิสิตที่กำลังศึกษาในชั้นปีแตกต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิผล

การให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ในความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

6.5 นิสิตที่กำลังศึกษาในชั้นปีแตกต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ในด้านความเป็นระเบียบของการจราจรไม่แตกต่างกัน

การอภิปรายผล

การศึกษาประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา มีประเด็นที่น่าสนใจอภิปรายผลดังนี้

1. ประสิทธิภาพการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา

โดยภาพรวมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา เป็นการกระตุ้นด้านการลดพลังงานในการเดินทาง อันจะส่งผลดีต่อสิ่งแวดล้อมภายในมหาวิทยาลัยบูรพา ในด้านการลดมลภาวะไอเสียที่เกิดจากการใช้ยานพาหนะของนิสิต เช่น รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลของนิสิต ตลอดจนเป็นการส่งเสริมให้นิสิตมีการประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางจากภายในมหาวิทยาลัย อันส่งผลต่อตัวของนิสิตเองในด้านความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน เนื่องจากกรณีที่นิสิตไม่ต้องนำรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลมาใช้ภายในมหาวิทยาลัย ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษา ของสมหญิง เจริญวรรณวงศ์ (2539, บทคัดย่อ) ที่ศึกษาความคิดเห็นเรื่องรถบริการภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่น (Shuttle Bus) ผลการวิจัยพบว่า นักศึกษา นักเรียน และบุคลากรมีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาด้านสถานที่จอดรถ ความมีระเบียบวินัยในการใช้รถ และการเกิดอุบัติเหตุในมหาวิทยาลัยขอนแก่น เกิดจากสภาพการจราจรคับคั่งมากในช่วงเร่งด่วน และการสิ้นเปลืองพลังงานในการใช้ยานพาหนะ โดยการให้บริการรถ (Shuttle Bus) จะเป็นการช่วยลดปัญหาดังกล่าวได้ และเมื่อพิจารณาประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพาเป็นรายด้านสามารถอภิปรายผลได้ดังนี้

1.1 ด้านการลดระยะเวลาในการเดินทาง พบว่า โดยภาพรวมประสิทธิภาพการ

ให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา อยู่ในระดับค่อนข้างน้อย ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะรถประจำทางของมหาวิทยาลัยที่ใช้ในการให้บริการแก่นิสิตยังมีจำนวนน้อย โดยเฉพาะอย่างยิ่งช่วงเร่งด่วนที่มีปริมาณความต้องการใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยสูง ทำให้ผู้โดยสารต้องรอนาน ตลอดจนในบางครั้งรถวิ่งช้ากระะยะหรือทำให้การส่งถึงที่หมายที่นิสิตจะเดินทางไปล่าช้ากว่าที่ควรจะเป็น เมื่อเทียบกับการใช้บริการรถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง และสอดคล้องกับผลการวิจัยของ วิบูลย์ มิ่งมงคลชัย (2540, บทคัดย่อ) ได้ทำการวิจัยเรื่องการใช้บริการของรถ

โดยสารไมโครบัสในย่านธุรกิจสีลม โดยทำการศึกษาความพึงพอใจพฤติกรรมและทัศนคติของคนไทยต่อการเลือกพาหนะในการเดินทาง ผลการศึกษา พบว่า ผู้ที่ทำงานย่านธุรกิจสีลมมีความพึงพอใจโดยรวมต่อบริการด้านต่าง ๆ อยู่ในระดับมาก และมีบางส่วนคือผู้ที่ทำงานย่านธุรกิจสีลมมีข้อเสนอแนะให้ดำเนินการกับปรับปรุงการให้บริการเป็นการด่วนเกี่ยวกับความตรงต่อเวลาของการวิ่งรถ ความรวดเร็วของการใช้เวลาการเดินทาง และการปรับปรุงการให้บริการที่มีอยู่บนรถโดยสารไมโครบัส ที่สอดคล้องกันเนื่องจากในด้านอื่น ๆ มีความคิดเห็นมาก และบางส่วนมีความคิดเห็นว่าควรจะต้องมีการปรับปรุงเป็นการเร่งด่วนเพราะคิดว่าการใช้รถโดยสารไม่ช่วยในการลดระยะเวลาในการเดินทางให้กับผู้ใช้บริการย่านธุรกิจสีลมอาจจะเพราะว่าเป็นย่านที่มีจราจรติดขัด จึงทำให้การใช้รถประจำทางไม่ช่วยทำให้ผู้ใช้บริการสามารถลดระยะเวลาในการเดินทางได้แต่ในทางกลับกันการใช้รถประจำทางกลับเป็นการใช้เวลาในการเดินทางที่มากกว่าการใช้ยานพาหนะส่วนตัว

