พฤติกรรมการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่ตั้งอยู่ในและนอกระยะการเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าสุทธิสาร : กรณีศึกษา โครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร, ไอวี่รัชดา และรัชดาออร์คิด

นายอนุเทพ ศิริสิทธิ์

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาเคหพัฒนศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการพัฒนาที่อยู่อาศัย ภาควิชาเคหการ
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.

THE TRAVEL BEHAVIOR OF RESIDENTS IN CONDOMINIUM CLOSE TO SUTHISAN STATION : A CASE STUDY OF LIFE@SUTHISAN, IVY RATCHADA AND RATCHADA ORCHID

Mr. Anuthep Sirisit

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Housing Development Program in Housing Development
Department of Housing
Faculty of Architecture
Chulalongkorn University
Academic Year 2011
Copyright of Chulalongkorn University

อนุเทพ ศิริสิทธิ์ : พฤติกรรมการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่ตั้งอยู่ในและนอกระยะการเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าสุทธิสาร กรณีศึกษา : โครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร ไอวี่รัชดา รัชดาออร์คิด. (THE TRAVEL BEHAVIOR OF RESIDENTS IN CONDOMINIUM CLOSE TO SUTHISAN STATION : A CASE STUDY OF LIFE@SUTHISAN, IVY RATCHADA AND RATCHADA ORCHID.) อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก : ผศ.ดร.กุณฑลทิพย พานิชภักดิ์, อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม : ผศ.ดร.พนิต ภู่จินดา, 132 หน้า.

ตั้งแต่ปี 2547 จนถึงปัจจุบันการพัฒนาที่อยู่อาศัยประเภทอาคารชุดตามแนวรถไฟฟ้าMRT มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว ในแต่ละโครงการมีการจัดเตรียมที่จอดรถยนต์ส่วนบุคคลตามที่กฎหมายกำหนดเท่ากับอาคารพักอาศัยในทุกพื้นที่ การศึกษานี้จึงมีวัตถุประสงค์ในการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าMRT ที่ตั้งอยู่ในและนอกระยะการเดินถึงโดยวิเคราะห์ความจำเป็นในการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล เพื่อเป็นข้อมูลนำไปสู่การทบทวนจำนวนที่จอดรถที่ต้องจัดให้มีตามกฎหมาย ในช่วงต้นปี 2554 การขยายตัวของอาคารชุดที่มีอัตราการขยายตัวมากที่สุดจะอยู่ในเขตห้วยขวาง จตุจักร บางนา ซึ่งในเขตห้วยขวางจะเป็นเส้นทางรถไฟฟ้าMRT ดังนั้นผู้วิจัยจึงเลือกกลุ่มประชากรที่อาศัยอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าสุทธิสาร โดยกลุ่มประชากรมีทั้งหมด 3 โครงการได้แก่ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร ไอวี่รัชดา และรัชดาออร์คิด โดยทั้ง 3 โครงการมีระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้าสุทธิสารประมาณ 50ม. 250ม. และ 950ม.ตามลำดับ โดยผู้วิจัยได้ทำการศึกษาและเก็บข้อมูลโดยใช้การสำรวจ และแบบสอบถาม กลุ่มตัวอย่าง

จากผลของการศึกษาพบว่าลักษณะทางเศรษฐกิจ และสังคมของครัวเรือนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่ตั้งอยู่ใน และนอกระยะเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT มีลักษณะคล้ายกันคือ เป็นครัวเรือนขนาดเล็ก มีรายได้ปานกลาง และโครงการที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT มีการครอบครองรถยนต์ส่วนบุคคลร้อยละ45.6 และโครงการที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT มีการครอบครองรถยนต์ส่วนบุคคลร้อยละ61.3 ผู้อยู่อาศัยมีพฤติกรรมการเดินทางดังนี้ โครงการที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT ผู้อยู่อาศัยที่มีวัตถุประสงค์ของการเดินทางเพื่อไปทำงานในวันจันทร์ถึงวันศุกร์ ด้วยรถไฟฟ้าMRT มีค่าเฉลี่ยร้อยละ43.1 ซึ่งมีปริมาณมากกว่าโครงการที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT โดยมีค่าเฉลี่ยร้อยละ25.0 และในวันเสาร์กับอาทิตย์ผู้อยู่อาศัยมีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อไปซื้อสินค้ามากกว่าการเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์อื่น โครงการที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT มีการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าMRT มีค่าเฉลี่ยร้อยละ45.3 ซึ่งมีปริมาณมากกว่าโครงการที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT โดยมีค่าเฉลี่ยร้อยละ26.9 และจากผลการศึกษาพบว่าโครงการที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT ผู้อยู่อาศัยที่มีความจำเป็นในการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมีค่าเฉลี่ยร้อยละ32.0 และ โครงการที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT มีค่าเฉลี่ยร้อยละ52.6

ดังนั้นจากผลการศึกษาแสดงให้เห็นแนวโน้มว่าผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT น่าจะมีความจำเป็นในการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลน้อยกว่าอาคารชุดที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT จึงมีข้อเสนอแนะให้มีการศึกษาเพิ่มเติมเพื่อยืนยันในข้อสรุปนี้ และนำไปสู่การพิจารณาปรับลดจำนวนที่จอดรถในอาคารชุดที่อยู่ตามแนวรถไฟฟ้า ซึ่งจะทำให้ต้นทุนค่าก่อสร้าง และราคาขายอาคารชุดลดลงได้

ภาควิชา เคหการ ลายมือชื่อนิสิต .....

สาขาวิชา การพัฒนาที่อยู่อาศัย ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก .....

ปีการศึกษา 2554 ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม .....

537 42957 25 : MAJOR HOUSING DEVELOPMENT

KEYWORDS : TRAVEL BEHAVIOR / CONDOMINIUM CLOSE TO STATION / MRT

ANUTHEP SIRISIT : THE TRAVEL BEHAVIOR OF RESIDENTS IN CONDOMINIUM CLOSE TO SUTHISAN STATION : A CASE STUDY OF LIFE@SUTHISAN, IVY RATCHADA AND RATCHADA ORCHID. ADVISOR : ASST. PROF. KUNDOLDIBYA PANITCHPAKDI, Ph.D., CO-ADVISOR : ASST. PROF. PANIT PUJINDA, Ph.D., 132 pp.

[Text of Abstract]

…….....

…….

[Text of Abstract]

…….....

…….

Department : Housing	Student's Signature
Field of Study : Housing Development	Advisor's Signature
Academic Year : 2011	Co-advisor's Signature

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธเลมนี้ ไดรับความสำเร็จสมบูรณเนื่องจากความกรุณาของคณาจารยในภาควิชาเคหการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยซึ่งไดมอบความรูตางๆ ในการศึกษาดานการพัฒนาที่อยู่อาศัย และคณะกรรมการวิทยานิพนธซึ่งไดชี้แนะแนวทางใหการศึกษามีความสมบูรณครบถวนยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอยางยิ่งผูชวยศาสตราจารย ดร.กุณฑลทิพย พานิชภักดิ์ อาจารยที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก และผูชวยศาสตราจารย ดร.พนิต ภู่จินดา อาจารยที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม ซึ่งไดสละเวลาใหคำชี้แนะและความชวยเหลือในทุกขั้นตอนของการดำเนินงาน

นอกจากนี้ใครขอขอบคุณบรรดาเจาหนาที่ของหนวยงานตางๆที่ใหความอนุเคราะหขอมูลที่เกี่ยวของกับวิทยานิพนธ และขอขอบคุณเพื่อนๆ จากภาควิชาเคหการในความชวยเหลือและสนับสนุน ทั้งในดานคำปรึกษา ขอมูล เทคนิค การวิเคราะห การเก็บแบบสอบถามและคำแนะนำในการทำงานเปนอยางดี

หากวิทยานิพนธเลมนี้มีคุณประโยชนแกการศึกษาหรือวางแผนพัฒนาแกสาธารณะชนอยูบางขาพเจาขอมอบคำชมเชยนี้ใหแก ทานอาจารยที่ปรึกษาวิทยานิพนธและบิดา-มารดาซึ่งไดใหสิ่งดีๆ และโอกาสในการศึกษาแกขาพเจา แตหากมีขอผิดพลาดประการใด ขาพเจาขอนอมรับไวเพียงผูเดียวและอภัยมา ณ ที่นี้

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย..... ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ..... จ
กิตติกรรมประกาศ..... ฉ
สารบัญ..... ช
สารบัญตาราง..... ฌ
สารบัญภาพ..... ฎ
สารบัญแผนภูมิ..... ฏ
บทที่ 1 บทนำ..... 1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา..... 1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย..... 3
1.3 ขอบเขตของการวิจัย..... 3
1.4 สมมุติฐานของการวิจัย..... 5
1.5 คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย..... 5
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ..... 5
บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง..... 6
2.1 ลักษณะการใช้ที่ดินและการใช้อาคารบริเวณริมเส้นทางของระบบรถไฟฟ้า..... 6
2.2 ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง..... 7
2.3 แนวความคิดเกี่ยวกับการเกิดการเดินทางและการเลือกการเดินทางของบุคคล..... 8
2.4 ปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการที่จอดรถยนต์..... 9
2.5 ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง ควบคุมอาคาร 2544..... 11
2.6 แนวความคิดเกี่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะ..... 11
2.7 ระบบขนส่งสาธารณะ..... 12
2.8 ความสามารถในการเข้าถึงสถานี..... 12
2.9 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง..... 15

หน้า

บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย..... 18
3.1 การเก็บรวบรวมข้อมูล..... 19
3.2 ประชากร..... 19
3.3 การเลือกและวิธีการสุ่มตัวอย่าง..... 23
3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล..... 23
บทที่ 4 ผลการศึกษา..... 24
4.1 ข้อมูลทั่วไปของเขตห้วยขวาง..... 24
4.2 ข้อมูลทั่วไปของอาคารชุดที่ทำการศึกษา..... 28
4.3 ข้อมูลทั่วไปของผู้อยู่อาศัย..... 31
4.4 ข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางของผู้อยู่อาศัย..... 38
4.5 ความสัมพันธ์ระหว่างเศรษฐกิจและสังคม กับรูปแบบการเดินทาง..... 43
4.6 ความคิดเห็นของผู้อยู่อาศัยกับการเดินทาง..... 68
บทที่ 5 บทสรุป และข้อเสนอแนะ..... 76
5.1 สรุปลักษณะทางสังคม และเศรษฐกิจ..... 76
5.2 สรุปพฤติกรรมการเดินทางของผู้อยู่อาศัย..... 83
5.3 สรุปความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางสังคม และเศรษฐกิจกับรูปแบบการเดินทาง..... 88
5.4 ความจำเป็นในการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล..... 92
5.5 ข้อเสนอแนะ..... 94

รายการอ้างอิง..... 95
ภาคผนวก..... 97
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์..... 132

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 1.1	แสดงราคากลางค่าก่อสร้างที่จอดรถ……	3
ตารางที่ 2.1	แสดงระยะทางในการเดินทางมายังสถานีระบบขนส่งมวลชน……	8
ตารางที่ 3.1	แสดงตารางตัวแปรหลัก และตัวแปรรอง…….…….	18
ตารางที่ 3.2	แสดงโครงการอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้ารัชดาภิเษก…..……	20
ตารางที่ 3.3	แสดงโครงการอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าสุทธิสาร…..…….....	21
ตารางที่ 3.4	แสดงโครงการอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าห้วยขวาง..……....	21
ตารางที่ 3.5	แสดงจำนวนห้องพักของแต่ละโครงการ.....…….....	22
ตารางที่ 4.1	แสดงรายละเอียดของโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร.....…….....	29
ตารางที่ 4.2	แสดงรายละเอียดของโครงการไอวี่รัชดาคอนโดมิเนียม.....	29
ตารางที่ 4.3	แสดงรายละเอียดของโครงการรัชดาออร์คิด.....…….....	30
ตารางที่ 4.4	แสดงรายชื่อนิติบุคคลอาคารชุด.....…….....	30
ตารางที่ 4.5	แสดงเพศของผู้อยู่อาศัย.....…….....	31
ตารางที่ 4.6	แสดงจำนวนสมาชิกในครัวเรือน.....…….....	32
ตารางที่ 4.7	แสดงสถานภาพในครอบครัว.....…….....	33
ตารางที่ 4.8	แสดงอาชีพของผู้อยู่อาศัยในโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร.....	34
ตารางที่ 4.9	แสดงอาชีพของผู้อยู่อาศัยในโครงการไอวี่รัชดา.....	35
ตารางที่ 4.10	แสดงอาชีพของผู้อยู่อาศัยในโครงการรัชดาออร์คิด.....	35
ตารางที่ 4.11	แสดงกรรมสิทธิ์ในการครอบครอง…….…....	36
ตารางที่ 4.12	แสดงการครอบครองยานพาหนะ.....	37
ตารางที่ 4.13	แสดงระยะทางในการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร.	39
ตารางที่ 4.14	แสดงระยะทางในการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในโครงการไอวี่รัชดา.....	40
ตารางที่ 4.15	แสดงระยะทางในการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในโครงการรัชดาออร์คิด.....	40
ตารางที่ 4.16	แสดงระยะเวลาในการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร	41
ตารางที่ 4.17	แสดงระยะเวลาในการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในโครงการไอวี่รัชดา.....	42
ตารางที่ 4.18	แสดงระยะเวลาในการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในโครงการรัชดาออร์คิด.....	42
ตารางที่ 4.19	แสดงความจำเป็นในการใช้รถยนต์.....	68

หน้า

ตารางที่ 4.20 แสดงเหตุผลต่อความจำเป็นในการใช้รถยนต์..... 69
ตารางที่ 4.21 แสดงปริมาณการใช้รถไฟฟ้า MRT..... 70
ตารางที่ 4.22 แสดงเหตุผลในการใช้บริการรถไฟฟ้า MRT..... 71
ตารางที่ 4.23 แสดงเหตุผลในการไม่ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT..... 72
ตารางที่ 4.24 แสดงการลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนตัว..... 73
ตารางที่ 4.25 แสดงความเห็นในการลดจำนวนที่จอดรถยนต์..... 74
ตารางที่ 4.26 แสดงความเห็นในการลดพื้นที่จอดรถ..... 75
ตารางที่ 5.1 แสดงการเปรียบเทียบลักษณะทางสังคม และเศรษฐกิจ..... 77
ตารางที่ 5.2 แสดงการเปรียบเทียบพฤติกรรมในการเดินทาง (จันทร์-ศุกร์)..... 83
ตารางที่ 5.3 แสดงการเปรียบเทียบเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะ กับพาหนะส่วนบุคคล (จันทร์-ศุกร์)..... 89
ตารางที่ 5.4 แสดงการเปรียบเทียบการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าMRT กับรถยนต์ส่วนบุคคล (จันทร์-ศุกร์)..... 91
ตารางที่ 5.5 แสดงความจำเป็นในการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล..... 93
ตารางที่ 5.6 แสดงปริมาณผู้อยู่อาศัยทีมีความจำเป็นในการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล..... 93

สารบัญภาพ

		หน้า
ภาพที่ 1.1	แผนผังแนวรถไฟฟ้า MRTA ช่วงถนนลาดพร้าว-รัชดาภิเษก-พระรามเก้า…..	4
ภาพที่ 4.1	แสดงพื้นที่ศึกษา เขตห้วยขวาง.....	25
ภาพที่ 4.2	แสดงถนนภายในพื้นที่ศึกษา เขตห้วยขวาง.....	26
ภาพที่ 4.3	แสดงที่ตั้งของโครงการที่ทำการศึกษา เขตห้วยขวาง.....	28

สารบัญแผนภูมิ

		หน้า
แผนภูมิที่ 1.1	จำนวนหน่วยที่อยู่อาศัยที่ขายได้ เปรียบเทียบกับที่อยู่อาศัยที่จดทะเบียน	2
แผนภูมิที่ 1.2	แสดงสัดส่วนการขายของอาคารชุดที่อยู่ตามแนวรถไฟฟ้า.....	2
แผนภูมิที่ 4.1	แสดงช่วงอายุของผู้อยู่อาศัย.....	32
แผนภูมิที่ 4.2	แสดงระดับการศึกษา.....	33
แผนภูมิที่ 4.3	แสดงระดับรายได้ในครัวเรือน.....	34
แผนภูมิที่ 4.4	แสดงการเปรียบเทียบการประกอบอาชีพของต่ละโครงการ.....	35
แผนภูมิที่ 4.5	แสดงการเปรียบเทียบระหว่างจำนวนสมาชิกในครัวเรือนกับการถือครองรถยนต์.....	37
แผนภูมิที่ 4.6	แสดงวัตถุประสงค์ในการเดินทางของผู้อยู่อาศัย.....	38
แผนภูมิที่ 4.7	แสดงการเปรียบเทียบระยะทางในการเดินทางของผู้อยู่อาศัย.....	40
แผนภูมิที่ 4.8	แสดงการเปรียบเทียบระยะเวลาในการเดินทางของผู้อยู่อาศัย.....	42
แผนภูมิที่ 4.9	แสดงการเปรียบเทียบรูปแบบการเดินทางของแต่ละเพศในช่วงวันจันทร์ถึงศุกร์.....	43
แผนภูมิที่ 4.10	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับรูปแบบการเดินทาง (เสาร์ – อาทิตย์).	44
แผนภูมิที่ 4.11	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างช่วงอายุกับรูปแบบการเดินทาง (จันทร์ – ศุกร์).....	45
แผนภูมิที่ 4.12	แสดงความสัมพันธ์ระหว่าง ช่วงอายุกับรูปแบบการเดินทาง (เสาร์ – อาทิตย์).....	46
แผนภูมิที่ 4.13	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนสมาชิกกับรูปแบบการเดินทาง (จันทร์ – ศุกร์).....	47
แผนภูมิที่ 4.14	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนสมาชิกกับรูปแบบการเดินทาง (เสาร์ – อาทิตย์).....	48
แผนภูมิที่ 4.15	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับรูปแบบการเดินทาง (ไลฟ์เอทสุทธิสาร).....	50
แผนภูมิที่ 4.16	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับรูปแบบการเดินทาง (ไอวี่รัชดา)	50

หน้า

แผนภูมิที่ 4.17 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับรูปแบบการเดินทาง (รัชดาออร์คิด) 51
แผนภูมิที่ 4.18 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับรูปแบบการเดินทาง (ไลฟ์เอทสุทธิสาร)..... 52
แผนภูมิที่ 4.19 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับรูปแบบการเดินทาง (ไอวี่รัชดา)..... 53
แผนภูมิที่ 4.20 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับรูปแบบการเดินทาง (รัชดาออร์คิด). 53
แผนภูมิที่ 4.21 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ครัวเรือนกับรูปแบบการเดินทาง (ไลฟ์เอทสุทธิสาร) 55
แผนภูมิที่ 4.22 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ครัวเรือนกับรูปแบบการเดินทาง (ไอวี่รัชดา)..... 55
แผนภูมิที่ 4.23 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ครัวเรือนกับรูปแบบการเดินทาง (รัชดาออร์คิด)..... 56
แผนภูมิที่ 4.24 แสดงความสัมพันธ์การครอบครองห้องพักกับรูปแบบการเดินทาง (จันทร์-ศุกร์)..... 57
แผนภูมิที่ 4.25 แสดงความสัมพันธ์การครอบครองห้องพักกับรูปแบบการเดินทาง (เสาร์-อาทิตย์)..... 58
แผนภูมิที่ 4.26 แสดงความสัมพันธ์การครอบครองยานพาหนะกับรูปแบบการเดินทาง (จันทร์-ศุกร์)..... 59
แผนภูมิที่ 4.27 แสดงความสัมพันธ์การครอบครองยานพาหนะกับรูปแบบการเดินทาง (เสาร์-อาทิตย์)..... 60
แผนภูมิที่ 4.28 แสดงความสัมพันธ์วัตถุประสงค์ในการเดินทางกับรูปแบบการเดินทาง (จันทร์-ศุกร์)..... 61
แผนภูมิที่ 4.29 แสดงความสัมพันธ์วัตถุประสงค์ในการเดินทางกับรูปแบบการเดินทาง (เสาร์-อาทิตย์)..... 62
แผนภูมิที่ 4.30 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางในการเดินทางกับรูปแบบการเดินทาง..... 63
แผนภูมิที่ 4.31 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางในการเดินทางกับรูปแบบการเดินทาง..... 64

หน้า

แผนภูมิที่ 4.32 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางในการเดินทางกับรูปแบบการเดินทาง (โครงการรัชดาออร์คิด)…….. 64
แผนภูมิที่ 4.33 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาในการเดินทางกับรูปแบบการเดินทาง (วันจันทร์-ศุกร์)…….. 66
แผนภูมิที่ 4.34 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาในการเดินทางกับรูปแบบการเดินทาง (วันเสาร์-อาทิตย์)……..... 66
แผนภูมิที่ 4.35 แสดงความจำเป็นในการใช้รถยนต์ของผู้อยู่อาศัย…… 68
แผนภูมิที่ 4.36 แสดงเหตุผลต่อความจำเป็นในการใช้รถยนต์…… 69
แผนภูมิที่ 4.37 แสดงปริมาณการใช้บริการรถไฟฟ้า MRT…….. 70
แผนภูมิที่ 4.38 แสดงเหตุผลในการใช้บริการรถไฟฟ้า MRT……... 71
แผนภูมิที่ 4.39 แสดงเหตุผลในการไม่ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT……... 72
แผนภูมิที่ 4.40 แสดงการลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล……... 73
แผนภูมิที่ 4.41 แสดงความเห็นในการลดจำนวนที่จอดรถยนต์…….. 74
แผนภูมิที่ 4.42 แสดงความเห็นในการลดพื้นที่จอดรถยนต์ให้น้อยลงทำให้ราคาคอนโดถูกลง……... 75
แผนภูมิที่ 5.1 แสดงการเปรียบเทียบเพศชายและเพศหญิง..…….. 77
แผนภูมิที่ 5.2 แสดงการเปรียบเทียบช่วงอายุ..…….. 78
แผนภูมิที่ 5.3 แสดงการเปรียบเทียบจำนวนสมาชิกในครัวเรือน…….. 79
แผนภูมิที่ 5.4 แสดงการเปรียบเทียบระดับการศึกษา..…….. 79
แผนภูมิที่ 5.5 แสดงการเปรียบเทียบระดับรายได้ในครัวเรือน…….. 80
แผนภูมิที่ 5.6 แสดงการเปรียบเทียบการประกอบอาชีพ..…….. 81
แผนภูมิที่ 5.7 แสดงการเปรียบเทียบกรรมสิทธิ์ในการครอบครองห้องพัก…….. 81
แผนภูมิที่ 5.8 แสดงการเปรียบเทียบการครอบครองพาหนะ…….. 82
แผนภูมิที่ 5.9 แสดงการเปรียบเทียบวัตถุประสงค์ของการเดินทาง (จันทร์-ศุกร์)…….. 84

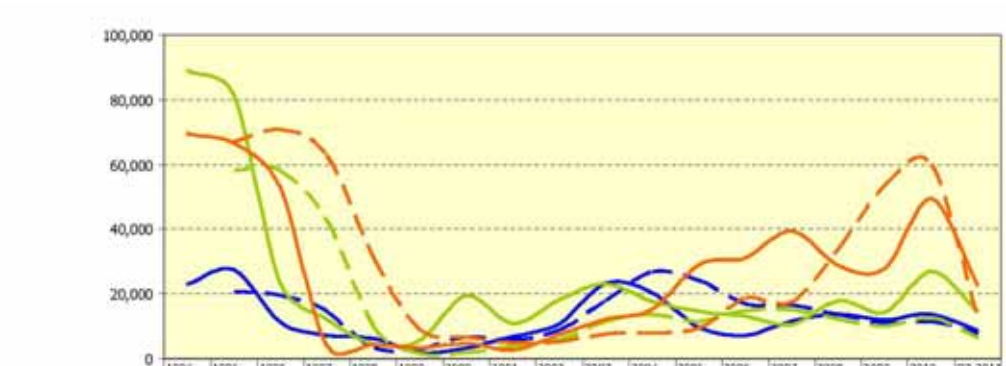
๒๗

บทที่ 1
บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในปัจจุบันการขยายตัวของที่อยู่อาศัยประเภทอาคารชุดได้ขยายตัวตามแนวรถไฟฟ้าเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ จากผลการสำรวจของศูนย์ข้อมูลอสังหาริมทรัพย์ธนาคารอาคารสงเคราะห์ ได้วิเคราะห์สถานการณตลาดที่อยูอาศัย ในพื้นที่ กรุงเทพฯ-ปริมณฑล ป 2554 มีโครงการที่อยูระหว่างเหลือขายไมต่ำกวา 6 หมื่นหน่วย ณ สิ้นป 2553 รวมทั้งสำรวจโครงการที่เปิดใหมในชวง 5 เดือนแรกของป 2554 โดยพบวา การขยายตัวในสวนของคอนโดมิเนียมยังคงเกาะตามแนวรถไฟฟ้าทั้งที่เปดใหบริการแลว และที่อยูระหวางการกอสราง ทำเลที่มีห้องชุดในผังโครงการที่อยู่ระหว่างการขายมากที่สุดในช่วง 4-5 เดือนแรกของปี 2554 ได้แก่เขตห้วยขวาง จตุจักร บางนา ซึ่งการขยายตัวของอาคารชุดที่เกาะตามแนวรถไฟฟ้าได้สอดคล้องกับนโยบายการแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร โดยทางภาครัฐมีนโยบายรณรงค์ให้ประชาชนใช้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะแทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทาง ซึ่งทางภาครัฐก็ได้พัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะมาตลอด โดยเฉพาะโครงการขนส่งมวลชนสาธารณะประเภทรถไฟฟ้าโดยแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ รถไฟฟ้า BTS และ MRT ซึ่งทั้งสองโครงการนี้ได้มีการพัฒนามาอย่างต่อเนื่องซึ่งจะทำให้ผู้อยู่อาศัยได้เปลี่ยนรูปแบบการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า เนื่องจากผู้อยู่อาศัยเดินทางได้สะดวกและรวดเร็ว และเป็นการช่วยลดปริมาณรถยนต์บนท้องถนนช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรอีกด้วย การคมนาคมหรือการเดินทางก็เป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้บางโครงการประสบความสำเร็จในการขายมาแล้วในอดีต โดยเฉพาะโครงการที่อยู่ตามแนวรถไฟฟ้า ถ้าผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดใกล้สถานีรถไฟฟ้ามีการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลน้อยลงก็จะทำให้ความต้องการที่จอดรถน้อยลงตามไปด้วยก็จะส่งผลทำให้ต้นทุนในการก่อสร้างอาคารชุดลดลง สำหรับในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา ที่อยู่อาศัยประเภทอาคารชุดมียอดขายมากกว่าที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยว และทาวน์เฮ้าส์ (แผนภูมิที่ 1.1) โดยเฉพาะอาคารชุดที่อยู่โซนรัชดา-ลาดพร้าว มีการเปิดตัวโครงการค่อนข้างมาก มีหน่วยสะสมสูงกว่า 2.1หมื่นหน่วย และมียอดขายสูงกว่า 1.5 หมื่นหน่วย มีสัดส่วนการขาย 71%(แผนภูมิที่ 1.2)ในส่วนของอาคารชุดพักอาศัยนั้นจะประกอบไปด้วยพื้นที่ต่างๆ 3 ส่วนใหญ่ ๆ คือ พื้นที่สำหรับพักอาศัย พื้นที่ส่วนกลาง และพื้นที่จอดรถ สำหรับพื้นที่จอดรถยนต์ในอาคารชุดนั้นกฎหมายระบุให้อาคารชุดพักอาศัยต้องมีที่จอดรถยนต์ 1 คันต่อ 1ครอบครัว (1 ครอบครัวต้องมีพื้นที่ห้องพักอย่างน้อย 60 ตารางเมตร) หรือ ระบุให้อาคารขนาด

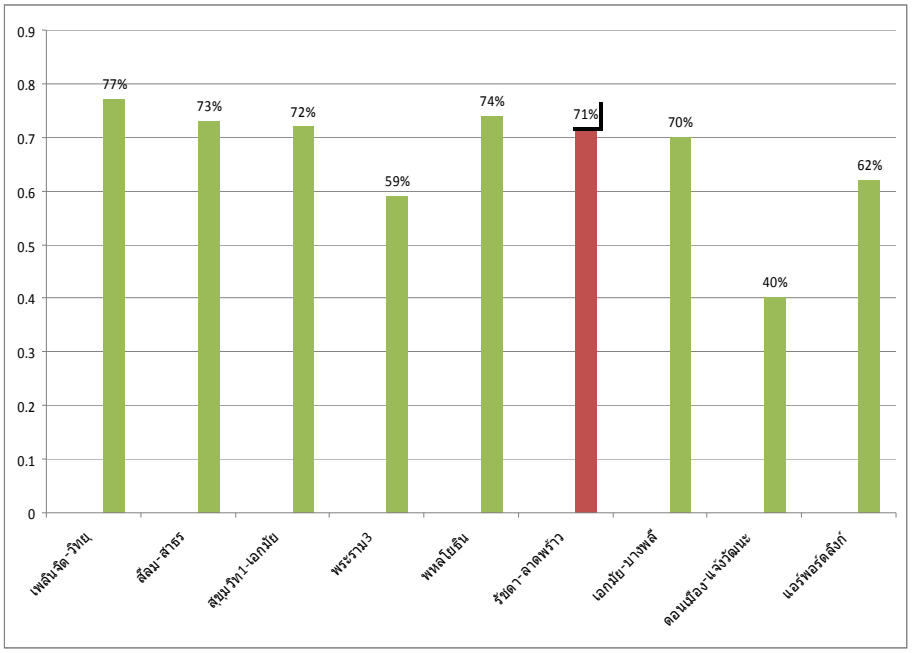
ใหญ่ต้องมีที่จอดรถยนต์ 1 คันต่อ พื้นที่ใช้สอย 120 ตารางเมตร ทำให้อาคารชุดจำเป็นต้องมีการจัดพื้นที่จอดรถตามที่กฎหมายกำหนด และเนื่องจากค่าก่อสร้างที่จอดรถยนต์จะเป็นต้นทุนให้กับค่าก่อสร้างและภาระค่าใช้จ่ายต่างๆ จะเป็นภาระของผู้บริโภค โดยที่ราคาค่าก่อสร้างอาคารที่จอดรถจะอยู่ประมาณ 8,700 – 15,000 บาทต่อตารางเมตร(ตารางที่ 1.1)



	1994 2537	1995 2538	1996 2539	1997 2540	1998 2541	1999 2542	2000 2543	2001 2544	2002 2545	2003 2546	2004 2547	2005 2548	2006 2549	2007 2550	2008 2551	2009 2552	2010 2553	Q2.2011 Q2.2554 (p)
บ้านเดี่ยว (ขายได้)	22,967	27,432	11,263	7,326	6,256	1,935	3,321	6,989	10,760	23,397	20,427	9,613	7,060	11,705	13,858	11,948	13,869	8,779
บ้านเดี่ยว (จดทะเบียน)		20,793	19,332	14,798	3,356	2,797	6,489	5,802	8,604	17,911	26,631	23,889	16,700	16,390	13,437	10,863	11,461	7,746
ทาวน์เฮ้าส์ (ขายได้)	88,956	81,402	23,256	12,242	4,500	5,726	19,400	10,901	18,123	23,188	17,783	14,669	13,277	10,626	17,834	14,425	26,962	14,580
ทาวน์เฮ้าส์ (จดทะเบียน)		58,093	57,956	42,678	9,833	1,598	1,669	3,785	5,731	11,272	13,360	11,460	14,632	14,931	11,943	9,771	12,538	6,244
อาคารชุด (ขายได้)	69,354	66,581	53,087	4,228	4,612	3,432	4,753	2,792	7,550	12,148	15,291	28,903	30,995	39,580	28,834	27,863	49,442	22,788
อาคารชุด (จดทะเบียน)		66,911	70,575	62,837	30,978	9,036	6,679	4,650	5,118	7,399	7,689	9,229	18,607	17,432	34,049	53,725	59,919	11,860

ที่มา : ฝ่ายวิจัยและฐานข้อมูล AREA

แผนภูมิที่ 1.1 จำนวนหน่วยที่อยู่อาศัยที่ขายได้ เปรียบเทียบกับที่อยู่อาศัยที่จดทะเบียน



ที่มา : ศูนย์ข้อมูลอสังหาริมทรัพย์ ธ.อาคารสงเคราะห์

แผนภูมิที่ 1.2 แสดงสัดส่วนของพื้นที่ที่มีการขายของอาคารชุดที่อยู่ตามแนวรถไฟฟ้า

จะเห็นได้ว่าทำเลที่มีอัตราการขายที่ดีเกินกว่า 70% ส่วนใหญ่จะอยู่ในแนวของรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการแล้วทั้งสิ้น รวมทั้งโซนรัชดา-ลาดพร้าวด้วย ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ผู้วิจัยมีความสนใจที่จะใช้เป็นพื้นที่ในการศึกษาวิจัยในครั้งนี้

	ราคาที่ใช้ในปี 2552			ราคาที่ใช้ในปี 2553		
	ต่ำ	ปานกลาง	สูง	ต่ำ	ปาน กลาง	สูง
อาคารจอดรถส่วนบนดิน	8,600	9,300		8,700	9,400	
อาคารจอดรถส่วนใต้ดิน (1-2 ชั้น)		15,500			15,700	
อาคารจอดรถส่วนใต้ดิน (3-4 ชั้น)		24,800			25,100	

ที่มา : สมาคมผู้ประเมินค่าทรัพย์สินแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 1.1 แสดงราคากลางค่าก่อสร้างอาคารที่จอดรถ

ดังนั้นถ้าผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่อยู่ตามแนวรถไฟฟ้ามีการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลน้อยลงก็จะทำให้ความต้องการที่จอดรถน้อยลงตามไปด้วย มีผลทำให้ต้นทุนค่าก่อสร้างอาคารชุดลดลง ผู้บริโภคก็จะซื้ออาคารชุดในราคาที่ถูกลงด้วย

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.2.1 ศึกษาลักษณะทางเศรษฐกิจ และสังคมของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่ตั้งอยู่ในและนอกระยะการเดินถึงสถานีรถไฟฟ้า

1.2.2 ศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่ตั้งอยู่ในและนอกระยะการเดินถึงสถานีรถไฟฟ้า

1.2.3 วิเคราะห์ความจำเป็นในการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่ตั้งอยู่ในและนอกระยะการเดินถึงสถานีรถไฟฟ้า

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ โดยมุ่งเน้นที่จะศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่อยู่ในพื้นที่เขตห้วยขวาง ที่อยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าสุทธิสาร โดยเลือกพื้นที่ที่มีอาคารชุดที่ขายหมดแล้วมีจำนวนห้องพัก ขนาดของห้องพัก ราคาขาย ที่ใกล้เคียงกัน ซึ่งแต่ละ

โครงการมีระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้าแตกต่างกัน จากการสำรวจพบว่าในเขตห้วยขวางมีอาคารชุดที่ตั้งอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าที่อยู่บนถนนรัชดาภิเษกและมีการขยายตัวของอาคารชุดอย่างต่อเนื่องจะประกอบไปด้วย สถานีรัชดาภิเษก สถานีสุทธิสาร และสถานีห้วยขวาง

1.3.1 การศึกษาในครั้งนี้มุ่งเน้นเพื่อจะศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่ตั้งอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าMRT กับผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่ตั้งอยู่ไกลสถานีรถไฟฟ้า MRT

1.3.2 กลุ่มประชากรได้แก่ผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่ตั้งอยู่ในแนวรถไฟฟ้าMRT ที่อยู่บนถนนรัชดาภิเษก บริเวณเขตห้วยขวาง

ภาพที่ 1.1 แผนผังแนวรถไฟฟ้า MRT ช่วงถนนลาดพร้าว-รัชดาภิเษก-พระรามเก้า

1.4 สมมุติฐานของการวิจัย

ผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดพักอาศัยในรัศมี 500 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้าจะมีพฤติกรรมการเดินทางโดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคลน้อยกว่าผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดพักอาศัยในรัศมีเกินกว่า 500 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้า

1.5 คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย

อาคารชุด หมายความว่า อาคารที่บุคคลสามารถแยกถือกรรมสิทธิ์ออกได้เป็นส่วนๆ โดยแต่ละส่วนประกอบด้วยกรรมสิทธิ์ในทรัพย์ส่วนบุคคลและกรรมสิทธิ์ร่วมในทรัพย์ส่วนกลาง (พระราชบัญญัติอาคารชุด (ฉบับที่ 4)พ.ศ. 2522

ระบบขนส่งสาธารณะ หมายความว่า ระบบการขนส่งมวลชนที่ภาครัฐเป็นผู้จัดหาหรือร่วมลงทุน ได้แก่ ระบบรถโดยสารประจำทาง และระบบรถไฟฟ้า

ในระยะการเดินถึงสถานีรถไฟฟ้า หมายความ ระยะทางที่ผู้ใชบริการเดินทางมายังสถานีโดยสะดวกด้วยการเดินควรมีระยะหางจากอาคารชุดถึงสถานีไม่เกิน 500 เมตร

นอกระยะการเดินถึงสถานีรถไฟฟ้า หมายความ ระยะทางที่ผู้ใชบริการเดินทางมายังสถานีด้วยวิธีอื่นๆ โดยไม่ใช้วิธีการเดินซึ่งมีระยะหางจากอาคารชุดถึงสถานีมากกว่า 500 เมตร

BTS หมายความว่า Bangkok Mass Transit System Public Company Limited บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

MRT หมายความว่า Mass Rapid Transit Authority of Thailand การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.6.1 เพื่อเป็นข้อมูลในการพัฒนาที่อยู่อาศัยประเภทอาคารชุดพักอาศัย ที่อยู่ตามแนวรถไฟฟ้าให้สอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ

1.6.2 เพื่อเป็นข้อมูลที่สามารถนำไปพัฒนาเป็นข้อกำหนด หรือมาตรฐานของที่อยู่อาศัยประเภทอาคารชุดพักอาศัยในอนาคต

บทที่ 2
เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 ลักษณะการใช้ที่ดินและการใช้อาคารบริเวณริมเส้นทางของระบบรถไฟฟ้า

ลักษณะการใช้ที่ดินที่โดยรอบจะมีอิทธิพลอย่างมากต่อการก่อให้เกิดการเดินทางอีกทั้งการใช้ที่ดินต่างประเภทกัน ย่อมมีลักษณะการเดินทางที่แตกต่างกัน อันเนื่องมาจากกิจกรรมต่าง ดังนั้น ในการเลือกพื้นที่เพื่อจัดทำเป็นสถานที่จอดรถยนต์จึงจำเป็นที่จะต้องพิจารณาถึงลักษณะการใช้ที่ดินด้วย

ในการศึกษาลักษณะการใช้ที่ดินนี้ จะพิจารณาด้านรัศมีการให้บริการของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเป็นหลัก จากการศึกษาพบว่า มาตรฐานของระยะการเดินทางมายังสถานีระบบขนส่งมวลชน จะแตกต่างกันออกไปขึ้นอยู่กับรูปแบบของการเดินทางดังแสดงในตารางที่ 2.2 สำหรับการเดินทางของผู้มาใช้บริการโดยการเดินเท้า จะมีระยะทางประมาณ 0.6-1.0 กิโลเมตร จากสถานี และจากผลการศึกษาเพื่อจัดทำแผนแม่บท ระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร เสนอแนะว่ารัศมีการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนควรมีระยะห่างจากสถานี ประมาณ 500 เมตร ซึ่งเป็นระยะทางที่ผู้โดยสารสามรถเดินเท้ามายังสถานีได้สะดวก และสามารถเพิ่มได้ถึง 1 กิโลเมตร ขึ้นอยู่กับองค์ประกอบต่าง ๆ ในแต่ละพื้นที่ เช่น ความสะดวกสบายของการเดินเท้า ปริมาณคนเดินเท้า เป็นต้น ลักษณะเช่นนี้ แสดงให้เห็นว่าระยะห่างระหว่างสถานีควรอยู่ในช่วง 1 กิโลเมตร สำหรับโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร มีระยะห่างระหว่างสถานี ประมาณ 800 – 1,000 เมตร รัศมีการบริการโดยประมาณที่คำนวณได้จากครึ่งหนึ่งของระยะห่างระหว่างสถานีจะเท่ากับ 400 – 500 เมตร เมื่อพิจารณาประกอบกับกลุ่มประชากรที่จะทำการศึกษา ซึ่งเป็นกลุ่มผู้ที่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลร่วมในการเดินทาง และเป็นบุคคลที่เดินทางภายใต้ความคิดในเรื่องของความสะดวกสบายและการประหยัดเวลาเป็นสำคัญ ดังนั้นจึงกำหนดให้รัศมีการให้บริการ ที่จะนำมาใช้เป็นเกณฑ์ในการศึกษาลักษณะการใช้ที่ดิน จึงมีระยะทางประมาณ 500 เมตร ซึ่งเป็นครึ่งหนึ่งของระยะห่างระหว่างสถานี

รูปแบบการเดินทาง	ระยะทางที่ผู้ใช้บริการเดินทางมายังสถานี	
	ระยะทางเฉลี่ย (กม.)	ระยะทางสูงสุด (กม.)
เดินเท้า	0.6 – 1.0	1.0 – 1.6
จักรยาน	1.6 – 3.2	3.2 – 4.8
รถโดยสารประจำทาง	3.2 – 6.4	6.4 – 9.7
รถแท็กซี่	4.8 – 6.4	6.4 – 9.7
รถยนต์ส่วนตัว (จอดที่สถานี)	6.4 – 9.7	9.7 – 16.0

ที่มา : Transportation and Traffic Engineering Handbook

ตารางที่ 2.1 แสดงระยะทางในการเดินทางมายังสถานีระบบขนส่งมวลชนในแต่ละรูปแบบการเดินทาง

2.2 **ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง** (กิตตินันท์ คนขยัน, 2547)

- ลักษณะของการเดินทาง อันได้แก่ ระยะทางในการเดินทาง และจุดประสงค์ของการดินทาง ในส่วนของระยะทางในการเดินทางนั้น เนื่องจากแต่ละรูปแบบการเดินทางจะมีอัตราความเร็วที่แตกต่างกัน ในระยะทางสั้นความแตกต่างในเรื่องเวลาที่ใช้จะมีไม่มาก แต่จะเพิ่มขึ้นเมื่อระยะทางในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลถึงการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบการเดินทาง สำหรับจุดประสงค์ของการเดินทางเพื่อมาทำงานหรือเพื่อมาสถานศึกษาการเลือกรูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ จะมีอัตราสูงกว่าจุดประสงค์ของการเดินทางเพื่อมาซื้อสินค้า

