

การปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและแหล่งงานของประชากรวัยทำงานที่พักอาศัยในหมู่บ้าน
จัดสรรเกิดใหม่ กรณีศึกษา โครงการจัดสรรที่ดินประเภทบ้านเดี่ยว ย่านราชพฤกษ์

นางสาวกัมกมล สุจิตวงศ์

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองงหาบัณฑิต

สาขาวิชาการวางแผนภาคและเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2554

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ปีการศึกษา 2554 ที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)

เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของวิทยานิพนธ์ที่ส่งผ่านทางบัณฑิตวิทยาลัย

The abstract and full text of theses from the academic year 2011 in Chulalongkorn University Intellectual Repository (CUIR)

are the thesis authors' files submitted through the Graduate School.

PATTERNS MODIFICATION TOWARDS TRAVEL AND SOURCE OF WORK OF WORKING AGE
PEOPLE LIVING IN NEW EMERGING DEVELOPED HOUSING: A CASE STUDY OF DETACHED
HOUSE OF DEVELOPED HOUSING PROJECT IN RATCHAPHREUK DISTRICT

Miss Pakkamon Sujitvarong

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Urban and Regional Planning Program in Urban and Regional Planning
Department of Urban and Regional Planning
Faculty of Architecture
Chulalongkorn University
Academic Year 2011
Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์

การปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและแหล่งงาน
ของประชากรวัยทำงานที่พักอาศัยในหมู่บ้าน
จัดสรรเกิดใหม่ กรณีศึกษา โครงการจัดสรรที่ดิน
ประเภทบ้านเดี่ยว ย่านราชพฤกษ์

โดย

นางสาว ภัคกมล สุจิตวงศ์

สาขาวิชา

การวางแผนภาคและเมือง

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

รองศาสตราจารย์ ดร.ระหัตถ์ โรจนประดิษฐ์

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็น
ส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารธุรกิจ

..... คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. พงศ์ศักดิ์ วัฒนสินธุ์)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

..... ประธานกรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อภิวัฒน์ รัตนวราหะ)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

(รองศาสตราจารย์ ดร.ระหัตถ์ โรจนประดิษฐ์)

..... กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พนิต ภูจินดา)

..... กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย

(รองศาสตราจารย์ ดร. นิพันธ์ วิเชียรน้อย)

ภักคมล สุจิตวงศ์ : การปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและแหล่งงานของประชากรวัยทำงานที่พักอาศัยในหมู่บ้านจัดสรรเกิดใหม่ กรณีศึกษา โครงการจัดสรรที่ดินประเภทบ้านเดี่ยว ย่านราชพฤกษ์. (PATTERNS MODIFICATION TOWARDS TRAVEL AND SOURCE OF WORK OF WORKING AGE PEOPLE IN NEW EMERGING DEVELOPED HOUSING: A CASE STUDY OF DETACHED HOUSE OF DEVELOPED HOUSING PROJECT IN RAJCHAPRUEK DISTRICT) อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก รศ.ดร. ระหัตถ์ โจรนประดิษฐ์, 124 หน้า.

การศึกษาในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาเปรียบเทียบรูปแบบการเดินทางของประชากรวัยทำงานทั้งก่อนและขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์ การกระจายตัวของที่พักอาศัย การกระจายตัวของแหล่งงาน ตลอดจนการสำรวจความพึงพอใจและปัญหาในการเดินทางของประชากรวัยทำงาน เก็บข้อมูลด้วยการเก็บแบบสอบถาม จำนวนทั้งสิ้น 348 ตัวอย่าง และทำการวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้นด้วยสถิติเชิงพรรณนา และการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ของตัวแปรเชิงกลุ่ม

ผลการศึกษากการกระจายตัวของที่พักอาศัยเดิม พบว่า ประชากรส่วนใหญ่มีการย้ายถิ่นฐานมาจากเขตต่างๆ โดยมีลักษณะกระจายตัว โดยร้อยละ 59.29 ย้ายมาจากกรุงเทพฯ โดยเฉพาะบริเวณเขตเมืองชั้นกลาง เมื่อเปรียบเทียบที่ตั้งของแหล่งงานของประชากรทั้งก่อนและขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์ พบว่า ประชากรไม่ย้ายงานตามการย้ายบ้านโดยแหล่งงานส่วนใหญ่ยังคงกระจุกตัวอยู่ในเขตกรุงเทพฯ ชั้นใน เมื่อศึกษาเปรียบเทียบรูปแบบการเดินทางของประชากรวัยทำงานก่อนพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์ พบว่า ประชากรส่วนใหญ่จะเดินทางไปทำงานโดยอาศัยระบบขนส่งมวลชน ใช้เวลาเดินทางเฉลี่ย 67.27 นาที เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางเฉลี่ย 91.19 บาทและมีระยะทางในการเดินทางเฉลี่ย 16.39 กิโลเมตร ในส่วนของรูปแบบการเดินทางของประชากรวัยทำงานขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์ พบว่า ส่วนใหญ่เดินทางไปทำงานโดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ใช้เวลาเดินทางเฉลี่ย 44.57 นาที เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางเฉลี่ย 150.67 บาทและมีระยะทางในการเดินทางเฉลี่ย 20.67 กิโลเมตร

จากผลการวิจัยชี้ให้เห็นว่าแหล่งงานไม่มีผลต่อการเลือกที่อยู่อาศัย แต่ที่อยู่อาศัยทำให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบในการเดินทางไปยังแหล่งงาน ผู้อยู่อาศัยที่ส่วนใหญ่มีการถือครองยานพาหนะจะเลือกเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลแทน แม้ว่าจะเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น แสดงให้เห็นว่าต้นทุนส่วนตัวที่เพิ่มขึ้นจากการเดินทางที่ไกลขึ้นนั้นยังคุ้มค่างบอรรถประโยชน์ที่ประชากรได้รับ และอยู่ในระดับที่ยอมรับได้

ภาควิชา...การวางแผนภาคและเมือง... ลายมือชื่อ... ..
 สาขาวิชา...การวางแผนภาคและเมือง... ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก.....
 ปีการศึกษา...2554.....

5274126225: MAJOR URBAN AND REGIONAL PLANNING

KEYWORDS: TRAVEL PATTERNS/ WORK SOURCE / WORKING AGE PEOPLE
DEVELOPED HOUSING

PAKKAMON SUJITVARONG: PATTERNS MODIFICATION TOWARDS TRAVEL AND SOURCE OF WORK OF WORKING AGE PEOPLE LIVING IN NEW EMERGING DEVELOPED HOUSING: A CASE STUDY OF DETACHED HOUSE OF DEVELOPED HOUSING PROJECT IN RATCHAPHREUK DISTRICT. ADVISOR: ASSOC.PROF.RAHUTH RODJANAPRADIED, Ph.D., 124 pp.

This study aimed to compare mode of transportation of working age people, both before and after living in Ratchaphreuk district, distribution of residence and distribution of work source. Moreover, the paper examined the satisfaction and problems of transportation of working age people as well. The data was collected from 348 samples by questionnaires. Then, it was analyzed by descriptive statistics and categorical data analysis.

The results found that, to the distribution of former residence, most of samples emigrated from different areas – 59.29 percent from Bangkok, especially urban fringe. When comparing the location of work source of the working age people, both before and after residing in Ratchaphreuk district, it demonstrated that the samples did not change their jobs when moving to live in a new place. Most of work source were still in economic inner zones of Bangkok. However, when comparing the mode of transportation of the people before staying in Ratchaphreuk district, it presented that most of samples went to work by using mass transportation system within the average time of 67.27 minutes. The average cost of transit per trip was 91.19 baht and the average distance of transportation was 16.39 kilometers. In contrast, to the mode of transportation of the people while residing in Ratchaphreuk district, it illustrated that most of them went to work by using personal vehicles within the average time of 44.57 minutes. The average cost of transit per trip was 150.67 baht and the average distance was 20.67 kilometers.

According to the results, it could be concluded that the work source did not affect the residence selection but the location of dwellings caused the patterns modification towards the transportation to the work source. Even though the personal cost of transportation was higher, it was worth receiving advantages at acceptable level.

Department: Urban and Regional Planning..... Student's Signature

Field of Study: Urban and Regional Planning..... Advisor's Signature

Academic Year :.....2011.....

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์เล่มนี้ได้รับทุนอุดหนุนวิทยานิพนธ์จากบัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โดยมีรองศาสตราจารย์ ดร.ระหัตถ์ โรจนประดิษฐ์ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ซึ่งได้ให้คำแนะนำและข้อคิดเห็นต่างๆ อันเป็นแนวทางในการทำงานและปรับปรุงแก้ไข วิทยานิพนธ์เล่มนี้ รวมทั้งกราบขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พนิต ภูจินดา, ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อภิวัฒน์ รัตนวราหะ และรองศาสตราจารย์ ดร.นิพนธ์ วิเชียรน้อย ที่ได้ให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะในการตรวจแก้ไขข้อบกพร่อง ตลอดจนชี้แนะประเด็นที่เป็นประโยชน์ ในฐานะประธานกรรมการและกรรมการคุมสอบวิทยานิพนธ์

กราบขอบพระคุณคณะกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ในการประชุมวิชาการด้านการวางแผนภาคและเมือง พ.ศ.2555 “เมืองสุขภาวะ” ที่กรุงเทพมหานครและเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อ่านตลอดจนให้คำแนะนำที่มีค่าและเป็นประโยชน์ต่อการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

กราบขอบพระคุณคณาจารย์ทุกท่านที่ประสิทธิ์ประสาทความรู้ อบรมสั่งสอนและให้คำแนะนำต่างๆ ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา

ขอบคุณเพื่อนๆภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และเพื่อนภาควิชาภูมิศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ที่คอยสนับสนุนและช่วยเหลือในด้านต่างๆ

ขอขอบพระคุณบิดา มารดาและครอบครัว ผู้ซึ่งเป็นทั้งแรงใจและเป็นกำลังสนับสนุนที่สำคัญและให้ความช่วยเหลือด้านต่างๆ ตลอดมา ตลอดจนมอบโอกาสและสิ่งดีๆในชีวิต

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญภาพ.....	ฎ
สารบัญแผนภูมิ.....	ฏ
สารบัญแผนที่.....	ฒ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 คำถามงานวิจัย.....	2
1.3 สมมติฐานงานวิจัย.....	2
1.4 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	2
1.5 ขอบเขตของการวิจัย.....	2
1.6 วิธีดำเนินการวิจัย.....	4
1.7 แหล่งที่มาของข้อมูล.....	5
1.8 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	6
1.9 ข้อจำกัดของงานวิจัย.....	6
1.10 คำจำกัดความที่ใช้ในงานวิจัย.....	6
บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	8
2.1 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง.....	8
2.2 การสรุปตัวแปรจากแนวคิดที่เกี่ยวข้องทั้งหมด.....	27
2.3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	29
2.4 สรุป.....	30

บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	31
3.1 การกำหนดปัญหาการวิจัย.....	31
3.2 การคัดเลือกพื้นที่ศึกษา.....	31
3.3 ประชากรกลุ่มตัวอย่าง.....	32
3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	33
3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	34
3.6 ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา.....	34
3.7 การวิเคราะห์ข้อมูลและสรุปผล.....	34
3.8 กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	35
บทที่ 4 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา.....	36
4.1 ความเป็นมาของพื้นที่ศึกษา.....	36
4.2 ข้อมูลทั่วไปของพื้นที่ศึกษา.....	41
4.3 ลักษณะทั่วไปของการเดินทางภายในพื้นที่ศึกษา.....	49
4.4 สภาพเศรษฐกิจ.....	57
บทที่ 5 ผลการวิจัย.....	58
5.1 ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้พักอาศัย.....	59
5.2 ลักษณะการเดินทางของประชากรขณะพักอาศัยอยู่บ้านเดิม.....	62
5.3 ลักษณะการเดินทางของประชากรขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์.....	76
5.4 ความพึงพอใจของผู้พักอาศัยที่มีต่องานและรูปแบบการเดินทาง.....	90
5.5 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมและรูปแบบการ เดินทางของผู้พักอาศัย.....	91
5.6 สรุป.....	107

	หน้า
บทที่ 6 อภิปรายผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ.....	108
6.1 อภิปรายผลจากสมมติฐาน.....	108
6.2 อภิปรายผลการศึกษา.....	109
6.3 ข้อเสนอแนะ.....	112
รายการอ้างอิง.....	115
ภาคผนวก.....	117
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	124

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
2-1	รูปแบบการขนส่งและข้อได้เปรียบ เสียเปรียบของการขนส่งแบบต่างๆ.....	14
2-2	สรุปตัวแปรจากแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง.....	27
3-1	ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา.....	34
4-1	ขนาดพื้นที่และจำนวนประชากรบริเวณพื้นที่ศึกษา.....	41
4-2	จำนวนประชากร คริวเรือนและขนาดคริวเรือนบริเวณพื้นที่ศึกษา.....	42
4-3	ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน จังหวัดนนทบุรี ปี 2543 และปี 2553.....	44
4-4	สัดส่วนการใช้ประโยชน์อาคารบริเวณพื้นที่ศึกษา เปรียบเทียบระหว่างปี 2543 และปี 2553.....	45
4-5	การให้บริการของรถโดยสารประจำทาง.....	53
4-6	การให้บริการของรถตู้โดยสารประจำทาง.....	54
4-7	การให้บริการของรถสองแถว.....	55
5-1	ค่าสถิติการวิเคราะห์ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้พักอาศัย.....	60
5-2	ตำแหน่งที่ตั้งของที่พักอาศัยเดิมในพื้นที่กรุงเทพฯ จำแนกรายเขต.....	63
5-3	ตำแหน่งที่ตั้งแหล่งงานของประชากรวัยทำงานขณะพักอาศัยอยู่บ้านเดิม จำแนกรายเขต.....	65
5-4	สัดส่วนประชากรที่เลือกรูปแบบการเดินทางไปยังแหล่งงานเพียง 1 ต่อ.....	68
5-5	รหัสรูปแบบการเดินทาง.....	69
5-6	สัดส่วนประชากรที่เลือกรูปแบบการเดินทางไปยังแหล่งงาน 2 ต่อ.....	70
5-7	สัดส่วนประชากรที่เลือกรูปแบบการเดินทางไปยังแหล่งงาน 3 ต่อ.....	71
5-8	ตำแหน่งที่ตั้งแหล่งงานของประชากรวัยทำงานขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์ จำแนกรายเขต.....	77
5-9	เปรียบเทียบเขตที่ตั้งแหล่งงานของประชากรทั้งก่อนและขณะพักอาศัยในย่าน ราชพฤกษ์ จำแนกประเภทตามเขตการปกครอง.....	79

ตารางที่		หน้า
5-10	สัดส่วนประชากรที่เลือกรูปแบบการเดินทางไปยังแหล่งงานเพียง 1 ต่อ.....	81
5-11	รหัสรูปแบบการเดินทาง.....	82
5-12	สัดส่วนประชากรที่เลือกรูปแบบการเดินทางไปยังแหล่งงาน 2 ต่อ.....	83
5-13	สัดส่วนประชากรที่เลือกรูปแบบการเดินทางไปยังแหล่งงาน 3 ต่อ.....	84
5-14	ค่าสถิติเปรียบเทียบรูปแบบการเดินทางของประชากรขณะพักอาศัยบ้านเดิมกับ ขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์.....	89
5-15	การแจกแจงความถี่เพศและรูปแบบการเดินทาง.....	92
5-16	การแจกแจงความถี่อายุและรูปแบบการเดินทาง.....	93
5-17	การแจกแจงความถี่สถานภาพและรูปแบบการเดินทาง.....	94
5-18	การแจกแจงความถี่ระดับการศึกษาและรูปแบบการเดินทาง.....	94
5-19	การแจกแจงความถี่อาชีพและรูปแบบการเดินทาง.....	95
5-20	การแจกแจงความถี่รายได้ส่วนบุคคลและรูปแบบการเดินทาง.....	96
5-21	การแจกแจงความถี่รายได้ครัวเรือนและรูปแบบการเดินทาง.....	97
5-22	การแจกแจงความถี่จำนวนสมาชิกในครัวเรือนและรูปแบบการเดินทาง.....	98
5-23	การตกแต่งความถี่การถือครองยานพาหนะและรูปแบบการเดินทาง.....	99
5-24	การแจกแจงความถี่การเปลี่ยน/ย้ายงานและรูปแบบการเดินทาง.....	100
5-25	การแจกแจงความถี่ตำแหน่งที่ตั้งของแหล่งงานและรูปแบบการเดินทาง.....	101
5-26	การแจกแจงความถี่เวลาเดินทางออกจากบ้านและรูปแบบการเดินทาง.....	102
5-27	การแจกแจงความถี่การเปลี่ยนถ่ายการเดินทางและรูปแบบการเดินทาง.....	103
5-28	การแจกแจงความถี่เวลาถึงบ้านและรูปแบบการเดินทาง.....	104
5-29	การแจกแจงความถี่ค่าใช้จ่ายในการเดินทางและรูปแบบการเดินทาง.....	105
5-30	การแจกแจงความถี่ระยะเวลาในการเดินทางและรูปแบบการเดินทาง.....	106
5-31	การแจกแจงความถี่ระยะทางในการเดินทางและรูปแบบการเดินทาง.....	106

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
2-1	การปฏิสัมพันธ์ระหว่างการใช้ที่ดินกับการจราจร.....	10
2-2	ทฤษฎีเกี่ยวกับการเติบโตและการใช้ที่ดินของเมือง.....	11
2-3	ทิศทางการขยายตัวของกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน.....	20
2-4	หลักการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะในแต่ละพื้นที่เมือง.....	22
2-5	ปัจจัยที่ส่งผลให้ระบบขนส่งสาธารณะแข่งขันได้กับยานพาหนะส่วนบุคคล.....	23
4-1	ภาพถ่ายทางอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษา ปี 2543.....	38
4-2	ภาพถ่ายทางอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษา ปี 2553.....	39
4-3	โครงข่ายคมนาคมขนส่งในบริเวณพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล.....	51
4-4	สภาพทั่วไปบริเวณพื้นที่ศึกษา.....	57
6-1	รูปแบบการเดินทางกลุ่มที่ 1	110
6-2	รูปแบบการเดินทางกลุ่มที่ 2	110
6-3	รูปแบบการเดินทางกลุ่มที่ 3	111
6-4	เส้นทางแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล.	113

สารบัญแผนภูมิ

แผนภูมิที่		หน้า
3-1	กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	35
4-1	จำนวนประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษา จำแนกตามช่วงอายุ ปี 2550.....	43
4-2	สัดส่วนการให้ประโยชน์อาคารบริเวณพื้นที่ศึกษา เปรียบเทียบปี 2543 และปี 2552.....	45
5-1	สัดส่วนตำแหน่งที่ตั้งของที่พักอาศัยเดิม.....	62
5-2	สัดส่วนตำแหน่งที่ตั้งของแหล่งงาน ขณะพักอาศัยอยู่บ้านเดิม.....	65
5-3	ช่วงเวลาในการเดินทางไปทำงาน ขณะพักอาศัยอยู่บ้านเดิม.....	67
5-4	จำนวนการเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง ขณะพักอาศัยอยู่บ้านเดิม.....	68
5-5	สัดส่วนประชากรที่เลือกรูปแบบการเดินทางไปยังแหล่งงาน 1 ต่อ.....	69
5-6	สัดส่วนประชากรที่เลือกรูปแบบการเดินทางไปยังแหล่งงาน 2 ต่อ.....	70
5-7	สัดส่วนประชากรที่เลือกรูปแบบการเดินทางไปยังแหล่งงาน 3 ต่อ.....	71
5-8	เวลาที่ถึงที่ทำงาน ขณะพักอาศัยอยู่บ้านเดิม.....	72
5-9	เวลาที่กลับถึงบ้าน ขณะพักอาศัยอยู่บ้านเดิม.....	73
5-10	ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ขณะพักอาศัยอยู่บ้านเดิม.....	73
5-11	ระยะเวลาในการเดินทาง ขณะพักอาศัยอยู่บ้านเดิม.....	74
5-12	ระยะทางในการเดินทาง ขณะพักอาศัยอยู่บ้านเดิม.....	75
5-13	ปัจจัยในการเลือกรูปแบบการเดินทาง ขณะพักอาศัยอยู่บ้านเดิม.....	75
5-14	สัดส่วนตำแหน่งที่ตั้งของแหล่งงาน ขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์.....	76
5-15	ช่วงเวลาในการเดินทางไปทำงาน ขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์.....	80
5-16	จำนวนการเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง ขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์.....	81
5-17	สัดส่วนประชากรที่เลือกรูปแบบการเดินทางไปยังแหล่งงาน 1 ต่อ.....	82
5-18	สัดส่วนประชากรที่เลือกรูปแบบการเดินทางไปยังแหล่งงาน 2 ต่อ.....	83
5-19	สัดส่วนประชากรที่เลือกรูปแบบการเดินทางไปยังแหล่งงาน 3 ต่อ.....	84
5-20	เวลาที่ถึงที่ทำงาน ขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์.....	85
5-21	เวลาที่กลับถึงบ้าน ขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์.....	86
5-22	ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์.....	86

แผนภูมิที่		หน้า
5-23	ระยะเวลาในการเดินทาง ขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์.....	87
5-24	ระยะทางในการเดินทาง ขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์.....	88
5-25	ปัจจัยในการเลือกรูปแบบการเดินทาง ขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์.....	88
5-26	ระดับความพึงพอใจต่องานที่ทำในปัจจุบัน.....	90
5-27	ระดับความพึงพอใจในการเดินทางของประชากร.....	91

สารบัญแนที่

แนที่ที่		หน้า
1-1	ตำแหน่งที่ตั้งของหมู่บ้านที่ใช้เป็นกลุ่มตัวอย่างในการศึกษา.....	3
4-1	พื้นที่ศึกษา.....	40
4-2	การใช้ประโยชน์อาคารบริเวณพื้นที่ศึกษา ปี 2543.....	46
4-3	การใช้ประโยชน์อาคารบริเวณพื้นที่ศึกษา ปี 2552.....	47
4-4	เปรียบเทียบการใช้ประโยชน์อาคารบริเวณพื้นที่ศึกษา ปี2543 และปี 2552.....	48
4-5	ตำแหน่งที่ตั้งของหมู่บ้านที่ใช้เป็นกลุ่มตัวอย่างในการศึกษา.....	50
4-6	โครงข่ายคมนาคมในพื้นที่ศึกษา.....	52
4-7	เส้นทางกาให้บริการของรถโดยสารสาธารณะบริเวณพื้นที่ศึกษา.....	56
5-1	เขตที่อยู่อาศัยเดิมของประชากรกลุ่มตัวอย่าง.....	64
5-2	เขตที่ตั้งแหล่งงานของประชากรกลุ่มตัวอย่าง (ขณะพักอาศัย ณ ที่พักอาศัยเดิม).....	66
5-3	เขตที่ตั้งแหล่งงานของประชากรกลุ่มตัวอย่าง (ขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์).....	78

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ด้วยกระแสการพัฒนาในปัจจุบันส่งผลให้กรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลางของกิจกรรม เป็นศูนย์กลางความเจริญและมีสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างครบครัน สิ่งเหล่านี้เป็นเหตุจูงใจที่ทำให้ประชากรจากทั่วสารทิศเข้ามาแสวงหาโอกาส ส่งผลให้กรุงเทพฯ เกิดการขยายตัวอย่างต่อเนื่องในลักษณะที่แหล่งงานกระจุกตัวอยู่ในเขตชั้นในและบริเวณชานเมืองเกิดการพัฒนาย้ายที่อยู่อาศัย ซึ่งทำให้เกิดระยะห่างระหว่างแหล่งงานและที่อยู่อาศัย เกิดแรงดึงดูดและสร้างความเป็นในการเดินทางไปมาระหว่างกัน โดยมีรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นตัวเลือกหนึ่งที่ประชากรเลือกใช้มากที่สุด

จังหวัดนนทบุรีเป็นหนึ่งในจังหวัดปริมณฑล ที่มีบทบาทในเรื่องที่อยู่อาศัยเพื่อการรองรับการขยายตัวของประชากรจากกรุงเทพฯ เนื่องจากจังหวัดนนทบุรีสามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพฯ และจังหวัดอื่นๆ ในเขตปริมณฑลได้สะดวกด้วยระบบโครงข่ายคมนาคม ปัจจุบันจังหวัดนนทบุรีจึงเกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจากเดิมที่เคยเป็นพื้นที่เกษตรกรรมกลายเป็นพื้นที่เพื่ออยู่อาศัยของประชากรที่มีรายได้ปานกลางถึงรายได้สูงที่ต้องการบรรยากาศและคุณภาพชีวิตที่ดีกว่า โดยกรณีที่จะนำมาศึกษาคือบริเวณ “ย่านราชพฤกษ์” ซึ่งอยู่ในเขตอำเภอปากเกร็ด นับได้ว่าเป็นย่านที่อยู่อาศัยเกิดใหม่ที่มีความโดดเด่นในด้านการพัฒนาโครงการบ้านจัดสรรเป็นอย่างมาก จากการเปิดเผยข้อมูลของ Business Thai พบว่าบริษัทในเครือธุรกิจโครงการบ้านจัดสรรหลายบริษัทต่างให้ความสนใจและมีความเห็นว่าย่านราชพฤกษ์เป็นทำเลที่ดีเยี่ยม สามารถเข้าถึงพื้นที่ใจกลางเมืองและเดินทางได้อย่างสะดวก (บิสิเนสไทย, 2551) ปัจจุบันบริเวณย่านราชพฤกษ์จึงเกิดโครงการบ้านจัดสรรประเภทบ้านเดี่ยวเป็นจำนวนมากประกอบกับจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

งานวิจัยครั้งนี้จะศึกษาถึงการปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและแหล่งงานของประชากรวัยทำงานที่พักอาศัยในหมู่บ้านจัดสรรเกิดใหม่ กรณีศึกษา โครงการจัดสรรประเภทบ้านเดี่ยว ย่าน

ราชพฤกษ์ โดยทำการเปรียบเทียบรูปแบบการเดินทางและแหล่งงานของประชากรวัยทำงาน ทั้งก่อนและขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์ การวิจัยครั้งนี้คาดหวังว่าจะสามารถนำไปประยุกต์เป็นแนวทางในการวางแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมตลอดจนการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับการขยายตัวของกรุงเทพฯ อย่างเหมาะสมต่อไป

1.2 คำถามงานวิจัย

รูปแบบการเดินทางและแหล่งงานของประชากรวัยทำงานที่พักอาศัยในหมู่บ้านจัดสรรเกิดใหม่ กรณีศึกษา โครงการจัดสรรที่ดินประเภทบ้านเดี่ยว ย่านราชพฤกษ์จะเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมหรือไม่ อย่างไร

1.3 สมมติฐานงานวิจัย

ประชากรวัยทำงานที่พักอาศัยในหมู่บ้านจัดสรรเกิดใหม่ กรณีศึกษา โครงการจัดสรรที่ดินประเภทบ้านเดี่ยว ย่านราชพฤกษ์จะมีรูปแบบการเดินทางและแหล่งงานที่ไม่เปลี่ยนไปจากเดิม คือ ประชากรจะมีรูปแบบการเดินทางไปทำงานโดยรถยนต์ส่วนบุคคลและไม่มีมีการเปลี่ยน/ย้ายงาน

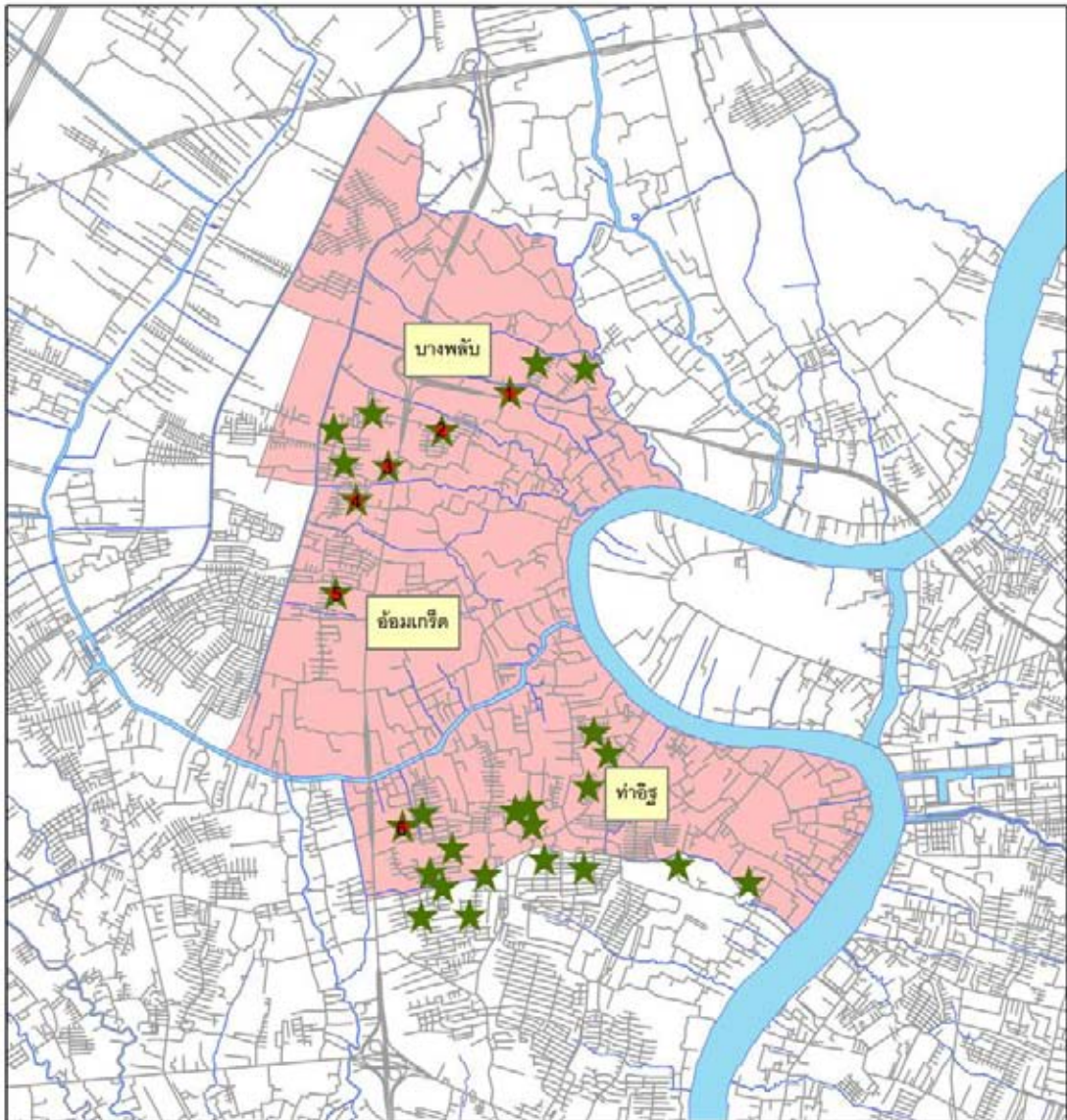
1.4 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. ศึกษารูปแบบการเดินทางของประชากรวัยทำงานที่พักอาศัยในหมู่บ้านจัดสรรเกิดใหม่ ทั้งก่อนและขณะพักอาศัยย่านราชพฤกษ์
2. ศึกษาการกระจายตัวของแหล่งงานและที่อยู่อาศัยเดิมของประชากรวัยทำงานที่พักอาศัยในหมู่บ้านจัดสรร ย่านราชพฤกษ์
3. เพื่ออธิบายความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมกับรูปแบบการเดินทางของประชากรวัยทำงานที่พักอาศัยในหมู่บ้านจัดสรร ย่านราชพฤกษ์

1.5 ขอบเขตของการวิจัย

1. ขอบเขตด้านพื้นที่

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ผู้ศึกษาจะทำการศึกษาประชากรที่พักอาศัยในหมู่บ้านจัดสรรบริเวณพื้นที่ย่านราชพฤกษ์ โดยครอบคลุมพื้นที่ 3 ตำบล ได้แก่ ตำบลบางพลับ ตำบลอ้อมเกร็ดและตำบลท่าอิฐ ซึ่งประกอบด้วย 6 หมู่บ้าน คือ หมู่บ้านคาซ่าวิลล์ 1 หมู่บ้านสัมมากร หมู่บ้านสราญสิริ หมู่บ้านชัยพฤกษ์ หมู่บ้านพฤกษ์ลดาและหมู่บ้านคาซ่าวิลล์ 2



2. ขอบเขตด้านเนื้อหา

ขอบเขตด้านเนื้อหาสำหรับการวิจัยครั้งนี้จะแบ่งออกเป็น 2 ส่วนดังนี้

ส่วนที่หนึ่ง	ศึกษาลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของประชากรวัยทำงานที่พักอาศัยในหมู่บ้านจัดสรร ย่านราชพฤกษ์
ส่วนที่สอง	ศึกษาการกระจายตัวของที่ตั้งแหล่งงานและที่พักอาศัยเดิมของประชากรวัยทำงานที่พักอาศัยในหมู่บ้านจัดสรร ย่านราชพฤกษ์
ส่วนที่สาม	ศึกษารูปแบบการเดินทางของประชากรวัยทำงานที่พักอาศัยในหมู่บ้านจัดสรร ย่านราชพฤกษ์ (เปรียบเทียบรูปแบบการเดินทางทั้งก่อนย้ายเข้ามาพักอาศัยในพื้นที่ศึกษาและขณะพักอาศัยในพื้นที่ศึกษา)
ส่วนที่สี่	อธิบายความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมกับรูปแบบการเดินทางของประชากรวัยทำงานที่พักอาศัยในหมู่บ้านจัดสรร ย่านราชพฤกษ์

1.6 วิธีดำเนินการวิจัย

1. กำหนดกระบวนการศึกษาและระเบียบวิธีวิจัย
2. เก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ

ทบทวนแนวคิดทฤษฎีและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ระหว่างการขนส่งกับการใช้ที่ดิน แนวคิดเกี่ยวกับการเดินทางและการเลือกเดินทางของบุคคล ปัจจัยที่มีผลต่อการเดินทาง อุปสงค์อุปทานของการขนส่ง การเกิดอุปสงค์ที่น้อยที่สุด แนวคิดเกี่ยวกับความเหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะในแต่ละพื้นที่และแนวคิดเกี่ยวกับการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัย

3. เก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ โดยการออกแบบสอบถาม เพื่อให้ทราบการกระจายตัวของแหล่งที่พักอาศัยเดิม การกระจายตัวของที่ตั้งแหล่งงานและข้อมูลด้านรูปแบบการเดินทางของประชากรวัยทำงาน โดยผู้ศึกษาจะทำการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตัวเองประกอบกับการส่งแบบสอบถามทางไปรษณีย์ โดยกำหนดกลุ่มตัวอย่าง คือ ประชากรวัยทำงานที่พักอาศัยในหมู่บ้านจัดสรรเกิดใหม่ ประเภทบ้านเดี่ยว ย่านราชพฤกษ์ ซึ่งประกอบด้วยหมู่บ้านคาซ่าวิลด์ 1 หมู่บ้านสัมมากร หมู่บ้านสรณาสิริ หมู่บ้านชัยพฤกษ์ หมู่บ้านคาซ่าวิลด์ 2 และหมู่บ้านพฤกษ์ลดา จำนวนทั้งสิ้น 2,632 หลังคาเรือน

เนื่องจากข้อมูลจำนวนประชากรที่อาศัยอยู่ในโครงการบ้านจัดสรรดังกล่าว ไม่สามารถทราบได้ในทางปฏิบัติจึงไม่สามารถระบุจำนวนประชากรที่พักอาศัยในโครงการดังกล่าวได้อย่าง

แน่ชัด ผู้วิจัยจึงได้ตั้งสมมติฐานว่าผู้พักอาศัยในแต่ละหลังคาเรือนจะต้องมีอย่างน้อย 1 คนที่ประกอบอาชีพและมีการเดินทางไปทำงาน ผู้วิจัยจึงให้จำนวนหลังคาเรือนเป็นจำนวนประชากรของการศึกษานี้ โดยใช้วิธีของ Yamane ในการคำนวณ ซึ่งจากการคำนวณจำนวนประชากร 2,632 หลังคาเรือน ที่ระดับความเชื่อมั่น ร้อยละ 95 ความผิดพลาดไม่เกิน 5 เปอร์เซ็นต์ จะได้ขนาดกลุ่มตัวอย่างจำนวนทั้งสิ้น 348 ตัวอย่าง

4. ประมวลผลโดยใช้โปรแกรมคำนวณทางสถิติ

5. ทำการวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้นด้วยสถิติเชิงพรรณนาและการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ของตัวแปรเชิงกลุ่มและสรุปผลข้อมูล

1.7 แหล่งที่มาของข้อมูล

1. ข้อมูลปฐมภูมิ ได้จากการออกสำรวจภาคสนาม เก็บแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างประชากรวัยทำงานที่พักอาศัยในหมู่บ้านจัดสรรเกิดใหม่ ประเภทบ้านเดี่ยวย่านราชพฤกษ์

2. ข้อมูลทุติยภูมิ เป็นการศึกษาแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยต่างๆ ที่มีเป้าหมายเพื่อศึกษาทฤษฎีและหาตัวแปรที่เหมาะสมกับงานวิจัยครั้งนี้ รวมทั้งศึกษาสภาพโดยทั่วไปของพื้นที่ศึกษาการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยมีที่มาของแหล่งข้อมูลดังต่อไปนี้

- สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร
- สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดนนทบุรี
- องค์การบริหารส่วนจังหวัดนนทบุรี
- สำนักนโยบายและแผนการจราจรขนส่งและจราจร (สนข.)
- ห้องสมุดคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- สำนักหอสมุด มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

1.8 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบถึงการกระจายตัวของที่พักอาศัยเดิมและที่ตั้งของแหล่งงานของประชากรวัยทำงานที่พักอาศัยในหมู่บ้านจัดสรรเกิดใหม่ ประเภทบ้านเดี่ยว ย่านราชพฤกษ์

2. ทราบถึงรูปแบบการเดินทางของประชากรวัยทำงานที่พักอาศัยในหมู่บ้านจัดสรรเกิดใหม่ ประเภทบ้านเดี่ยวย่านราชพฤกษ์

3. ทราบถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางของประชากรวัยทำงานที่พักอาศัยในหมู่บ้านจัดสรรเกิดใหม่ ประเภทบ้านเดี่ยวย่านราชพฤกษ์

4. สามารถนำไปประยุกต์ใช้เพื่อเป็นแนวทางในการวางแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมตลอดจนการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับการขยายตัวของกรุงเทพฯ อย่างเหมาะสม

1.9 ข้อจำกัดของการวิจัย

เนื่องจากเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ คือการสอบถาม ดังนั้นจึงมีข้อจำกัดในด้านระยะเวลา งบประมาณ และการเข้าถึงกลุ่มตัวอย่าง เนื่องจากโครงการจัดสรรที่ดินประเภทบ้านเดี่ยวในราชพฤกษ์นั้นเป็นหมู่บ้านปิดรวมถึงขนาดตัวอย่างซึ่งเป็นตัวแทนของประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ ซึ่งผู้ศึกษาได้ทำการจัดขนาดของกลุ่มตัวอย่างให้มีความเหมาะสมเพื่อเป็นตัวอย่างในการศึกษาและเพื่อความเหมาะสมกับสภาวะการทำงานของผู้ดำเนินงานเอง

1.10 คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย

ผู้อยู่อาศัย หมายถึง ประชากรวัยทำงานที่มีอายุ 20 ปีขึ้นไปที่พักอาศัยในเขตพื้นที่ชานเมืองทางตอนเหนือของกรุงเทพฯ ย่านราชพฤกษ์ โดยพักอาศัยอยู่ในหมู่บ้านคาซ่าวิลล์ 1 หมู่บ้านส้มมากร หมู่บ้านสราญสิริ หมู่บ้านชัยพฤกษ์ หมู่บ้านคาซ่าวิลล์ 2 และหมู่บ้านพฤกษ์ลดดา

การเดินทางของผู้อยู่อาศัย หมายถึง การเคลื่อนที่ของผู้อยู่อาศัยโดยระบบโครงข่ายถนน ซึ่งมีจุดเริ่มต้นจากที่อยู่อาศัยไปยังจุดปลายทางคือสถานที่ทำงาน ทั้งที่อยู่ภายในเขตและนอกเขตพื้นที่ศึกษา

ที่ตั้งของแหล่งงาน หมายถึง สถานที่ที่ผู้อยู่อาศัยทำงานอยู่ เช่น อาคาร สำนักงาน บริษัท โดยผู้อยู่อาศัยจะต้องเดินทางมาเป็นประจำเพื่อประกอบอาชีพ

รูปแบบการเดินทาง หมายถึง วิธีการเคลื่อนที่จากที่พักอาศัยไปยังสถานที่ทำงาน ซึ่งแบ่งแยกไปตามลักษณะของการเดินทาง เช่น ช่วงเวลาเข้า-ออกที่พัก เส้นทาง ยานพาหนะ การเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะ ระยะเวลาในการเดินทาง ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

เขตเมืองชั้นใน หมายถึง เขตพระนคร เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย เขตสัมพันธวงศ์ เขตปทุมวัน เขตบางรัก เขตยานนาวา เขตสาทร เขตบางคอแหลม เขตดุสิต เขตบางซื่อ เขตพญาไท เขตราชเทวี เขตคลองเตย เขตห้วยขวาง เขตจตุจักร เขตธนบุรี เขตคลองสาน เขตบางพลัด เขตบางกอกน้อย เขตบางกอกใหญ่ เขตดินแดง เขตวัฒนา

เขตต่อเมือง หมายถึง เขตดอนเมือง เขตหลักสี่ เขตบางเขน เขตสายไหม เขตลาดพร้าว เขตบางกะปิ เขตพระโขนง เขตบางนา เขตประเวศ เขตสวนหลวง เขตบึงกุ่ม เขตวังทองหลาง เขตคู้มนายาว เขตสะพานสูง เขตตลิ่งชัน เขตทวีวัฒนา เขตภาษีเจริญ เขตบางแค เขตหนองแขม เขตราษฎร์บูรณะ เขตทุ่งครุ เขตจอมทอง

เขตชานเมือง หมายถึง เขตมีนบุรี เขตคลองสามวา เขตลาดกระบัง เขตหนองจอก เขตบางขุนเทียน เขตบางบอน

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในบทนี้จะเป็นการทบทวนเอกสารและงานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับประเด็นในการศึกษา โดยจะมุ่งเน้นในการทบทวนแนวความคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อรูปแบบการเดินทาง ทั้งงานวิจัยในประเทศไทยและต่างประเทศ โดยองค์ความรู้ทั้งหมดจะนำมาสังเคราะห์ รวบรวมเพื่อศึกษาถึงการปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและแหล่งงานของประชากรวัยทำงานที่พักอาศัยอยู่ในหมู่บ้านจัดสรรเกิดใหม่

2.1 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้แยกประเด็นในการทบทวนวรรณกรรมออกเป็น 4 ส่วน ในส่วนแรกเป็นแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างการขนส่งกับการใช้ที่ดิน ส่วนที่สองเป็นแนวคิดเกี่ยวกับการเดินทางและการเลือกเดินทางของบุคคล ปัจจัยที่มีผลต่อการเดินทาง อุปสงค์อุปทานของการขนส่ง การเกิดอุปสงค์ที่น้อยที่สุด ส่วนที่สามเป็นแนวคิดเกี่ยวกับความเหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะในแต่ละพื้นที่และส่วนสุดท้ายเป็นแนวคิดเกี่ยวกับการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัย โดยแนวคิดและทฤษฎีทั้งหมดนี้จะเป็นส่วนสนับสนุนผลการวิเคราะห์ที่จะได้กล่าวต่อไปในรายละเอียดของงานวิจัยฉบับนี้

2.1.1 แนวคิดเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างการขนส่งกับการใช้ที่ดิน

จัตร์ชัย พงษ์ประยูร (2527) กล่าวว่า ระบบขนส่งภายในเมืองมีหลายระบบ แต่ละระบบจะกลายเป็นโครงข่ายของตน คือ ประกอบด้วย เส้นทาง สถานีต้นทางและปลายทาง บางระบบอาจมีบริการเพียงบางส่วนหรือไม่มีบริการทั้งเมือง ในบางกรณีระบบการขนส่งอย่างหนึ่งช่วยเสริมอีกระบบหนึ่งก็ได้ ในขณะที่บางเมืองระบบทั้งสองอาจแข่งกัน ปัจจุบันตามเมืองใหญ่มักจัดระบบขนส่งให้ช่วยเหลือซึ่งกันและกัน

การขนส่งมีอิทธิพลต่อพื้นที่เมืองเพราะกิจกรรมต่างๆ ของแต่ละเมืองถูกเชื่อมโยงด้วยการขนส่ง หากปราศจากการคมนาคมขนส่ง การใช้ที่ดินประเภทต่างๆ คงจะไม่เกิดขึ้นอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้เพราะว่า การคมนาคมขนส่งช่วยอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนที่ของคน

และสินค้า ช่วยให้เกิดการรวมตัวของแรงงาน ช่วยให้เกิดการแลกเปลี่ยนการค้า ขายสินค้าและบริการกัน และทำให้บริเวณต่างๆ ภายในเมืองมีรูปแบบผิวด้านไปตามบทบาทหน้าที่ โดยมีเส้นทางคมนาคมเป็นตัวกลางเชื่อมกิจกรรมต่างๆ เข้าด้วยกัน ดังนั้น การคมนาคมภายในเมืองจึงเกิดขึ้น เพราะความจำเป็นทางด้านภารกิจที่พึ่งพาซึ่งกันและกันระหว่างแหล่งผลิตและแหล่งบริโภคและการขนถ่ายย้ายแหล่งโดยมีเส้นทางเชื่อมจุดต้นและปลายทาง ยานพาหนะและการเคลื่อนที่ โดยแบ่งออกเป็น 4 แบบคือ