1.2 ด้านการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง พบว่า โดยภาพรวมประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา อยู่ในระดับค่อนข้างมาก ซึ่งผลการวิจัยนี้ตรงกับผลการวิจัยของ วิบูลย์ มิ่งมงคลชัย (2540) ได้ทำการวิจัยเรื่องการใช้บริการของรถโดยสารไมโครบัสในย่านธุรกิจสีลม โดยทำการศึกษาความพึงพอใจพฤติกรรมและทัศนคติของคนไทยต่อการเลือกพาหนะในการเดินทาง ผลการศึกษา พบว่า ผู้ที่ทำงานย่านธุรกิจสีลมมีความพึงพอใจโดยรวมต่อบริการด้านต่าง ๆ ของรถโดยสารไมโครบัส และการเลือกพาหนะในการเดินทาง มักสอดคล้องกับระดับรายได้ค่อนข้างมาก ทั้งนี้ เป็นเพราะผู้ใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพาเป็นนิสิตที่กำลังศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรี ซึ่งยังไม่มีรายได้จากการประกอบอาชีพของตนเอง ยังต้องได้รับการดูแลเรื่องค่าใช้จ่ายจากบิดา มารดา หรือ ผู้ปกครอง ดังนั้นการที่นิสิตใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพาเป็นการดำเนินตามแนวเศรษฐกิจพอเพียง บนพื้นฐานของความพอประมาณ มีเหตุมีผล และสร้างภูมิคุ้มกันที่ดีต่อตนเอง สังคม และประเทศชาติ เป็นการประหยัด ช่วยลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ซึ่งส่งผลทำให้นิสิตมีเงินเหลือเพื่อใช้จ่ายอื่นๆ เพิ่มขึ้น และส่งผลต่อบิดามารดาและผู้ปกครองในการช่วยลดค่าใช้จ่ายของผู้ปกครองที่ต้องจ่ายให้แก่นิสิตใช้จ่ายในแต่ละเดือน

1.3 ด้านการลดพลังงานในการเดินทาง พบว่า โดยภาพรวมประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา อยู่ในระดับค่อนข้างมาก สอดคล้องกับผลการวิจัยของสมหญิง เจริญวรรณวงศ์ (2539, บทคัดย่อ) เรื่องรถบริการภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่น(Shuttle Bus) พบว่า การให้บริการรถบริการภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่น (Shuttle Bus) สามารถช่วยแก้ไขปัญหาการสิ้นเปลืองพลังงานในการใช้ยานพาหนะ และสอดคล้อง

กับผลงานวิจัยของ วินูลย์ มิ่งมงคลชัย (2540, บทคัดย่อ) เรื่องการใช้บริการของรถโดยสารไมโครบัสในย่านธุรกิจสีลม พบว่า ผู้ที่ทำงานย่านธุรกิจสีลมมีความพึงพอใจโดยรวมต่อบริการด้านต่าง ๆ ของรถโดยสารไมโครบัส และ การเลือกพาหนะในการเดินทางมักสอดคล้องกับระดับรายได้ในระดับค่อนข้างมาก นอกจากระดับรายได้แล้วยังขึ้นอยู่กับการจราจรที่ติดขัดสภาพอากาศ และมลภาวะภายนอกของรถโดยสาร ทั้งนี้ เนื่องมาจากการที่มหาวิทยาลัยบูรพาจัดให้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพาเพื่อให้บริการแก่นิสิตภายในมหาวิทยาลัย เป็นการลดปริมาณของรถที่นิสิตนำมาใช้ในการเดินทางสัญจรภายในมหาวิทยาลัยบูรพา ตลอดจนลดความคับคั่งของการจราจรในช่วงโมงเร่งด่วน ซึ่งการลดปริมาณรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยบูรพาดังกล่าวช่วยลดมลพิษที่เกิดจากการจราจรได้