- ลักษณะของผู้เดินทาง อันได้แก่ รายได้ การเป็นเจ้าของรถยนต์ ขนาดและโครงสร้างของครอบครัวความหนาแน่นของย่านพักอาศัย อาชีพ สถานที่ตั้งของที่ทำงาน ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ จะมีความสัมพันธ์ระหว่างกันในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง โดยถ้าอัตราการเป็นเจ้าของรถยนต์สูง อัตราการใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางก็จะลดลงด้วยจากการ ศึกษา พบว่าย่านพักอาศัยที่มีความหนาแน่นน้อย อัตราการใช้ระบบขนส่งสาธารณะจะลดลง ทั้งนี้เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าว การบริการของระบบขนส่งสาธารณะจะไม่ทั่วถึงและเพียงพอ ประกอบกับผู้ที่พักอาศัยในย่านดังกล่าว ส่วนใหญ่เป็นผู้มีรายได้สูงซึ่งมีอัตราการเป็นเจ้าของรถยนต์สูง ขณะที่ย่านพักอาศัยที่มีความหนาแน่นสูง จะมีบริการของระบบขนส่งสาธารณะที่เพียงพอ อีกทั้งผู้ที่พักอาศัยส่วนใหญ่เป็นผู้มีรายได้ไม่สูง มีอัตราการเป็นเจ้าของรถยนต์ต่ำ

- ลักษณะของการคมนาคมขนส่ง ระดับการให้บริการของแต่ละรูปแบบการเดินทาง จะมีผลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง อันได้แก่ ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง การเข้าถึงการบริการ และ ความสะดวกสบายระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง จากการศึกษาอัตราส่วนระหว่างเวลาที่ใช้ในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะต่อเวลาที่ใช้ในการ

เดินทางด้วยรถยนต์ พบว่าถ้าอัตราส่วนดังกล่าวเพิ่มสูงขึ้น อันหมายถึงเวลาที่ใช้ในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะสูงกว่าการเดินทางด้วยรถยนต์แล้ว จำนวนผู้ที่จะเลือกเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะจะน้อยละ (เวลาที่ใช้ในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะรวมเวลาในการเดินไปใช้บริการ เวลาการรอคอย เวลาที่อยู่ในยานพาหนะ เวลาที่ใช้ในช่วงการเปลี่ยนยานพาหนะ และ เวลาในการเดินจากสถานีไปยังจุดหมายปลายทาง ส่วนเวลาที่ใช้ในการเดินทางด้วยรถยนต์ รวมเวลาที่ใช้ในการจอด และ เวลาในการเดินจากรถไปยังจุดหมายปลายทาง) ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง จากการศึกษาอัตราค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ระหว่างระบบขนส่งสาธารณะต่อค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยรถยนต์ ถ้าสัดส่วนดังกล่าวสูงขึ้นซึ่งหมายถึงค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะสูงกว่ารถยนต์แล้วจำนวนผู้ที่จะมาเลือกใช้การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะจะลดลง (ค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ คือ อัตราค่าโดยสาร ส่วนค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยรถยนต์ ได้แก่ ค่าน้ำมันรถ ค่าจอดรถ ส่วนค่าใช้จ่ายอื่น ๆ เช่น ภาษีรถยนต์ ค่าประกัน นั้น โดยส่วนใหญ่แล้ว ผู้ใช้รถจะไม่ค่อยนำมาพิจารณาในรูปแบบการเดินทาง)

2.3 แนวความคิดเกี่ยวกับการเกิดการเดินทางและการเลือกการเดินทางของบุคคล

แบงลักษณะการเดินทางในเมืองเปน 5 ประเภท ดังนี้

2.3.1 วัตถุประสงคในการเดินทาง ลักษณะของการเดินทางที่ใชวัตถุประสงคเปนเกณฑในการจัดแบงประเภท จะระบุเพียงตนทางหรือปลายทางเพียงดานเดียวเทานั้น เพราะเปนที่เขาใจกันโดยทั่วไปวาตนทางหรือปลายทางที่ไมไดระบุคือที่พักอาศัย

- Work Trip คือการเดินทางเพื่อไปยังแหลงงาน
- School Trip คือการเดินทางไปยังสถานศึกษา
- Shopping Trip คือการเดินทางเพื่อไปยังรานคา โดยปกติแลวจะไมพิจารณาถึงขนาดของรานคา และการจับจายซื้อสินคาจริงหมายความวาการเดินทางไปยังรานคาเพื่อชมสินค้าแตไมซื้อก็นับเปน Shopping Trip เชนกัน
- Social or Recreation Trip คือการเดินทางเพื่อไปยังสถานบันเทิงหรือสถานที่พักผอนหยอนใจ เชน โบสถ วัด โรงละคร โรงภาพยนตร สนามกีฬา รวมไปถึงการเดินทางเพื่อไปเยี่ยมคนรูจักดวย
- Business Trip คือ การเดินทางในระหวางเวลางานเพื่อไปทำงานนอกสถานที่ทำงานหลัก

2.3.2 การกระจายตัวของการเดินทางในชวงเวลาตางๆปญหาการจราจรติดขัดมักจะมีผลมาจากการมีปริมาณการเดินทางอยางหนาแนนในบางชวงเวลาของวัน และเปนการเดินทางระหว่างที่พักอาศัยกับแหลงงานเปนหลัก ชวงเวลาที่มีปริมาณการจราจรมากเรียกวา “ชวงเวลาเร่งดวน” จะเกิดขึ้นสองครั้งในหนึ่งวัน คือ ชวงเชาที่พนักงานเดินทางไปทำงานและชวงเย็นที่พนักงานเดินทางกลับบาน ปริมาณการจราจรในชวงเวลาเรงดวนมักจะมากเกินกวาที่ความสามารถในการรองรับของโครงสรางพื้นฐานการจราจรจะรองรับไดมาตรการดานการจัดการจราจร (Traffic Management) ไดถูกนำมาใชเพื่อใหการจราจรในเมืองใหมีความคลองตัวและสะดวกสบายยิ่งขึ้น เชน การหามยานพาหนะบางประเภทเดินทางในชวงเวลาเรงดวน การกำหนดชองทางพิเศษสำหรับรถมวลชน การเก็บคาผานทางสำหรับทางพิเศษ ฯลฯ เปนตน

2.3.3 การกระจายตัวของการเดินทางแตละพื้นที่ แตละการเดินทางจะตองมีจุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทาง ซึ่งตั้งอยูในตำแหนงทางภูมิศาสตร แมวาระบบถนนจะเขาสูพื้นที่ในเมืองประสิทธิภาพของยานพาหนะแตละประเภทสามารถชี้วัดไดดวยความสามารถในการเขาถึงพื้นที่ รถยนตสวนบุคคลสามารถเขาถึงทุกพื้นที่ที่ถนนไปถึง แตระบบขนสงมวลชนยังคงมีขอจำกัด โดยเฉพาะอยางยิ่งระบบขนสงมวลชนหลักที่ตองอาศัยระบบรางหรือโครงสรางพื้นฐานเฉพาะเพื่อการเดินรถ ขอมูลดานการกระจายตัวของการเดินทางในแตละพื้นที่ ทำใหเห็นระดับความสามารถในการใหบริการของระบบขนสงที่มีอยูและเปนตัวชี้วัดประสิทธิภาพของระบบอีกดวย

2.3.4 ประเภทของยานพาหนะที่ใชในการเดินทาง การจราจรประกอบไปดวยยานพาหนะหลายประเภท ซึ่งยานพาหนะแตละประเภทมีขอดีขอเสีย ความเหมาะสมและเงื่อนไขในการใชงานที่แตกตางกัน

2.3.5 ราคาคาเดินทาง ความประสงคในการเดินทางไมวาจะเปนดวยวัตถุประสงคใดๆ ในชวงเวลาใด จากที่ใดไปที่ใด ดวยยานพาหนะประเภทก็ตาม ขึ้นอยูกับหลายปจจัย เชน โครงสร้างประชากร รายได รสนิยมและทัศนคติในการเดินทาง ฯลฯ ซึ่งปจจัยเหลานี้เปนตัวกำหนดตนทุนในการเดินทางที่ผูโดยสารสามารถแบกรับได

2.4 ปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการที่จอดรถยนต์

- ลักษณะของประชากร ลักษณะพื้นฐานของประชากรที่มีผลต่อความต้องการที่จอดรถ เช่น ขนาดของครอบครัว ช่วงอายุของประชากร รายได้ อัตราการเป็นเจ้าของรถยนต์ และความหนาแน่นของประชากรในย่านพักอาศัย โดยช่วงอายุของประชากรในวัยที่สามารถขับขี่รถได้จะอยู่

ในช่วง 16-76 ปี ประชากรในช่วงวัยหนุ่มสาวจะชี้ให้เห็นถึงความต้องการสถานที่จอดรถทั้งในส่วนที่จอดรถของย่านพักอาศัย และสถานที่จอดรถของสถานศึกษา ความหนาแน่นของประชากรจะมีผลต่อความต้องการที่จอดรถ เนื่องจากพื้นที่ ๆ มีความหนาแน่นของประชากรต่ำ โดยทั่วไปแล้วการบริการของระบบขนส่งสาธารณะจะน้อยตาม เช่น บริเวณชานเมือง การเดินทางของประชากรเพื่อไปทำงานหรือซื้อสินค้าส่วนใหญ่ จะเป็นการเดินทางด้วยรถยนต์ ซึ่งมีผลต่อความต้องการสถานที่จอดรถ

- การใช้อาคารและที่ดิน การใช้อาคารและที่ดิน จะก่อให้เกิดความต้องการที่จอดรถที่สัมพันธ์กับขนาดพื้นที่ของอาคาร จำนวนผู้ใช้อาคาร เช่น จำนวนพนักงาน ผู้มาติดต่อ จำนวนผู้ชม หรือลักษณะของหน่วยการใช้สอยอาคาร เช่น จำนวนห้องพัก จำนวนเตียงของโรงพยาบาล จำนวนที่นั่งในโรงภาพยนตร์ เป็นต้น

- ทางเลือกของรูปแบบการเดินทาง ความต้องการที่จอดรถจะลดน้อยลง ถ้าผู้เดินทางมีรูปแบบการเดินทางอื่น ๆ แทนการเดินทางด้วยรถยนต์ เช่น รถรับจ้างสาธารณะ ระบบขนส่งมวลชน โดยรูปแบบการเดินทางที่เป็นทางเลือกจะต้องมีจำนวนเพียงพอ และมีลักษณะที่ดึงดูดให้มาใช้บริการ ในด้านความสะดวกสบาย ช่วงเวลาในการให้บริการ ระยะเวลาในการเดินทาง ระยะการเดินเท้าไปใช้บริการ และค่าใช้จ่าย

- สภาพการจราจร ความต้องการที่จอดรถจะถูกจำกัดลงด้วยความสามารถในการรองรับถนน เพื่อที่จะควบคุมาสภาพการจราจรให้เหมาะสมกับปริมาณการรองรับของถนนนั้น ๆ

- ความแออัดคับคั่งของสถานที่จอดรถ ความต้องการที่จอดรถจะน้อยลง ถ้าระยะเวลาที่ใช้ในการเข้าหรือออก สถานที่จอดรถกินเวลานาน ซึ่งเกิดได้จาก ความไม่เหมาะสมของจำนวน/ที่ตั้งของจุดควบคุมการเข้าออกสถานที่จอดรถ ระบบการจัดการจราจรภายในที่ไม่มีประสิทธิภาพ ขนาดความต้องการของทางวิ่ง หรือขนาดที่จอดไม่เหมาะสม

- การขาดแคลนสถานที่จอดรถ ความต้องการสถานที่จอดรถ จะถูกจำกัดลงด้วยปริมาณการตอบสนองของจำนวนที่จอดรถ โดยทั่วไปแล้วปริมาณการใช้ที่จอดรถประมาณ ร้อยละ 85 ของจำนวนที่จอดรถทั้งหมด เป็นปริมาณการใช้สูงสุดที่ยังไม่ก่อให้เกิดสภาพความไม่เพียงพอที่จอดรถ

- ค่าใช้จ่าย ค่าใช้จ่ายในการจอดรถจะมีผลอย่างมากต่อความต้องการที่จอดรถ อัตราค่าจอดรถที่สูงจะทำให้ความต้องการที่จอดรถน้อยลง เช่น ในย่านธุรกิจที่หาที่จอดรถยากและมีราคาสูง

- ที่ตั้งของสถานที่จอดรถ สถานที่ตั้งของที่จอดรถกับจุดปลายทางของผู้ใช้รถยนต์ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการที่จอดรถ สถานที่จอดรถที่ตั้งอยู่ใกล้จุดปลายทางที่ทำให้ระยะเวลาการเดินเท้าไกลขึ้น จะทำให้ความต้องการสถานที่จอดรถน้อยลง

- การบริหารงานของท้องถิ่น ความต้องการที่จอดรถจะขึ้นกับนโยบายของท้องถิ่นในอันที่จะสนับสนุนหรือจำกัดการใช้ที่จอดรถ เช่น การกำหนดย่าน การควบคุมอาคาร การควบคุมที่จอดรถบริเวณถนนสาธารณะความเข้มงวดของเจ้าหน้าที่ในการดูแลควบคุมพื้นที่ที่ไม่อนุญาตให้จอดรถ 5.1 กฎกระทรวงฉบับที่ 7 (พ.ศ.2517) (คำแหง ทองอินทร์,2550)

- กฎกระทรวงฉบับที่ 7 ได้กำหนดประเภทของอาคารซึ่งจะต้องมีที่จอดรถยนต์ ที่กลับรถยนต์ และทางเข้าออกของรถยนต์ ต้องจัดให้มีตามกำหนด คือ อาคารอยู่อาศัยรวมหรืออาคารชุด ที่มีพื้นที่แต่ละครอบครัวตั้งแต่ 60 ตารางเมตรขึ้นไป จะต้องมีที่จอดรถ 1 คันต่อ 1 ห้องชุด อาคารขนาดใหญ่ให้มีที่จอดรถ 1 คัน ต่อพื้นที่อาคาร 120 ตารางเมตร

2.5 ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง ควบคุมอาคาร 2544

- ข้อบัญญัติได้กำหนดให้อาคารตามประเภทดังต่อไปนี้ ต้องมีที่จอดรถ ที่กลับรถ และทางเข้าออกของรถ

อาคารที่อยู่อาศัยหรืออาคารชุด ที่มีพื้นที่ห้องชุดแต่ละห้อง ตั้งแต่ 60 ตารางเมตรขึ้นไป

อาคารขนาดใหญ่ ยกเว้นถังเก็บของเหลวสารเคมี หรือวัสดุอื่นๆ ที่คล้ายกัน ไซโล อ่างเก็บน้ำต้องจัดให้มีที่จอดรถตามจำนวนที่กำหนดของแต่ละประเภทของอาคารที่ใช้เพื่อการนั้นดังต่อไปนี้

อาคารอยู่อาศัยรวมหรืออาคารชุด ให้มีที่จอดรถ 1 คันต่อ 1 ห้อง

อาคารขนาดใหญ่ ให้มีที่จอดรถ 1 คันต่อพื้นที่อาคาร 120 ตารางเมตร หรือ ให้มีจอดรถตามจำนวนที่กำหนดของแต่ละประเภทของอาคารที่ใช้เป็นที่ประกอบกิจการในอาคารขนาดใหญ่นั้นรวมกัน ทั้งนี้ให้ถือที่จอดรถจำนวนที่มากกว่าเป็นเกณฑ์บังคับ ยกเว้น โรงงาน คลังสินค้า

2.6 แนวความคิดเกี่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะ

การเดินทางของประชากรโดยทั่วไปแบงไดเปน 2 ประเภท คือ การเดินทางโดยรถยนตสวนบุคคล(Private Transportation) และการเดินทางโดยระบบขนสงสาธารณะ (Public Transportation) ซึ่งมีรูปแบบการเดินทาง (Mode) ตาง ๆ หลายแบบ เชน รถโดยสารประจำทาง รถแท็กซี่ รถมอเตอรไซครับจาง และอื่น ๆ โดยจะขึ้นอยูกับสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมสวนตัว

ของผู้เดินทางและความพอใจของผู้เดินทาง นอกจากนี้ยังมีองคประกอบอื่น ๆ อีกที่มีผลในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง ตัวอยางคือ ระยะทางและเวลาในการเดินทางวามีมากนอยเพียงใด

2.7 ระบบขนส่งสาธารณะ

ระบบขนสงสาธารณะจัดเปนรูปแบบของการเดินทางที่มีลักษณะเฉพาะ ตามแตละรูปแบบตาง ๆ ซึ่งปจจุบันกำลังไดรับความสนใจอยางกวางขวางโดยเฉพาะในเมืองที่มีสภาพการจราจรติดขัดมาก เพราะการใชบริการขนสงสาธารณะเปนการชวยลดจำนวนรถยนตสวนบุคคลบนถนนใหลดนอยลง ในการศึกษาและวิเคราะหการเดินทางโดยระบบขนสงสาธารณะประกอบดวยองคประกอบหลัก ๆ 3 สวน คือ

1. องคประกอบที่เกี่ยวของกับผูใชบริการ (Patronage or Trip Maker) เปนตัวแปรที่เกี่ยวของกับผูใชบริการซึ่งอธิบายถึงผูโดยสารหรือผูกอใหเกิดการเดินทางเปนตัวแปรที่สะทอนถึงสภาพเศรษฐกิจและสังคม (Social–Economic) และสภาพแวดลอมทางกายภาพ (Physical Environment)ภายในพื้นที่ศึกษาตัวอยางของตัวแปรประเภทนี้ไดแกเพศ (Sex) อายุ (Age) รายได (Income) ความเปนเจาของรถยนตสวนบุคคล(Car Ownership)เปนตน

2. องคประกอบที่เกี่ยวของกับการเดินทาง (Trips) ลักษณะของการเดินทาง มักถูกอางถึงและนำไปใชมากที่สุดในแบบจำลองรูปแบบการเดินทาง (Modal Split Model) ซึ่งลักษณะของการเดินทางที่ใชกันมาก ไดแก การแยกชนิดของการเดินทาง (Stratification) ตามวัตถุประสงคของการเดินทาง (Trip Purpose) ซึ่งแบงไดเปน 4 ประเภทหลัก ๆ คือ การเดินทางจากบานเพื่อไปทำงานและกลับบาน (Home Based Work : HBW) การเดินทางของนักเรียนจากบานเพื่อไปโรงเรียนและกลับบาน (Home Based School : HBS) การเดินทางจากบานเพื่อไปยังที่อื่น ๆ และกลับบาน (Home Based Other : HBO) และการเดินทางจากที่อื่น ๆ ที่ไมใชบานไปยังจุดหมายปลายทางตาง ๆ ซึ่งอาจจะเปนบานหรือที่อื่น (Non Home Based : NHB)

3. องคประกอบที่เกี่ยวของกับตัวระบบขนสง (Transport System) ตัวแปรตาง ๆ ที่อยูในกลุมของตัวแปรที่เกี่ยวของกับตัวระบบขนสงนี้ เปนสวนสำคัญมากในการศึกษารูปแบบการเดินทาง ตัวอยางตัวแปรในกลุมนี้ไดแก เวลาที่ใชในการรอคอย (Waiting Time) คาโดยสาร (Fare) เปนตน

2.8 ความสามารถในการเข้าถึงสถานี (Accessibility)

- คุณลักษณะการใช้พื้นที่ (Land Use Characteristics)

ลักษณะการใช้พื้นที่ที่ผู้เดินทางพักอาศัยมีผลต่อเวลาในการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าอย่างมาก เช่น การตัดสินใจเลือกระหว่างตำแหน่งที่พักอาศัย และตำแหน่งที่ทำงาน ที่ขึ้นอยู่กับว่าคนทำงานจะเลือกระหว่างที่พักอาศัยที่มีการเข้าถึงจุดเปลี่ยน-ต่อไปยังที่ทำงานได้ง่าย แต่มีค่าที่พักราคาแพงหรือการเข้าถึงจุดเปลี่ยน-ต่อที่ทำงานยากแต่ค่าที่พักราคาถูก ซึ่งส่วนใหญ่จะพบว่าอาคารที่พักอาศัยในบริเวณที่อยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าจะมีราคาสูง และค่าโดยสารในระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ ก็มีราคาสูง คนทำงานที่มีรายได้น้อยมีการแลกเปลี่ยน (Trade-off) ระหว่างการเดินทางที่เป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็วในเขตเมืองแถบภูมิภาคเอเชีย มากกว่าคนทำงานในแถบยุโรปและประเทศทางตะวันตกที่มีอัตราการใช้รถยนต์ส่วนตัวสูง ซึ่งคนทำงานในสหรัฐอเมริกาที่ขับรถยนต์ไปทำงานมีระดับการเข้าถึงที่ทำงานสูง และยังสามารถเลือกที่จะพักอาศัยในเมืองที่เป็นชุมชนเล็ก ๆ มีประชากรน้อยและค่าเช่าที่พักราคาถูกกว่าด้วย (Levinson, 1998) กรณีตัวอย่างของประเทศสิงคโปร์ ได้ทำการพัฒนานโยบายควบคุมปริมาณจราจรที่จะเข้าถึงพื้นที่ย่านธุรกิจการค้า (Central Business District, CBD) คือ การเก็บค่าผ่านทางในพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่น (Area Licensing Scheme, ALS) ในปีพ.ศ. 2518 ซึ่งควบคุมปริมาณจราจรได้ดีในพื้นที่เมือง ในการนำนโยบายนี้มาใช้ก็ได้ทำการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะอย่างเร่งด่วนไปพร้อม ๆ กัน ระบบรางได้เริ่มสร้างในปี พ.ศ. 2533 และ ในปีพ.ศ. 2547 มีผู้โดยสารใช้บริการจำนวน 1.1 ล้านคนต่อวัน ทั้งยังปรับปรุงระบบรถโดยสารสาธารณะให้มีความถี่และการบริการที่น่าเชื่อถือ และมีสถานีเชื่อมต่อระหว่างรถโดยสารสาธารณะและรถไฟเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสาร (Phang and Walder, 1999)

จะเห็นได้ว่า พื้นที่ย่านธุรกิจการค้าเป็นจุดดึงดูดการเดินทางของคนทำงานเป็นอย่างมาก เพราะเป็นที่ทราบกันดีว่าเป็นแหล่งงานของเมือง ดังนั้น พื้นที่รอบนอกที่กำลังปรับปรุงให้เป็นเขตเมืองใหม่นั้น จึงควรที่จะต้องพัฒนาเรื่องระบบขนส่งสาธารณะไปพร้อม ๆ กัน เชื่อมโยงโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะและโครงสร้างพื้นฐาน ให้พร้อมแก่การเป็นศูนย์กลางของแหล่งงานของประชากรในประเทศต่อไป (Priemus and Konings, 2001 อ้างถึงใน Lau and Chiu, 2004)

- คุณลักษณะการเดินทาง (Travel Characteristics)

คุณลักษณะการเดินทาง คือ ลักษณะของการให้บริการของรูปแบบการเดินทางแต่ละรูปแบบ รวมทั้งจำนวนการเปลี่ยน-ต่อรถของผู้เดินทางด้วย ซึ่งการเปลี่ยน-ต่อในระบบขนส่งสาธารณะเป็นความจำเป็นที่เกิดขึ้นเนื่องจากสภาวะ 2 สภาวะ คือ ตำแหน่งปลายทางที่ผู้เดินทาง

ต้องการไปนั้น ไม่สามารถใช้บริการรูปแบบการเดินทาง (Mode) ในเส้นทางให้บริการ ได้เพียงช่วงเดียว และความแตกต่างของรูปแบบการเดินทางภายในระบบขนส่งสาธารณะที่ต้องการใช้เพื่อเดินทางจากต้นทางไปยังปลายทาง (Stem, 1996) ในทางอุดมคติแล้ว การเปลี่ยน-ต่อควรเป็นตัวเชื่อมการเดินทางให้มีความราบรื่นเป็นการเดินทางเดียวกัน ก่อให้เกิดความสะดวกสบายในการเดินทาง และกฎระเบียบที่ใช้ในการเชื่อมประสานภายในองค์กรควรที่จะมีความเข้าใจและเกิดการยอมรับตรงกันเป็นอย่างดี แต่ในความเป็นจริงแล้วหน่วยงานการขนส่งนั้นเป็นตัวกลางจัดสรรระหว่างความสะดวกสบายของผู้โดยสาร การดำเนินการ และการลงทุน ในการศึกษาระบบการเปลี่ยน-ต่อรูปแบบการเดินทางของผู้โดยสาร ซึ่งได้ทำการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ ในประเทศสหรัฐอเมริกาและแคนาดา พบว่า ผู้ประกอบการด้านการขนส่งสาธารณะยังขาดการพิจารณานโยบายในภาพรวมของเป้าหมายและวัตถุประสงค์อยู่ และยังไม่มีการตัดสินใจแก้ปัญหาเรื่องการไม่ปฏิบัติตามกฎการเปลี่ยน-ต่อของผู้โดยสาร เช่น การใช้ตั๋วร่วมที่ใช้แล้วในการเดินทางขากลับเป็นต้น ซึ่งอาจจะเป็นปัญหาใหญ่ตามมา รวมทั้งในการใช้เทคโนโลยีในเรื่องการเปลี่ยน-ต่อ ซึ่งเป็นเรื่องที่มีความซับซ้อนมาก จึงเป็นสิ่งที่ต้องพิจารณา ระหว่างปริมาณเวลาที่ใช้ในการจัดการในระบบและเวลาที่คนจะต้องการปฏิบัติจริง (Stem, 1996)

- คุณลักษณะทางด้านเศรษฐกิจและสังคม (Socio-economic Characteristics)

คุณลักษณะทางด้านเศรษฐกิจและสังคม เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญต่อเวลาในการเดินทางประการหนึ่ง เพราะการเลือกรูปแบบที่จะเดินทาง หรือวิธีในการเดินทางจะขึ้นอยู่กับลักษณะส่วนบุคคลที่ผู้เดินทางเป็นอยู่ ดังนั้นจึงเป็นส่วนหนึ่งในการพิจารณาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความสามารถในการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า ซึ่งได้แก่

<u>รายได้</u> โดยทั่วไปคนที่มีรายได้เพิ่มขึ้น จะมีการเดินทางเพิ่มขึ้นตามไปด้วย แต่การเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะจะลดลง นั่นคือ ผู้ที่มีรายได้ต่ำจะมีแนวโน้มที่ใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากกว่าคนที่มีรายได้สูง (สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก) แสดงข้อมูลของวัตถุประสงค์ของการเดินทางจากบ้านเพื่อทำงาน คิดเป็นร้อยละ 64.4 ของวัตถุประสงค์ของการเดินทางทั้งหมด ซึ่งกลุ่มที่ใช้รถโดยสารประจำทางมากที่สุดมีรายได้อยู่ระหว่าง 5,000 – 10,000 บาท (BTPU, 1989 อ้างถึงใน สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, 2542)

<u>จำนวนรถยนต์ในครอบครอง</u> จากการศึกษาของ O'hare และ Morris (1985) อ้างถึงในสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พบว่าเขตเมือง 25 แห่ง ผู้เดินทางซึ่งในครอบครัวไม่มีรถยนต์ส่วนตัว มีการเดินทางเพื่อไปทำงานด้วยระบบขนส่งสาธารณะร้อยละ 58.5 และในส่วนครอบครัวที่มีรถยนต์อย่างน้อย 1 คัน มีการใช้ระบบขนส่งสาธารณะลดลงเหลือเพียง

ร้อยละ 15.9 ทั้งนี้ การเลือกใช้รูปแบบการเดินทางยังมีจะขึ้นอยู่กับปัจจัยอื่นด้วย เช่น ในเขตเมืองที่มีการจราจรหนาแน่น ผู้ใช้รถยนต์บางกลุ่มอาจเลือกใช้รถไฟฟ้าเพราะให้ความสะดวกรวดเร็วกว่า โดยเลือกจอดรถไว้ที่สถานีรถไฟฟ้าหรือใช้รถโดยสารสาธารณะเพื่อเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าต่อไป

เพศ เพศชายหรือเพศหญิงย่อมมีลักษณะทางกายภาพที่แตกต่างกัน ซึ่งความสามารถในการอดทนต่อความลำบากในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะของเพศชายจะดีกว่าเพศหญิง และมีผลต่อความนิยมในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ

อายุ ในกลุ่มของผู้เดินทางไปทำงาน โดยทั่วไปผู้ที่มีอายุมากจะเปลี่ยนไปใช้รถยนต์ส่วนตัวมาก ซึ่งมีความสะดวกสบายกว่าการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า ในกลุ่มผู้โดยสารรถโดยสารประจำทาง พบว่า ช่วงอายุระหว่าง 15-30 ปี มีจำนวนประมาณร้อยละ 64 (วิชาญ เอกรินทรากุล, 2534)

อาชีพ อาชีพของผู้เดินทางเป็นตัวสะท้อนถึงรายได้ ในกลุ่มอาชีพที่มีรายได้น้อย เช่น ลูกจ้างทั่วไป มีสัดส่วนในการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะมากกว่า กลุ่มอาชีพที่อยู่ในกลุ่มผู้บริหารที่มีรายได้ดีกว่า

2.9 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาผลงานวิจัยและวิทยานิพนธ์ที่เกี่ยวข้องกับความคิดเห็น พฤติกรรมการเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน มีทั้งที่ทำการศึกษาในประเทศ และต่างประเทศ เพื่อนำมาเป็นแนวทางในการศึกษาการวิจัยครั้งนี้

Nakamura และ Kashiwa (1989) (อ้างถึงสมพงษ์, 2541 :20) ได้ทำการศึกษาพฤติกรรมการเลือกใช้รถไฟฟ้าขนาดเบา (Light Rail Transit, LRT) ในนครมะนิลา ประเทศฟิลิปปินส์ การศึกษานี้เป็นการศึกษาพฤติกรรมการเลือกใช้รถไฟฟ้าของผู้เดินทางในสภาพสังคมที่มีลักษณะคล้ายคลึงกับในกรุงเทพมหานคร การศึกษาได้ทำการสัมภาษณ์เพื่อใช้อธิบายพฤติกรรมการเลือกใช้รถไฟฟ้าขนาดเบาใน 3 สถานการณ์ทางเลือก คือ

1. สถานการณ์การเลือกระหว่างรถไฟฟ้ากับรถยนต์ส่วนตัว
2. การเลือกระหว่างรถไฟฟ้ากับรถโดยสารประจำทาง
3. การเลือกระหว่างรถไฟฟ้ากับรถรับจ้าง Jitney ซึ่งเป็นสัญลักษณ์ประจำชาติ

ตัวแปรที่ใช้ในแบบจำลอง คือ กลุ่มตัวแปรที่สะท้อนถึงฐานะทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้เดินทาง ประกอบด้วย จำนวนสมาชิกในครัวเรือน รายได้ของผู้เดินทาง อายุ เพศ และการมีใบอนุญาตขับขี่ยวดยาน ส่วนกลุ่มตัวแปรที่สะท้อนถึงระดับบริการที่ได้รับจากการเดินทางประกอบ

ด้วย ค่าโดยสารระยะทางจากจุดต้นทางจนถึงสถานีแรก (หรือป้ายรถโดยสารประจำทางป้ายแรก) ของการเดินทาง ระยะทางจากสถานีสุดท้ายจนถึงจุดปลายทาง ความยากง่ายในการเข้าใช้บริการ เวลาในการเดินทาง และระยะทางในการเดินทาง

ผลการศึกษาได้ข้อสรุปดังนี้

- การเลือกระหว่างบริการรถไฟฟ้ากับรถยนต์ส่วนตัวนั้น เวลาในการเดินทางและอายุของผู้เดินทางไม่น่าจะมีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง ผู้ที่มีรายได้น้อยกว่ามีแนวโน้มที่จะเลือกใช้บริการรถไฟฟ้ามากกว่าผู้ที่มีรายได้สูงกว่า

- การเลือกระหว่างรถไฟฟ้ากับรถโดยสารประจำทางนั้น รายได้ของผู้เดินทางและเวลาในการเดินทางไม่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง ในขณะที่อิทธิพลของค่าโดยสารค่อนข้างจะเด่นชัด นอกจากนี้ ยังพบว่าคนเลือกรถโดยสารประจำทาง เพราะว่ารถโดยสารประจำทางมีเครือข่ายการบริการที่ครอบคลุมทั่วถึงกว่าและสามารถเข้าถึงได้ง่ายกว่า

- การเลือกระหว่างรถไฟฟ้ากับรถรับจ้างนั้น เวลาในการเดินทาง ค่าโดยสาร รายได้ของผู้เดินทางและความยากง่ายในการเข้าถึงบริการ ต่างก็มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของผู้เดินทางอย่างชัดเจน

อาจารย์ ดร. สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ (2541) ได้ทำการศึกษาในเรื่อง แบบจำลองวิเคราะห์การเลือกใช้รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร เพื่อใช้ทำนายการเลือกใช้รถไฟฟ้า และศึกษาทัศนคติและค่านิยมซึ่งมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง

การวิจัยได้แบ่งเป็น 4 กลุ่มเป้าหมาย คือ (1) กลุ่มผู้เดินทางไปซื้อสินค้าด้วยรถยนต์ส่วนตัว (2) กลุ่มผู้เดินทางไปทำงานด้วยรถยนต์ส่วนตัว (3) กลุ่มผู้เดินทางไปซื้อสินค้าด้วยรถประจำทาง และ (4) กลุ่มผู้เดินทางไปทำงานด้วยรถโดยสารประจำทาง แบบจำลองที่ได้พัฒนาขึ้นมาจะใช้ในการทำนายความน่าจะเป็นที่ผู้เดินทางอื่นที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ตัวแปรที่ใช้ในอธิบายพฤตกรรมการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางประกอบด้วย เวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง รวมถึงรายได้ เพศ และอายุชองผู้เดินทาง

ผลจากแบบจำลองพบว่า อิทธิพลของเวลาในการเดินทางที่มีต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางมีมูลค่าอยู่ระหว่างร้อยละ 32-100 ของอัตราค่าจ้าง ทั้งนี้ในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อไปซื้อสินค้า ผู้ใช้รถประจำทางให้ความสำคัญกับเวลาที่อยู่บนรถประจำทางมากกว่าเวลาที่อยู่บนรถไฟฟ้า และผู้ใช้รถยนต์ที่มีอายุมากกว่า 40 ปีมีแนวโน้มที่จะไม่หันไปเลือกใช้รถไฟฟ้าสูงกว่าผู้ที่มีอายุต่ำกว่า 40 ปี ส่วนการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อไป

ทำงานนั้น ผู้ใช้รถยนต์ส่วนตัวให้ความสำคัญกับเวลาในการเดินทางช่วงรองมากกว่าเวลาในการเดินทางช่วงหลักอย่างเด่นชัด และผู้ขายและผู้หญิงมีพฤติกรรมในการตัดสินใจเลือกใช้รถไฟฟ้าที่แตกต่างกัน

สุนิภา งามสันติกุล (2543) ได้ทำการศึกษาในเรื่อง ความคิดเห็นของประชาชนต่อระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน โดยทำการศึกษาในเรื่องลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม ความคิดเห็นของประชาชน ต่อโครงการรถไฟฟ้ามหานคร รวมถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อความคิดเห็นดังกล่าว

ผลจากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างยอมรับว่าการห้ามรถยนต์ส่วนบุคคลขับเพียงคนเดียววิ่งในเขตเมืองที่มีการจราจรคับคั่ง จะสามารถแก้ปัญหาการจราจรได้ทางหนึ่ง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้ามหานครพบว่า อายุ การศึกษา การรับรู้สื่อในการรับรู้ อาชีพ รายได้ เพศ ความคิดเห็นในการแก้ปัญหาการจราจร ความต้องการใช้บริการและประเภทยานพาหนะ มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ดำรงพล ใจยา (2544) ได้ทำการศึกษาในเรื่อง พฤติกรรมและการใช้พื้นที่สัญจรของผู้โดยสารรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพในบริเวณย่านสีลม โดยมีวัตถุประสงค์ในการศึกษา คือ เพื่อวิเคราะห์ลักษณะการใช้ที่ดิน ประเภทอาคาร ลักษณะกิจกรรมของอาคาร กิจกรรมบนพื้นที่สัญจรในบริเวณย่านสีลม ศึกษาลักษณะการเดินทางและทัศนคติของผู้เดินทางที่มีต่อสภาพพื้นที่สัญจรในบริเวณย่านสีลม รวมถึงศึกษาพฤติกรรมและปัญหาการใช้พื้นที่สัญจรของผู้โดยสารรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพในบริเวณย่านสีลม

ผลจากการศึกษาพบว่า ก่อนมีรถไฟฟ้า การเดินทางเข้า-ออกบริเวณย่านสีลมจะอาศัยรถโดยสารประจำทางปรับอากาศและรถโดยสารธรรมดามากที่สุด รองลงมาได้แก่ รถยนต์ส่วนบุคคล กลุ่มอาชีพที่ใช้บริการมากที่สุดคือ พนักงานและลูกจ้าง การเดินทางเข้า-ออกในย่านสีลมมีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อทำงานสูงที่สุด การเชื่อต่อมระหว่างสถานีกับพื้นที่บริเวณย่านสีลมอาศัยการเดิน และรถโดยสารประจำทางมากที่สุด เหตุผลที่เลือกเดินทางโดยรถไฟฟ้าเพราะประหยัดเวลาในการเดินทาง และหลีกเลี่ยงการจราจรติดขัดบนถนน อุปสรรคในการเดินทางคือเส้นทางให้บริการสั้นเกินไป และราคาค่าโดยสารแพง

ข้อเสนอแนะของการศึกษานี้ คือ ให้มีการจำกัดปริมาณการจราจรบนถนนและ ส่งเสริมให้มีการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ รวมถึงการปรับปรุงสภาพทางกายภาพของทางเท้าและให้มีบริการรถรับส่งระหว่างสถานี

บทที่ 3
วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) เพื่อต้องการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่อยู่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าสุทธิสารซึ่งมีระยะห่างที่สามารถเข้าถึงสถานีได้ด้วยการเดิน โดยมีระยะห่างจากอาคารชุดถึงสถานีรถไฟฟ้าไม่เกิน 1,000 เมตร เนื่องจากในการศึกษาวิจัยในครั้งนี้มีเวลาที่จำกัด ผู้วิจัยจึงเลือกกลุ่มประชากรที่จะศึกษาเพียง 3 โครงการที่อยู่ใกล้กับบริเวณสถานีรถไฟฟ้าสุทธิสารโดย 3 โครงการนี้เป็นโครงการที่ขายหมดแล้ว มีขนาดของโครงการที่ใกล้เคียงกัน และมีจำนวนผู้อยู่อาศัยที่ใกล้เคียงกัน แต่มีระยะห่างจากอาคารชุดถึงสถานีรถไฟฟ้าสุทธิสารที่แตกต่างกัน

วัตถุประสงค์	ตัวแปรหลัก	ตัวแปรรอง		ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
1. ศึกษาลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด	– ข้อมูลทั่วไปของผู้อยู่อาศัย	– เพศ – อายุ – ระดับการศึกษา – สถานภาพการสมรส – ภูมิลำเนาเดิม – จำนวนสมาชิกในครอบครัว		ผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่อยู่ตามแนวรถไฟฟ้า MRT บนถนนรัชดาภิเษก มีกลุ่มประชากรทั้งหมด 3 โครงการ ประกอบด้วย 1. Life@Suthisan 2. Ivy Ratchada 3. Ratchada Orchid	แบบสอบถาม
	– สภาพเศรษฐกิจ	– อาชีพ – รายได้ – ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง – จำนวนรถยนต์ส่วนตัว			
2. ศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด	– จุดประสงค์ในการเดินทาง	– ไปทำงาน – ไปเรียนหนังสือ – ติดต่อธุรกิจ			
	– ช่วงเวลาในการเดินทาง	จันทร์–ศุกร์	– 05.00 ถึง 08.00 – 08.01 ถึง 12.00 – 12.01 ถึง 15.00		
		เสาร์–อาทิตย์	– 15.01 ถึง 18.00 – 18.01 ถึง 21.00 – 21.01 ถึง 24.00		
	– รูปแบบการเดินทางและลักษณะการเดินทาง	– ประเภทของยานพาหนะที่ใช้เดินทาง – ระยะทางในการเดินทาง – ระยะเวลาในการเดินทาง			
	– การเดินทางโดยรถไฟฟ้า MRT	– ปริมาณการใช้บริการ – ระยะเวลาในการเดินทาง – ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง – การเข้าถึงสถานีบริการ – ความสะดวกสบายในการต่อรถ			
3. วิเคราะห์ความจำเป็นในการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด	– ลักษณะของกิจกรรม	– ใช้เดินทางไปที่ทำงาน – ใช้ติดต่อลูกค้า/ใช้รับจ้าง – ส่งเสริมภาพลักษณ์ในสังคม – อำนวยความสะดวกในการเดินทาง			

ตารางที่ 3.1 แสดงตารางตัวแปรหลัก และตัวแปรรอง

3.1 การเก็บรวบรวมข้อมูล

3.1.1 ศึกษาข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data)

- เอกสารสิ่งตีพิมพ์ วารสาร สถิติข้อมูลต่างๆ จาก สำนักงานเขต ห้องสมุด ธนาคารอาคารสงเคราะห์ ห้องสมุดการเคหะแห่งชาติ ที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการวิจัย แนวความคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง การขนส่ง ที่พักอาศัยและพฤติกรรม เป็นต้น
- ข้อมูลทางกายภาพของอาคาร ปีที่จดทะเบียนอาคารชุด, พื้นที่ของอาคารจากเอกสารการยื่นขออนุญาตก่อสร้างจากสำนักงานโยธา กรุงเทพมหานคร และเอกสารประกอบ การขอจดทะเบียนอาคารชุด สำนักงานที่ดิน เขตห้วยขวาง

3.1.2 ศึกษาข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data)

- การสังเกตการณ์และการสำรวจ (Observation) โดยการสำรวจภาคสนาม (Field Survey) ของอาคารชุดที่อยู่ตามแนวรถไฟฟ้า MRT ช่วงถนนรัชดา-ลาดพร้าว
- การสอบถาม โดยการออกแบบสอบถาม (Questionnaire) นั้นจะสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการศึกษาในครั้งนี้ และมีการทดสอบแบบสอบถามก่อน (Pilot Test) เป็นจำนวน 40 ชุด โดยเลือกโครงการที่อยู่แนวรถไฟฟ้า 4 โครงการๆ ละ 10 ชุด เพื่อนำมาปรับปรุงแก้ไขเพื่อให้เกิดความเที่ยงตรงในการตอบคำถาม แล้วไปดำเนินการเก็บรวบรวม แบบสอบถามจะประกอบด้วย 2 ส่วน คือ

1. แบบสอบถามของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด ประกอบด้วย
   - ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม
   - ข้อมูลการเดินทางของผู้ตอบแบบสอบถาม
   - ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้รถยนต์ส่วนตัว
   - ความคิดเห็นที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถไฟฟ้า
2. แบบสำรวจของนิติบุคคล ประกอบด้วย
   - ข้อมูลอัตราการเข้าอยู่อาศัยในอาคารชุด
   - ข้อมูลการเข้าออกของรถในแต่ละช่วงเวลา