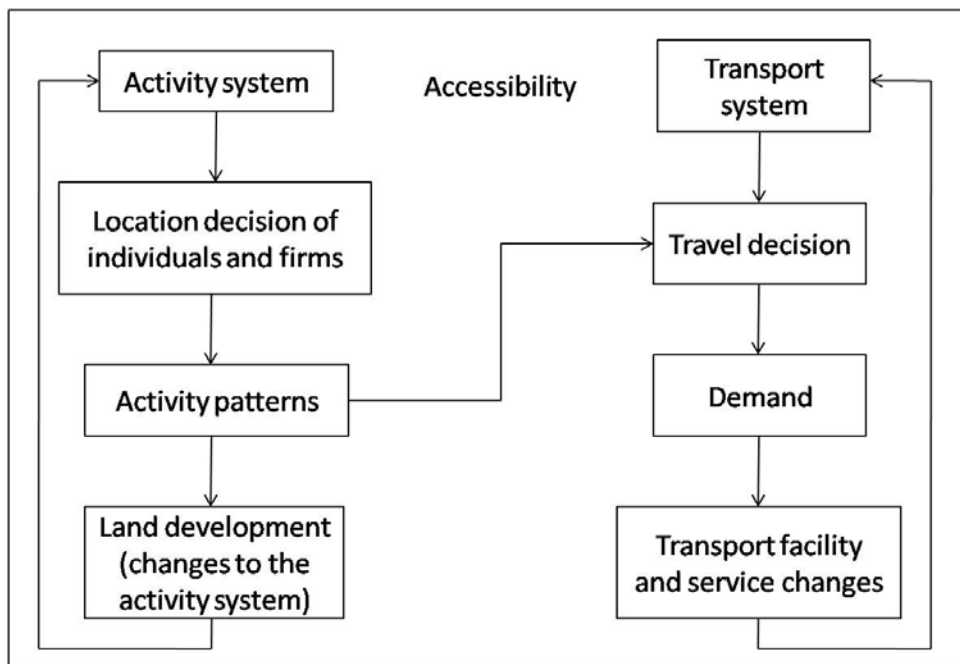
- (1) จุดเริ่มต้นและจุดปลายทางอยู่ภายในเมือง (internal- internal)
- (2) จุดเริ่มต้นที่อยู่ภายในเมือง แต่ปลายทางอยู่นอกเมือง (internal-external)
- (3) จุดเริ่มต้นอยู่นอกเมืองแต่ปลายทางอยู่ในเมือง (external- internal)
- (4) การเคลื่อนที่เพียงผ่านตัวเมืองเท่านั้น (external- external)

Needham (1977) กล่าวว่าความจำเป็นและความต้องการในการติดต่อสัมพันธ์ของกิจกรรมต่างๆ ของเมืองต้องพึ่งพาการขนส่ง ในขณะที่เดียวกันการขนส่งก็มีส่วนในการกำหนดรูปแบบของการใช้ที่ดินในเมืองเช่นเดียวกัน หากการใช้ที่ดินเปลี่ยนแปลงตามไปและหากมีการเปลี่ยนแปลงระบบขนส่งแล้ว การใช้ที่ดินย่อมเปลี่ยนแปลงตามไปด้วย

Pederson (1980) ได้แบ่งการใช้ที่ดินในเมืองเป็น 2 เขตใหญ่ๆ ได้แก่ เขตเศรษฐกิจทางธุรกิจและนอกเขตศูนย์กลางธุรกิจ ซึ่งมีการใช้ที่ดินเพื่อการอุตสาหกรรมและที่อยู่อาศัย แต่การใช้ที่ดินทั้งสองเขตสามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามเวลา โดยมีเส้นทางคมนาคมขนส่งเป็นปัจจัยที่สำคัญที่จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง กล่าวคือ เมื่อมีเส้นทางคมนาคมตัดผ่านเส้นใด การใช้ที่ดินบริเวณนั้นย่อมเกิดการเปลี่ยนแปลงไปเป็นพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยหรือเพื่อการอุตสาหกรรมตามมา

Meyer and Miller (1984 อ้างถึงใน วันชัย, 2553) ได้อธิบายความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ที่ดินและระบบจราจร โดยใช้คำว่า “การปฏิสัมพันธ์ระหว่างการใช้ที่ดินกับการจราจร” (Land-use and Transport Interaction) โดยระบุว่า การพัฒนาที่ดินเพื่อกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่ง ทำให้เกิดการเดินทางใหม่ เข้าหาและ/หรือออกจากกิจกรรมนั้น การพัฒนาที่ดินก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงความต้องการในการเดินทาง ซึ่งส่งผลให้ต้องมีระบบการจราจรใหม่รองรับ ไม่เป็นจะเป็นในรูปแบบของการสร้างโครงสร้างพื้นฐานใหม่หรือการปรับปรุงระบบที่มีอยู่เดิมแล้วให้ดีขึ้น การปรับปรุงระบบการจราจรทำให้เกิดการเข้าถึงศูนย์กลางทางกิจกรรมที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น ทำให้

พื้นที่เหล่านั้นดึงดูดลูกค้าและกิจกรรมก่อให้เกิดมูลค่าทางเศรษฐกิจสูงขึ้น พัฒนาการในการใช้ที่ดินและรับความสามารถในการเข้าถึงที่ดินมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกที่ตั้งของบุคคลและหน่วยธุรกิจ และย้อนกลับมาทำให้เกิดการกระตุ้นการพัฒนาที่ดินอีกรอบหนึ่ง วงจรนี้จำดำเนินไปจนกว่าจะถึงจุดสมดุลหรือมีปัจจัยภายนอกเข้ามาแทรกแซงให้วงจรนี้หยุดลง



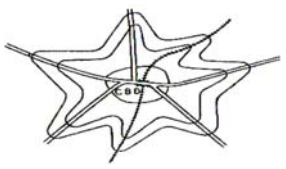


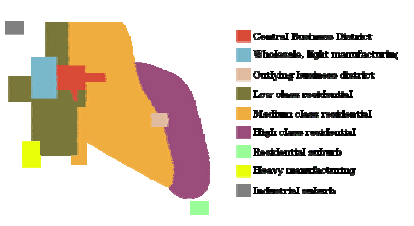
ภาพที่ 2-1 การปฏิสัมพันธ์ระหว่างการใช้ที่ดินกับการจราจร
ที่มา : Meyer/ Miller, (1984 อ้างถึงใน วันชัย, 2553)

Gordon and Pisarski (1990 อ้างถึงใน สุกัญญา, 2544) กล่าวว่า การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีการขนส่งและรูปร่างของเมืองเป็นไปตามประเภทพาหนะในการเดินทางโดยเฉพาะเวลาที่เสียไปกับการเดินทางและเวลาในการเดินทางของผู้เดินทางไปทำงานซึ่งขึ้นอยู่กับที่ตั้งที่หลากหลายในเมือง

จุฑา (2532) กล่าวว่า โครงข่ายการขนส่งมีผลต่อมนุษย์ เช่น ที่ตั้งที่พักอาศัยและที่ทำงาน ผู้ผลิต ผู้ขายและตลาดและยังขึ้นอยู่กับระยะทางของโครงข่ายการขนส่งด้วย การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของเมืองจึงมีผลมาจากลักษณะการเดินทางไม่ว่าจะเป็นพาหนะที่ใช้คุณสมบัติของพาหนะที่แตกต่างกันทำให้การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของเมืองเปลี่ยนแปลงตามไป

ด้วย เช่น การเดินทางด้วยเท้าอาจทำให้การขยายตัวของเมืองมีลักษณะขอบเขตที่ไม่ไกลจากศูนย์กลางเมืองมากเท่ารถยนต์หรือรถไฟ เป็นต้น

ดังนั้นโครงข่ายการคมนาคมขนส่งจึงมีผลทำให้รูปร่างของเมืองเปลี่ยนไปนอกจากนี้ยังมีปัจจัยอื่นที่มีความสัมพันธ์กันอีก คือ กิจกรรมการใช้ที่ดิน ซึ่งมีผู้ศึกษาถึงทฤษฎีเกี่ยวกับการเติบโตและการใช้ที่ดินของเมืองดังนี้

Star Theory	 <p>รูปดาว</p>	<p>รูปดาว (Star Theory) Babcock ผู้เสนอทฤษฎีนี้ กล่าวว่า การขยายตัวของเมืองในรูปแบบนี้ คำนึงถึงการเดินทางไปสู่ศูนย์กลางเมือง (CBD) ทั้งระยะเวลาและระยะทาง เส้นทางคมนาคมเป็นตัวกำหนดการขยายตัวของเมือง เมื่อเส้นทางนั้นทอดตัวไปยังทิศทางใด จะมีผู้คนไปอาศัยกระจายออกไปตามแนวเส้นทางนั้น</p>
Concentric Zone Theory	 <p>รูปวงกลม</p>	<p>รูปวงกลม (Concentric Zone Theory) โดยนักสังคมวิทยา Ernest W. Burgess (1925) ได้อธิบายทฤษฎีนี้ว่า เมืองมีศูนย์กลางรวมอยู่แห่งเดียวทุกจุดมุ่งสู่ศูนย์กลางเมือง (Concentric Zone) การกระจายตัวของกิจกรรมต่างๆ ทางเศรษฐกิจและการใช้ที่ดินในเมือง ขยายตัวไปรอบๆ ตามแนวรัศมีจากย่านธุรกิจ แบ่งเป็น 5 เขตที่อยู่อาศัยแยกกันเป็นวงๆ ด้วยเหตุผลความแตกต่างทางเศรษฐกิจและสังคม</p>
Sector Theory	 <p>รูปลิ้ม</p>	<p>รูปลิ้ม (Sector Theory) โดย Homer Hoyt (1939) การขยายตัวและการใช้ที่ดินในลักษณะเดียวกัน โดยขยายไปในทิศทางใดทางหนึ่งจาก CBD ตัวกำหนดการขยายตัวของเมือง คือย่านที่อยู่อาศัยซึ่งผู้กำหนด คือ ผู้มีรายได้สูง ถูกล้อมรอบด้วยผู้มีรายได้ปานกลาง ทั้งนี้ผู้มีรายได้สูงมีแนวโน้มจะโยกย้ายไปอยู่อาศัยในย่านใหม่ที่ไกลออกไปตามเส้นทางคมนาคมที่สะดวกที่สุด และเป็นย่านที่ดินมีราคาแพง มีสภาพแวดล้อมที่ดี</p>
Multiple Nuclei Theory	 <p>รูปแบบหลายศูนย์กลาง</p>	<p>รูปแบบหลายศูนย์กลางธุรกิจ (Multiple Nuclei Theory) โดย Chauncy D. Harris และ Edward L. Ullman (1945) อธิบายว่ามีเมืองเป็นจำนวนมากไม่จำเป็นต้องมีศูนย์กลางธุรกิจเพียงจุดเดียว การที่เมืองมีหลายศูนย์กลางและกระจายอยู่ในบริเวณที่แตกต่างกัน เนื่องจากกิจกรรมย่อมมีความต้องการทำเลซึ่งมีลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมและประชากรที่เอื้อประโยชน์ต่อกิจการต่างกัน คือ ต้องการความสะดวกในการเข้าถึง ต้องการให้เกิดความประหยัดจากการรวมกลุ่ม ต้องการความแตกต่างกันหรือการกระจายตัว และข้อจำกัดจากต้นทุน</p>

ภาพที่ 2-2 ทฤษฎีเกี่ยวกับการเติบโตและการใช้ที่ดินของเมือง
ที่มา : สุกัญญา (2544)

ซซนี วายลี (2524) การขยายตัวและการใช้ที่ดินของเมืองทำให้ระดับความเป็นเมืองของแต่ละพื้นที่มีความแตกต่างกัน โดยความหมายของคำว่า พื้นที่เมือง (Urban Area) หมายถึงบริเวณซึ่งมีการตั้งถิ่นฐานของประชากรอย่างหนาแน่นโดยพลเมืองส่วนใหญ่ประกอบอาชีพในสาขาการผลิตภาคอุตสาหกรรม หรือพาณิชยกรรมและการบริการ สำหรับประเทศไทยการแบ่งเขตการปกครองในการบริหารเมืองอาจรวมเอาประชากรชนบทบางส่วนไว้ด้วย เพราะเหตุนี้เขตเมืองกับเขตชนบทจึงไม่อาจแบ่งแยกกันได้อย่างเด็ดขาด จึงมีการแบ่งระดับการขยายตัวของพื้นที่เมืองตามกระบวนการเป็นเมือง (Urbanization) ออกเป็น 3 ระยะ คือ

(1) พื้นที่ศูนย์กลางเมือง (CBD) เป็นพื้นที่กิจกรรมด้านเศรษฐกิจและเป็นศูนย์กลางทางด้านอื่นๆ เช่น สถาบันการปกครอง ศูนย์วัฒนธรรม ซึ่งเห็นได้อย่างชัดเจนในรูปแบบของอาคารสิ่งก่อสร้างที่หนาแน่นต่อเนื่องกัน

(2) พื้นที่กำลังเปลี่ยนแปลง (Transition Zone) เป็นพื้นที่รอบมหานครทั้งหมดส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมซึ่งรับแรงบุงจากการขยายตัวเมื่อมีประชากรของพื้นที่ภายในเมืองมากขึ้น โดยเริ่มจากการเป็นพื้นที่พักอาศัยของประชากรเมืองโดยผู้อาศัยเหล่านี้สามารถเดินทางเข้ารับบริการและทำงานในเมืองได้เป็นประจำ (Commuter) หากไม่สามารถควบคุมทิศทางการเติบโตของเมืองได้จะนำไปสู่การขยายตัวแบบ (Urban Sprawl) ซึ่งนำความสูญเสียทั้งด้านกายภาพและเศรษฐกิจแก่เมืองในอนาคต

(3) พื้นที่เขตชานเมือง (Rural-Urban fringe) เป็นเขตติดต่อระหว่างเมืองกับชนบท แสดงความสิ้นสุดบริเวณเขตปลูกสร้างของเมือง (Built-up area) มีลักษณะกึ่งเมืองกึ่งชนบท การใช้ที่ดินชานเมืองส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมและเป็นที่อยู่อาศัยของเกษตรกร มีการสอดแทรกของการใช้ที่ดินแบบเมืองอยู่บ้าง ทำให้เกิดความแตกต่างทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของประชากรในพื้นที่

2.1.2 แนวคิดเกี่ยวกับการเกิดการเดินทางและการเลือกการเดินทางของบุคคล

Meyer and Miller (1984 อ้างถึงใน วันชัย, 2553) แบ่งลักษณะการเดินทางในเมืองเป็น 5 ประเภท ดังนี้

(1) **วัตถุประสงค์ในการเดินทาง** ลักษณะของการเดินทางที่ใช้วัตถุประสงค์เป็นเกณฑ์ในการจัดแบ่งประเภท จะระบุเพียงต้นทางหรือปลายทางเพียงด้านเดียวเท่านั้น เพราะเป็นที่เข้าใจกันโดยทั่วไปว่าต้นทางหรือปลายทางที่ไม่ได้ระบุคือที่พักอาศัย

- Work Trip คือการเดินทางเพื่อไปยังแหล่งงาน
- School Trip คือการเดินทางไปยังสถานศึกษา
- Shopping Trip คือการเดินทางเพื่อไปยังร้านค้า¹
- Social or Recreation Trip คือการเดินทางเพื่อไปยังสถานบันเทิงหรือสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ เช่น วัด โรงละคร สนามกีฬา รวมไปถึงการเดินทางเพื่อไปเยี่ยมคนรู้จักด้วย
- Business Trip คือการเดินทางในระหว่างเวลางานเพื่อไปทำงานนอกสถานที่ทำงานหลัก

(2) การกระจายตัวของการเดินทางในช่วงเวลาต่าง ๆ ปัญหาการจราจรติดขัดมักจะมีผลมาจากการมีปริมาณการเดินทางอย่างหนาแน่นในบางช่วงเวลาของวัน และเป็นการเดินทางระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงานเป็นหลัก ช่วงเวลาที่มีปริมาณการจราจรมากเรียกว่า “ช่วงเวลาเร่งด่วน” จะเกิดขึ้นสองครั้งในหนึ่งวัน² ปริมาณการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนมักจะมากเกินกว่าที่ความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานการจราจรจะรองรับได้

(3) การกระจายตัวของการเดินทางแต่ละพื้นที่ แต่ละการเดินทางจะต้องมีจุดเริ่มต้นและจุดปลายทาง ซึ่งตั้งอยู่ในตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ แม้ว่าระบบถนนจะเข้าสู่พื้นที่ในเมือง ประสิทธิภาพของยานพาหนะแต่ละประเภทสามารถชี้วัดได้ด้วยความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่ รถยนต์ส่วนบุคคลสามารถเข้าถึงได้ทั่วทุกพื้นที่ที่ถนนไปถึง แต่ระบบขนส่งมวลชนยังคงมีข้อจำกัด

(4) ประเภทของยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง การจราจรประกอบไปด้วยยานพาหนะหลายประเภท ซึ่งยานพาหนะแต่ละประเภทมีข้อดี-ข้อเสีย ความเหมาะสมและเงื่อนไขในการใช้งานที่แตกต่างกัน

¹ การเดินทางเพื่อไปยังร้านค้าโดยปกติแล้วจะไม่พิจารณาถึงขนาดของร้านค้าและการจับจ่ายซื้อสินค้าจริง หมายความว่า การเดินทางไปยังร้านค้าเพื่อชมสินค้าแต่ไม่ซื้อก็นับเป็น Shopping Trip เช่นกัน

² ช่วงเวลาเร่งด่วน คือ ช่วงเช้าที่พนักงานเดินทางไปทำงานและช่วงเย็นที่พนักงานเดินทางกลับบ้าน

ตารางที่ 2-1 แสดงรูปแบบการขนส่ง ข้อดี-ข้อเสียของยานพาหนะแบบต่าง ๆ

ชนิด	ข้อดีเปรียบ	ข้อเสียเปรียบ
ขนส่งส่วนบุคคล		
การเดินหรือวิ่ง	มีความสะดวกและคล่องตัวในการเดินทาง โดยเฉพาะการเดินทางระยะสั้น และได้รับประโยชน์จากการออกกำลังกาย อนุรักษ์พลังงาน ปราศจากมลพิษ	เคลื่อนที่ช้า ไม่เหมาะกับการเดินทางระยะไกล ไม่สามารถปกป้องผู้เดินทางจากสภาพอากาศ เสี่ยงดั่งหรือมลภาวะเป็นพิษได้
จักรยาน	มีอิสระในการเดินทาง ใช้ความเร็วได้เท่ากับรถยนต์สำหรับการเดินทางระยะทางไม่เกิน 8 กม. ค่าใช้จ่ายในการเป็นเจ้าของและการบำรุงรักษาถูกกว่ายานพาหนะประเภทอื่น ประหยัดพลังงานและทรัพยากรพลังงาน	ผู้ขับขี่ไม่ได้รับการปกป้องจากสภาพแวดล้อม บรรทุกได้เพียง 1-2 คน เสี่ยงต่ออุบัติเหตุ ช้ากว่าการเดินทางด้วยพาหนะอื่นๆ หากเดินทางมากกว่า 8 กม.
จักรยานยนต์	คล้ายรถจักรยาน แต่ใช้ความเร็วได้มากกว่า เมื่อต้องเดินทางไกลกว่า 8 กม. ใช้พลังงานสูงกว่าจักรยานแต่ไม่ต้องออกแรงมาก	คล้ายจักรยาน แต่สร้างมลพิษมากกว่า
รถยนต์ส่วนตัวหรือรถแท็กซี่	มีอิสระในการเดินทาง (รับ-ส่งถึงที่หมาย) สะดวกและบรรทุกคนได้จำนวนมาก	ต้องใช้พื้นที่มากในการใช้งานและที่จอดรถ (Highway & Parking area) สิ้นเปลืองพลังงานและทรัพยากร สร้างมลพิษ ก่อให้เกิด Urban Sprawl ค่ายานพาหนะและอะไหล่สูง
ระบบขนส่งมวลชน		
รถไฟ	ขนส่งผู้โดยสารได้จำนวนมาก ประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายกว่ารถยนต์ ใช้พลังงานและทรัพยากรน้อยกว่า ต้องการพื้นที่และสร้างมลพิษน้อยกว่ารถยนต์เช่นกัน	มีเส้นทางเฉพาะที่ไม่อาจใช้ร่วมกับยานพาหนะอื่นได้ การรับ-ส่งไม่ถึง ณ จุดหมายทันที เสียค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษายานพาหนะและเส้นทางสูงมาก มีความคุ้มค่าเมื่อต้องขนส่งมวลชนขนาดใหญ่
รถโดยสารประจำทาง	ขนส่งผู้โดยสารได้มาก สะดวกกว่าการใช้รถราง ใช้พลังงานและทรัพยากรมากกว่ารถยนต์ ในขณะที่เสียค่าใช้จ่ายน้อยกว่า	คล้ายรถไฟ แต่มีความแออัดมากกว่า ก่อมลภาวะทางเสียงและฝุ่นควันได้มากกว่า

ตารางที่ 2.1(ต่อ) แสดงรูปแบบการขนส่ง ข้อดี-ข้อเสียของยานพาหนะแบบต่างๆ

ระบบขนส่งมวลชน		
รถไฟ	ขนส่งผู้โดยสารได้จำนวนมาก ประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายกว่ารถยนต์ ใช้พลังงานและทรัพยากรน้อยกว่า ต้องการพื้นที่และสร้างมลพิษน้อยกว่ารถยนต์เช่นกัน	มีเส้นทางเฉพาะที่ไม่อาจใช้ร่วมกับยานพาหนะอื่นได้ การรับ-ส่งไม่ถึง ณ จุดหมายทันที เสียค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษายานพาหนะและเส้นทางสูงมาก มีความคุ้มค่าเมื่อต้องขนส่งมวลชนขนาดใหญ่
รถโดยสารประจำทาง	ขนส่งผู้โดยสารได้มาก สะดวกกว่าการใช้รถราง ใช้พลังงานและทรัพยากรมากกว่ารถยนต์ ในขณะที่เสียค่าใช้จ่ายน้อยกว่า	คล้ายรถไฟ แต่มีความแออัดมากกว่า ก่อมลภาวะทางเสียงและฝุ่นควันได้มากกว่า
ระบบขนส่งกึ่งสาธารณะ		
Carpool	ขนส่งบุคคลเป็นกลุ่มเล็กๆ ประหยัดค่าใช้จ่าย ประหยัดพลังงานและทรัพยากรกว่าการใช้รถส่วนตัวเพียงคนเดียว ก่อให้เกิดความสัมพันธ์ทางสังคมต่อผู้ร่วมเดินทาง	มีความสะดวกในการใช้งาน ส่งเสริมให้เกิดการกระจายตัวของเมือง มีข้อจำกัดในการเคลื่อนที่
Dial-a-bus	ขนส่งขนาดเล็ก มีความปลอดภัยกว่ารถยนต์ ค่าใช้จ่ายไม่สูงเท่ากับการขับขี้อยนต์และการใช้ยานพาหนะประเภทราง รับ-ส่งถึงที่ ประหยัดพลังงานและทรัพยากร เหมาะสมกับผู้โดยสารทุกสถานะ	อาจต้องใช้ระยะเวลาในการเดินทาง และร่วมเดินทางกับกลุ่มคนอื่นๆ ซึ่งอาจแออัด เสียงดัง หรือมีมลภาวะเป็นพิษ

ที่มา : John R.Short (1984)

(5) **ราคาค่าเดินทาง** ความประสงค์ในการเดินทางไม่ว่าจะด้วยวัตถุประสงค์ใดๆ ในช่วงเวลาใด จากไหนไปไหน ด้วยยานพาหนะประเภทใดก็ตามขึ้นอยู่กับหลายปัจจัย เช่น โครงสร้างประชากร รายได้ รสนิยมและทัศนคติในการเดินทาง เป็นต้น ปัจจัยเหล่านี้เป็นตัวกำหนดต้นทุนในการเดินทางที่ผู้โดยสารสามารถแบกรับได้

ปัจจัยที่มีผลต่อการเดินทาง การตัดสินใจในที่นี้จะเลือกวิธีในการเดินทางสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ ปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอก

(1) ปัจจัยภายใน (Internal Factors) ได้แก่ โครงสร้างประชากร³ โครงสร้างทางเศรษฐกิจและสังคม⁴ จิตวิทยา⁵

(2) ปัจจัยภายนอก (External Factors) ได้แก่ โครงสร้างการตั้งถิ่นฐานและการใช้ที่ดิน⁶ โครงสร้างระบบจราจร⁷

Northam (1979) กล่าวว่า การเดินทางของคนจะเริ่มต้นและสิ้นสุดที่บ้าน การเดินทางของคนในเมืองมีลักษณะกระจายออกและแบ่งออกไปทุกทิศทาง ทำให้มีจุดหมายปลายทางมากมาย ยากแก่การกำหนดเส้นทางที่จะครอบคลุมเส้นทางการเดินทางได้ โดยการคมนาคมในเมืองเกิดจากพฤติกรรมทางพื้นที่ 3 ลักษณะ คือ

(1) การพึ่งพาซึ่งกันและกัน หมายถึง การแบ่งพื้นที่ของการบริโภคและการผลิตโดยอาศัยการคมนาคมเป็นตัวเชื่อมผู้บริโภค ซึ่งก็คือประชาชนของเมืองจะมีจุดเริ่มต้นของการเดินทางและจุดปลายทาง เพื่อหาซื้อสิ่งของที่ตนต้องการ แหล่งทั้งสองแยกกันโดยระยะทาง ซึ่งระยะทางระหว่างแหล่งทั้งสองห่างกันเท่าใด การติดต่อก็มจะมีจำนวนน้อยลง จากสภาพการณ์เช่นนี้ระยะทางจะเป็นตัวเสียดทาน ทำให้การติดต่อยกเว้นกันน้อยลงนอกจากนี้แล้วยังมีตัวแปรอื่นๆ อีกเช่น อายุ เพศ อาชีพ จุดประสงค์ของการเดินทางและรายได้ของผู้เดินทางด้วย

(2) การขนถ่ายย้าย หมายถึง ความสามารถของผู้ที่จะเดินทางโดยพาหนะไปตามจุดหมาย ซึ่งจะมีตัวแปรในด้านราคาค่าขนส่งเข้ามาเกี่ยวข้องจึงต้องมีการประเมินว่า การขนถ่ายจะคุ้มทุนหรือไม่

(3) โอกาสแทรกซ้อน หมายถึง แรงดึงดูดของการเดินทาง โอกาสในการเดินทางโดยจะพิจารณาจากความใกล้ไกล ความสะดวก ราคาและเส้นทางที่มีความได้เปรียบเสียเปรียบในการเลือกใช้

นอกจากตัวแปรที่ก่อให้เกิดการเดินทางแล้วลักษณะการเดินทางยังเกิดจากการตัดสินใจของผู้เดินทางด้วยว่าจะเดินทางหรือไม่ ไปไหน เส้นทางใด รูปแบบอย่างไร โดยการ

³ เช่น อายุ เพศ ระดับ การศึกษา

⁴ เช่น รายได้ อาชีพ สถานภาพครอบครัว การถือครองยานพาหนะส่วนบุคคล

⁵ เช่น แรงผลักดัน ทักษะคติ มุมมอง นิสัย รสนิยม

⁶ เช่น ตำแหน่งกิจกรรม การใช้ประโยชน์พื้นที่

⁷ เวลาและต้นทุนที่ใช้ในการเดินทางเข้าถึงพื้นที่โดยยานพาหนะประเภทต่างๆ

ตัดสินใจจะเป็นไปอย่างมีเหตุผลและตัดสินใจเลือกทางเลือกที่ได้ประโยชน์สูงสุด โดยพิจารณาจาก 2 องค์ประกอบหลัก คือ

(1) Observed or Representative Utility คือ ค่าของตัวแปรที่ได้จากการสำรวจหรือรวบรวมข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและบ่งบอกออกมาเป็นมูลค่าได้ เช่น ระยะทาง เวลาที่ใช้ในการเดินทาง รายได้ ค่าโดยสาร เป็นต้น

(2) Random Utility เป็นตัวแปรที่หาค่าโดยตรงไม่ได้ แต่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจในการเลือกเดินทางนั้น เช่น ความสะดวกสบาย ความปลอดภัย ภูมิอากาศ เป็นต้น

Bruton (1935: 169-174) กล่าวว่า รูปแบบการเดินทาง หมายถึง ระบบขนส่งต่างๆ ที่ผู้เดินทางเป็นคนตัดสินใจเลือกใช้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความสะดวกและความเหมาะสมต่อการเดินทางในแต่ละครั้ง การตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางจะขึ้นกับปัจจัยดังต่อไปนี้

(1) ลักษณะของการเดินทาง ได้แก่ ระยะทาง และวัตถุประสงค์ของการเดินทาง โดยระยะทางสามารถวัดออกมาในรูปของระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง การเดินทางใกล้ๆ จะมีความแตกต่างของเวลาที่ใช้ไม่มากนัก หากเดินทางระยะไกลย่อมมีผลต่ออัตราของเวลาที่ใช้ในการเดินทางและการเลือกรูปแบบการเดินทาง

(2) ลักษณะของคนเดินทาง หมายถึง สภาพทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้เดินทาง โดยตัวแปรที่เกี่ยวข้อง คือ รายได้ การถือครองรถยนต์ ขนาดและโครงสร้างของครัวเรือน ความหนาแน่นของที่พักอาศัย ประเภทของงาน และสถานที่ตั้งของแหล่งงาน โดยรายได้จะเป็นตัวกำหนดการเลือกรูปแบบ ส่วนความหนาแน่นของที่พักอาศัย พบว่าพื้นที่ที่มีความหนาแน่นน้อย มีแนวโน้มเป็นเขตที่พักอาศัยของคนที่มีรายได้สูง ซึ่งสัมพันธ์กับระดับการครอบครองรถยนต์สูง เช่นกันทำให้ระดับความต้องการระบบขนส่งสาธารณะมีน้อย ในทางกลับกัน พื้นที่พักอาศัยที่มีความหนาแน่นสูง ความต้องการใช้บริการของระบบขนส่งสาธารณะจะมีสูง ประกอบกับผู้ที่พักอาศัยมีรายได้ไม่สูงทำให้อัตราการครอบครองรถยนต์ต่ำ

(3) ลักษณะของระบบขนส่ง ได้แก่ เวลาที่ใช้ในการเดินทาง ค่าใช้จ่าย การเข้าถึง ความสะดวกสบาย

Parida et al. (1992 อ้างถึงใน วันชัย, 2553) ได้กล่าวถึงปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเดินทางของผู้เดินทางระหว่างเมืองและชานเมือง โดยแบ่งเป็นปัจจัยทางลักษณะประชากร ปัจจัยด้านสังคมและจิตวิทยา และปัจจัยด้านระบบขนส่ง โดยสามารถแบ่งได้ดังนี้

(1) ปัจจัยทางลักษณะประชากร

- อายุ เพศ และระดับการศึกษาของแต่ละบุคคล
- รายได้ ขนาดของครัวเรือน การถือครองยานพาหนะ
- จุดประสงค์และการได้มาซึ่งรถยนต์สำหรับการเดินทาง
- เวลาในการเดินทาง ความถี่ ความเร็วของระบบขนส่ง
- การใช้ที่ดิน การกระจายตัวของประชากร
- ปัจจัยทางสิ่งแวดล้อม

(2) ปัจจัยทางสังคมและจิตวิทยา

- ความต้องการ ทัศนคติ ความรู้สึก บทบาทของแต่ละบุคคล
- ทรัพย์สินสมบัติ กิจกรรม ลำดับศักดิ์และวิถีชีวิตของครัวเรือน
- ความสะดวกสบาย ความเชื่อมั่นของระบบขนส่ง

(3) ปัจจัยด้านระบบขนส่ง

- เวลา ซึ่งเป็นต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่ไม่สามารถตีเป็นจำนวนเงินได้
- ความเชื่อถือ (ด้านเวลา) เป็นสิ่งที่สำคัญมากของผู้เดินทาง (โดยเฉพาะผู้เดินทางจากนอกเมืองมายังในเมือง ซึ่งต้องการที่จะไปให้ถึงที่หมายได้ตรงตามเวลา)
- เวลาที่ไม่ใช่ยานพาหนะ⁸ (OUT-OF-VEHICLE) ซึ่งบ่อยครั้งจะมากกว่าเวลาภายในยานพาหนะ⁹
- ค่าใช้จ่าย (OUT-OF-POCKET COSTS)¹⁰
- ความสะดวกสบาย
- ความรู้สึกปลอดภัยจากอุบัติเหตุ อาชญากรรม
- รายได้ ผู้ที่มีรายได้สูงย่อมต้องการประหยัดเวลาและต้องการความสะดวกสบายในการเดินทาง ขณะที่ผู้มีรายได้น้อยจะให้ความสำคัญกับค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากกว่าระยะเวลาในการเดินทาง

⁸ เช่น เวลาที่ใช้ในการเดินเท้า ระยะเวลาในการจอดรถ การเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะ

⁹ ส่วนใหญ่เวลาของการเดินเป็นสองในสามส่วนของเวลาขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งรถยนต์ส่วนบุคคลมีข้อได้เปรียบ เนื่องจากเวลาที่ไม่ใช่ยานพาหนะน้อยและไม่ต้องต่อรถบ่อย

¹⁰ เช่น ค่าทางด่วน ค่าจอดรถ นอกจากนี้ยังมีค่าเสื่อมราคา ค่าประกันและค่าบำรุงรักษา

อุปสงค์และอุปทานของการขนส่ง (Transportation Demand and Supply) ในข้อสมมติฐานของ Karl Moskowitz (1994, อ้างถึงใน ชนินทร์, 2549) ประชาชนแต่ละคนจะเลือกวิธีการขนส่งแบบใด ประเภทใดก็ได้เพื่อให้ระดับความพอใจหรืออรรถประโยชน์ (Utility) ของตนสูงสุด ทางเลือกอาจจะเป็นการผสมกัน (Combination) ระหว่างวิธีการขนส่ง¹¹ การตัดสินใจของผู้ที่ต้องการใช้บริการระบบขนส่งขึ้นอยู่กับ 2 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยทางเศรษฐกิจและเหตุผลส่วนตัว โดยปัจจัยทางเศรษฐกิจอาจเป็นค่าใช้จ่ายในการใช้บริการ (Money Cost) เวลาที่จะต้องเสียไป เป็นต้น ส่วนเหตุผลส่วนตัวอาจจะเป็นอะไรก็ได้ บางคนอาจเลือกวิธีการขนส่งที่ล่าช้าเสียเวลา เพราะไม่มีความสามารถที่จะเดินทางในอัตราค่าโดยสารที่สูงกว่านั้น และบางคนยอมเสียเงินเป็นจำนวนมากเพื่อประหยัดเวลาในการเดินทาง 1-3 นาที ซึ่งอาจเรียกว่าเป็นการออมเวลา (Time Saving)

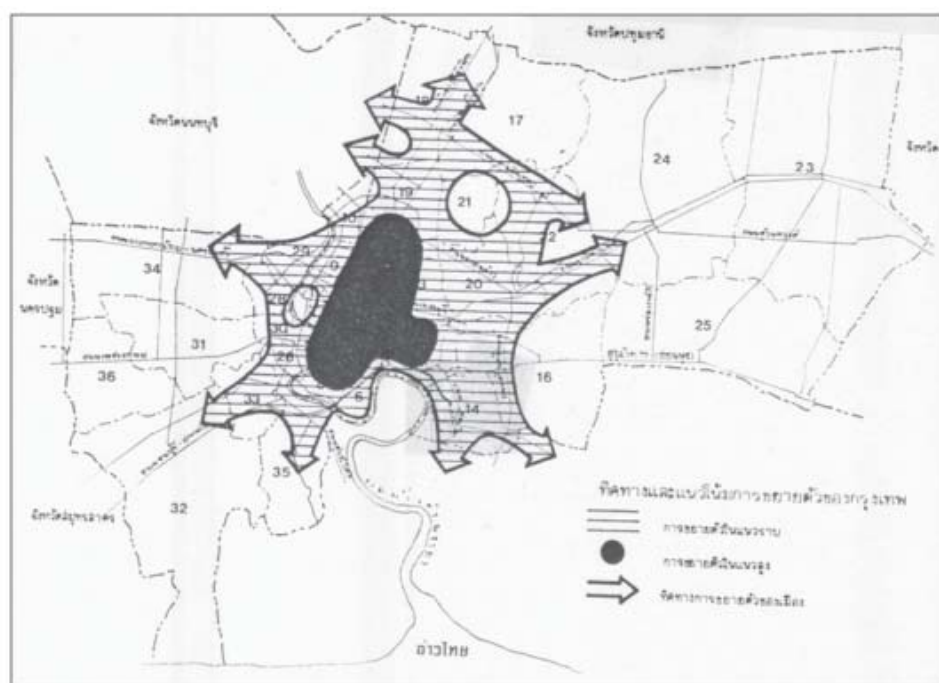
ค่าเสียเวลาเดินทาง (Time Value) ในการขนส่งจะต้องมีเวลาที่เสียไป ค่าเสียเวลาในแต่ละประเทศจะแตกต่างกันไปตามระดับของรายได้ โดยหลักการแล้วเวลาตั้งแต่ 30-45 นาทีที่เสียไปในการเดินทางแต่ละเที่ยวจะถือว่าเป็นเวลาที่ยอมรับได้ ไม่ถือว่าเป็นเสียเวลา เวลาที่เดินทางประมาณ 45-60 นาที เริ่มมีค่าเสียเวลา แต่ยังถือว่าพอทนได้ แต่หากต้องใช้เวลาเดินทางตั้งแต่ 60-90 นาทีขึ้นไป ค่าเสียเวลาจะเพิ่มขึ้นอย่างมาก หากจำเป็นต้องใช้เวลาเดินทางยาวนานขนาดนั้นทุกวันก็จะเกิดความรำคาญที่เรียกว่า เหลือรอด

การเกิดอุปสงค์ที่น้อยที่สุด (The Concept of impedance minimization) Anthony J. Catanese and James C. Synder (n.d) กล่าวถึงความพยายามที่จะลดผลทางด้านลบจากการเดินทาง เช่น ค่าใช้จ่าย เวลาและความไม่สะดวกสบาย โดยผู้เดินทางจะพยายามลดอุปสรรคในการเดินทางจนถึงจุดที่ยอมรับได้ แนวคิดนี้ถูกสร้างขึ้นมาเพื่อใช้อธิบายทางเลือกของเส้นทางในการเดินทางระหว่างสถานที่ (ใช้เส้นทางที่ใช้เวลาน้อยที่สุด), ทางเลือกของวิธีการเดินทาง (ความต่ำสุดของราคา เวลาและความไม่สะดวกสบาย) และทางเลือกของจุดหมายในการเดินทาง (เวลาการเดินทางที่น้อยที่สุดตามความต้องการของผู้เดินทาง

¹¹ เช่น ขั้วรถยนต์แล้วไปต่อรถไฟ เป็นต้น

2.1.3 แนวคิดเกี่ยวกับความเหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะในแต่ละพื้นที่

ธนพล (2550: 53-66) กล่าวว่า กรุงเทพมหานครขยายตัวไปในทุกทิศทางโดยมีรถยนต์เป็นพาหนะที่นิยมและมีจำนวนมากที่สุด เนื่องจากสามารถให้ความสะดวกต่อผู้ขับขี่ สามารถเลือกเส้นทางในการเดินทางได้อย่างอิสระ ไม่ต้องเสียเวลารอคอยเบียดเสียดอยู่บนรถประจำทาง การขยายตัวของกรุงเทพฯ จึงขยายตัวไปในทุกทิศทางโดยเฉพาะริมถนนสายหลัก¹² เกิดการพัฒนาที่อยู่อาศัยโดยรอบ ทำให้บริเวณดังกล่าวกลายเป็นชุมชนศูนย์กลางแห่งใหม่บริเวณชานเมืองที่เรียกว่า Suburban Downtowns



ภาพที่ 2-3 ทิศทางการขยายตัวของกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน
ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนกรุงเทพมหานคร (2534 อ้างถึงใน ธนพล, 2550)

พนิต ภูจันดา (2551) กล่าวว่า หลักการวางแผนการขนส่งและจราจรได้จัดประเภทพื้นที่ไปตามพฤติกรรมการเดินทางและความหนาแน่นของกิจกรรม เนื่องจากการขนส่งและจราจรที่ประหยัดจะต้องสามารถให้บริการได้อย่างสอดคล้องกับความต้องการที่เป็นลักษณะเฉพาะและบริบทของพื้นที่อย่างเหมาะสม การมีระบบขนส่งและจราจรที่ไม่สอดคล้องกับความต้องการในการ

¹² ได้แก่ ถนนพหลโยธิน ถนนวิภาวดีรังสิต ถนนรัตนาธิเบศร์ ถนนรามอินทรา ถนนบรมราชชนนี ถนนบางนา-ตราด ถนนเพชรเกษมและถนนพระราม 2 เป็นต้น

เดินทาง (Travel Demand) ของแต่ละพื้นที่ไม่ว่าจะมีมากกว่าหรือน้อยกว่าความต้องการในการเดินทาง การที่มีระบบขนส่งและจราจรน้อยกว่าความต้องการในการเดินทางจะส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัดและในทางกลับกันถ้ามีระบบขนส่งและจราจรมากเกินไปกว่าความต้องการในการเดินทางก็จะทำให้สิ้นเปลืองงบประมาณในการก่อสร้างและบริหารจัดการระบบโดยไม่ได้ประโยชน์ กลับคืนมาอย่างคุ้มค่ากับต้นทุนที่ลงไป

Boltze (2001 อ้างถึงใน พนิต, 2551) การวางแผนการขนส่งและจราจรแต่ละพื้นที่ในภูมิภาคจะมีระบบขนส่งและจราจรที่แตกต่างกัน โดยสามารถแบ่งพื้นที่เพื่อการวางแผนการขนส่งและจราจรอย่างมีประสิทธิภาพออกเป็น 3 พื้นที่ ได้แก่

(1) พื้นที่ศูนย์กลางเมือง – การเดินทาง ชี้อัจฉริยะ และการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะจะต้องเป็นรูปแบบการเดินทางที่ได้สิทธิเป็นลำดับแรก เนื่องจากมีกิจกรรมตั้งอยู่อย่างหนาแน่นและอยู่ใกล้ชิดกัน ทำให้ประชาชนใช้งานพื้นที่ศูนย์กลางเมืองจำนวนมากเกินกว่าที่ระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและจราจรจะสามารถรองรับการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้นพื้นที่กลางเมืองจึงจำเป็นต้องรองรับเฉพาะการเดินทางที่ใช้พื้นที่น้อยด้วยรูปแบบที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและประหยัดพลังงาน มีผลกระทบภายนอกต่ำและสามารถขนส่งสินค้าและบุคคลได้เป็นจำนวนมากในพื้นที่ที่จำกัด การเดินเท้า ชี้อัจฉริยะและระบบขนส่งสาธารณะจึงได้รับสิทธิพิเศษให้เข้าไปสัญจรในพื้นที่ได้ ส่วนการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลจะไม่ได้รับการสนับสนุนให้เข้าสู่พื้นที่ศูนย์กลางเมืองได้อย่างสะดวก

(2) พื้นที่ชานเมือง – การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะได้รับสิทธิเท่ากับการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีกิจกรรมหนาแน่นปานกลาง จึงมีความต้องการในการเดินทางสอดคล้องกับความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและจราจร และมีพื้นที่ในการสัญจรเพียงพอให้ทั้งระบบขนส่งสาธารณะและรถยนต์ส่วนบุคคลใช้งานร่วมกันได้อย่างสะดวก การเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลสามารถทำได้อย่างรวดเร็ว

(3) พื้นที่ชนบท – การเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลจะเป็นระบบหลักในการเดินทาง ส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเป็นเพียงระบบเสริมเพื่อให้ได้ตามมาตรฐานของการเป็นโครงสร้างพื้นฐานจำเป็นเท่านั้น เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีกิจกรรมเบาบาง ทำให้ระบบขนส่งสาธารณะไม่สามารถให้บริการได้อย่างคุ้มค่าประสิทธิภาพด้านการลงทุน(ทั้งทางด้านการเงินและความถี่ในการให้บริการ) จึงต้องใช้การเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นรูปแบบการเดินทางหลัก

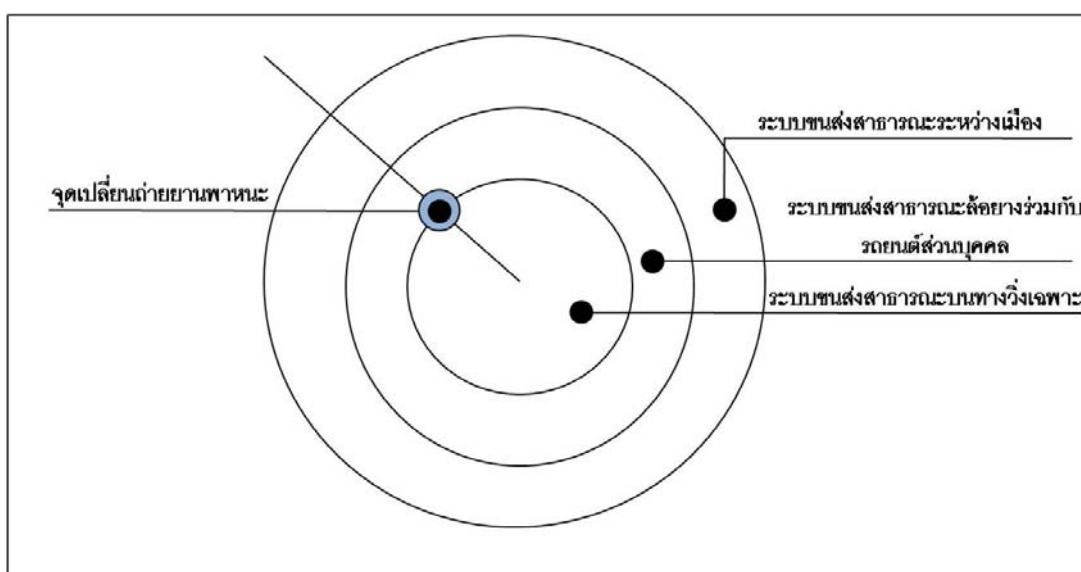
อย่างไรก็ตาม ระบบขนส่งสาธารณะก็ยังคงต้องมีให้บริการอยู่ แต่เป็นบริการขั้นต่ำตามมาตรฐาน เพื่อให้มีบริการสำหรับกลุ่มคนบางกลุ่มและในบางเวลาเท่านั้น