1.4 ด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน พบว่า โดยภาพรวมประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา อยู่ในระดับค่อนข้างมากซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของสมหญิง เจริญวรรณวงศ์ (2539, บทคัดย่อ) ที่ศึกษาเรื่องรถบริการภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่น (Shuttle Bus) พบว่า การให้บริการรถบริการภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่น (Shuttle Bus) สามารถช่วยแก้ไขปัญหการเกิดอุบัติเหตุภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่นได้ จากสภาพการจราจรคับคั่งมากในช่วงเร่งด่วน และสอดคล้องกับผลการวิจัยของ ศุภพร ศิริอุดมเดชกุล (2544) ศึกษาการตอบสนองต่อโครงการจัดเดินรถโดยสารประจำทางสำหรับสุภาพสตรี พบว่า สุภาพสตรีผู้ใช้บริการ โครงการจัดเดินรถโดยสารประจำทางสำหรับสุภาพสตรีส่วนใหญ่ มีระดับการตอบสนองต่อโครงการจัดเดินรถโดยสารประจำทางสำหรับสุภาพสตรีในระดับปานกลาง โดยความพึงพอใจและทัศนคติของผู้ใช้บริการ ต่อโครงการจัดเดินรถโดยสารประจำทางสำหรับสุภาพสตรี มีความสัมพันธ์กับการตอบสนองต่อโครงการจัดเดินรถโดยสารประจำทางสำหรับสุภาพสตรี ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 กล่าวคือ ผู้ใช้บริการที่มีความพึงพอใจต่อโครงการฯ ในด้านบริการของพนักงาน ความสะอาดรวดเร็ว ความเพียงพอของบริการ ความยุติธรรม ความปลอดภัย และสภาพแวดล้อมทางกายภาพ ในระดับมากทั้งนี้ เนื่องมาจากการที่มหาวิทยาลัยบูรพาจัดให้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยเพื่อให้บริการแก่นิสิตภายในมหาวิทยาลัย เป็นการลดปริมาณของรถที่นิสิตนำมาใช้ในการเดินทางสัญจรภายในมหาวิทยาลัยบูรพา ตลอดจนลดความคับคั่งของการจราจรในช่วงโมงเร่งด่วน อันเป็นผลมาจากการใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพา ที่ส่งผลต่อการลดอุบัติเหตุด้านการจราจรของนิสิตได้อย่างตรงจุด อันส่งผลต่อการช่วยให้เกิดความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของนิสิต ลดปัญหาการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยที่มีอยู่เป็นประจำ

1.5 ด้านความเป็นระเบียบของการจราจร พบว่า โดยภาพรวมประสิทธิผล การให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา อยู่ในระดับค่อนข้างมาก ซึ่ง สอดคล้องกับผลการวิจัยของสมหญิง เจริญวรรณวงศ์ (2550) เรื่องรถบริการภายใน มหาวิทยาลัยขอนแก่น (Shuttle Bus) พบว่า การให้บริการรถบริการภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่น (Shuttle Bus) สามารถช่วยสร้างความมีระเบียบวินัยในการใช้รถใช้ถนน และสอดคล้องกับ ผลการวิจัยของสุณีภา งามสันติกุล (2543) ศึกษาความคิดเห็นของประชาชนต่อระบบรถไฟฟ้า ขนส่งมวลชน: ศึกษาเฉพาะกรณีโครงการรถไฟฟ้ามหานคร พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็น เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้ามหานครว่าสามารถทำให้ การจราจรและการเดินทางในกรุงเทพมหานคร สะดวกขึ้น ใช้เวลาในการเดินทางน้อยลง ซึ่งทำให้สุขภาพจิตของประชาชนดีขึ้น เพราะไม่ต้อง หงุดหงิดและเครียด และถึงแม้ว่าขณะทำการก่อสร้างจะก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบ้างแต่ ก็เป็นเพียงชั่วคราวเท่านั้น ทั้งนี้ เนื่องมาจากการที่มหาวิทยาลัยบูรพาจัดให้มีการบริการรถประจำ ทางของมหาวิทยาลัยบูรพา ซึ่งจัดว่าเป็นการจัดระบบขนส่งมวลชนภายในมหาวิทยาลัย อันส่งผล โดยตรงต่อปริมาณรถที่นิสิตนำมาใช้ภายในมหาวิทยาลัยลดลงไปด้วย จากการที่นิสิตหันมาใช้ บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยมากขึ้น และส่งผลโดยตรงที่ช่วยลดจำนวนของอุบัติเหตุด้าน การจราจรภายในมหาวิทยาลัยบูรพาทำให้การจราจรไม่ติดขัด ลดความคับคั่งของการจราจรภายใน มหาวิทยาลัย และช่วยให้การจัดระเบียบการจราจรภายในมหาวิทยาลัยบูรพาทำได้ง่ายขึ้น

2. การเปรียบเทียบประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัย บูรพา จำแนกตามเพศ ในด้านต่าง ๆ โดยภาพรวมไม่แตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของ ศราวุฒิ ดาวกรงแก้ว (2551, บทคัดย่อ) ที่ศึกษาเรื่อง ความพึงพอใจของประชาชนต่อการ ให้บริการรถโดยสารประจำทาง องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เขตการเดินทางที่ 7 นนทบุรี ผลการศึกษาพบว่า ประชาชนเพศ ต่างกันมีความพึงพอใจต่อการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่แตกต่างกัน

3. การเปรียบเทียบประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัย บูรพา จำแนกตามอายุของนิสิต ในด้านต่าง ๆ โดยภาพรวมไม่แตกต่างกัน

4. การเปรียบเทียบประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัย บูรพา จำแนกตามสังกัดคณะ/วิทยาลัยของนิสิต ในด้านต่าง ๆ โดยภาพรวมไม่แตกต่างกัน ทั้งนี้ อาจเนื่องมาจาก การศึกษาประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา ครั้งนี้ ได้ทำการศึกษาเฉพาะผู้ที่กำลังศึกษาในระดับปริญญาตรี เท่านั้น จึงทำให้ผลที่เกิดจากการ ประมวลผลทางความคิดของนิสิตอยู่ในระดับเดียวกัน

5. การเปรียบเทียบประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา จำแนกตามชั้นปีที่นิสิตกำลังศึกษา ในด้านต่าง ๆ โดยภาพรวมไม่แตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของสมบุรณ์ ไตรทิพธำรงโชค (2539, หน้า 85) ศึกษาคุณภาพในการให้บริการรถโดยสารประจำทางปรับอากาศในเขตกรุงเทพมหานคร ผลการศึกษาพบว่า ความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการรถปรับอากาศเมื่อแยกตามเพศ ไม่แตกต่างกันแต่เมื่อจำแนกตามอายุ อาชีพ และรายได้แตกต่างกัน ทั้งนี้ อาจเนื่องมาจากนิสิตที่มาใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพาที่พักอาศัยอยู่ในบริเวณเดียวกัน คือ ด้านหลังมหาวิทยาลัยที่จัดเป็นกลุ่มหอพักนิสิต ตลอดจนสถานที่เดินทางไปเรียนของนิสิตอยู่ในพื้นที่และบริเวณเดียวกัน ทำให้การรอใช้บริการในการเดินทาง จึงเป็นไปในทิศทางเดียวกันหมด