3.2 ประชากร

การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ได้กำหนดกลุ่มประชากรที่จะศึกษาได้แก่ อาคารชุดที่อยู่ในเขตห้วยขวางที่ตั้งอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าจากการสำรวจพบว่าในเขตห้วยขวางมีอาคารชุดที่ตั้งอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าที่อยู่บนถนนรัชดาภิเษกและมีการขยายตัวของอาคารชุดอย่างต่อเนื่องจะประกอบไปด้วย สถานีรัชดาภิเษก สถานีสุทธิสาร และสถานีห้วยขวาง

3.2.1 อาคารชุดที่อยู่ในเขตห้วยขวาง

ระยะห่างจากสถานี	ชื่อโครงการ	จำนวนห้อง (ยูนิต)	สถานการณ์ของโครงการ
300 ม.	1. Rhythm ratchada condominium	881	อยู่ระหว่างการขาย
	2. Condo One Ratchada	90	อยู่ระหว่างการขาย
	3. Pano Ville condominium	124	อยู่ระหว่างการขาย
500 ม.	1. Regent Home ratchada	332	อยู่ระหว่างการขาย
	2. Garden Place condominium	-	-
	3. Ivy ratchada condominium	399	ขายหมดแล้ว
	4. The Classy ratchada	49	อยู่ระหว่างการขาย
1000 ม.	1. Life@Ratchada condominium	474	ขายหมดแล้ว
	2. The Room Ratchada condominium	801	อยู่ระหว่างการขาย
	3. C Place Ladphrao18	54	อยู่ระหว่างการขาย
	4. Murraya Place Ladphrao	79	อยู่ระหว่างการขาย
	5. Tree Condo Ladphrao	79	-
	6. House23 Ratchada-Ladphrao	236	อยู่ระหว่างการขาย

ตารางที่ 3.2 แสดงโครงการอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้ารัชดาภิเษก

ระยะห่างจากสถานี	ชื่อโครงการ	จำนวนห้อง (ยูนิต)	สถานการณ์ของโครงการ
300 ม.	1. Centric Ratchada-Suthisan	270	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
	2. Life@Ratchada-Suthisan	520	ขายหมดแล้ว
	3. Ivy Ratchada condominium	399	ขายหมดแล้ว
	4. Le Rich Ratchada-Suthisan	79	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
500 ม.	1. Chateau In Town Ratchada	79	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
	2. The Kris Extra4 condominium	175	อยู่ระหว่างการขาย
	3. The Kris Extra5 condominium	193	อยู่ระหว่างการขาย
	4. The Kris Ratchada condominium	327	อยู่ระหว่างการขาย

1000 ม.	1. Ratchada Orchid condominium	494	ขายหมดแล้ว
	2. City Room Ratchada	-	-
	3. Ayothaya Tower condominium	-	ขายหมดแล้ว
	4. Humble Living condominium	-	อยู่ระหว่างการขาย

ตารางที่ 3.3 แสดงโครงการอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าสุทธิสาร

ระยะห่างจากสถานี	ชื่อโครงการ	จำนวนห้อง (ยูนิต)	สถานการณ์ของโครงการ
300 ม.	1. Ideo Ratchada-HuaKwang	398	อยู่ระหว่างการขาย
	2. Rhythm Ratchada-HuaKwang	881	อยู่ระหว่างการขาย
	3. Life@Ratchada-HuaKwang	483	-
500 ม.	1. The Niche Ratchada-HuaKwang	203	อยู่ระหว่างการขาย
	2. The Colory Vivid condominium	190	อยู่ระหว่างการขาย
	3. Ratchada Pavillion condominium	195	-
	4. Diamond Ratchada condominium	136	อยู่ระหว่างการขาย
	5. Zenith Place@HuaKwang	126	ขายหมดแล้ว
	6. Metro Sky Ratchada	441	อยู่ระหว่างการขาย
1000 ม.	1. Chateau In Town Condominium	292	ขายหมดแล้ว
	2. Klangkrung Resort condominium	443	อยู่ระหว่างการขาย
	3. Boutique Ratchada2	70	อยู่ระหว่างการขาย
	4. Amornphan 205 Town	-	-
	5. U Delight condominium	597	อยู่ระหว่างการขาย

ตารางที่ 3.4 แสดงโครงการอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าห้วยขวาง

จากผลของการสำรวจอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าในเขตห้วยขวางจะเห็นว่า มีอยู่มีจำนวนมาก ดังนั้นจากข้อกำหนดหรือปัจจัยที่อยู่ในเกณฑ์ในการเลือกกลุ่มประชากรซึ่งตามที่ได้

กำหนดไว้จะต้องเป็นโครงการที่ขายหมดแล้ว มีขนาดห้องพัก จำนวนห้องพัก ที่ใกล้เคียงกัน และตั้งอยู่ในบริเวณที่ใกล้เคียงกัน แต่มีระยะห่างจากโครงการถึงสถานีรถไฟฟ้าที่แตกต่างกัน จากตารางของการสำรวจจึงเห็นได้ว่า โครงการที่อยู่ในข้อกำหนดจะอยู่ในบริเวณสถานีรถไฟฟ้าสุทธิสาร ดังนั้นจึงเลือกกลุ่มประชากรที่จะศึกษาได้ 3 โครงการ

3.2.2 อาคารชุดที่อยู่ในเขตห้วยขวาง อยู่ใกล้กับบริเวณสถานีรถไฟฟ้าสุทธิสารมีระยะห่างไม่เกิน 500 เมตร 2 โครงการ และมีระยะห่างมากกว่า 500 เมตรอีก 1 โครงการ โดยโครงการที่ 1 ชื่อโครงการไลฟ์เอทรัชดา-สุทธิสาร มีระยะห่างจากโครงการถึงสถานีรถไฟฟ้าประมาณ 50 เมตร โครงการที่ 2 ชื่อโครงการไอวี่รัชดาคอนโดมิเนียม มีระยะห่างจากโครงการถึงสถานีรถไฟฟ้าประมาณ 250 เมตร และโครงการที่ 3 ชื่อโครงการรัชดาออร์คิด มีระยะห่างจากโครงการถึงสถานีรถไฟฟ้าประมาณ 950 เมตร แต่ละโครงการมีจำนวนผู้อยู่อาศัยที่ใกล้เคียงกัน และมีขนาดของห้องพักใกล้เคียงกัน

3.2.3 ผู้ที่อยู่อาศัยในอาคารชุดที่อยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าสุทธิสาร จำนวน 3 โครงการ โดยมีจำนวนห้องพัก 487 หน่วย 1 โครงการ จำนวนห้องพัก 399 หน่วย 1 โครงการ และ 494 หน่วยอีก 1 โครงการ โดยมีจำนวนของผู้อยู่อาศัยจริงตามที่แสดงในตารางต่อไปนี้

โครงการ	จำนวนห้องพัก (หน่วย)	จำนวนที่อยู่อาศัยจริง (หน่วย)	คิดเป็นร้อยละ	รวม (หน่วย)
1. ไลฟ์เอทรัชดา-สุทธิสาร	520	390	80	1120
2. ไอวี่รัชดาคอนโดมิเนียม	399	330	82.70	
3. รัชดาออคิด	494	400	81	

ตารางที่ 3.5 แสดงจำนวนห้องพักของแต่ละโครงการ

จากตารางจำนวนผู้อยู่อาศัยจริงรวมทั้ง 3 โครงการคิดเป็น 1120 หน่วย และเนื่องจากกลุ่มประชากรมีจำนวนมาก ไม่สามารถทำการศึกษาได้ทั้งหมด จึงจำเป็นต้องมีการศึกษากับประชากรเพียงบางส่วน ในการวิจัยครั้งนี้ได้กำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้สูตรคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่พอดีของ Yamane ในการประมาณค่าพารามิเตอร์ด้วยความเชื่อมั่นที่ระดับ 95% มีรายละเอียดการคำนวณดังนี้

$$n = \frac{N}{1+N(e)2}$$

N = จำนวนประชากร 1120 หน่วย

e = ขนาดค่าความคลาดเคลื่อนสูงสุดที่ผู้วิจัยยอมรับได้ ± 5%

ดังนั้นจำนวนประชากรที่จะทำการศึกษาในครั้งนี้มีจำนวนเท่ากับ 295 ตัวอย่าง

3.3 การเลือกและวิธีการสุ่มตัวอย่าง

ใช้วิธีการเก็บข้อมูลแบบ Accidental Sampling คือเป็นการเก็บข้อมูลแบบสุ่มในอาคาร โดยไม่เจาะจงว่าผู้ตอบแบบสอบถามคือใคร แต่จะสอบถามกับผู้ที่อยู่อาศัยในโครงการศึกษาเท่านั้น โดยใช้วิธีแจกแบบสอบถามผ่านสำนักงานนิติบุคคลของอาคารนั้นๆ รวมทั้งการแจกแบบสำรวจด้วยตนเอง จำนวนแบบสอบถามที่แจกทั้งสิ้นจำนวน 600 ฉบับ

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยได้จัดทำแบบสอบถามลง code โดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป นอกจากนั้นแล้วยังได้ทำการวิเคราะห์แบบCrosstab เพื่อทราบถึงลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่างๆ ที่มีผลต่อพฤติกรรมการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด

บทที่ 4
ผลการศึกษา

4.1 ข้อมูลทั่วไปของเขตห้วยขวาง

เขตห้วยขวาง มีพื้นที่ 15.01 ตารางกิโลเมตร แบ่งการปกครองออกเป็น 3 แขวง คือ แขวงห้วยขวาง แขวงบางกะปิ และแขวงสามเสนนอก จำนวนประชากรตามทะเบียนบ้าน ประมาณ 77,029 คน (ณ เดือนพฤศจิกายน 2552) นอกจากนั้นยังมีประชากรแฝงซึ่งเข้ามาอยู่อาศัยและประกอบอาชีพในพื้นที่อีกเป็นจำนวนมาก เนื่องจากเขตห้วยขวางเป็นเขตชั้นใน และเป็นศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจ การค้า การคมนาคม และที่พักอาศัย

4.1.1 ที่ตั้งและอาณาเขต

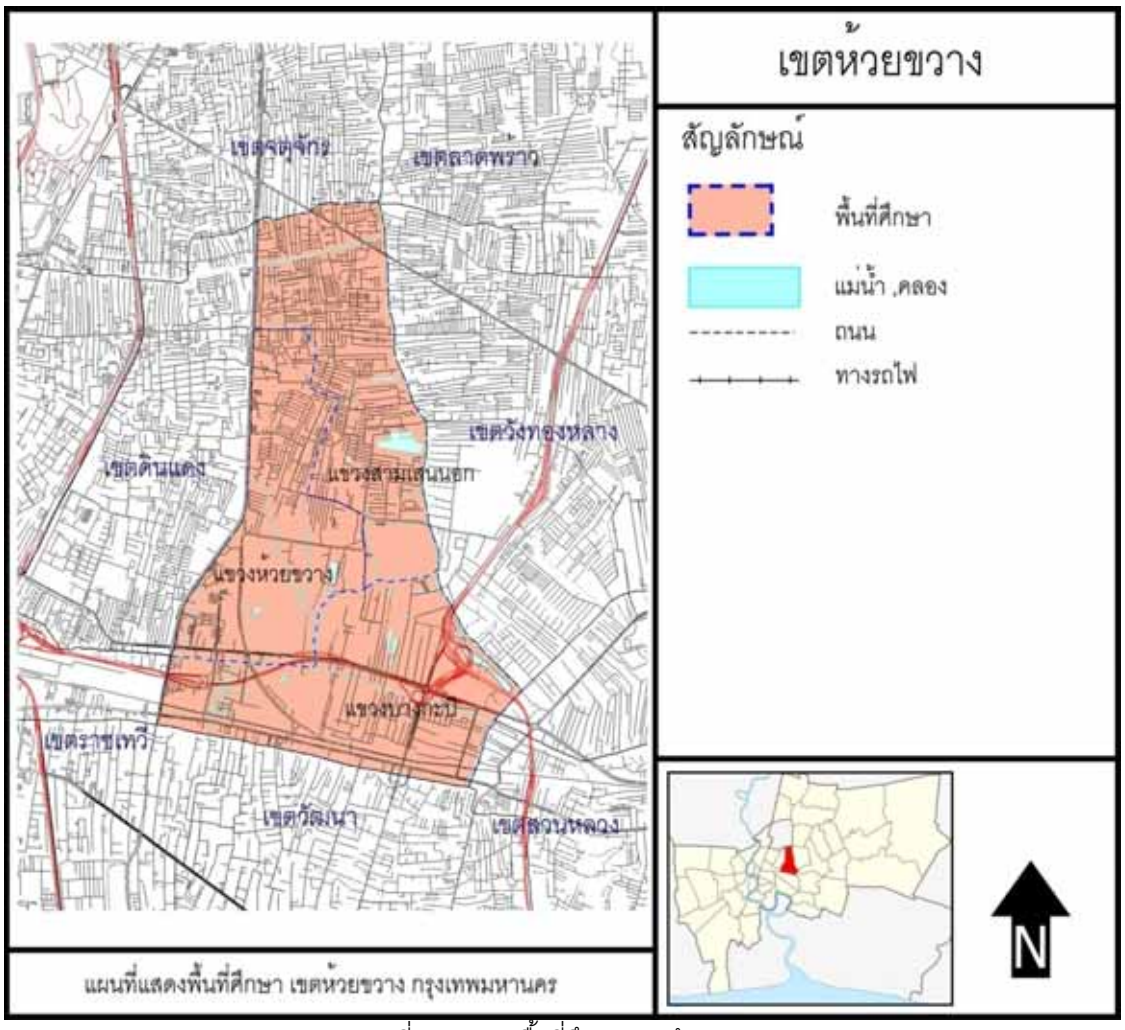
เขตห้วยขวางมีพื้นที่เป็นที่ราบลุ่ม มีคลองน้ำแก้ว คลองลาดพร้าวและคลองแสนแสบ ถนนอโศก-ดินแดง ถนนรัชดาภิเษก เป็นเส้นกั้นอาณาเขต ประกอบด้วยพื้นที่เขตการปกครอง 3 แขวง คือ แขวงห้วยขวาง แขวงบางกะปิ และแขวงสามเสนนอก

ทิศเหนือ ติดต่อกับเขตจตุจักรเริ่มต้นจากจุดบรรจบระหว่าง แนวขอบทางของถนนรัชดาภิเษก ด้านตะวันออกกับคลองน้ำแก้วฝั่งเหนือไปทางทิศตะวันออกตามคลองน้ำแก้วฝั่งเหนือบรรจบกับคลองน้ำแก้วฝั่งตะวันออก

ทิศตะวันออก ติดต่อกับเขตวังทองหลาง เริ่มต้นจากจุดบรรจบระหว่างคลองน้ำแก้วฝั่งเหนือกับคลองลาดพร้าวฝั่งตะวันออกไปทางทิศใต้ ตามคลองแสนแสบฝั่งตะวันออกถึงแนวคลองแสนแสบฝั่งเหนือที่ปากคลองตัน

ทิศใต้ ติดต่อกับเขตวัฒนา เริ่มต้นจากคลองแสนแสบฝั่งเหนือที่ปากคลองตันไปทางทิศตะวันตกตามแนวคลองแสนแสบฝั่งเหนือ บรรจบแนวขอบทางของถนนอโศก-ดินแดงด้านตะวันออก

ทิศตะวันตก ติดต่อกับเขตราชเทวีและเขตดินแดง เริ่มต้นจากจุดบรรจบระหว่างคลองแสนแสบฝั่งเหนือกับแนวขอบทางของถนนอโศก-ดินแดงด้านตะวันออก ไปทางทิศเหนือตามแนวขอบทางของถนนอโศก-ดินแดง และถนนรัชดาภิเษกด้านตะวันออกบรรจบกับคลองน้ำแก้วฝั่งเหนือ



ภาพที่ 4.1 แสดงพื้นที่ศึกษา เขตห้วยขวาง

4.1.2 ระบบโครงข่ายถนนและการคมนาคมติดต่อ

ถนนสายหลัก เป็นถนนที่มีขนาดใหญ่มีความกว้าง 6-10 ช่องการจราจร ซึ่งประกอบไปด้วย

- ถนนรัชดาภิเษก เป็นถนนสายหลักที่มีความสำคัญ มีลักษณะเป็นวงแหวนรอบนอก ที่เป็นแนวเขตระหว่างเขตห้วยขวางกับเขตดินแดงและเขตราชเทวี และเป็นแนวเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร

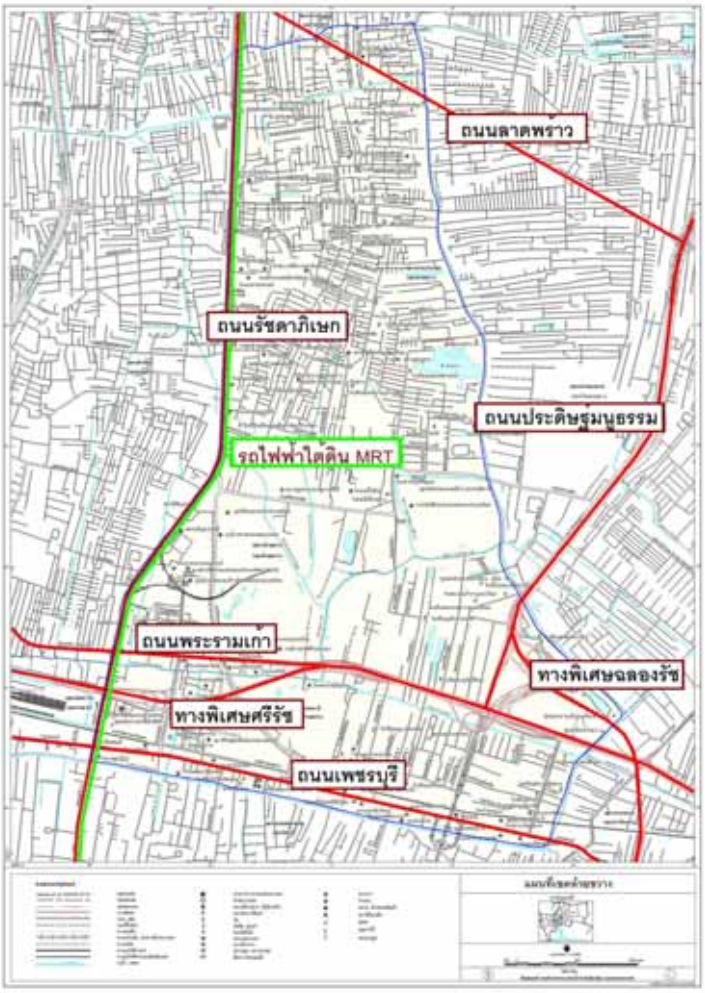
- ถนนพระราม 9 เป็นถนนสายสำคัญที่ผ่านภายในพื้นที่เขต โดยมีจุดเริ่มต้นที่บริเวณสี่แยก อสมท. ไปสิ้นสุดที่ถนนศรีนครินทร์ เป็นถนนสายที่มีการจราจรคับคั่งตลอดเวลา และมีเส้นทางที่เป็นถนนสายรองและซอยเชื่อมต่อกับพื้นที่ภายในเขต

- ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ เป็นถนนสายสำคัญอีกสายหนึ่ง ที่มีอาคารพาณิชย์ สำนักงาน ร้านค้าตั้งอยู่อย่างหนาแน่น และมีการจราจรคับคั่ง มีจุดเริ่มต้นบริเวณจุดตัดกับถนนอโศก-ดินแดง สิ้นสุดที่คลองแสนแสบ

- ถนนลาดพร้าว เป็นถนนสายหลักที่สำคัญที่ผ่านภายในพื้นที่เขตและมีเส้นทางที่เป็นถนนสายรองและซอยเชื่อมต่อกับพื้นที่ภายในเขต โดยมีจุดเริ่มต้นที่ถนนพหลโยธิน ไปสิ้นสุดที่บริเวณสี่แยกบางกะปิ

ถนนสายรอง ใช้เป็นทางลัดได้ ทำให้มีการเชื่อมต่อเป็นโครงข่ายที่สมบูรณ์ ซึ่งประกอบไปด้วย

- ถนนสุทธิสารวินิจฉัย
- ถนนเพชรอุทัย
- ถนนประชาอุทิศ
- ถนนเทียมร่วมมิตร
- ถนนวัฒนธรรม
- ถนนประชาราษฎร์บำเพ็ญ
- ถนนประดิษฐ์มนูธรรม
- ถนนเพชรพระราม



ภาพที่ 4.2 แสดงถนนภายในพื้นที่ศึกษา เขตห้วยขวาง

4.1.3 สถานการณ์ที่อยู่อาศัยในเขตห้วยขวาง

พื้นที่เขตห้วยขวางเป็นพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงด้านที่อยู่อาศัยตั้งแต่อดีตถึงจนถึงปัจจุบัน อยู่ในระดับปานกลางถึงสูง เมื่อเปรียบเทียบกับเขตในกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากสาเหตุสำคัญคือ พื้นที่เขตห้วยขวางเป็นเขตที่มีราคาที่ดินที่ยังไม่สูงมากนัก และยังมีพื้นที่เหลือมากกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับเขตอื่นในกรุงเทพมหานคร เช่น เขตสีลม, บางรัก และสาทร ฯลฯ เป็นต้น

จากข้อมูลสถิติจำนวนที่อยู่อาศัยสร้างเสร็จจดทะเบียน ศูนย์ข้อมูลอสังหาริมทรัพย์ในปี พ.ศ. 2547-2552 พบว่ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่าในปี 2550 จะมีจำนวนหน่วยที่อยู่อาศัยสร้างเสร็จจดทะเบียนลดลงบ้างเล็กน้อย ซึ่งอาจเนื่องมาจากภาวะเศรษฐกิจ และสถานการณ์ทางการเมืองในขณะนั้น อย่างไรก็ตามในปี 2552 มีจำนวนหน่วยที่อยู่อาศัยสร้างเสร็จจดทะเบียนเพิ่มสูงขึ้นถึง 2,210 หน่วย ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความต้องการที่อยู่อาศัย(Housing Demand) ยังคงมีเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่อยู่อาศัยประเภทอาคารชุดเนื่องจากที่ดินมีพื้นที่จำกัด แต่มีจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะจำนวนประชากรแฝงซึ่งส่งผลให้อุปสงค์ของที่อยู่อาศัยเพิ่มสูงขึ้น

ลักษณะ	ประเภทของที่อยู่อาศัย	2547	2548	2549	2550	2551	2552	รวม
ผู้ประกอบการสร้าง	บ้านเดี่ยว	33	7	0	3	0	1	6851
	บ้านแฝด	0	0	0	0	0	0	
	ทาว์นเฮาส์และอาคารพาณิชย์	3	0	0	17	7	1	
	อาคารชุด	525	649	237	1784	1453	2131	
	รวม	561	656	237	1804	1460	2133	

ที่มา : ศูนย์ข้อมูลอสังหาริมทรัพย์, 26 สิงหาคม พ.ศ.2553

4.2 ข้อมูลทั่วไปของอาคารชุดที่ทำการศึกษา

ข□อมูลของอาคารชุดที่ทำการศึกษา ประกอบด□วย ที่ตั้งโครงการ, จำนวนห□องชุด, ขนาดพื้นที่ของอาคาร, อัตราการเข□าอยู□อาศัยในอาคารชุด, ราคาซื้อขายห□องชุดในป□จจุบัน,ระยะห□างจากอาคารชุดถึงสถานีรถไฟฟ้าสุทธิสาร

A = Life@Ratchada-Suthisan B = Ivy Ratchada Condominium C = Ratchada Orchid

ภาพที่ 4.3 แสดงที่ตั้งของโครงการที่ทำการศึกษา เขตห้วยขวาง

จากรูปภาพข้างบนโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร-สุทธิสาร ตั้งอยู่ริมถนนรัชดาภิเษกหน้าปากซอยรัชดาภิเษก20 อยู่ห่างจากสถานีรถไฟฟ้าสุทธิสารเป็นระยะทาง 50 เมตร ต่อมาเป็นโครงการไอวี่รัชดาคอนโดมิเนียม ตั้งอยู่ในซอยรัชดาภิเษก20 อยู่ห่างจากสถานีรถไฟฟ้าสุทธิสารเป็นระยะทาง 250 เมตร และโครงการรัชดาออร์คิด ตั้งอยู่ในซอยหัสดิเสวีซึ่งเข้ามาจากปากซอยรัชดาภิเษก18 อยู่ห่างจากสถานีรถไฟฟ้าสุทธิสารเป็นระยะทาง 950 เมตร ซึ่งทั้ง 3 โครงการได้มีตำแหน่งที่ตั้งอยู่ในฝั่งด้านซ้ายมือของถนนรัชดาภิเษกโดยที่ถนนรัชดาภิเษกหันหน้ามุ่งสู่พื้นที่ CBD โดยมีเส้นทางผ่านย่านธุรกิจการค้า และที่อยู่อาศัย เช่น ถนนพระราม9 ถนนอโศก-สุขุมวิท ถนนสุขุมวิท

ชื่อโครงการ	Life@Ratchada-Suthisan
ที่ตั้งโครงการ	ถ.รัชดาภิเษก กรุงเทพฯ
ประเภทโครงการ	คอนโดมิเนียม สูง 23 ชั้น จำนวน 1 อาคาร
เนื้อที่โครงการ	2.9 ไร่
จำนวนห้อง	487 ยูนิต (อยู่อาศัยจริง 390 ยูนิต)
จำนวนที่จอดรถ	250 คัน (ทรัพย์สินส่วนกลาง)
ราคาเริ่มต้น	2.70 ล้านบาท (ประมาณ 90,000 บาท/ตร.ม.)
เจ้าของโครงการ	บริษัท เอเชี่ยน พร็อพเพอร์ตี้ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)
ระยะห่างจากสถานี	**50 ม.** (สถานีสุทธิสาร)

ตารางที่ 4.1 แสดงรายละเอียดของโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร

ชื่อโครงการ	Ivy Ratchada condominium
ที่ตั้งโครงการ	ซ.รัชดาภิเษก 20 กรุงเทพฯ
ประเภทโครงการ	คอนโดมิเนียม สูง 8 ชั้น จำนวน 3 อาคาร
เนื้อที่โครงการ	3-1-92 ไร่
จำนวนห้อง	399 ยูนิต (อยู่อาศัยจริง 330 ยูนิต)
จำนวนที่จอดรถ	155 คัน (ทรัพย์สินส่วนกลาง)
ราคาเริ่มต้น	2.10 ล้านบาท (ประมาณ 70,000 บาท/ตร.ม.)
เจ้าของโครงการ	บริษัท พฤกษา เรียลเอสเตท จำกัด
ระยะห่างจากสถานี	**250 ม.** (สถานีสุทธิสาร)

ตารางที่ 4.2 แสดงรายละเอียดของโครงการไอวี่รัชดาคอนโดมิเนียม

	ชื่อโครงการ	Ratchada Orchid
	ที่ตั้งโครงการ	ซอยหัสดิเสวี ถนนสุทธิสาร กรุงเทพฯ
	ประเภทโครงการ	คอนโดมิเนียม สูง 21 ชั้น จำนวน 1 อาคาร
	เนื้อที่โครงการ	-
	จำนวนห้อง	494 ยูนิต (อยู่อาศัยจริง 400 ยูนิต)
	จำนวนที่จอดรถ	338 คัน
	ราคาเริ่มต้น	1.20 ล้านบาท (ประมาณ 40,000 บาท/ตร.ม.)
	เจ้าของโครงการ	บริษัท ไว้ท์ โลตัสรัชดา จำกัด
	ระยะห่างจากสถานี	950 ม. (สถานีสุทธิสาร)

ตารางที่ 4.3 แสดงรายละเอียดของโครงการรัชดาออร์คิด

การบริหารจัดการอาคารชุดของทั้ง 3 โครงการบริหารจัดการโดยจัดทั้งนิติบุคคลอาคารชุดเป็นผู้ดูแลในด้านสาธารณูปโภค และทรัพย์ส่วนกลางทั้งหมดรวมถึงที่จอดรถด้วยโดยมีรายชื่อบริษัทดังต่อไปนี้

ชื่อโครงการ	ชื่อนิติบุคคล
1. ไลฟ์เอทสุทธิสาร-สุทธิสาร	Smart Service and Management Co., Ltd. SMART
2. ไอวี่รัชดา คอนโดมิเนียม	Quality Property Management Co., Ltd. QPM Quality Property Management
3. รัชดาออร์คิด	White Lotus Ratchada Co., Ltd.

ตารางที่ 4.4 แสดงรายชื่อนิติบุคคลอาคารชุด

4.3 ข้อมูลทั่วไปของผู้อยู่อาศัย

การศึกษาข้อมูลทั่วไปของผู้อยู่อาศัยจะทำการศึกษาในด้านเศรษฐกิจ และสังคมของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดทั้ง 3 โครงการ ซึ่งจะประกอบไปด้วย เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ครัวเรือน จำนวนสมาชิกในครอบครัว กรรมสิทธิ์ในการครอบครองห้องพัก และการถือครองยานพาหนะ

4.3.1 เพศ

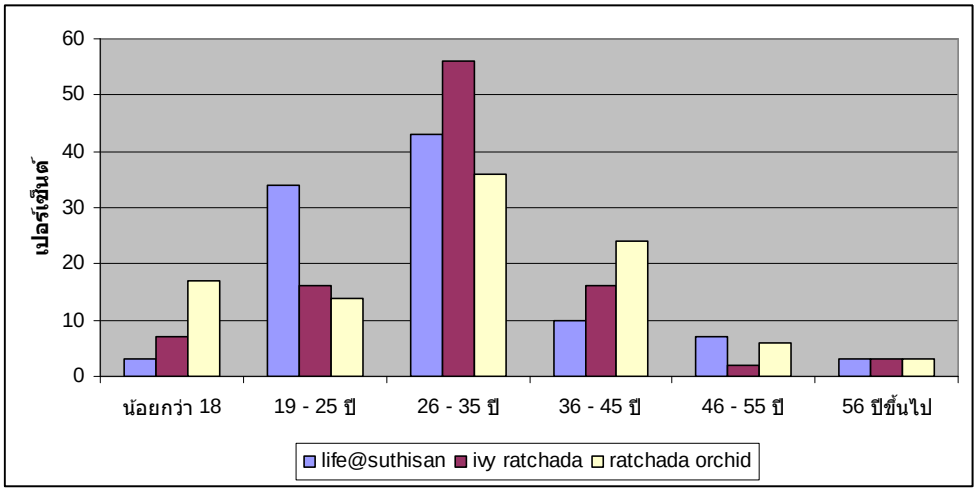
จากผลของการศึกษาพบว่าทั้ง 3 โครงการอัตราส่วนของผู้อยู่อาศัยที่เป็นผู้หญิงมากกว่าผู้ชาย และเมื่อเปรียบเทียบกันทั้ง 3 โครงการจะพบว่าอัตราส่วนของผู้อยู่อาศัยที่เป็นผู้หญิงเป็นอัตราส่วนที่ใกล้เคียงกันมาก โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

เพศ	ไลฟ์เอทสุทธิสาร		ไอวี่รัชดา		รัชดาออร์คิด	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	46	46.9	48	48.5	47	47.0
หญิง	52	53.1	51	51.5	53	53.0
รวม	98	100.0	99	100.0	100	100.0

ตารางที่ 4.5 แสดงเพศของผู้อยู่อาศัย

4.3.2 อายุ

จากผลของการศึกษาพบว่าทั้ง 3 โครงการมีผู้อยู่อาศัยที่มีช่วงอายุที่ใกล้เคียงกันช่วงอายุที่ต่ำกว่า 18 ปี ส่วนใหญ่จะเป็นนักเรียนจากแผนภูมิจะเห็นว่าโครงการรัชดาออร์คิด จะมีประชากรในช่วงนี้มากกว่าโครงการอื่น ช่วงอายุ 19-25 ปีส่วนใหญ่เป็นนักศึกษาระดับอุดมศึกษาจะเห็นได้ว่าประชากรที่อยู่ในช่วงนักศึกษาอาศัยอยู่ในโครรงการไลฟ์เอทสุทธิสารมากกว่าโครงการอื่น ส่วนใหญ่ผู้อยู่อาศัยจะมีช่วงอายุ 26-35 ปี มีปริมาณที่มากที่สุดโดยเฉพาะโครงการไอวี่รัชดามีประชากรที่อยู่ในช่วงอายุ 26-35 ปีคิดเป็นร้อยละ 60 ในช่วงอายุดังกล่าวส่วนใหญ่จะอยู่ในวัยเพิ่งจบการศึกษาและเพิ่งเริ่มทำงาน ผู้อยู่อาศัยที่มีช่วงอายุตั้งแต่ 36-45 ปี เป็นกลุ่มประชากรที่มีจำนวนมากรองลงมาจากช่วงอายุ 26-35 ปี ซึ่งเป็นช่วงอายุที่อยู่ในวัยทำงานและประชากรที่มีช่วงอายุตั้งแต่ 46 ลงไปก็จะเริ่มมีปริมาณน้อยลงไปเรื่อยๆตามลำดับ



แผนภูมิที่ 4.1 แสดงช่วงอายุของผู้อยู่อาศัย

4.3.3 จำนวนสมาชิกในครัวเรือน

จากผลของการศึกษาพบว่าทั้ง 3 โครงการมีจำนวนสมาชิกในครัวเรือนที่อยู่คนเดียวเป็นจำนวนที่มากที่สุด รองลงมาเป็นครัวเรือนที่อยู่ 2 คน 3 คน และ 4 คนตามลำดับ ส่วนโครงการรัชดาออร์คิดจะมีความแตกต่างจากโครงการอื่นโดยจะมีลักษณะของครัวเรือนที่อยู่คนเดียวมีจำนวนที่ใกล้เคียงกับครัวเรือนที่อยู่ 2 คน และมีจำนวนของสมาชิกในครัวเรือนที่อยู่มากกว่า 2 คนขึ้นไปเป็นจำนวนที่มากกว่าโครงการอื่นๆ

ชื่อโครงการ	จำนวนสมาชิกในครอบครัว					
		1 คน	2 คน	3 คน	4 คนขึ้นไป	รวม
ไลฟ์เอทสุทธิสาร	จำนวน	58	28	12	-	98
	ร้อยละ	59.2	28.6	12.2	-	100.0
ไอวี่รัชดา	จำนวน	58	23	10	5	96
	ร้อยละ	60.4	24.0	10.4	5.2	100.0
รัชดาออร์คิด	จำนวน	38	36	17	9	100
	ร้อยละ	38.0	36.0	17.0	9.0	100.0

ตารางที่ 4.6 แสดงจำนวนสมาชิกในครัวเรือน

4.3.4 สถานภาพในครอบครัว

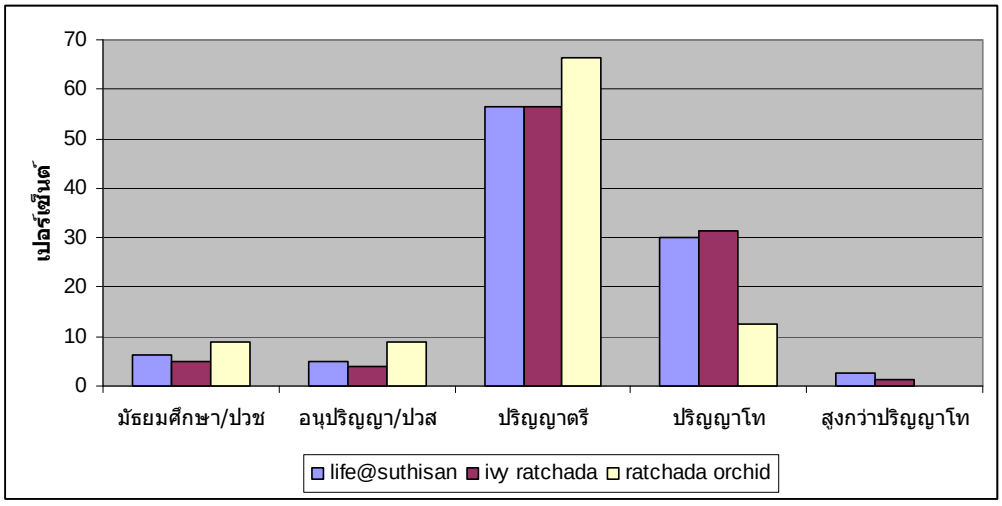
สถานภาพในครอบครัวในที่นี้หมายถึงครอบครัวที่มีจำนวนสมาชิกมากกว่า 2 คนขึ้นไปซึ่งจากผลของการศึกษาพบว่าลักษณะของครอบครัวของทั้ง 3 โครงการมีความแตกต่างกันมากโดยที่ครอบครัวแบบพ่อแม่ลูกของโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร มีจำนวนน้อยมากส่วนใหญ่ลักษณะของครอบครัวจะเป็นแบบสามีภรรยาเพิ่งเริ่มสร้างครอบครัวใหม่ ซึ่งทั้ง 3 โครงการลักษณะครอบครัวที่เป็นแบบเพิ่งเริ่มสร้างครอบครัวใหม่มีจำนวนที่มากที่สุด

ชื่อโครงการ	สถานภาพในครอบครัว					
		สามีภรรยา	พ่อแม่ลูก	ญาติพี่น้อง	เพื่อน	รวม
ไลฟ์เอทสุทธิสาร	จำนวน	19	2	3	8	32
	ร้อยละ	59.4	6.3	9.4	25.0	100.0
ไอวี่รัชดา	จำนวน	13	8	2	3	26
	ร้อยละ	50.0	30.8	7.7	11.5	100.0
รัชดาออร์คิด	จำนวน	16	18	7	5	46
	ร้อยละ	34.8	39.1	15.2	10.9	100.0

ตารางที่ 4.7 แสดงสถานภาพในครอบครัว

4.3.5 ระดับการศึกษา

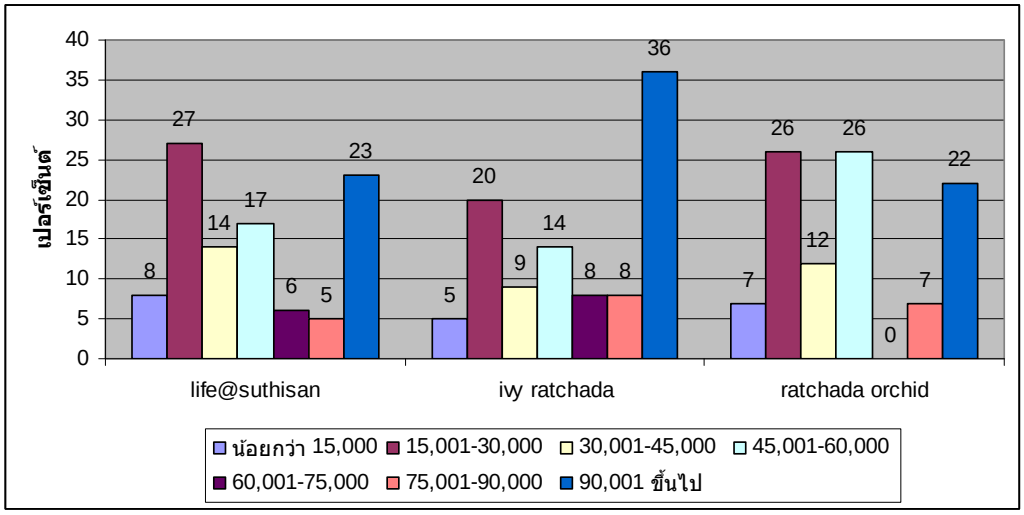
จากผลของการศึกษาพบว่าทั้ง 3 โครงการผู้อยู่อาศัยมีระดับการศึกษาปริญญาตรีมากที่สุด รองลงมาเป็นระดับปริญญาโท เมื่อเปรียบเทียบทั้ง 3 โครงการจะพบว่าโครงการไลฟ์เอทสุทธิสารกับโครงการไอวี่รัชดาผู้อยู่อาศัยมีระดับการศึกษาที่ใกล้เคียงกันมาก



แผนภูมิที่ 4.2 แสดงระดับการศึกษา

4.3.6 ระดับรายได้ครัวเรือน

จากผลของการศึกษาพบว่าทั้ง 3 โครงการเมื่อเปรียบเทียบระดับรายได้ในครัวเรือนจะเห็นได้ว่ามีความหลากหลายมากโดยเฉพาะโครงการไอวี่รัชดา ครัวเรือนที่มีรายได้มากกว่า 90,000 บาทมีจำนวนมากที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับโครงการเดียวกัน และเปรียบเทียบกับโครงการอื่น ส่วนโครงการไลฟ์เอทสุทธิสารกับรัชดาออร์คิด ระดับรายได้ในครัวเรือนที่มีจำนวนมากที่สุดจะมีระดับรายได้ตั้งแต่ 15,000-30,000 บาท รองลงมาระดับรายได้จะอยู่ที่มากกว่า 90,000 บาท และโครงการรัชดาอร์คิดระดับรายได้ตั้งแต่ 15,000-30,000 บาท มีจำนวนที่เท่ากับระดับรายได้ตั้งแต่ 45,000-60,000 บาท



แผนภูมิที่ 4.3 แสดงระดับรายได้ในครัวเรือน

4.3.7 อาชีพ

จากผลของการศึกษาทั้ง 3 โครงการโดยแยกพิจารณาแต่ละโครงการมีผลการศึกษาดังนี้

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
นักเรียน / นักศึกษา	22	22.4
พนักงานบริษัทเอกชน	37	37.8
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	7	7.1
รับราชการ	13	13.3
ธุรกิจส่วนตัว	14	14.3
ว่างงาน	5	5.1
รวม	98	100.0

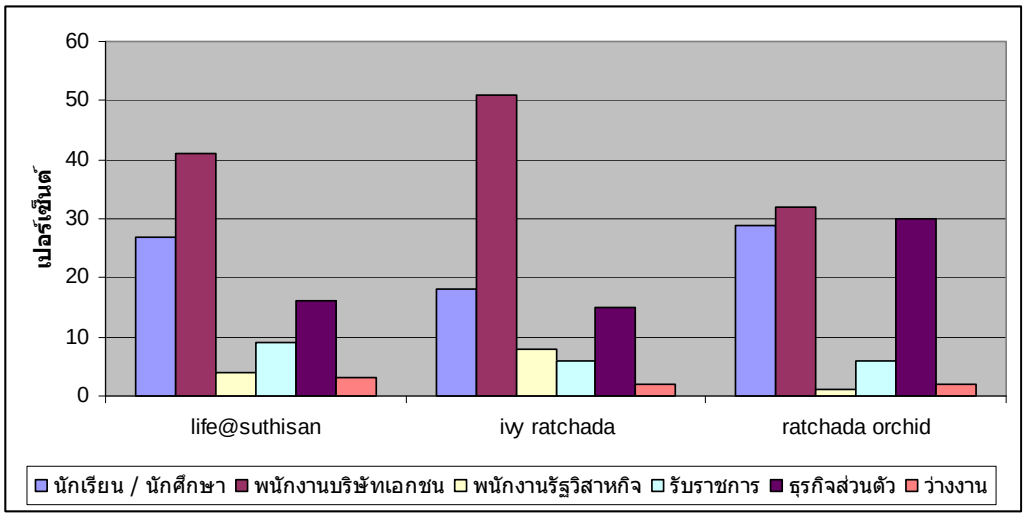
ตารางที่ 4.8 แสดงอาชีพของผู้อยู่อาศัยในโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
นักเรียน / นักศึกษา	13	13.0
พนักงานบริษัทเอกชน	50	50.0
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	11	11.1
รับราชการ	7	7.0
ธุรกิจส่วนตัว	19	19.0
ว่างงาน	0	0
รวม	100	100.0