พนิต ภูจินดา (2551) กล่าวว่า เมื่อพิจารณาพื้นที่ในเขตเมืองทั้งหมด ระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพจะแตกต่างกันออกไปตามความหนาแน่นของกิจกรรม โดยแบ่งออกได้เป็น 3 พื้นที่ ได้แก่

(1) พื้นที่กลางเมืองที่มีกิจกรรมหนาแน่น ที่การเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลไม่สามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นธรรม จึงต้องมีระบบขนส่งสาธารณะบนรางหรือระบบล้ออย่างอื่นที่มีรางวิ่งเฉพาะ¹³ ที่มีประสิทธิภาพในการขนส่งสูงและมีทางวิ่งเฉพาะมาให้บริการ

(2) เขตชานเมืองที่ตัดออกมาจากพื้นที่กลางเมือง สามารถให้บริการด้วยระบบขนส่งสาธารณะล้ออย่างที่ใช้ทางวิ่งร่วมกับรถยนต์ส่วนบุคคล

(3) เขตชั้นนอกของเมือง สามารถให้บริการระบบขนส่งสาธารณะร่วมกับระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองได้ เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีความต้องการด้วยระบบขนส่งสาธารณะต่ำ



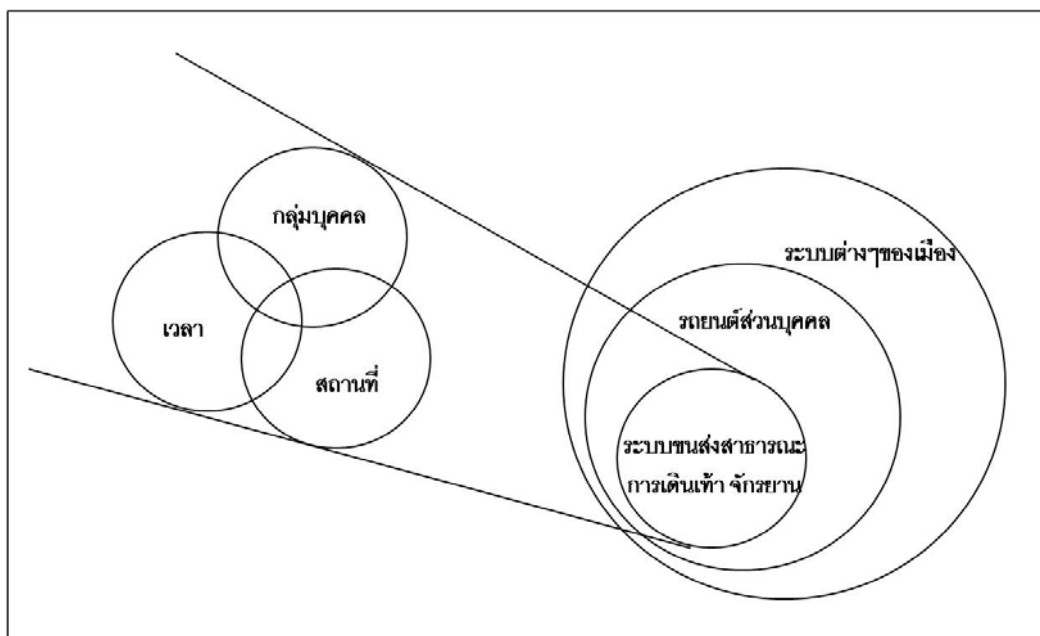
ภาพที่ 2-4 หลักการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะในแต่ละพื้นที่เมือง

ที่มา : พนิต ภูจินดา (2551)

¹³ เช่น รถ BRT

บนเส้นทางคมนาคมสายหลักที่อยู่ระหว่างรอยต่อระหว่างพื้นที่กลางเมืองกับเขตชานเมือง ควรมีสถานีร่วมระหว่างระบบขนส่งสาธารณะบนทางวิ่งเฉพาะ (ทั้งบนรางและบนถนน) กับระบบขนส่งสาธารณะล้อรางที่วิ่งร่วมกับรถยนต์ส่วนบุคคล (ดูภาพที่ 2-4) เพื่อเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะจากพื้นที่ที่มีกิจกรรมหนาแน่นต่ำและปานกลางเข้าสู่พื้นที่ที่มีกิจกรรมหนาแน่นสูง โดยจุดเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะควรได้รับการออกแบบและบริการจัดการภายใต้หลักการโครงข่ายการขนส่งแบบไร้ตะเข็บ (Seamless Transportation Network) เพื่อให้การเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะมีความสะดวกราบรื่นมากที่สุดที่จะเป็นไปได้

เมื่อจะต้องเลือกยานพาหนะในการเดินทาง ทุกคนจะตั้งต้นด้วยการพิจารณาความเป็นไปได้ของการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลก่อน และถ้าไม่สามารถเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลได้แล้ว จึงหันมาพิจารณาทางเลือกที่จะเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเป็นลำดับถัดไป ซึ่งปัจจัยที่จะทำให้ระบบขนส่งสาธารณะในฐานะการเดินทางขั้น 2 สามารถให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพเมื่ออยู่ 3 ปัจจัย ได้แก่ เวลาที่เหมาะสม (ช่วงเร่งด่วนเช้าและเย็น) สถานที่ที่เหมาะสม (พื้นที่ที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่นจนไม่สามารถเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลได้อย่างสะดวก) และกลุ่มบุคคลที่เหมาะสม (กลุ่มบุคคลที่ไม่สามารถแบกรับต้นทุนของการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลได้) ซึ่งทั้ง 3 ปัจจัยนี้จะเปลี่ยนแปลงไปตามสถานการณ์ต่างๆ ไม่คงที่ตายตัว



ภาพที่ 2-5 ปัจจัยที่ส่งผลให้ระบบขนส่งสาธารณะสามารถแข่งขันได้กับยานพาหนะส่วนบุคคล

และการบูรณาการ

ที่มา : พนิต ภูจินดา (2551)

2.1.4 แนวคิดเกี่ยวกับการเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัย

ความสำคัญของที่อยู่อาศัยนั้น นับได้ว่าเป็นปัจจัยพื้นฐานของการดำรงชีพของมนุษย์ ดังนั้นความต้องการในเรื่องของที่อยู่อาศัยควรจะได้รับ การตอบสนองเช่นเดียวกับความต้องการปัจจัยพื้นฐานอื่นๆ อย่างไรก็ตาม การตัดสินใจของบุคคลที่จะเลือกบริเวณที่อยู่อาศัยนั้นจะขึ้นอยู่กับความต้องการของแต่ละบุคคลและสมาชิกในครัวเรือน ทั้งนี้ จะต้องคำนึงถึงความเหมาะสมทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคมและกายภาพ สำหรับแนวความคิด รวมทั้งการศึกษาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเลือกบริเวณที่อยู่อาศัยนั้นมีการศึกษาและเสนอแนวคิดต่างๆ ไว้เป็นจำนวนมาก ซึ่งสามารถสรุปและจำแนกตามปัจจัยต่างๆ ได้ดังนี้

(1) ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ

ปัจจัยทางเศรษฐกิจจะเป็นปัจจัยทางด้านรายได้และความสามารถในการจ่าย (Ability to pay) ในเรื่องของราคาของที่อยู่อาศัยและราคาที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย ซึ่งจะมีผลต่อการอาศัยอยู่ในพื้นที่บริเวณใดของเมือง แนวความคิดและการศึกษาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง มีดังนี้

Richard F. Muth (1974 อ้างถึงใน สำนักพัฒนามาตรฐาน กรมโยธาธิการและผังเมือง 2548) ได้กล่าวถึงความแตกต่างในการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยของผู้ที่มีรายได้สูงและรายได้ต่ำว่า ประชากรที่มีรายได้สูง จะมีแหล่งที่พักอาศัยในเขตชานเมือง และพอใจที่จะอยู่ในบริเวณที่มีความหนาแน่นต่ำ เนื่องจากต้องการบ้านในบริเวณที่ไม่แออัด แต่ประชากรที่มีรายได้ต่ำจะอยู่ใกล้ศูนย์กลางเมืองเพื่อให้เกิดความสะดวกในการเดินทางไปทำงานและกิจการอื่นๆ

William Alonso (Murphy 1975 อ้างถึงใน สำนักพัฒนามาตรฐาน กรมโยธาธิการและผังเมือง 2548) ได้กล่าวว่า การเลือกบริเวณที่อยู่อาศัยในเมืองจะมีความสัมพันธ์กับราคาที่ดิน กล่าวคือ บริเวณใจกลางเมือง ราคาที่ดินจะสูงกว่าบริเวณอื่นๆ ดังนั้น การสร้างที่อยู่อาศัยในเมืองจึงจำเป็นต้องลงทุนสูง และราคาที่ดินจะค่อยๆ ลดลงตามระยะทางที่ห่างออกไปจากตัวเมือง ทำให้การลงทุนด้านที่อยู่อาศัยลดลง แต่ราคาที่ดินจะผันแปรกับค่าขนส่ง คือ ระยะทางไกลจะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูงขึ้น ดังนั้น ผู้มีรายได้สูงย่อมมีโอกาสเลือกที่อยู่อาศัยนอกเมืองในขณะที่ผู้มีรายได้ต่ำต้องอาศัยอย่างแออัดในเมือง Alonso สรุปไว้ว่า การเลือกบริเวณที่อยู่อาศัยควรพิจารณาปัจจัย 3 ประการ คือ

- ราคาที่พักอาศัยซึ่งสัมพันธ์กับรายได้และความสามารถในการจ่ายสำหรับที่อยู่อาศัย
- รูปแบบของที่อยู่อาศัยที่ก่อให้เกิดความพึงพอใจให้กับผู้อยู่อาศัย ซึ่งจะสัมพันธ์กับขนาดครอบครัว และสถานภาพสมรสด้วย
- ที่ตั้งของผู้อยู่อาศัยจะสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อมและระยะห่างจากที่ทำงาน

B.M. Moriarty (1975 อ้างถึงใน สำนักพัฒนามาตรฐาน กรมโยธาธิการและผังเมือง 2548) อธิบายถึงปัจจัยด้านเศรษฐกิจในการเลือกบริเวณที่พักอาศัย โดยให้ความสำคัญต่อความสามารถในการใช้จ่ายเงินว่าเป็นปัจจัยพื้นฐานอันดับแรกในการเลือกที่พักอาศัย ส่วนระยะทางไปยังแหล่งงานและราคาที่ดินเป็นปัจจัยซึ่งมีอิทธิพลสำคัญที่จะตามมาภายหลังการตัดสินใจเลือกที่ตั้งที่แตกต่างกันย่อมขึ้นอยู่กับงบประมาณที่มีอยู่ และระดับรายได้ของผู้อยู่อาศัย ซึ่งสิ่งนี้จะเป็นตัวกำหนดการกระจายตนเองของกลุ่มชนที่มีฐานะทางสังคมต่างกัน

(2) ปัจจัยด้านกายภาพและสังคม

ปัจจัยด้านกายภาพในที่นี้จะหมายถึงปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับคุณสมบัติของทำเลที่ตั้งหรือบริเวณที่อยู่อาศัย คุณสมบัติของที่อยู่อาศัย ความพร้อมของการบริการสาธารณูปโภค-สาธารณูปการ คุณภาพของสิ่งแวดล้อม รวมทั้งความสัมพันธ์กับพื้นที่โดยรอบ ซึ่งแนวความคิดและการศึกษาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง มีดังนี้

William H. Claire (1973 อ้างถึงใน สำนักพัฒนามาตรฐาน กรมโยธาธิการและผังเมือง 2548) อธิบายถึงการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยว่าควรมีสี่สิ่งแวดล้อมที่ดี มีความปลอดภัยจากภัยธรรมชาติ และมีความสะดวกในการเดินทางเข้าถึงระหว่างบ้าน แหล่งงาน และแหล่งธุรกิจ รวมทั้งกล่าวว่า การเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยที่ดีนั้น ควรมีแหล่งสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่อำนวยความสะดวกแก่ชุมชนด้วย

สิริลักษณ์ ไสยวรรณ (2525 อ้างถึงใน สำนักพัฒนามาตรฐาน กรมโยธาธิการและผังเมือง 2548) ได้ศึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่เพื่ออยู่อาศัยในอำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี พบว่าปัจจัยที่มีส่วนดึงดูดให้เกิดการอพยพเข้าไปในพื้นที่ ได้แก่ ความเหมาะสมของการที่จะเป็นที่พักอาศัย ความได้เปรียบเกี่ยวกับปัจจัยมูลฐานสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และบริการชุมชนต่างๆ

ตลอดจนความได้เปรียบของพื้นที่ที่เหมาะสมจะใช้เป็นที่ตั้งของที่อยู่อาศัย ระยะทางและเวลาในการเดินทางไปยังแหล่งงาน การเข้าถึงแหล่งงาน และราคาที่ดิน

(3) ปัจจัยด้านสังคม

ปัจจัยทางสังคมที่จะมีผลต่อการเลือกบริเวณที่อยู่อาศัย จะเป็นปัจจัยของบุคคลซึ่งจะเลือกที่อยู่อาศัย รวมทั้งบุคคลโดยรอบ ได้แก่ สภาพครอบครัว สถานภาพทางสังคม ความพึงพอใจส่วนตัว ความสัมพันธ์กับเพื่อนบ้าน เป็นต้น โดยแนวความคิดและการศึกษาที่เกี่ยวข้องมีดังนี้

Brain (1974) ได้กล่าวถึงหลักเกณฑ์ในการเลือกที่อยู่อาศัยว่า ผู้อาศัยจะพิจารณาคุณสมบัติของที่อยู่อาศัย 3 ประการ คือ

- ลักษณะของบ้าน ได้แก่ ความเก่า-ใหม่ของบ้าน ขนาดของบ้านที่เหมาะสมกับขนาดของครอบครัว และคุณสมบัติของส่วนประกอบภายในบ้านที่สัมพันธ์กับราคา
- ลักษณะของชุมชน ผู้อยู่อาศัยมักจะเลือกบริเวณที่อยู่อาศัยที่มีสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมเหมือนกับตน
- ความสัมพันธ์ของที่ตั่งนั้นๆ กับพื้นที่โดยรอบ ได้แก่ ความสะดวกในการเดินทางจากที่ตั้งของที่อยู่อาศัยไปยังแหล่งงาน ย่านการค้า อุตสาหกรรม และการติดต่อสัมพันธ์กับกิจกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น

แต่ในทางปฏิบัติ ปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่อยู่อาศัย ได้แก่

- รายได้ (Income) เขากล่าวว่า รายได้ ความพอใจและการเลือกที่อยู่อาศัยจะมีความสัมพันธ์กันยิ่งขึ้น เมื่อรายได้ของผู้อยู่อาศัยมากขึ้นเท่าใด โอกาสของการเลือกชนิดของบ้าน ที่ตั่ง และความพอใจในสิ่งที่ชอบก็จะได้รับการตอบสนองมากขึ้นเท่านั้นซึ่งความสามารถในการจ่ายเพื่อสิ่งที่ดีกว่า และที่ตั้งของที่อยู่อาศัยที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกให้มากที่สุดจะเป็นตัวตัดสินที่สำคัญสำหรับการกระจายตัวของประชากรภายในเมือง
- การเข้าถึงแหล่งงาน (Job Access) เป็นปัจจัยที่น่าจะมีอิทธิพลต่อการกระจายตัวของประชากรมากกว่าปัจจัยอื่นๆ ครอบครัวจะต้องพิจารณาถึงความสะดวกในการเข้าถึงแหล่งงานของหัวหน้าครอบครัว รวมทั้งความเป็นไปได้หลายๆ

ด้านที่เกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการเดินทางจากที่บ้านไปยังที่ทำงาน ราคาที่ดินที่เหมาะสม ความต้องการด้านอื่นๆ ในการติดต่อกับเมืองและสิ่งพึงพอใจต่างๆ ที่ตั้งของที่อยู่อาศัยที่อยู่ใกล้แหล่งงานจะช่วยประหยัดในเรื่องค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

2.2 การสรุปตัวแปรจากแนวคิดที่เกี่ยวข้องทั้งหมด

จากการรวบรวมแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องดังที่กล่าวไปแล้วข้างต้น สามารถสรุปตัวแปรที่เกี่ยวข้องออกเป็น 3 ประเภท ดังนี้

ตารางที่ 2-2 สรุปตัวแปรจากแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

ผู้เดินทาง	รูปแบบการเดินทาง	สภาพพื้นที่และลักษณะโครงสร้างการสัญจร
<ul style="list-style-type: none"> ● เพศ ● อายุ ● สถานภาพ ● ระดับการศึกษา ● อาชีพ ● รายได้บุคคล ● รายได้ครัวเรือน ● ขนาด และ โครงสร้างของครอบครัว ● การถือครองรถยนต์ ● ความพึงพอใจต่องาน ● ความพึงพอใจต่อการเดินทาง ● สิ่งจูงใจในการเลือกที่พักอาศัย 	<ul style="list-style-type: none"> ● จุดเริ่มต้น ● จุดหมายปลายทาง ● วัตถุประสงค์ของการเดินทาง ● ช่วงเวลาของการเดินทาง ● การเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง ● ยานพาหนะ ● ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ● ระยะเวลาในการเดินทาง ● ระยะทางในการเดินทาง 	<ul style="list-style-type: none"> ● รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ ● ลักษณะ ขนาด และประสิทธิภาพของการขนส่ง <ul style="list-style-type: none"> - จำนวนช่องจราจร - จำนวนการจราจร - ทิศทางการจราจร - ชนิดผิวทาง - ความเร็วเฉลี่ยบนเส้นทาง ● การเข้าถึงของงานพาหนะ ● สภาพภูมิอากาศ ภูมิประเทศ

ที่มา : ผู้วิจัย

การสรุปตัวแปรที่สำคัญ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษารูปแบบการเดินทางของประชากรวัยทำงาน ที่ได้จากแนวคิดและทฤษฎีต่างๆ นั้น จะทำการคัดเลือกตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยครั้งนี้ โดยการใช้แบบสอบถาม Pre-Test จำนวน 100 ชุด สามารถสรุปตัวแปรที่เกี่ยวข้องและแบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ

(1) ตัวแปรด้านผู้เดินทาง หรือ ประชากรวัยทำงาน จากตัวแปรที่ศึกษาจากแนวคิดและทฤษฎีต่างๆ มีจำนวนทั้งสิ้น 13 ตัวแปร

(2) ตัวแปรด้านรูปแบบการเดินทาง ในงานวิจัยครั้งนี้ จะทำการศึกษารูปแบบการเดินทางดังต่อไปนี้

- ช่วงเวลาของการเดินทาง ในงานวิจัยนี้จะศึกษา ช่วงเวลาที่ประชากรวัยทำงานเดินทางออกจากบ้านเพื่อไปยังแหล่งงานและเดินทางกลับจากแหล่งงานมายังบ้าน
- การเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง ในงานวิจัยนี้จะศึกษาจำนวนการเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่ประชากรวัยทำงานซึ่งรวมทั้งการเดินทางไปยังแหล่งงานและเดินทางกลับบ้าน ใช้การเดินทางทั้งสิ้นกี่ต่อ
- ประเภทของยานพาหนะ ในงานวิจัยนี้จะศึกษาประเภทของยานพาหนะที่ประชากรวัยทำงานใช้ในการเดินทางไปยังแหล่งงานและเดินทางกลับบ้านว่าใช้ยานพาหนะใดบ้าง
- ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ซึ่งหมายถึง เงินที่ผู้เดินทางต้องเสียไปเพื่อใช้ในการเดินทาง เช่น ค่าน้ำมัน ค่าทางด่วน ค่าโดยสาร ค่าที่จอดรถ เป็นต้น
- ระยะเวลา ในงานวิจัยนี้จะศึกษา ระยะเวลาที่ประชากรวัยทำงานใช้ในการเดินทางไปยังแหล่งงานและกลับบ้านโดยในที่นี้จะรวมถึงการหยุดเพื่อเปลี่ยนถ่ายการเดินทางด้วย
- ระยะทางในการเดินทาง ในงานวิจัยนี้จะศึกษา ระยะทางที่ประชากรวัยทำงานใช้ในการเดินทางไปยังแหล่งงานโดยจะทำการเปรียบเทียบระหว่างพักอาศัยอยู่ ณ ที่พักอาศัยเดิมและขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์

(3) สภาพพื้นที่และลักษณะโครงสร้างการสัญจร โดยจะทำการศึกษาการใช้ประโยชน์ที่ดิน ลักษณะทางกายภาพ โครงข่ายคมนาคมของพื้นที่ศึกษาและพื้นที่โดยรอบ

2.3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

Sureeporn (1996) ได้ศึกษาพฤติกรรมและเหตุผลในการเดินทางระหว่างบ้านและที่ทำงานของประชากรกรุงเทพมหานคร เห็นว่า เศรษฐกิจที่เจริญเติบโต การเพิ่มขึ้นของประชากรเมือง การขยายตัวของพื้นที่เมือง การพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่งรวมถึงการสนับสนุนโดยนโยบายของภาครัฐ พื้นที่อยู่อาศัยได้แผ่ขยายตัวมาสู่พื้นที่ชานเมืองรวดเร็วกว่าการขยายตัวของแหล่งงาน ส่งผลให้การเดินทางซึ่งมีความสัมพันธ์สืบเนื่องกับระยะทางทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยและแหล่งงานทำให้เพิ่มมากยิ่งขึ้น พฤติกรรมการเดินทางนั้นมีผลกระทบต่อสุขภาพและคุณภาพชีวิตของประชาชน อย่างไรก็ตามจากการตอบแบบสอบถามไม่มีผู้ใดคิดว่า การเดินทางนี้เป็นปัญหา เนื่องจากผู้เดินทางเหล่านั้นมีความสามารถที่จะหาโอกาสและทางเลือกในการเดินทางได้ โดยอาศัยพื้นฐานทางเศรษฐกิจของตน จากการศึกษาแสดงให้เห็นว่าในอดีตที่ผ่านมาแนวทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของภาครัฐไม่ประสบความสำเร็จนัก และเสนอแนะให้มุ่งเน้นในการวางนโยบายอย่างรัดกุมด้านพฤติกรรมการเดินทางและวิธีการเดินทางระหว่างที่อยู่อาศัย ที่ทำงานและกลุ่มของนักเรียน นักศึกษาด้วย

ดำรงพล (2538) ได้ศึกษาพฤติกรรมการใช้พื้นที่สัญจรของผู้โดยสารรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพในบริเวณย่านสีลม โดยมีวัตถุประสงค์ในการศึกษาคือ เพื่อวิเคราะห์ลักษณะการใช้ที่ดิน ประเภทอาคาร ลักษณะกิจกรรมของอาคาร กิจกรรมบนพื้นที่สัญจรในบริเวณย่านสีลม ศึกษาลักษณะการเดินทางและทัศนคติของผู้เดินทางที่มีต่อสภาพพื้นที่สัญจรในบริเวณย่านสีลม รวมถึงศึกษาพฤติกรรมและปัญหาการใช้พื้นที่สัญจรของผู้โดยสารรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพในบริเวณย่านสีลม ผลการศึกษาพบว่า ก่อนมีรถไฟฟ้า การเดินทางเข้า-ออกจะอาศัยรถโดยสารประจำทางปรับอากาศและรถโดยสารธรรมดาามากที่สุด รองลงมาคือรถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อทำงานสูงสุด เหตุผลที่เลือกเดินทางโดยรถไฟฟ้าเพราะประหยัดเวลาการเดินทางและหลีกเลี่ยงการจราจรติดขัดบนถนน อุปสรรคในการเดินทาง คือเส้นทางทำให้บริการสั้นเกินไปและราคาค่าโดยสารแพง นอกจากนี้ยังเสนอแนะให้มีการจำกัดปริมาณการจราจรบนถนน ส่งเสริมให้มีการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ปรับปรุงสภาพทางกายภาพของทางเท้ารวมถึงให้มีบริการรถรับส่งระหว่างสถานี

นันทนา วาณิชยพงศ์ (2547) ได้ศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยกับแหล่งงาน กรณีศึกษาผู้ที่ซื้อที่อยู่อาศัยในเขตจังหวัดปทุมธานี ผลการศึกษา พบว่า ผู้ที่อยู่อาศัยอยู่ในหมู่บ้านทั้ง 3 หมู่บ้าน ซึ่งได้แก่ หมู่บ้านพฤษภา 11 หมู่บ้านราชพฤกษ์ 1 และหมู่บ้านอยู่เจริญ 2 ทำงานในพื้นที่จังหวัดปทุมธานีมากถึงร้อยละ 77.1 ซึ่งส่วนใหญ่ทำงานในภาคเอกชน มีรายได้มากกว่า 13,000 บาทต่อเดือน การเดินทางส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ และรถโดยสารประจำทางไปทำงาน โดยใช้เวลาในการเดินทางไปเกิน 30 นาที ปัจจัยในการเลือกที่อยู่อาศัยคือ ความสะดวกในการเดินทางไปทำงานและปัญหาที่อยู่อาศัยเดิมก่อนย้ายมาอยู่ คือ เสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปทำงานมาก การศึกษานี้แสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยกับแหล่งงานอย่างชัดเจนและปัจจัยในการเลือกที่อยู่อาศัยในระดับราคานี้ จะอยู่ใกล้แหล่งงานเป็นสำคัญ และมีความสะดวกในการเดินทาง โดยเฉพาะระบบขนส่งสาธารณะ ทั้งนี้ความใกล้ไม่ได้หมายความว่าถึงระยะทางเท่านั้น แต่รวมถึงความสะดวก ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ระยะเวลาในการเดินทางและระบบขนส่งสาธารณะที่ให้บริการด้วย

2.4 สรุป

จากการศึกษาแนวความคิดและงานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เห็นว่า ลักษณะการใช้ที่ดินและการขยายตัวของเมืองมีผลต่อการเดินทางของประชากร นอกจากนี้ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมยังมีอิทธิพลต่อการตั้งถิ่นฐานและกิจกรรมต่างๆ เช่น แหล่งงานมักจะอยู่ภายในเขตเมืองที่มีความหนาแน่นสูง ในขณะที่ประชากรที่ต้องการที่อยู่อาศัยเพื่อตอบสนองคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นก็จะเลือกอยู่อาศัยในพื้นที่ชานเมืองที่สามารถเดินทางเข้าสู่แหล่งงานได้อย่างสะดวก ความแตกต่างระหว่างสัดส่วนของผู้อยู่อาศัยกับแหล่งงานหรือแหล่งกิจกรรมในแต่ละพื้นที่ ย่อมดึงดูดและสร้างการเดินทางไปมาระหว่างกัน เมื่อเกิดการเดินทางการใช้เส้นทางและยานพาหนะจึงเป็นองค์ประกอบสำคัญในการผลักดันให้การเดินทางนั้นเป็นไปตามความพึงพอใจของผู้เดินทาง โดยอาจมีปัจจัยหลายๆ อย่างเป็นองค์ประกอบในการพิจารณาเลือกการเดินทางนั้น เช่น สถานะของผู้เดินทาง ที่ตั้งของแหล่งงาน ความสะดวกสบาย ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ระยะเวลาและระยะทาง เป็นต้น

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

ในบทนี้จะนำเสนอถึงขั้นตอนการออกแบบการวิจัย เป็นการกำหนดกรอบแนวคิดทฤษฎี และแนวทางสำหรับดำเนินการวิจัยที่จะช่วยให้ทำการวิจัยได้อย่างเหมาะสม โดยงานวิจัยนี้เป็นงานวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) โดยใช้วิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research Method) และวิธีเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถาม (Questionnaire) โดยมีหน่วยการวิเคราะห์ในระดับครัวเรือน โดยได้แบ่งประเด็นในการศึกษาออกเป็น 3 ส่วน คือ ส่วนแรก คือ การศึกษาลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม การกระจายตัวของแหล่งงานและที่อยู่อาศัยเดิมของประชากรวัยทำงานที่พักอาศัยในหมู่บ้านจัดสรรเกิดใหม่ ย่านราชพฤกษ์ ส่วนที่สอง คือ การศึกษารูปแบบการเดินทางของประชากร โดยการเปรียบเทียบรูปแบบการเดินทางทั้งก่อนและขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์ ส่วนสุดท้าย คือ การอธิบายความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมกับรูปแบบการเดินทางของประชากรวัยทำงาน

3.1 การกำหนดปัญหาการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการศึกษาถึงการปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและแหล่งงานของประชากรวัยทำงานที่พักอาศัยในหมู่บ้านจัดสรรเกิดใหม่ กรณีศึกษา โครงการจัดสรรที่ดินประเภทบ้านเดี่ยว ย่านราชพฤกษ์จะเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมหรือไม่ อย่างไร เมื่อเปรียบเทียบกับรูปแบบการเดินทางขณะที่พักอาศัยอยู่ที่เดิม

3.2 การคัดเลือกพื้นที่ศึกษา

การศึกษาค้างนี้ได้คัดเลือกโครงการจัดสรรที่ดินประเภทบ้านเดี่ยว ย่านราชพฤกษ์ โดยครอบคลุมพื้นที่ 3 ตำบล ได้แก่ ตำบลบางพลับ ตำบลอ้อมเกร็ดและตำบลท่าอิฐ อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวนับได้ว่าเป็นพื้นที่อยู่อาศัยเกิดใหม่ที่มีโครงข่ายคมนาคมที่สะดวก ประกอบกับมีความโดดเด่นในด้านการพัฒนาโครงการบ้านจัดสรรโดยเฉพาะที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยว

การวิจัยครั้งนี้เลือกโครงการบ้านจัดสรร ประเภทบ้านเดี่ยวที่อยู่ในบริเวณย่านราชพฤกษ์ และมีระดับราคาอยู่ที่ 3-5 ล้านบาท ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 6 หมู่บ้าน ได้แก่ หมู่บ้านคาสาวิลล์ 1 หมู่บ้านล้มมาร หมู่บ้านสราญสิริ หมู่บ้านชัยพฤกษ์ หมู่บ้านหมู่บ้านพฤกษ์ลดดา และคาสาวิลล์ 2 โดยจะทำการศึกษาเฉพาะประชากรวัยทำงาน

3.3 ประชากรกลุ่มตัวอย่าง

3.3.1 การกำหนดประชากรกลุ่มตัวอย่าง

จากจำนวนโครงการบ้านจัดสรร ประเภทบ้านเดี่ยวที่อยู่ในเขตพื้นที่ศึกษาทั้ง 6 หมู่บ้านนั้น พบว่า มีจำนวนทั้งสิ้น 2,632 หลังคาเรือน และเนื่องจากข้อมูลจำนวนประชากรที่อาศัยอยู่ในโครงการบ้านจัดสรรดังกล่าว ไม่สามารถทราบได้ในทางปฏิบัติจึงไม่สามารถระบุจำนวนประชากรที่พักอาศัยในโครงการดังกล่าวได้อย่างแน่ชัด ผู้วิจัยจึงได้ตั้งสมมติฐานว่าผู้พักอาศัยในแต่ละหลังคาเรือนจะต้องมีอย่างน้อย 1 คนที่ประกอบอาชีพและมีการเดินทางไปทำงาน ผู้วิจัยจึงให้จำนวนหลังคาเรือนเป็นจำนวนประชากรของการศึกษาครั้งนี้

3.3.2 การกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

ในการกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างตามวิธีการวิจัยทางสังคมศาสตร์ โดยใช้ตารางของ Yamane ซึ่งผู้วิจัยใช้จำนวนหลังคาเรือนของโครงการบ้านจัดสรร ประเภทบ้านเดี่ยวที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาเป็นจำนวนประชากรซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 2,632 หลังคาเรือน ผู้ศึกษาจึงทำการกำหนดกลุ่มตัวอย่างโดยมีสูตรในการคำนวณ คือ

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2} \quad \text{โดยที่ } n = \text{ขนาดของตัวอย่างที่ควรสุ่ม}$$

N = จำนวนประชากรทั้งหมด
e = ความคลาดเคลื่อนของการสุ่ม

แทนค่า

$$n = \frac{2,632}{1 + 2,632(0.05)^2}$$

$$n = 348$$

จากการคำนวณจำนวนประชากร 2,632 หลังคาเรือน ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 ความผิดพลาดไม่เกิน 5 เปอร์เซ็นต์ แทนค่าลงในสมการจะได้ขนาดกลุ่มตัวอย่างจำนวนทั้งสิ้น 348 ตัวอย่าง

3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ (1) แผนที่ใช้ แผนผัง เป็นเครื่องมือที่ใช้ในการบันทึกวิเคราะห์ด้านกายภาพต่างๆ เช่น การกระจุกตัว/การกระจายตัวของแหล่งงาน แหล่งที่พักอาศัยเดิม การใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ประโยชน์อาคาร เป็นต้น (2) แบบสอบถาม (Questionnaire) เป็นเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล โดยผู้วิจัยได้ทำการกำหนดโครงสร้างของแบบสอบถามและแบ่งโครงคำถามออกเป็น 4 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 คำถามเกี่ยวกับข้อมูลสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้เดินทาง ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้บุคคล รายได้ครัวเรือน จำนวนสมาชิกในครัวเรือน การถือครองยานพาหนะ ที่ตั้งของแหล่งงาน ที่พักอาศัยเดิม การย้ายงาน ระดับความพึงพอใจต่อสถานที่ทำอยู่ในปัจจุบัน สิ่งจูงใจในการเลือกพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์

ส่วนที่ 2 เป็นการสอบถามเกี่ยวกับรูปแบบการเดินทางของประชากร (ขณะพักอาศัยอยู่ ณ ที่พักอาศัยเดิม) ประกอบด้วยคำถามดังนี้ เวลาที่ออกที่ที่พักอาศัย จำนวนการเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง ชนิดของยานพาหนะในการเปลี่ยนถ่ายการเดินทางแต่ละครั้ง เวลาที่ถึงที่ทำงาน ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ระยะเวลาในการเดินทาง ระยะทางในการเดินทาง ปัจจัยสำคัญในการเลือกรูปแบบการเดินทาง

ส่วนที่ 3 เป็นการสอบถามเกี่ยวกับรูปแบบการเดินทางของประชากร(ขณะพักอาศัยอยู่ ณ ที่พักอาศัยย่านราชพฤกษ์) ประกอบด้วยคำถามดังนี้ เวลาที่ ออกที่ที่พักอาศัย จำนวนการเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง ชนิดของยานพาหนะในการเปลี่ยนถ่ายการเดินทางแต่ละครั้ง เวลาที่ถึงที่ทำงาน ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ระยะเวลาในการเดินทาง ระยะทางในการเดินทาง ปัจจัยสำคัญในการเลือกรูปแบบการเดินทาง

ส่วนที่ 4 เป็นการสอบถามเกี่ยวกับความพึงพอใจของประชากร โดยแบ่งออกเป็น 2 ตอน คือ ตอนที่ 1 เกี่ยวกับความพึงพอใจที่มีต่อสถานที่ทำงานในปัจจุบันประกอบด้วย ลักษณะของงาน ค่าตอบแทนในการทำงาน ความก้าวหน้ามั่นคงของงาน ตำแหน่งที่ตั้งของแหล่งงาน ภาพรวมของงานที่ทำในปัจจุบัน ตอนที่ 2 เกี่ยวกับความพึงพอใจในการเดินทางของประชากร ประกอบด้วย ระยะทางในการเดินทาง ระยะเวลา ค่าใช้จ่าย ความสะดวกสบาย ความปลอดภัย ทางเลือกของเส้นทางและยานพาหนะ ความคล่องตัวของการจราจร ภาพรวมของการเดินทางในปัจจุบัน

3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ทำการทดสอบแบบสอบถาม (Pretest) โดยการสัมภาษณ์จากตัวอย่างของประชากรจำนวนทั้งสิ้น 100 ชุด เพื่อตรวจสอบคำถามที่สร้างขึ้นว่าผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบคำถามและให้ข้อมูลได้ครบถ้วนตามวัตถุประสงค์หรือไม่ หลังจากนั้นทำการปรับปรุงการแก้ไขแบบสอบถามให้คำถามมีความชัดเจนและปรับตัวเลือกให้สอดคล้องกับกลุ่มตัวอย่าง เพื่อให้แบบสอบถามเชื่อถือได้มากที่สุด หลังจากนั้นจึงดำเนินการเก็บแบบสอบถามโดยการออกแบบสอบถามทางไปรษณีย์ร่วมกับการเก็บแบบสอบถามด้วยตัวเอง โดยทำการเก็บแบบสอบถามตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2554 ถึง 30 กันยายน 2554

3.6 ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา

จากการทบทวนแนวคิดและทฤษฎี สามารถสรุปตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาได้ดังนี้ ตารางที่ 3-1 ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย

ตัวแปรทางด้านเศรษฐกิจและสังคม	ตัวแปรด้านการเดินทาง
เพศ	จุดเริ่มต้นของการเดินทาง
อายุ	จุดหมายปลายทางของการเดินทาง
สถานภาพ	เวลาออกจากที่พักอาศัย
ระดับการศึกษา	เวลาถึงที่ทำงาน
อาชีพ	จำนวนการเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง
รายได้บุคคล	เวลากลับถึงที่พักอาศัย
รายได้ครัวเรือน	ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง
จำนวนสมาชิก	ระยะเวลาในการเดินทาง
การถือครองยานพาหนะ	ระยะทางในการเดินทาง

ที่มา : ผู้วิจัย

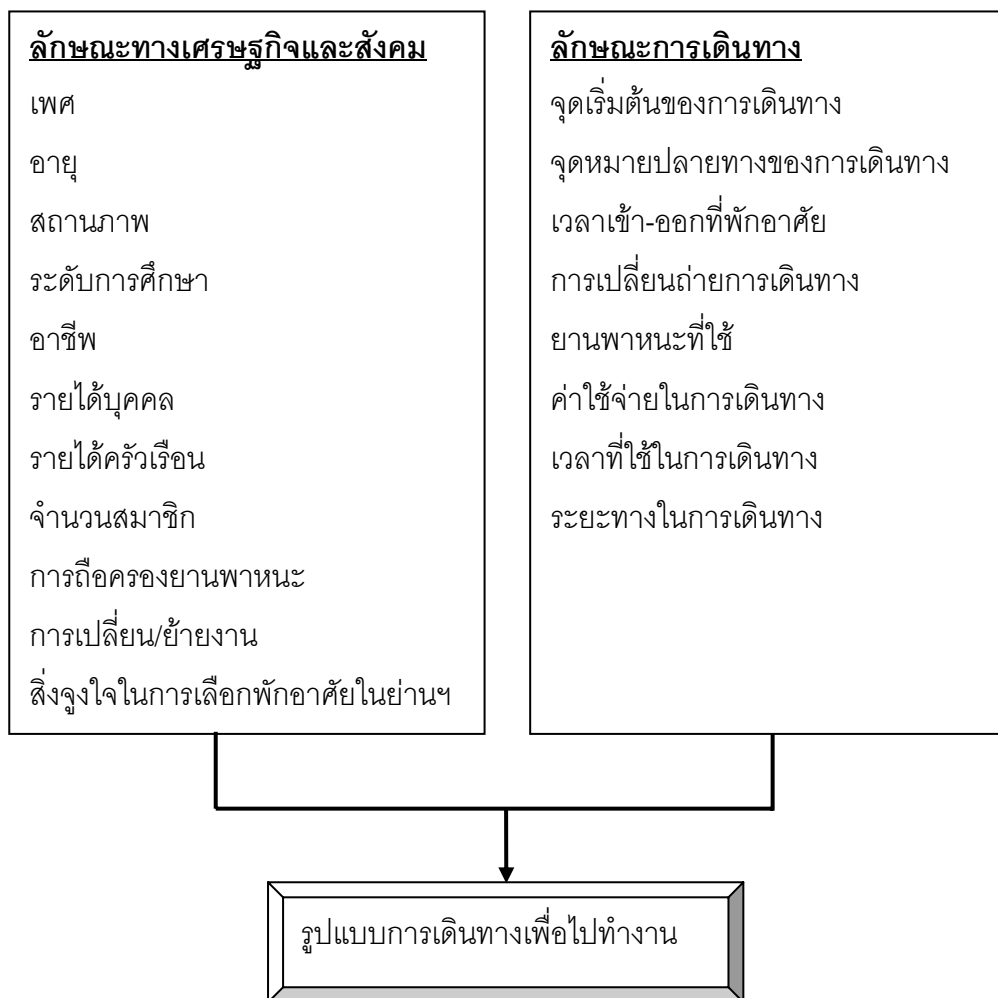
3.7 การวิเคราะห์ข้อมูลและสรุปผล

จากการเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยจะทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ

3.7.1 การวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้นด้วยสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ซึ่งได้แก่ จำนวนตัวอย่าง ค่าเฉลี่ย ความถี่ ความถี่สะสม ร้อยละ เป็นต้น เพื่ออธิบายตัวแปรเกี่ยวกับลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของประชากรกลุ่มตัวอย่าง ลักษณะการเดินทาง รูปแบบการเดินทาง

3.7.2 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรเชิงกลุ่ม (Crosstabs) เป็นการจับคู่ตัวแปร เพื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรทางด้านลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม ตัวแปรด้านการเดินทางและตัวแปรด้านตำแหน่งที่ตั้ง ซึ่งเป็นการสร้างตารางแจกแจงความถี่เพื่ออธิบายความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร

3.8 กรอบแนวคิดในการวิจัย



แผนภูมิที่ 3-1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

บทที่ 4

สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

ในการศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษาสำหรับงานวิจัยครั้งนี้ จะศึกษาถึงสภาพทั่วไปของที่ตั้งที่อยู่อาศัยและจำนวนประชากรวัยแรงงานที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษา เพื่อให้ทราบถึงลักษณะโดยรวมก่อนที่จะเจาะลงไปในเขตพื้นที่อำเภอปากเกร็ด ซึ่งเป็นที่ตั้งของหน่วยวิเคราะห์ประกอบด้วยหัวข้อต่างๆ ดังนี้

4.1 ความเป็นมาของพื้นที่ศึกษา

4.2 ข้อมูลทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

4.3 ลักษณะทั่วไปของการเดินทางภายในพื้นที่ศึกษา

4.1 ความเป็นมาของพื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษา (ตำบลบางพลับ ตำบลอ้อมเกร็ดและตำบลท่าอิฐ) ในยุคแรกส่วนมากมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการเกษตร ผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ประกอบอาชีพทางการเกษตร ต่อมาในปี พ.ศ. 2528 เมื่อถนนรัตนวิบูลย์เปิดใช้อย่างเป็นทางการ ส่งผลให้พื้นที่บริเวณตำบลท่าอิฐซึ่งมีอาณาเขตเชื่อมต่อกับถนนรัตนวิบูลย์เกิดการขยายตัวของที่อยู่อาศัย ประเภทหมู่บ้านจัดสรรขึ้นเป็นจำนวนมาก

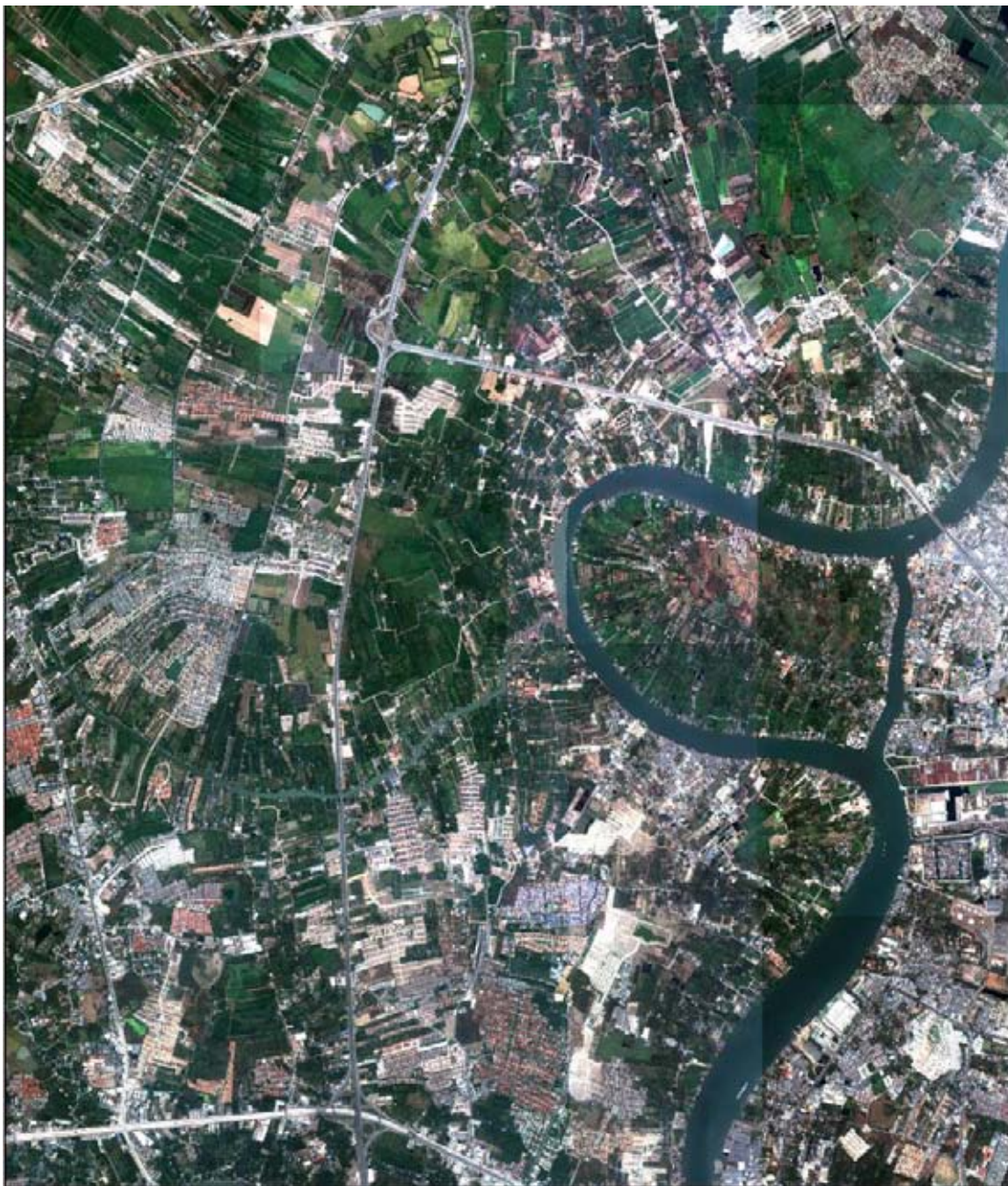
ปี พ.ศ. 2537 จึงมีโครงการที่จะดำเนินการก่อสร้างถนนนครอินทร์ ถนนราชพฤกษ์และสะพานพระราม 5 เพื่ออำนวยความสะดวกและความรวดเร็วในการคมนาคมในการเชื่อมโยงระบบถนนของกรุงเทพมหานครและจังหวัดนนทบุรีให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ถนนนครอินทร์และสะพานพระราม 5 เปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อ ปีพ.ศ.2546 และถนนราชพฤกษ์ เปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อปี พ.ศ. 2548 ซึ่งโครงการดังกล่าวส่งผลให้การใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่เกิดการเปลี่ยนแปลงจากเดิมซึ่งเป็นพื้นที่เพื่อการเกษตรเปลี่ยนแปลงเป็นการใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยอย่างเห็นได้ชัด นอกจากนี้ยังเกิดการขยายตัวของแหล่งพาณิชยกรรมเพื่อรองรับความต้องการของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่อีกด้วย