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1.1 จากการศึกษาพบว่าด้านการประหยัคพลังงานและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมีผลต่อประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตทางของมหาวิทยาลัยบูรพา เป็นอันดับ 1 ดังนั้น ผู้วิจัยเห็นว่า มหาวิทยาลัยจึงควรส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา มากขึ้นเพื่อเป็นการช่วยลดมลพิษที่เกิดจากการจราจร ช่วยลดมลภาวะภายในมหาวิทยาลัยบูรพา ดังนั้น มหาวิทยาลัยควรจัดหารถประจำทางของมหาวิทยาลัยเพิ่มขึ้นเพื่อให้เพียงพอต่อปริมาณความต้องการใช้บริการของนิสิตโดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน มหาวิทยาลัยควรมีการจัดตารางการเดินรถให้ผู้ใช้บริการทราบ เพื่อการวางแผนในการเดินทาง ตลอดจนควรมีการกำชับให้พนักงานขับรถขับรถตรงตามเวลา และหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย

1.2 จากผลการศึกษา พบว่า ด้านการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง มีผลต่อประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา เป็นอันดับ 2 ดังนั้นมหาวิทยาลัยควรกระตุ้นให้นิสิตหันมาใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพามากยิ่งขึ้น ซึ่งนับเป็นการดำเนินการตามแนวเศรษฐกิจพอเพียง บนพื้นฐานของความพอประมาณ มีเหตุมีผล การรณรงค์เรื่องการประหยัด การเก็บออม และสร้างภูมิคุ้มกันที่ดีต่อตนเอง สังคม และประเทศชาติ ตลอดจนเป็นการประหยัด และช่วยให้นิสิตลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางอันส่งผลดีต่อสภาพเศรษฐกิจของครอบครัวนิสิตเอง เนื่องจากนิสิตยังไม่ได้ทำงานและยังไม่มีรายได้ ถ้าหากนิสิตได้หันมาใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยจะช่วยให้อัตราการประหยัดได้ถึงวันละประมาณ 20 บาท

1.3 จากผลการศึกษา พบว่า ด้านการลดระยะเวลาในการเดินทางมีผลต่อประสิทธิผลการให้บริการรถประจำทางแก่นิสิตของมหาวิทยาลัยบูรพา เป็นอันดับสุดท้าย ดังนั้นมหาวิทยาลัยบูรพา ควรกำหนดนโยบายในการเดินรถให้เป็นระบบตรงตามตารางการเดินรถ แบ่งเส้นทางการเดินรถ หรือจัดอบรมการให้บริการแก่พนักงานขับรถประจำทางทุกคนก่อนการให้บริการ

1.4 ควรมีระบบและกลไกในการควบคุม กำกับ วัดผล ประเมินผลด้านระยะเวลาการให้บริการที่ตรงตามเวลา ตรงตามวัตถุประสงค์ และกำหนดให้เป็นตัวชี้วัดประสิทธิผลการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพาด้วย

2. ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ

มหาวิทยาลัยบูรพาควรเพิ่มจำนวนรถประจำทางให้เพียงพอต่อความต้องการของนิสิต ตลอดจนมหาวิทยาลัยควรทำการประชาสัมพันธ์ให้นิสิตที่เข้ามาศึกษาใหม่ ในแต่ละปีการศึกษา ให้มาใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัย ออกระเบียบไม่ให้นำรถส่วนตัวมาใช้ ชี้แจงผลดีและผลเสียของการใช้รถบริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัย และควรเพิ่มเส้นทางการให้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยให้ครอบคลุมนิสิตที่ใช้บริการมากยิ่งขึ้น ในเรื่องของค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการใช้บริการ มหาวิทยาลัยอาจจะใช้วิธีการณรงค์ชำระค่าบริการ หรือการชำระในลักษณะค่าธรรมเนียมการใช้บริการเป็นภาคการศึกษา หรือปีการศึกษา เพื่อเป็นค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าซ่อมบำรุงรักษารถและค่าตอบแทนพนักงานขับรถต่อไป

3. ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาค้างต่อไป

3.1 ควรศึกษาเปรียบเทียบปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจการให้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพา เพื่อนำมาเป็นข้อมูลในการพัฒนาและปรับปรุงการให้บริการ

3.2 ควรมีการวิจัยเชิงคุณภาพเกี่ยวกับความต้องการใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพา ให้ทราบปัจจัยและความต้องการใช้บริการรถประจำทางของมหาวิทยาลัยบูรพา ของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพาที่ชัดเจนยิ่งขึ้น