ตารางที่ 4.9 แสดงอาชีพของผู้อยู่อาศัยในโครงการไอวี่รัชดา

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
นักเรียน / นักศึกษา	14	14.1
พนักงานบริษัทเอกชน	35	35.4
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	4	4.0
รับราชการ	9	9.1
ธุรกิจส่วนตัว	32	32.3
ว่างงาน	5	5.1
รวม	99	100.0

ตารางที่ 4.10 แสดงอาชีพของผู้อยู่อาศัยในโครงการรัชดาออร์คิด



แผนภูมิที่ 4.4 แสดงการเปรียบเทียบการประกอบอาชีพของแต่ละโครงการ

จากผลของการศึกษาทั้ง 3 โครงการพบว่าผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่เป็นพนักงานบริษัทเอกชนรองลงมาเป็นนักเรียน / นักศึกษา ลำดับต่อมาทำธุรกิจส่วนตัว ซึ่งแต่ละโครงการมีอัตราส่วนที่แตกต่างกัน โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารผู้อยู่อาศัยเป็นพนักงานบริษัทเอกชนคิดเป็นร้อยละ41 เป็นนักเรียน / นักศึกษาคิดเป็นร้อยละ27 ทำธุรกิจส่วนตัวคิดเป็นร้อยละ16 โครงการไอวี่รัชดาผู้อยู่อาศัยเป็นพนักงานบริษัทเอกชนคิดเป็นร้อยละ51 เป็นนักเรียน / นักศึกษาคิดเป็นร้อยละ18 ทำธุรกิจส่วนตัวคิดเป็นร้อยละ15 ส่วนโครงการรัชดาออร์คิดผู้อยู่อาศัยเป็นพนักงานบริษัทเอกชนคิดเป็นร้อยละ32 เป็นนักเรียน / นักศึกษาคิดเป็นร้อยละ29 ทำธุรกิจส่วนตัวคิดเป็นร้อยละ30 ซึ่งทั้ง 3 อาชีพมีอัตราส่วนที่ใกล้เคียงกันมาก และเมื่อเปรียบเทียบทั้ง 3 โครงการจะเห็นว่าโครงการไอวี่รัชดาผู้อยู่อาศัยเป็นพนักงานบริษัทเอกชนมีอัตราส่วนมากที่สุด รองลงมาเป็นโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร และรัชดาออร์คิดตามลำดับ ส่วนอาชีพพนักงานรัฐวิสาหกิจ กับอาชีพรับราชการมีอัตราส่วนน้อยมากในแต่ละโครงการไม่เกินร้อยละ10

4.3.8 กรรมสิทธิ์ในการครอบครองห้องพัก

จากผลของการศึกษาทั้ง 3 โครงการพบว่าโครงการไลฟ์เอทสุทธิสารผู้อยู่อาศัยมีกรรมสิทธิ์ในการครอบครองโดยเป็นเจ้าของห้องมีปริมาณใกล้เคียงกับผู้อยู่อาศัยโดยเป็นผู้เช่า และเป็นผู้อาศัย โครงการไอวี่ผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่เป็นเจ้าของห้องคิดเป็นร้อยละ 76.3 รองลงมาเป็นผู้อาศัยคิดเป็นร้อยละ 15 ผู้อยู่อาศัยเป็นผู้เช่ามีอัตราส่วนที่น้อยมากคิดเป็นร้อยละ 8.8 ส่วนโครงการรัชดาออร์คิดผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่เป็นเจ้าของคิดเป็นร้อยละ 66.3 รองลงมาเป็นผู้เช่าคิดเป็นร้อยละ 26.3 และเป็นผู้อาศัยมีอัตราส่วนน้อยที่สุดคิดป็นร้อยละ 7.5

ชื่อโครงการ	กรรมสิทธิ์ในการครอบครอง (ร้อยละ)		
	เป็นเจ้าของ	เช่าอยู่	ผู้อาศัย
ไลฟ์เอทสุทธิสาร	45	30	23.8
ไอวี่รัชดา	76.3	8.8	15
รัชดาออร์คิด	66.3	26.3	7.5

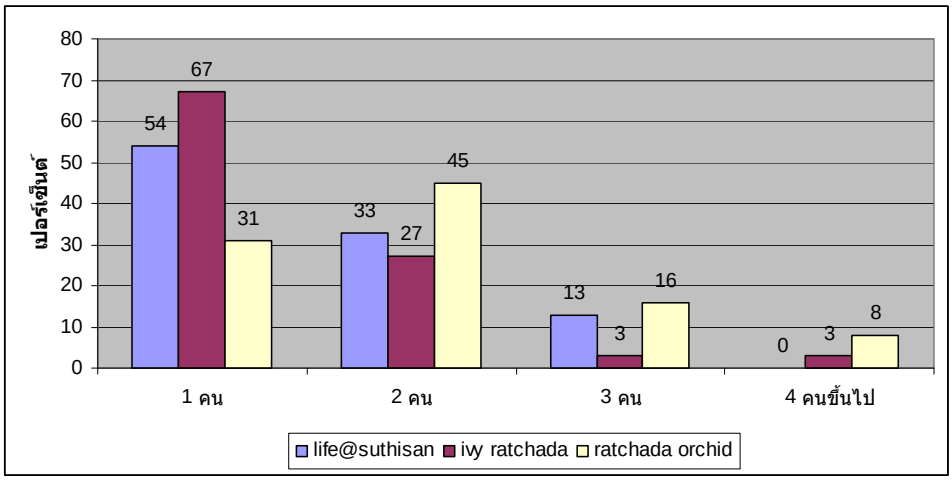
ตารางที่ 4.11 แสดงกรรมสิทธิ์ในการครอบครอง

4.3.9 การครอบครองยานพาหนะ

จากผลของการศึกษาทั้ง 3 โครงการพบว่าโครงการไลฟ์เอทสุทธิสารผู้อยู่อาศัยมีการถือครองยานพาหนะประเภทรถยนต์คิดเป็นร้อยละ 50 ซึ่งมีอัตราส่วนใกล้เคียงกับผู้อยู่อาศัยที่ไม่มียานพาหนะเลยคิดเป็นร้อยละ 48.8 ส่วนยานพาหนะประเภทอื่นๆมีอัตราส่วนในการถือครองน้อยมาก โครงการไอวี่รัชดาผู้อยู่อาศัยมีการถือครองยานพาหนะประเภทรถยนต์คิดเป็นร้อยละ 41.3 ซึ่งมีอัตราส่วนน้อยกว่าผู้อยู่อาศัยที่ไม่มียานพาหนะเลยคิดเป็นร้อยละ 50 ยานพาหนะประเภทจักรยานยนต์คิดเป็นร้อยละ 5 และยานพาหนะประเภทจักรยานคิดเป็นร้อยละ 3.8 โครงการรัชดาออร์คิดผู้อยู่อาศัยมีการถือครองยานพาหนะประเภทรถยนต์คิดเป็นร้อยละ 61.3 ซึ่งเป็นอัตราส่วนที่มากกว่าผู้อยู่อาศัยที่ไม่มียานพาหนะซึ่งมีอัตราส่วนคิดเป็นร้อยละ 32.5 ยานพาหนะประเภทรถจักรยานยนต์คิดเป็นร้อยละ 2.5 ยานพาหนะประเภทรถจักรยานคิดเป็นร้อยละ 3.8 และเมื่อเปรียบเทียบกันทั้ง 3 โครงการจะพบว่าโครงการรัชดาออร์คิดมีผู้อยู่อาศัยที่ครอบครองยานพาหนะประเภทรถยนต์มีอัตราส่วนมากที่สุด

ชื่อโครงการ	ยานพาหนะที่ถือครอง (ร้อยละ)			
	จักรยาน	จักรยานยนต์	รถยนต์	ไม่มี
ไลฟ์เอทสุทธิสาร	-	1.3	50	48.8
ไอวี่รัชดา	3.8	5	41.3	50
รัชดาออร์คิด	3.8	2.5	61.3	32.5

ตารางที่ 4.12 แสดงการครอบครองยานพาหนะ



แผนภูมิที่ 4.5 แสดงการเปรียบเทียบระหว่างจำนวนสมาชิกในครัวเรือนกับการถือครองรถยนต์

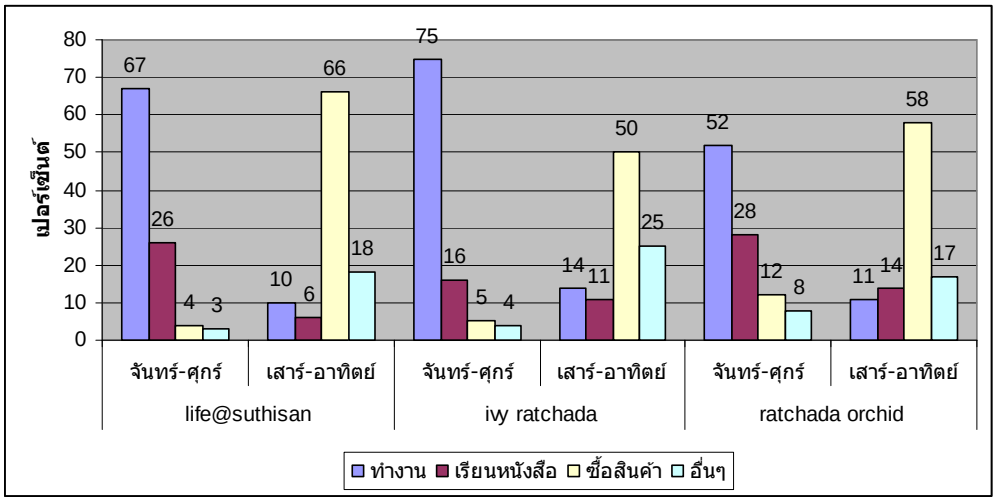
จากแผนภูมิที่ 4.7 พบว่าโครงการไอวี่รัชดาผู้อยู่อาศัยที่มีจำนวนสมาชิกในครัวเรือน 1คน แต่มีการถือครองรถยนต์เป็นอัตราส่วนที่สูงกว่าโครงการอื่นคิดเป็นร้อยละ67 ส่วนโครงการรัชดาออร์คิดจำนวนสมาชิกในครัวเรือนที่มากกว่า 2 คนขึ้นไปจะมีการถือครองรถยนต์มากกว่าโครงการอื่น

4.4 ข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางของผู้อยู่อาศัย

ข□อมูลพฤติกรรมการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด ที่อยู่ตั้งอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าสุทธิสาร โดยมีกลุ่มประชากรอยู่ 3 กลุ่มซึ่งมีระยะห่างจากที่พักอาศัยมาถึงสถานีรถไฟฟ้าที่แตกต่างกัน โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีระยะห่าง 50 เมตร โครงการไอวี่รัชดามีระยะห่าง 250 เมตร และโครงการรัชดาออร์คิดมีระยะห่าง 950 เมตร ซึ่งจากการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ได้ผลการศึกษาดังนี้

4.4.1 วัตถุประสงค์ของการเดินทาง

วัตถุประสงค์ในการเดินทางได้ทำการเก็บข้อมูล โดยแยกออกเป็นวัตถุประสงค์ในการเดินทางในวันจันทร์ ถึงวันศุกร์ และวัตถุประสงค์ในการเดินทางในวันเสาร์ กับวันอาทิตย์ ซึ่งได้กำหนดวัตถุประสงค์ในการเดินทางไว้ 4 วัตถุประสงค์ได้แก่ เดินทางไปทำงาน(work trip) เดินทางไปเรียนหนังสือ(school trip) เดินทางไปซื้อของ(shopping trip) และอื่นๆ(other trip) ซึ่งจากผลการศึกษาพบว่า วัตถุประสงค์ในการเดินทางในวันจันทร์ ถึงวันศุกร์ผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่เดินทางเพื่อไปทำงาน รองลงมาเดินทางเพื่อไปเรียนหนังสือ, ซื้อของ และเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์อื่นๆ ตามลำดับ ส่วนในวันเสาร์ กับอาทิตย์ผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่เดินทางเพื่อไปซื้อของ รองลงมาเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์อื่น, เดินทางเพื่อไปทำงาน และเดินทางเพื่อไปเรียนหนังสือตามลำดับ



แผนภูมิที่ 4.6 แสดงวัตถุประสงค์ในการเดินทางของผู้อยู่อาศัย

จากแผนภูมิที่ 4.6 พบว่าโครงการไอวี่รัชดาผู้อยู่อาศัยเดินทางเพื่อไปทำงานในวันจันทร์ถึงวันศุกร์มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ75 ในวันเสาร์กับอาทิตย์ผู้อยู่อาศัยเดินทางเพื่อไปซื้อสินค้าคิดเป็นร้อยละ50 โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารผู้อยู่อาศัยเดินทางเพื่อไปทำงานในวันจันทร์ ถึงวันศุกร์คิดเป็นร้อยละ67 ในวันเสาร์กับอาทิตย์ผู้อยู่อาศัยเดินทางเพื่อไปซื้อสินค้าคิดเป็นร้อยละ66 ซึ่งเป็นอัตราส่วนที่มากที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับโครงการอื่น และโครงการรัชดาออร์คิดผู้อยู่อาศัยเดินทางเพื่อไปทำงานในวันจันทร์ ถึงวันศุกร์คิดเป็นร้อยละ52 ในวันเสาร์กับอาทิตย์ผู้อยู่อาศัยเดินทางเพื่อไปซื้อสินค้าคิดเป็นร้อยละ58 ส่วนวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อไปเรียนหนังสือในวันจันทร์ถึงวันศุกร์โครงการรัชดาออร์คิดมีอัตราส่วนมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ28

4.4.2 ระยะทางในการเดินทาง

ระยะทางในการเดินทางของผู้อยู่อาศัยถึงที่ทำงาน หรือถึงสถานศึกษาโดยแยกออกเป็นการเดินทางในวันจันทร์ถึงวันศุกร์ กับการเดินทางในวันเสาร์อาทิตย์ โดยแบ่งระยะทางออกเป็น 6 ช่วงผลการศึกษาได้ดังนี้

ระยะทาง	จันทร์ถึงศุกร์(ร้อยละ)	เสาร์อาทิตย์(ร้อยละ)
น้อยกว่า 500 ม.	5	8.8
500 ม.- 1.00 กม.	12.5	17.5
1.00 กม.- 5.00 กม.	18.8	20
5.00 กม.- 10.00 กม.	26.3	21.3
10.00 กม.- 30.00 กม.	28.8	22.5
มากกว่า 30.00 กม.	7.5	8.8

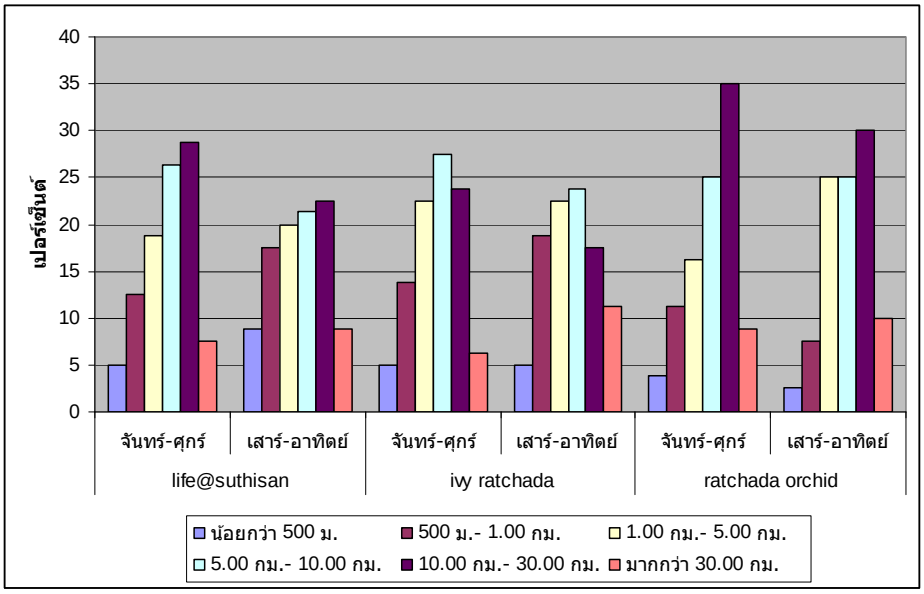
ตารางที่ 4.13 แสดงระยะทางในการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร

ระยะทาง	จันทร์ถึงศุกร์(ร้อยละ)	เสาร์อาทิตย์(ร้อยละ)
น้อยกว่า 500 ม.	5	5
500 ม.- 1.00 กม.	13.8	18.8
1.00 กม.- 5.00 กม.	22.5	22.5
5.00 กม.- 10.00 กม.	27.5	23.8
10.00 กม.- 30.00 กม.	23.8	17.5
มากกว่า 30.00 กม.	6.3	11.3

ตารางที่ 4.14 แสดงระยะทางในการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในโครงการไอวี่รัชดา

ระยะทาง	จันทร์ถึงศุกร์(ร้อยละ)	เสาร์อาทิตย์(ร้อยละ)
น้อยกว่า 500 ม.	3.8	2.5
500 ม.- 1.00 กม.	11.3	7.5
1.00 กม.- 5.00 กม.	16.3	25
5.00 กม.- 10.00 กม.	25	25
10.00 กม.- 30.00 กม.	35	30
มากกว่า 30.00 กม.	8.8	10

ตารางที่ 4.15 แสดงระยะทางในการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในโครงการรัชดาออร์คิด



แผนภูมิที่ 4.7 แสดงการเปรียบเทียบระยะทางในการเดินทางของผู้อยู่อาศัย

จากแผนภูมิที่ 4.7 พบว่าระยะทางในการเดินทางของผู้อยู่อาศัยทั้ง 3 โครงการมีความแตกต่างกัน โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารระยะทางในการเดินในวันจันทร์ถึงศุกร์ของผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่จะอยู่ในช่วงระยะทาง 10-30 กม.คิดเป็นร้อยละ28.8 โครงการไอวี่รัชดาระยะทางในการเดินในวันจันทร์ถึงศุกร์ของผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่จะอยู่ในช่วงระยะทาง 5-10 กม.คิดเป็นร้อยละ27.5 โครงการรัชดาออร์คิดระยะทางในการเดินในวันจันทร์ถึงศุกร์ของผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่จะอยู่ในช่วงระยะทาง 10-30 กม.คิดเป็นร้อยละ35 ซึ่งเป็นอัตราส่วนที่มากที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับอีก 2 โครงการ ส่วนระยะทางในการเดินทางในวันเสาร์อาทิตย์ของผู้อยู่อาศัยของทั้ง 3 โครงการก็มีความแตกต่างกัน โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารระยะทางในการเดินทางในวันเสาร์อาทิตย์ของผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่จะอยู่ในช่วงระยะทาง 10-30 กม.คิดเป็นร้อยละ22.5 โครงการไอวี่รัชดาระยะทางในการเดินทางในวันเสาร์อาทิตย์ของผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่จะอยู่ในช่วงระยะทาง 5-10 กม.คิดเป็นร้อยละ 23.8 โครงการรัชดาออร์คิดระยะทางในการเดินทางในวันเสาร์อาทิตย์ของผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่จะอยู่ในช่วงระยะทาง 10-30 กม.คิดเป็นร้อยละ30 โครงการรัชดาออร์คิดมีผู้อยู่อาศัยที่เดินทางในช่วงระยะทาง 10-30 กม.มีอัตราส่วนที่มากที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับอีก 2 โครงการ

4.4.3 ระยะเวลาในการเดินทาง

ระยะเวลาในการเดินทางของผู้อยู่อาศัยถึงที่ทำงาน หรือถึงสถานศึกษาโดยแยกออกเป็นการเดินทางในวันจันทร์ถึงวันศุกร์ กับการเดินทางในวันเสาร์อาทิตย์ โดยแบ่งระยะเวลาออกเป็น 4 ช่วงผลการศึกษาได้ดังนี้

ระยะเวลา	จันทร์ถึงศุกร์(ร้อยละ)	เสาร์อาทิตย์(ร้อยละ)
น้อยกว่า 30 นาที	33.8	35
30 นาที – 1 ชม.	51.3	43.8
1 ชม.– 2 ชม.	11.3	17.5
มากกว่า 2 ชม.	2.5	2.5

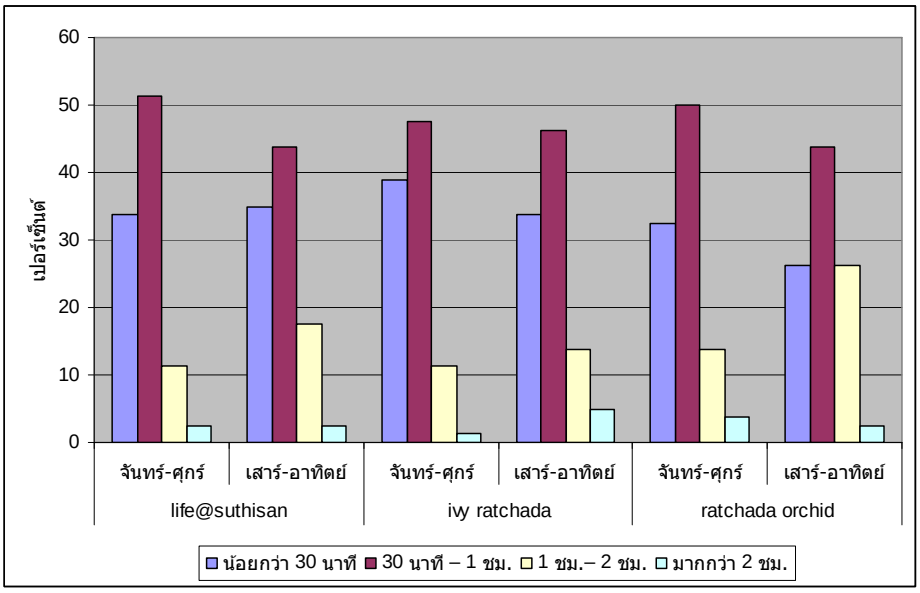
ตารางที่ 4.16 แสดงระยะเวลาในการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร

ระยะเวลา	จันทร์ถึงศุกร์(ร้อยละ)	เสาร์อาทิตย์(ร้อยละ)
น้อยกว่า 30 นาที	38.8	33.8
30 นาที – 1 ชม.	47.5	46.3
1 ชม.– 2 ชม.	11.3	13.8
มากกว่า 2 ชม.	1.3	5

ตารางที่ 4.17 แสดงระยะเวลาในการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในโครงการไอวี่รัชดา

ระยะเวลา	จันทร์ถึงศุกร์(ร้อยละ)	เสาร์อาทิตย์(ร้อยละ)
น้อยกว่า 30 นาที	32.5	26.3
30 นาที – 1 ชม.	50	43.8
1 ชม.– 2 ชม.	13.8	26.3
มากกว่า 2 ชม.	3.8	2.5

ตารางที่ 4.18 แสดงระยะเวลาในการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในโครงการรัชดาออร์คิด



แผนภูมิที่ 4.8 แสดงการเปรียบเทียบระยะเวลาในการเดินทางของผู้อยู่อาศัย

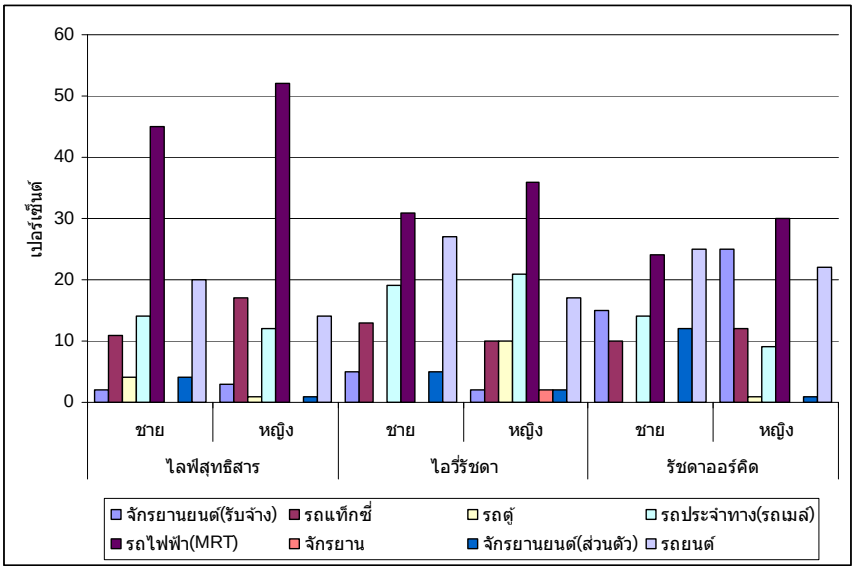
จากแผนภูมิที่ 4.8 พบว่าระยะเวลาในการเดินทางของผู้อยู่อาศัยทั้ง3 โครงการมีความแตกต่างกัน ไม่มาก โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารระยะเวลาในการเดินทางในช่วงวันจันทร์ถึงวันศุกร์ของผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่จะอยู่ในช่วงระยะเวลา 30นาที - 1 ชม.คิดเป็นร้อยละ51.3 รองลงมาจะใช้

เวลาในการเดินทางน้อยกว่า 30นาทีคิดเป็นร้อยละ33.8 ส่วนในช่วงวันเสาร์อาทิตย์ระยะเวลาในการเดินทางของผู้อยู่อาศัย จะใกล้เคียงกับวันจันทร์ถึงวันศุกร์ซึ่งส่วนใหญ่จะอยู่ในช่วงระยะเวลา 30นาที - 1 ชม.คิดเป็นร้อยละ43.8 โครงการไอวี่รัชดาระยะเวลาในการเดินทางในช่วงวันจันทร์ถึงวันศุกร์ของผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่จะอยู่ในช่วงระยะเวลา 30นาที - 1 ชม.คิดเป็นร้อยละ47.5 รอง ลงมาจะใช้เวลาในการเดินทางน้อยกว่า 30 นาทีคิดเป็นร้อยละ 38.8 ส่วนในช่วงวันเสาร์อาทิตย์ระยะเวลาในการเดินทางของผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่จะอยู่ในช่วงระยะเวลา 30นาที - 1 ชม.คิดเป็นร้อยละ46.3 โครงการรัชดาออร์คิด ระยะเวลาในการเดินทางในช่วงวันจันทร์ถึงวันศุกร์ของผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่จะอยู่ในช่วงระยะเวลา 30 นาที - 1 ชม.คิดเป็นร้อยละ50 รองลงมาจะใช้เวลาในการเดินทางน้อยกว่า 30 นาที คิดเป็นร้อยละ32.5 ส่วนในช่วงวันเสาร์อาทิตย์ระยะเวลาในการเดินทางของผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่จะอยู่ในช่วงระยะเวลา 30นาที - 1 ชม.คิดเป็นร้อยละ43.8

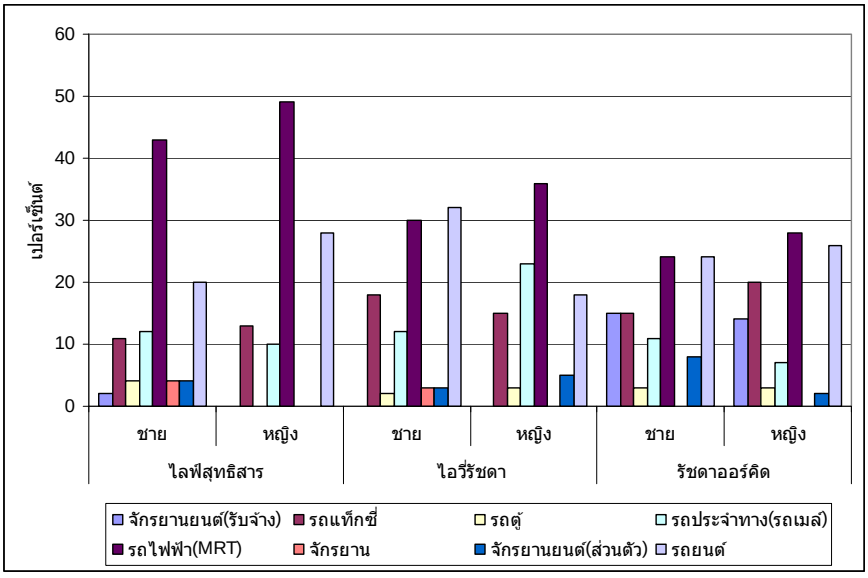
4.5 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางสังคมและเศรษฐกิจ กับรูปแบบการเดินทาง

รูปแบบการเดินทางของผู้อยู่อาศัย โดยแยกออกเป็นการเดินทางในวันจันทร์ถึงวันศุกร์ กับการเดินทางในวันเสาร์ และอาทิตย์ โดยแสดงความสัมพัธ์ระหว่างลักษณะทางสังคม และเศรษฐกิจของผู้อยู่อาศัย กับรูปแบบการเดินทางได้ผลการศึกษาดังนี้

4.5.1 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับการเลือกรูปแบบการเดินทาง



แผนภูมิที่ 4.9 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับรูปแบบการเดินทาง (จันทร์ – ศุกร์)



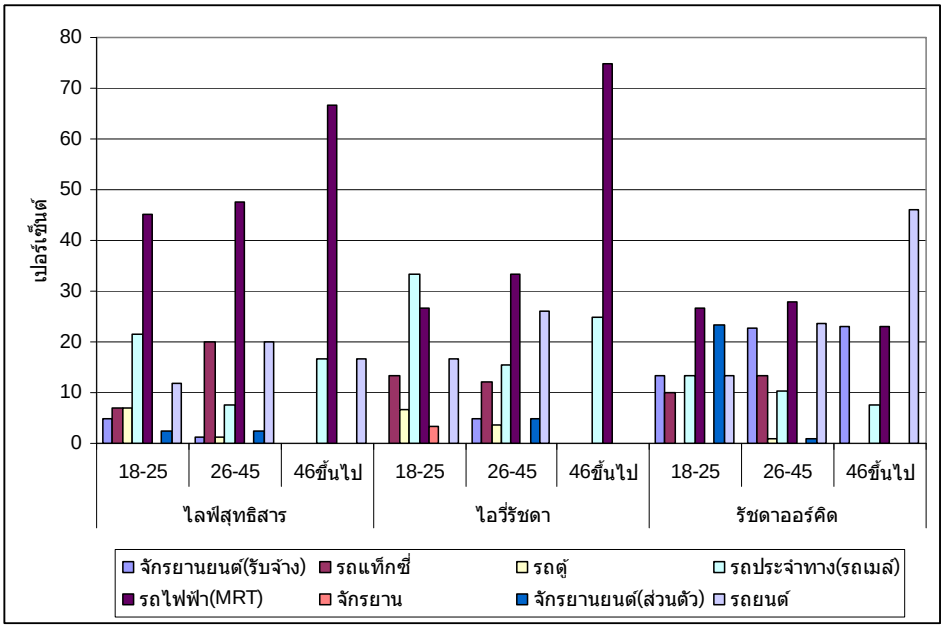
แผนภูมิที่ 4.10 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับรูปแบบการเดินทาง (เสาร์ – อาทิตย์)

จากแผนภูมิที่ 4.9 แสดงความสัมพันธ์ของเพศชายและเพศหญิงกับรูปแบบการเดินทางในช่วงวันจันทร์ถึงวันศุกร์ พบว่าโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร กับไอวี่รัชดาทั้งเพศชาย และเพศหญิงมีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากกว่าโครงการรัชดาออร์คิด โดยมีรูปแบบการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT มากกว่าการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะแบบอื่น ซึ่งการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT สามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 48.5 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 33.5 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 27.0 (จากตารางหน้า 102) ส่วนการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล พบว่า โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารกับไอวี่รัชดา ทั้งเพศชายและเพศหญิง มีการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลน้อยกว่าโครงการรัชดาออร์คิด สามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 17.0 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 22.0 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 23.5(จากตารางหน้า 102)

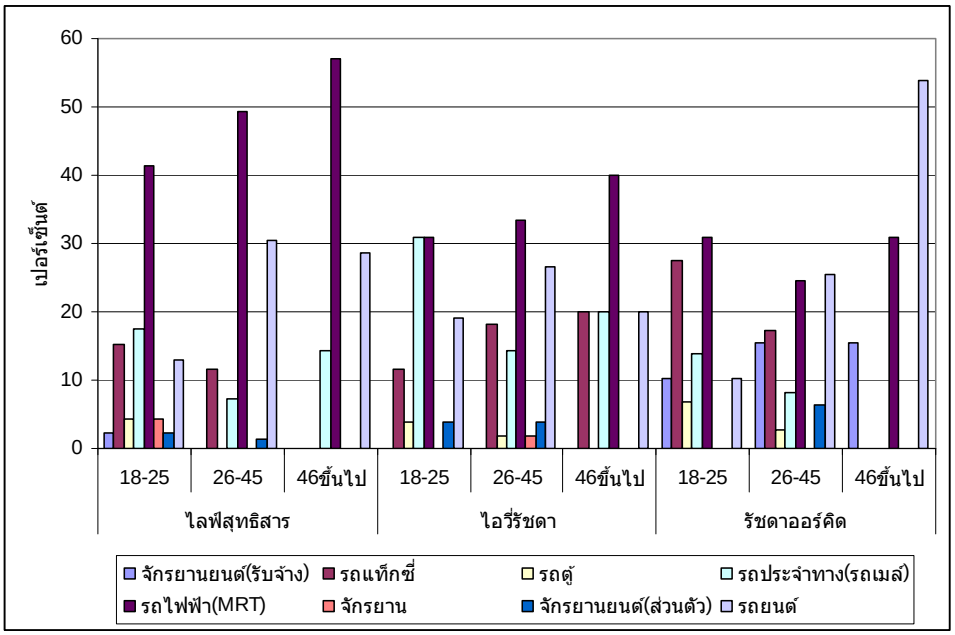
จากแผนภูมิที่ 4.10 แสดงความสัมพันธ์ของเพศชายและเพศหญิงกับรูปแบบการเดินทางในช่วงวันเสาร์และอาทิตย์ พบว่าโครงการไลฟ์เอทสุทธิสารเพศชายมีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากที่สุด ส่วนเพศหญิงที่เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากที่สุดได้แก่โครงการไอวี่รัชดา โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารกับไอวี่รัชดาทั้งเพศชายและเพศหญิงมีรูปแบบการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT มากกว่าการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะแบบอื่น ซึ่งการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT สามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 46.0 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 33.0 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 26.0 (จากตารางหน้า 102) ส่วนการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลพบว่าโครงการไอวี่รัชดาเพศชายมีการ

เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุด โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารเพศหญิงเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุด ซึ่งการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 24.0 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 25.0 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 25.0 (จากตารางหน้า 102)

4.5.2 ความสัมพันธ์ระหว่างช่วงอายุกับการเลือกรูปแบบการเดินทาง



แผนภูมิที่ 4.11 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างช่วงอายุกับรูปแบบการเดินทาง (จันทร์ – ศุกร์)

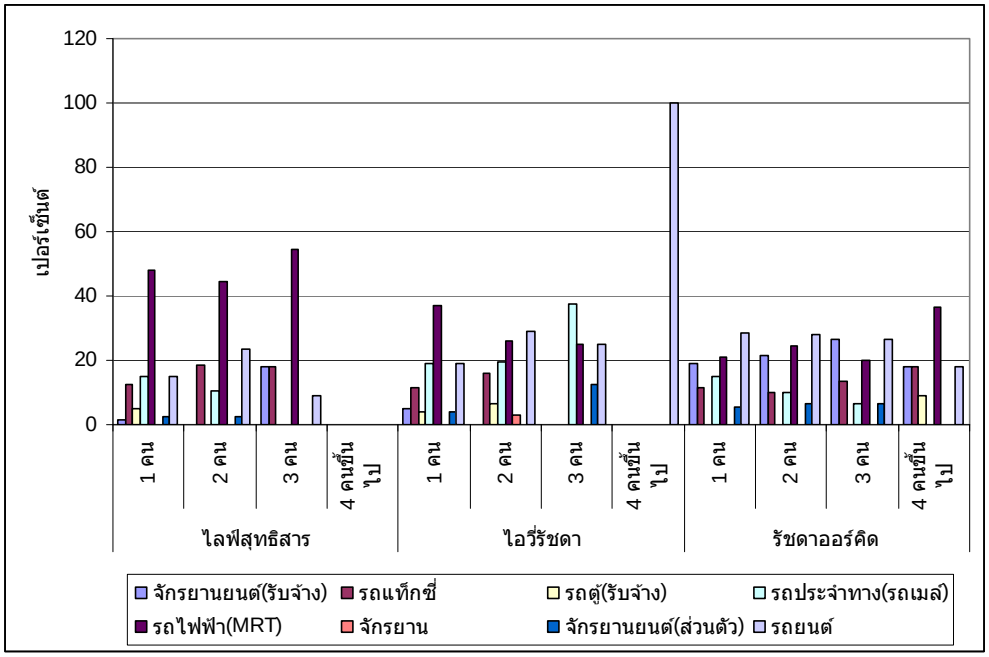


แผนภูมิที่ 4.12 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างช่วงอายุกับรูปแบบการเดินทาง (เสาร์ – อาทิตย์)

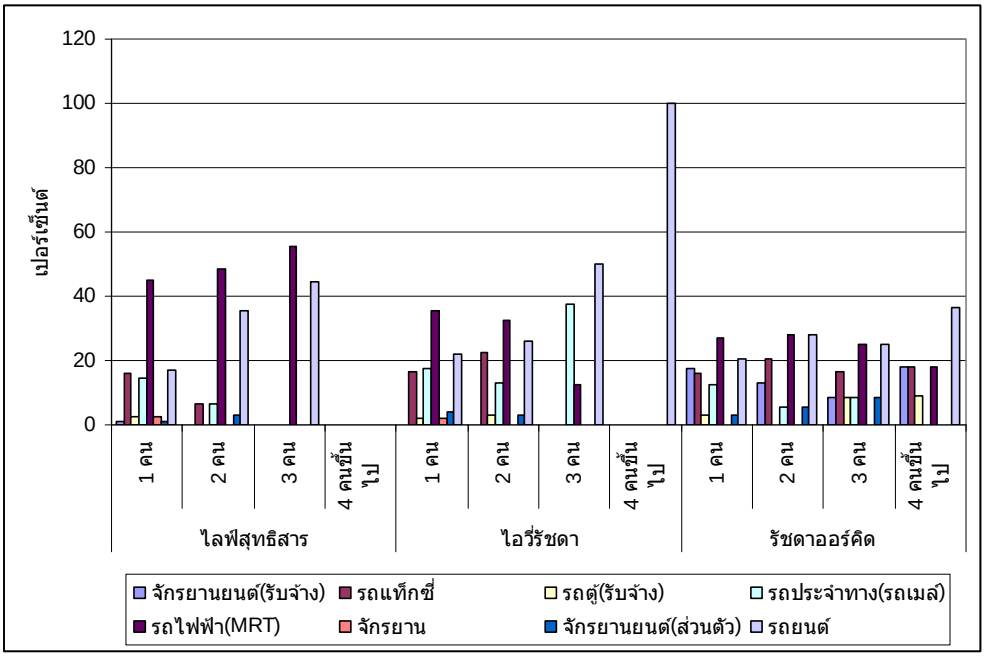
จากแผนภูมิที่ 4.11 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างช่วงอายุกับรูปแบบการเดินทางในวันจันทร์ถึงวันศุกร์ พบว่าในช่วงอายุ 18-25 ปีของโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร และไอวี่รัชดาเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากกว่าโครงการรัชดาออร์คิด ในช่วงอายุ 26-45 ปีโครงการไลฟ์เอทสุทธิสารเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากที่สุด รองลงมาโครงการรัชดาออร์คิด และไอวี่รัชดาตามลำดับ ในช่วงอายุ 46 ปีขึ้นไป โครงการไอวี่รัชดาเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากที่สุด รองลงมาโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร และรัชดาออร์คิดตามลำดับ ส่วนประเภทของขนส่งสาธารณะที่ใช้มากที่สุดคือรถไฟฟ้า MRT ซึ่งโครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT มากที่สุด รองลงมาคือโครงการไอวี่รัชดา และรัชดาออร์คิด ตามลำดับ สามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 53.1 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 45.0 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 25.8 (จากตารางหน้า 103) ส่วนการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล พบว่าโครงการไลฟ์เอทสุทธิสารกับไอวี่รัชดามีการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลน้อยกว่าโครงการรัชดาออร์คิด ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 16.2 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 25.5 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 35.8 (จากตารางหน้า 103)

จากแผนภูมิที่ 4.12 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างช่วงอายุกับรูปแบบการเดินทางในวันเสาร์และอาทิตย์ พบว่าในช่วงอายุ 18-25 ปีของโครงการรัชดาออร์คิดมีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากกว่าโครงการไลฟ์เอทสุทธิสารกับไอวี่รัชดา ในช่วงอายุ 26-45 ปี ทั้ง 3 โครงการมีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเป็นปริมาณที่ใกล้เคียงกัน ในช่วงอายุ 46 ปีขึ้นไป โครงการไอวี่รัชดาเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากที่สุด รองลงมาโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร และรัชดาออร์คิดตามลำดับ ส่วนประเภทของขนส่งสาธารณะที่ใช้มากที่สุดคือรถไฟฟ้า MRT ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 49.2 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 34.7 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 28.7 (จากตารางหน้า 103) ส่วนการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล พบว่าในช่วงอายุ 18-25 ปีของโครงการรัชดาออร์คิดมีการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลน้อยกว่าโครงการไลฟ์เอทสุทธิสารกับไอวี่รัชดา ในช่วงอายุ 26-45 ปี ทั้ง 3 โครงการมีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเป็นปริมาณที่ใกล้เคียงกัน ในช่วงอายุ 46 ปีขึ้นไปโครงการรัชดาออร์คิดมีการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าโครงการไลฟ์เอทสุทธิสารกับไอวี่รัชดา ส่วนประเภทของพาหนะส่วนบุคคลที่ใช้มากที่สุดคือรถยนต์ ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 24.0 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 22.0 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 30.0 (จากตารางหน้า 103)

4.5.3 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนสมาชิกในครัวเรือนกับรูปแบบการเดินทาง



แผนภูมิที่ 4.13 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนสมาชิกกับรูปแบบการเดินทาง (จันทร์ – ศุกร์)