จากการเพิ่มขึ้นของการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย อันเนื่องมาจากวิสัยทัศน์ของจังหวัดนนทบุรีที่ต้องการให้จังหวัดนนทบุรีเป็นที่อยู่อาศัยชั้นดี อีกทั้งพื้นที่จังหวัดนนทบุรีเป็นพื้นที่ติดต่อกับกรุงเทพมหานคร ทำให้จำเป็นต้องปรับเปลี่ยนเพื่อรองรับการขยายตัวของประชากรจากกรุงเทพมหานคร ในปี พ.ศ. 2540 จึงมีโครงการก่อสร้างถนนชัยพฤกษ์และสะพานพระราม 4 เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่ 2 ฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา โครงการดังกล่าวแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ.2549 และก่อให้เกิดการพัฒนาเมืองมายังฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะพื้นที่หมู่บ้านจัดสรร ทำให้ปัจจุบันบริเวณพื้นที่ศึกษากลายเป็นที่อยู่อาศัยของประชาชนที่มีความสามารถในการจ่าย เพื่อแลกกับความเป็นอยู่และสภาพแวดล้อมที่ดีแม้ว่าจะต้องเดินทางในระยะทางที่ไกลขึ้นก็ตาม

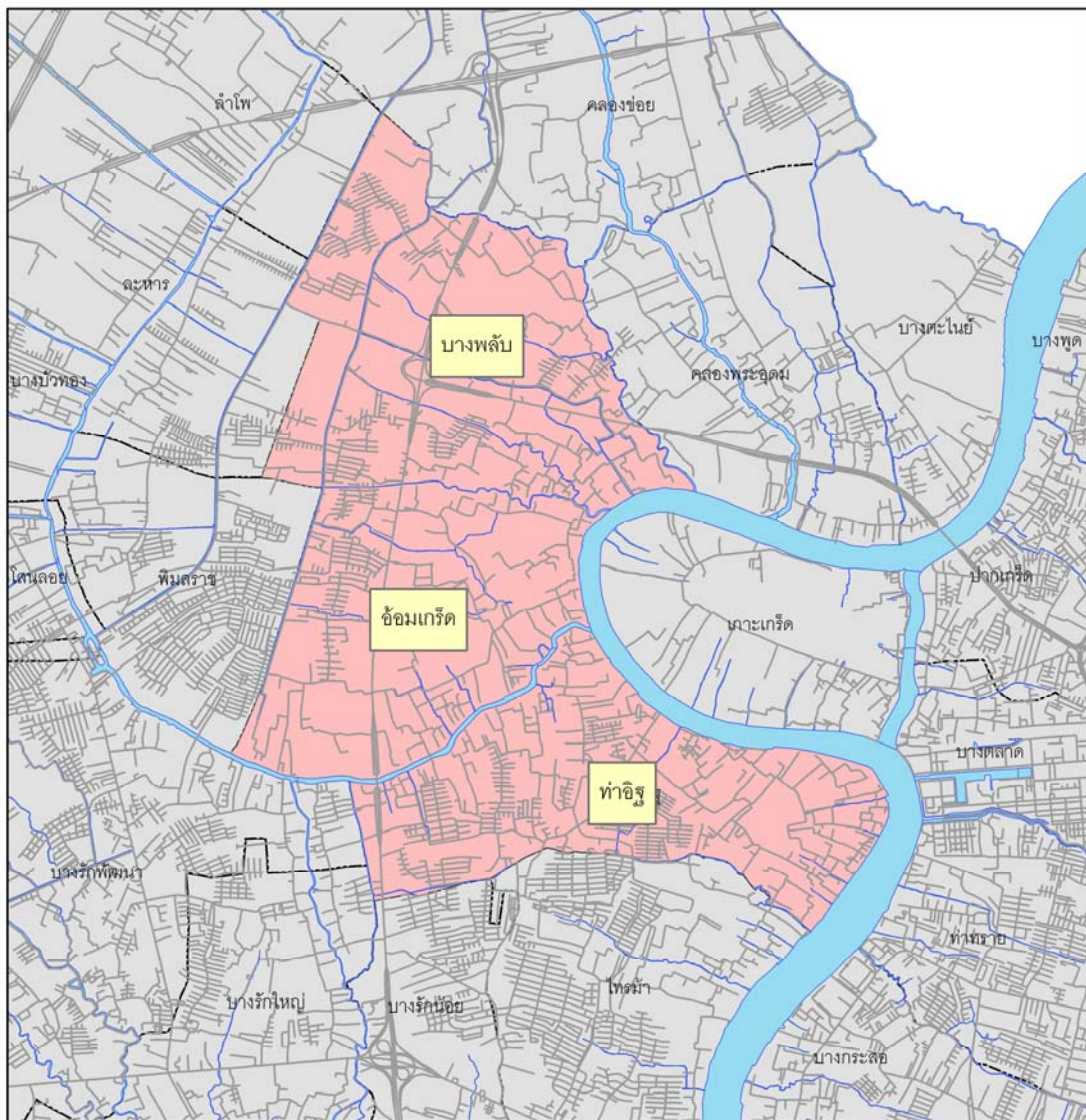
จากภาพที่ 4-1 และภาพที่ 4-2 เห็นได้ว่าการเติบโตของบริเวณพื้นที่ศึกษากับระบบสัญจรมีส่วนสัมพันธ์กัน โดยระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการสัญจรมักจะเป็นตัวกำหนดรูปร่างการขยายตัวของเมือง จากรูปเห็นได้ว่าหมู่บ้านจัดสรรจำนวนมากเกิดขึ้นหลังจากมีการสร้างถนนชัยพฤกษ์ ถนนราชพฤกษ์ และสะพานพระราม 4 ซึ่งการที่เมืองมีการขยายตัวเพิ่มมากขึ้นย่อมส่งผลต่อความต้องการใช้ที่ดินและการเพิ่มขึ้นของยานพาหนะ รวมทั้งความต้องการในการเดินทางที่จะเพิ่มสูงขึ้นเช่นกัน



ภาพที่ 4-1 ภาพถ่ายทางอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษา ปี 2543
ที่มา : สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดนนทบุรี



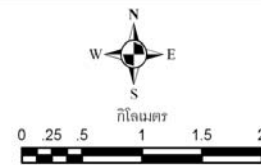
ภาพที่ 4-2 ภาพถ่ายทางอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษา ปี 2553
ที่มา : องค์การบริหารส่วนจังหวัดนนทบุรี



คำอธิบายสัญลักษณ์

- พื้นที่ศึกษา
- ขอบเขตตำบล
- แม่น้ำเจ้าพระยา
- ถนน

ที่มา : องค์การบริหารส่วนจังหวัดนนทบุรี



การปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและแหล่งงานของประชากรวัยทำงานที่พักอาศัยในหมู่บ้านจัดสรรเกิดใหม่ กระณีศึกษา โครงการจัดสรรที่ดินประเภทบ้านเดี่ยว ย่านราชพฤกษ์



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ที่ 4-1 แสดงพื้นที่ศึกษา

4.2 ข้อมูลทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

การศึกษาลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ตำบลบางพลับ ตำบลอ้อมเกร็ดและตำบลท่าอิฐ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของอำเภอปากเกร็ด จำเป็นต้องทราบรายละเอียดและความชัดเจน เพื่อนำข้อมูลดังกล่าวไปวิเคราะห์ในส่วนต่างๆ โดยสามารถแบ่งรายละเอียดออกเป็นหัวข้อย่อยต่างๆ เช่น ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ การใช้ประโยชน์ที่ดิน ตำแหน่งที่ตั้งของหมู่บ้าน ระบบสาธารณูปโภค ระบบสาธารณสุขการ เป็นต้น

4.2.1 ที่ตั้งและอาณาเขต

ตำบลบางพลับ ตำบลอ้อมเกร็ดและตำบลท่าอิฐ ตั้งอยู่บริเวณฝั่งตะวันออกของจังหวัดนนทบุรี อยู่ในเขตการปกครองของอำเภอปากเกร็ดซึ่งห่างจากใจกลางกรุงเทพมหานคร ประมาณ 20 กิโลเมตร โดยบริเวณพื้นที่ศึกษามีพื้นที่ทั้งสิ้นรวม 17.87 ตารางกิโลเมตร โดยตำบลท่าอิฐมีขนาดพื้นที่ 6.06 ตารางกิโลเมตร ตำบลอ้อมเกร็ดมีขนาดพื้นที่ 5.26 ตารางกิโลเมตร และตำบลบางพลับมีขนาดพื้นที่ 6.55 ตารางกิโลเมตร มีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่อื่นๆ ดังนี้

ทิศเหนือ	ติดต่อกับ	ตำบลคลองข่อย
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับ	ตำบลคลองพระอุดม
ทิศใต้	ติดต่อกับ	ตำบลไทรมา ตำบลบางรักน้อย ตำบลบางรักใหญ่
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับ	ตำบลพิมลราช ตำบลละหาร ตำบลลำโพ

ตารางที่ 4-1 แสดงขนาดพื้นที่และจำนวนประชากรบริเวณพื้นที่ศึกษา

เขตการปกครอง	พื้นที่ (ตร.กม.)	จำนวนประชากร (ปี2553)	ความหนาแน่น คน/ตร.กม.
ตำบลท่าอิฐ	6.06	14,541	2400
ตำบลอ้อมเกร็ด	5.26	2,283	434
ตำบลบางพลับ	6.55	6,557	1001

ที่มา : สำนักงานทะเบียนราษฎร กรมการปกครอง, 2553

4.2.2 โครงสร้างประชากร

- จำนวนและความหนาแน่นของประชากร

จากสถิติกรมการปกครอง ปีพ.ศ. 2553 พบว่า บริเวณพื้นที่ศึกษามีจำนวนประชากรทั้งสิ้น 23,381 คน แบ่งเป็นชาย 11,133 คน หญิง 12,248 คน ประชากรชายคิดเป็นร้อยละ 47.62 ประชากรหญิงคิดเป็นร้อยละ 52.38 ของประชากรทั้งหมด

ตารางที่ 4-2 แสดงจำนวนประชากร ครัวเรือนและขนาดครัวเรือนบริเวณพื้นที่ศึกษา

เขตการปกครอง	พ.ศ.2543			พ.ศ.2553			อัตราการเปลี่ยนแปลงประชากร
	ประชากร (คน)	ครัวเรือน (หลัง)	ขนาดครัวเรือน	ประชากร (คน)	ครัวเรือน (หลัง)	ขนาดครัวเรือน	
ตำบลท่าอิฐ	9,691	2,550	4	14,541	5,840	2	33.35
ตำบลอ้อมเกร็ด	1,577	500	3	2,283	1,444	2	30.92
ตำบลบางพลับ	3,663	1,509	2	6,557	4,263	2	44.14
รวม	14,931	4,559	3	23,381	11,547	2	36.14

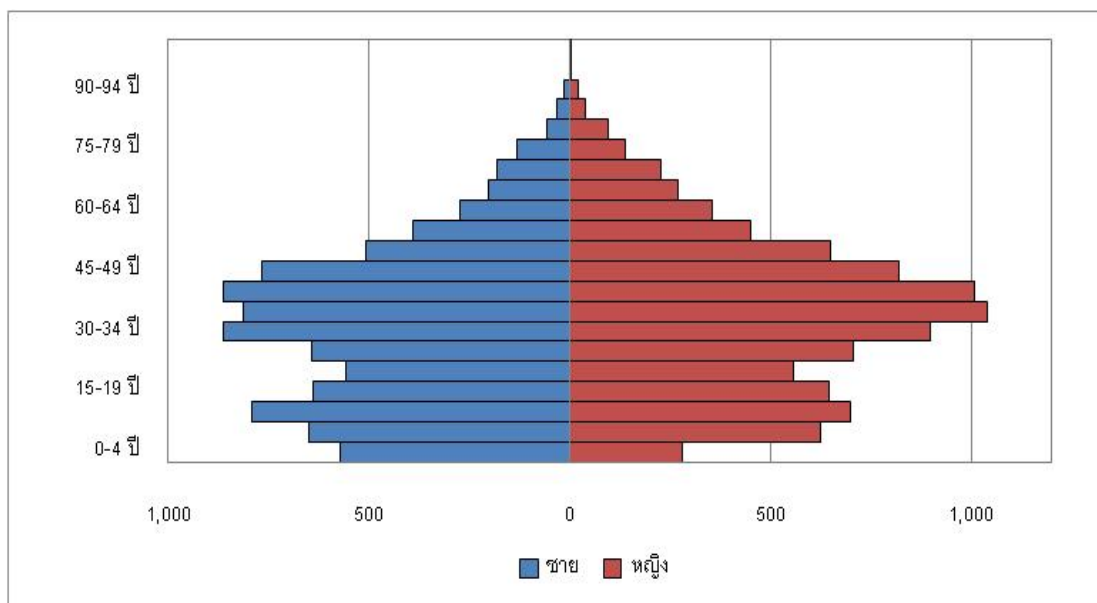
ที่มา : สำนักทะเบียนราษฎร กรมการปกครอง, 2553

ตารางที่ 4-2 พบว่า จำนวนประชากรและจำนวนครัวเรือน ในปี พ.ศ.2553 มีอัตราเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2543 ในทุกตำบลของพื้นที่ศึกษา ในขณะที่เดียวกันขนาดครัวเรือนเฉลี่ยในบริเวณพื้นที่ศึกษาก็มีจำนวนลดลงเช่นกัน

- จำนวนประชากรวัยทำงาน

จากสถิติจำนวนประชากรบริเวณพื้นที่ศึกษา แยกตามช่วงอายุประจำปี พ.ศ. 2550 พบว่า มีจำนวนประชากรวัยทำงานเพศหญิงมากกว่าเพศชาย และช่วงอายุ 40 - 44 ปีเป็นช่วงอายุที่อยู่ในวัยทำงานที่มีจำนวนประชากรมากกว่าช่วงอายุอื่นๆ

แผนภูมิที่ 4-1 แสดงจำนวนประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษา จำแนกตามช่วงอายุ ปี พ.ศ.2550



ที่มา : สำนักทะเบียนราษฎร กรมการปกครอง, 2550

4.2.3 การใช้ประโยชน์ที่ดิน

การศึกษาการใช้ประโยชน์ที่ดินในปี พ.ศ.2543 พบว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินในจังหวัดนนทบุรีส่วนใหญ่เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อเกษตรกรรม คิดเป็นร้อยละ 55.56 ของพื้นที่ทั้งหมด แต่ในปี พ.ศ. 2552 การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อเกษตรกรรมลดลงเหลือร้อยละ 49.44 ในขณะที่การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอื่นๆ มีสัดส่วนที่เพิ่มขึ้น ดังแสดงในตารางที่ 4-4

สำหรับการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่ศึกษา พบว่า การเป็นชุมชนเกษตรกรรมของพื้นที่ค่อยๆ ลดลงตั้งแต่ปี พ.ศ.2544 เมื่อได้มีการก่อสร้างถนนทางหลวงสายสำคัญเข้ามายังบริเวณพื้นที่ศึกษา ทั้งถนนชัยพฤกษ์ ถนนราชพฤกษ์ ถนนนครอินทร์ ที่เชื่อมพื้นที่เมืองชั้นใน ผ่านพื้นที่ศึกษา ทำให้การเข้าถึงพื้นที่สะดวกมากขึ้นส่งผลให้มีการขยายตัวของการตั้งถิ่นฐานของประชากรเมืองมากยิ่งขึ้น ลักษณะการใช้ที่ดินในพื้นที่จึงค่อยๆ เปลี่ยนแปลงไปจากเดิมซึ่งเป็นพื้นที่เกษตรกรรมมาสู่การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยแบบหมู่บ้านจัดสรร การดำเนินชีวิตของประชากรจึงเปลี่ยนจากสังคมชนบทไปสู่ความเป็นสังคมเมืองมากยิ่งขึ้น

ตารางที่ 4-3 แสดงประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน จังหวัดนนทบุรี พ.ศ.2543 และ พ.ศ.2553

ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน	พ.ศ. 2543		พ.ศ.2553	
	พื้นที่ (กม. ²)	ร้อยละ	พื้นที่ (กม. ²)	ร้อยละ
ที่อยู่อาศัย	131.46	20.64	139.49	21.90
พาณิชยกรรม	4.88	0.76	6.96	1.09
อุตสาหกรรม	6.66	1.05	10.04	1.58
คลังโกดัง สินค้า	0.49	0.08	2.14	0.34
สถาบันศาสนา	3.82	0.60	3.93	0.62
สถาบันการศึกษา	3.14	0.49	3.28	0.51
นันทนาการและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม	0.60	0.09	0.91	0.14
สถาบันราชการ สาธารณูปโภค	32.02	5.03	37.70	5.91
เกษตรกรรม	353.90	55.56	314.93	49.44
แหล่งน้ำ	30.61	4.81	35.09	5.51
อื่นๆ (ได้แก่ พื้นที่ปกคลุมดิน การใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสม พื้นที่รกร้างว่างเปล่า)	69.48	10.89	82.59	12.96
รวม	637.06	100	637.06	100

ที่มา :สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดนนทบุรี, 2553

4.2.4 การใช้ประโยชน์อาคาร

จากการศึกษาข้อมูลการใช้ประโยชน์อาคารบริเวณพื้นที่ศึกษาปี 2543 และปี 2552 พบว่า การใช้ประโยชน์อาคารทุกประเภทมีพื้นที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะการใช้ประโยชน์อาคารเพื่อการอยู่อาศัยมีพื้นที่เพิ่มขึ้นสูงสุดจำนวน 282.9 ไร่ รองลงมาคือ การใช้อาคารเพื่อการพาณิชยกรรมมีพื้นที่เพิ่มขึ้น 17.89 ไร่ (ดังแสดงในตารางที่ 4-5) และจากการสำรวจพื้นที่ของผู้วิจัย พบว่า ปัจจุบันยังคงมีการดำเนินการก่อสร้างอาคารพาณิชย์ หมู่บ้านจัดสรรหรือสิ่งปลูกสร้างต่างๆ อยู่เป็นระยะๆ โดยเฉพาะบริเวณริมสองฝั่งถนนชัยพฤกษ์และถนนราชพฤกษ์ โดยจะเป็นการก่อสร้างบนพื้นที่เกษตรกรรมดั้งเดิมซึ่งปัจจุบันมีจำนวนลดลงอย่างต่อเนื่อง

ตารางที่ 4-4 แสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์อาคาร บริเวณพื้นที่ศึกษา เปรียบเทียบระหว่างปี 2543 และปี 2552

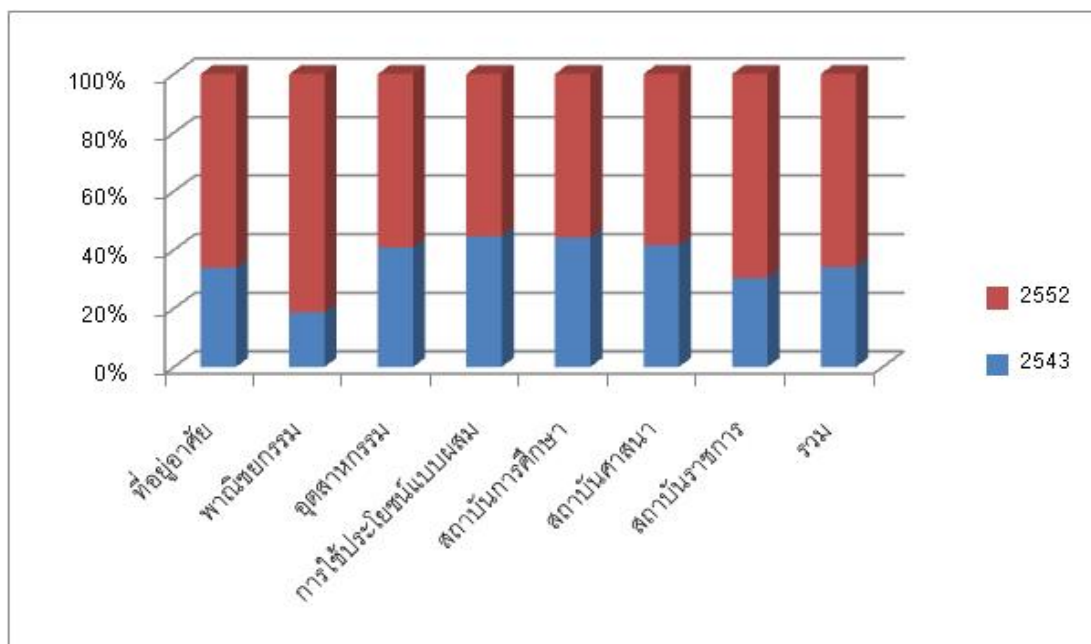
ประเภทการใช้ประโยชน์อาคาร	2543		2552		ผลต่าง (ไร่)
	ไร่	ร้อยละ	ไร่	ร้อยละ	
ที่อยู่อาศัย	296.15	87.40	579.05	88.58	+282.9
พาณิชยกรรม	5.34	1.58	23.23	3.55	+17.89
อุตสาหกรรม	2.76	0.81	4.01	0.61	+1.25
การใช้ประโยชน์แบบผสม	10.02	2.96	12.44	1.90	+2.42
สถาบันการศึกษา	7.88	2.33	9.97	1.53	+2.09
สถาบันศาสนา	15.01	4.43	21.09	3.23	+6.08
สถาบันราชการ	1.70	0.50	3.91	0.60	+2.21
รวม	338.86	100.00	653.70	100.00	314.84

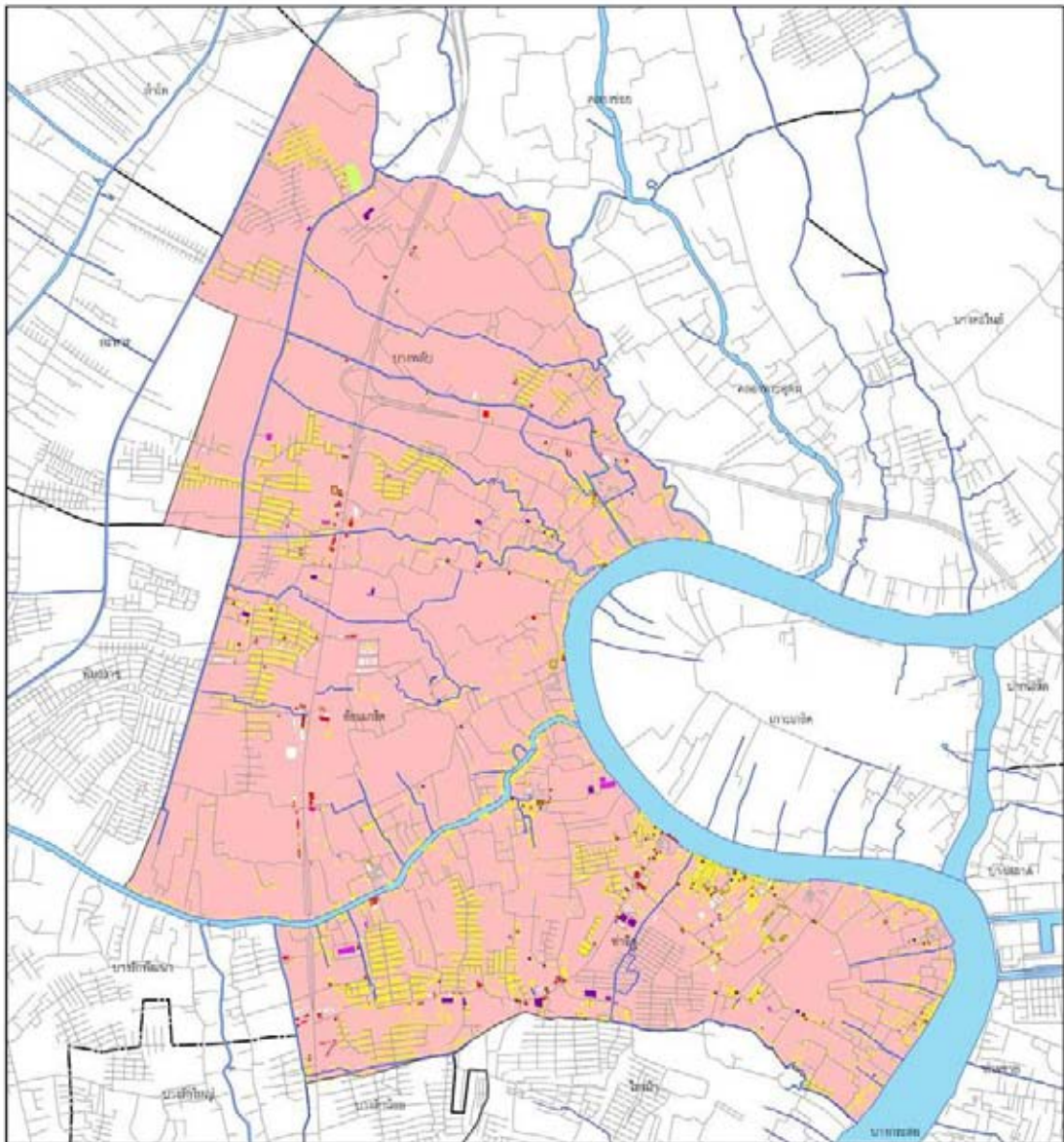
ที่มา : ข้อมูลปี 2543 จากสำนักงานโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดนนทบุรี

ข้อมูลปี 2552 จากองค์การบริหารส่วนจังหวัดนนทบุรี

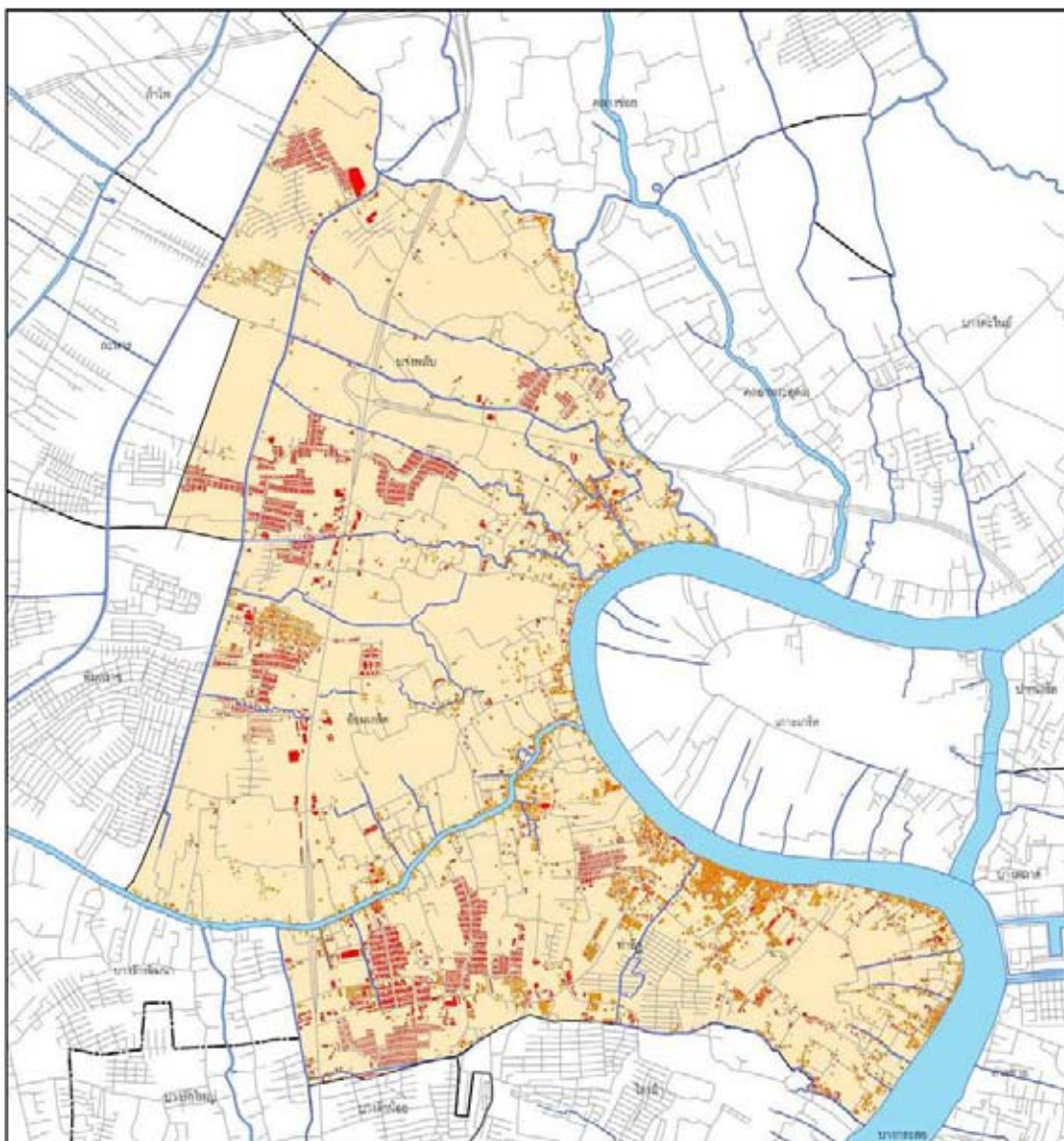
หมายเหตุ : ข้อมูลข้างต้นผู้วิจัยได้ทำการคำนวณผลจากโปรแกรมระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์

แผนภูมิที่ 4-2 แสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์อาคารบริเวณพื้นที่ศึกษา เปรียบเทียบปี พ.ศ.2543 และ พ.ศ.2552



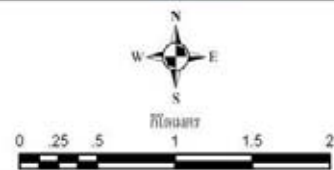


<p>คำอธิบายสัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none"> ที่อยู่อาศัย ฟาเนชันกรรม อุตสาหกรรม คลังสินค้า ที่พักอาศัยกึ่งฟาเนชันกรรม สถานีราชการ สาธารณูปโภค สาธารณูปการ สถาบันการศึกษา สถาบันศาสนา อาคารเพื่อคิดปะและวัฒนธรรม นิคมทหาร <p>ที่มา : องค์การบริหารส่วนจังหวัดนนทบุรี</p>	<div style="text-align: center;"> <p>ทิศทาง</p> </div> <p>การปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและแหล่งงานของประชากรวัยทำงานที่พักอาศัยในหมู่บ้านจัดสรรเกิดใหม่กรณีศึกษา โครงการจัดสรรที่ดินประเภทบ้านเดี่ยว ย่านราชพฤกษ์</p>
<p>ภาควิชาการวางนแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	
<p>แผนที่ที่ 4-3 แสดงการใช้ประโยชน์อาคารบริเวณพื้นที่ศึกษา ปี 2552</p>	



คำอธิบายสัญลักษณ์

- วิชาการ ปี 2543
- วิชาการ ปี 2552



การปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและแหล่งงานของ
ประชากรวัยทำงานที่พักอาศัยในหมู่บ้านจัดสรรเกิดใหม่
กรณีศึกษา โครงการจัดสรรที่ดินประเภทบ้านเดี่ยว
ย่านราชพฤกษ์



ภาควิชาการวางผังภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ที่มา : สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดนนทบุรี

แผนที่ที่ 4-4 เปรียบเทียบการใช้ประโยชน์อาคารบริเวณพื้นที่ศึกษา ปี 2543 และปี 2552

4.2.5 ที่ตั้งของหมู่บ้านจัดสรร

หมู่บ้านจัดสรรบริเวณย่านราชพฤกษ์นี้ส่วนใหญ่เป็นหมู่บ้านจัดสรรเกิดใหม่ ซึ่งแต่เดิมพื้นที่บริเวณนี้ส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่เกษตรกรรมจนกระทั่งปี พ.ศ.2548 มีการเปิดเส้นทางคมนาคม “ถนนราชพฤกษ์” ทำให้พื้นที่ดังกล่าวเกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินมาเป็นพื้นที่เพื่ออยู่อาศัย ประกอบกับมีการเปิดใช้งานสะพานพระราม 4 ทำให้บริเวณดังกล่าวสามารถเชื่อมโยงกับโครงข่ายคมนาคมของกรุงเทพฯ ได้อย่างสะดวกสบาย ปัจจุบันย่านราชพฤกษ์จึงเกิดหมู่บ้านจัดสรรขึ้นเป็นจำนวนมาก ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นที่พักอาศัยประเภทบ้านเดี่ยว โดยมีตำแหน่งที่ตั้งดังแสดงในแผนที่ 4-5

4.3 ลักษณะทั่วไปของการเดินทางภายในพื้นที่ศึกษา

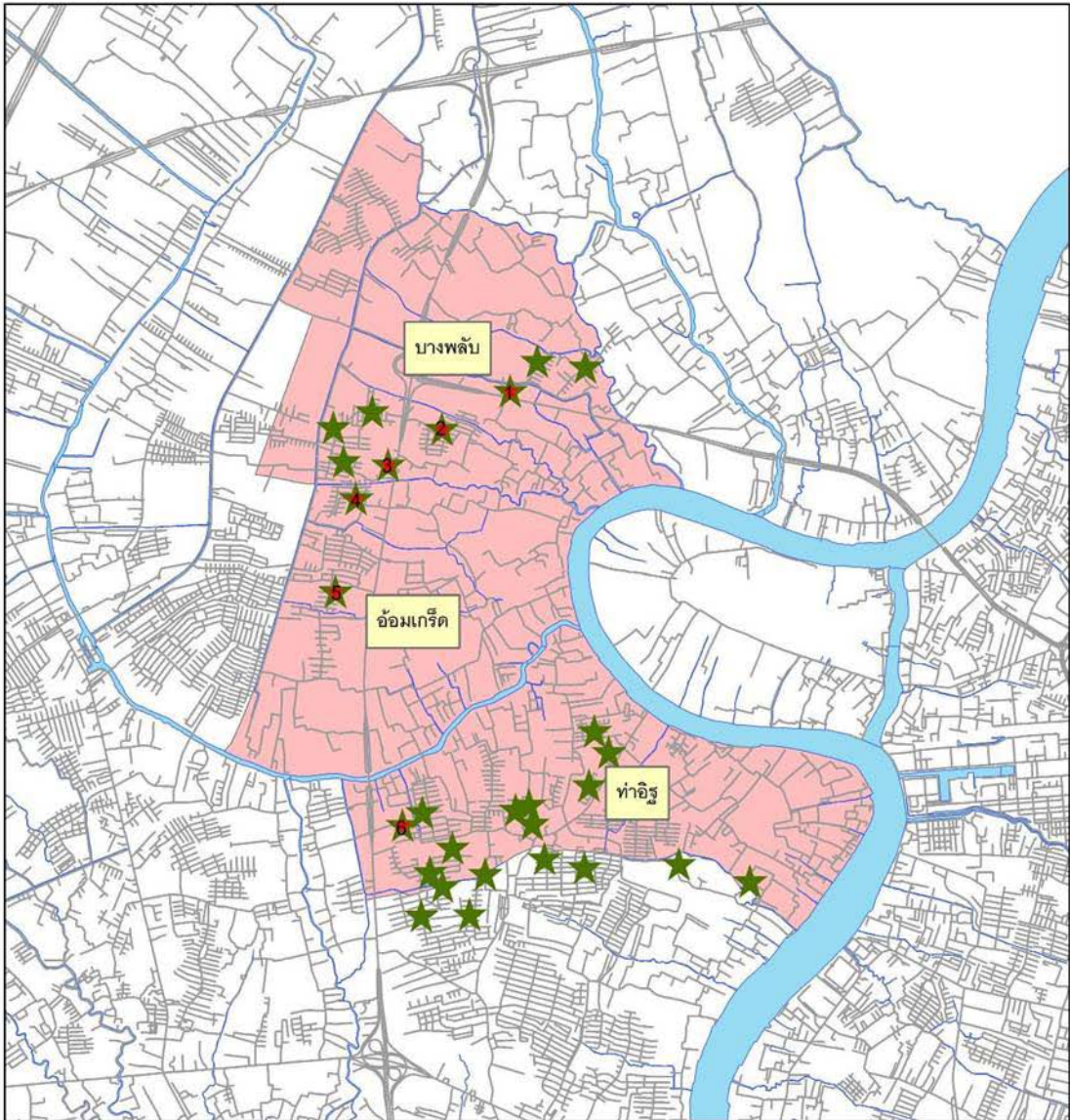
4.3.1 โครงข่ายการคมนาคมขนส่งและการเข้าถึงพื้นที่

เนื่องจากงานวิจัยครั้งนี้ต้องการศึกษารูปแบบการเดินทางของประชากรวัยทำงานที่พักอาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษา ซึ่งประชากรดังกล่าวอาจจะมีที่ตั้งของแหล่งงานอยู่ในเขตจังหวัดนนทบุรี หรือไม่ได้ ดังนั้นผู้ศึกษาจะทำการรวบรวมข้อมูลระบบโครงข่ายคมนาคมบริเวณพื้นที่ศึกษาและพื้นที่โดยรอบที่มีความเชื่อมโยงกัน ซึ่งการเดินทางเข้าถึงพื้นที่ย่านราชพฤกษ์ประกอบด้วยองค์ประกอบต่างๆ ที่สำคัญโดยสามารถแบ่งออกเป็น

(1) การคมนาคมขนส่งทางบก

จังหวัดนนทบุรีเป็นจังหวัดหนึ่งในจังหวัดปริมณฑลที่ได้รับผลกระทบด้านการจราจรและการขนส่งจากการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วของกรุงเทพมหานครอย่างเห็นได้ชัด เนื่องจากปัจจุบันการเดินทางระหว่างกรุงเทพมหานครและจังหวัดนนทบุรีสามารถเดินทางเชื่อมโยงถึงกันได้สะดวกทั้งทางบกและทางน้ำ จึงทำให้จังหวัดนนทบุรีเป็นเมืองที่รองรับการอยู่อาศัยของประชาชนที่ประกอบกิจกรรมต่างๆ ในเขตกรุงเทพมหานคร

สำหรับพื้นที่ศึกษาจะมีถนนราชพฤกษ์เป็นถนนสายหลักของการศึกษา นอกจากนี้ยังมีถนนสายหลักและถนนสายรองอื่นๆ เป็นโครงข่ายเชื่อมโยงในการเดินทางเข้าถึงพื้นที่ย่านราชพฤกษ์ โดยสามารถใช้รถยนต์ส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์ รถโดยสารประจำทาง และรถรับจ้างในการเดินทาง อย่างไรก็ตามปัญหาสภาพการจราจรติดขัดในช่วงโมงเร่งด่วนก็พบเห็นภายในพื้นที่ศึกษา เนื่องจากประชาชนส่วนใหญ่ใช้เส้นทางหลักที่เชื่อมระหว่างกรุงเทพมหานครกับนนทบุรี เช่น ถนนรัตนธิเบศร์ ถนนงามวงศ์วาน ถนนแจ้งวัฒนะ ถนนราชพฤกษ์ ในการเข้า-ออกพื้นที่จึงทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดบนถนนสายดังกล่าวในช่วงเวลาเร่งด่วน



<p>คำอธิบายสัญลักษณ์</p> <p>พื้นที่ศึกษา (Pink box)</p> <p>แม่น้ำเจ้าพระยา (Blue line)</p> <p>ถนน (Black line)</p> <p>★ ตำแหน่งหมู่บ้านจัดสรร (Green star)</p> <p>★ หมู่บ้านกลุ่มตัวอย่าง (Red star)</p>		<p>★ หมู่บ้านคณาวิศล 1 (Green star)</p> <p>★ หมู่บ้านชัยพฤกษ์ (Green star)</p> <p>★ หมู่บ้านสรายุสิทธิ์ (Green star)</p> <p>★ หมู่บ้านสัมมาภรณ์ (Green star)</p> <p>★ หมู่บ้านพฤกษ์ลดา (Green star)</p> <p>★ หมู่บ้านคณาวิศล 2 (Green star)</p>	<p>N W E S</p> <p>กิโลเมตร</p> <p>0 .25 .5 1 1.5 2</p>
<p>ที่มา : องค์การบริหารส่วนจังหวัดนนทบุรี</p>		<p>การปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและแหล่งงานของประชากรวัยทำงานที่พักอาศัยในหมู่บ้านจัดสรรเกิดใหม่กรณีศึกษา โครงการจัดสรรที่ดินประเภทบ้านเดี่ยว ย่านราชพฤกษ์</p>	
		<p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	

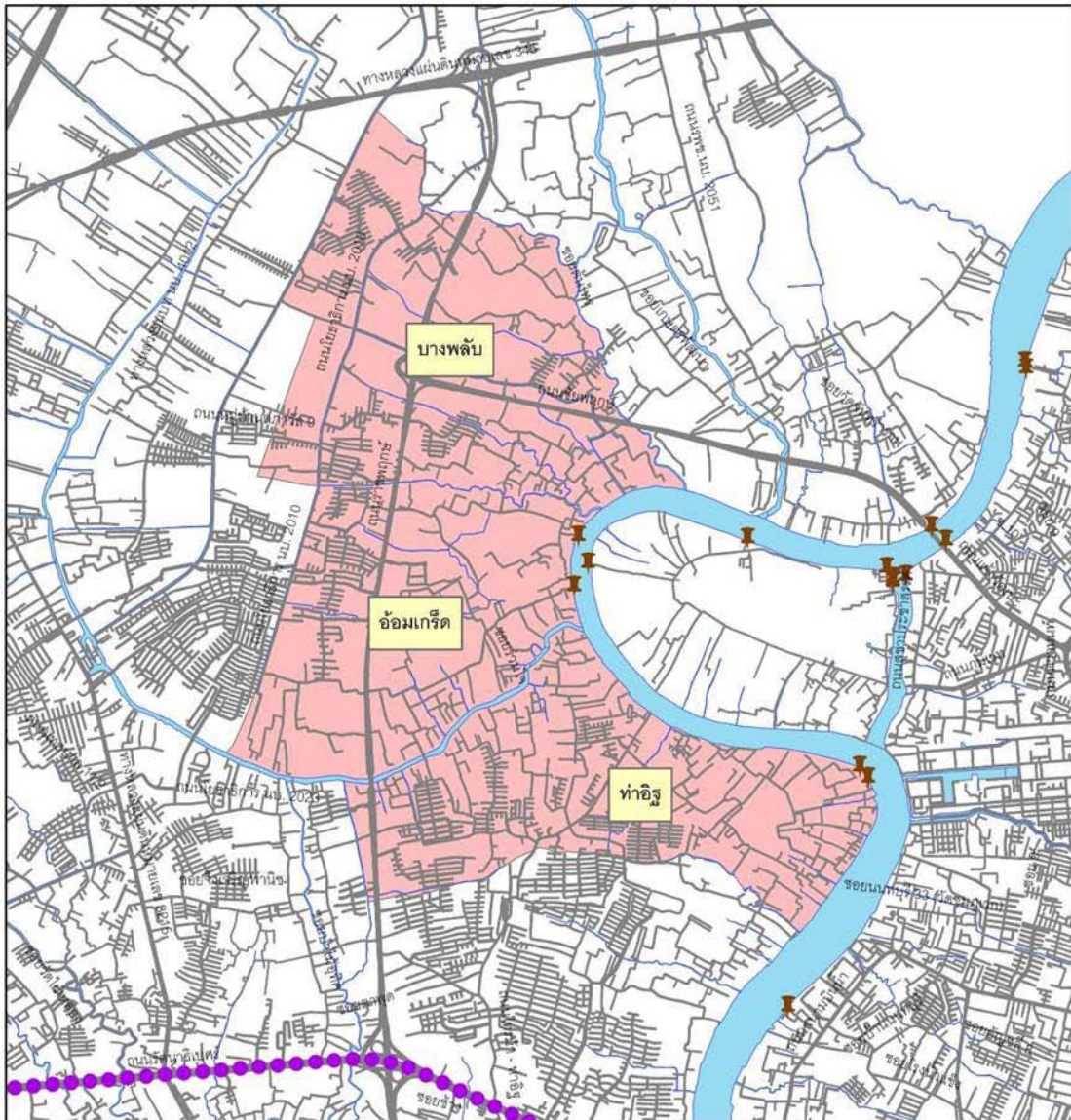
แผนที่ที่ 4-5 แสดงตำแหน่งที่ตั้งของหมู่บ้านที่ใช้เป็นกลุ่มตัวอย่างในการศึกษา

(2) การคมนาคมขนส่งทางน้ำ

แม้ว่าในอดีตการคมนาคมทางน้ำจะมีความสำคัญมาก โดยเฉพาะจังหวัดนนทบุรีซึ่งมีโครงข่ายแม่น้ำ คูคลองกระจายอยู่ทั่วพื้นที่อีกทั้งยังเป็นเส้นทางคมนาคมแต่ดั้งเดิมของประชากรแต่ปัจจุบันการคมนาคมทางน้ำได้ลดความสำคัญลงไปมาก ประชาชนหันไปใช้ระบบคมนาคมขนส่งทางถนนแทน เนื่องจากมีความสะดวกสบายมากกว่า



ภาพที่ 4-3 โครงข่ายคมนาคมขนส่งบริเวณพื้นที่กรุงเทพฯและปริมณฑล
ที่มา : กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม



<p>คำอธิบายสัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none"> พื้นที่ศึกษา แม่น้ำเจ้าพระยา ถนน เส้นทางรถไฟ ท่าเรือ <p>ที่มา : องค์การบริหารส่วนจังหวัดนครพนม</p>	
<p>การปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและแหล่งงานของประชากรวัยทำงานที่พักอาศัยในหมู่บ้านจัดสรรเกิดใหม่กรณีศึกษา โครงการจัดสรรที่ดินประเภทบ้านเดี่ยวย่านราชพฤกษ์</p>	
<p>ภาควิชาการวางแผนที่ดินและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	

แผนที่ที่ 4-6 แสดงโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่ศึกษา

4.3.2 รูปแบบการเดินทางในพื้นที่

รูปแบบการเดินทางในพื้นที่ย่านราชพฤกษ์สามารถแบ่งประเภทรูปแบบของการเดินทางออกเป็น 2 ประเภทหลัก คือ การเดินทางทางบกและการเดินทางทางน้ำ การบริการขนส่งในพื้นที่ประกอบด้วย เส้นทางถนนมีทั้งรถสองแถว รถตู้ประจำทาง รถมอเตอร์ไซด์รับจ้างและโครงข่ายเส้นทางน้ำ โดยสามารถเชื่อมกับพื้นที่เขตกรุงเทพมหานคร ได้อย่างสะดวกสบายสำหรับการเดินทางเข้าถึงพื้นที่ย่านราชพฤกษ์นั้น มีระบบขนส่งมวลชนดังต่อไปนี้

(1) เส้นทางเดินรถโดยสาร ขสมก.