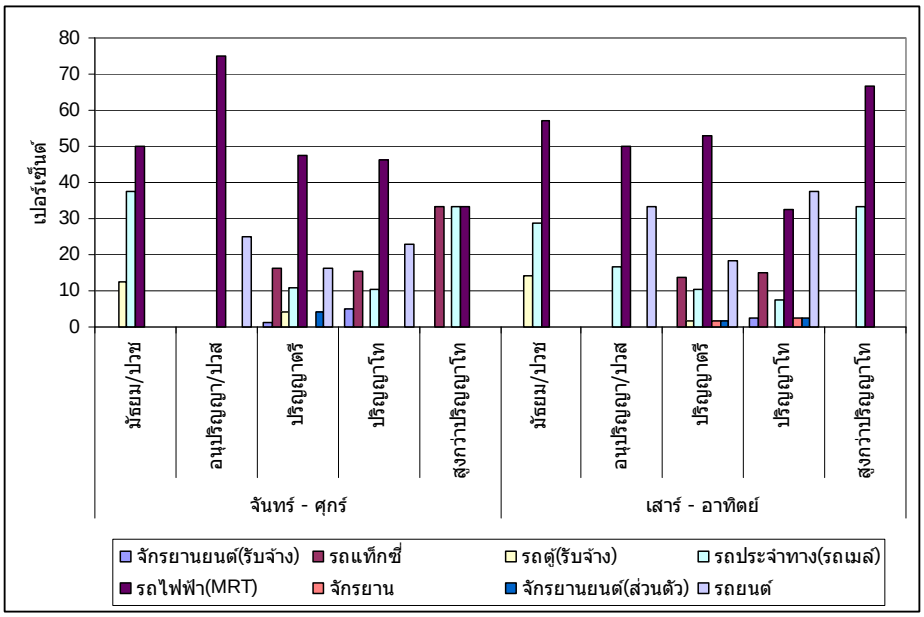
แผนภูมิที่ 4.14 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนสมาชิกกับรูปแบบการเดินทาง (เสาร์ – อาทิตย์)

จากแผนภูมิที่ 4.13 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนสมาชิกในครัวเรือนกับรูปแบบการเดินทางในช่วงวันจันทร์ถึงศุกร์ พบว่าจำนวนสมาชิก 1 คน ของโครงการไลฟ์เอทสุทธิสารกับ ไอวี่รัชดามีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากกว่าโครงการรัชดาออร์คิด จำนวนสมาชิก 2 คน ของโครงการไลฟ์เอทสุทธิสารกับไอวี่รัชดามีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากกว่าโครงการรัชดาออร์คิด จำนวนสมาชิกตั้งแต่ 3 คนขึ้นไปโครงการไลฟ์เอทสุทธิสารกับโครงการรัชดาออร์คิดมีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากกว่าโครงการไอวี่รัชดา โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากที่สุด และโครงการไอวี่รัชดากับรัชดาออร์คิดมีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมีปริมาณที่ใกล้เคียงกัน ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 82.3 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 69.0 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 70.0 (จากตารางหน้า 105) ส่วนประเภทของขนส่งสาธารณะที่ใช้มากที่สุดคือรถไฟฟ้า MRT ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 49.1 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 29.3 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 25.5 (จากตารางหน้า 105) โครงการไอวี่รัชดามีการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลมากที่สุด รองลงมาโครงการรัชดาออร์คิด และโครงการไลฟ์เอทสุทธิสารตามลำดับ ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 17.7 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 48.2 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 30.0 (จากตารางหน้า 105) ส่วนประเภทของพาหนะส่วนบุคคลที่ใช้มากที่สุดคือรถยนต์ โครงการที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุดคือโครงการไอวี่รัชดา ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 16.0 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 43.3 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 25.3 (จากตารางหน้า 105)

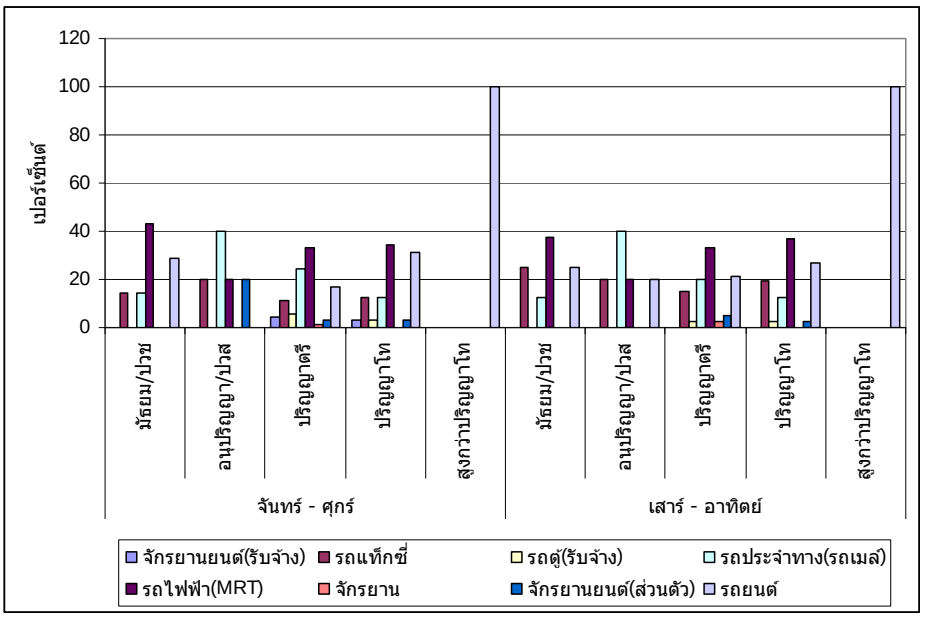
จากแผนภูมิที่ 4.14 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนสมาชิกในครัวเรือนกับรูปแบบการเดินทางในช่วงวันเสาร์และอาทิตย์ พบว่าโครงการรัชดาออร์คิดมีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากที่สุด รองลงมาเป็นโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร และไอวี่รัชดาตามลำดับ ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 65.4 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 48.2 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 68.4 (จากตารางหน้า 105) ส่วนประเภทของขนส่งสาธารณะที่ใช้มากที่สุดคือรถไฟฟ้า MRT โครงการที่ใช้การเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT มากที่สุดคือโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 49.7 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 20.0 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 24.5 (จากตารางหน้า 105) โครงการไอวี่รัชดามีการ

เดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลมากที่สุด รองลงมาโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร และโครงการรัชดาออร์คิด ตามลำดับ ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 34.6 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 51.8 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 31.7 (จากตารางหน้า 105) ส่วนประเภทของพาหนะส่วนบุคคลที่ใช้มากที่สุดคือรถยนต์ โครงการที่ใช้การเดินทางด้วยรถยนต์มากที่สุดคือโครงการไอวี่รัชดา รองลงมาโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร และโครงการรัชดาออร์คิด ตามลำดับซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 32.3 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 49.4 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 27.5 (จากตารางหน้า 105)

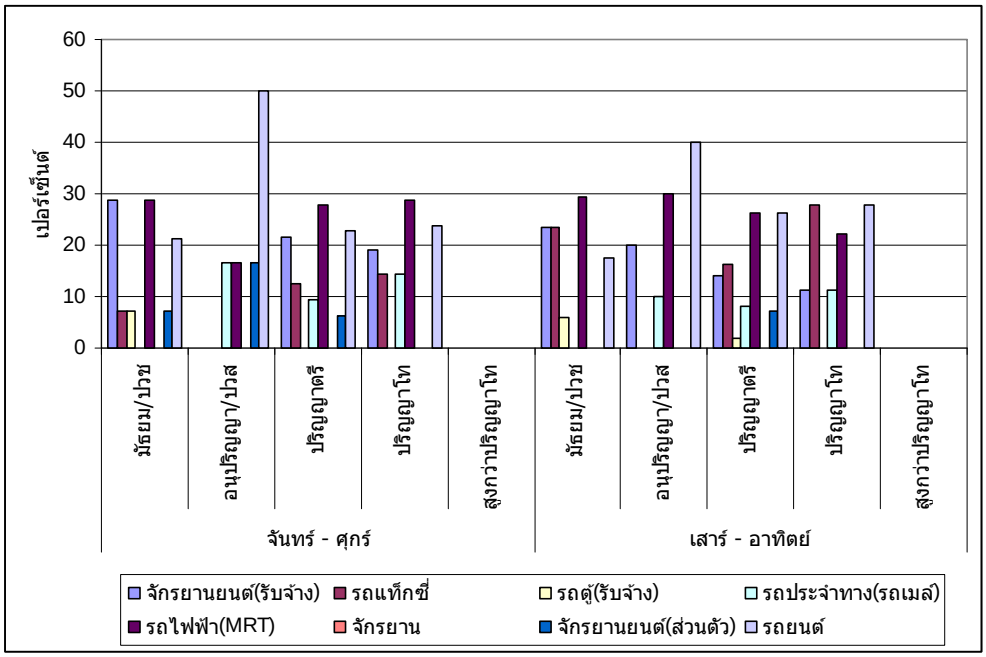
4.5.4 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับรูปแบบการเดินทาง



แผนภูมิที่ 4.15 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับรูปแบบการเดินทาง(ไลฟ์เอทสุทธิสาร)



แผนภูมิที่ 4.16 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับรูปแบบการเดินทาง (ไอวี่รัชดา)



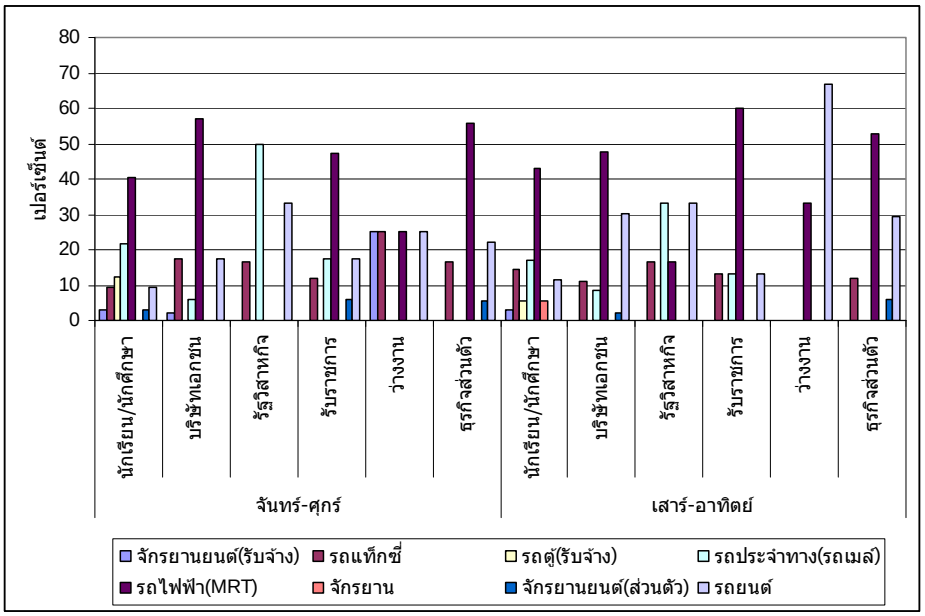
แผนภูมิที่ 4.17 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับรูปแบบการเดินทาง(รัชดาออร์คิด)

จากแผนภูมิที่ 4.15-17 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับรูปแบบการเดินทางในวันจันทร์ถึงศุกร์พบว่าโครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากที่สุด รองลงมาเป็นโครงการรัชดาออร์คิด และโครงการไอวี่รัชดา ตามลำดับ ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 86.3 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 59.1 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 63.0 (จากตารางหน้า 107) ส่วนประเภทของขนส่งสาธารณะที่ใช้มากที่สุดคือรถไฟฟ้า MRT โครงการที่ใช้การเดินทางด้วยรถไฟฟ้า

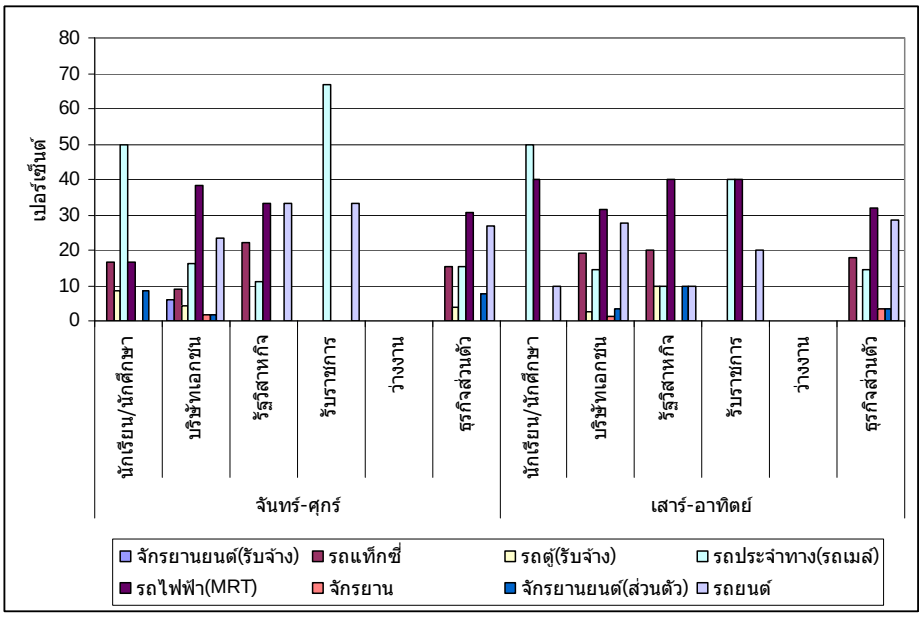
MRT มากที่สุดคือโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 50.4 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 32.6 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 25.4 (จากตารางหน้า 107) โครงการไอวี่รัชดามีการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลมากที่สุด รองลงมาโครงการรัชดาออร์คิด และโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร ตามลำดับ ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 13.7 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 40.8 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 36.9 (จากตารางหน้า 107) ส่วนประเภทของพาหนะส่วนบุคคลที่ใช้มากที่สุดคือรถยนต์ โครงการที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุดคือโครงการไอวี่รัชดา ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 22.8 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 44.3 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 29.5 (จากตารางหน้า 107)

จากแผนภูมิที่ 4.15-17 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับรูปแบบการเดินทางในวันเสาร์และอาทิตย์ พบว่าโครงการรัชดาออร์คิด มีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากที่สุด รองลงมาเป็นโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร และโครงการไอวี่รัชดา ตามลำดับ ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 62.6 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 59.3 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 70.3 (จากตารางหน้า 107) ส่วนประเภทของขนส่งสาธารณะที่ใช้มากที่สุดคือรถไฟฟ้า MRT โครงการที่ใช้การเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT มากที่สุดคือโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 51.8 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 31.7 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 27.0 (จากตารางหน้า 107) โครงการไอวี่รัชดามีการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลมากที่สุด รองลงมาโครงการรัชดาออร์คิด และโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร ตามลำดับ ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 19.4 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 40.6 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 29.7 (จากตารางหน้า 107) ส่วนประเภทของพาหนะส่วนบุคคลที่ใช้มากที่สุดคือรถยนต์ โครงการที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุดคือโครงการไอวี่รัชดา ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 29.6 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 38.6 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 28.0 (จากตารางหน้า 107)

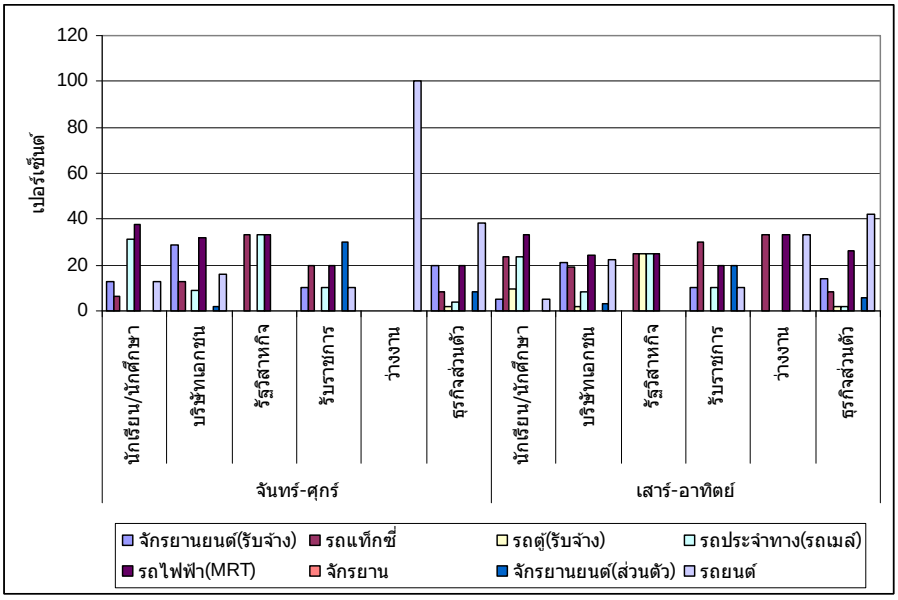
4.5.5 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับรูปแบบการเดินทาง



แผนภูมิที่ 4.18 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับรูปแบบการเดินทาง (ไลฟ์เอทสุทธิสาร)



แผนภูมิที่ 4.19 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับรูปแบบการเดินทาง (ไอวี่รัชดา)



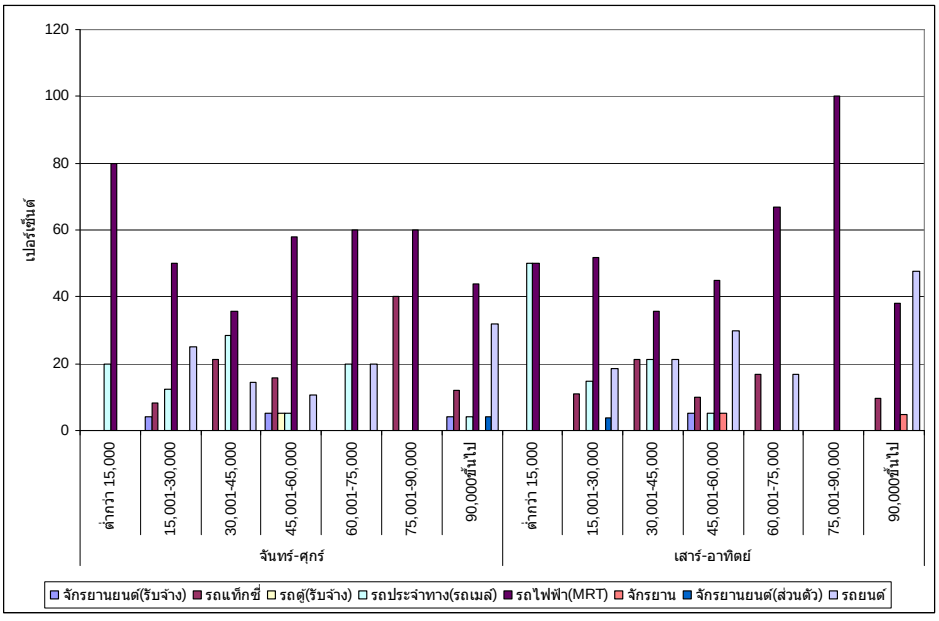
แผนภูมิที่ 4.20 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับรูปแบบการเดินทาง (รัชดาออร์คิด)

จากแผนภูมิที่ 4.18-20 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับรูปแบบการเดินทางในวันจันทร์ถึงศุกร์ พบว่าโครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากที่สุด รองลงมาเป็นโครงการไอวี่รัชดา และโครงการรัชดาออร์คิด ตามลำดับ ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 76.7 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 72.8 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 64.0 (จากตารางหน้า 110) ส่วนประเภทของขนส่งสาธารณะที่ใช้มากที่สุดคือรถไฟฟ้า MRT โครงการที่ใช้การเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT มากที่สุดคือโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 37.5 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 29.7 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 28.6 (จากตารางหน้า 110) โครงการรัชดาออร์คิดมีการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลมากที่สุด รองลงมาโครงการไอวี่รัชดา และโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร ตามลำดับ ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 23.2 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 27.2 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 36.0 (จากตารางหน้า 110) ส่วนประเภทของพาหนะส่วนบุคคลที่ใช้มากที่สุดคือรถยนต์ โครงการที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุดคือโครงการรัชดาออร์คิด ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 20.8 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 29.2 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 35.3 (จากตารางหน้า 110)

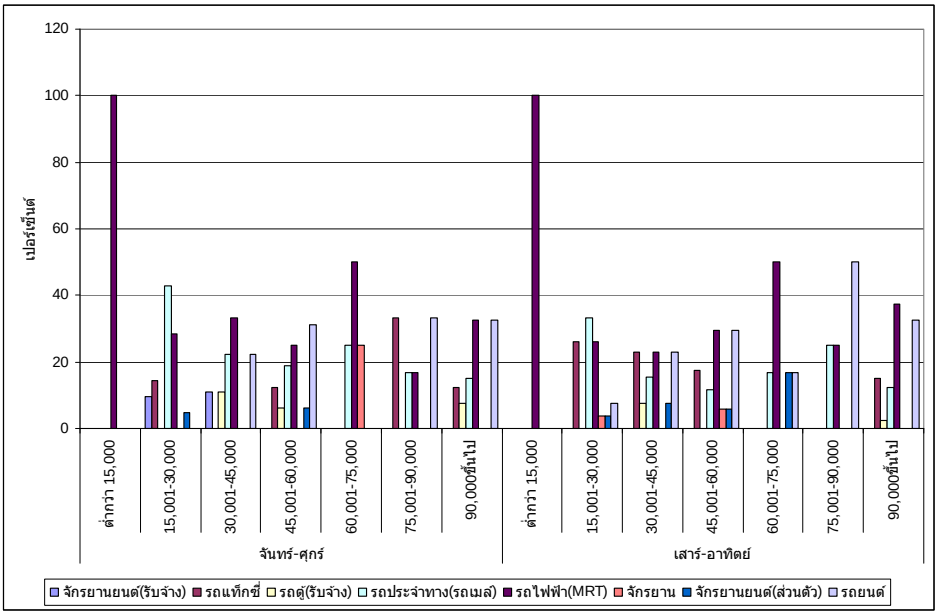
จากแผนภูมิที่ 4.18-20 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับรูปแบบการเดินทางในวันเสาร์และอาทิตย์พบว่า โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะน้อยที่สุด โครงการไอวี่รัชดากับโครงการรัชดาออร์คิด มีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในปริมาณ

ใกล้เคียงกัน ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 67.0 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 76.4 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 76.4 (จากตารางหน้า 110) ส่วนประเภทของขนส่งสาธารณะที่ใช้มากที่สุดคือรถไฟฟ้า MRT โครงการที่ใช้การเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT มากที่สุดคือโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 42.3 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 36.7 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 27.0 (จากตารางหน้า 110) โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลมากที่สุด โครงการไอวี่รัชดากับโครงการรัชดาออร์คิดมีการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลในปริมาณใกล้เคียงกัน ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 33.0 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 23.6 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 23.7 (จากตารางหน้า 110) ส่วนประเภทของพาหนะส่วนบุคคลที่ใช้มากที่สุดคือรถยนต์ โครงการที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุดคือโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่า เฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 30.8 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 19.3 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 18.7 (จากตารางหน้า 110)

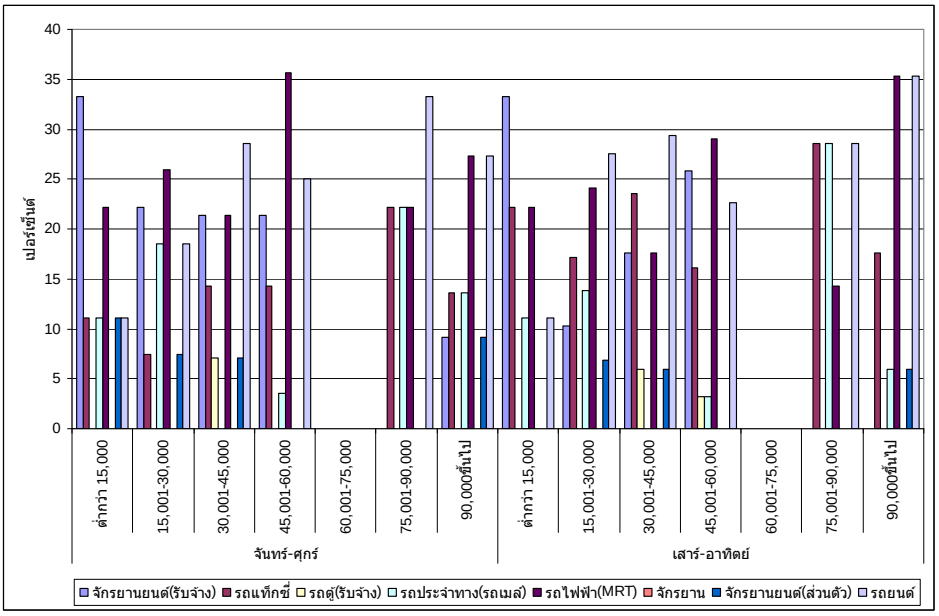
4.5.6 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ครัวเรือนกับรูปแบบการเดินทาง



แผนภูมิที่ 4.21 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ครัวเรือนกับรูปแบบการเดินทาง (ไลฟ์เอทสุทธิสาร)



แผนภูมิที่ 4.22 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ครัวเรือนกับรูปแบบการเดินทาง (ไอวี่รัชดา)



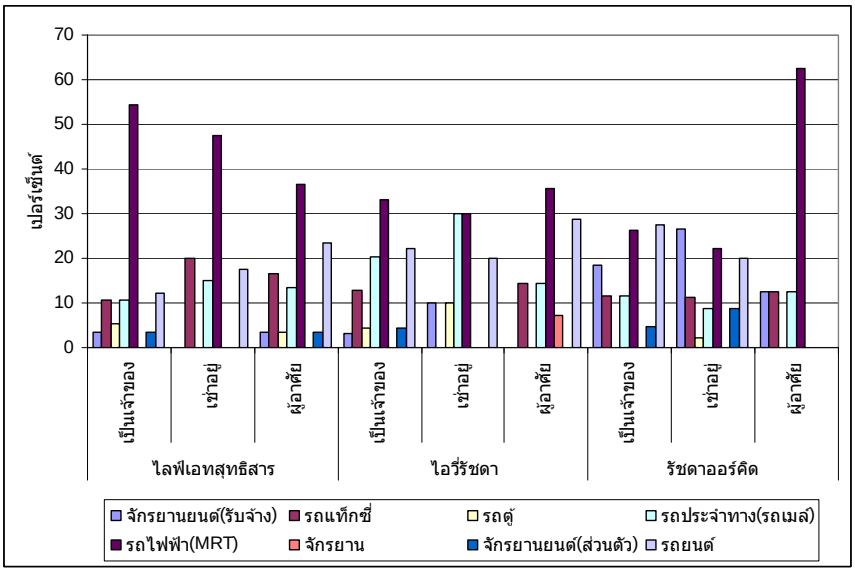
แผนภูมิที่ 4.23 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ครัวเรือนกับรูปแบบการเดินทาง (รัชดาออร์คิด)

จากแผนภูมิที่ 4.21-23 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ครัวเรือนกับรูปแบบการเดินทางในวันจันทร์ถึงศุกร์ พบว่าโครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากที่สุด รองลงมาเป็นโครงการไอวี่รัชดา และโครงการรัชดาออร์คิด ตามลำดับ ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 85.0 โครงการไอวี่รัชดามี

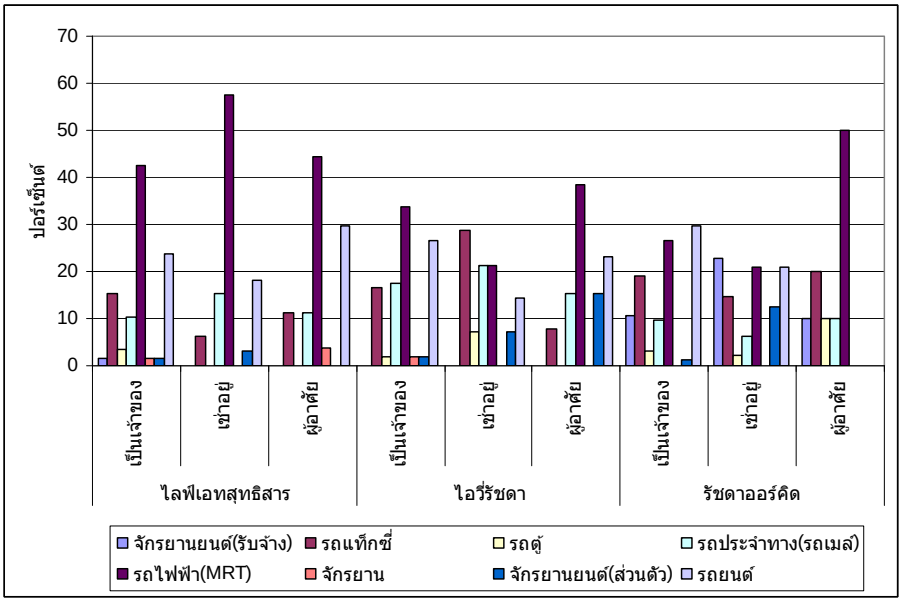
ค่าเฉลี่ยร้อยละ 77.8 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 70.2 (จากตารางหน้า 113) ส่วนประเภทของขนส่งสาธารณะที่ใช้มากที่สุดคือรถไฟฟ้า MRT โครงการที่ใช้การเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT มากที่สุดคือโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 55.4 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 40.8 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 25.8 (จากตารางหน้า 113) โครงการรัชดาออร์คิดมีการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลมากที่สุด รองลงมาโครงการไอวี่รัชดา และโครงการไลฟ์เอทสุทธิสารตามลำดับ ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 15.1 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 22.2 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 29.7 (จากตารางหน้า 113) ส่วนประเภทของพาหนะส่วนบุคคลที่ใช้มากที่สุดคือรถยนต์ โครงการที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุดคือโครงการรัชดาออร์คิด ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 20.4 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 26.0 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 24.0 (จากตารางหน้า 113)

จากแผนภูมิที่ 4.21-23 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ครัวเรือนกับรูปแบบการเดินทางในวันเสาร์และอาทิตย์ พบว่าโครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากที่สุด โครงการไอวี่รัชดากับโครงการรัชดาออร์คิดมีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในปริมาณที่เท่ากัน ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 79.0 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 71.0 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 71.0 (จากตารางหน้า 113) ส่วนประเภทของขนส่งสาธารณะที่ใช้มากที่สุดคือรถไฟฟ้า MRT โครงการที่ใช้การเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT มากที่สุดคือโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 55.3 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 41.6 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 23.7 (จากตารางหน้า 113) โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลน้อยที่สุด โครงการไอวี่รัชดากับโครงการรัชดาออร์คิดมีการเดินทางด้วยพาหนะส่วนบุคคลในปริมาณที่เท่ากัน ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 21.1 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 29.0 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 29.0 (จากตารางหน้า 113) ส่วนประเภทของพาหนะส่วนบุคคลที่ใช้มากที่สุดคือรถยนต์ ทั้ง 3โครงการมีการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลในปริมาณที่ใกล้เคียงกัน ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 26.8 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 26.5 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 25.7 (จากตารางหน้า 113)

4.5.7 ความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองห้องพักกับรูปแบบการเดินทาง



แผนภูมิที่ 4.24 แสดงความสัมพันธ์การครอบครองห้องพักกับรูปแบบการเดินทาง (จันทร์-ศุกร์)



แผนภูมิที่ 4.25 แสดงความสัมพันธ์การครอบครองห้องพักกับรูปแบบการเดินทาง (เสาร์-อาทิตย์)

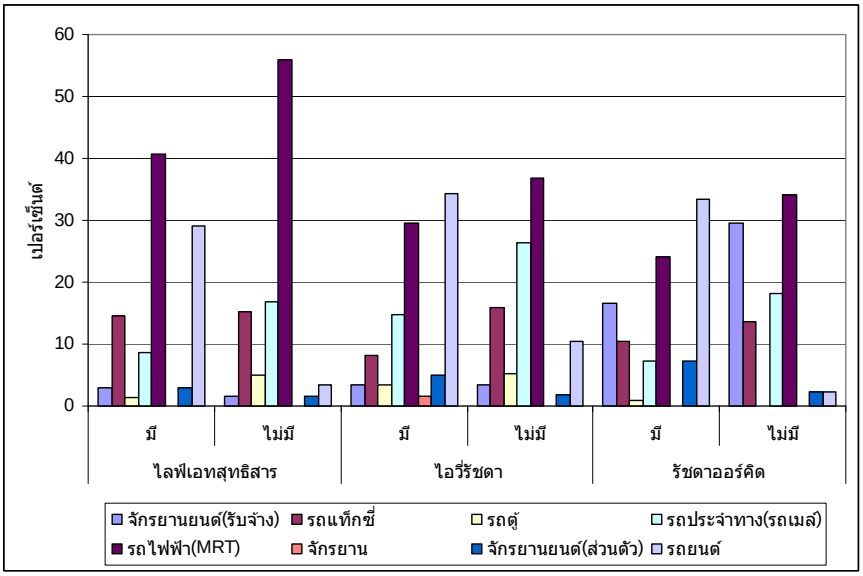
จากแผนภูมิที่ 4.24 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองห้องพักกับรูปแบบการเดินทางในวันจันทร์ถึงศุกร์ พบว่า โครงการไอวี่รัชดา มีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะน้อย

ที่สุด โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารกับโครงการรัชดาออร์คิด มีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในปริมาณที่เท่ากัน ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 80.0 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 72.6 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 80.0 (จากตารางหน้า 116) ส่วนประเภทของขนส่งสาธารณะที่ใช้มากที่สุดคือ รถไฟฟ้า MRT โครงการที่ใช้การเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT มากที่สุดคือโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 46.2 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 33.0 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 37.0 (จากตารางหน้า 116) โครงการไอวี่รัชดามีการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลมากที่สุด โครงการรัชดาออร์คิดกับโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร มีการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล ในปริมาณที่เท่ากัน ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 20.0 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 27.4 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 20.0 (จากตารางหน้า 116) ส่วนประเภทของพาหนะส่วนบุคคลที่ใช้มากที่สุดคือรถยนต์ โครงการที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลน้อยที่สุดคือ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 17.7 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 23.6 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 23.8 (จากตารางหน้า 116)

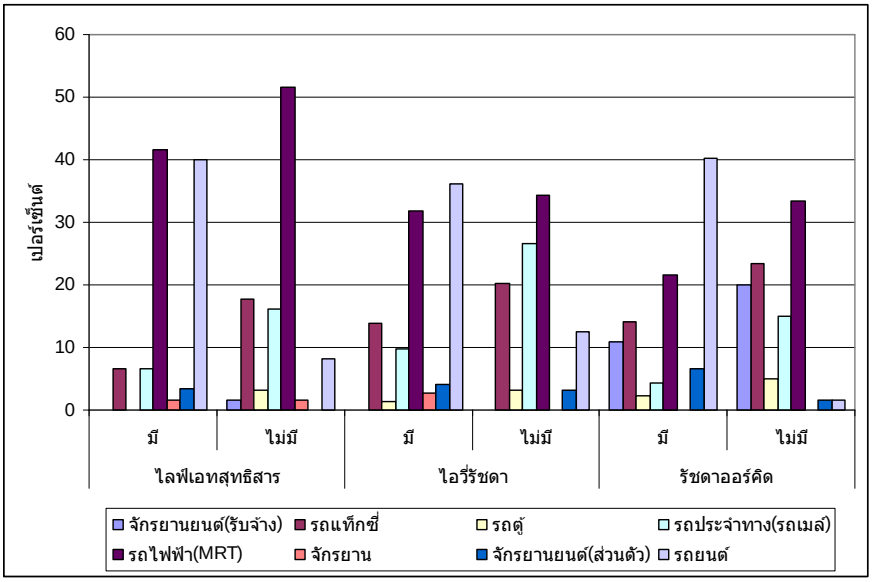
จากแผนภูมิที่ 4.25 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองห้องพักกับรูปแบบการเดินทางในวันเสาร์และอาทิตย์ พบว่าโครงการรัชดาออร์คิด มีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากที่สุด รองลงมาเป็นโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร และโครงการไอวี่รัชดา ตามลำดับ ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 72.8 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 70.0 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 78.6 (จากตารางหน้า 116) ส่วนประเภทของขนส่งสาธารณะที่ใช้มากที่สุดคือรถไฟฟ้า MRT โครงการที่ใช้การเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT มากที่สุดคือโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 48.1 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 31.2 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 32.5 (จากตารางหน้า 116) โครงการไอวี่รัชดามีการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลมากที่สุด รองลงมาโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร และโครงการรัชดาออร์คิด ตามลำดับ ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 27.2 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 30.0 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 21.4 (จากตารางหน้า 116) ส่วนประเภทของพาหนะส่วนบุคคลที่ใช้มากที่สุดคือรถยนต์ โครงการที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุดคือโครงการรัชดาออร์คิด

ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 23.8 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 21.3 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 32.1 (จากตารางหน้า 116)

4.5.8 ความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองยานพาหนะกับรูปแบบการเดินทาง



แผนภูมิที่ 4.26 แสดงความสัมพันธ์การครอบครองยานพาหนะกับรูปแบบการเดินทาง(จันทร์-ศุกร์)



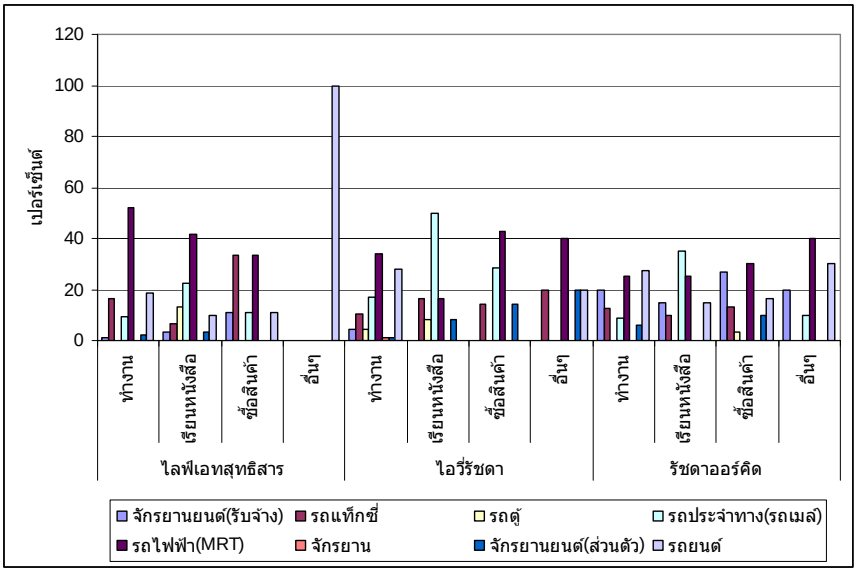
แผนภูมิที่ 4.27 แสดงความสัมพันธ์การครอบครองยานพาหนะกับรูปแบบการเดินทาง (เสาร์-อาทิตย์)

จากแผนภูมิที่ 4.26 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองยานพาหนะกับรูปแบบการเดินทางในวันจันทร์ถึงศุกร์ พบว่าโครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากที่สุด รองลงมาเป็นโครงการรัชดาออร์คิด และโครงการไอวี่รัชดา ตามลำดับ ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 81.5 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 73.4 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 77.4 (จากตารางหน้า 118) ส่วนประเภทของขนส่งสาธารณะที่ใช้มากที่สุดคือรถไฟฟ้า MRT โครงการที่ใช้การเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT มากที่สุดคือโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 48.2 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 33.1 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 29.0 (จากตารางหน้า 118) โครงการไอวี่รัชดามีการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลมากที่สุด รองลงมาโครงการรัชดาออร์คิด และโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร ตามลำดับ ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 18.5 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 26.6 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 22.6 (จากตารางหน้า 118) ส่วนประเภทของพาหนะส่วนบุคคลที่ใช้มากที่สุดคือรถยนต์ โครงการที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุดคือโครงการไอวี่รัชดา ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 16.2 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 22.4 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 17.8 (จากตารางหน้า 118)

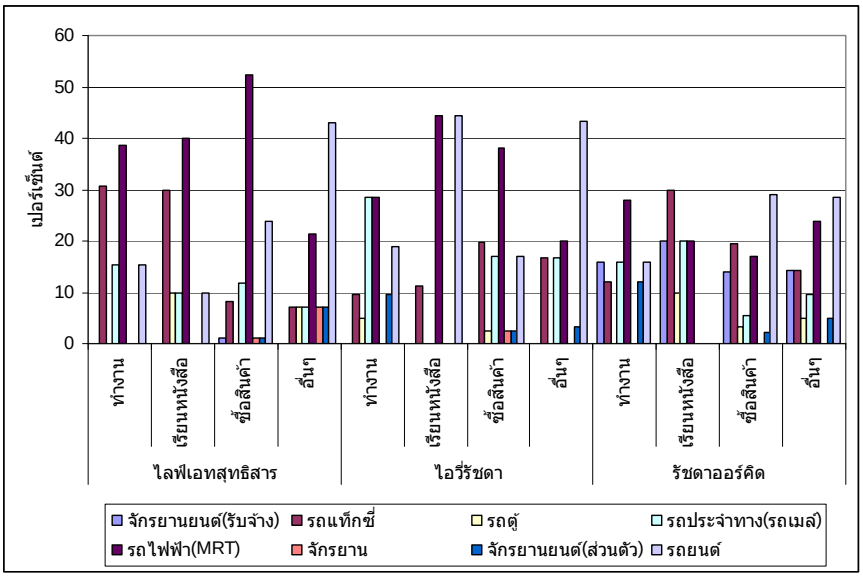
จากแผนภูมิที่ 4.27 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองยานพาหนะกับรูปแบบการเดินทางในวันเสาร์และอาทิตย์ พบว่าโครงการรัชดาออร์คิดมีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากที่สุด รองลงมาเป็นโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร และโครงการไอวี่รัชดา ตามลำดับ ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 72.6 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 70.6 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 75.0 (จากตารางหน้า 118) ส่วนประเภทของขนส่งสาธารณะที่ใช้มากที่สุดคือรถไฟฟ้า MRT โครงการที่ใช้การเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT มากที่สุดคือโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 46.6 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 33.1 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 27.5 (จากตารางหน้า 118) โครงการไอวี่รัชดามีการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลมากที่สุด รองลงมาโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร และโครงการรัชดาออร์คิด ตามลำดับ ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 27.3 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 29.3 และโครงการ

รัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 25.0 (จากตารางหน้า 118) ส่วนประเภทของพาหนะส่วนบุคคลที่ใช้มากที่สุดคือรถยนต์ โครงการที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุดคือโครงการไลฟ์เอทสุทธิสารกับโครงการไอวี่รัชดา ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 24.0 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 24.3 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 21.0 (จากตารางหน้า 118)