รถโดยสารประจำทางที่สามารถเดินทางเข้าสู่พื้นที่ย่านราชพฤกษ์และถนนสายรองอื่นๆ นั้นจะมีต้นทางบริเวณท่าหน้าปากเกร็ดและบริเวณคู่อุทิสู และวิ่งบนถนนสายหลักในพื้นที่เพื่อไปยังจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางเพื่อเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งจะให้บริการตั้งแต่เวลา 04.00น. ถึงเวลาประมาณ 22.00น. โดยทั่วไปรถประจำทางธรรมดาที่ผ่านเข้ามาในพื้นที่จะเก็บค่าบริการ 8 บาทตลอดสาย รถประจำทางปรับอากาศเก็บค่าบริการเริ่มต้นที่ 10 บาทและเพิ่มขึ้นตามระยะทาง มีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 4-5 แสดงการให้บริการของรถโดยสารประจำทาง

สายรถ	ต้นทาง-ปลายทาง	ประเภทรถ	ระยะเวลาเดินรถ
18	ท่าอิฐ-อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	รถธรรมดา	04.10-22.30
32	ปากเกร็ด-วัดโพธิ์	รถธรรมดา/รถปรับอากาศ	04.30-22.00
51	ปากเกร็ด-ท่าหน้าบางโพ	รถเอกชนร่วมบริการ	04.00-22.00
52	ปากเกร็ด-บางซื่อ	รถเอกชนร่วมบริการ	04.00-22.00
90	ปทุมธานี-หมอชิต 2	รถเอกชนร่วมบริการ	04.00-22.00
104	ปากเกร็ด-หมอชิตใหม่	รถเอกชนร่วมบริการ	04.00-22.00
134	บัวทองเคหะ-หมอชิตใหม่	รถธรรมดา/รถปรับอากาศ	บริการตลอดคืน
150	ปากเกร็ด-ม.รามคำแหง	รถธรรมดา/รถปรับอากาศ	04.00-22.00
166	ปากเกร็ด-อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	รถธรรมดา/รถปรับอากาศ	บริการตลอดคืน
177	บางบัวทอง-วงเวียนใหญ่	รถเอกชนร่วมบริการ	04.00-22.00
203	ท่าอิฐ-สนามหลวง	รถธรรมดา/รถปรับอากาศ	บริการตลอดคืน
367	นนทบุรี-รังสิต	รถเอกชนร่วมบริการ	04.00-21.00
388	ปากเกร็ด-ศาลายา	รถเอกชนร่วมบริการ	04.00-22.00

ตารางที่ 4-5 (ต่อ) แสดงการให้บริการของรถโดยสารประจำทาง

สายรถ	ต้นทาง-ปลายทาง	ประเภทรถ	ระยะเวลาเดินรถ
391	ลาดหลุมแก้ว-เมืองทองธานี	รถเอกชนร่วมบริการ	04.00-21.00
505	ปากเกร็ด-สวนลุมพินี	รถปรับอากาศ	04.30-22.00
528	ไทรม้าย-อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	รถเอกชนร่วมบริการ	04.00-22.00
ปอพ.35	ปากเกร็ด-พัฒนาการ	เมโทรบัส	04.30-22.00

ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

(2) รถตู้โดยสารสาธารณะ

ในพื้นที่ศึกษามีการเดินทางโดยสารสาธารณะซึ่งจะผ่านบริเวณพื้นที่ศึกษา โดยทุกเส้นทางมีจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางบริเวณท่าหน้าปากเกร็ด ในอัตราตั้งแต่ 10-30 บาท มีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 4-6 แสดงการให้บริการของรถตู้โดยสารประจำทาง

สายรถ	ต้นทาง-ปลายทาง	ประเภทรถ	ระยะเวลาเดินรถ
ต.10	ปากเกร็ด-สวนจตุจักร	รถตู้ปรับอากาศ	06.00-22.00
ต.11	ปากเกร็ด-เดอะมอลล์งามวงศ์วาน	รถตู้ปรับอากาศ	06.00-22.00
ต.22	ปากเกร็ด-มีนบุรี	รถตู้ปรับอากาศ	06.00-22.00
ต.38	บัวทองเคหะ-เดอะมอลล์งามวงศ์วาน	รถตู้ปรับอากาศ	06.00-22.00
ต.64	ปากเกร็ด-อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	รถตู้ปรับอากาศ	06.00-22.00
ต.97	ปากเกร็ด-ม.รามคำแหง	รถตู้ปรับอากาศ	06.00-22.00
ต.119	บางบัวทอง-หมอชิต	รถตู้ปรับอากาศ	06.00-22.00
ต.356	ปากเกร็ด-ฟิวเจอร์ปาร์ครังสิต	รถตู้ปรับอากาศ	06.00-22.00

ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

(3) รถสองแถว

บริเวณพื้นที่ศึกษามีการให้บริการรถสองแถวสาธารณะอยู่ 2 สาย ดังแสดงในตารางที่ 4 – 7 โดยรถสองแถวที่ให้บริการนี้จะเก็บค่าโดยสารตามระยะทาง สำหรับช่วงเวลาในการ

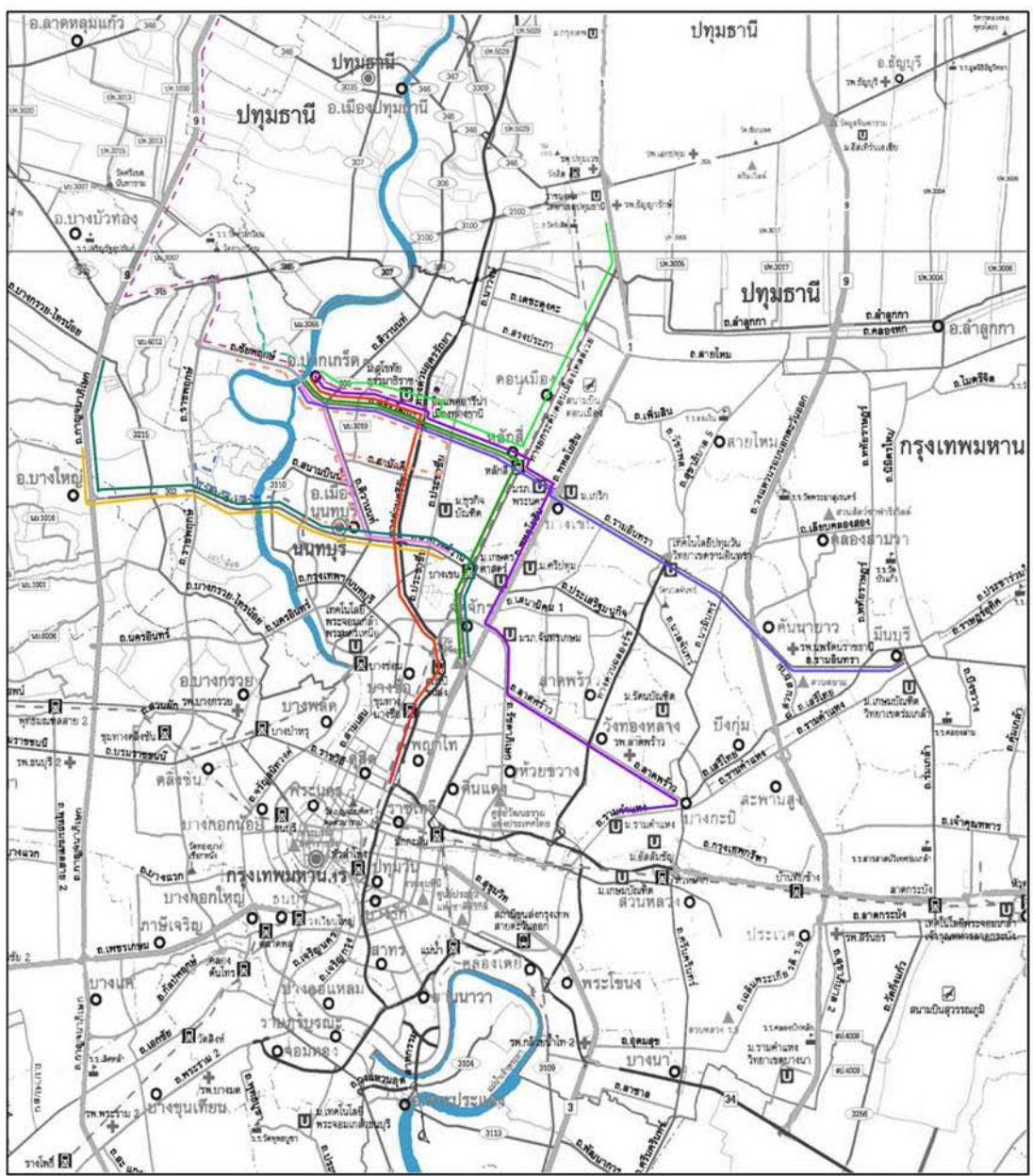
เดินรถนั้น อยู่ในช่วงเวลาประมาณ 06.00น. – 20.00น. โดยมีระยะเวลาในการเดินรถที่ไม่แน่นอน ทำให้ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่มีปัญหาในการรอรถนาน

ตารางที่ 4-7 แสดงการให้บริการของรถสองแถว

สายรถ	ต้นทาง-ปลายทาง	ประเภทรถ	ระยะเวลาเดินรถ
-	วัดศาลีโขภิตาราม – ท่าบ้านนันท	รถสองแถว	06.00-20.00
-	ปากเกร็ด – ปากคลองพระอุดม	รถสองแถว	06.00-20.00

ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย

นอกจากการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนต่างๆ ที่ได้กล่าวมาแล้วนั้น ยังมี การให้บริการอีกรูปแบบหนึ่ง คือ รถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งกระจายอยู่ทั่วไปในพื้นที่ศึกษา ซึ่งผู้ใช้บริการส่วนใหญ่จะเป็นผู้ที่อยู่อาศัยภายในพื้นที่มาเป็นเวลานานแล้ว ในส่วนของผู้ที่อาศัยอยู่ในหมู่บ้านจัดสรรนั้น ก็มีการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างเช่นกัน แต่มีจำนวนน้อยมาก



คำอธิบายสัญลักษณ์

- ปากเกร็ด - สวนจตุจักร
- ปากเกร็ด - เดอะมอลล์บางสวน
- ปากเกร็ด - มินบุรี
- บึงทองเกษะ - เดอะมอลล์บางสวน
- ปากเกร็ด - อนุสาวรีย์ฯ
- ปากเกร็ด - ม.รามคำแหง
- บางบัวทอง - หมอชิต
- ปากเกร็ด - ฟิวเจอร์ปาร์ครังสิต
- วัดศาลาไชยไตราม - ท่าข้ามนนท์
- เมืองทองธานี - ลาดหลุมแก้ว
- ปากเกร็ด - ปากคลองพระอุดม



การปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและแหล่งงานของประชากรวัยทำงานที่พักอาศัยในหมู่บ้านจัดสรรเกิดใหม่ กรณีศึกษา โครงการจัดสรรที่ดินประเภทบ้านเดี่ยว ย่านราชพฤกษ์

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ที่ 4 - 7 แสดงเส้นทางการให้บริการของรถโดยสารสาธารณะบริเวณพื้นที่ศึกษา

4.4 สภาพเศรษฐกิจ

เนื่องจากลักษณะทางกายภาพโดยทั่วไปของพื้นที่ศึกษามีสภาพพื้นที่ที่เหมาะสมและมีแหล่งน้ำอุดมสมบูรณ์ ประชากรส่วนใหญ่จึงประกอบอาชีพด้านเกษตรกรรม แต่ปัจจุบันพื้นที่ที่ใช้เพื่อการเกษตรมีแนวโน้มลดลงเรื่อยๆ ทั้งนี้เนื่องจากได้รับอิทธิพลจากการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร ทำให้พื้นที่ศึกษามีความเป็นชุมชนเมืองมากขึ้น พื้นที่ส่วนใหญ่จึงถูกเปลี่ยนเป็นหมู่บ้านจัดสรรและอาคารเพื่อการพาณิชย์ ปะปนกับพื้นที่พาณิชยกรรม อาทิ ปั้มน้ำมัน ปั้มน้ำดื่ม ปั้มน้ำร้อน ปั้มน้ำเย็น ปั้มน้ำดื่ม ปั้มน้ำร้อน ปั้มน้ำดื่ม ปั้มน้ำร้อน ปั้มน้ำดื่ม ปั้มน้ำร้อน เป็นต้น เพื่อรองรับชุมชนที่ขยายตัวขึ้นอย่างต่อเนื่อง



ภาพที่ 4-4 สภาพทั่วไปบริเวณพื้นที่ศึกษา

บทที่ 5

ผลการวิจัย

งานวิจัยนี้เป็นการศึกษาถึงการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางไปทำงานและที่ตั้ง
แหล่งงานของประชากรวัยทำงาน ที่พักอาศัยในหมู่บ้านจัดสรรเกิดใหม่ย่านราชพฤกษ์ โดยทำการ
เปรียบเทียบระหว่างที่พักอาศัยอยู่บ้านเดิมกับขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์ โดยผู้วิจัยได้ทำการ
เก็บรวบรวมข้อมูลจากประชากรวัยทำงานที่พักอาศัยอยู่ในหมู่บ้านจัดสรรเกิดใหม่ ย่านราชพฤกษ์
ซึ่งมีจำนวนตัวอย่างทั้งหมด 348 ตัวอย่าง

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ การออกแบบสอบถามทางไปรษณีย์ร่วมกับการ
การเก็บแบบสอบถามด้วยตัวเอง โดยจะนำข้อมูลที่เก็บรวบรวมนั้นมาทำการวิเคราะห์ด้วย
โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ SPSS โดยโครงสร้างของแบบสอบถามจะแบ่งออกเป็น 4 ส่วน คือ
ข้อมูลส่วนบุคคล ข้อมูลด้านลักษณะการเดินทางไปทำงานของประชากรขณะอยู่บ้านเดิม ลักษณะ
การเดินทางไปทำงานของประชากรขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์และความพึงพอใจต่องานและ
ความพึงพอใจในการเดินทางของประชากร ซึ่งผู้วิจัยจะแสดงผลการศึกษาออกเป็น 5 ส่วนดังนี้

(1) อธิบายลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา
อาชีพ รายได้ส่วนบุคคล รายได้ครัวเรือน จำนวนสมาชิกในครัวเรือน การถือครองยานพาหนะ การ
เปลี่ยน/ย้ายงาน สิ่งจูงใจในการเลือกพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์

(2) อธิบายลักษณะการเดินทางขณะพักอาศัยอยู่บ้านเดิม ได้แก่ จุดเริ่มต้นของการ
เดินทาง จุดหมายปลายทางของการเดินทาง เวลาเข้า-ออกที่พักอาศัย จำนวนการเปลี่ยนการ
เดินทาง ยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ระยะเวลาในการเดินทาง
ระยะทางในการเดินทาง

(3) อธิบายลักษณะการเดินทางขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์ ได้แก่ จุดเริ่มต้นของการ
เดินทาง จุดหมายปลายทางของการเดินทาง เวลาเข้า-ออกที่พักอาศัย จำนวนการเปลี่ยนการ
เดินทาง ยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ระยะเวลาในการเดินทาง
ระยะทางในการเดินทาง

(4) อธิบายความพึงพอใจของประชากร ได้แก่ ความพึงพอใจที่มีต่องานที่ทำในปัจจุบัน
และความพึงพอใจในการเดินทางของประชากรขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์

(5) อธิบายความสัมพันธ์ระหว่างระหว่างลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมกับพฤติกรรมการเดินทางของผู้พักอาศัย และความสัมพันธ์ระหว่างตำแหน่งที่ตั้งของแหล่งงาน ตำแหน่งที่ตั้งของผู้พักอาศัยเดิมกับพฤติกรรมการเดินทางของผู้พักอาศัยในหมู่บ้านจัดสรรเกิดใหม่ ย่านราชพฤกษ์

5.1 ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้พักอาศัย

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลจากตัวอย่างประชากรที่พักอาศัยในหมู่บ้านจัดสรรเกิดใหม่ ย่านราชพฤกษ์ จำนวน 348 ตัวอย่าง สามารถสรุปผลทางด้านลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของประชากรได้ดังต่อไปนี้

(1) เพศ ประชากรวัยทำงานที่พักอาศัยในพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่มีสัดส่วนจำนวนเพศหญิงมากกว่าเพศชาย โดยเป็นเพศหญิงถึงร้อยละ 59.44

(2) อายุ ประชากรวัยทำงานที่พักอาศัยในพื้นที่ศึกษามีอายุเฉลี่ย 37.76 ปี

(3) สถานภาพ ประชากรวัยทำงานที่พักอาศัยในพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่เป็นผู้ที่สมรสแล้วถึงร้อยละ 72.96

(4) ระดับการศึกษา กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จบการศึกษาในระดับปริญญาโท ร้อยละ 47.44 รองลงมาคือระดับปริญญาตรี ร้อยละ 39.42

(5) อาชีพ ประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชน ร้อยละ 41.35 รองลงมาคือ พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 31.41

(6) รายได้ส่วนบุคคล ประชากรกลุ่มตัวอย่างมีรายได้ส่วนบุคคลเฉลี่ยเท่ากับ 42,981.20 บาทต่อเดือน

(7) รายได้ครัวเรือน ประชากรกลุ่มตัวอย่างมีรายได้ครัวเรือนเฉลี่ยเท่ากับ 105,867.84 บาทต่อเดือน

(8) จำนวนสมาชิกในครัวเรือน โดยประชากรกลุ่มตัวอย่างมีจำนวนสมาชิกในครัวเรือนเฉลี่ย 4 คน

(9) การถือครองยานพาหนะ จากการเก็บรวบรวมข้อมูลพบว่าประชากรทุกหลังคาเรือนมีการถือครองรถยนต์ส่วนบุคคล โดยเฉลี่ยถือครองยานพาหนะ 2 คัน/ครัวเรือน โดยร้อยละ 40.38 มีรถยนต์ 2 คัน รองลงมาคือร้อยละ 31.41 มีรถยนต์ในครอบครอง 3 คัน

(10) การเปลี่ยน/ย้ายงาน จากประชากรกลุ่มตัวอย่างจำนวน 348 ตัวอย่าง พบว่า มีประชากร 11 ตัวอย่าง หรือคิดเป็นร้อยละ 3.16

(11) สิ่งจูงใจในการเลือกพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์ พบว่าประชากรส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่า พื้นที่ดังกล่าวมีสภาพแวดล้อมดี เดินทางสะดวกและใกล้ที่ทำงานตามลำดับ

ตารางที่ 5-1 สรุปค่าสถิติการวิเคราะห์ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้พักอาศัย

ข้อมูล	ค่าสถิติ
เพศ (ร้อยละ)	
ชาย	40.56
หญิง	59.44
อายุเฉลี่ย (ปี)	37.76
สถานภาพ (ร้อยละ)	
โสด	27.04
สมรสแล้ว	72.96
ระดับการศึกษา (ร้อยละ)	
ปริญญาตรี	39.42
ปริญญาโท	47.44
ปริญญาเอก	13.14
อาชีพ (ร้อยละ)	
ข้าราชการ	16.67
รัฐวิสาหกิจ	31.41
พนักงานบริษัทเอกชน	41.35
นักวิชาการ	1.60
ธุรกิจส่วนตัว	8.97
รายได้ส่วนบุคคล (บาท/เดือน)	42,981.20
รายได้ครัวเรือน (บาท/เดือน)	105,833.82
จำนวนสมาชิกในครัวเรือนเฉลี่ย	3.55

ตารางที่ 5-1 สรุปค่าสถิติการวิเคราะห์ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้พักอาศัย (ต่อ)

ข้อมูล	ค่าสถิติ
การถือครองยานพาหนะ (ร้อยละ)	
1 คัน	20.51
2 คัน	40.38
3 คัน	31.41
4 คัน	7.69
การเปลี่ยน/ย้ายงาน (ร้อยละ)	
เปลี่ยนงาน	3.16
ไม่เปลี่ยนงาน	96.84
สิ่งจูงใจในการเลือกพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์ (ร้อยละ)	
ใกล้ที่พักอาศัยเดิม	6.40
ใกล้แหล่งงาน	17.92
ใกล้สถาบันการศึกษา	4.02
เดินทางสะดวก	22.67
สิ่งแวดล้อมดี	34.19
ราคาเหมาะสม	14.81

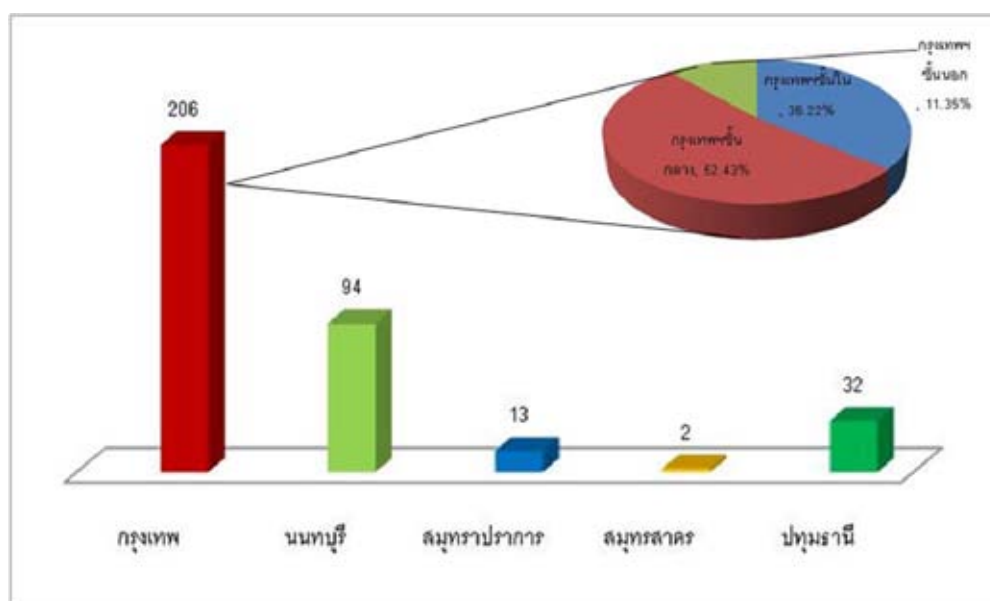
ที่มา : แบบสอบถาม

5.2 ลักษณะการเดินทางของประชากรวัยทำงานขณะพักอาศัยอยู่บ้านเดิม

จากข้อมูลลักษณะการเดินทางของประชากรวัยทำงาน ขณะพักอาศัยอยู่บ้านเดิม ผู้วิจัยจะอธิบายในแต่ละตัวแปรด้านการเดินทาง ดังต่อไปนี้

(1) ที่พักอาศัยเดิม (จุดเริ่มต้นการเดินทาง)

ในงานวิจัยนี้ ผู้วิจัยจะแบ่งเขตการปกครองของกรุงเทพมหานคร ตามสำนักผังเมือง กรุงเทพฯ ออกเป็น 3 เขต ได้แก่ เขตเมืองชั้นใน¹ เขตเมืองชั้นกลาง² และเขตเมืองชั้นนอก³ โดยจากการสำรวจข้อมูลที่ตั้งของที่พักอาศัยเดิมของประชากรกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาพบว่า จากกลุ่มตัวอย่างจำนวนทั้งสิ้น 348 ตัวอย่าง ประชากรส่วนใหญ่มีที่พักอาศัยเดิมอยู่ในพื้นที่กรุงเทพฯ คิดเป็นร้อยละ 59.29 รองลงมาคือจังหวัดนนทบุรี คิดเป็นร้อยละ 26.92 จังหวัดปทุมธานี ร้อยละ 9.29 ดังแสดงในแผนภูมิที่ 5-1



แผนภูมิที่ 5-1 แสดงสัดส่วนตำแหน่งที่ตั้งของที่พักอาศัยเดิม

¹ เขตเมืองชั้นในจำนวน 22 เขต ได้แก่ พระนคร ป้อมปราบศัตรูพ่าย สัมพันธวงศ์ ปทุมวัน บางรัก ยานนาวา สาทร บางคอแหลม ดุสิต บางซื่อ พญาไท ราชเทวี คลองเตย ห้วยขวาง จตุจักร ธนบุรี คลองสาน บางพลัด บางกอกน้อย บางกอกใหญ่ ดินแดง วัฒนา

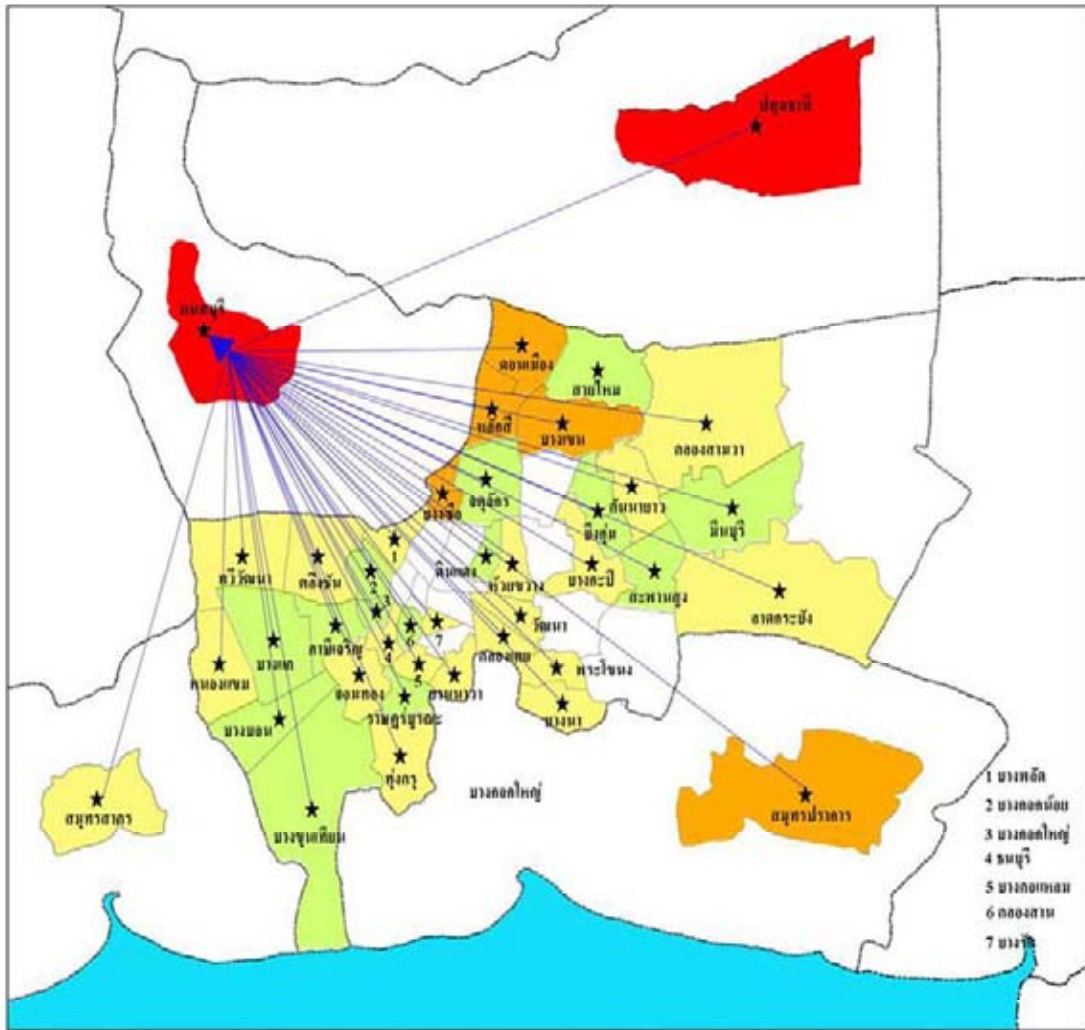
² เขตเมืองชั้นกลาง จำนวน 22 เขต ได้แก่ ดอนเมือง หลักสี่ บางเขน สายไหม ลาดพร้าว บางกะปิ พระโขนง บางนา ประเวศ สอนหลวง บึงกุ่ม วังทองหลาง คันนายาว สะพานสูง ตลิ่งชัน ทวีวัฒนา ภาษีเจริญ บางแค หนองแขม ราษฎร์บูรณะ ทุ่งครุ จอมทอง

³ เขตเมืองชั้นนอก จำนวน 6 เขต ได้แก่ มีนบุรี คลองสามวา ลาดกระบัง หนองจอก บางขุนเทียน บางบอน

ตารางที่ 5-2 ตำแหน่งที่ตั้งของที่พักอาศัยเดิมในพื้นที่กรุงเทพมหานคร จำแนกรายเขต

เขต	จำนวน	เขต	จำนวน	เขต	จำนวน
บางรัก	3	วัฒนา	1	ภาษีเจริญ	6
ยานนาวา	2	ดอนเมือง	12	บางแค	6
บางคอแหลม	2	หลักสี่	13	หนองแขม	3
บางซื่อ	13	บางเขน	17	ราษฎร์บูรณะ	8
คลองเตย	3	สายไหม	7	ทุ่งครุ	2
ห้วยขวาง	2	บางกะปิ	4	จอมทอง	3
จตุจักร	8	พระโขนง	2	มีนบุรี	7
ธนบุรี	1	บางนา	3	คลองสามวา	1
คลองสาน	9	บึงกุ่ม	6	ลาดกระบัง	1
บางพลัด	4	คันนายาว	2	บางขุนเทียน	7
บางกอกน้อย	10	สะพานสูง	6	บางบอน	8
บางกอกใหญ่	8	ตลิ่งชัน	4		
ดินแดง	7	ทวีวัฒนา	3		

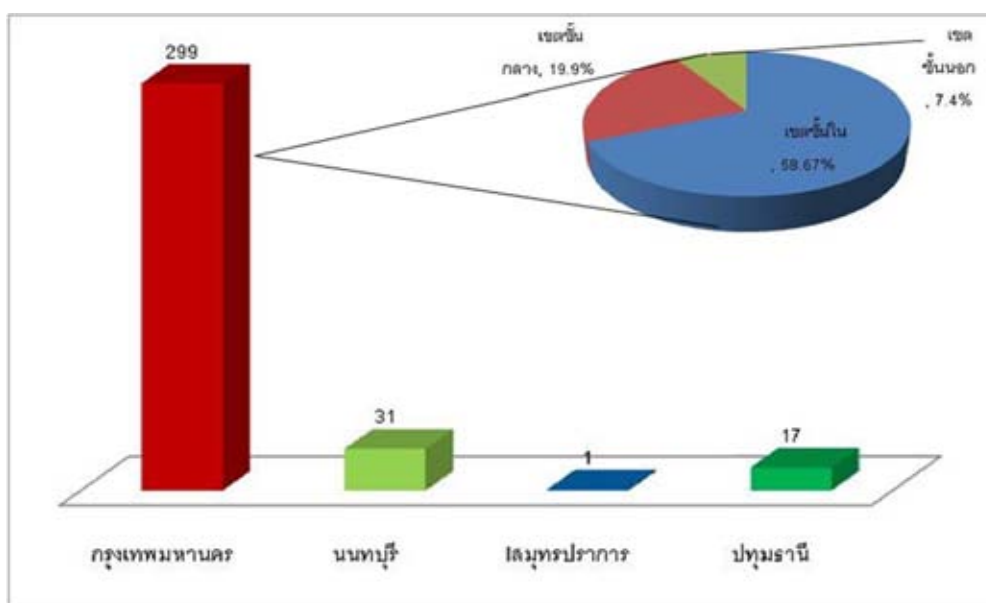
จากข้อมูลเห็นได้ว่าประชากรมีการย้ายถิ่นฐานมาจากเขตต่างๆ โดยมีลักษณะที่กระจายตัวอยู่ในเกือบทุกเขต ยกเว้น เขตหนองจอก เขตประเวศ เขตสวนหลวง เขตลาดพร้าว เขตวังทองหลาง เขตดุสิต เขตพญาไท เขตปทุมวัน เขตพระนคร เขตป้อมปราบศัตรูพ่ายและเขตสาทร ดังแสดงในแผนที่ที่ 5-1



<p>คำอธิบายสัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ มากกว่า 20 คน ■ 10 - 20 คน ■ 5 - 9 คน ■ 1 - 4 คน น้อยกว่า 1 คน 	<div style="text-align: center;">  <p>ทิศทาง</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>กิโลเมตร</p> </div> <p>การปรับเปลี่ยนรูปแบบการบริการทางและแหล่งงานของ ประชากรวัยทำงานที่อาศัยในหมู่บ้านจัดสรรเกิดขึ้นใน กรณีศึกษา โครงการจัดสรรที่ดินประเภทบ้านเดี่ยว ย่านราชพฤกษ์</p> <div style="text-align: center;">  <p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p> </div>
<p>แผนที่ที่ 5 - 1 แสดงเขตที่อยู่อาศัยเดิมของประชากรกลุ่มตัวอย่าง</p>	

(2) ที่ตั้งของแหล่งงาน (จุดปลายทางการเดินทาง)

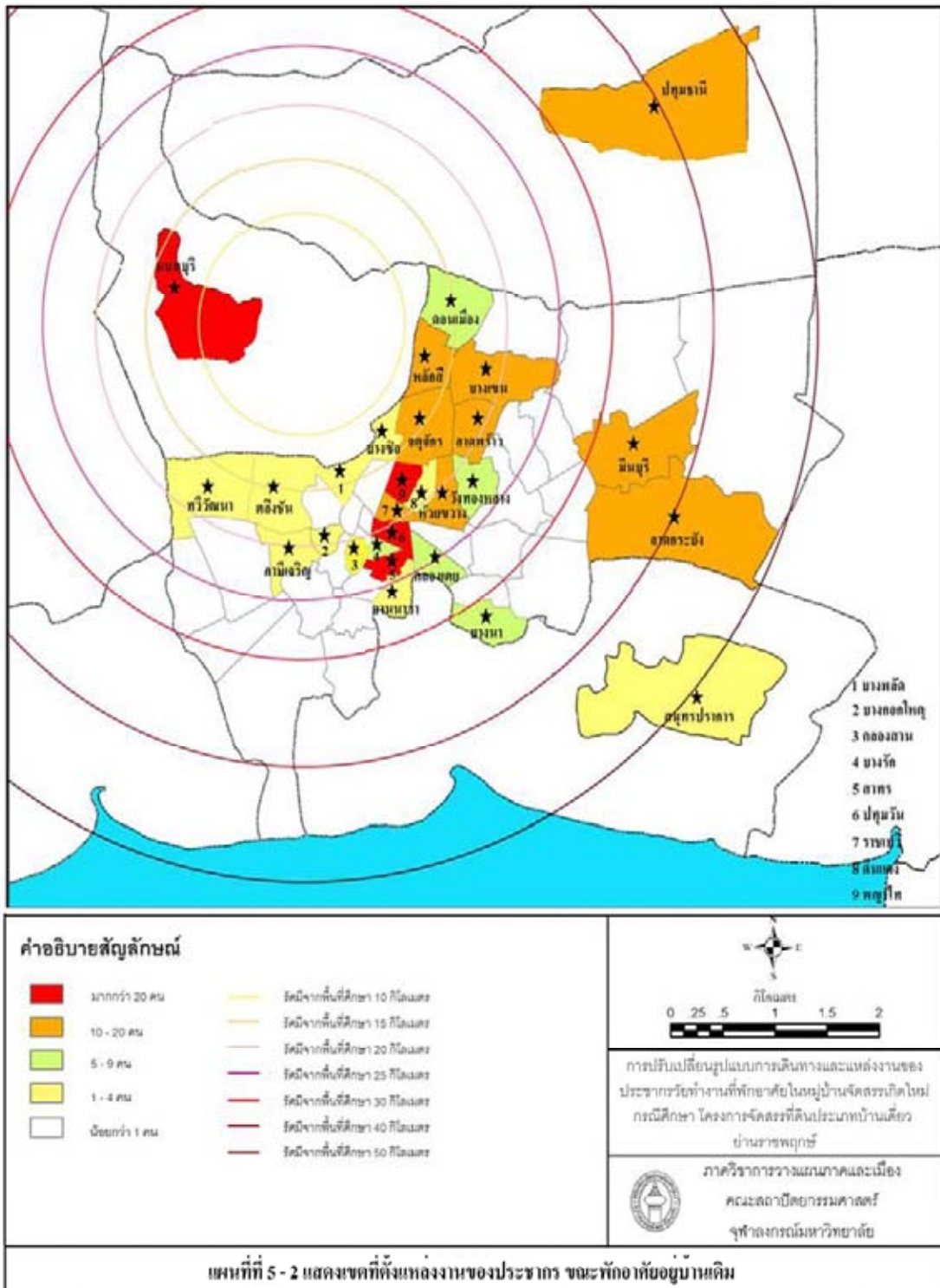
จากข้อมูลที่ตั้งของแหล่งงานของประชากรกลุ่มตัวอย่างจำนวนทั้งสิ้น 348 ตัวอย่าง ประชากรส่วนใหญ่มีแหล่งงานอยู่ในพื้นที่กรุงเทพฯ คิดเป็นร้อยละ 85.97 รองลงมาคือจังหวัดนนทบุรี คิดเป็นร้อยละ 8.97 จังหวัดปทุมธานี ร้อยละ 4.81 จังหวัดสมุทรปราการ ร้อยละ 0.32 ดังแสดงในแผนภูมิที่ 5-2



แผนภูมิที่ 5-2 แสดงสัดส่วนตำแหน่งที่ตั้งของแหล่งงานขณะพักอาศัยอยู่บ้านเดิม

ตารางที่ 5-3 ตำแหน่งที่ตั้งแหล่งงานของประชากรวัยทำงานขณะพักอาศัยอยู่บ้านเดิมจำแนกชายเขต

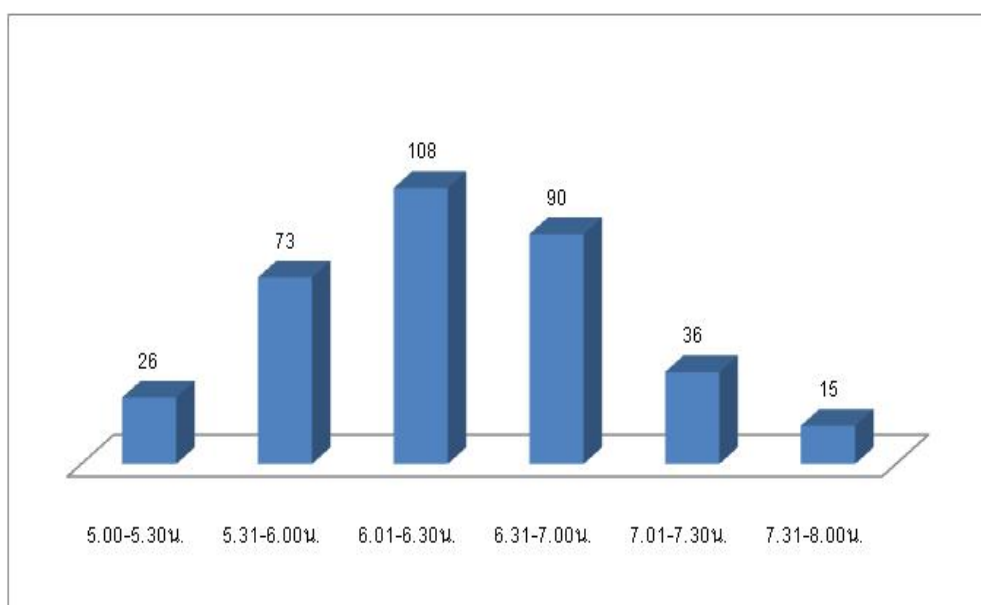
เขต	จำนวน	เขต	จำนวน	เขต	จำนวน
ปทุมวัน	39	จตุจักร	15	บางนา	8
บางรัก	9	คลองสาน	1	วังทองหลาง	9
ยานนาวา	2	บางพลัด	1	ตลิ่งชัน	2
สาทร	60	บางกอกใหญ่	1	ทวีวัฒนา	1
บางซื่อ	3	ดินแดง	1	ภาษีเจริญ	1
พญาไท	25	ดอนเมือง	8	มีนบุรี	15
ราชเทวี	18	หลักสี่	12	ลาดกระบัง	11
คลองเตย	8	บางเขน	15		
ห้วยขวาง	21	ลาดพร้าว	13		



จากข้อมูลเห็นได้ว่าที่ตั้งของแหล่งงานขณะพักอาศัยอยู่บ้านเดิมนั้น ส่วนใหญ่มีการกระจุกตัวอยู่ในพื้นที่เขตสาทรมากที่สุด จำนวน 60 ตัวอย่าง รองลงมา คือ เขตปทุมวันจำนวน 39 ตัวอย่าง เขตพญาไท จำนวน 25 ตัวอย่างและเขตราษฎร์เทพวิ จำนวน 18 ตัวอย่าง ดังแสดงในตารางที่ 5-3 และแผนที่ที่ 5-2

(3) เวลาในการออกเดินทางจากบ้านไปยังที่ทำงาน

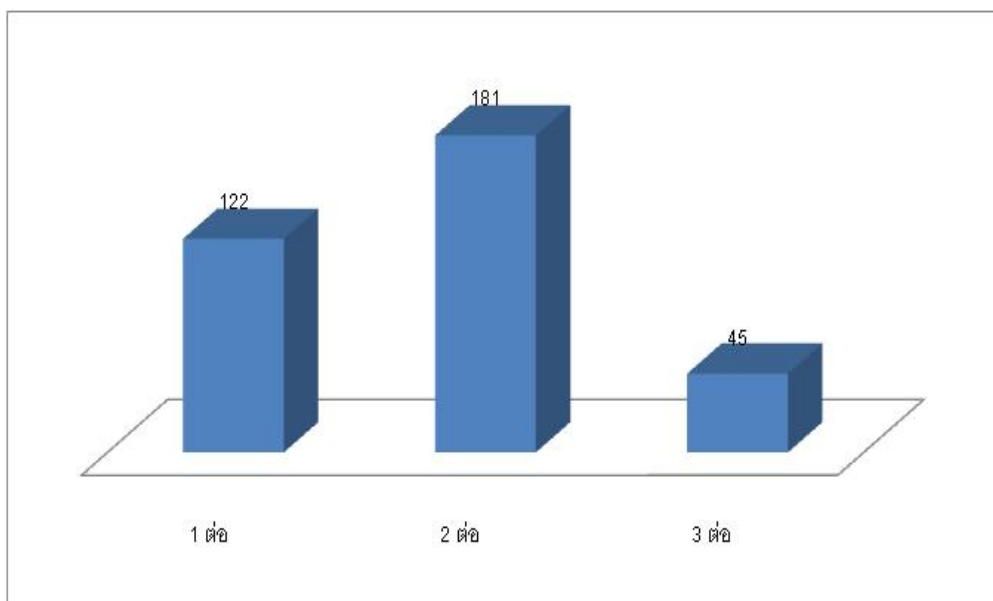
จากการศึกษา พบว่า ช่วงเวลาในการออกเดินทางไปทำงานของประชากรขณะที่พักอาศัยอยู่บ้านเดิมนั้น โดยเฉลี่ยแล้วประชากรส่วนใหญ่จะออกเดินทางไปทำงานเวลา 6.17น. โดยร้อยละ 31.03 จะออกเดินทางในช่วงเวลา 6.01-6.30น. รองลงมาคือช่วงเวลา 6.31-7.00น. คิดเป็นร้อยละ 25.86 ช่วงเวลา 5.31-6.00น. คิดเป็นร้อยละ 20.98 ดังแสดงในแผนภูมิที่ 5-3