4.5.9 ความสัมพันธ์ระหว่างวัตถุประสงค์ในการเดินทางกับรูปแบบการเดินทาง



แผนภูมิที่ 4.28 แสดงความสัมพันธ์วัตถุประสงค์ในการเดินทางกับรูปแบบการเดินทาง(จันทร์-ศุกร์)



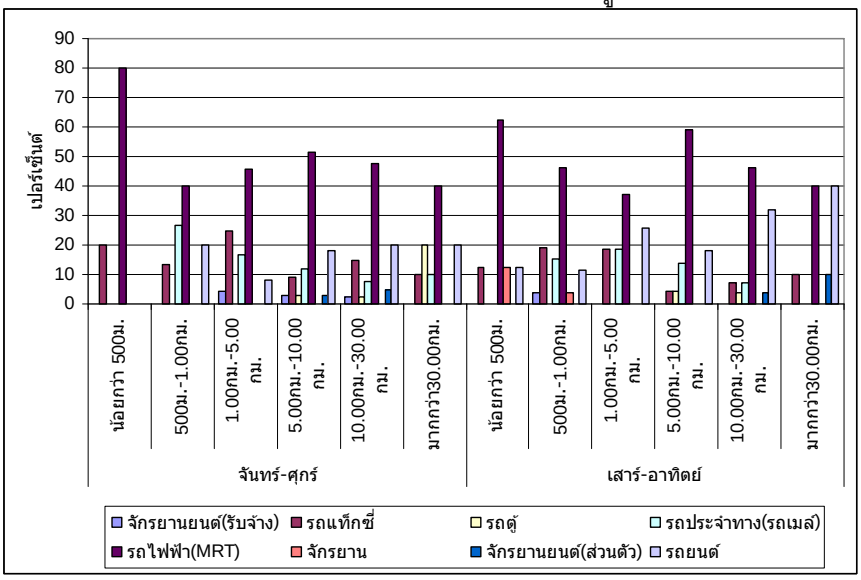
แผนภูมิที่ 4.29 แสดงความสัมพันธ์วัตถุประสงค์ในการเดินทางกับรูปแบบการเดินทาง(เสาร์-อาทิตย์)

จากแผนภูมิที่ 4.28 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างวัตถุประสงค์ในการเดินทางกับรูปแบบการเดินทางในวันจันทร์ถึงศุกร์ พบว่าโครงการไอวี่รัชดามีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากที่สุด รองลงมาเป็นโครงการรัชดาออร์คิด และโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร ตามลำดับ ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 63.7 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 77.0 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 73.6 (จากตารางหน้า 120) ส่วนประเภทของขนส่งสาธารณะที่ใช้มากที่สุดคือรถไฟฟ้า MRT โครงการที่ใช้การเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT มากที่สุดคือโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 42.5 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 33.4 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 30.0 (จากตารางหน้า 120) โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลมากที่สุด รองลงมาโครงการรัชดาออร์คิด และโครงการไอวี่รัชดา ตามลำดับ ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 36.2 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 23.0 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 26.4 (จากตารางหน้า 120) ส่วนประเภทของพาหนะส่วนบุคคลที่ใช้มากที่สุดคือรถยนต์ โครงการที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุดคือโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 34.8 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 12.0 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 22.3 (จากตารางหน้า 120)

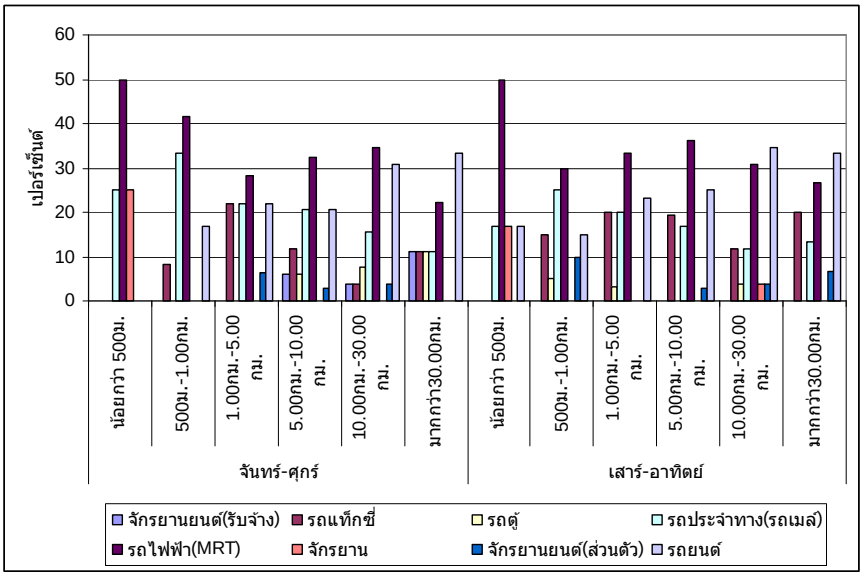
จากแผนภูมิที่ 4.29 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างวัตถุประสงค์ในการเดินทางกับรูปแบบการเดินทางในวันเสาร์และอาทิตย์ พบว่าโครงการรัชดาออร์คิดมีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากที่สุด รองลงมาเป็นโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร และโครงการไอวี่รัชดา ตามลำดับ ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 72.8 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 64.5 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 77.0 (จากตารางหน้า 120) ส่วนประเภทของขนส่งสาธารณะที่ใช้มากที่สุดคือรถไฟฟ้า MRT โครงการที่ใช้การเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT มากที่สุดคือโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 38.1 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 32.8 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 24.6 (จากตารางหน้า 120) โครงการไอวี่รัชดา มีการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลมากที่สุด รองลงมาโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร และโครงการรัชดาออร์คิด ตามลำดับ ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 27.1 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 35.5 และโครงการ

รัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 23.0 (จากตารางหน้า 120) ส่วนประเภทของพาหนะส่วนบุคคลที่ใช้มากที่สุดคือรถยนต์ โครงการที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุดคือโครงการไอวี่รัชดา ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 23.0 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 31.0 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 18.4 (จากตารางหน้า 120)

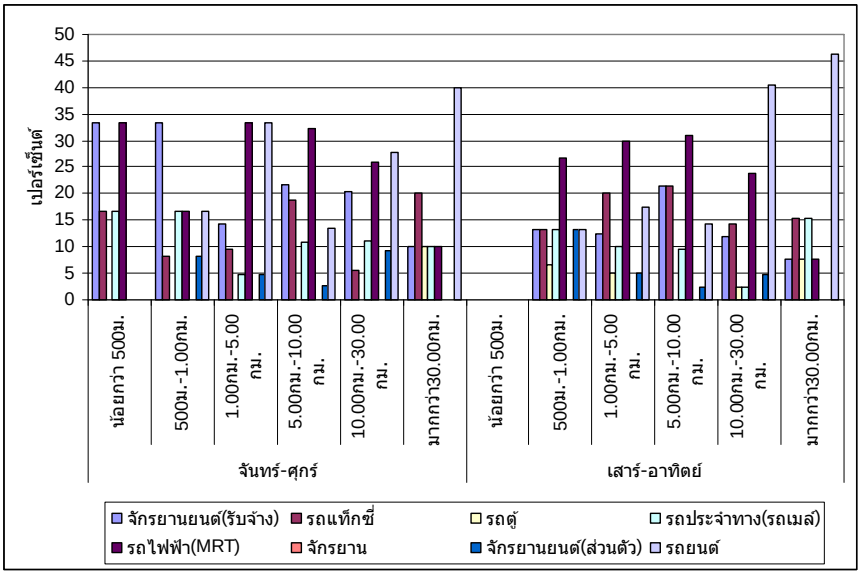
4.5.10 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางในการเดินทางกับรูปแบบการเดินทาง



แผนภูมิที่ 4.30 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางในการเดินทางกับรูปแบบการเดินทาง



แผนภูมิที่ 4.31 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางในการเดินทางกับรูปแบบการเดินทาง (โครงการไอวี่รัชดา)

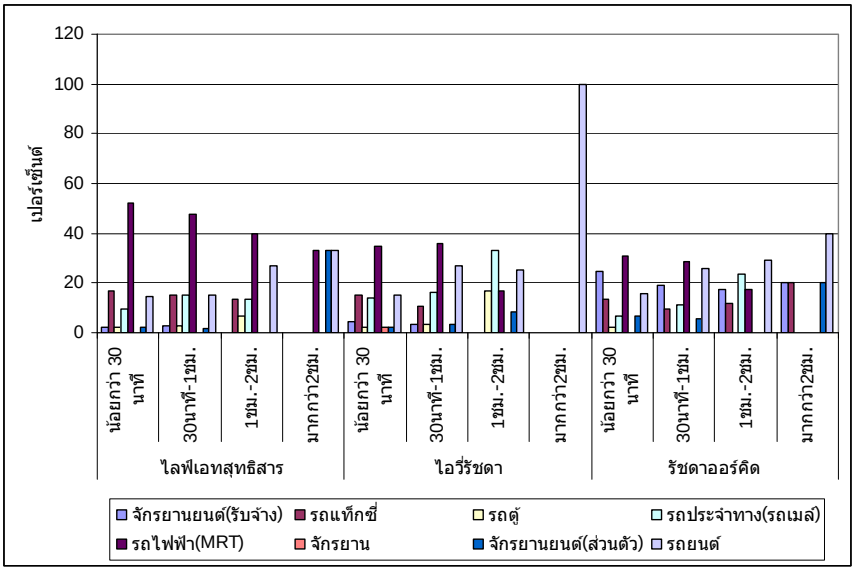


แผนภูมิที่ 4.32 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางในการเดินทางกับรูปแบบการเดินทาง (โครงการรัชดาออร์คิด)

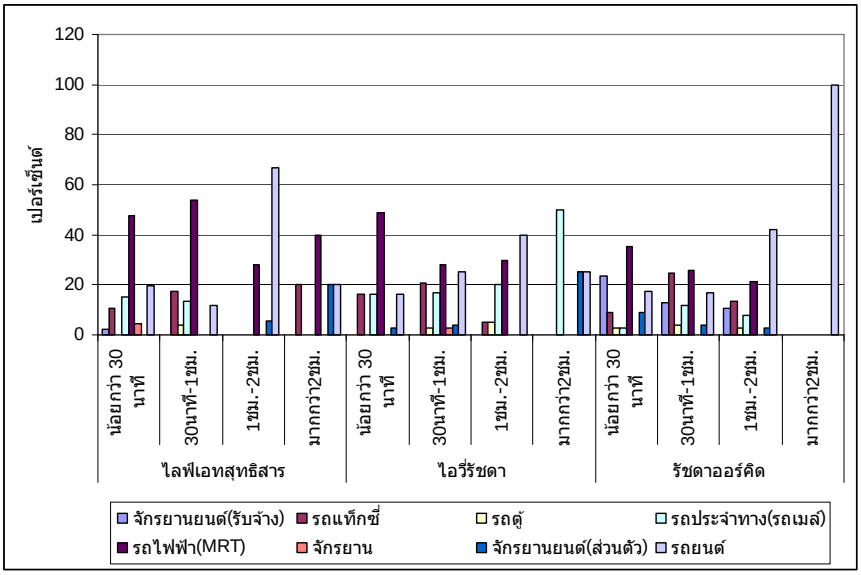
จากแผนภูมิที่ 4.30-32 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางในการเดินทางกับรูปแบบการเดินทางในวันจันทร์ถึงศุกร์ พบว่าโครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากที่สุด โครงการไอวี่รัชดากับโครงการรัชดาออร์คิด มีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในปริมาณที่ใกล้เคียงกัน ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 84.2 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 73.1 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 74.0 (จากตารางหน้า 122) ส่วนประเภทของขนส่งสาธารณะที่ใช้มากที่สุดคือรถไฟฟ้า MRT โครงการที่ใช้การเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT มากที่สุดคือโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 50.8 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 34.8 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 25.2 (จากตารางหน้า 122) โครงการไอวี่รัชดากับโครงการรัชดาออร์คิด มีการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลมากที่สุด รองลงมาโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 15.7 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 26.8 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 26.0 (จากตารางหน้า 122) ส่วนประเภทของพาหนะส่วนบุคคลที่ใช้มากที่สุดคือรถยนต์ โครงการที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุดคือโครงการไอวี่รัชดากับโครงการรัชดาออร์คิด ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 14.4 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 20.5 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 21.8 (จากตารางหน้า 122)

จากแผนภูมิที่ 4.30-32 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางในการเดินทางกับรูปแบบการเดินทางในวันเสาร์และอาทิตย์ พบว่าโครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากที่สุด โครงการไอวี่รัชดากับโครงการรัชดาออร์คิดมีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในปริมาณที่ใกล้เคียงกัน ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 71.6 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 68.0 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 68.6 (จากตารางหน้า 122) ส่วนประเภทของขนส่งสาธารณะที่ใช้มากที่สุดคือรถไฟฟ้า MRT โครงการที่ใช้การเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT มากที่สุดคือโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 48.5 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 34.5 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 23.8 (จากตารางหน้า 122) โครงการไอวี่รัชดากับโครงการรัชดาออร์คิด มีการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลมากที่สุด รองลงมาโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร ตามลำดับ ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 28.3 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 32.0 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 31.4 (จากตารางหน้า 122) ส่วนประเภทของพาหนะส่วนบุคคลที่ใช้มากที่สุดคือรถยนต์ โครงการที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุดคือโครงการรัชดาออร์คิด ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 23.4 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 24.6 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 26.4 (จากตารางหน้า 122)

4.5.11 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาในการเดินทางกับรูปแบบการเดินทาง



แผนภูมิที่ 4.33 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาในการเดินทางกับรูปแบบการเดินทาง (วันจันทร์-ศุกร์)



แผนภูมิที่ 4.34 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาในการเดินทางกับรูปแบบการเดินทาง (วันเสาร์-อาทิตย์)

จากแผนภูมิที่ 4.33 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาในการเดินทางกับรูปแบบการเดินทางในวันจันทร์ถึงศุกร์ พบว่าโครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากที่สุด รองลงมาเป็นโครงการรัชดาออร์คิด และโครงการไอวี่รัชดา ตามลำดับ ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 68.4 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 54.2 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 64.2 (จากตารางหน้า 125) ส่วนประเภทของขนส่งสาธารณะที่ใช้มากที่สุดคือรถไฟฟ้า MRT โครงการที่ใช้การเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT มากที่สุดคือโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 43.4 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 29.0 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 25.8 (จากตารางหน้า 125) โครงการไอวี่รัชดา มีการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลมากที่สุด รองลงมาโครงการรัชดาออร์คิด และโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร ตามลำดับ ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 31.6 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 45.8 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 35.8 (จากตารางหน้า 125) ส่วนประเภทของพาหนะส่วนบุคคลที่ใช้มากที่สุดคือรถยนต์ โครงการที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุดคือโครงการไอวี่รัชดา ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 22.3 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 41.7 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 27.7 (จากตารางหน้า 125)

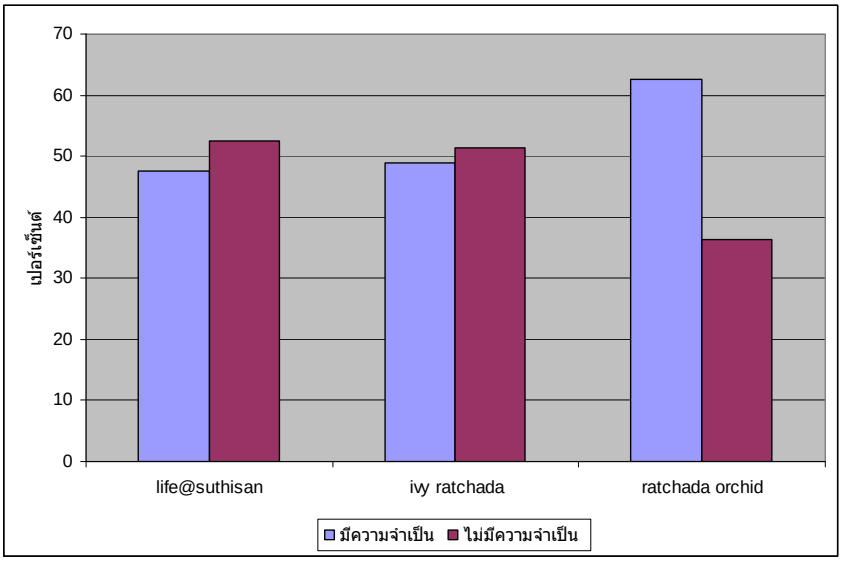
จากแผนภูมิที่ 4.34 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาในการเดินทางกับรูปแบบการเดินทางในวันเสาร์และอาทิตย์ พบว่าโครงการไลฟ์เอทสุทธิสารกับโครงการไอวี่รัชดามีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากที่สุด รองลงมาเป็นโครงการรัชดาออร์คิด ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 63.0 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 64.8 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 52.0 (จากตารางหน้า 125) ส่วนประเภทของขนส่งสาธารณะที่ใช้มากที่สุดคือรถไฟฟ้า MRT โครงการที่ใช้การเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT มากที่สุดคือโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 42.4 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 35.5 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 20.6 (จากตารางหน้า 125) โครงการรัชดาออร์คิด มีการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลมากที่สุด โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารกับโครงการไอวี่รัชดามีการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลในปริมาณที่ใกล้เคียงกัน ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 36.9 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 35.2 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 47.9 (จากตารางหน้า 125) ส่วนประเภทของพาหนะส่วนบุคคลที่ใช้มากที่สุดคือรถยนต์ โครงการที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุดคือโครงการรัชดาออร์คิด ซึ่งสามารถแสดงเป็นค่าเฉลี่ยทางสถิติได้ดังนี้ โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 29.5 โครงการไอวี่รัชดามีค่าเฉลี่ยร้อยละ 26.5 และโครงการรัชดาออร์คิดมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 44.1 (จากตารางหน้า 125)

4.6 ความคิดเห็นของผู้อยู่อาศัยกับการเดินทาง

จากผลการวิจัยพบว่าผู้อยู่อาศัยที่อยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าสุทธิสารทั้ง 3 โครงการมีความเห็นกับความจำเป็นในการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ความเห็นในการใช้บริการรถไฟฟ้าในการเดินทาง และความคิดเห็นเกี่ยวกับการลดจำนวนที่จอดรถยนต์ภายในโครงการ ได้ผลการวิจัยดังนี้

ชื่อโครงการ	ความจำเป็นในการใช้รถยนต์		รวม
	มีความจำเป็น (ร้อยละ)	ไม่มีความจำเป็น (ร้อยละ)	
ไลฟ์เอทสุทธิสาร	47.5	52.5	100.0
ไอวี่รัชดา	48.8	51.3	100.0
รัชดาออร์คิด	62.5	36.3	100.0

ตารางที่ 4.19 แสดงความจำเป็นในการใช้รถยนต์ของผู้อยู่อาศัย

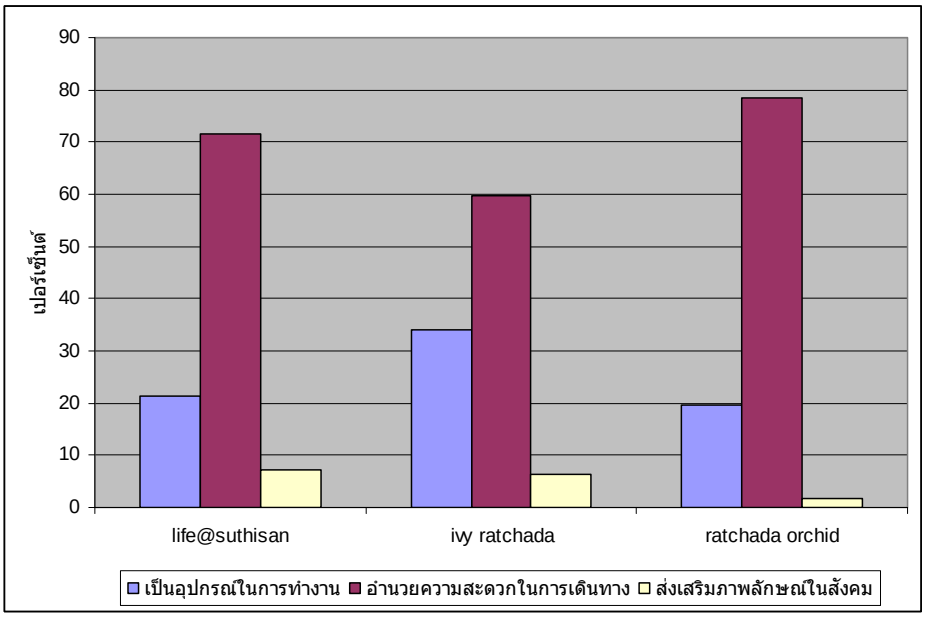


แผนภูมิที่ 4.35 แสดงความจำเป็นในการใช้รถยนต์ของผู้อยู่อาศัย

จากตารางที่ 4.19 พบว่าโครงการที่อยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าสุทธิสารผู้อยู่อาศัยมีความจำเป็นในการใช้รถยนต์และไม่มีความจำเป็นในการใช้รถยนต์เป็นอัตราส่วนที่ใกล้เคียงกัน โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารผู้อยู่อาศัยมีความจำเป็นในการใช้รถยนต์คิดเป็นร้อยละ 47.5 ไม่มีความจำเป็น คิดเป็นร้อยละ52.5 โครงการไอวี่รัชดาผู้อยู่อาศัยมีความจำเป็นในการใช้รถยนต์คิดเป็นร้อยละ48.8 ไม่มีความจำเป็นคิดเป็นร้อยละ51.3 ส่วนโครงการรัชดาออร์คิดผู้อยู่อาศัยมีความจำเป็นในการใช้รถยนต์คิดเป็นร้อยละ62.5 ไม่มีความจำเป็นคิดเป็นร้อยละ36.3

ชื่อโครงการ	เป็นอุปกรณ์ในการทำงาน	อำนวยความสะดวกในการเดินทาง	ส่งเสริมภาพลักษณ์ในสังคม	รวม
ไลฟ์เอทสุทธิสาร	21.4	71.4	7.1	100.0
ไอวี่รัชดา	34.0	59.6	6.4	100.0
รัชดาออร์คิด	19.6	78.6	1.8	100.0

ตารางที่ 4.20 แสดงเหตุผลต่อความจำเป็นในการใช้รถยนต์

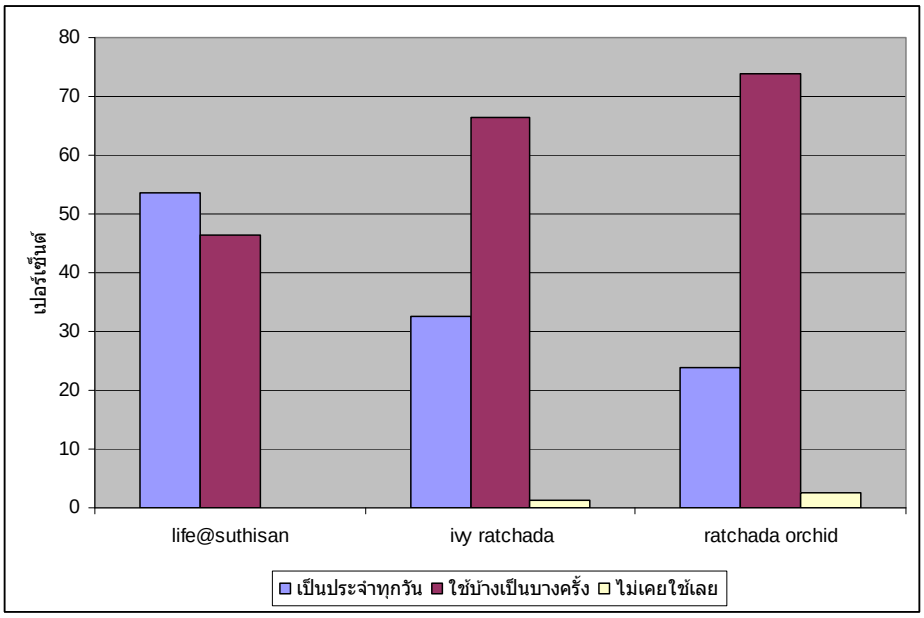


แผนภูมิที่ 4.36 แสดงเหตุผลต่อความจำเป็นในการใช้รถยนต์

จากตารางที่ 4.20 พบว่าทั้ง 3โครงการผู้อยู่อาศัยมีความจำเป็นในการใช้รถยนต์เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางเป็นส่วนมาก รองลงมาเพื่อเป็นอุปกรณ์ในการทำงาน และเหตุผลที่มีผู้อยู่อาศัยเลือกน้อยที่สุดคือเพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์ในสังคม โครงการรัชดาออร์คิดมีผู้อยู่อาศัยเลือกเหตุผลเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางมากที่สุด รองลงมาโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร และไอวี่รัชดา ตามลำดับ เหตุผลเพื่อเป็นอุปกรณ์ในการทำงานมีผู้อยู่อาศัยในโครงการไอวี่รัชดาเลือกมากที่สุด รองลงมาโครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร และรัชดาออร์คิด ตามลำดับ

ชื่อโครงการ	เป็นประจำทุกวัน	ใช้บ้างเป็นบางครั้ง	ไม่เคยใช้เลย	รวม
ไลฟ์เอทสุทธิสาร	53.5	46.5	0	100.0
ไอวี่รัชดา	32.5	66.3	1.3	100.0
รัชดาออร์คิด	23.8	73.8	2.5	100.0

ตารางที่ 4.21 แสดงปริมาณการใช้บริการรถไฟฟ้า MRT

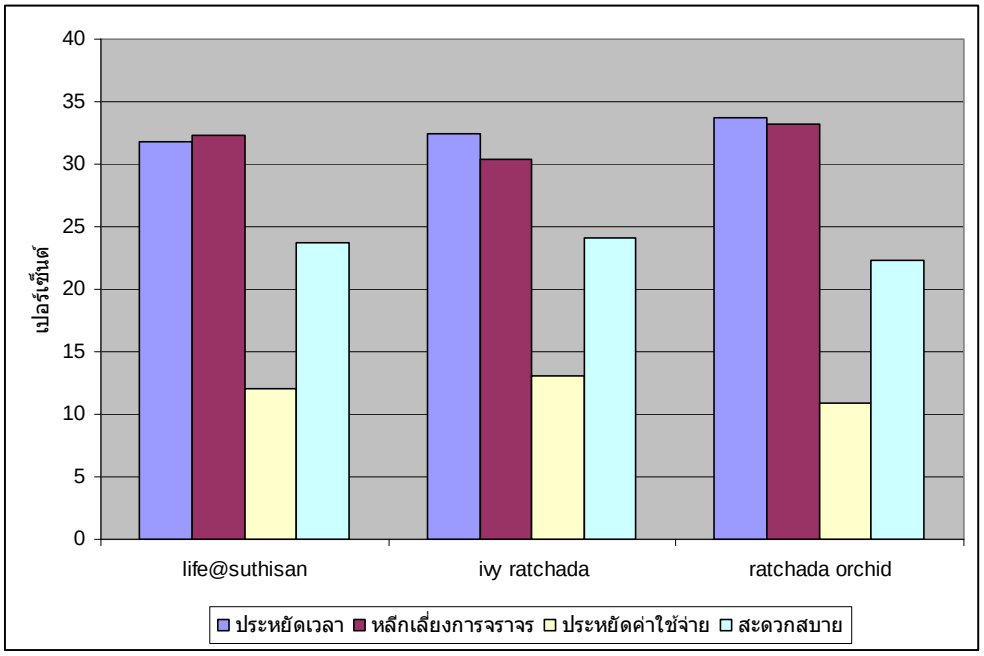


แผนภูมิที่ 4.37 แสดงปริมาณการใช้บริการรถไฟฟ้า MRT

จากตารางที่ 4.21 พบว่าโครงการไลฟ์เอทสุทธิสารมีผู้อยู่อาศัยใช้บริการรถไฟฟ้า MRT เป็นประจำทุกวันมากที่สุด รองลงมาเป็นโครงการไอวี่รัชดา และรัชดาออร์คิด ส่วนผู้อยู่อาศัยที่ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT เป็นบ้างครั้งมากที่สุดคือโครงการรัชดาออร์คิด รองลงมาเป็นโครงการไอวี่รัชดา และไลฟ์เอทสุทธิสาร ตามลำดับ

ชื่อโครงการ	ประหยัดเวลา	หลีกเลี่ยงการจราจร	ประหยัดค่าใช้จ่าย	สะดวกสบาย	รวม
ไลฟ์เอทสุทธิสาร	31.8	32.3	12.1	23.7	100.0
ไอวี่รัชดา	32.5	30.4	13.1	24.1	100.0
รัชดาออร์คิด	33.7	33.2	10.9	22.3	100.0

ตารางที่ 4.22 แสดงเหตุผลในการใช้บริการรถไฟฟ้า MRT

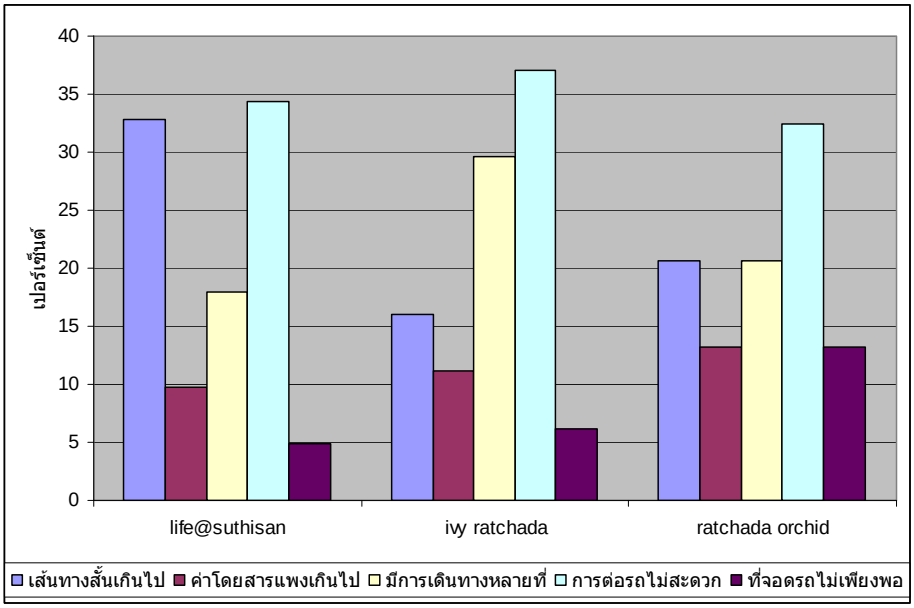


แผนภูมิที่ 4.38 แสดงเหตุผลในการใช้บริการรถไฟฟ้า MRT

จากตารางที่ 4.22 แสดงเหตุผลในการใช้บริการรถไฟฟ้า MRT พบว่าทั้ง 3โครงการผู้อยู่อาศัยมีเหตุผลในการใช้บริการรถไฟฟ้า MRT ที่ใกล้เคียงกันมาก เหตุผลส่วนใหญ่จะเป็นการประหยัดเวลาในการเดินทางมากกว่าการเดินทางด้วยวิธีอื่นๆ และอีกเหตุผลที่ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT ก็เนื่องจากหลีกเลี่ยงการจราจรติดขัด ซึ่งทั้ง 2เหตุผลมีปริมาณที่ใกล้เคียงกัน ส่วนเหตุผลรองลงมาก็เนื่องจากความสะดวกสบาย และประหยัดค่าใช้จ่าย ตามลำดับ

ชื่อโครงการ	เส้นทางสั้นเกินไป	ค่าโดยสารแพงเกินไป	มีการเดินทางหลายที่	การต่อรถไม่สะดวก	ที่จอดรถไม่เพียงพอ	รวม
ไลฟ์เอทสุทธิสาร	32.8	9.8	18.0	34.4	4.9	100.0
ไอวี่รัชดา	16.0	11.1	29.6	37.0	6.2	100.0
รัชดาออร์คิด	20.6	13.2	20.6	32.4	13.2	100.0

ตารางที่ 4.23 แสดงเหตุผลในการไม่ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT

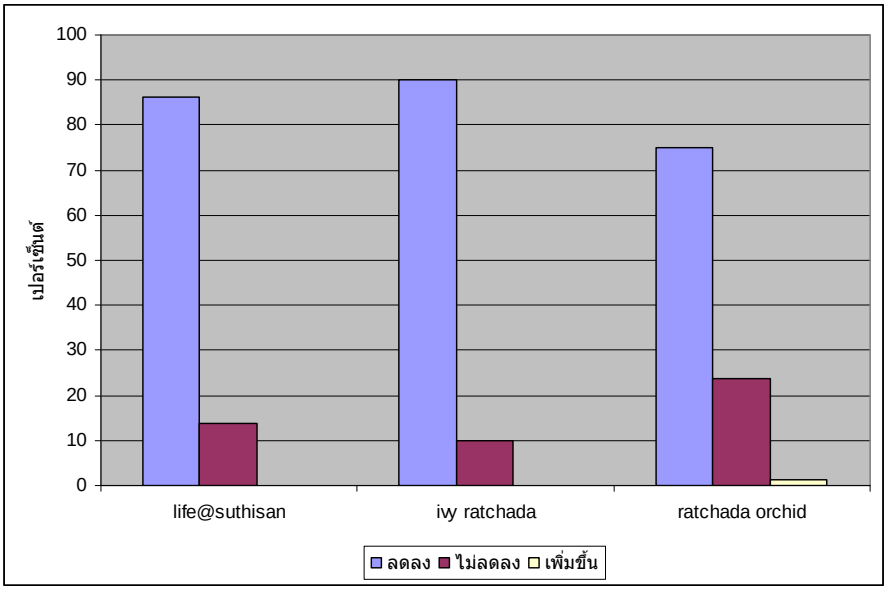


แผนภูมิที่ 4.39 แสดงเหตุผลในการไม่ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT

จากตารางที่ 4.23 แสดงเหตุผลในการไม่ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT พบว่าโครงการไลฟ์เอทสุทธิสารให้เหตุผลเนื่องจากเส้นทางที่ให้บริการสั้นเกินไปเป็นเหตุผลที่มีมากกว่าไอวี่รัชดาและรัชดาออร์คิด ส่วนเหตุผลอื่นๆ มีความคิดเห็นที่ใกล้เคียงกัน เหตุผลเนื่องจากการต่อรถไม่สะดวกเป็นเหตุผลส่วนใหญ่ รองลงมาเป็นการเดินทางหลายสถานที่ในเวลาเดียวกัน และเหตุผลต่อมาคือค่าโดยสารแพงเกินไป ส่วนเหตุผลเนื่องจากที่จอดรถไม่เพียงพอกับการให้บริการโครงการรัชดาออร์คิดจะเลือกเหตุผลนี้มากกว่าโครงการไลฟ์เอทสุทธิสารกับโครงการไอวี่รัชดา

ชื่อโครงการ	ลดลง	ไม่ลดลง	เพิ่มขึ้น	รวม
ไลฟ์เอทสุทธิสาร	86.3	13.8	0	100.0
ไอวี่รัชดา	90.0	10.0	0	100.0
รัชดาออร์คิด	75.0	23.8	1.3	100.0

ตารางที่ 4.24 แสดงการลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล

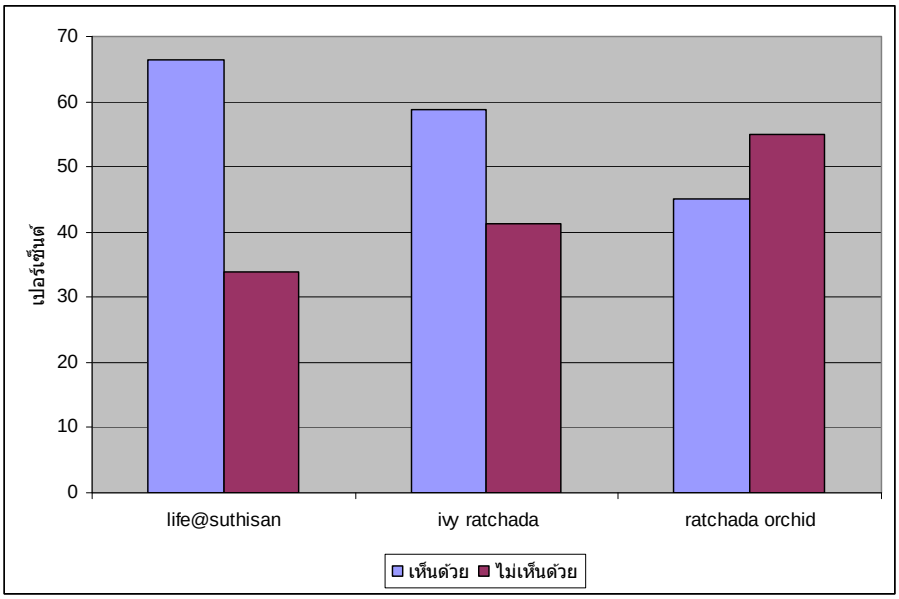


แผนภูมิที่ 4.40 แสดงการลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล

จากตารางที่ 4.24 แสดงการลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล พบว่าทั้ง 3โครงการมีการลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลน้อยลง โครงการไอวี่รัชดาผู้อยู่อาศัยทีแสดงความคิดว่าลดปริมาณการใช้รถยนต์น้อยลงมีปริมาณมากที่สุด รองลงมาโครงการไลฟ์เอทสุทธสาร และโครงการรัชดาออร์คิด ตามลำดับ

ชื่อโครงการ	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	รวม
ไลฟ์เอทสุทธิสาร	66.3	33.8	100.0
ไอวี่รัชดา	58.8	41.3	100.0
รัชดาออร์คิด	45.0	55.0	100.0

ตารางที่ 4.25 แสดงความเห็นในการลดจำนวนที่จอดรถยนต์

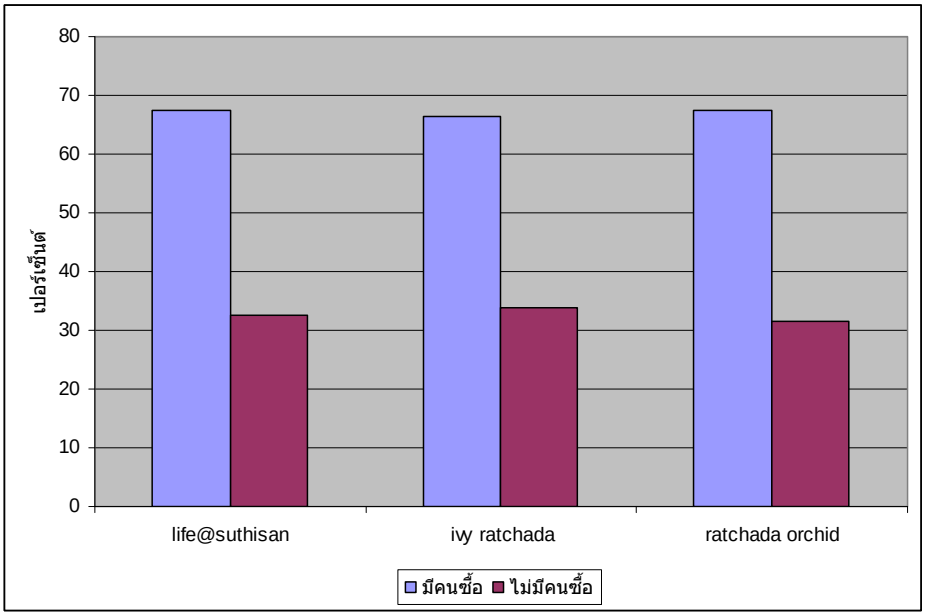


แผนภูมิที่ 4.41 แสดงความเห็นในการลดจำนวนที่จอดรถยนต์

จากตารางที่ 4.25 แสดงความคิดเห็นในการลดจำนวนที่จอดรถยนต์ในโครงการให้น้อยลง พบว่า โครงการไลฟ์เอทสุทธิสารกับโครงการไอวี่รัชดาแสดงความเห็นด้วยมากกว่าโครงการรัชดาออร์คิด โครงการรัชดาออร์คิดแสดงความไม่เห็นด้วยมากกว่าโครงการไลฟ์เอทสุทธิสารกับโครงการไอวี่รัชดา

ชื่อโครงการ	มีคนซื้อ	ไม่มีคนซื้อ	รวม
ไลฟ์เอทสุทธิสาร	67.5	32.5	100.0
ไอวี่รัชดา	66.3	33.8	100.0
รัชดาออร์คิด	67.5	31.5	100.0

ตารางที่ 4.26 แสดงความเห็นในการลดพื้นที่จอดรถยนต์ให้น้อยลงทำให้ราคาคอนโดถูกลง



แผนภูมิที่ 4.42 แสดงความเห็นในการลดพื้นที่จอดรถยนต์ให้น้อยลงทำให้ราคาคอนโดถูกลง

จากตารางที่ 4.26 แสดงความคิดเห็นในการลดพื้นที่จอดรถยนต์ให้น้อยลงแล้วทำให้ราคาคอนโดถูกลง พบว่าทั้ง 3โครงการมีความคิดเห็นเหมือนกันว่าถ้าลดพื้นที่จอดรถยนต์ให้น้อยลงแล้วทำให้ราคาคอนโดถูกลงก็ยังมีผู้สนใจซื้อมากกว่าไม่สนใจซื้อ

บทที่ 5
บทสรุป และข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษาที่ผ่านมาสรุปผลพฤติกรรมการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่ตั้งอยู่ใน และนอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT ได้ดังนี้

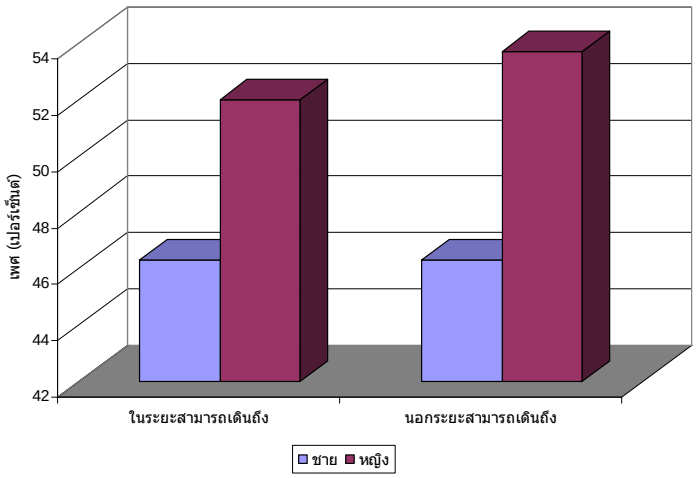
5.1 สรุปลักษณะทางสังคม และเศรษฐกิจของผูอยู่อาศัย

ลักษณะทางสังคม และเศรษฐกิจ		ในระยะสามารถเดินถึง (ร้อยละ)	นอกระยะสามารถเดินถึง (ร้อยละ)
1. เพศ	- ชาย	46.3	46.3
	- หญิง	52.0	53.7
2. อายุ	- ต่ำกว่า 18 ปี	5.0	17.0
	- 19 ถึง 25 ปี	25.0	14.0
	- 26 ถึง 35 ปี	46.0	36.0
	- 36 ถึง 45 ปี	20.0	24.0
	- 46 ถึง 55 ปี	4.0	6.0
	- 56 ปีขึ้นไป	3.0	3.0
3. จำนวนสมาชิกในครัวเรือน	- 1 คน	66.2	41.2
	- 2 คน	25.6	38.8
	- 3 คน	7.5	15.0
	- 4 คนขึ้นไป	1.2	5.0
4. ระดับการศึกษา	- มัธยมศึกษา / ปวช	5.6	8.8
	- อนุปริญญา / ปวส	4.4	8.8
	- ปริญญาตรี	56.3	66.3
	- ปริญญาโท	30.6	12.5
5. ระดับรายได้ครัวเรือน	- น้อยกว่า 15,000	6.5	7.0
	- 15,001 ถึง 30,000	23.5	26.0

	- 30,001 ถึง 45,000	11.3	12.0
	- 45.001 ถึง 60,000	15.5	26.0
	- 60,001 ถึง 75,000	7.0	0
	- 75,001 ถึง 90,000	6.5	7.0
	- 90,001 ขึ้นไป	29.5	22.0
6. อาชีพ	- นักเรียน/นักศึกษา	22.5	29.0
	- บริษัทเอกชน	46.0	32.0
	- รัฐวิสาหกิจ	6.0	1.0
	- รับราชการ	7.5	6.0
	- ว่างงาน	2.5	2.0
	- ธุรกิจส่วนตัว	15.5	30.0
7. กรรมสิทธิ์การครอบครองห้องพัก	- เป็นเจ้าของ	61.0	66.0
	- ผู้เช่า	19.5	26.0
	- ผู้อาศัย	19.5	8.0
8. กรรมสิทธิ์การครอบครองพาหนะส่วนบุคคล	- จักรยาน	1.9	3.8
	- จักรยานยนต์	3.1	2.5
	- รถยนต์	45.6	61.3
	- ไม่มีการครอบครอง	49.4	32.5

ตารางที่ 5.1 แสดงการเปรียบเทียบลักษณะทางสังคม และเศรษฐกิจ

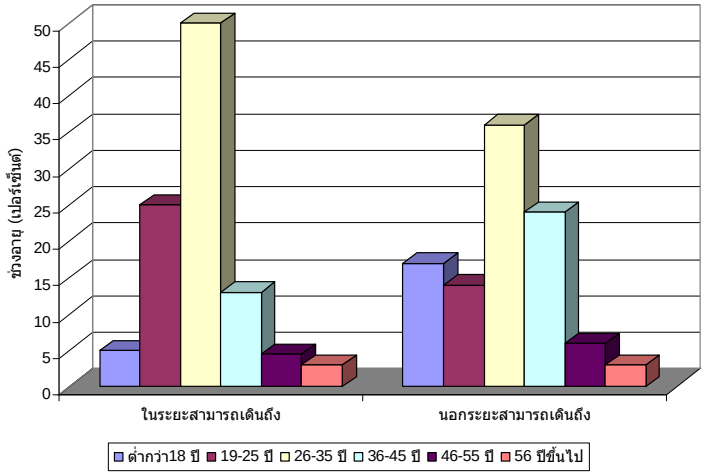
5.1.1 เพศ



แผนภูมิที่ 5.1 แสดงการเปรียบเทียบเพศชายและเพศหญิง

จากผลการศึกษาสรุปได้ว่าโครงการที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT ผู้อยู่อาศัยที่เป็นเพศชายมีปริมาณที่ใกล้เคียงกับโครงการที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRTโดยมีค่าเฉลี่ยคิดเป็นร้อยละ 46.3 และโครงการที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT ผู้อยู่อาศัยที่เป็นเพศหญิงมีปริมาณที่ใกล้เคียงกับโครงการที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRTโดยมีค่าเฉลี่ยคิดเป็นร้อยละ 53.0

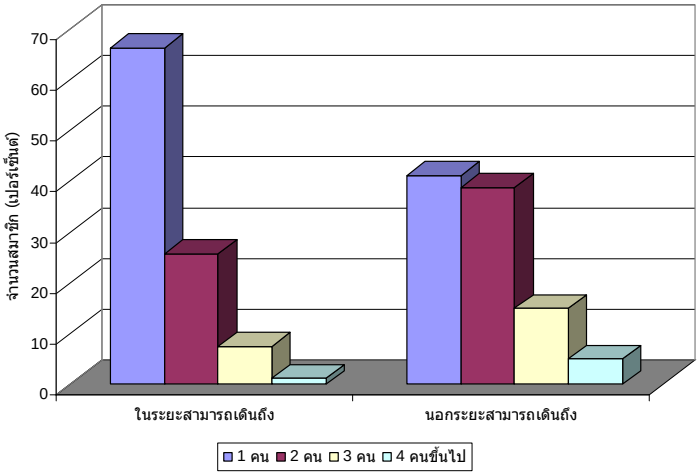
5.1.2 อายุ



แผนภูมิที่ 5.2 แสดงการเปรียบเทียบช่วงอายุ

จากผลการศึกษาสรุปได้ว่าโครงการที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT ผู้อยู่อาศัยที่มีช่วงอายุต่ำกว่า 18 ปีกับช่วงอายุ 36-45 ปี มีปริมาณที่น้อยกว่าโครงการที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT ในช่วงอายุ 19-25 ปีกับช่วงอายุ 26-35 ปี ผู้อยู่อาศัยในโครงการที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRTมีปริมาณมากกว่าผู้อยู่อาศัยในโครงการที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT และช่วงอายุตั้งแต่ 46 ปีขึ้นไป โครงการที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRTมีปริมาณผู้อยู่อาศัยที่ใกล้เคียงกับโครงการที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT

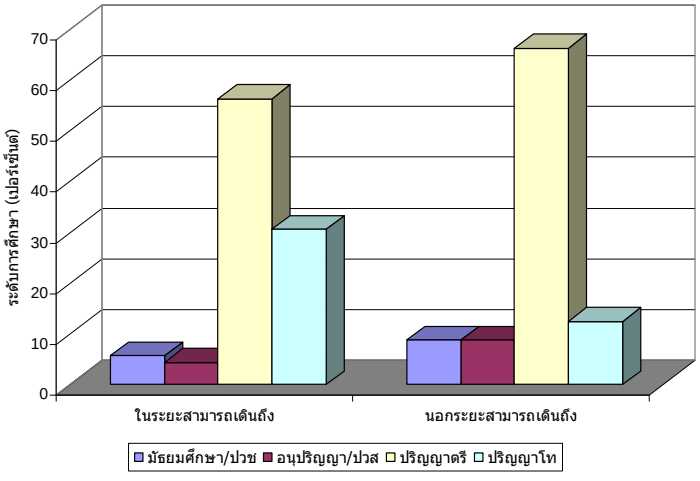
5.1.3 จำนวนสมาชิกในครัวเรือน



แผนภูมิที่ 5.3 แสดงการเปรียบเทียบจำนวนสมาชิกในครัวเรือน

จากผลการศึกษาสรุปได้ว่าโครงการที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT ครัวเรือนที่มีผู้อยู่อาศัยคนเดียวมีปริมาณมากกว่าโครงการที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT ส่วนครัวเรือนที่มีผู้อยู่อาศัยตั้งแต่ 2 คนขึ้นไป โครงการที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT มีปริมาณน้อยกว่าโครงการที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้า MRT

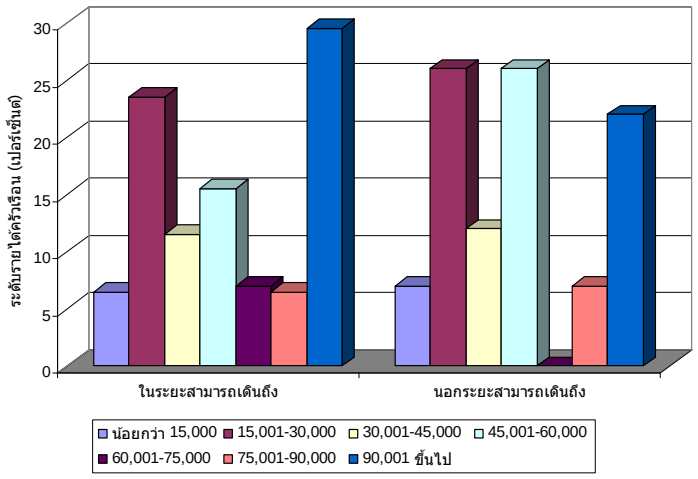
5.1.4 ระดับการศึกษา



แผนภูมิที่ 5.4 แสดงการเปรียบเทียบระดับการศึกษา

จากผลการศึกษาสรุปได้ว่าโครงการที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT ผู้อยู่อาศัยที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาถึงอนุปริญญามีปริมาณที่ใกล้เคียงกับโครงการที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT โครงการที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT ผู้อยู่อาศัยที่มีการศึกษาระดับปริญญาตรีมีปริมาณมากกว่าโครงการที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT และโครงการที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT ผู้อยู่อาศัยที่มีการศึกษาระดับปริญญาโทมีปริมาณมากกว่าโครงการที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT

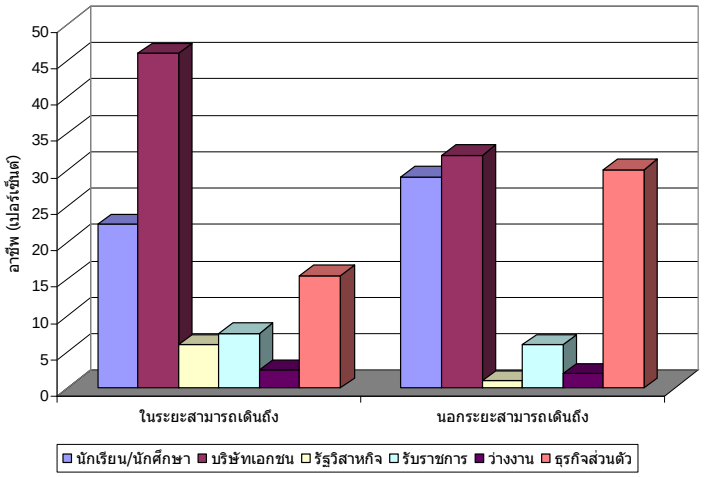
5.1.5 ระดับรายได้ในครัวเรือน



แผนภูมิที่ 5.5 แสดงการเปรียบเทียบระดับรายได้ในครัวเรือน

จากผลการศึกษาสรุปได้ว่าโครงการที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRTผู้อยู่อาศัยที่มีรายได้ครัวเรือน 15,000-30,000 บาท และ 45,000-60,000 มีปริมาณน้อยกว่าโครงการที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT และโครงการที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRTผู้อยู่อาศัยที่มีรายได้ครัวเรือน 90,000 บาทขึ้นไปมีปริมาณมากกว่าโครงการที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT

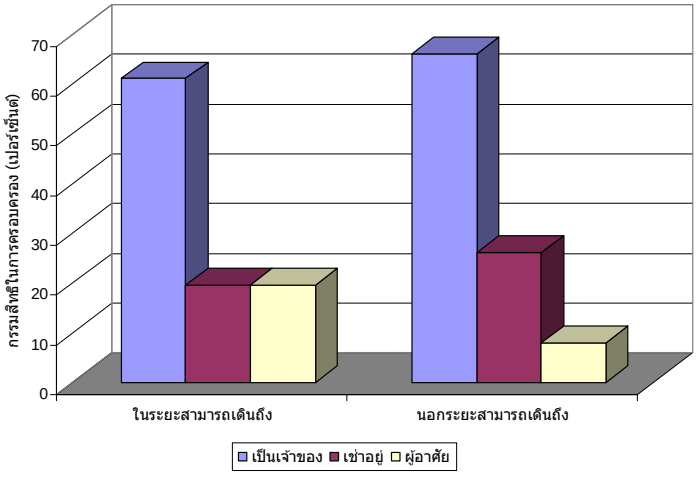
5.1.6 อาชีพ



แผนภูมิที่ 5.6 แสดงการเปรียบเทียบการประกอบอาชีพ

จากผลการศึกษาสรุปได้ว่าโครงการที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRTผู้อยู่อาศัยที่เป็นนักเรียน นักศึกษา กับประกอบธุกิจส่วนตัวมีปริมาณน้อยกว่าโครงการที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT ส่วนพนักงานบริษัทเอกชนโครงการที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT มีปริมาณมากกว่าโครงการที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT

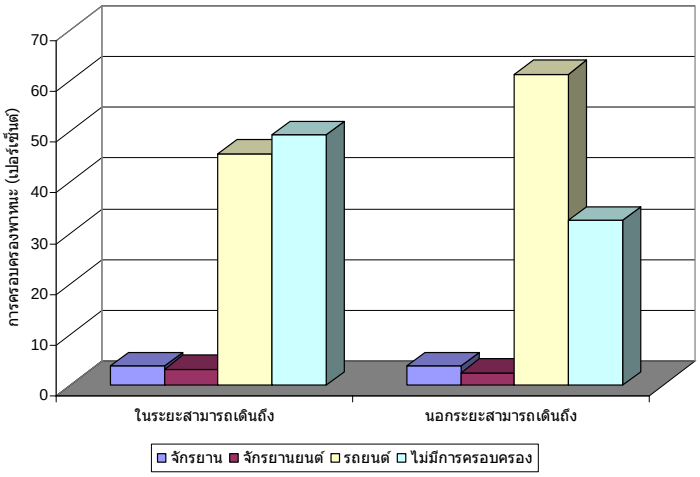
5.1.7 กรรมสิทธิ์ในการครอบครองห้องพัก



แผนภูมิที่ 5.7 แสดงการเปรียบเทียบกรรมสิทธิในการครอบครองห้องพัก

จากผลการศึกษาสรุปได้ว่าโครงการที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT ผู้อยู่อาศัยที่เป็นเจ้าของห้องพักกับผู้อยู่อาศัยที่เช่าอยู่มีปริมาณใกล้เคียงกับโครงการที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT

5.1.8 กรรมสิทธิ์ในการครอบครองพาหนะส่วนบุคคล



แผนภูมิที่ 5.8 แสดงการเปรียบเทียบการครอบครองพาหนะ

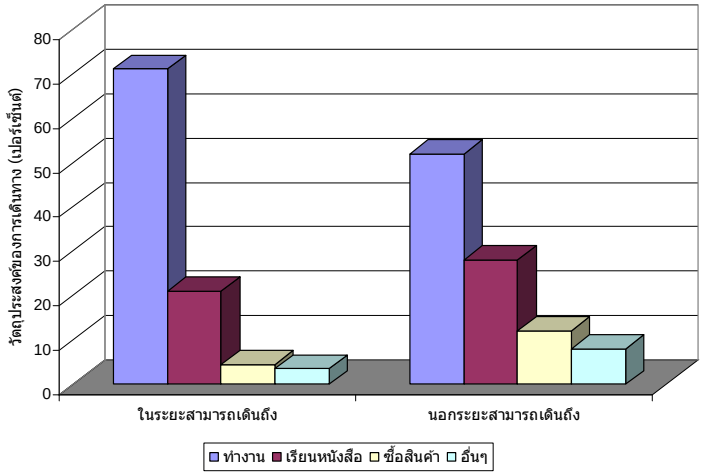
จากผลการศึกษาสรุปได้ว่าโครงการที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT ผู้อยู่อาศัยที่มีรถยนต์ส่วนบุคคลมีปริมาณน้อยกว่ากับโครงการที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT

5.2 สรุปพฤติกรรมการเดินทางของผูอยู่อาศัย

พฤติกรรมการเดินทาง		ในระยะสามารถเดินถึง (ร้อยละ)	นอกระยะสามารถเดินถึง (ร้อยละ)
1. วัตถุประสงค์ของการเดินทาง	- ทำงาน	71.0	52.0
	- เรียนหนังสือ	21.0	28.0
	- ซื้อสินค้า	4.5	12.0
	- อื่นๆ	3.5	8.0
2. ระยะทางในการเดินทาง	- น้อยกว่า 500 ม.	5.0	3.8
	- 500ม. ถึง 1.00กม.	13.1	11.3
	-1.00กม.ถึง 5.00กม.	20.6	16.3
	- 5.00กม.ถึง10.00กม	26.9	25.0
	- 10.0กม.ถึง30.0กม	26.3	35.0
	- มากกว่า 30.00กม.	6.9	8.8
3. ระยะเวลาในการเดินทาง	- น้อยกว่า 30 นาที	36.3	32.5
	- 30 นาที ถึง 1 ชม.	49.4	50.0
	- 1 ชม. ถึง 2 ชม.	11.3	13.8
	- มากกว่า 2 ชม.	1.9	3.8
4. รูปแบบของการเดินทาง	- จักรยานยนต์(รับจ้าง)	4.4	36.3
	- รถแท็กซี่	20.7	20.0
	- รถตู้(รับจ้าง)	5.7	1.3
	- รถประจำทาง(รถเมล์)	25.0	18.8
	- รถไฟฟ้า(MRT)	62.6	47.5
	- จักรยาน	0.7	0
	- จักรยานยนต์(ส่วนตัว)	4.4	10.0
	- รถยนต์ส่วนบุคคล	30.7	41.3

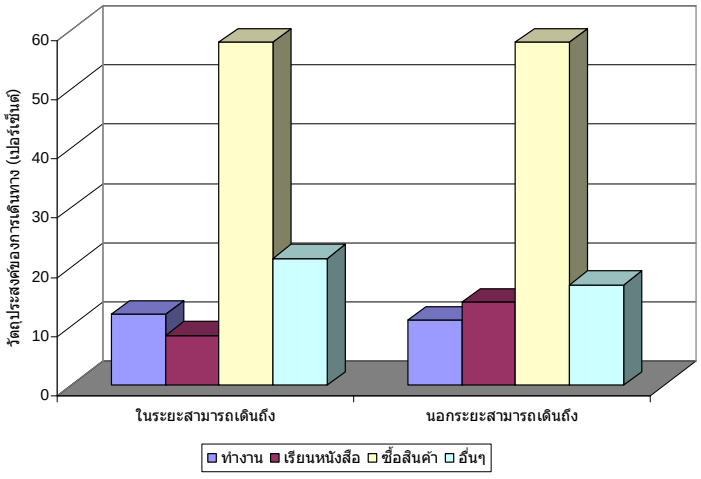
ตารางที่ 5.2 แสดงการเปรียบเทียบพฤติกรรมในการเดินทาง (จันทร์-ศุกร์)

5.2.1 วัตถุประสงค์ของการเดินทาง



แผนภูมิที่ 5.9 แสดงการเปรียบเทียบวัตถุประสงค์ของการเดินทาง (จันทร์-ศุกร์)

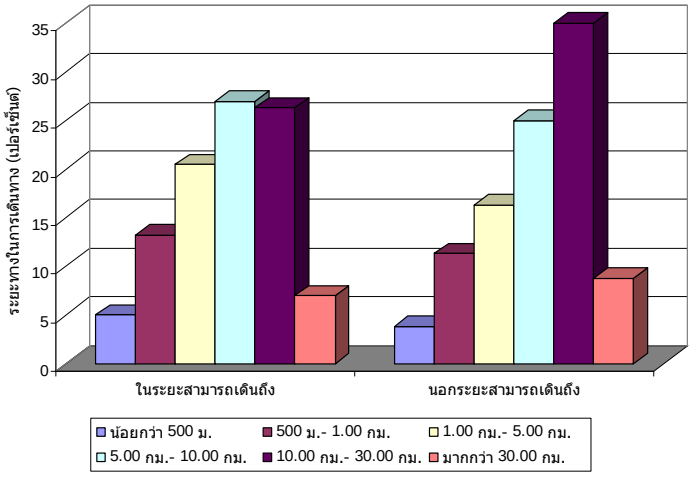
จากผลการศึกษาสรุปได้ว่าโครงการที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT ผู้อยู่อาศัยที่มีวัตถุประสงค์ของการเดินทางเพื่อไปทำงานในวันจันทร์ถึงวันศุกร์ มีปริมาณมากกว่าโครงการที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT ส่วนโครงการที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT ผู้อยู่อาศัยที่มีวัตถุประสงค์ของการเดินทางเพื่อไปเรียนหนังสือ ซื้อสินค้า และเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์อื่นๆ มีปริมาณมากกว่าโครงการที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT



แผนภูมิที่ 5.10 แสดงการเปรียบเทียบวัตถุประสงค์ของการเดินทาง (เสาร์-อาทิตย์)

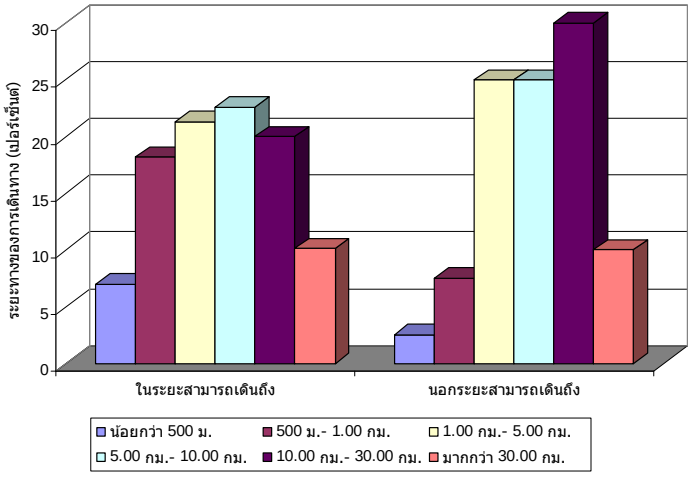
จากผลการศึกษาสรุปได้ว่าโครงการที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT ผู้อยู่อาศัยที่มีวัตถุประสงค์ของการเดินทางเพื่อไปทำงาน เรียนหนังสือ ซื้อสินค้า และวัตถุประสงค์อื่นๆ ในวันเสาร์กับวันอาทิตย์ มีปริมาณที่ใกล้เคียงกับโครงการที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT

5.2.2 ระยะทางในการเดินทาง



แผนภูมิที่ 5.11 แสดงการเปรียบเทียบระยะทางในการเดินทาง (จันทร์-ศุกร์)

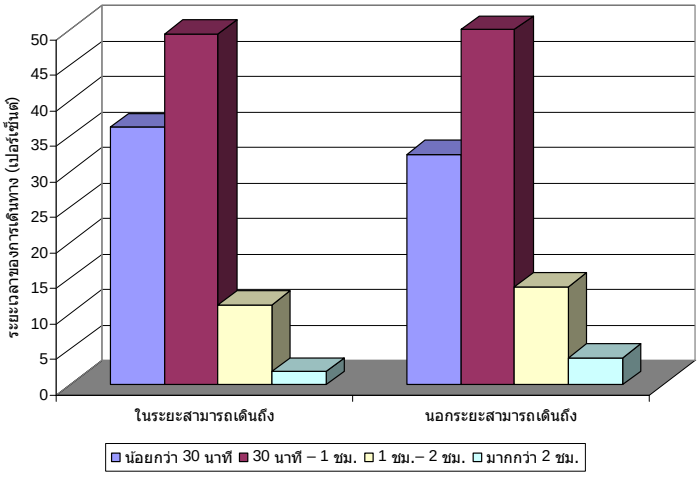
จากผลการศึกษาสรุปได้ว่าโครงการที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT ผู้อยู่อาศัยมีการเดินทางในวันจันทร์ถึงวันศุกร์ด้วยระยะทางที่ใกล้เคียงกับโครงการที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT ยกเว้นการเดินทางที่มีระยะทางตั้งแต่ 10-30กม.ผู้อยู่อาศัยในโครงการที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT มีปริมาณการเดินทางมากกว่าโครงการที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT



แผนภูมิที่ 5.12 แสดงการเปรียบเทียบระยะทางในการเดินทาง (เสาร์-อาทิตย์)

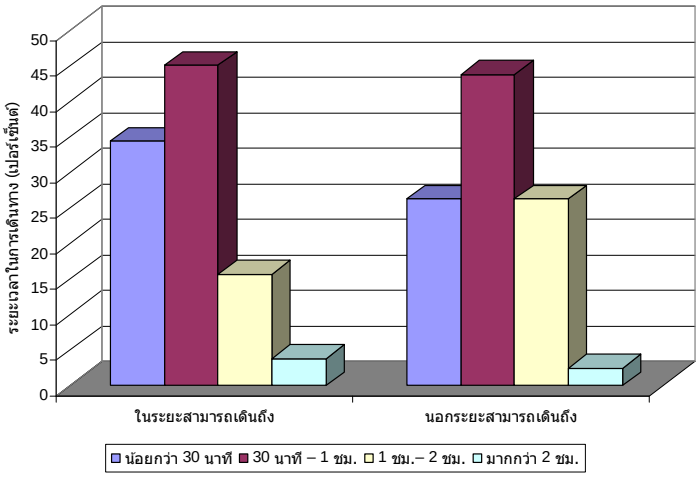
จากผลการศึกษาสรุปได้ว่าโครงการที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT ผู้อยู่อาศัยที่มีการเดินทางในวันเสาร์และวันอาทิตย์ในระยะทาง 500ม.ถึง 1.00กม.มีปริมาณมากกว่าโครงการที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT และโครงการที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT ผู้อยู่อาศัยที่มีการเดินทางในวันเสาร์และวันอาทิตย์ในระยะทางที่มากกว่า 1.00กม. จนถึง 30.00 กม. มีปริมาณน้อยกว่าโครงการที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT

5.2.3 ระยะเวลาในการเดินทาง



แผนภูมิที่ 5.13 แสดงการเปรียบเทียบระยะเวลาในการเดินทาง (จันทร์-ศุกร์)

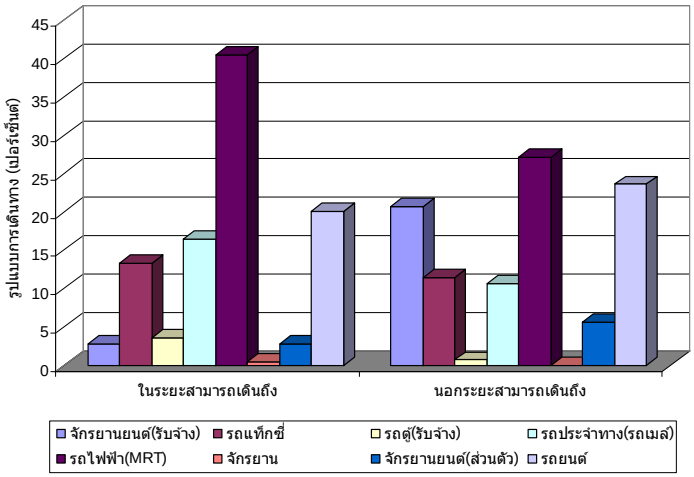
จากผลการศึกษาสรุปได้ว่าโครงการที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT ผู้อยู่อาศัยที่มีการเดินทางในวันจันทร์ถึงวันศุกร์มีระยะเวลาในการเดินทางที่ใกล้เคียงกับโครงการที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT



แผนภูมิที่ 5.14 แสดงการเปรียบเทียบระยะเวลาในการเดินทาง (เสาร์-อาทิตย์)

จากผลการศึกษาสรุปได้ว่าโครงการที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT ผู้อยู่อาศัยที่มีการเดินทางในวันเสาร์และวันอาทิตย์ใช้เวลาในการเดินทางน้อยกว่า 30นาที มีปริมาณมากกว่าโครงการที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT และโครงการที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT ผู้อยู่อาศัยที่มีการเดินทางในวันเสาร์และวันอาทิตย์ที่ใช้เวลาในการเดินทางมากกว่า 30นาทีแต่ไม่เกิน 1 ชม. มีปริมาณเท่ากับโครงการที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT และโครงการที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT ผู้อยู่อาศัยที่มีการเดินทางในวันเสาร์และวันอาทิตย์ที่ใช้เวลาในการเดินทางมากกว่า 1 ชม. แต่ไม่เกิน 2 ชม. มีปริมาณน้อยกว่าโครงการที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้า MRT

5.2.4 รูปแบบในการเดินทาง



แผนภูมิที่ 5.15 แสดงการเปรียบเทียบรูปในการเดินทาง (จันทร์-ศุกร์)

จากผลการศึกษาสรุปได้ว่าโครงการที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT ผู้อยู่อาศัยที่มีการเดินทางในวันจันทร์ถึงวันศุกร์มีรูปแบบการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าMRT มีปริมาณมากกว่าโครงการที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT และโครงการที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT ผู้อยู่อาศัยที่มีการเดินทางในวันจันทร์ถึงวันศุกร์มีรูปแบบการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล มีปริมาณน้อยกว่าโครงการที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT

5.3 สรุปความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางสังคม และเศรษฐกิจ กับรูปแบบการเดินทาง

ลักษณะทางสังคม และเศรษฐกิจ		ในระยะสามารถเดินถึง (ร้อยละ)		นอกระยะสามารถเดินถึง (ร้อยละ)	
		ขนส่งสาธารณะ	พาหนะส่วนบุคคล	ขนส่งสาธารณะ	พาหนะส่วนบุคคล
1. เพศ	- ชาย	72.0	28.0	63.0	37.0
	- หญิง	82.0	18.0	77.0	23.0
2. อายุ	- 18 ถึง 25 ปี	82.8	17.2	63.3	36.6
	- 26 ถึง 45 ปี	73.4	26.6	75.2	24.7
	- 46 ปีขึ้นไป	91.7	16.3	53.9	46.2
3. จำนวนสมาชิกในครัวเรือน	- 1 คน	79.6	20.4	66.1	34.0
	- 2 คน	70.7	29.3	65.5	34.5
	- 3 คน	76.7	23.3	66.7	33.4
	- 4 คนขึ้นไป	0	100.0	63.7	36.4
4. ระดับรายได้ครัวเรือน	- น้อยกว่า 15,000	100.0	0	77.7	22.2
	- 15,001 ถึง 30,000	85.2	14.9	74.0	25.9
	- 30,001 ถึง 45,000	81.7	18.3	64.2	35.7
	- 45.001 ถึง 60,000	76.1	24.0	75.0	25.0
	- 60,001 ถึง 75,000	77.5	22.5	0	0
	- 75,001 ถึง 90,000	83.4	16.6	66.6	33.3
	- 90,001 ขึ้นไป	65.8	34.2	63.6	36.4
5. อาชีพ	- นักเรียน/นักศึกษา	89.6	10.4	87.6	12.5
	- บริษัทเอกชน	78.0	22.0	82.1	17.9
	- รัฐวิสาหกิจ	66.7	33.3	99.9	0
	- รับราชการ	71.6	28.4	60.0	40.0
	- ว่างงาน	75.0	25.0	0	100.0
	- ธุรกิจส่วนตัว	68.9	31.2	54.0	46.0

6. กรรมสิทธิ์การครอบครองพาหนะส่วนบุคคล	- มีรถยนต์	63.6	36.4	59.4	40.6
	- ไม่มีรถยนต์	91.3	8.7	95.4	4.6
7. วัตถุประสงค์ของการเดินทาง	- ทำงาน	74.6	25.4	66.3	33.8
	- เรียนหนังสือ	89.4	10.6	85.0	15.0
	- ซื้อสินค้า	87.3	12.7	73.3	26.7
	- อื่นๆ	30.0	70.0	70.0	30.0
8. ระยะทางในการเดินทาง	- น้อยกว่า 500 ม.	87.5	12.5	100.0	0
	- 500ม. ถึง 1.00กม.	79.1	20.8	75.0	25.0
	-1.00กม.ถึง 5.00กม.	66.9	33.2	61.9	38.1
	- 5.00กม.ถึง10.00กม	80.1	19.8	83.7	16.2
	- 10.0กม.ถึง30.0กม	64.1	35.8	63.0	37.1
	- มากกว่า 30.00กม.	63.3	36.6	60.0	40.0
9. ระยะเวลาในการเดินทาง	- น้อยกว่า 30 นาที	81.9	18.1	77.7	22.3
	- 30 นาที ถึง 1 ชม.	76.6	23.4	68.6	31.5
	- 1 ชม. ถึง 2 ชม.	70.0	30.0	70.5	29.4
	- มากกว่า 2 ชม.	16.6	83.3	40.0	60.0

ตารางที่ 5.3 แสดงการเปรียบเทียบเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะ กับพาหนะส่วนบุคคล (จันทร์-ศุกร์)

จากผลการศึกษาสรุปได้ว่าในวันจันทร์ถึงวันศุกร์ผู้หญิงมีการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะมากกว่าผู้ชายเมื่อเปรียบเทียบทั้งโครงการที่ตั้งอยู่ใน และนอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้า MRT โครงการที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT ทั้งผู้ชายและผู้หญิงมีการเดินทางด้วยพาหนะส่วนบุคคลมากกว่าโครงการที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้า MRT จากตารางสรุปความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางสังคม และเศรษฐกิจกับรูปแบบการเดินทางพบว่าผู้อยู่อาศัยในโครงการที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT มีการเดินทางด้วยพาหนะส่วนบุคคลมากกว่าผู้อยู่อาศัยในโครงการที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT ซึ่งมีบางตัวแปรที่ผู้อยู่อาศัยในโครงการที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT เดินทางด้วยพาหนะส่วนบุคคลมากกว่าโครงการที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT เช่น จำนวนสมาชิกในครัวเรือนที่มากกว่า 4คนขึ้นไป, ผู้อยู่อาศัยที่มีอาชีพรัฐวิสาหกิจ และวัตถุประสงค์อื่นๆ ของการเดินทาง และจากตารางสรุปความสัมพันธ์ฯ จะพบว่าโครงการที่ตั้งอยู่ใน และนอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT ระยะทางกับระยะเวลาใน

การเดินทาง ผู้อยู่อาศัยมีการเดินทางโดยขนส่งสาธารณะ หรือพาหนะส่วนบุคคล มีการเลือกรูปแบบการเดินทางที่คล้ายกัน

ลักษณะทางสังคม และเศรษฐกิจ		ในระยะสามารถเดินถึง (ร้อยละ)		นอกระยะสามารถเดินถึง (ร้อยละ)	
		รถไฟฟ้า MRT	รถยนต์ส่วนบุคคล	รถไฟฟ้า MRT	รถยนต์ส่วนบุคคล
1. เพศ	- ชาย	38.0	23.5	24.0	25.0
	- หญิง	44.0	15.5	30.0	22.0
2. อายุ	- 18 ถึง 25 ปี	35.9	14.3	26.7	13.3
	- 26 ถึง 45 ปี	40.4	23.1	27.8	23.7
	- 46 ปีขึ้นไป	70.8	16.7	23.1	46.2
3. จำนวนสมาชิกในครัวเรือน	- 1 คน	42.6	17.2	20.8	28.3
	- 2 คน	35.2	26.3	24.6	27.9
	- 3 คน	39.7	17.0	20.0	26.7
	- 4 คนขึ้นไป	0	100.0	18.2	36.4
4. ระดับรายได้ครัวเรือน	- น้อยกว่า 15,000	90.0	0	22.2	11.1
	- 15,001 ถึง 30,000	39.3	25.0	25.9	18.5
	- 30,001 ถึง 45,000	34.5	18.2	21.4	28.6
	- 45.001 ถึง 60,000	41.4	20.9	35.7	25.0
	- 60,001 ถึง 75,000	55.0	20.0	0	0
	- 75,001 ถึง 90,000	38.3	33.3	22.2	33.3
	- 90,001 ขึ้นไป	38.2	32.2	27.3	27.3
5. อาชีพ	- นักเรียน/นักศึกษา	28.6	9.4	37.5	12.5
	- บริษัทเอกชน	47.5	20.5	32.1	16.1
	- รัฐวิสาหกิจ	33.3	33.3	33.3	0
	- รับราชการ	47.1	25.4	20.0	10.0
	- ว่างงาน	25.0	25.0	0	100.0
	- ธุรกิจส่วนตัว	43.2	24.5	20.0	38.0

6. กรรมสิทธิ์การครอบครองพาหนะส่วนบุคคล	- มีรถยนต์	35.0	31.7	24.0	33.3
	- ไม่มีรถยนต์	46.3	6.9	34.1	2.3
7. วัตถุประสงค์ของการเดินทาง	- ทำงาน	43.1	23.1	25.0	27.5
	- เรียนหนังสือ	29.3	9.7	25.0	15.0
	- ซื้อสินค้า	38.1	11.1	30.0	16.7
	- อื่นๆ	40.0	60.0	40.0	30.0
8. ระยะทางในการเดินทาง	- น้อยกว่า 500 ม.	65.0	0	33.3	0
	- 500ม. ถึง 1.00กม.	40.8	18.3	16.7	16.7
	-1.00กม.ถึง 5.00กม.	36.9	15.1	33.3	33.3
	- 5.00กม.ถึง10.00กม	41.9	19.4	32.4	13.5
	- 10.0กม.ถึง30.0กม	41.0	25.4	25.9	27.8
	- มากกว่า 30.00กม.	31.1	26.6	10.0	40.0
9. ระยะเวลาในการเดินทาง	- น้อยกว่า 30 นาที	43.6	14.7	31.1	15.6
	- 30 นาที ถึง 1 ชม.	41.7	20.8	28.8	26.0
	- 1 ชม. ถึง 2 ชม.	28.3	25.8	17.6	29.4
	- มากกว่า 2 ชม.	33.3	66.6	0	40.0

ตารางที่ 5.4 แสดงการเปรียบเทียบการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าMRT กับรถยนต์ส่วนบุคคล (จันทร์-ศุกร์)

จากผลการศึกษาสรุปได้ว่าในวันจันทร์ถึงวันศุกร์ผู้อยู่อาศัยในโครงการที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT ทั้งผู้ชายและผู้หญิงมีการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าMRT มากกว่าโครงการที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT แต่ก็ยังมีการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลโดยมีปริมาณเท่าๆ กับโครงการที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT ผู้อยู่อาศัยในโครงการที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT ที่มีช่วงอายุตั้งแต่ 18ปีถึง 46 ปีมีการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าMRT มากกว่าโครงการที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT ผู้อยู่อาศัยในโครงการที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT ที่มีช่วง 46 ปีขึ้นไปมีการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าMRT ผู้อยู่อาศัยในโครงการที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT ที่มีสมาชิกในครัวเรือนตั้งแต่ 1-3 คนมีการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าMRT เท่าๆ กับการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล สมาชิกใน

ครัวเรือนตั้งแต่ 4 คนขึ้นไปเลือกการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่ารถไฟฟ้าMRT ผู้อยู่อาศัยในโครงการที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT ที่มีรายได้ครัวเรือนน้อยกว่า 15,000 บาทเลือกการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าMRT มากกว่าการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล

5.4 สรุปความจำเป็นในการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล

จากผลการศึกษาที่ผ่านมาจะพบว่าผู้อยู่อาศัยในโครงการที่ตั้งอยู่ใน และนอกระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT เลือกรูปแบบการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าMRT เป็นส่วนใหญ่ โดยส่วนน้อยที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลซึ่งพอจะสรุปได้ดังต่อไปนี้

ลักษณะทางสังคม และเศรษฐกิจ	ในระยะสามารถเดินถึง	นอกระยะสามารถเดินถึง
1. อายุ	- ผู้อยู่อาศัยที่เป็นผู้สูงอายุมีจำนวนไม่มากส่วนน้อยเลือกการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล วัตถุประสงค์ของการเดินทาง เพื่อไปพบแพทย์ตามนัดหมาย, เดินทางเพื่อไปซื้อสินค้า	- ผู้อยู่อาศัยที่เป็นผู้สูงอายุมีจำนวนมากส่วนใหญ่เลือกการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล วัตถุประสงค์ของการเดินทาง เพื่อไปพบแพทย์ตามนัดหมาย, เดินทางเพื่อไปซื้อสินค้า
2. จำนวนสมาชิกในครัวเรือน	- ผู้อยู่อาศัยที่มีจำนวนสมาชิกตั้งแต่ 4 คนขึ้นไปส่วนมากเป็นครอบครัวที่มีลักษณะพ่อแม่ลูกหรืออาจจะมีสมาชิกที่เป็นผู้สูงอายุเลือกการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อรับส่งลูกไปโรงเรียน	- ผู้อยู่อาศัยที่มีจำนวนสมาชิกตั้งแต่ 4 คนขึ้นไปส่วนมากเป็นครอบครัวที่มีลักษณะพ่อแม่ลูกหรืออาจจะมีสมาชิกที่เป็นผู้สูงอายุเลือกการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อรับส่งลูกไปโรงเรียน
3. อาชีพ	- ว่างงาน ส่วนใหญ่จะเป็นพ่อบ้านหรือแม่บ้านมีหน้าที่ดูแลครอบครัวอยู่กับบ้านรับ-ส่งลูกไปโรงเรียน, ซื้อสินค้า หรือผู้สูงอายุที่เกษียณแล้ว - ธุรกิจส่วนตัว มีการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลเพราะมีการเดินทางหลายสถานที่ในหนึ่งวัน ใช้รถยนต์ในการประกอบอาชีพ - ตำแหน่ง หรือหน้าที่ในการ	- ว่างงาน ส่วนใหญ่จะเป็นพ่อบ้านหรือแม่บ้านมีหน้าที่ดูแลครอบครัวอยู่กับบ้านรับ-ส่งลูกไปโรงเรียน, ซื้อสินค้า หรือผู้สูงอายุที่เกษียณแล้ว - ธุรกิจส่วนตัว มีการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลเพราะมีการเดินทางหลายสถานที่ในหนึ่งวัน ใช้รถยนต์ในการประกอบอาชีพ - ตำแหน่ง หรือหน้าที่ในการ

	ปฏิบัติงานมีการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล เช่นระดับผู้บริหาร	ปฏิบัติงานมีการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล เช่นระดับผู้บริหาร
4. ระยะทางในการเดินทาง	- ในการเดินทางมีระยะทางมากกว่า 30 กม.เลือกการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล	- ในการเดินทางมีระยะทางมากกว่า 30 กม.เลือกการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล
5. ระยะเวลาในการเดินทาง	- ในการเดินทางมีระยะเวลามากกว่า 2 ชม. เลือกการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล	- ในการเดินทางมีระยะเวลามากกว่า 2 ชม. เลือกการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล

ตารางที่ 5.5 แสดงความจำเป็นในการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล

จากผลสรุปความจำเป็นในการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลจะพบว่าผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT ที่มีความจำเป็นในการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเป็นผู้อยู่อาศัยที่มีจำนวนน้อย ซึ่งคิดเป็นค่าเฉลี่ยได้ดังนี้

ลักษณะทางสังคม และเศรษฐกิจ	จำนวนผู้อยู่อาศัย (ร้อยละ)
1. ผู้สูงอายุ	4.0
2. จำนวนสมาชิกในครัวเรือนมากกว่า 4คนขึ้นไป	1.2
3. ว่างงาน และธุรกิจส่วนตัว	18.0
4. มีระยะทางในการเดินทางมากกว่า 30 กม.	6.9
5. ใช้ระยะเวลาในการเดินทางมากกว่า 2 ชม.	1.9

ตารางที่ 5.6 แสดงปริมาณผู้อยู่อาศัยทีมีความจำเป็นในการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้า MRT ส่วนมากจะมีลักษณะทางสังคม และเศรษฐกิจทีไม่มีความจำเป็นในการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล จึงส่งผลทำให้ผู้อยู่อาศัยไม่ได้ใช้ที่จอดรถเต็มประสิทธิภาพตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งทำให้ที่จอดรถยนต์ในโครงการอาคารชุดที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าMRT ควรจะลดปริมาณให้น้อยลงได้

5.5 ข้อเสนอแนะ

1. อาคารชุดที่ตั้งอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าMRT รถยนต์ส่วนบุคคลจึง ไม่น่าใช่สิ่งจำเป็นอีกต่อไป น่าจะมีการศึกษาในรายละเอียดมากขึ้นจึงจะยืนยันได้ว่าจะสามารถลดจำนวนที่จอดรถลง หรือ คิดเงินค่าที่จอดรถ เพื่อให้เป็นไปตามหลักการพัฒนาที่ยั่งยืนที่พยายามจะจำกัด จำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลให้น้อยลง

2. อาคารชุดที่ตั้งอยู่ไกลสถานีรถไฟฟ้าMRT ควรมีการจัดระบบขนส่งมวลชนรอง เช่น รถรับจ้างขนาดเล็ก ตุ๊กๆ โดยเป็นการร่วมมือกันระหว่างอาคารชุดหลายๆ แห่งในบริเวณที่ใกล้เคียงกัน

3. งานวิจัยในครั้งนี้ได้ทำการศึกษาอาคารชุดที่อยู่ตามแนวรถไฟฟ้าMRT ในพื้นที่ถนนรัชดาภิเษก เขตห้วยขวาง ซึ่งผลการศึกษาเป็นข้อมูลเฉพาะพื้นที่ที่ทำการศึกษาโดยเฉพาะลักษณะทางสังคม และเศรษฐกิจ ซึ่งแต่ละพื้นที่ก็จะแตกต่างกันออกไป จึงทำให้ผลของการวิจัยอาจจะไม่สอดคล้องกับงานวิจัยในหัวข้อ “อาคารชุดที่อยู่ตามแนวรถไฟฟ้า” เพราะลักษณะทางสังคม และเศรษฐกิจมีผลกับพฤติกรรมการเดินทางของผู้อยู่อาศัย

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

กิตตินันท์ คนขยัน. ความสัมพันธ์และพฤติกรรมการใช้ที่จอดรถของผู้อยู่อาศัยรายได้น้อยถึงปานกลางในอาคารอยู่อาศัยรวมที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ : กรณีศึกษาอาคารชุดในเขตกรุงเทพชั้นใน. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, สาขาวิชา เคหการ ภาควิชาเคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547.