แผนภูมิที่ 5-3 แสดงช่วงเวลาในการเดินทางไปทำงาน ขณะพักอาศัยอยู่บ้านเดิม

(4) จำนวนการเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง

จากการสำรวจข้อมูลจำนวนการเปลี่ยนถ่ายการเดินทางของประชากรขณะพักอาศัยอยู่บ้านเดิม พบว่า ประชากรมีการเปลี่ยนถ่ายการเดินทางมากที่สุด 3 ครั้ง และโดยเฉลี่ยแล้วประชากรจะมีการเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง 1.78 ครั้ง โดยประชากรร้อยละ 52.01 มีการเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง 2 ครั้ง ร้อยละ 35.06 เปลี่ยนถ่ายการเดินทาง 1 ครั้ง และร้อยละ 12.93 เปลี่ยนถ่ายการเดินทาง 3 ครั้ง ดังแสดงในแผนภูมิที่ 5-4



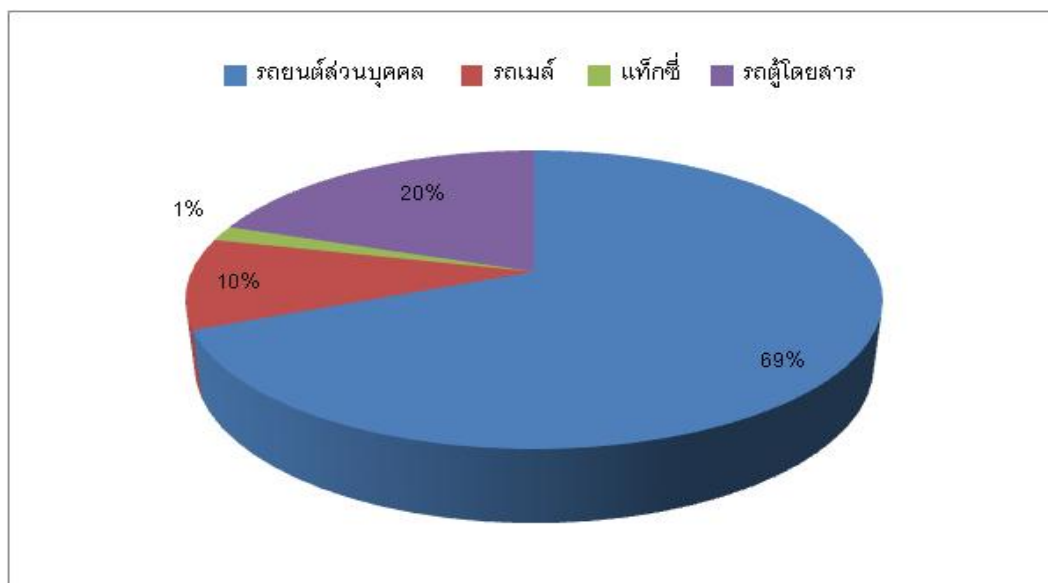
แผนภูมิที่ 5-4 แสดงจำนวนการเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง ขณะพักอาศัยอยู่บ้านเดิม

(5) การเปลี่ยนต่อรูปแบบยานพาหนะ

จากการวิเคราะห์รูปแบบการเดินทางของประชากรวัยขณะพักอาศัยอยู่บ้านเดิม จำนวน 348 ตัวอย่าง เมื่อพิจารณาแยกสัดส่วนรูปแบบการเดินทางของประชากร พบว่า การเดินทางต่อเดียว มีสัดส่วนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 68.85 รองลงมาคือรถตู้โดยสาร คิดเป็นร้อยละ 19.67 ทั้งนี้ไม่พบการเดินทางโดยรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์รับจ้างและ BTS / MRT ในการเดินทางต่อเดียว

ตารางที่ 5-4 สัดส่วนประชากรที่เลือกรูปแบบการเดินทางไปยังแหล่งงานเพียง 1 ต่อ

รูปแบบการเดินทาง	จำนวน	ร้อยละ
เดินเท้า (เกิน 500เมตร)	-	-
รถยนต์ส่วนบุคคล	84	68.85
รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล	-	-
รถจักรยานยนต์รับจ้าง	-	-
รถเมล์	12	9.84
แท็กซี่	2	1.64
รถตู้โดยสาร	24	19.67
BTS / MRT	-	-
รวม	122	35.06



แผนภูมิที่ 5-5 สัดส่วนประชากรที่เลือกรูปแบบการเดินทางไปยังแหล่งงาน 1 ต่อ

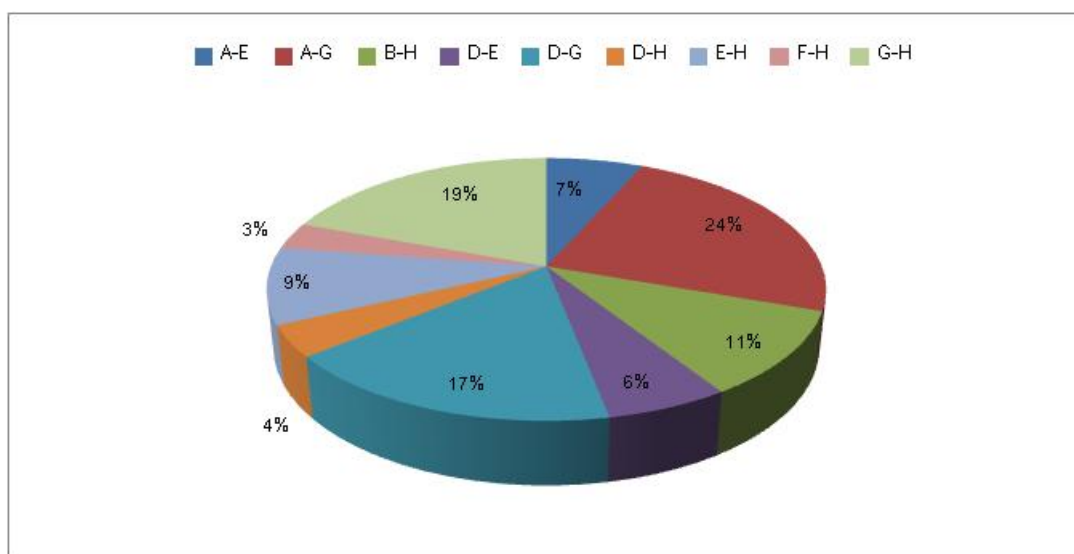
ในส่วนของการเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง 2 ต่อ พบว่า มีสัดส่วนของการเดินเท้า(เกิน 500 เมตร)และต่อด้วยรถตู้โดยสารมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 23.76 รองลงมาคือ การเดินทางโดยรถตู้โดยสารและต่อด้วย BTS / MRT คิดเป็นร้อยละ 19.34 และการเดินทางโดยรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อด้วยรถตู้โดยสาร คิดเป็นร้อยละ 17.13 ดังแสดงในตารางที่ 5-6 และแผนภูมิที่ 5-6

ตารางที่ 5-5 รหัสรูปแบบการเดินทาง

รูปแบบการเดินทาง	รหัส	รูปแบบการเดินทาง	รหัส
เดินเท้า (เกิน 500 เมตร)	A	รถเมล์	E
รถส่วนตัวส่วนบุคคล	B	แท็กซี่	F
รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล	C	รถตู้โดยสาร	G
รถจักรยานยนต์รับจ้าง	D	BTS / MRT	H

ตารางที่ 5-6 สัดส่วนประชากรที่เลือกรูปแบบการเดินทางไปยังแหล่งงาน 2 ต่อ

รูปแบบการเดินทาง (ต่อที่ 1 – ต่อที่ 2)	จำนวน	ร้อยละ
A – E	12	6.63
A – G	43	23.76
B – H	19	10.50
D – E	11	6.08
D – G	31	17.13
D – H	7	3.87
E – H	17	9.39
F – H	6	3.31
G – H	35	19.34
รวม	181	52.01

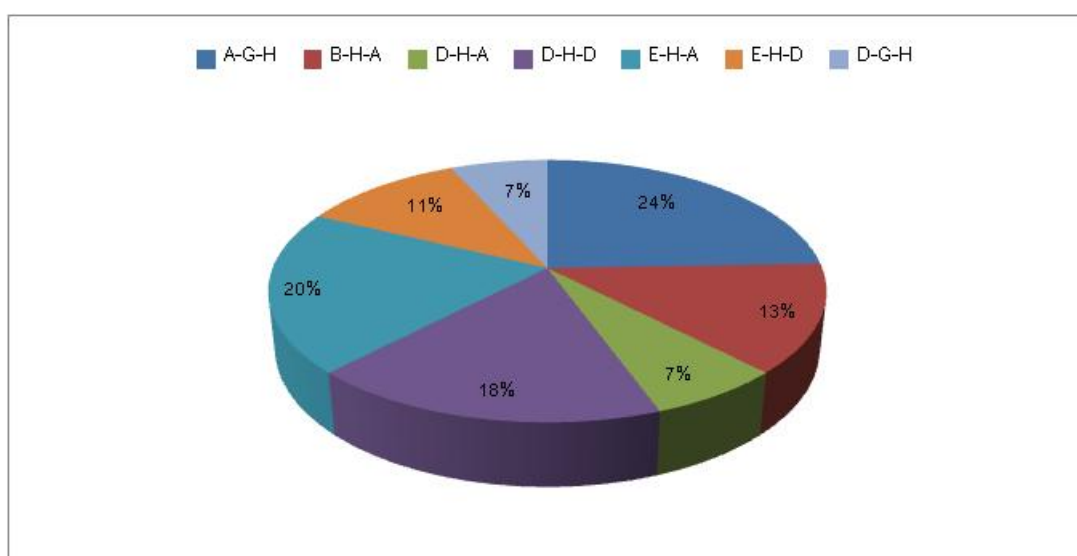


แผนภูมิที่ 5-6 สัดส่วนประชากรที่เลือกรูปแบบการเดินทางไปยังแหล่งงาน 2 ต่อ

สำหรับการเดินทาง 3 ต่อ พบว่า มีสัดส่วนของการเดินทางโดยการเดินเท้า (เกิน 500 เมตร) ต่อด้วยรถตู้โดยสารและต่อด้วย BTS / MRT มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 24.44 รองลงมาคือ การเดินทางโดยรถเมล์ ต่อด้วย BTS / MRT และต่อด้วยการเดินเท้า (เกิน 500 เมตร) คิดเป็นร้อยละ 20.00 ดังแสดงในตารางที่ 5-7 และแผนภูมิที่ 5-7

ตารางที่ 5-7 สัดส่วนประชากรที่เลือกรูปแบบการเดินทางไปยังแหล่งงาน 3 ต่อ

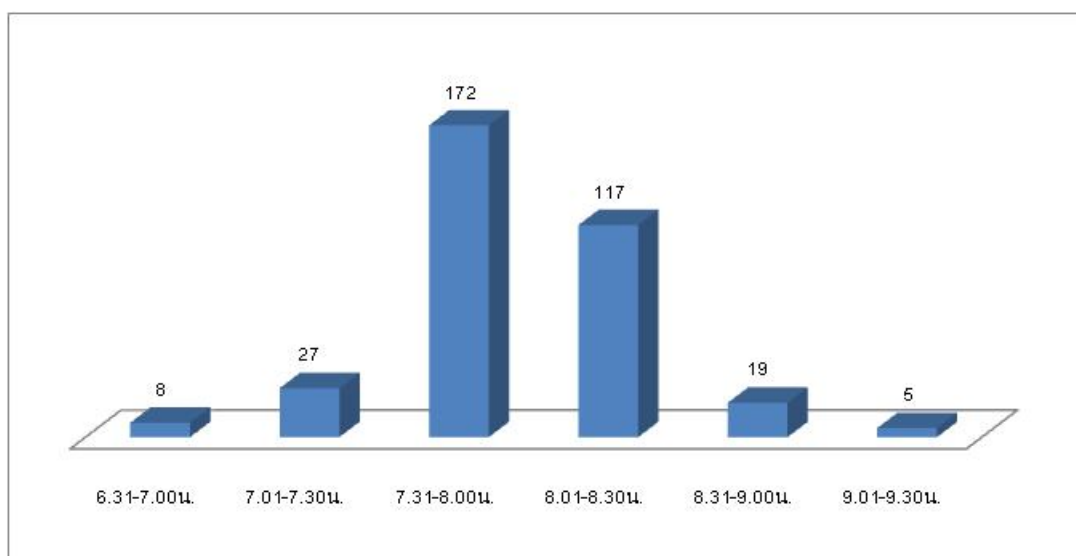
รูปแบบการเดินทาง (ต่อที่ 1 – ต่อที่ 2 – ต่อที่ 3)	จำนวน	ร้อยละ
A – G – H	11	24.44
B – H – A	6	13.33
D – H – A	3	6.67
D – H – D	8	17.78
E – H – A	9	20.00
E – H – D	5	11.11
D – G – H	3	6.67
รวม	45	12.93



แผนภูมิที่ 5-7 สัดส่วนประชากรที่เลือกรูปแบบการเดินทางไปยังแหล่งงาน 3 ต่อ

(6) เวลาถึงที่ทำงาน

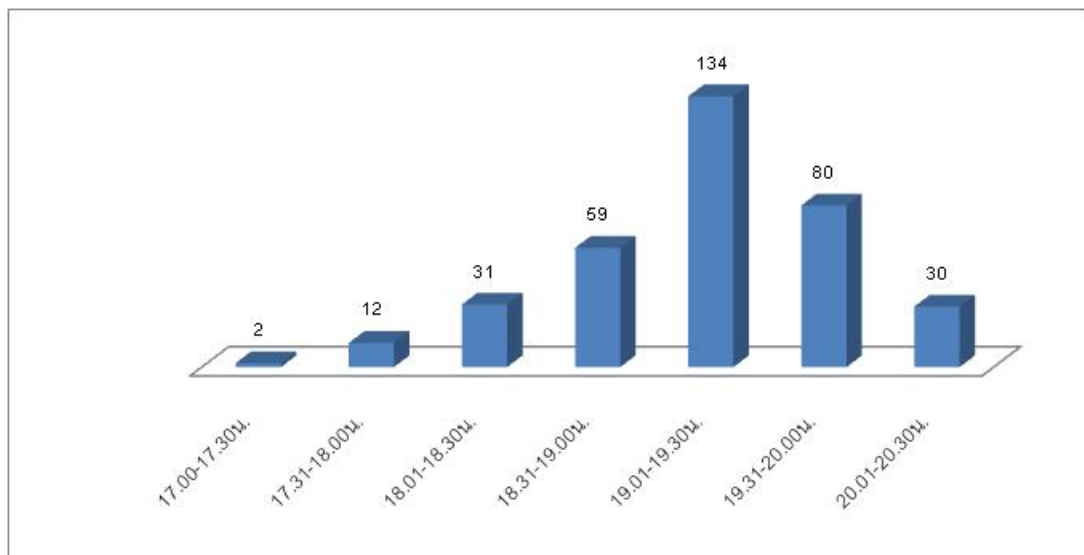
จากการศึกษา พบว่า ช่วงเวลาที่เดินทางไปถึงที่ทำงานของประชากรขณะที่พักอาศัยอยู่บ้านเดิมนั้น โดยเฉลี่ยแล้วประชากรส่วนใหญ่จะถึงที่ทำงานเวลา 8.12น. โดยร้อยละ 49.43 จะถึงที่ทำงานในช่วงเวลา 7.31-08.00น. รองลงมาคือช่วงเวลา 8.01-8.30น. คิดเป็นร้อยละ 33.62 ช่วงเวลา 7.01-7.30น. คิดเป็นร้อยละ 7.76 ดังแสดงในแผนภูมิที่ 5-8



แผนภูมิที่ 5-8 แสดงช่วงเวลาถึงที่ทำงาน ขณะพักอาศัยอยู่บ้านเดิม

(7) เวลากลับถึงบ้าน

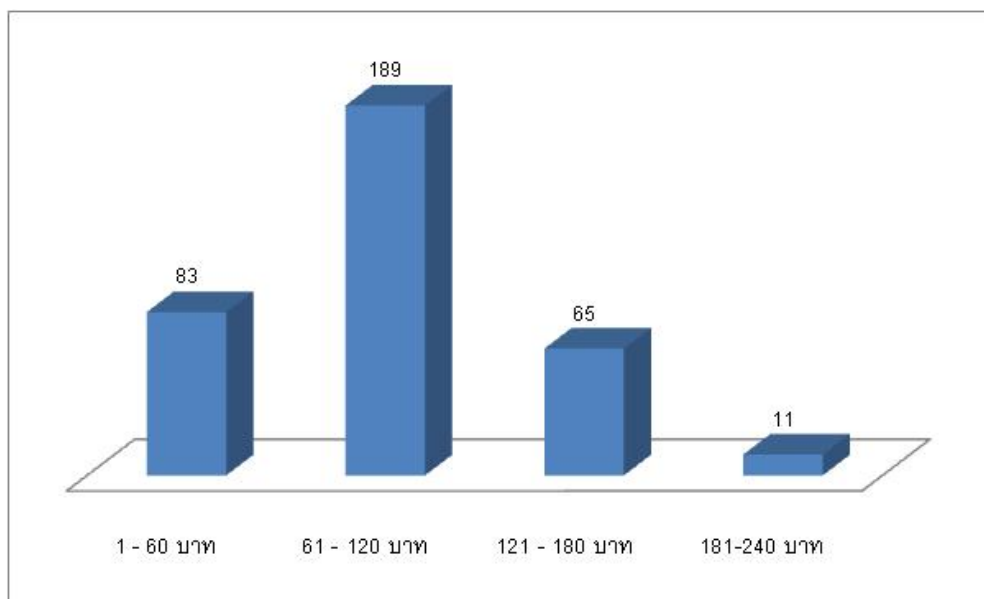
จากการศึกษา พบว่า ช่วงเวลาที่เดินทางกลับถึงบ้านของประชากรขณะที่พักอาศัยอยู่บ้านเดิมนั้น โดยเฉลี่ยแล้วประชากรส่วนใหญ่จะถึงที่ทำงานเวลา 19.03น. โดยร้อยละ 38.14 จะกลับถึงบ้านในช่วงเวลา 19.01-19.30น. รองลงมาคือช่วงเวลา 19.31-20.00น. คิดเป็นร้อยละ 23.08 ช่วงเวลา 18.31-19.00น. คิดเป็นร้อยละ 16.99 ดังแสดงในแผนภูมิที่ 5-9



แผนภูมิที่ 5-9 แสดงช่วงเวลาที่กลับถึงบ้าน ขณะพักอาศัยอยู่บ้านเดิม

(8) ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

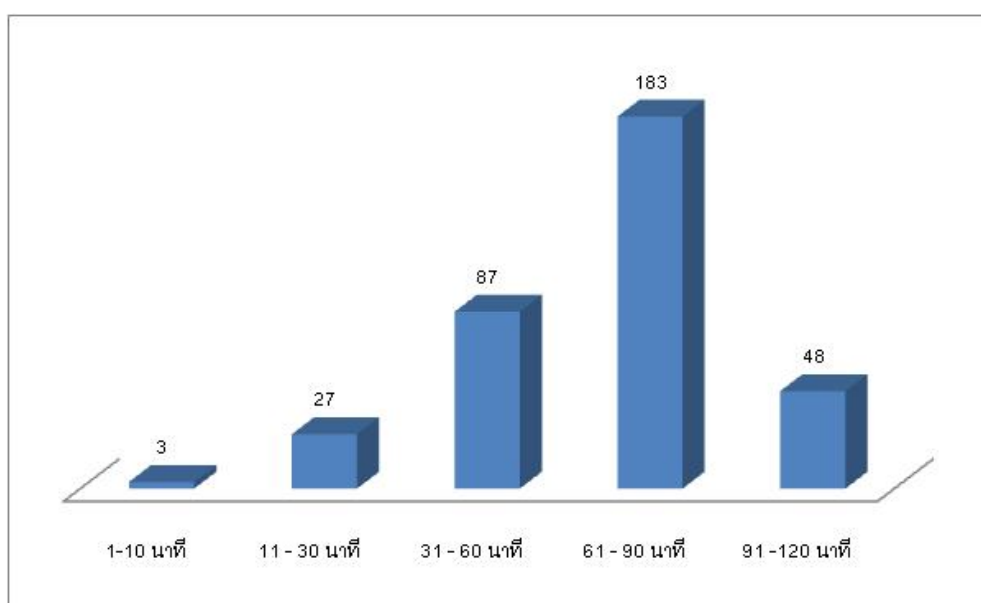
จากการศึกษา พบว่า การเดินทางไปทำงานของประชากรขณะพักอาศัยอยู่บ้านเดิมนั้น โดยเฉลี่ยแล้วจะเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 91.19 บาทต่อวัน โดยร้อยละ 54.31 เสียค่าใช้จ่าย 61-120 บาท ร้อยละ 23.85 เสียค่าใช้จ่าย 1-60 บาท ร้อยละ 18.68 เสียค่าใช้จ่าย 121-180 บาท และร้อยละ 3.16 เสียค่าใช้จ่าย 181-240 บาท ดังแสดงในแผนภูมิที่ 5-10



แผนภูมิที่ 5-10 แสดงค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ขณะพักอาศัยอยู่บ้านเดิม

(9) ระยะเวลาในการเดินทาง

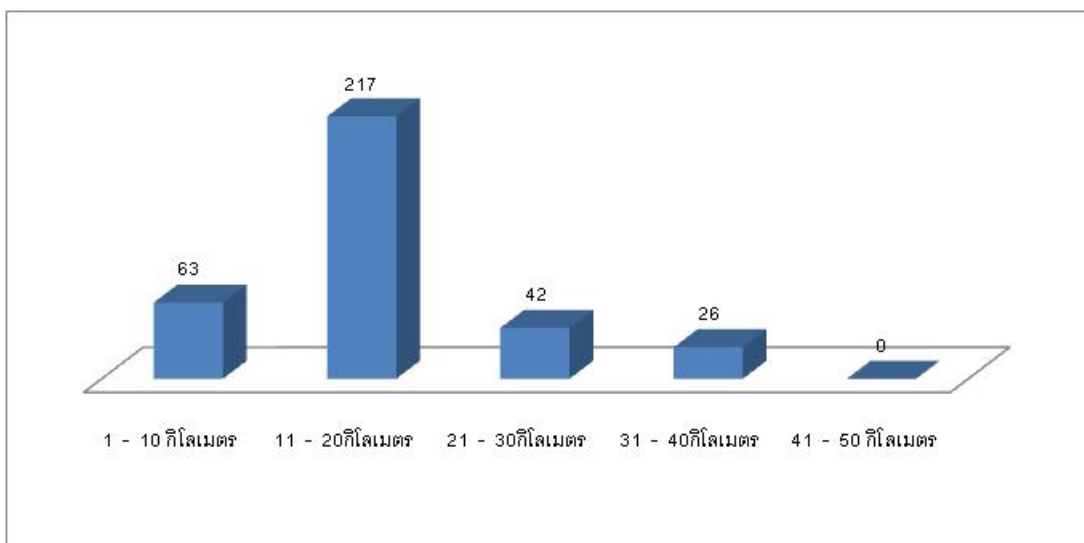
จากการศึกษา พบว่า การเดินทางไปทำงานของประชากรขณะพักอาศัยอยู่บ้านเดิมนั้น โดยเฉลี่ยแล้วมีระยะเวลาในการเดินทาง 67.27 นาที โดยร้อยละ 52.59 มีระยะเวลาในการเดินทาง 61-90 นาที ร้อยละ 25 มีระยะเวลาในการเดินทาง 31-60 นาที ร้อยละ 13.79 มีระยะเวลาในการเดินทาง 91-120 นาที ดังแสดงในแผนภูมิที่ 5-11



แผนภูมิที่ 5-11 แสดงระยะเวลาในการเดินทางของประชากรขณะพักอาศัยอยู่บ้านเดิม

(10) ระยะทางในการเดินทาง

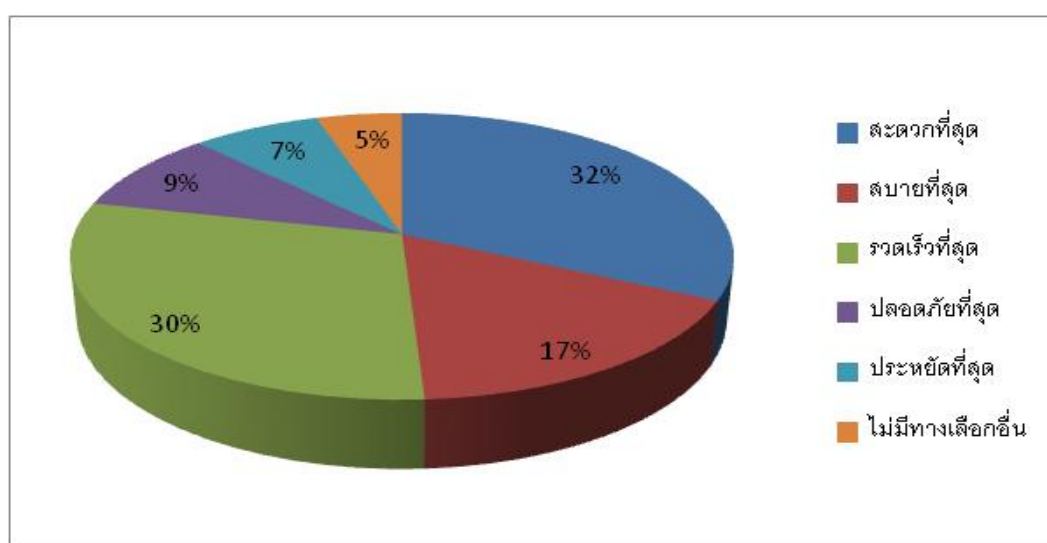
จากการศึกษาระยะทางระหว่างแหล่งงานกับที่พักอาศัยของประชากรขณะพักอาศัยอยู่บ้านเดิม พบว่า โดยเฉลี่ยแล้วประชากรมีระยะทางระหว่างแหล่งงานกับบ้าน 16.39 กิโลเมตร โดยร้อยละ 62.36 มีระยะทางในการเดินทาง 11-20 กิโลเมตร ร้อยละ 18.10 มีระยะทางในการเดินทาง 1-10 กิโลเมตร ร้อยละ 12.07 มีระยะทางในการเดินทาง 21-30 กิโลเมตร ดังแสดงในแผนภูมิที่ 5-12



แผนภูมิที่ 5-12 แสดงระยะทางในการเดินทางของประชากรขณะพักอาศัยอยู่บ้านเดิม

(11) ปัจจัยสำคัญในการเลือกรูปแบบการเดินทาง

จากการสำรวจข้อมูลปัจจัยสำคัญในการเลือกรูปแบบการเดินทางของประชากรกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาพบว่า จากกลุ่มตัวอย่างจำนวนทั้งสิ้น 348 ตัวอย่าง พบว่าประชากรส่วนใหญ่มีความคิดเห็นที่ปัจจัยสำคัญที่สุด คือ ความสะดวก คิดเป็นร้อยละ 32 รองลงมาคือความรวดเร็ว คิดเป็นร้อยละ 30 ความสะดวกสบาย คิดเป็นร้อยละ 17 ความปลอดภัย คิดเป็นร้อยละ 9 ความประหยัดคิดเป็นร้อยละ 7 และไม่มีทางเลือกอื่นคิดเป็นร้อยละ 5 ดังแสดงในแผนภูมิที่ 5-13



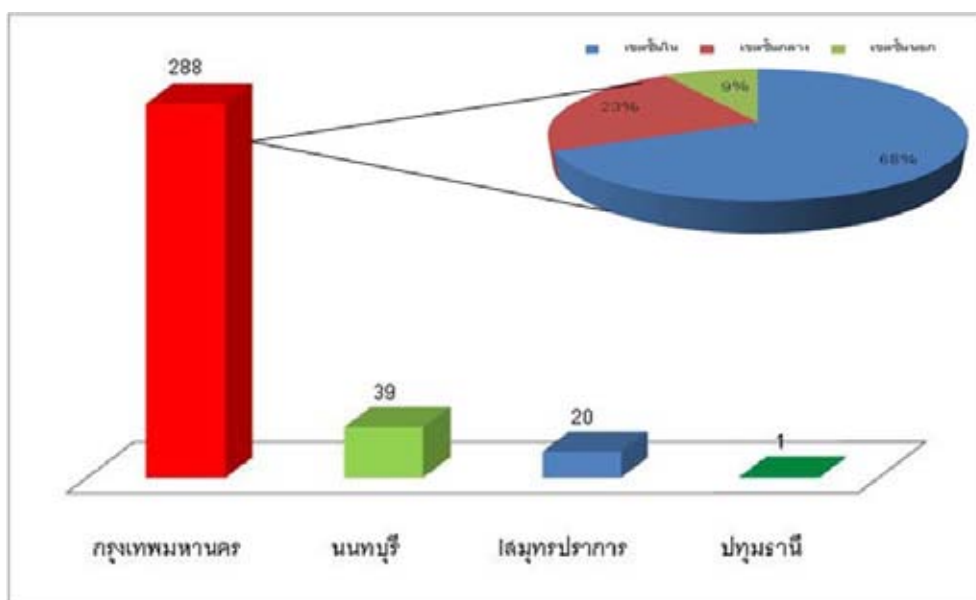
แผนภูมิที่ 5-13 แสดงปัจจัยในการเลือกรูปแบบการเดินทาง ขณะพักอาศัยอยู่บ้านเดิม

5.3 ลักษณะการเดินทางของประชากรวัยทำงานขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์

จากข้อมูลลักษณะการเดินทางของประชากรวัยทำงาน ขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์ ผู้วิจัยจะอธิบายในแต่ละตัวแปรด้านการเดินทาง ดังต่อไปนี้

(1) ที่ตั้งของแหล่งงาน (จุดปลายทางการเดินทาง)

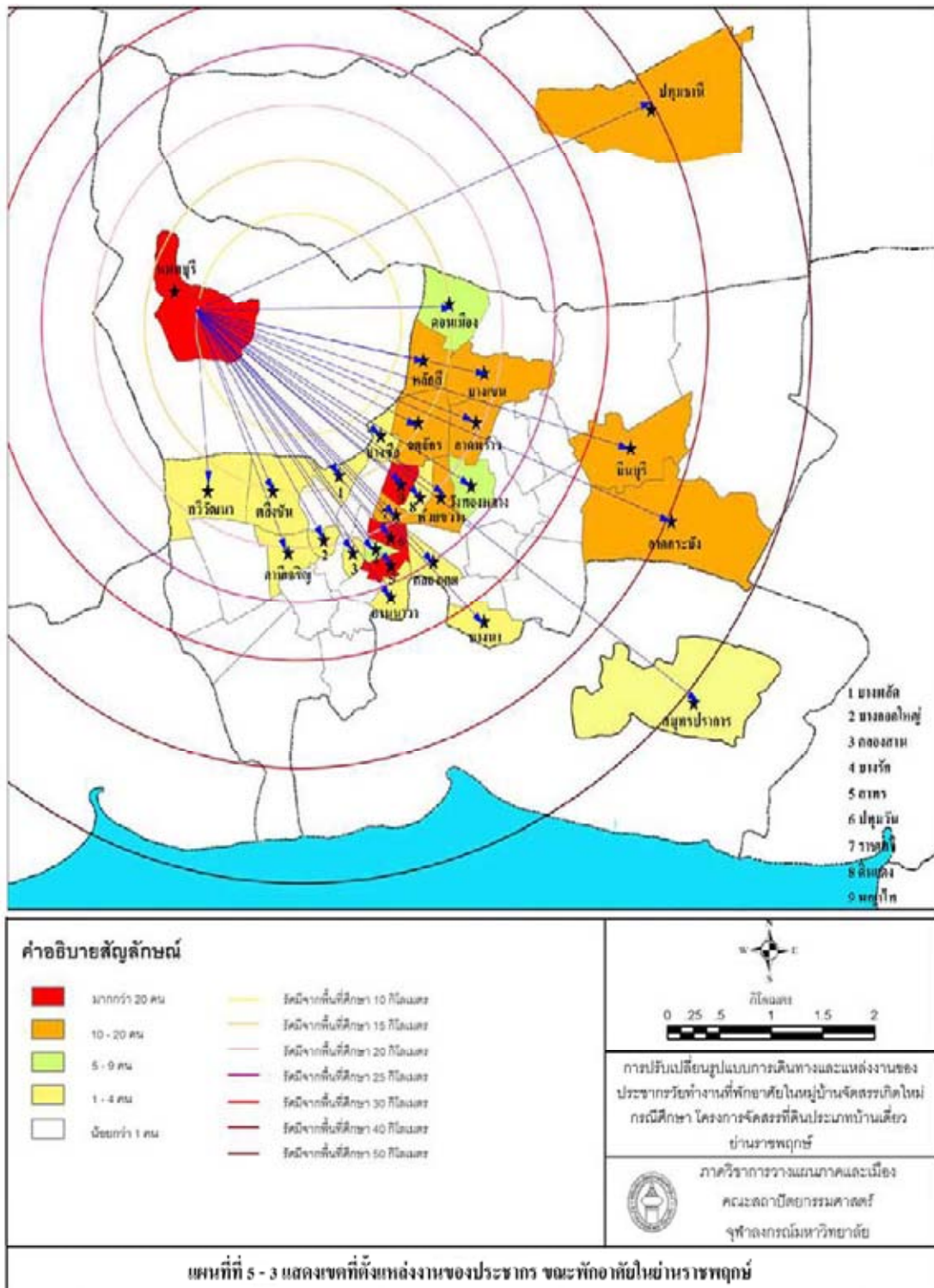
จากการศึกษา พบว่า ที่ตั้งแหล่งงานของประชากรกลุ่มตัวอย่างจำนวนทั้งสิ้น 348 ตัวอย่างขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์ โดยประชากรส่วนใหญ่ยังคงมีแหล่งงานอยู่ในพื้นที่กรุงเทพฯ คิดเป็นร้อยละ 82.76 รองลงมาคือจังหวัดนนทบุรี คิดเป็นร้อยละ 11.21 จังหวัดปทุมธานี ร้อยละ 5.75 จังหวัดสมุทรปราการ ร้อยละ 0.32 ดังแสดงในแผนภูมิที่ 5-14



แผนภูมิที่ 5-14 แสดงสัดส่วนตำแหน่งที่ตั้งของแหล่งงาน ขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์

ตารางที่ 5-8 ตำแหน่งที่ตั้งแหล่งงานของประชากรวัยทำงานขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์
จำแนกรายเขต

เขต	จำนวน	เขต	จำนวน	เขต	จำนวน
ปทุมวัน	39	จตุจักร	15	บางนา	4
บางรัก	9	คลองสาน	1	วังทองหลาง	9
ยานนาวา	2	บางพลัด	1	ตลิ่งชัน	2
สาทร	60	บางกอกใหญ่	1	ทวีวัฒนา	1
บางซื่อ	3	ดินแดง	1	ภาษีเจริญ	1
พญาไท	25	ดอนเมือง	8	มีนบุรี	15
ราชเทวี	18	หลักสี่	12	ลาดกระบัง	11
คลองเตย	4	บางเขน	15		
ห้วยขวาง	18	ลาดพร้าว	13		



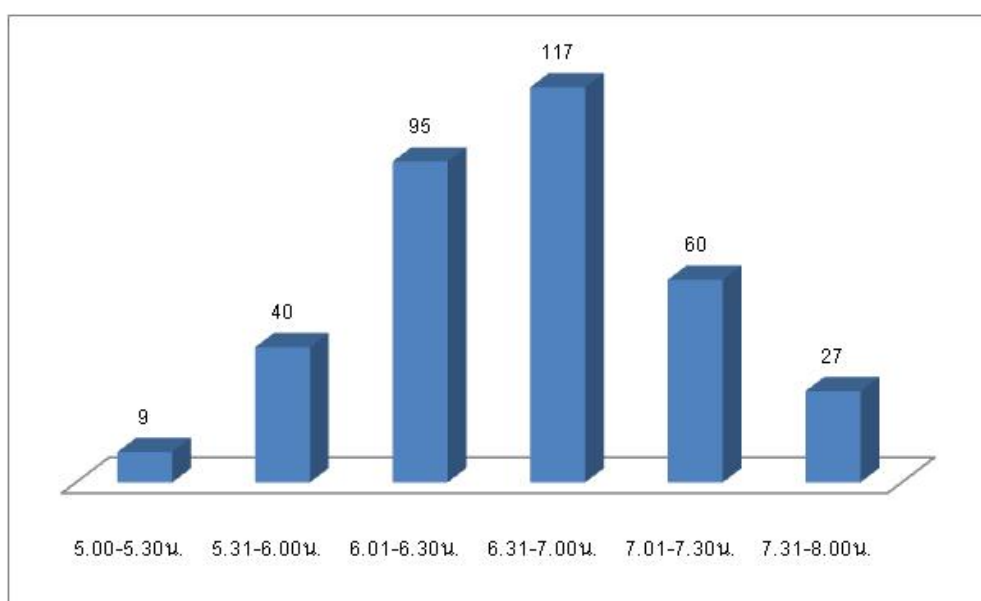
จากการวิเคราะห์ข้อมูลที่ตั้งของแหล่งงานขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์ พบว่าแหล่งงานยังคงกระจุกตัวอยู่ในบริเวณเขตกรุงเทพฯ ชั้นในซึ่งเป็นย่านเศรษฐกิจที่สำคัญ (เช่นเดียวกับแหล่งงานของที่ประชากรอาศัยอยู่บ้านเดิม) เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบตำแหน่งที่ตั้งแหล่งงานขณะพักอาศัยอยู่บ้านเดิมกับขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์ พบว่า จากประชากรกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 348 คน มีประชากรที่มีการย้าย/เปลี่ยนแหล่งงาน (ย้ายเขตที่ตั้งของแหล่งงาน) จำนวนเพียง 11 ตัวอย่าง หรือคิดเป็นร้อยละ 3.16 โดยเป็นการย้ายแหล่งงานออกจากพื้นที่เขตเมืองชั้นใน จำนวน 7 ตัวอย่าง (เขตห้วยขวาง 3 ตัวอย่างเขตคลองเตย 4 ตัวอย่าง) และจากพื้นที่เขตเมืองชั้นกลางจำนวน 4 ตัวอย่าง (เขตบางนา 4 ตัวอย่าง) โดยย้ายแหล่งงานมายังพื้นที่เขตจังหวัดนนทบุรี จำนวน 8 ตัวอย่าง และเขตพื้นที่จังหวัดปทุมธานี จำนวน 3 ตัวอย่าง ดังแสดงในตารางที่ 5 – 9

ตารางที่ 5-9 เปรียบเทียบเขตที่ตั้งแหล่งงานของประชากรทั้งก่อนและขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์ จำแนกประเภทตามเขตการปกครอง

เขตการปกครอง	แหล่งงาน (บ้านเก่า)		แหล่งงาน (ปัจจุบัน)		ผลต่าง (จำนวน)
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
กรุงเทพมหานคร	299	85.97	288	82.76	-11
เขตชั้นใน	204	58.67	197	56.61	-7
เขตชั้นกลาง	69	19.9	65	18.68	-4
เขตชั้นนอก	26	7.4	26	7.4	0
นนทบุรี	31	8.97	39	11.21	8
ปทุมธานี	17	4.81	20	5.75	3
สมุทรปราการ	1	0.32	1	0.32	0
รวม	348	100	348	100	

(2) เวลาในการออกเดินทางจากบ้านไปยังที่ทำงาน

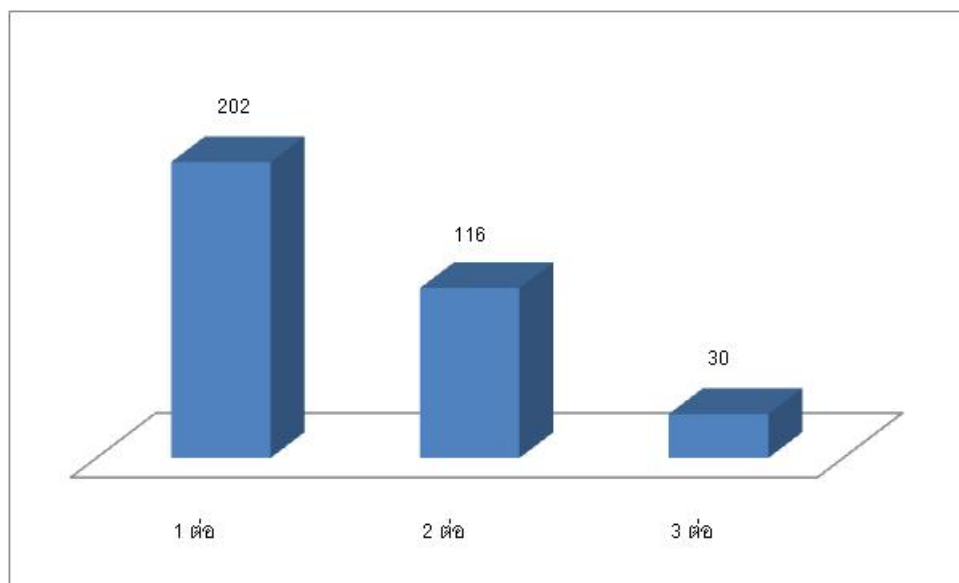
จากการศึกษา พบว่า ช่วงเวลาในการออกเดินทางไปทำงานของประชากรขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์ โดยเฉลี่ยแล้วประชากรส่วนใหญ่จะออกเดินทางไปทำงานเวลา 6.42 น. โดยร้อยละ 33.62 จะออกเดินทางในช่วงเวลา 6.31-7.00น. รองลงมาคือช่วงเวลา 6.01-6.30น. คิดเป็นร้อยละ 27.30 ช่วงเวลา 7.01-7.30น. คิดเป็นร้อยละ 17.24 ดังแสดงในแผนภูมิที่ 5-15



แผนภูมิที่ 5-15 แสดงช่วงเวลาในการเดินทางไปทำงาน ขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์

(3) จำนวนการเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง

จากการสำรวจข้อมูลจำนวนการเปลี่ยนถ่ายการเดินทางของประชากรขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์ พบว่า ประชากรมีการเปลี่ยนถ่ายการเดินทางมากที่สุด 3 ครั้ง และโดยเฉลี่ยแล้วประชากรจะมีการเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง 1.51 ครั้ง โดยประชากรร้อยละ 58.05 มีการเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง 1 ครั้ง ร้อยละ 33.33 เปลี่ยนถ่ายการเดินทาง 2 ครั้ง และร้อยละ 8.62 เปลี่ยนถ่ายการเดินทาง 3 ครั้ง ดังแสดงในแผนภูมิที่ 5-16



แผนภูมิที่ 5-16 แสดงจำนวนการเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง ขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์

(4) การเปลี่ยนต่อรูปแบบยานพาหนะ

จากการวิเคราะห์รูปแบบการเดินทางของประชากรวัยขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์ จำนวน 348 ตัวอย่าง เมื่อพิจารณาแยกสัดส่วนรูปแบบการเดินทางของประชากร พบว่า การเดินทางต่อเดียว มีสัดส่วนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 97.52 รองลงมาคือรถแท็กซี่ คิดเป็นร้อยละ 2.48 ซึ่งจากการสำรวจพบว่า ไม่มีการเดินทางประเภทอื่นๆ อีกในการเดินทางต่อเดียว

ตารางที่ 5-10 สัดส่วนประชากรที่เลือกรูปแบบการเดินทางไปยังแหล่งงานเพียง 1 ต่อ

รูปแบบการเดินทาง	จำนวน	ร้อยละ
เดินเท้า (เกิน 500เมตร)	-	-
รถยนต์ส่วนบุคคล	197	97.52
รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล	-	-
รถจักรยานยนต์รับจ้าง	-	-
รถเมล์	-	-
แท็กซี่	5	2.48
รถตู้โดยสาร	-	-
BTS / MRT	-	-
รวม	202	58.05



แผนภูมิที่ 5-17 สัดส่วนประชากรที่เลือกรูปแบบการเดินทางไปยังแหล่งงาน 1 ต่อ
ที่มา : แบบสอบถาม

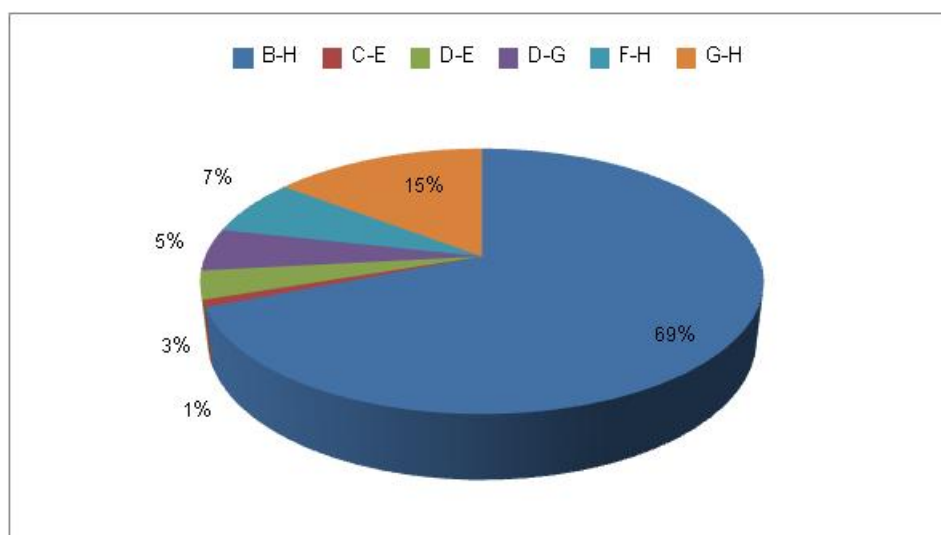
ในส่วนของการเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง 2 ต่อ พบว่า มีสัดส่วนของการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและต่อด้วย BTS / MRT มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 68.97 รองลงมาคือ การเดินทางโดยรถตู้โดยสารและต่อด้วย BTS / MRT คิดเป็นร้อยละ 14.66 และการเดินทางโดยรถแท็กซี่ต่อด้วย BTS / MRT คิดเป็นร้อยละ 6.90 ดังแสดงในตารางที่ 5-12 และแผนภูมิที่ 5-18

ตารางที่ 5-11 รหัสรูปแบบการเดินทาง

รูปแบบการเดินทาง	รหัส	รูปแบบการเดินทาง	รหัส
เดินเท้า (เกิน 500 เมตร)	A	รถเมล์	E
รถยนต์ส่วนบุคคล	B	แท็กซี่	F
รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล	C	รถตู้โดยสาร	G
รถจักรยานยนต์รับจ้าง	D	BTS / MRT	H

ตารางที่ 5-12 สัดส่วนประชากรที่เลือกรูปแบบการเดินทางไปยังแหล่งงาน 2 ต่อ

รูปแบบการเดินทาง (ต่อที่ 1 – ต่อที่ 2)	จำนวน	ร้อยละ
B – H	80	68.97
C – E	1	0.86
D – E	4	4.45
D – G	6	5.17
F – H	8	6.90
G – H	17	14.66
รวม	116	33.33

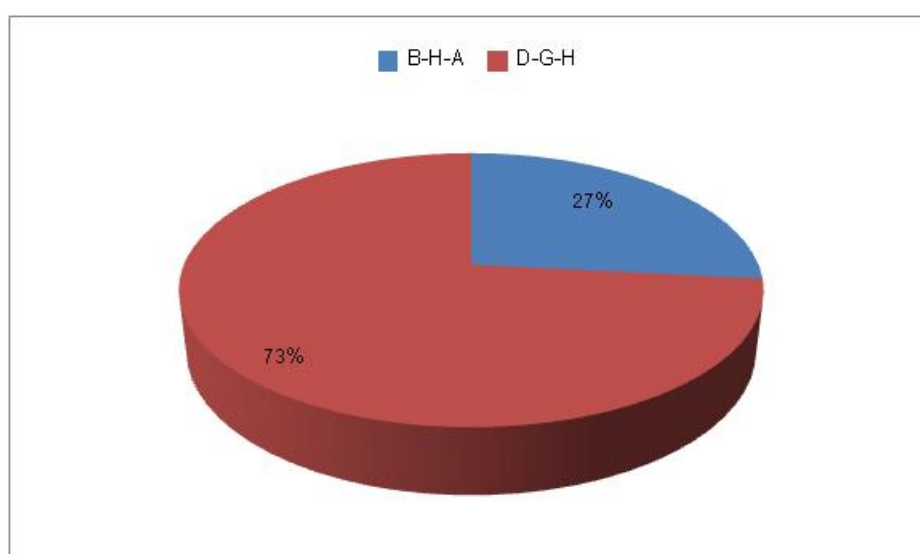


แผนภูมิที่ 5-18 สัดส่วนประชากรที่เลือกรูปแบบการเดินทางไปยังแหล่งงาน 2 ต่อ

สำหรับการเดินทาง 3 ต่อ พบว่า มีสัดส่วนของการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลต่อด้วย BTS / MRT และต่อด้วยการเดินเท้า (เกิน 500 เมตร) คิดเป็นร้อยละ 26.67 รองลงมาคือการเดินทางโดยรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อด้วยรถตู้โดยสาร และต่อด้วย BTS / MRT คิดเป็นร้อยละ 73.33 ดังแสดงในตารางที่ 5-13 และแผนภูมิที่ 5-19

ตารางที่ 5-13 สัดส่วนประชากรที่เลือกรูปแบบการเดินทางไปยังแหล่งงาน 3 ต่อ

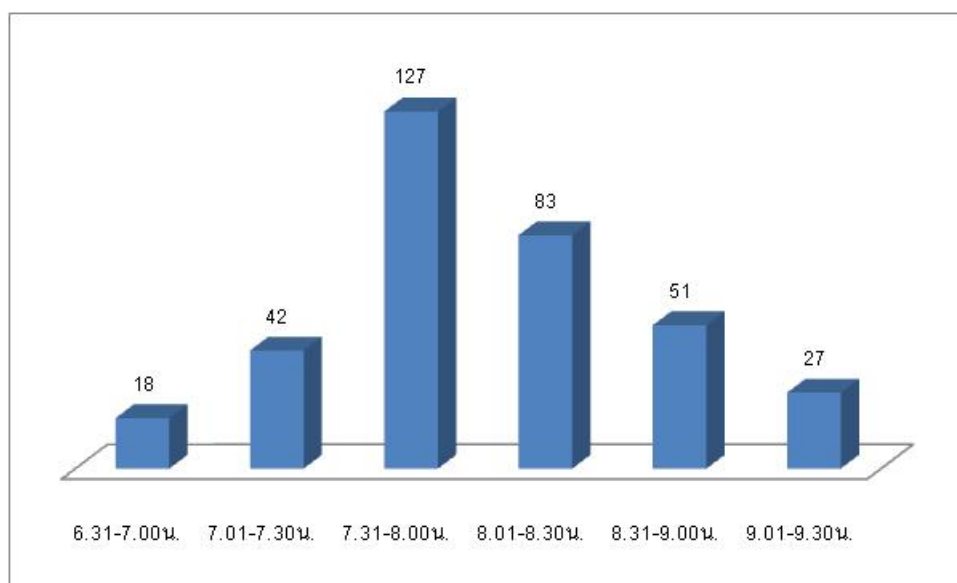
รูปแบบการเดินทาง (ต่อที่ 1 – ต่อที่ 2 – ต่อที่ 3)	จำนวน	ร้อยละ
B – H – A	8	26.67
D – G – H	22	73.33
รวม	30	8.62



แผนภูมิที่ 5-19 สัดส่วนประชากรที่เลือกรูปแบบการเดินทางไปยังแหล่งงาน 3 ต่อ

(5) เวลาถึงที่ทำงาน

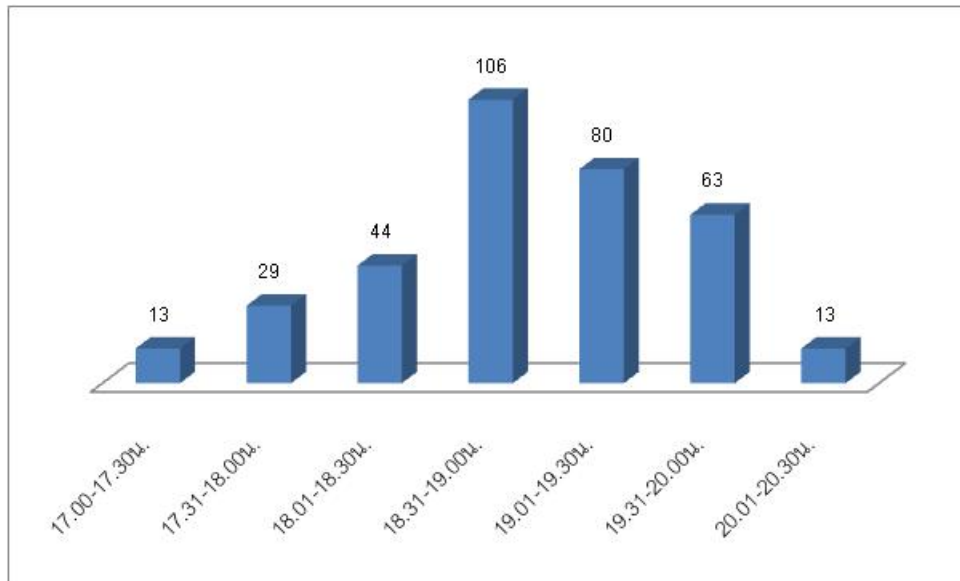
จากการศึกษา พบว่า ช่วงเวลาที่เดินทางไปถึงที่ทำงานของประชากรขณะที่พักอาศัยอยู่ในย่านราชพฤกษ์ โดยเฉลี่ยแล้วประชากรส่วนใหญ่จะถึงที่ทำงานเวลา 8.21น. โดยร้อยละ 36.49 จะถึงที่ทำงานในช่วงเวลา 7.31-08.00น. รองลงมาคือช่วงเวลา 8.01-8.30น. คิดเป็นร้อยละ 23.85 ช่วงเวลา 8.31-9.00น. คิดเป็นร้อยละ 14.66 ดังแสดงในแผนภูมิที่ 5-20



แผนภูมิที่ 5-20 แสดงช่วงเวลาที่ถึงที่ทำงาน ขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์

(6) เวลากลับบ้าน

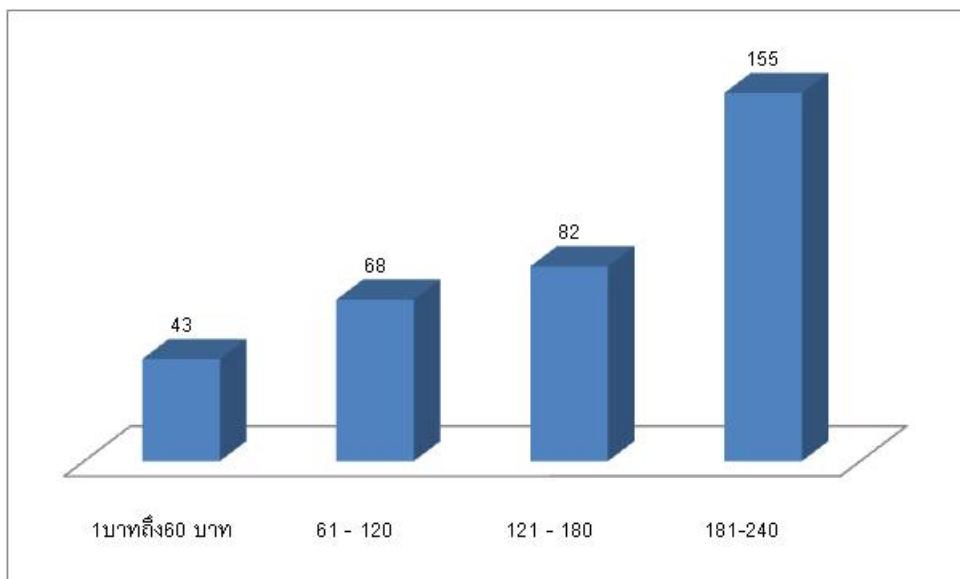
จากการศึกษา พบว่า ช่วงเวลาที่เดินทางกลับถึงบ้านของประชากรขณะที่พักอาศัยในย่านราชพฤกษ์นั้น โดยเฉลี่ยแล้วประชากรส่วนใหญ่จะถึงที่ทำงานเวลา 19.09น. โดยร้อยละ 30.46 จะกลับถึงบ้านในช่วงเวลา 18.31-19.00น. รองลงมาคือช่วงเวลา 19.01-19.30น. คิดเป็นร้อยละ 22.99 ช่วงเวลา 19.31-20.00น. คิดเป็นร้อยละ 18.10 ดังแสดงในแผนภูมิที่ 5-21



แผนภูมิที่ 5-21 แสดงช่วงเวลาที่กลับถึงบ้าน ขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์

(7) ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

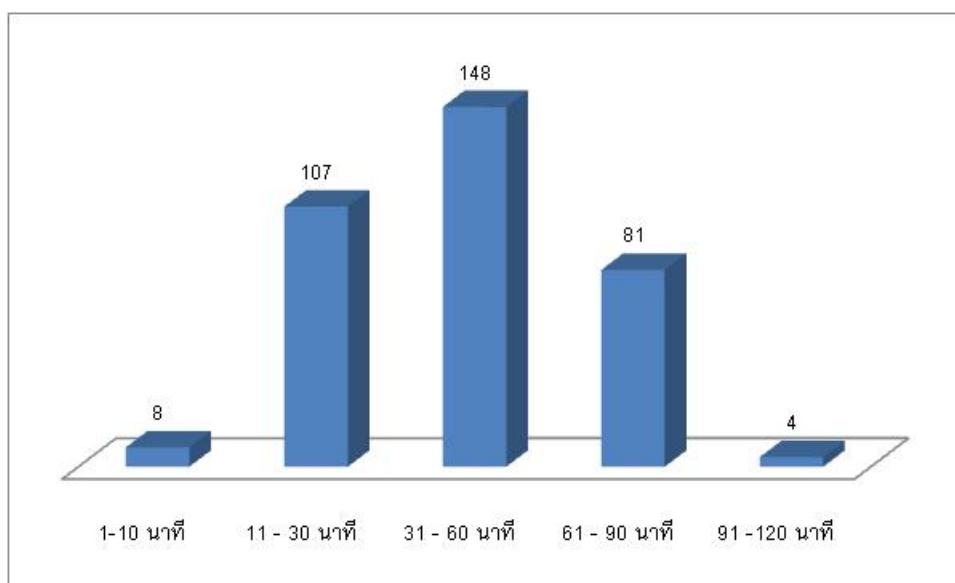
จากการศึกษา พบว่า การเดินทางไปทำงานของประชากรขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์นั้น โดยเฉลี่ยแล้วจะเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 150.67 บาทต่อวัน โดยร้อยละ 44.54 เสียค่าใช้จ่าย 181-240 บาท ร้อยละ 23.56 เสียค่าใช้จ่าย 121-180 บาท ร้อยละ 19.54 เสียค่าใช้จ่าย 61-120 บาท และร้อยละ 12.36 เสียค่าใช้จ่าย 1-60 บาท ดังแสดงในแผนภูมิที่ 5-22



แผนภูมิที่ 5-22 แสดงค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ขณะพักอาศัยอยู่บ้านเดิม

(8) ระยะเวลาในการเดินทาง

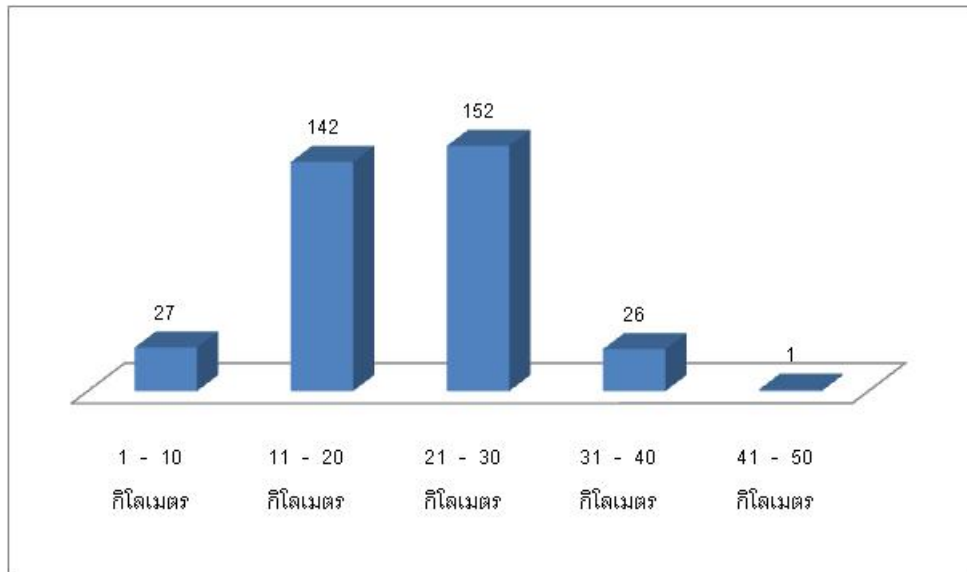
จากการศึกษา พบว่า การเดินทางไปทำงานของประชากรขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์นั้น โดยเฉลี่ยแล้วมีระยะเวลาในการเดินทาง 44.57 นาที โดยร้อยละ 42.31 มีระยะเวลาในการเดินทาง 31-60 นาที ร้อยละ 30.77 มีระยะเวลาในการเดินทาง 11-30 นาที ร้อยละ 23.40 มีระยะเวลาในการเดินทาง 61-90 นาที ดังแสดงในแผนภูมิที่ 5-23



แผนภูมิที่ 5-23 แสดงระยะเวลาในการเดินทาง ขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์

(9) ระยะทางในการเดินทาง

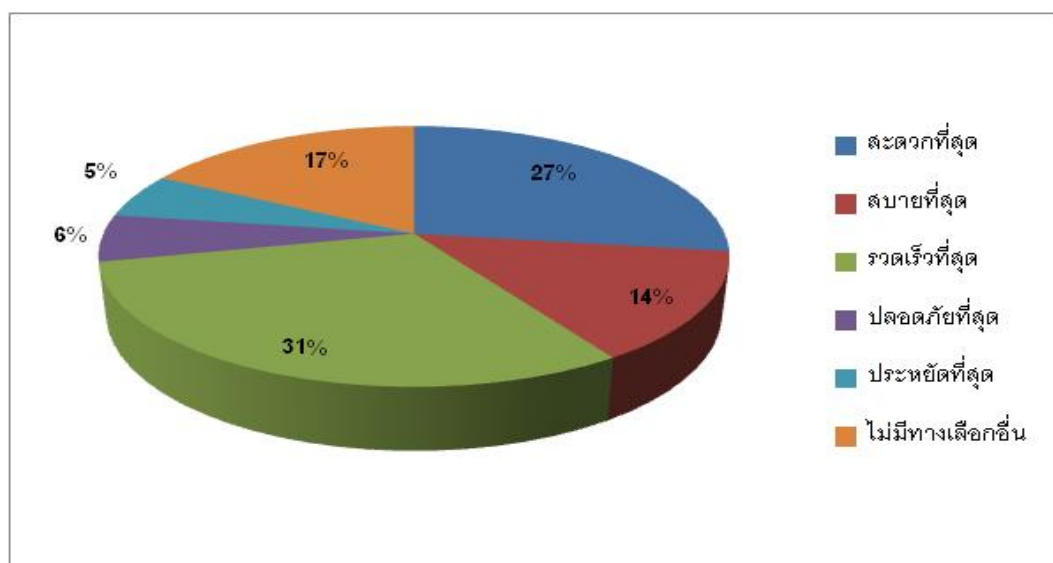
จากการศึกษาระยะทางระหว่างแหล่งงานกับที่พักอาศัยของประชากรขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์ พบว่า โดยเฉลี่ยแล้วประชากรมีระยะทางระหว่างแหล่งงานกับบ้าน 20.67 กิโลเมตร โดยร้อยละ 43.68 มีระยะทางในการเดินทาง 21-40 กิโลเมตร ร้อยละ 40.80 มีระยะทางในการเดินทาง 11-20 กิโลเมตร ร้อยละ 7.76 มีระยะทางในการเดินทาง 1-10 กิโลเมตร ดังแสดงในแผนภูมิที่ 5-24



แผนภูมิที่ 5-24 แสดงระยะทางในการเดินทาง ขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์

(10) ปัจจัยสำคัญในการเลือกรูปแบบการเดินทาง

จากการสำรวจข้อมูลปัจจัยสำคัญในการเลือกรูปแบบการเดินทางของประชากรกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาพบว่า จากกลุ่มตัวอย่างจำนวนทั้งสิ้น 348 ตัวอย่าง พบว่าประชากรส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่างปัจจัยสำคัญที่สุด คือ ความรวดเร็ว คิดเป็นร้อยละ 31 รองลงมาคือความสะดวก คิดเป็นร้อยละ 27 ไม่มีทางเลือกอื่น คิดเป็นร้อยละ 17 ความสะดวกสบาย คิดเป็นร้อยละ 14 ความปลอดภัยคิดเป็นร้อยละ 6 และความประหยัดคิดเป็นร้อยละ 5 ดังแสดงในแผนภูมิที่ 5-25



แผนภูมิที่ 5-25 แสดงปัจจัยในการเลือกรูปแบบเดินทาง ขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลรูปแบบการเดินทางของประชากรขณะพักอาศัยที่บ้านเดิมกับขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์ จำนวน 348 ตัวอย่าง สามารถสรุปเปรียบเทียบผลทางด้านลักษณะการเดินทางของประชากรได้ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 5-14 สรุปค่าสถิติเปรียบเทียบรูปแบบการเดินทางของประชากรขณะพักอาศัยที่บ้านเดิมกับขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์

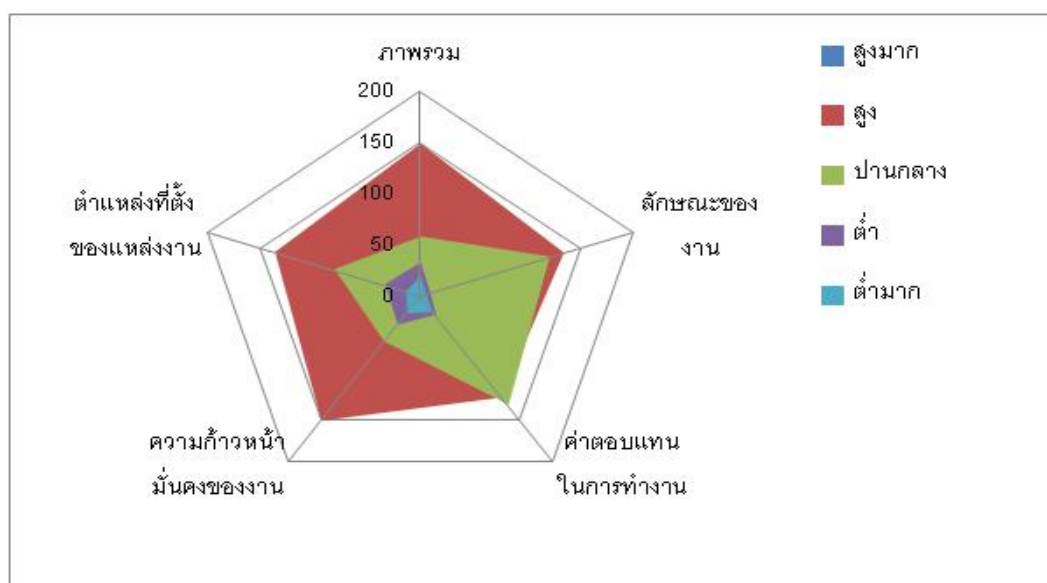
ข้อมูล	ขณะพักอาศัยที่บ้านเดิม	ขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์
เวลาเฉลี่ยในการออกจากบ้าน	6.17 น.	6.42 น.
จำนวนการเปลี่ยนถ่ายการเดินทางเฉลี่ย	1.78	1.51
เวลาเฉลี่ยที่ถึงที่ทำงาน	8.12 น.	8.21 น.
ยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง (ร้อยละ)		
รถยนต์ส่วนบุคคล	24.14	56.61
รถส่วนบุคคลร่วมกับระบบขนส่งมวลชน	7.18	25.57
ระบบขนส่งมวลชน	68.68	17.82
เวลาเฉลี่ยที่กลับถึงบ้าน	19.03 น.	19.09 น.
ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการเดินทาง (บาท)	91.19	150.67
ระยะเวลาเฉลี่ยในการเดินทาง (นาที)	67.27	44.57
ระยะทางเฉลี่ยในการเดินทาง (กิโลเมตร)	16.39	20.67

จากตารางที่ 5-14 จะเห็นได้ว่า เมื่อประชากรย้ายที่พักอาศัยมายังย่านราชพฤกษ์นั้น ประชากรจะเดินทางออกจากบ้านเพื่อไปทำงานช้ากว่าเดิม มีสัดส่วนของการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเพิ่มมากขึ้นในขณะที่สัดส่วนของการใช้ระบบขนส่งมวลชนก็ลดลงอย่างมากเช่นกัน ในส่วนของค่าใช้จ่ายในการเดินทางและระยะเวลาในการเดินทาง พบว่า สอดคล้องกับรูปแบบของยานพาหนะที่ใช้ คือ มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูงขึ้นในขณะที่มีระยะเวลาในการเดินทางลดลง เนื่องจากความสะดวกสบายของยานพาหนะที่ใช้ สำหรับระยะทางเฉลี่ยในการเดินทาง พบว่า ขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์ ประชากรมีระยะทางในการเดินทางจากบ้านเพื่อไปยังแหล่งงานเพิ่มขึ้น

5.4 ความพึงพอใจของผู้พักอาศัยที่มีต่องานและรูปแบบการเดินทาง

(1) ความพึงพอใจต่องานที่ทำในปัจจุบัน

จากการสำรวจข้อมูลความพึงพอใจจากกลุ่มตัวอย่างจำนวนทั้งสิ้น 348 ตัวอย่าง สามารถสรุปได้ว่าประชากรส่วนใหญ่มีความพึงพอใจต่องานที่ทำอยู่ในปัจจุบันอยู่ในระดับสูง ดังแสดงในแผนภูมิที่ 5-26



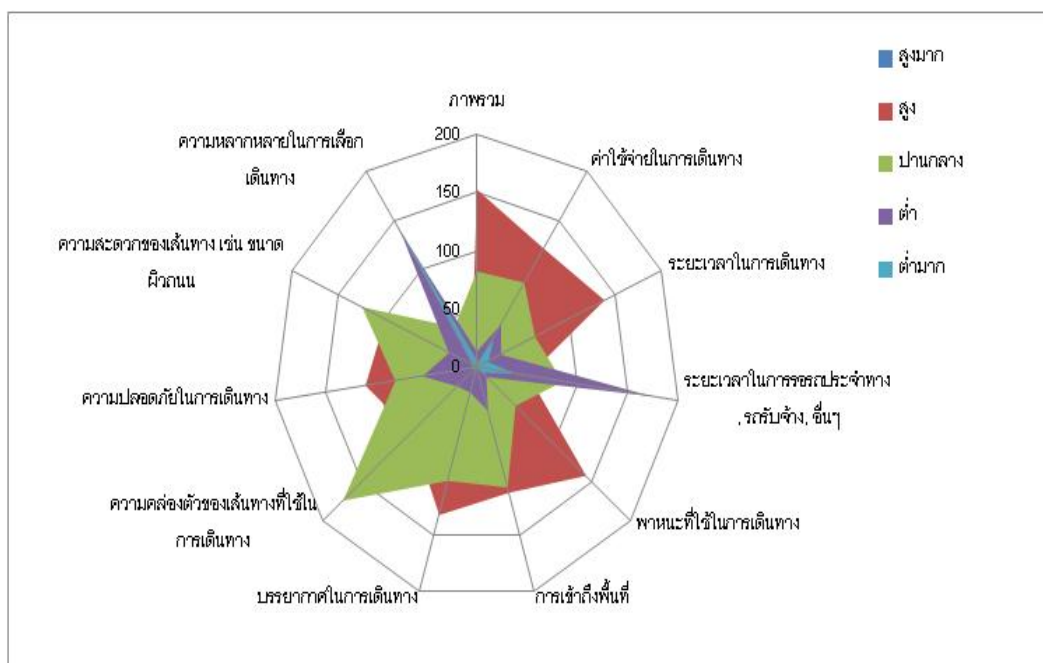
แผนภูมิที่ 5-26 แสดงระดับความพึงพอใจต่องานที่ทำในปัจจุบัน

จากการศึกษาความพึงพอใจต่องานที่ทำนั้นโดยรวมแล้วอยู่ในระดับสูง แต่หากพิจารณาในปีจ้อยต่างๆ จะพบว่าปีจ้อยในด้านของลักษณะงาน ความก้าวหน้า/มั่นคงของงานและตำแหน่งที่ตั้งของแหล่งงาน ประชากรมีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับสูง แต่ในส่วนของปีจ้อยด้านค่าตอบแทนในการทำงานประชากรมีความพึงพอใจในระดับปานกลางเท่านั้น เนื่องจากการทำงานไม่สามารถเลือกค่าตอบแทนได้ตามที่ต้องการมากนักจึงทำให้ระดับความพึงพอใจในส่วนนี้มีค่าน้อยที่สุด

(2) ความพึงพอใจและปัญหาในการเดินทางของประชากร

จากการศึกษาความพึงพอใจในการเดินทางในภาพรวมนั้นอยู่ในระดับสูง ถึงแม้ว่าจะมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูงขึ้น ใช้เวลาในการรอรถประจำทาง/รถรับจ้างนานและขาดความหลากหลายในการเลือกเดินทางก็ตาม แต่เนื่องจากความเคยชิน รวมทั้งการเดินทางของประชากรส่วนใหญ่ที่มักจะเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล ปัญหาในการรอรถประจำทางนาน และความ

หลากหลายในการเดินทางจึงไม่ใช่ปัญหาใหญ่ นอกจากนี้เมื่อพิจารณาร่วมกับระดับความพึงพอใจในปัจจัยอื่นๆ ที่ประชากรมีความพึงพอใจ จึงสามารถชดเชยกันได้ จึงแสดงให้เห็นว่าผู้เดินทางส่วนใหญ่พอใจที่จะจ่ายค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากเพื่อแลกกับความรวดเร็วและความสะดวกในการเดินทาง



แผนภูมิที่ 5-27 แสดงระดับความพึงพอใจในการเดินทางของประชากร

5.5 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมกับรูปแบบการเดินทางของผู้พักอาศัย

ในส่วนนี้จะทำการวิเคราะห์พิจารณาปัจจัยที่มีผลต่อรูปแบบการเดินทางของประชากรวัยทำงานที่พักอาศัยในหมู่บ้านจัดสรรเกิดใหม่ กรณีศึกษา โครงการจัดสรรประเภทบ้านเดี่ยว ย่านราชพฤกษ์ โดยพิจารณาจากลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม ตำแหน่งที่ตั้งของแหล่งงาน และรูปแบบการเดินทางของประชากร⁴ ด้วยการสร้างตารางแจกแจงความถี่ จับคู่อธิบายความสัมพันธ์ของตัวแปร โดยจะอธิบายตามรูปแบบการเดินทางหลักของประชากร ซึ่งจากการเก็บรวบรวมสามารถแบ่งรูปแบบการเดินทางหลักออกเป็น 3 ประเภท คือ การเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล

⁴ ตัวแปรด้านรูปแบบการเดินทางที่ใช้ในการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ ได้แก่ เวลาที่ออกจากที่พักอาศัย จำนวนการเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง เวลากลับถึงที่พักอาศัย ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ระยะเวลาในการเดินทาง ระยะทางในการเดินทาง

การเดินทางโดยรถส่วนบุคคลร่วมกับระบบขนส่งมวลชนและการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชน รายละเอียดมีดังต่อไปนี้

(1) เพศ

เมื่อพิจารณาข้อมูลจากตารางแจกแจงความถี่เพศและรูปแบบการเดินทางของประชากรจากตารางที่ 5-15 พบว่า ในการเดินทางไปทำงานประชากรวัยทำงานทั้งเพศชายและเพศหญิงส่วนใหญ่จะเลือกรูปแบบการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล

ตารางที่ 5-15 การแจกแจงความถี่เพศและรูปแบบการเดินทาง

		รูปแบบการเดินทางหลักของประชากร			
		รถยนต์ส่วนบุคคล	รถส่วนบุคคลร่วมกับระบบขนส่งมวลชน	ระบบขนส่งมวลชน	รวม
เพศ	ชาย	59 41.84%	52 36.88%	30 21.28%	141 100.00%
	หญิง	138 66.67%	37 17.87%	32 15.46%	207 100.00%
รวม		197 56.61%	89 25.57%	62 17.82%	348 100.00%

(2) อายุ

เมื่อพิจารณาข้อมูลจากตารางแจกแจงความถี่อายุและรูปแบบการเดินทางของประชากรจากตารางที่ 5-16 พบว่า ประชากรที่มีอายุ 20-30 ปี จะมีสัดส่วนของการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนมากที่สุด เนื่องจากเป็นช่วงอายุที่อยู่ในวัยเริ่มต้นการทำงาน ซึ่งอาจจะมีเงินเดือนน้อยกว่าประชากรวัยทำงานในช่วงอายุอื่นๆ ดังนั้นประชากรในช่วงอายุนี้อาจจะจึงเลือกเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชน

ตารางที่ 5-16 การแจกแจงความถี่อายุและรูปแบบการเดินทาง

		รูปแบบการเดินทางหลักของประชากร			
		รถยนต์ส่วนบุคคล	รถส่วนบุคคลร่วมกับระบบขนส่งมวลชน	ระบบขนส่งมวลชน	รวม
อายุ	20-30 ปี	26 30.95%	28 33.33%	30 35.71%	84 100.00%
	31-40 ปี	41 37.96%	39 36.11	28 25.93%	108 100.00%
	41-50 ปี	107 80.45%	22 16.54%	4 3.01%	133 100.00%
	51-60 ปี	23 100.00%	0	0	23 100.00%
รวม		197 56.61%	89 25.57%	62 17.82%	348 100.00%

(3) สถานภาพ

เมื่อพิจารณาข้อมูลจากตารางแจกแจงความถี่สถานภาพและรูปแบบการเดินทางของประชากรจากตารางที่ 5-17 พบว่า ผู้ที่มีสถานภาพโสดจะมีสัดส่วนของการเลือกเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนในการไปทำงานมากที่สุด ในขณะที่ผู้ที่มีสถานภาพสมรสแล้วจะมีสัดส่วนของการเลือกเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุด

(4) ระดับการศึกษา

เมื่อพิจารณาข้อมูลจากตารางแจกแจงความถี่ระดับการศึกษา และรูปแบบการเดินทางของประชากรจากตารางที่ 5-18 พบว่า ประชากรที่มีระดับการศึกษาปริญญาตรี จะมีสัดส่วนของการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนมากที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับระดับปริญญาโทและปริญญาเอก เนื่องจากระดับการศึกษาที่น้อยกว่าดังนั้นเงินเดือนที่ได้รับก็อาจจะน้อยกว่า ทำให้การเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนถูกเลือกใช้มากที่สุด

ตารางที่ 5-17 การแจกแจงความถี่สถานภาพและรูปแบบการเดินทาง

		รูปแบบการเดินทางหลักของประชากร			
		รถยนต์ส่วนบุคคล	รถส่วนบุคคลร่วมกับระบบขนส่งมวลชน	ระบบขนส่งมวลชน	รวม
สถานภาพ	โสด	19 20.21%	26 27.66%	49 52.13%	94 100.00%
	สมรส	178 70.08%	63 24.80%	13 5.12%	254 100.00%
รวม		197 56.61%	89 25.57%	62 17.82%	348 100.00%

ตารางที่ 5-18 การแจกแจงความถี่ระดับการศึกษาและรูปแบบการเดินทาง

		รูปแบบการเดินทางหลักของประชากร			
		รถยนต์ส่วนบุคคล	รถส่วนบุคคลร่วมกับระบบขนส่งมวลชน	ระบบขนส่งมวลชน	รวม
ระดับการศึกษา	ปริญญาตรี	43 31.39%	39 28.47%	55 40.15%	137 100.00%
	ปริญญาโท	115 69.70%	43 26.06%	7 4.24%	165 100.00%
	ปริญญาเอก	39 84.78%	7 15.22%	0	46 100.00%
รวม		197 56.61%	89 25.57%	62 17.82%	348 100.00%

(5) อาชีพ

เมื่อพิจารณาข้อมูลจากตารางแจกแจงความถี่อาชีพและรูปแบบการเดินทางของประชากรจากตารางที่ 5-19 พบว่า ประชากรในแต่ละสาขาอาชีพส่วนใหญ่จะมีสัดส่วนของการเลือกเดินทางไปทำงานโดยรถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุด

ตารางที่ 5-19 การแจกแจงความถี่อาชีพและรูปแบบการเดินทาง

		รูปแบบการเดินทางหลักของประชากร			
		รถยนต์ส่วนบุคคล	รถส่วนบุคคลร่วมกับระบบขนส่งมวลชน	ระบบขนส่งมวลชน	รวม
อาชีพ	ข้าราชการ	42 72.41%	0	16 27.59%	58 100.00%
	รัฐวิสาหกิจ	52 47.71	29 26.61%	28 25.69	109 100.00%
	บริษัทเอกชน	66 45.83%	60 41.67%	18 12.50%	144 100.00%
	นักวิชาการ	6 100.00%	0	0	6 100.00%
	ธุรกิจส่วนตัว	31 100.00%	0	0	31 100.00%
รวม		197 56.61%	89 25.57%	62 17.82%	348 100.00%

(6) รายได้ส่วนบุคคล

เมื่อพิจารณาข้อมูลจากตารางแจกแจงความถี่รายได้บุคคลและรูปแบบการเดินทางของประชากรจากตารางที่ 5-20 พบว่า ระดับรายได้ของประชากรมีความสัมพันธ์กับรูปแบบการเดินทางที่เลือกใช้ ประชากรที่มีรายได้ส่วนบุคคลน้อยจะมีสัดส่วนของการเลือกใช้ระบบขนส่งมวลชนในการเดินทางไปทำงานมาก ส่วนประชากรที่มีรายได้ส่วนบุคคลมากจะมีสัดส่วนของการเลือกใช้ระบบขนส่งมวลชนในการเดินทางไปทำงานน้อย

ตารางที่ 5-20 การแจกแจงความถี่รายได้ส่วนบุคคลและรูปแบบการเดินทาง

		รูปแบบการเดินทางหลักของประชากร			
		รถยนต์ส่วนบุคคล	รถส่วนบุคคลร่วมกับระบบขนส่งมวลชน	ระบบขนส่งมวลชน	รวม
รายได้ส่วนบุคคล	15,000 ถึง 25,000 บาท	6 12.00%	5 10.00%	39 78.00%	50 100.00%
	25,001 ถึง 35,000 บาท	14 21.54%	32 49.23%	19 29.23%	65 100.00%
	35,001 ถึง 45,000 บาท	39 55.71%	27 38.57%	4 5.71%	70 100.00%
	45,001 ถึง 55,000 บาท	69 79.31%	18 20.69%	0	87 100.00%
	55,001 ถึง 65,000 บาท	39 84.78%	7 15.22%	0	46 100.00%
	65,001 ถึง 75,000 บาท	30 100.00%	0	0	30 100.00%
	รวม	197 56.61%	89 25.57%	62 17.82%	348 100.00%

(7) รายได้ครัวเรือน

เมื่อพิจารณาข้อมูลจากตารางแจกแจงความถี่รายได้ครัวเรือนและรูปแบบการเดินทางของประชากรจากตารางที่ 5-21 พบว่ามีความสอดคล้องกับข้อมูลรายได้ส่วนบุคคล คือ ระดับรายได้ครัวเรือนของประชากรมีความสัมพันธ์กับรูปแบบการเดินทางที่เลือกใช้ ประชากรที่มีรายได้ครัวเรือนน้อยจะมีสัดส่วนของการเลือกใช้ระบบขนส่งมวลชนในการเดินทางไปทำงานมาก ส่วนประชากรที่มีรายได้ครัวเรือนมากจะมีสัดส่วนของการเลือกใช้ระบบขนส่งมวลชนในการเดินทางไปทำงานน้อย

ตารางที่ 5-21 การแจกแจงความถี่รายได้ครัวเรือนและรูปแบบการเดินทาง

		รูปแบบการเดินทางหลักของประชากร			
		รถยนต์ส่วนบุคคล	รถส่วนบุคคลร่วมกับระบบขนส่งมวลชน	ระบบขนส่งมวลชน	รวม
รายได้ครัวเรือน	70,000 ถึง 80,000 บาท	0	2	4	6
	80,001 ถึง 90,000 บาท	4	17	23	44
	90,001 ถึง 100,000 บาท	9.09%	38.64%	52.27%	100.00%
	100,001 ถึง 110,000 บาท	32	22	21	75
	110,001 ถึง 120,000 บาท	42.67%	29.33%	28.00%	100.00%
	120,001 ถึง 130,000 บาท	44	26	15	85
	130,001 ถึง 140,000 บาท	51.76%	30.59%	17.65%	100.00%
	140,001 ถึง 150,000 บาท	48	18	0	66
	150,001 ถึง 160,000 บาท	72.73%	27.27		100.00%
	160,001 ถึง 170,000 บาท	69	3	0	72
รวม	197	89	62	348	
	56.61%	25.57%	17.82%	100.00%	

(8) จำนวนสมาชิก

เมื่อพิจารณาข้อมูลจากตารางแจกแจงความถี่จำนวนสมาชิกและรูปแบบการเดินทางของประชากรจากตารางที่ 5-22 พบว่า ประชากรที่มีสมาชิกในครัวเรือนเพียง 2 คน จะมีสัดส่วนในการเดินทางไปทำงานโดยรถส่วนบุคคลร่วมกับระบบขนส่งมวลชนมากที่สุด ในขณะที่ประชากรที่มีสมาชิกในครัวเรือนมากกว่า 2 คน จะมีสัดส่วนของการเดินทางไปทำงานโดยรถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุด แสดงให้เห็นว่าครัวเรือนที่มีขนาดใหญ่ขึ้น ย่อมมีระดับของการเป็นเจ้าของรถยนต์สูงกว่า ดังนั้นจึงส่งผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางไปทำงานโดยรถยนต์ส่วนบุคคล

ตารางที่ 5-22 การแจกแจงความถี่จำนวนสมาชิกในครัวเรือนและรูปแบบการเดินทาง

		รูปแบบการเดินทางหลักของประชากร			
		รถยนต์ส่วนบุคคล	รถส่วนบุคคลร่วมกับระบบขนส่งมวลชน	ระบบขนส่งมวลชน	รวม
จำนวนสมาชิกในครัวเรือน	2 คน	16 30.19%	24 45.28%	13 24.53%	53 100.00%
	3 คน	45 42.86%	31 29.52%	29 27.62%	105 100.00%
	4 คน	107 74.31%	24 16.67%	13 9.03%	144 100.00%
	5 คน	22 61.11%	8 22.22%	6 16.67%	36 100.00%
	6 คน	7 70.00%	2 20.00%	1 10.00%	10 100.00%
รวม		197 56.61%	89 25.57%	62 17.82%	348 100.00%

(9) การถือครองยานพาหนะ

เมื่อพิจารณาข้อมูลจากตารางแจกแจงความถี่การถือครองยานพาหนะและรูปแบบการเดินทางของประชากรจากตารางที่ 5-23 พบว่า ประชากรที่ถือครองยานพาหนะ 1 คัน จะมีสัดส่วนของการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนมากที่สุด ส่วนประชากรที่ถือครองยานพาหนะมากกว่า 1 คัน จะมีสัดส่วนของการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุด แสดงให้เห็นว่า ครัวเรือนที่มีรถยนต์มากกว่า 1 คันจะมีแนวโน้มในการเดินทางไปทำงานโดยรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าครัวเรือนที่มีรถยนต์เพียงคันเดียว

ตารางที่ 5-23 การแจกแจงความถี่การถือครองยานพาหนะและรูปแบบการเดินทาง

		รูปแบบการเดินทางหลักของประชากร			
		รถยนต์ส่วนบุคคล	รถส่วนบุคคลร่วมกับระบบขนส่งมวลชน	ระบบขนส่งมวลชน	รวม
การถือครองยานพาหนะ	1 คัน	24 33.80%	12 16.90%	35 49.30%	71 100.00%
	2 คัน	68 48.23%	52 36.88%	21 14.89%	141 100.00%
	3 คัน	81 74.31%	22 20.18%	6 5.50%	109 100.00%
	4 คัน	24 88.89%	3 11.11%	0	27 100.00%
รวม		197 56.61%	89 25.57%	62 17.82%	348 100.00%

(10) การเปลี่ยน/ย้ายงาน

เมื่อพิจารณาข้อมูลจากตารางแจกแจงความถี่การเปลี่ยน/ย้ายงานและรูปแบบการเดินทางของประชากรจากตารางที่ 5-24 พบว่า ประชากรที่มีการเปลี่ยน/ย้ายงาน ร้อยละ 63.64% เป็นประชากรที่มีรูปแบบการเดินทางไปทำงานโดยระบบขนส่งมวลชน ร้อยละ 27.27% เป็นประชากรที่มีรูปแบบการเดินทางไปทำงานโดยรถส่วนบุคคลร่วมกับระบบขนส่งมวลชน ร้อยละ 9.09% เป็นประชากรที่มีรูปแบบการเดินทางไปทำงานโดยรถยนต์ส่วนบุคคล แสดงให้เห็นว่า รูปแบบการเดินทางที่ให้ความสะดวกสบาย มีความสามารถในการเข้าถึงสูงมีผลต่อการตัดสินใจเปลี่ยน/ย้ายงานของประชากร

ตารางที่ 5-24 การแจกแจงความถี่การเปลี่ยน/ย้ายงานและรูปแบบการเดินทาง

		รูปแบบการเดินทางหลักของประชากร			
		รถยนต์ส่วนบุคคล	รถส่วนบุคคลร่วมกับระบบขนส่งมวลชน	ระบบขนส่งมวลชน	รวม
การเปลี่ยนงาน	เปลี่ยน	1 9.09%	3 27.27%	7 63.64%	11 100.00%
	ไม่เปลี่ยน	196 58.16%	86 25.52%	55 16.32%	337 100.00%
รวม		197 56.61%	89 25.57%	62 17.82%	348 100.00%

(11) ที่ตั้งของแหล่งงาน

เมื่อพิจารณาข้อมูลจากตารางแจกแจงที่ตั้งของแหล่งงานและรูปแบบการเดินทางของประชากรจากตารางที่ 5-25 พบว่า ประชากรที่มีแหล่งงานอยู่ในเขตกรุงเทพฯ จะมีสัดส่วนของการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุด ในขณะที่ประชากรที่มีแหล่งงานอยู่ในจังหวัดนนทบุรีและปทุมธานีซึ่งไม่ไกลจากพื้นที่ศึกษานัก จะมีสัดส่วนของการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนมากที่สุด รองลงมาคือการเดินทางโดยรถส่วนบุคคลร่วมกับระบบขนส่งมวลชน ในส่วนของจังหวัดสมุทรปราการซึ่งมีระยะทางไกลออกไปจากพื้นที่ศึกษานั้น ประชากรจะมีรูปแบบการเดินทางโดยอาศัยรถยนต์ส่วนบุคคล แสดงให้เห็นว่า ระยะห่างระหว่างแหล่งงานและที่พักอาศัยมีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง แหล่งงานที่ไกลออกไปจากพื้นที่ศึกษาประชากรก็จะเลือกรูปแบบการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่า ในขณะที่ประชากรที่มีแหล่งงานไม่ไกลจากพื้นที่ศึกษาก็จะเลือกเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนมากกว่า ในส่วนของรูปแบบการเดินทางโดยรถส่วนบุคคลร่วมกับระบบขนส่งมวลชนนั้น พบว่า ประชากรที่มีแหล่งงานในเขตกรุงเทพฯ ชั้นในมีสัดส่วนของการเดินทางรูปแบบนี้มากที่สุด เนื่องจากบริเวณดังกล่าวมีสภาพการจราจรที่คับคั่งอีกทั้งยังอยู่ในรัศมีการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ อีกด้วย

ตารางที่ 5-25 การแจกแจงความถี่ตำแหน่งที่ตั้งของแหล่งงานและรูปแบบการเดินทาง

		รูปแบบการเดินทางหลักของประชากร			
		รถยนต์ส่วนบุคคล	รถส่วนบุคคลร่วมกับระบบขนส่งมวลชน	ระบบขนส่งมวลชน	รวม
ตำแหน่งที่ตั้งของแหล่งงาน	กรุงเทพฯ ชั้นใน	118 57.84%	69 33.82%	17 8.33%	204 100.00%
	กรุงเทพฯ ชั้นกลาง	27 39.13%	20 28.99%	22 31.88%	69 100.00%
	กรุงเทพฯ ชั้นนอก	26 100.00%	0	0	26 100.00%
	นนทบุรี	17 54.84%	0	14 45.16%	31 100.00%
	ปทุมธานี	8 47.06%	0	9 52.94%	17 100.00%
	สมุทรปราการ	1 0.32%	0	0	1 100.00%
รวม	197 56.61%	89 25.57%	62 17.82%	348 100.00%	

(12) เวลาเดินทางออกจากบ้าน

เมื่อพิจารณาข้อมูลจากตารางแจกแจงที่ตั้งของแหล่งงานและรูปแบบการเดินทางของประชากรจากตารางที่ 5-26 พบว่า ประชากรที่เดินทางออกจากบ้านก่อนเวลา 06.30 น. มีสัดส่วนของการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนมากที่สุด ในขณะที่ประชากรที่เดินทางออกจากบ้านหลังเวลา 06.30 น. นั้นจะมีสัดส่วนของการเดินทางไปแหล่งงานโดยรถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุด

ตารางที่ 5-26 การแจกแจงความถี่เวลาเดินทางออกจากบ้านและรูปแบบการเดินทาง

		รูปแบบการเดินทางหลักของประชากร			
		รถยนต์ส่วนบุคคล	รถส่วนบุคคลร่วมกับระบบขนส่งมวลชน	ระบบขนส่งมวลชน	รวม
เวลาเดินทางออกจากบ้าน	5.00 น. ถึง 5.30 น.	0	1	8	9
			11.11%	88.89%	100.00%
	5.31 น. ถึง 6.00 น.	10	11	19	40
		25.00%	27.50%	47.50%	100.00%
	6.01 น. ถึง 6.30 น.	31	29	35	95
		32.63%	30.53%	36.84%	100.00%
	6.31 น. ถึง 7.00 น.	79	38	0	117
		67.52%	32.48%		100.00%
	7.01 น. ถึง 7.30 น.	51	9	0	60
		85.00%	15.00%		100.00%
7.31 น. ถึง 8.00 น.	26	1	0	27	
	96.30%	3.70%		100.00%	
รวม		197	89	62	348
		56.61%	25.57%	17.82%	100.00%

(13) จำนวนการเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง

เมื่อพิจารณาข้อมูลจากตารางแจกแจงจำนวนการเปลี่ยนถ่ายการเดินทางและรูปแบบการเดินทางของประชากรจากตารางที่ 5-27 พบว่า ประชากรวัยมีสัดส่วนการเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง 1 ครั้งมากที่สุดโดยเป็นการเดินทางไปยังแหล่งงานโดยรถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 97.52% รองลงมาก็คือการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชน ร้อยละ 2.48% การเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง 2 ครั้ง มีสัดส่วนของการเดินทางโดยรถส่วนบุคคลร่วมกับระบบขนส่งมวลชนมากที่สุด ร้อยละ 69.83% รองลงมาก็คือการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชน 30.17% การเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง 3 ครั้ง มีสัดส่วนของการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนมากที่สุด ร้อยละ 73.33% รองลงมาก็คือการเดินทางโดยรถส่วนบุคคลร่วมกับระบบขนส่งมวลชน ร้อยละ 26.67%

ตารางที่ 5-27 การแจกแจงความถี่การเปลี่ยนถ่ายการเดินทางและรูปแบบการเดินทาง

		รูปแบบการเดินทางหลักของประชากร			
		รถยนต์ส่วนบุคคล	รถส่วนบุคคลร่วมกับระบบขนส่งมวลชน	ระบบขนส่งมวลชน	รวม
การเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง	1 ต่อ	197 97.52%	0	5 2.48%	202 100.00%
	2 ต่อ	0	81 69.83%	35 30.17%	116 100.00%
	3 ต่อ	0	8 26.67%	22 73.33%	30 100.00%
รวม		197 56.61%	89 25.57%	62 17.82%	348 100.00%

(14) เวลาถึงบ้าน

เมื่อพิจารณาข้อมูลจากตารางแจกแจงเวลาถึงที่พักอาศัยและรูปแบบการเดินทางของประชากรจากตารางที่ 5-28 พบว่า ประชากรที่มีรูปแบบการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลจะมีสัดส่วนของการเดินทางถึงที่พักอาศัยเร็วกว่ารูปแบบการเดินทางประเภทอื่นๆ รองลงมาคือการเดินทางโดยรถส่วนบุคคลร่วมกับระบบขนส่งมวลชน ในขณะที่การเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนจะมีสัดส่วนของการเดินทางถึงที่พักอาศัยช้ากว่าการเดินทางรูปแบบอื่น

ตารางที่ 5-28 การแจกแจงเวลาถึงบ้านและรูปแบบการเดินทาง

		รูปแบบการเดินทางหลักของประชากร			
		รถยนต์ส่วนบุคคล	รถส่วนบุคคลร่วมกับระบบขนส่งมวลชน	ระบบขนส่งมวลชน	รวม
เวลาเดินทางถึงที่ทำงาน	17.00 น. ถึง 17.30 น.	6 46.15%	0	7 53.85%	13 100.00%
	17.31 น. ถึง 18.00 น.	18 62.07%	3 10.34%	8 27.59%	29 100.00%
	18.01 น. ถึง 18.30 น.	32 72.73%	9 20.45%	3 6.82%	44 100.00%
	18.31 น. ถึง 19.00 น.	83 78.30%	18 16.98%	5 4.72%	106 100.00%
	19.01 น. ถึง 19.30 น.	34 42.50%	27 33.75%	19 23.75%	80 100.00%
	19.31 น. ถึง 20.00 น.	19 30.16%	29 46.03%	15 23.81%	63 100.00%
	20.01 น. ถึง 20.30 น.	5 38.46%	3 23.08%	5 38.46%	13 100.00%
	รวม	197 56.61%	89 25.57%	62 17.82%	348 100.00%

(15) ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

เมื่อพิจารณาข้อมูลจากตารางแจกแจงค่าใช้จ่ายในการเดินทางและรูปแบบการเดินทางของประชากรจากตารางที่ 5-29 พบว่า ประชากรที่เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากกว่า 121 บาทนั้นจะเป็นประชากรที่มีรูปแบบการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล ส่วนประชากรที่เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 61-120 บาทจะเป็นประชากรที่มีรูปแบบการเดินทางโดยรถส่วนบุคคลร่วมกับระบบขนส่งมวลชน ในขณะที่ประชากรที่เสียค่าใช้จ่าย 1-60 บาทนั้นจะเป็นประชากรที่เดินทางโดยระบบขนส่งมวลชน

ตารางที่ 5-29 การแจกแจงความถี่ค่าใช้จ่ายในการเดินทางและรูปแบบการเดินทาง

		รูปแบบการเดินทางหลักของประชากร			
		รถยนต์ส่วนบุคคล	รถส่วนบุคคลร่วมกับระบบขนส่งมวลชน	ระบบขนส่งมวลชน	รวม
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	1 – 60 บาท	0	1 2.33%	42 97.67%	43 100.00%
	61 – 120 บาท	2 2.94%	47 69.12%	19 27.94%	68 100.00%
	121 – 180 บาท	50 60.98%	31 37.80%	1 1.22%	82 100.00%
	181 – 240 บาท	145 93.55%	10 6.45%	0	155 100.00%
	รวม	197 56.61%	89 25.57%	62 17.82%	348 100.00%

(16) ระยะเวลาในการเดินทาง

เมื่อพิจารณาข้อมูลจากตารางแจกแจงระยะเวลาในการเดินทางและรูปแบบการเดินทางของประชากรจากตารางที่ 5-30 พบว่า ประชากรที่มีระยะเวลาในการเดินทางไปยังแหล่งงานโดยใช้เวลาไม่เกิน 60 นาทีนั้น จะมีสัดส่วนของการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุด ส่วนประชากรที่ใช้เวลาในการเดินทาง 61-90 นาทีจะมีสัดส่วนของการเดินทางโดยรถส่วนบุคคลร่วมกับระบบขนส่งมวลชนมากที่สุด ในขณะที่ประชากรที่ใช้เวลาในการเดินทางมากกว่า 90 นาทีนั้นจะมีสัดส่วนของการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนมากที่สุด

ตารางที่ 5-30 การแจกแจงความถี่ระยะเวลาในการเดินทางและรูปแบบการเดินทาง

		รูปแบบการเดินทางหลักของประชากร			
		รถยนต์ส่วนบุคคล	รถส่วนบุคคลร่วมกับระบบขนส่งมวลชน	ระบบขนส่งมวลชน	รวม
ระยะเวลาในการเดินทาง	1 – 10 นาที	5 62.50%	0	3 37.50%	8 100.00%
	11 – 30 นาที	72 67.29%	31 28.97%	4 3.74%	107 100.00%
	31 – 60 นาที	98 66.22%	17 11.49%	33 22.30%	148 100.00%
	61 – 90 นาที	22 27.16%	40 49.38%	19 23.46%	81 100.00%
	91 – 120 นาที	0	1 25.00%	3 75.00%	4 100.00%
รวม		197 56.61%	89 25.57%	62 17.82%	348 100.00%

(17) ระยะทางในการเดินทาง

เมื่อพิจารณาข้อมูลจากตารางแจกแจงระยะทางในการเดินทางและรูปแบบการเดินทางของประชากรจากตารางที่ 5-31 พบว่า ประชากรที่มีระยะห่างระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงาน 1 – 10 กิโลเมตร จะมีสัดส่วนของการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนมากที่สุด ในขณะที่ระยะห่างระหว่างที่พักและแหล่งงานไกลออกไปนั้น สัดส่วนของการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนก็จะเริ่มลดน้อยลง แสดงให้เห็นว่าประชากรจะเลือกใช้ระบบขนส่งมวลชนเมื่อระยะห่างระหว่างที่พักและแหล่งงานไม่ไกลกันมากนัก หากระยะห่างระหว่างทั้งสองที่ไกลกันออกไปสัดส่วนของการเลือกใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางก็จะเพิ่มมากขึ้น

ตารางที่ 5-31 การแจกแจงความถี่ระยะทางในการเดินทางและรูปแบบการเดินทาง

		รูปแบบการเดินทางหลักของประชากร			
		รถยนต์ส่วนบุคคล	รถส่วนบุคคลร่วมกับระบบขนส่งมวลชน	ระบบขนส่งมวลชน	รวม
ระยะทางในการเดินทาง	1 – 10 กิโลเมตร	9 33.33%	6 22.22%	12 44.44%	27 100.00%
	11 – 20 กิโลเมตร	75 52.82%	34 23.94%	33 23.24%	142 100.00%
	21 – 30 กิโลเมตร	98 64.47%	42 27.63%	12 7.89%	152 100.00%
	31 – 40 กิโลเมตร	14 53.85%	7 26.92%	5 19.23%	26 100.00%
	41 – 50 กิโลเมตร	1 100.00%	0	0	1 100.00%
รวม		197 56.61%	89 25.57%	62 17.82%	348 100.00%

5.6 สรุป

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลของผู้พักอาศัยในหมู่บ้านจัดสรรเกิดใหม่ ย่านราชพฤกษ์ โดยการนำเสนอลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม ตำแหน่งที่ตั้งแหล่งงาน ตำแหน่งที่ตั้งของที่พักอาศัยเดิมและการเปรียบเทียบรูปแบบการเดินทางของประชากร พบว่า ผู้พักอาศัยในหมู่บ้านจัดสรรเกิดใหม่ ย่านราชพฤกษ์นั้นมีการย้ายบ้านแต่ไม่ย้ายงาน และมีรูปแบบการเดินทางที่เปลี่ยนไปจากเดิม โดยประชากรส่วนใหญ่จะเดินทางไปแหล่งงานโดยรถยนต์ส่วนบุคคลเพิ่มมากขึ้น ในส่วนของการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปร โดยการอธิบายการเลือกรูปแบบการเดินทางไปยังแหล่งงานของประชากรวัยทำงาน ผู้วิจัยจะอภิปรายและนำเสนอผลในบทต่อไป

บทที่ 6

อภิปรายผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

การศึกษาเรื่องการปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและแหล่งงานของประชากรวัยทำงานที่พักอาศัยในหมู่บ้านจัดสรรเกิดใหม่ กรณีศึกษา โครงการจัดสรรประเภทบ้านเดี่ยว ย่านราชพฤกษ์ ผู้วิจัยได้ให้ความสำคัญกับรูปแบบการเดินทางของประชากรวัยทำงาน ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งของปัญหาการจราจรติดขัดในปัจจุบัน ดังนั้นเพื่อแก้ไขปัญหาคงเป็นสิ่งจำเป็นที่จะต้องเข้าใจถึงปัญหาและปัจจัยที่ก่อให้เกิดปัญหา โดยผู้วิจัยได้ทำการเปรียบเทียบรูปแบบการเดินทางของประชากรวัยทำงานระหว่างพักอาศัย ณ ที่พักอาศัยเดิม กับขณะพักอาศัยอยู่ในย่านราชพฤกษ์ ซึ่งเป็นบริเวณที่อยู่อาศัยเกิดใหม่ เพื่อชี้ให้เห็นถึงรูปแบบการเดินทางที่เปลี่ยนไปรวมทั้งปัจจัยที่มีส่วนสำคัญต่อรูปแบบการเดินทางของประชากร เพื่อเป็นแนวทางที่จะนำไปสู่การวางแผนการใช้ที่ดินและการวางแผนระบบคมนาคมขนส่งที่เหมาะสมต่อไป

งานวิจัยนี้เป็นงานวิจัยเชิงสำรวจ มีหน่วยการวิเคราะห์ในระดับครัวเรือน พื้นที่ศึกษาคครอบคลุม 3 ตำบล ได้แก่ ตำบลบางพลับ ตำบลอ้อมเกร็ดและตำบลท่าอิฐ โดยคัดเลือกโครงการบ้านจัดสรร ประเภทบ้านเดี่ยวที่อยู่ในบริเวณย่านราชพฤกษ์และมีระดับราคาอยู่ที่ 3-5 ล้านบาท ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 6 หมู่บ้าน 2,632 หลังคาเรือน โดยได้ทำการออกแบบสอบถามทางไปรษณีย์ ร่วมกับการเก็บแบบสอบถามด้วยตัวเองเพื่อรวบรวมข้อมูล ของประชากรวัยทำงานที่พักอาศัยในหมู่บ้านจัดสรรเกิดใหม่ ย่านราชพฤกษ์ ซึ่งสามารถสรุปผลการศึกษาในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบการเดินทางของประชากรวัยทำงานได้ดังต่อไปนี้

6.1 อภิปรายผลจากสมมติฐาน

การศึกษาเรื่องการปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและแหล่งงานของประชากรวัยทำงานที่พักอาศัยในหมู่บ้านจัดสรรเกิดใหม่ กรณีศึกษา โครงการจัดสรรที่ดินประเภทบ้านเดี่ยว ย่านราชพฤกษ์ มีคำถามของการวิจัย คือ รูปแบบการเดินทางและแหล่งงานของประชากรวัยทำงานที่พักอาศัยในหมู่บ้านจัดสรรเกิดใหม่ กรณีศึกษา โครงการจัดสรรประเภทบ้านเดี่ยว ย่านราชพฤกษ์จะเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมหรือไม่ อย่างไร โดยมีสมมติฐานคือ ประชากรวัยทำงานที่พักอาศัยใน

หมู่บ้านจัดสรรเกิดใหม่ ย่านราชพฤกษ์จะมีรูปแบบการเดินทางและแหล่งงานที่ไม่เปลี่ยนไปจากเดิม คือ ประชากรจะมีรูปแบบการเดินทางไปทำงานโดยรถยนต์ส่วนบุคคลและมีไม่มีการย้ายงาน

จากการศึกษา พบว่า ผลการวิจัยขัดแย้งกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ กล่าวคือ ประชากรวัยทำงานที่พักอาศัยในหมู่บ้านจัดสรรเกิดใหม่ กรณีศึกษา โครงการจัดสรรประเภทบ้านเดี่ยว ย่านราชพฤกษ์ มีรูปแบบการเดินทางที่เปลี่ยนไปจากเดิม โดยขณะพักอาศัย ณ ที่พักอาศัยเดิม ประชากรวัยทำงานส่วนใหญ่จะเดินทางไปยังแหล่งงานโดยอาศัยระบบขนส่งมวลชน แต่ปัจจุบันขณะพักอาศัยอยู่ในย่านราชพฤกษ์นั้นประชากรส่วนใหญ่จะเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลแทน ในส่วนของการเปลี่ยน/ย้ายงาน พบว่า ประชากรร้อยละ 96.84% ไม่มีการเปลี่ยน/ย้ายงานตามการย้ายบ้าน

6.2 อภิปรายผลการศึกษา

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลและเปรียบเทียบรูปแบบการเดินทางของประชากรในขณะที่พักอาศัยอยู่ ณ ที่พักอาศัยเดิมและขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์ สามารถแบ่งออกเป็น 3 กลุ่มตามลักษณะของการใช้ยานพาหนะในการเดินทาง ดังแสดงในตารางที่ 6-1

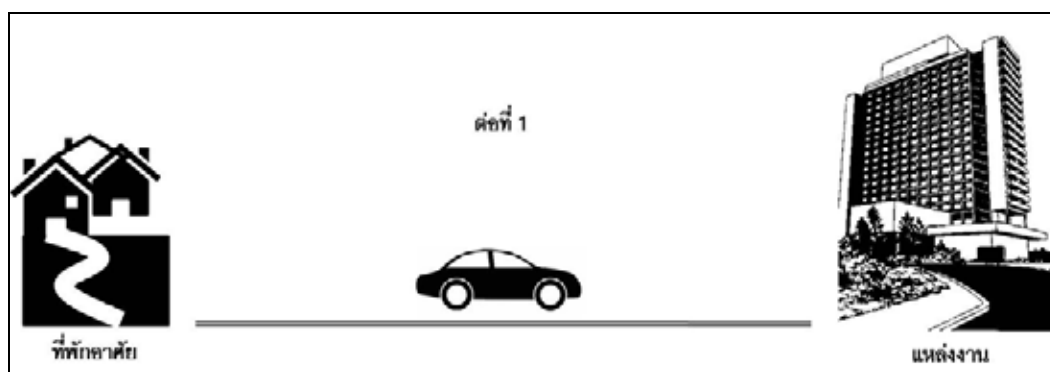
ตารางที่ 6-1 เปรียบเทียบรูปแบบการเดินทางของประชากรขณะพักอาศัยที่บ้านเดิมกับขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์

รูปแบบการเดินทาง	ขณะพักอาศัยที่บ้านเดิม	ขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์
กลุ่มที่ 1 รถยนต์ส่วนบุคคล	24.14%	56.61%
กลุ่มที่ 2 รถส่วนบุคคลร่วมกับระบบขนส่งมวลชน	7.18%	25.57%
กลุ่มที่ 3 ระบบขนส่งมวลชน	68.68%	17.82%
รวม	100.00%	100.00%

ที่มา : แบบสอบถาม

รูปแบบการเดินทางกลุ่มที่ 1 การเดินทางรูปแบบนี้เป็นการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ (ขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์) คือ การเดินทางจากบ้านสู่สถานที่ทำงานโดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคลซึ่งเป็นการเดินทางเพียงต่อเดียว ข้อดีของรูปแบบการเดินทางที่ 1 คือสามารถตอบสนองความต้องการของผู้เดินทางได้ในหลายๆ ด้าน อาทิ ความสะดวกสบาย การเข้าถึง

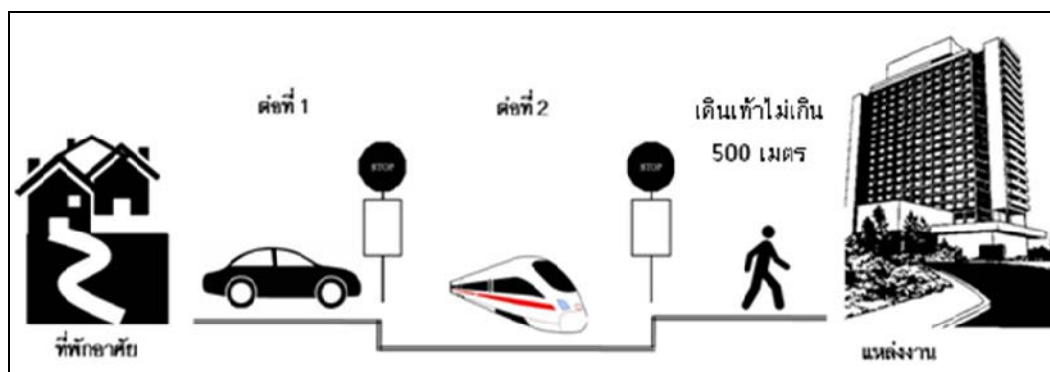
ความเร็วของการเดินทาง ซึ่งจากการศึกษาพบว่า รูปแบบการเดินทางประเภทนี้มีระยะเวลาเดินทางเฉลี่ยเพียง 38.70 นาที แต่อย่างไรก็ตามการเดินทางรูปแบบนี้ต้องเสียค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูง ดังนั้นผู้เดินทางจึงต้องสามารถรับภาระด้านค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้นได้



ภาพที่ 6-1 รูปแบบการเดินทางกลุ่มที่ 1

ที่มา : ผู้วิจัย

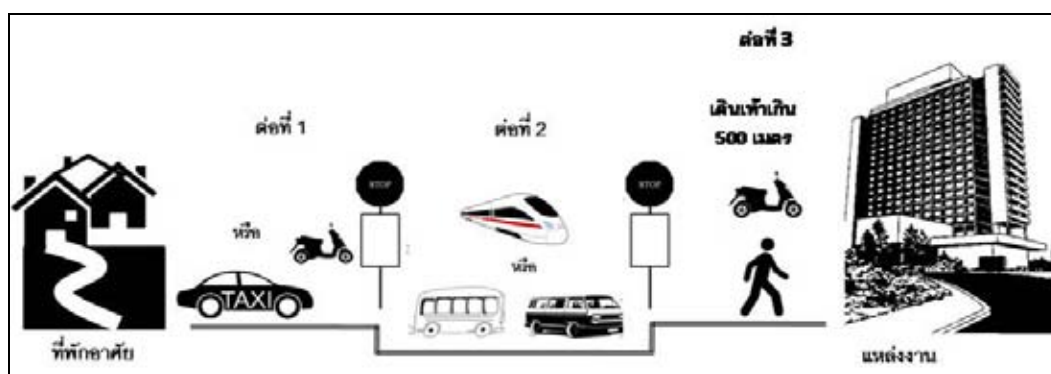
รูปแบบการเดินทางกลุ่มที่ 2 การเดินทางรูปแบบนี้เป็นการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างอันดับที่ 2 โดยเป็นการเดินทางจากที่พักอาศัยไปยังแหล่งงานโดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคลร่วมกับระบบขนส่งมวลชน คือ การใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในตอนที่ 1 หลังจากนั้นจะเปลี่ยนถ่ายการเดินทางโดยอาศัยระบบขนส่งมวลชน BTS / MRT ในตอนที่ 2 โดยประชากรกลุ่มตัวอย่างจะใช้วิธีการนำยานพาหนะไปจอดบริเวณลานจอดรถและเดินทางโดย BTS / MRT ไปยังสถานที่ทำงาน รูปแบบการเดินทางประเภทนี้มีระยะเวลาเดินทางเฉลี่ย 50.95 นาที และประชากรที่เดินทางรูปแบบนี้ส่วนใหญ่จะมีแหล่งงานอยู่ในรัศมีการให้บริการของ BTS / MRT



ภาพที่ 6-2 รูปแบบการเดินทางกลุ่มที่ 2

ที่มา : ผู้วิจัย

รูปแบบการเดินทางกลุ่มที่ 3 การเดินทางรูปแบบนี้เป็นการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ (ขณะพักอาศัย ณ ที่พักอาศัยเดิม) เป็นการเดินทางจากที่พักอาศัยไปยังแหล่งงานโดยใช้ระบบขนส่งมวลชน ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นการเดินทาง 2 ต่อในหนึ่งเที่ยวของการเดินทาง โดยในตอนที่ 2 จะมีสัดส่วนของการใช้บริการ BTS / MRT มากที่สุด เนื่องจากการเดินทางดังกล่าวมีความสะดวกและรวดเร็วสามารถกำหนดเวลาในการเดินทางได้ การเดินทางรูปแบบนี้จะเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อยแต่ก็ต้องแลกกับความสะดวกรสบาย และเวลาในการเดินทางที่เพิ่มขึ้นด้วยซึ่งจากการศึกษาพบว่ารูปแบบการเดินทางประเภทนี้มีระยะเวลาเดินทางเฉลี่ย 54.05 นาที



ภาพที่ 6-3 รูปแบบการเดินทางกลุ่มที่ 3

ที่มา : ผู้วิจัย

ตารางที่ 6-2 เปรียบเทียบระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางของแต่ละรูปแบบการเดินทาง

รูปแบบการเดินทาง	ระยะเวลาในการเดินทางเฉลี่ย (นาที)	ค่าใช้จ่ายในการเดินทางเฉลี่ย (บาท)
กลุ่มที่ 1 รถยนต์ส่วนบุคคล	38.78	194.05
กลุ่มที่ 2 รถส่วนบุคคลร่วมกับระบบขนส่งมวลชน	50.95	124.21
กลุ่มที่ 3 ระบบขนส่งมวลชน	54.05	50.82
รวม	44.57	150.67

ที่มา : แบบสอบถาม

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบตำแหน่งที่ตั้งแหล่งงานขณะพักอาศัยอยู่บ้านเดิมกับขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์ พบว่า จากประชากรกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 348 คน มีประชากรที่มีการย้าย/เปลี่ยนแหล่งงาน (ย้ายเขตที่ตั้งของแหล่งงาน) จำนวนเพียง 11 ตัวอย่าง หรือคิดเป็นร้อยละ 3.16 โดยเป็นการย้ายแหล่งงานออกจากพื้นที่เขตเมืองชั้นใน เข้ามายังพื้นที่จังหวัดนนทบุรีและจังหวัดปทุมธานี

สรุป ขณะพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์ประชากรส่วนใหญ่จะเลือกเดินทางไปยังแหล่งงานโดยรถยนต์ส่วนบุคคล เนื่องจากใช้ระยะเวลาในการเดินทางเพียง 38.78 นาที (ดูตารางที่ 6-2) ทำให้ผู้พักอาศัยส่วนใหญ่ที่มีการถือครองยานพาหนะ เลือกเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลแทน เนื่องจากมีความสะดวกสบาย รวดเร็วและคุ้มค่ากว่าการเดินทางรูปแบบอื่นๆ

นอกจากประเด็นในเรื่องของระยะเวลาในการเดินทางที่กล่าวไปแล้วนั้น ย่านราชพฤกษ์ยังมีแรงดึงดูดทั้งในด้านระบบคมนาคมขนส่งที่มีความสะดวกสบาย มีสภาพแวดล้อมที่ดีอีกทั้งยังมีราคาที่ดินที่ถูกเมื่อเทียบกับที่พักอาศัยที่อยู่ในเขตเมืองชั้นใน ซึ่งจากการวิจัยยังพบว่าประชากรในพื้นที่มีแหล่งงานที่สามารถให้ทั้งในเรื่องของรายได้ ความก้าวหน้าและความสะดวกสบายในการเดินทางประชากรจึงพอใจที่จะทำงานอยู่ที่เดิม แม้ว่าจะมีแรงเสียดทานในเรื่องของระยะทางในการเดินทางและต้นทุนในการเดินทางที่เพิ่มมากขึ้น จึงสะท้อนให้เห็นว่าต้นทุนส่วนตัวที่เพิ่มขึ้นจากการเดินทางที่ไกลขึ้นนั้นยังคงคุ้มค่าและประชากรสามารถยอมรับได้เพื่อแลกกับอรรถประโยชน์สูงสุดของตน

6.3 ข้อเสนอแนะ

จากพฤติกรรมการเลือกรูปแบบการเดินทางของประชากรวัยทำงานที่พักอาศัยอยู่ในหมู่บ้านจัดสรรเกิดใหม่ในพื้นที่ศึกษา จะพบว่า รูปแบบการเดินทางที่ใช้มากที่สุดคือการเดินทางโดยอาศัยรถยนต์ส่วนบุคคล นอกจากนี้ยังพบว่าการเดินทางไปทำงานเป็นสัดส่วนที่มากที่สุดของการเดินทางที่เกิดขึ้นในกรุงเทพฯ (นระ คมนามูล, 2547) จากสภาพการณ์ดังกล่าวจึงเป็นสาเหตุสำคัญที่นำไปสู่ปัญหาการจราจรติดขัดในปัจจุบัน ดังนั้นจากการศึกษาผู้วิจัยจึงมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

(1) ควรมีนโยบายสนับสนุนการใช้ระบบขนส่งมวลชน แต่เนื่องจากการสร้างระบบขนส่งทางราง (BTS / MRT) ซึ่งมีความสะดวกสบายและรวดเร็วให้ครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่เป็นสิ่งที่ยาก ดังนั้นจึงควรมีการศึกษาาระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ ที่มีความเหมาะสมกับพื้นที่ศึกษาซึ่งเป็นพื้นที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นต่ำ อีกทั้งยังต้องคำนึงถึงความคุ้มทุนต่อการจัดให้มีระบบขนส่งมวลชนอีกด้วย

(2) ควรคำนึงถึงการเชื่อมต่อการเดินทางเป็นสำคัญ การศึกษาแผนแม่บทระบบขนส่งทางรางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลในปัจจุบันเพื่อนำไปสู่การพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะที่มีความสะดวกสบายในการเชื่อมโยงจากพื้นที่ศึกษา ประกอบกับการพัฒนาที่จอดรถยนต์ (Park and Ride) ขึ้นในพื้นที่ที่มีความเหมาะสมเพื่อลดปริมาณและดึงดูดส่วนแบ่งของการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลให้มีจำนวนลดลง



ภาพที่ 6-4 เส้นทางแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล
ที่มา : http://www.otp.go.th/th/Bkk_mrt/adjustplan.php [16 เมษายน 2555]

(3) ควรจัดทำ/ส่งเสริมนโยบายการฟื้นฟูเมืองอย่างยั่งยืน โดยเฉพาะในเขตเมืองชั้นในที่ปัจจุบันกำลังเสื่อมโทรม เริ่มต้นจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพเพื่อรองรับความต้องการเดินทาง ซึ่งหากขาดการวางแผนที่ดีอาจส่งผลกระทบต่อให้เกิดปัญหาความแออัดและไม่เป็นระเบียบในอนาคตได้

ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาจากกลุ่มตัวอย่างที่เป็นประชากรวัยทำงาน และเป็นการศึกษาเพียงพื้นที่หนึ่งในบริเวณเขตชานเมืองทางตอนเหนือเท่านั้น ดังนั้นจึงควรมีการศึกษาเพิ่มเติมในพื้นที่ชานเมืองอื่นๆ ของกรุงเทพฯ เพื่อนำมาเปรียบเทียบรูปแบบการเดินทางที่อาจจะแตกต่างกันต่อไป นอกจากนี้ควรมีการศึกษาเปรียบเทียบต้นทุนและผลประโยชน์ระหว่างการพัฒนาเมืองในเขตชานเมืองกับการพัฒนาเมืองในเขตเมืองชั้นใน เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาและฟื้นฟูเมืองอย่างเหมาะสมต่อไป

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

- จุฑา มนต์ไพบูลย์. เศรษฐกิจศาสตร์ภูมิภาคและเมือง. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : ภาพพิมพ์, 2532.
- ฉัตรชัย พงษ์ประยูร. ทฤษฎีเกี่ยวกับการตั้งถิ่นฐาน. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2527.
- ชนินทร์ เขียวสนั่น. การส่งเสริมระบบขนส่งมวลชนในเขตเมืองชั้นใน กรณีศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในย่านธุรกิจถนนสีลม. วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต, สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2547.
- ชัชวีร์ วายลี. ภูมิศาสตร์การตั้งถิ่นฐาน. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2524.
- ดำรงพล ใจยา. พฤติกรรมการใช้พื้นที่สัญจรของผู้โดยสารรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพในบริเวณย่านสีลม. วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต, ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2538.
- ธนพล จรัลวณิชวงศ์. เทคโนโลยีการขนส่งกับการเติบโตและฟื้นฟูเมือง : กรณีศึกษา กรุงเทพมหานคร. ใน เอกสารประกอบการประชุมวิชาการด้านการวางแผนภาคและเมือง ประจำปี 2550 เรื่องการฟื้นฟูเมือง. หน้า 73-85. ณ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2550.
- นระ คมนมมูล. เทคโนโลยีการขนส่งสาธารณะภายในเมือง ระบบขนส่งสาธารณะใน กทม. สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพฯ: เซเว่น พรินติ้งกรุ๊ป, 2547.
- นันทนา วาณิชยพงศ์. ความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยกับแหล่งงาน กรณีศึกษาผู้ที่ซื้อที่อยู่อาศัยในเขตจังหวัดปทุมธานี. วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต, ภาควิชาการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547.
- บิสิเนสไทย. ยึดถนนราชพฤกษ์ "อนันต์ อัสวโกคิน" กินรวบตลาดบ้าน. [ออนไลน์]. 16 กรกฎาคม 2555. แหล่งที่มา <http://www.arip.co.th/businessnews.php?id=414258> [9 กุมภาพันธ์ 2554]
- พนิต ภูจินดา. บัญญัติสิบประการสำหรับการวางแผนการขนส่งและจราจรเพื่อเมืองประหยัดพลังงาน. ใน เอกสารประกอบการประชุมวิชาการด้านการวางแผนภาคและเมือง ประจำปี 2551 เรื่องเมืองประหยัดพลังงาน. หน้า 97-113. ณ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551.

วันชัย ศักดิ์พิงศธร. พฤติกรรมการเดินทางของผู้พักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัยตามแนวรถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบ พระชนมพรรษา (บีทีเอส) บนถนนสุขุมวิท. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชาการวางแผนภาค คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2553.

สุกัญญา ชัยพงษ์. รูปแบบการเดินทางของประชากรกลางวันเข้าสู่ใจกลางเมืองกรุงเทพมหานคร : กรณีศึกษาเขตสาทร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชาการวางแผนผังเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544.

สำนักพัฒนามาตรฐาน กรมโยธาธิการและผังเมือง. การศึกษาลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินและรูปแบบของที่อยู่อาศัยเพื่อเป็นแนวทางในการประกอบการจัดทำารควบคุมย่านที่อยู่อาศัย. 500 เล่ม. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ : จำไทยเพรส, 2548.

สำนักทะเบียนราษฎร กรมการปกครอง. รายงานสถิติจำนวนประชากรและบ้านรายจังหวัด รายอำเภอและรายตำบล ณ เดือนธันวาคม พ.ศ.2553. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา http://stat.dopa.go.th/xstat/p5312_01.html [12 กุมภาพันธ์ 2554]

ภาษาอังกฤษ

Anthony J. Catanese and James C. Synder. Introduction to Urban Planning.

Brain J.L. Berry & E.Horton. Geographic Perspectives on Urban System. Washington D.C.: National Industrial Conference Board, 1970.

Bruton M.J. Introduction To Transportation Planning. London : Hutchinson Technical Education, 1975.

Kurt Leibbrand. Transportation and Town planning. Massachusetts : MIT Press, 1970.

Needham, Barree. How Cities Work An Introduction. Oxford : Pergamon Press, 1977.

Northam, Ray M. Transport in Cities 1990. New York : Wiley, 1979.

Pederson. Transportation. Oxford : Pergamon, 1980.

Short, John R. An Introduction To Urban Geography. London : Routledge & Kegan Paul, 1984.

Sureporn Punpuing. Commuting Behaviour Pattern in Bangkok. A Thesis submitted for the Degree of Doctor of Philosophy of the Australian National University.

ภาคผนวก

6. รายได้ของท่าน/เดือน [] 15,000 – 25,000 บาท [] 25,001 – 35,000 บาท
 [] 35,001 – 45,000 บาท [] 45,001 – 55,000 บาท
 [] 55,001 – 65,000 บาท [] 65,000 – 75,000 บาท
7. รายได้ครัวเรือน/เดือน [] 70,000 – 80,000 บาท [] 80,001 – 90,000 บาท
 [] 90,001 – 100,000 บาท [] 100,001 – 110,000 บาท
 [] 110,001 – 120,000 บาท [] 120,001 – 130,000 บาท
8. จำนวนสมาชิกในครอบครัว คน ทำงานแล้ว คน
9. จำนวนยานพาหนะ [] รถยนต์ คัน [] รถจักรยานยนต์ คัน
 [] อื่นๆ คัน
10. ที่ตั้งของที่พักอาศัยเดิม [] กรุงเทพมหานคร เขต (โปรดระบุ)
 [] อื่นๆ (โปรดระบุ) อำเภอ (โปรดระบุ)
11. ตั้งแต่ย้ายมาพักอาศัยในย่านราชพฤกษ์ ท่านมีการเปลี่ยน / ย้ายงานหรือไม่
 [] เปลี่ยน / ย้ายงาน เพราะ.....
 [] ไม่มีการเปลี่ยน / ย้ายงาน (ข้ามไปทำข้อ12)
12. ที่ตั้งของแหล่งงาน (เดิม) [] กรุงเทพมหานคร เขต (โปรดระบุ)
 [] อื่นๆ (โปรดระบุ) อำเภอ (โปรดระบุ)
13. ที่ตั้งของแหล่งงาน (ปัจจุบัน) [] กรุงเทพมหานคร เขต (โปรดระบุ)
 [] อื่นๆ (โปรดระบุ) อำเภอ (โปรดระบุ)
14. สิ่งจูงใจในการเลือกพักอาศัยในบริเวณย่านราชพฤกษ์ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
 [] ใกล้ที่พักอาศัยเดิม [] ใกล้ที่ทำงาน [] ใกล้สถาบันการศึกษา
 [] เดินทางสะดวก [] สภาพแวดล้อมดี [] ราคาเหมาะสม
 [] อื่นๆ (โปรดระบุ).....

ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านการเดินทาง (ขณะพักอาศัยอยู่ ณ ที่พักอาศัยเดิม)

1. เวลาที่ท่านออกจากบ้าน (โปรดระบุ)
2. ปกติท่านเดินทางไปทำงานกี่ต่อ 1 ต่อ 2 ต่อ 3 ต่อ
 4 ต่อ
3. ท่านเดินทางไปทำงานด้วยยานพาหนะใดบ้าง (กรุณาเลือกรหัสรูปแบบการเดินทางและเติมลงในช่องว่าง)

ตารางแสดงรหัสรูปแบบการเดินทาง

รูปแบบการเดินทาง	รหัส	รูปแบบการเดินทาง	รหัส
เดินเท้า (เกิน 500 เมตร)	A	รถเมล์	E
รถยนต์ส่วนบุคคล	B	แท็กซี่	F
รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล	C	รถตู้โดยสาร	G
รถจักรยานยนต์รับจ้าง	D	BTS / MRT	H

ต่อที่ 1 เดินทางโดย

ต่อที่ 2 เดินทางโดย

ต่อที่ 3 เดินทางโดย

ต่อที่ 4 เดินทางโดย

4. เวลาที่ท่านถึงที่ทำงาน (โปรดระบุ)
5. เวลาที่ท่านถึงบ้าน (โปรดระบุ)
6. ค่าใช้จ่ายและระยะเวลาในการเดินทาง (กรุณาทำเครื่องหมาย \surd ลงในช่องว่าง)

ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	ไปทำงาน	ระยะเวลาในการเดินทาง	ไปทำงาน
1 – 60 บาท		1- 10 นาที	
61 – 120 บาท		11 – 30 นาที	
121 – 180 บาท		31 – 60 นาที	
181 – 240 บาท		61 – 90 นาที	
		91 – 120 นาที	

7. ปัจจัยสำคัญในการเลือกรูปแบบการเดินทางของท่านคือ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- สะดวกที่สุด สบายที่สุด รวดเร็วที่สุด
 ปลอดภัยที่สุด ประหยัดที่สุด ไม่มีทางเลือกอื่น
 อื่นๆ ระบุ.....

ส่วนที่ 3 ข้อมูลด้านการเดินทาง (ขณะพักอาศัยอยู่ ณ ที่พักอาศัยย่านราชพฤกษ์)

1. เวลาที่ท่านออกจากบ้าน (โปรดระบุ)

2. ปกติท่านเดินทางไปทำงานกี่ต่อ 1 ต่อ 2 ต่อ 3 ต่อ
 4 ต่อ

3. ท่านเดินทางไปทำงานด้วยยานพาหนะใดบ้าง (กรุณาเลือกรหัสรูปแบบการเดินทางและเติมลงในช่องว่าง)

ตารางแสดงรหัสรูปแบบการเดินทาง

รูปแบบการเดินทาง	รหัส	รูปแบบการเดินทาง	รหัส
เดินเท้า (เกิน 500 เมตร)	A	รถเมล์	E
รถยนต์ส่วนบุคคล	B	แท็กซี่	F
รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล	C	รถตู้โดยสาร	G
รถจักรยานยนต์รับจ้าง	D	BTS / MRT	H

ต่อที่ 1 เดินทางโดย

ต่อที่ 2 เดินทางโดย

ต่อที่ 3 เดินทางโดย

ต่อที่ 4 เดินทางโดย

4. เวลาที่ท่านถึงที่ทำงาน (โปรดระบุ)

5. เวลาที่ท่านถึงบ้าน (โปรดระบุ)

6. ค่าใช้จ่ายและระยะเวลาในการเดินทาง (กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่าง)

ค่าใช้จ่าย ในการเดินทาง	ไปทำงาน	ระยะเวลา ในการเดินทาง	ไปทำงาน
1 – 60 บาท		1- 10 นาที	
61 – 120 บาท		11 – 30 นาที	
121 – 180 บาท		31 – 60 นาที	
181 – 240 บาท		61 – 90 นาที	
		91 – 120 นาที	

7. ปัจจัยสำคัญในการเลือกรูปแบบการเดินทางของท่านคือ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- สะดวกที่สุด สบายที่สุด รวดเร็วที่สุด
 ปลอดภัยที่สุด ประหยัดที่สุด ไม่มีทางเลือกอื่น
 อื่นๆ ระบุ.....

ส่วนที่ 4 ข้อมูลด้านความพึงพอใจและข้อเสนอแนะ

1. ท่านมีความพึงพอใจต่องานที่ทำอยู่ในปัจจุบัน เพียงใด

(5) สูงมาก (4) สูง (3) ปานกลาง (2) ต่ำ (1) ต่ำมาก

	5	4	3	2	1
1. ลักษณะของงาน					
2. ค่าตอบแทนในการทำงาน					
3. ความก้าวหน้า/มั่นคงต่องาน					
3. ตำแหน่งที่ตั้งของสถานที่ทำงาน					
4. ภาพรวม					

2. ท่านมีความพึงพอใจในการเดินทางจากบ้านไปยังที่ทำงานในปัจจุบันเพียงใด

(5) สูงมาก (4) สูง (3) ปานกลาง (2) ต่ำ (1) ต่ำมาก

ปัจจัยการเดินทาง	5	4	3	2	1
1. ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง					
2. ระยะเวลาในการเดินทาง					
3. ระยะเวลาในการรอรถประจำทาง, รถรับจ้าง, อื่นๆ					
4. พาหนะที่ใช้ในการเดินทาง					
5. การเข้าถึงพื้นที่					
6. บรรยากาศในการเดินทาง					
7. ความคล่องตัวของเส้นทางที่ใช้ในการเดินทาง					
8. ความปลอดภัยในการเดินทาง					
9. ความสะดวกของเส้นทาง เช่น ขนาด ผิวถนน					
10. ความหลากหลายในการเลือกเดินทาง					
11. ภาพรวม					

3. ข้อเสนอแนะที่ท่านต้องการให้ภาครัฐฯ จัดการหรือแก้ไขปัญหาในการเดินทาง

.....

.....

.....

.....

.....

ขอบพระคุณทุกท่านเป็นอย่างสูง

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นางสาว ภัคกมล สุขจิตวงศ์ เกิดเมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม พ.ศ.2529 สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต (ภูมิศาสตร์) เกียรตินิยมอันดับ 2 สาขาภูมิศาสตร์ จากมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เมื่อปี พ.ศ.2551 จากนั้นเข้าศึกษาต่อระดับปริญญาโทในภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเมื่อปี พ.ศ. 2552