คำแหง ทองอินทร์. การจัดให้มีที่จอดรถและการใช้พื้นที่จอดรถในโครงการบ้านเอื้ออาทรบึงกุ่มกรุงเทพฯ. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, สาขาวิชาเคหการ ภาควิชาเคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2550.

ต่อศักดิ์ มีสุข. ผลกระทบต่อที่อยู่อาศัยประเภทอพาร์ทเมนต์ให้เช่า ในเขตห้วยขวางเมื่อมีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน, วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, สาขาวิชาเคหการ ภาควิชาเคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547.

บุศรินทร์ รุ่งรัตนกุล. เหตุจูงใจในการตัดสินใจซื้อห้องชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้า : กรณีศึกษาโครงการซิตี้โฮม รัชดา และซิตี้โฮม สุขุมวิท, วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, สาขาวิชาเคหการ ภาควิชาเคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2549.

ภัทรพร เนติปัญญา. ความสามารถในการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน : กรณีศึกษาผู้เดินทางไปทำงานในเขตเมืองกรุงเทพมหานคร, วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548.

อรอนงค์ กฤตยาเกียรณ์. การจัดทำพื้นที่จอดรถยนต์เพื่อสนับสนุนโครงการระบบขนส่งมวลชน, วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2545.

ภาษาอังกฤษ

Highway Research Board. UParking PrinciplesU. Washington DC., 1971.

Kamalas Phandee. The Feasibility and Impact of a Mass Rapid Transit System on the Central Business District of the Bangkok Metropolitan Area. Master's Thesis, Department of Human settlements Development Program, Asian Institute of Technology, 1994.

Mark, C. Parking Space A design, Implementation, and Use manual for Architects, Planners, and Engineers. McGraw-Hill, 1999.

Michale, J. Introduce to Transportation Planning. London: Hutchinson, 1975.

Todd Litman, Parking Requirement Impacts on Housing Affordability[Online], 2010. Available from: http://www.vtpi.org[2010,October 10]

ภาคผนวก ก
แบบสอบถาม

แบบสอบถามการวิจัย

เรื่อง พฤติกรรมการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่ตั้งอยู่ในและนอกระยะการเดินถึงสถานีรถไฟฟ้า

สุทธิสาร : กรณีศึกษา โครงการไลฟ์แอทรัชดา, ไอวี่รัชดาคอนโดมิเนียม และรัชดาออร์คิด

แบบสอบถามฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาวิชาวิทยานิพนธ์ ของนักศึกษาระดับปริญญาโท ภาควิชาเคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย การศึกษาวิจัยนี้จำเป็นต้องขอความร่วมมือจากท่าน ในการให้ข้อมูลและความคิดเห็นอย่างถูกต้องและตรงกับสภาพความเป็นจริง คำตอบที่ท่านได้กรอกแบบสอบถามในฉบับนี้จะถือเป็นความลับและใช้ในการศึกษาวิจัยเพื่อพัฒนาระบบที่อยู่อาศัยเท่านั้นผู้วิจัยต้องขอขอบพระคุณอย่างสูงในการเสียสละเวลาในการตอบแบบสอบถามมา ณ ที่นี้ด้วย.

แบบสอบถามนี้มีทั้งหมด 18 ข้อ ขอความกรุณาตอบให้ครบทุกข้อ

กรุณาทำเครื่องหมาย √ ลงในช่องว่างที่ตรงกับความเป็นจริงหรือความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

1. สถานที่ที่กรอกแบบสอบถาม (ชื่ออาคาร).....เลขที่ห้อง.....

2. ห้องพักที่ท่านอาศัยอยู่ท่านมีกรรมสิทธิในการครอบครองแบบใด

☐ เป็นเจ้าของ ☐ เช่าอยู่ ☐ ผู้อาศัย ☐ อื่นๆ โปรดระบุ.....

3. ท่านอยู่อาศัยในคอนโดนี้เป็นระยะเวลา.....ปี.....เดือน

4. ในห้องพักของท่านมีสมาชิกอยู่ทั้งหมด.....คน (รวมตัวท่านด้วย)

5. รูปแบบการเดินทางของสมาชิกแต่ละคนเป็นอย่างไรบ้าง (ตอบคำถามแผ่นที่ 2-5)

สมาชิกคนที่ 1 - ตัวท่านเอง อยู่อาศัยในฐานะ..... เพศ.....อายุ.....

- อาชีพ ☐ นักเรียน/นักศึกษา ☐ พนักงานบริษัทเอกชน ☐ พนักงานรัฐวิสาหกิจ
☐ รับราชการ ☐ ว่างงาน ☐ ธุรกิจส่วนตัว โปรดระบุ.....
- ตำแหน่งหรือหน้าที่ ☐ ศึกษาเล่าเรียน ☐ เจ้าของกิจการ ☐ พนักงานทั่วไป แผนก.....
☐ รองหัวหน้าแผนก..... ☐ หัวหน้าแผนก.....
☐ รองผู้จัดการฝ่าย..... ☐ ผู้จัดการฝ่าย.....
☐ กรรมการ ☐ กรรมการผู้จัดการ ☐ รองประธานกรรมการ ☐ ประธานกรรมการ
☐ รองประธาน ☐ ประธาน
- รูปแบบการเดินทางในวันธรรมดา **(จันทร์-ศุกร์)** สมาชิกคนที่ 1 มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่ออะไร
☐ ทำงาน ☐ เรียนหนังสือ ☐ ซื้อสินค้า ☐ อื่นๆโปรดระบุ.....
- จุดหมายปลายทางของการเดินทางในวันธรรมดา**(จันทร์-ศุกร์)** ของสมาชิกคนที่ 1 อยู่ที่ไหน (ระบุเป็นย่าน, พื้นที่ หรือสถานที่)
.....
- รูปแบบการเดินทางในวันหยุด **(เสาร์-อาทิตย์)** สมาชิกคนที่ 1 มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่ออะไร
☐ ทำงาน ☐ เรียนหนังสือ ☐ ซื้อสินค้า ☐ อื่นๆโปรดระบุ.....
- จุดหมายปลายทางของการเดินทางในวันหยุด **(เสาร์-อาทิตย์)** ของสมาชิกคนที่ 1 อยู่ที่ไหน (ระบุเป็นย่าน, พื้นที่ หรือสถานที่)
.....

ช่วงเวลา	รูปแบบการเดินทาง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		ระยะทาง (จากคอนโดถึงจุดหมายปลายทาง)	ระยะเวลา (จากคอนโดถึงจุดหมายปลายทาง)	ค่าใช้จ่าย (จากคอนโดถึงจุดหมายปลายทาง)
วันธรรมดา (จันทร์-ศุกร์)	☐ เดิน	☐ รถประจำทาง(รถเมล์)	☐ น้อยกว่า 500 ม.	☐ น้อยกว่า 30 นาที	☐ น้อยกว่า 50 บาท
	☐ จักรยาน	☐ เรือสาธารณะ	☐ 500 ม.-1.00 กม.	☐ 30 นาที – 1 ชม.	☐ 50 – 100 บาท
	☐ จักรยานยนต์	☐ รถยนต์ส่วนบุคคล	☐ 1.00 กม- 5.00 กม.	☐ 1 ชม.- 2 ชม.	☐ 100 – 150 บาท
	☐ จักรยานยนต์รับจ้าง	☐ MRT (รถไฟฟ้าใต้ดิน)	☐ 5.00 กม.- 10.00 กม.	☐ มากกว่า 2 ชม.	☐ 150 – 200 บาท
	☐ รถแท็กซี่	☐ BTS (รถไฟฟ้าบนดิน)	☐ 10.00 กม.- 30.00 กม.		☐ มากกว่า 200 บาท
	☐ รถตู้สาธารณะ	☐ อื่นๆ	☐ มากกว่า 30.00 กม.		
วันหยุด (เสาร์-อาทิตย์)	☐ เดิน	☐ รถประจำทาง(รถเมล์)	☐ น้อยกว่า 500 ม.	☐ น้อยกว่า 30 นาที	☐ น้อยกว่า 50 บาท
	☐ จักรยาน	☐ เรือสาธารณะ	☐ 500 ม.-1.00 กม.	☐ 30 นาที – 1 ชม.	☐ 50 – 100 บาท
	☐ จักรยานยนต์	☐ รถยนต์ส่วนบุคคล	☐ 1.00 กม- 5.00 กม.	☐ 1 ชม.- 2 ชม.	☐ 100 – 150 บาท
	☐ จักรยานยนต์รับจ้าง	☐ MRT (รถไฟฟ้าใต้ดิน)	☐ 5.00 กม.- 10.00 กม.	☐ มากกว่า 2 ชม.	☐ 150 – 200 บาท
	☐ รถแท็กซี่	☐ BTS (รถไฟฟ้าบนดิน)	☐ 10.00 กม.- 30.00 กม.		☐ มากกว่า 200 บาท
	☐ รถตู้สาธารณะ	☐ อื่นๆ	☐ มากกว่า 30.00 กม.		

สมาชิกคนที่ 2 - อยู่อาศัยกับท่านในฐานะ..... เพศ.....อายุ.....

- อาชีพ ☐ นักเรียน/นักศึกษา ☐ พนักงานบริษัทเอกชน ☐ พนักงานรัฐวิสาหกิจ
☐ รับราชการ ☐ ว่างงาน ☐ ธุรกิจส่วนตัว โปรดระบุ.....
- ตำแหน่งหรือหน้าที่ ☐ ศึกษาเล่าเรียน ☐ เจ้าของกิจการ ☐ พนักงานทั่วไป แผนก.....
☐ รองหัวหน้าแผนก..... ☐ หัวหน้าแผนก.....
☐ รองผู้จัดการฝ่าย..... ☐ ผู้จัดการฝ่าย.....
☐ กรรมการ ☐ กรรมการผู้จัดการ ☐ รองประธานกรรมการ ☐ ประธานกรรมการ
☐ รองประธาน ☐ ประธาน
- รูปแบบการเดินทางในวันธรรมดา **(จันทร์-ศุกร์)** สมาชิกคนที่ 2 มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่ออะไร
☐ ทำงาน ☐ เรียนหนังสือ ☐ ซื้อสินค้า ☐ อื่นๆโปรดระบุ.....
- จุดหมายปลายทางของการเดินทางในวันธรรมดา**(จันทร์-ศุกร์)** ของสมาชิกคนที่ 2 อยู่ที่ไหน (ระบุเป็นย่าน, พื้นที่ หรือสถานที่)
.....
- รูปแบบการเดินทางในวันหยุด **(เสาร์-อาทิตย์)** สมาชิกคนที่ 2 มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่ออะไร
☐ ทำงาน ☐ เรียนหนังสือ ☐ ซื้อสินค้า ☐ อื่นๆโปรดระบุ.....
- จุดหมายปลายทางของการเดินทางในวันหยุด **(เสาร์-อาทิตย์)** ของสมาชิกคนที่ 2 อยู่ที่ไหน (ระบุเป็นย่าน, พื้นที่ หรือสถานที่)
.....

ช่วงเวลา	รูปแบบการเดินทาง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		ระยะทาง (จากคอนโดถึงจุดหมายปลายทาง)	ระยะเวลา (จากคอนโดถึงจุดหมายปลายทาง)	ค่าใช้จ่าย (จากคอนโดถึงจุดหมายปลายทาง)
วันธรรมดา (จันทร์-ศุกร์)	☐ เดิน	☐ รถประจำทาง(รถเมล์)	☐ น้อยกว่า 500 ม.	☐ น้อยกว่า 30 นาที	☐ น้อยกว่า 50 บาท
	☐ จักรยาน	☐ เรือสาธารณะ	☐ 500 ม.-1.00 กม.	☐ 30 นาที – 1 ชม.	☐ 50 – 100 บาท
	☐ จักรยานยนต์	☐ รถยนต์ส่วนบุคคล	☐ 1.00 กม- 5.00 กม.	☐ 1 ชม.- 2 ชม.	☐ 100 – 150 บาท
	☐ จักรยานยนต์รับจ้าง	☐ MRT (รถไฟฟ้าใต้ดิน)	☐ 5.00 กม.- 10.00 กม.	☐ มากกว่า 2 ชม.	☐ 150 – 200 บาท
	☐ รถแท็กซี่	☐ BTS (รถไฟฟ้าบนดิน)	☐ 10.00 กม.- 30.00 กม.		☐ มากกว่า 200 บาท
	☐ รถตู้สาธารณะ	☐ อื่นๆ	☐ มากกว่า 30.00 กม.		
วันหยุด (เสาร์-อาทิตย์)	☐ เดิน	☐ รถประจำทาง(รถเมล์)	☐ น้อยกว่า 500 ม.	☐ น้อยกว่า 30 นาที	☐ น้อยกว่า 50 บาท
	☐ จักรยาน	☐ เรือสาธารณะ	☐ 500 ม.-1.00 กม.	☐ 30 นาที – 1 ชม.	☐ 50 – 100 บาท
	☐ จักรยานยนต์	☐ รถยนต์ส่วนบุคคล	☐ 1.00 กม- 5.00 กม.	☐ 1 ชม.- 2 ชม.	☐ 100 – 150 บาท
	☐ จักรยานยนต์รับจ้าง	☐ MRT (รถไฟฟ้าใต้ดิน)	☐ 5.00 กม.- 10.00 กม.	☐ มากกว่า 2 ชม.	☐ 150 – 200 บาท
	☐ รถแท็กซี่	☐ BTS (รถไฟฟ้าบนดิน)	☐ 10.00 กม.- 30.00 กม.		☐ มากกว่า 200 บาท
	☐ รถตู้สาธารณะ	☐ อื่นๆ	☐ มากกว่า 30.00 กม.		

สมาชิกคนที่ 3 - อยู่อาศัยกับท่านในฐานะ..... เพศ.....อายุ.....

- อาชีพ ☐ นักเรียน/นักศึกษา ☐ พนักงานบริษัทเอกชน ☐ พนักงานรัฐวิสาหกิจ
  ☐ รับราชการ ☐ ว่างงาน ☐ ธุรกิจส่วนตัว โปรดระบุ.....
- ตำแหน่งหรือหน้าที่ ☐ ศึกษาเล่าเรียน ☐ เจ้าของกิจการ ☐ พนักงานทั่วไป แผนก.....
  ☐ รองหัวหน้าแผนก..... ☐ หัวหน้าแผนก.....
  ☐ รองผู้จัดการฝ่าย..... ☐ ผู้จัดการฝ่าย.....
  ☐ กรรมการ ☐ กรรมการผู้จัดการ ☐ รองประธานกรรมการ ☐ ประธานกรรมการ
  ☐ รองประธาน ☐ ประธาน
- รูปแบบการเดินทางในวันธรรมดา **(จันทร์-ศุกร์)** สมาชิกคนที่ 3 มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่ออะไร
  ☐ ทำงาน ☐ เรียนหนังสือ ☐ ซื้อสินค้า ☐ อื่นๆโปรดระบุ.....
- จุดหมายปลายทางของการเดินทางในวันธรรมดา**(จันทร์-ศุกร์)** ของสมาชิกคนที่ 3 อยู่ที่ไหน (ระบุเป็นย่าน, พื้นที่ หรือสถานที่)
  .....
- รูปแบบการเดินทางในวันหยุด **(เสาร์-อาทิตย์)** สมาชิกคนที่ 3 มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่ออะไร
  ☐ ทำงาน ☐ เรียนหนังสือ ☐ ซื้อสินค้า ☐ อื่นๆโปรดระบุ.....
- จุดหมายปลายทางของการเดินทางในวันหยุด **(เสาร์-อาทิตย์)** ของสมาชิกคนที่ 3 อยู่ที่ไหน (ระบุเป็นย่าน, พื้นที่ หรือสถานที่)
  .....

ช่วงเวลา	รูปแบบการเดินทาง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		ระยะทาง (จากคอนโดถึงจุดหมายปลายทาง)	ระยะเวลา (จากคอนโดถึงจุดหมายปลายทาง)	ค่าใช้จ่าย (จากคอนโดถึงจุดหมายปลายทาง)
วันธรรมดา (จันทร์-ศุกร์)	☐ เดิน	☐ รถประจำทาง(รถเมล์)	☐ น้อยกว่า 500 ม.	☐ น้อยกว่า 30 นาที	☐ น้อยกว่า 50 บาท
	☐ จักรยาน	☐ เรือสาธารณะ	☐ 500 ม.-1.00 กม.	☐ 30 นาที – 1 ชม.	☐ 50 – 100 บาท
	☐ จักรยานยนต์	☐ รถยนต์ส่วนบุคคล	☐ 1.00 กม- 5.00 กม.	☐ 1 ชม.- 2 ชม.	☐ 100 – 150 บาท
	☐ จักรยานยนต์รับจ้าง	☐ MRT (รถไฟฟ้าใต้ดิน)	☐ 5.00 กม.- 10.00 กม.	☐ มากกว่า 2 ชม.	☐ 150 – 200 บาท
	☐ รถแท็กซี่	☐ BTS (รถไฟฟ้าบนดิน)	☐ 10.00 กม.- 30.00 กม.		☐ มากกว่า 200 บาท
	☐ รถตู้สาธารณะ	☐ อื่นๆ	☐ มากกว่า 30.00 กม.		
วันหยุด (เสาร์-อาทิตย์)	☐ เดิน	☐ รถประจำทาง(รถเมล์)	☐ น้อยกว่า 500 ม.	☐ น้อยกว่า 30 นาที	☐ น้อยกว่า 50 บาท
	☐ จักรยาน	☐ เรือสาธารณะ	☐ 500 ม.-1.00 กม.	☐ 30 นาที – 1 ชม.	☐ 50 – 100 บาท
	☐ จักรยานยนต์	☐ รถยนต์ส่วนบุคคล	☐ 1.00 กม- 5.00 กม.	☐ 1 ชม.- 2 ชม.	☐ 100 – 150 บาท
	☐ จักรยานยนต์รับจ้าง	☐ MRT (รถไฟฟ้าใต้ดิน)	☐ 5.00 กม.- 10.00 กม.	☐ มากกว่า 2 ชม.	☐ 150 – 200 บาท
	☐ รถแท็กซี่	☐ BTS (รถไฟฟ้าบนดิน)	☐ 10.00 กม.- 30.00 กม.		☐ มากกว่า 200 บาท
	☐ รถตู้สาธารณะ	☐ อื่นๆ	☐ มากกว่า 30.00 กม.		

สมาชิกคนที่ 4 - อยู่อาศัยกับท่านในฐานะ..... เพศ.....อายุ.....

- อาชีพ ☐ นักเรียน/นักศึกษา ☐ พนักงานบริษัทเอกชน ☐ พนักงานรัฐวิสาหกิจ
  ☐ รับราชการ ☐ ว่างงาน ☐ ธุรกิจส่วนตัว โปรดระบุ.....
- ตำแหน่งหรือหน้าที่ ☐ ศึกษาเล่าเรียน ☐ เจ้าของกิจการ ☐ พนักงานทั่วไป แผนก.....
  ☐ รองหัวหน้าแผนก..... ☐ หัวหน้าแผนก.....
  ☐ รองผู้จัดการฝ่าย..... ☐ ผู้จัดการฝ่าย.....
  ☐ กรรมการ ☐ กรรมการผู้จัดการ ☐ รองประธานกรรมการ ☐ ประธานกรรมการ
  ☐ รองประธาน ☐ ประธาน
- รูปแบบการเดินทางในวันธรรมดา **(จันทร์-ศุกร์)** สมาชิกคนที่ 4 มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่ออะไร
  ☐ ทำงาน ☐ เรียนหนังสือ ☐ ซื้อสินค้า ☐ อื่นๆโปรดระบุ.....
- จุดหมายปลายทางของการเดินทางในวันธรรมดา**(จันทร์-ศุกร์)** ของสมาชิกคนที่ 4 อยู่ที่ไหน (ระบุเป็นย่าน, พื้นที่ หรือสถานที่)
  .....
- รูปแบบการเดินทางในวันหยุด **(เสาร์-อาทิตย์)** สมาชิกคนที่ 4 มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่ออะไร
  ☐ ทำงาน ☐ เรียนหนังสือ ☐ ซื้อสินค้า ☐ อื่นๆโปรดระบุ.....
- จุดหมายปลายทางของการเดินทางในวันหยุด **(เสาร์-อาทิตย์)** ของสมาชิกคนที่ 4 อยู่ที่ไหน (ระบุเป็นย่าน, พื้นที่ หรือสถานที่)
  .....

ช่วงเวลา	รูปแบบการเดินทาง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		ระยะทาง (จากคอนโดถึงจุดหมายปลายทาง)	ระยะเวลา (จากคอนโดถึงจุดหมายปลายทาง)	ค่าใช้จ่าย (จากคอนโดถึงจุดหมายปลายทาง)
วันธรรมดา (จันทร์-ศุกร์)	☐ เดิน	☐ รถประจำทาง(รถเมล์)	☐ น้อยกว่า 500 ม.	☐ น้อยกว่า 30 นาที	☐ น้อยกว่า 50 บาท
	☐ จักรยาน	☐ เรือสาธารณะ	☐ 500 ม.-1.00 กม.	☐ 30 นาที – 1 ชม.	☐ 50 – 100 บาท
	☐ จักรยานยนต์	☐ รถยนต์ส่วนบุคคล	☐ 1.00 กม- 5.00 กม.	☐ 1 ชม.- 2 ชม.	☐ 100 – 150 บาท
	☐ จักรยานยนต์รับจ้าง	☐ MRT (รถไฟฟ้าใต้ดิน)	☐ 5.00 กม.- 10.00 กม.	☐ มากกว่า 2 ชม.	☐ 150 – 200 บาท
	☐ รถแท็กซี่	☐ BTS (รถไฟฟ้าบนดิน)	☐ 10.00 กม.- 30.00 กม.		☐ มากกว่า 200 บาท
	☐ รถตู้สาธารณะ	☐ อื่นๆ	☐ มากกว่า 30.00 กม.		
วันหยุด (เสาร์-อาทิตย์)	☐ เดิน	☐ รถประจำทาง(รถเมล์)	☐ น้อยกว่า 500 ม.	☐ น้อยกว่า 30 นาที	☐ น้อยกว่า 50 บาท
	☐ จักรยาน	☐ เรือสาธารณะ	☐ 500 ม.-1.00 กม.	☐ 30 นาที – 1 ชม.	☐ 50 – 100 บาท
	☐ จักรยานยนต์	☐ รถยนต์ส่วนบุคคล	☐ 1.00 กม- 5.00 กม.	☐ 1 ชม.- 2 ชม.	☐ 100 – 150 บาท
	☐ จักรยานยนต์รับจ้าง	☐ MRT (รถไฟฟ้าใต้ดิน)	☐ 5.00 กม.- 10.00 กม.	☐ มากกว่า 2 ชม.	☐ 150 – 200 บาท
	☐ รถแท็กซี่	☐ BTS (รถไฟฟ้าบนดิน)	☐ 10.00 กม.- 30.00 กม.		☐ มากกว่า 200 บาท
	☐ รถตู้สาธารณะ	☐ อื่นๆ	☐ มากกว่า 30.00 กม.		

6. ท่านจบการศึกษาสูงสุดระดับใด

☐ มัธยมศึกษา/ปวช. ☐ อนุปริญญา/ปวส. ☐ ปริญญาตรี

☐ ปริญญาโท ☐ สูงกว่าปริญญาโท ☐ อื่นๆ โปรดระบุ.....

7. รายได้ทั้งครอบครัวเฉลี่ยต่อเดือนๆ ละ.....บาท

8. การถือครองยานพาหนะ

☐ ไม่มี ☐ มี ได้แก่ รถจักรยาน จำนวน.....คัน

รถจักรยานยนต์ จำนวน.....คัน

รถยนต์ จำนวน.....คัน

9. ค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษายานพาหนะของท่านเฉลี่ยต่อเดือนๆ ละ ☐ ไม่มี ☐ มี เป็นจำนวนเงิน.....บาท

10. คอนโดที่ท่านอยู่อาศัยมีที่จอดรถเพียงพอหรือไม่ ☐ ไม่เพียงพอ ☐ เพียงพอ

11. คอนโดที่ท่านอยู่อาศัยมีปัญหาเรื่องที่จอดรถอย่างไรบ้าง

☐ ไม่มีปัญหา ☐ ขนาดของที่จอดรถแคบเกินไป ☐ จอดรถไม่เป็นระเบียบกีดขวางการจราจร

12. ท่านมีความจำเป็นในการใช้รถยนต์ส่วนตัวอย่างไร

☐ ไม่มีความจำเป็น

☐ มีความจำเป็น เพราะ ☐ เป็นอุปกรณ์ในการทำงาน ☐ อำนวยความสะดวกในการเดินทาง

☐ ส่งเสริมภาพลักษณ์ในสังคม ☐ อื่นๆ โปรดระบุ.....

13. ท่านใช้บริการรถไฟฟ้า MRT ในการเดินทางมากน้อยแค่ไหน

☐ เป็นประจำทุกวัน ☐ ใช้บ้างเป็นบางครั้ง ☐ ไม่เคยใช้เลย

14. เหตุผลที่ท่านเลือกใช้บริการรถไฟฟ้า MRT เพราะเหตุผลใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

☐ ประหยัดเวลาในการเดินทาง ☐ หลีกเลี่ยงการจราจรติดขัด ☐ ค่าใช้จ่ายน้อยกว่าใช้รถยนต์ส่วนตัว

☐ เดินทางสะดวกสบาย ☐ อื่นๆ โปรดระบุ.....

15. เหตุผลที่ท่านไม่เลือกใช้บริการรถไฟฟ้า MRT เพราะเหตุผลใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

☐ เส้นทางในการให้บริการสั้นเกินไป ☐ ราคาค่าโดยสารแพงเกินไป

☐ มีการเดินทางหลายสถานที่ในหนึ่งวัน ☐ การต่อรถเพื่อเปลี่ยนการเดินทางไม่สะดวก

☐ พื้นที่จอดรถยนต์เพื่อไปใช้รถไฟฟ้าไม่เพียงพอ ☐ อื่นๆ โปรดระบุ.....

16. ท่านคิดว่าการที่คอนโดอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าทำให้ท่านเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวลดน้อยลงหรือไม่

☐ ลดลง ☐ ไม่ลดลง ☐ เพิ่มขึ้น

17. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าคอนโดที่อยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าสามารถลดจำนวนที่จอดรถยนต์ให้น้อยลงได้

☐ เห็นด้วย ☐ ไม่เห็นด้วย

18. ท่านคิดว่าคอนโดที่อยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้า หากลดพื้นที่จอดรถยนต์ลงแล้วทำให้ราคาขายของคอนโดถูกลงท่านคิดว่าโครงการนี้จะมีคนซื้อหรือไม่

☐ มีคนซื้อ ☐ ไม่มีคนซื้อ

.....

ภาคผนวก ข
ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางสังคม และเศรษฐกิจ กับรูปแบบการเดินทาง

1. ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับรูปแบบการเดินทาง

รูปแบบการเดินทาง	ไลฟ์สุทธิสาร		ไอวี่รัชดา		รัชดาออร์คิด	
	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง
สาธารณะ						
- จักรยานยนต์(รับจ้าง)	2	3	5	2	15	25
- รถแท็กซี่	11	17	13	10	10	12
- รถตู้	4	1	0	10	0	1
- รถประจำทาง(รถเมล์)	14	12	19	21	14	9
- รถไฟฟ้า(MRT)	45	52	31	36	24	30
รวม	76	85	68	79	63	77
ส่วนบุคคล						
- จักรยาน	0	0	0	2	0	0
- จักรยานยนต์	4	1	5	2	12	1
- รถยนต์	20	14	27	17	25	22
รวม	24	15	32	21	37	23

(จันทร์-ศุกร์)

รูปแบบการเดินทาง	ไลฟ์สุทธิสาร		ไอวี่รัชดา		รัชดาออร์คิด	
	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง
สาธารณะ						
- จักรยานยนต์(รับจ้าง)	2	0	0	0	15	14
- รถแท็กซี่	11	13	18	15	15	20
- รถตู้	4	0	2	3	3	3
- รถประจำทาง(รถเมล์)	12	10	12	23	11	7
- รถไฟฟ้า(MRT)	43	49	30	36	24	28
รวม	72	72	62	77	68	72
ส่วนบุคคล						
- จักรยาน	4	0	3	0	0	0
- จักรยานยนต์	4	0	3	5	8	2
- รถยนต์	20	28	32	18	24	26
รวม	28	28	38	23	32	28

(เสาร์-อาทิตย์)

2. ความสัมพันธ์ระหว่างช่วงอายุกับรูปแบบการเดินทาง

รูปแบบการเดินทาง	ไลฟ์สุทธิสาร			ไอวี่รัชดา			รัชดาออร์คิด		
	18-25ปี	26-45ปี	46ปีขึ้นไป	18-25ปี	26-45ปี	46ปีขึ้นไป	18-25ปี	26-45ปี	46ปีขึ้นไป
สาธารณะ									
- จักรยานยนต์(รับจ้าง)	4.8	1.3	0	0	4.8	0	13.3	22.7	23.1
- รถแท็กซี่	7.1	20.0	0	13.3	12.0	0	10.0	13.4	0
- รถตู้	7.1	1.3	0	6.7	3.6	0	0	1.0	0
- รถประจำทาง(รถเมล์)	21.4	7.5	16.7	33.3	15.5	25.0	13.3	10.3	7.7
- รถไฟฟ้า(MRT)	45.2	47.5	66.7	26.7	33.3	75.0	26.7	27.8	23.1
รวม	85.6	77.6	83.4	80.0	69.2	100	63.3	75.2	53.9
ส่วนบุคคล									
- จักรยาน	0	0	0	3.3	0	0	0	0	0
- จักรยานยนต์	2.4	2.5	0	0	4.8	0	23.3	1.0	0
- รถยนต์	11.9	20.0	16.7	16.7	26.2	0	13.3	23.7	46.2
รวม	14.3	22.5	16.7	20.0	31.0	0	36.6	24.7	46.2

(จันทร์-ศุกร์)

รูปแบบการเดินทาง	ไลฟ์สุทธิสาร			ไอวี่รัชดา			รัชดาออร์คิด		
	18-25ปี	26-45ปี	46ปีขึ้นไป	18-25ปี	26-45ปี	46ปีขึ้นไป	18-25ปี	26-45ปี	46ปีขึ้นไป
สาธารณะ									
- จักรยานยนต์(รับจ้าง)	2.2	0	0	0	0	0	10.3	15.5	15.4
- รถแท็กซี่	15.2	11.6	0	11.5	18.1	20.0	27.6	17.3	0
- รถตู้	4.3	0	0	3.8	1.9	0	6.9	2.7	0
- รถประจำทาง(รถเมล์)	17.4	7.2	14.3	30.8	14.3	20.0	13.8	8.2	0
- รถไฟฟ้า(MRT)	41.3	49.3	57.1	30.8	33.3	40.0	31.0	24.5	30.8
รวม	80.4	68.1	71.4	76.9	67.6	80.0	89.6	68.2	46.2
ส่วนบุคคล									
- จักรยาน	4.3	0	0	0	1.9	0	0	0	0
- จักรยานยนต์	2.2	1.4	0	3.8	3.8	0	0	6.4	0
- รถยนต์	13.0	30.4	28.6	19.2	26.7	20.0	10.3	25.5	53.8
รวม	19.5	31.8	28.6	23.0	32.4	20.0	10.3	31.9	53.8

(เสาร์-อาทิตย์)

3. ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนสมาชิกในครัวเรือนกับรูปแบบการเดินทาง

รูปแบบการเดินทาง	ไลฟ์สุทธิสาร				ไอวี่รัชดา				รัชดาออร์คิด			
	1 คน	2 คน	3 คน	4 คน ขึ้นไป	1 คน	2 คน	3 คน	4 คน ขึ้นไป	1 คน	2 คน	3 คน	4 คนขึ้นไป
สาธารณะ												
- จักรยานยนต์(รับจ้าง)	1.3	0	18.2	0	5.1	0	0	0	18.9	21.3	26.7	18.2
- รถแท็กซี่	12.7	18.4	18.2	0	11.5	16.1	0	0	11.3	9.8	13.3	18.2
- รถตู้	5.1	0	0	0	3.8	6.5	0	0	0	0	0	9.1
- รถประจำทาง(รถเมล์)	15.2	10.5	0	0	19.2	19.4	37.5	0	15.1	9.8	6.7	0
- รถไฟฟ้า(MRT)	48.1	44.7	54.5	0	37.2	25.8	25.0	0	20.8	24.6	20.0	18.2
รวม	82.4	73.6	90.9	0	76.8	67.8	62.5	0	66.1	65.5	66.7	63.7
ส่วนบุคคล												
- จักรยาน	0	0	0	0	0	3.2	0	0	0	0	0	0
- จักรยานยนต์	2.5	2.6	0	0	3.8	0	12.5	0	5.7	6.6	6.7	0
- รถยนต์	15.2	23.7	9.1	0	19.2	29.0	25.0	100	28.3	27.9	26.7	36.4
รวม	17.7	26.3	9.1	0	23.0	32.2	37.5	100	34.0	34.5	33.4	36.4

(จันทร์-ศุกร์)

รูปแบบการเดินทาง	ไลฟ์สุทธิสาร				ไอวี่รัชดา				รัชดาออร์คิด			
	1 คน	2 คน	3 คน	4 คนขึ้นไป	1 คน	2 คน	3 คน	4 คนขึ้นไป	1 คน	2 คน	3 คน	4 คนขึ้นไป
สาธารณะ												
- จักรยานยนต์(รับจ้าง)	1.2	0	0	0	0	0	0	0	17.5	13.0	8.3	18.2
- รถแท็กซี่	15.9	6.5	0	0	16.7	22.6	0	0	15.9	20.4	16.7	18.2
- รถตู้	2.4	0	0	0	2.1	3.2	0	0	3.2	0	8.3	9.1
- รถประจำทาง(รถเมล์)	14.6	6.5	0	0	17.7	12.9	37.5	0	12.7	5.6	8.3	0
- รถไฟฟ้า(MRT)	45.1	48.4	55.6	0	35.4	32.3	12.5	0	27.0	27.8	25.0	18.2
รวม	79.2	61.4	55.6	0	71.9	71.0	50.0	0	76.3	66.8	66.6	63.7
ส่วนบุคคล												
- จักรยาน	2.4	0	0	0	2.1	0	0	0	0	0	0	0
- จักรยานยนต์	1.2	3.2	0	0	4.2	3.2	0	0	3.2	5.6	8.3	0
- รถยนต์	17.1	35.5	44.4	0	21.9	25.8	50.0	100	20.6	27.8	25.0	36.4
รวม	20.7	38.7	44.4	0	28.2	29.0	50.0	100	23.8	33.4	33.3	36.4

(เสาร์-อาทิตย์)

4. ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับรูปแบบการเดินทาง

โครงการไลฟ์สุทธิสาร

รูปแบบการเดินทาง	วันจันทร์-ศุกร์					เสาร์-อาทิตย์				
	มัธยม/ปวช	อนุปริญญา/ปวส	ปริญญาตรี	ปริญญาโท	สูงกว่าปริญญาโท	มัธยม/ปวช	อนุปริญญา/ปวส	ปริญญาตรี	ปริญญาโท	สูงกว่าปริญญาโท
สาธารณะ										
- จักรยานยนต์(รับจ้าง)	0	0	1.4	5.1	0	0	0	0	2.5	0
- รถแท็กซี่	0	0	16.2	15.4	33.3	0	0	13.6	15.0	0
- รถตู้	12.5	0	4.1	0	0	14.3	0	1.5	0	0
- รถประจำทาง(รถเมล์)	37.5	0	10.8	10.3	33.3	28.6	16.7	10.6	7.5	33.3
- รถไฟฟ้า(MRT)	50.0	75.0	47.3	46.2	33.3	57.1	50.0	53.0	32.5	66.7
รวม	100.0	75.0	79.8	77.0	99.9	100.0	66.7	78.7	57.5	100.0
ส่วนบุคคล										
- จักรยาน	0	0	0	0	0	0	0	1.5	2.5	0
- จักรยานยนต์	0	0	4.1	0	0	0	0	1.5	2.5	0
- รถยนต์	0	25.0	16.2	23.1	0	0	33.3	18.2	37.5	0
รวม	0	25.0	20.3	23.1	0	0	33.3	21.2	42.5	0

รูปแบบการเดินทาง	วันจันทร์-ศุกร์					เสาร์-อาทิตย์				
	มัธยม/ปวช	อนุปริญญา/ปวส	ปริญญาตรี	ปริญญาโท	สูงกว่าปริญญาโท	มัธยม/ปวช	อนุปริญญา/ปวส	ปริญญาตรี	ปริญญาโท	สูงกว่าปริญญาโท
สาธารณะ										
- จักรยานยนต์(รับจ้าง)	0	0	4.3	3.1	0	0	0	0	0	0
- รถแท็กซี่	14.3	20.0	11.4	12.5	0	25.0	20.0	15.2	19.5	0
- รถตู้	0	0	5.7	3.1	0	0	0	2.5	2.4	0
- รถประจำทาง(รถเมล์)	14.3	40.0	24.3	12.5	0	12.5	40.0	20.3	12.2	0
- รถไฟฟ้า(MRT)	42.9	20.0	32.9	34.4	0	37.5	20.0	32.9	36.6	0
รวม	71.5	80.0	78.6	65.6	0	75.0	80.0	70.9	70.7	0
ส่วนบุคคล										
- จักรยาน	0	0	1.4	0	0	0	0	2.5	0	0
- จักรยานยนต์	0	20.0	2.9	3.1	0	0	0	5.1	2.4	0
- รถยนต์	28.6	0	17.1	31.3	100.0	25.0	20.0	21.5	26.8	100.0
รวม	28.6	20.0	21.4	34.4	100.0	25.0	20.0	29.1	29.2	100.0

โครงการรัชดาออร์คิด

รูปแบบการเดินทาง	วันจันทร์-ศุกร์					เสาร์-อาทิตย์				
	มัธยม/ปวช	อนุปริญญา/ปวส	ปริญญาตรี	ปริญญาโท	สูงกว่าปริญญาโท	มัธยม/ปวช	อนุปริญญา/ปวส	ปริญญาตรี	ปริญญาโท	สูงกว่าปริญญาโท
สาธารณะ										
- จักรยานยนต์(รับจ้าง)	28.6	0	21.6	19.0	0	23.5	20.0	14.1	11.1	0
- รถแท็กซี่	7.1	0	12.4	14.3	0	23.5	0	16.2	27.8	0
- รถตู้	7.1	0	0	0	0	5.9	0	2.0	0	0
- รถประจำทาง(รถเมล์)	0	16.7	9.3	14.3	0	0	10.0	8.1	11.1	0
- รถไฟฟ้า(MRT)	28.6	16.7	27.8	28.6	0	29.4	30.0	26.3	22.2	0
รวม	71.4	33.4	71.1	76.2	0	82.3	60.0	66.7	72.2	0
ส่วนบุคคล										
- จักรยาน	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- จักรยานยนต์	7.1	16.7	6.2	0	0	0	0	7.1	0	0
- รถยนต์	21.4	50.0	22.7	23.8	0	17.6	40.0	26.3	27.8	0
รวม	28.5	66.7	28.9	23.8	0	17.6	40.0	33.4	27.8	0

5. ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับรูปแบบการเดินทาง

โครงการไลฟ์สุทธิสาร

รูปแบบการเดินทาง	วันจันทร์-ศุกร์						วันเสาร์-อาทิตย์					
	นักเรียน/นักศึกษา	บริษัทเอกชน	รัฐวิสาหกิจ	รับราชการ	ว่างงาน	ธุรกิจส่วนตัว	นักเรียน/นักศึกษา	บริษัทเอกชน	รัฐวิสาหกิจ	รับราชการ	ว่างงาน	ธุรกิจส่วนตัว
สาธารณะ												
- จักรยานยนต์(รับจ้าง)	3.1	2.0	0	0	25.0	0	2.9	0	0	0	0	0
- รถแท็กซี่	9.4	17.6	16.7	11.8	25.0	16.7	14.3	10.9	16.7	13.3	0	11.8
- รถตู้	12.5	0	0	0	0	0	5.7	0	0	0	0	0
- รถประจำทาง(รถเมล์)	21.9	5.9	50.0	17.6	0	0	17.1	8.7	33.3	13.3	0	0
- รถไฟฟ้า(MRT)	40.6	56.9	0	47.1	25.0	55.6	42.9	47.8	16.7	60.0	33.3	52.9
รวม	87.5	82.4	66.7	76.5	75.0	72.3	82.9	67.4	66.7	86.6	33.3	64.7
ส่วนบุคคล												
- จักรยาน	0	0	0	0	0	0	5.7	0	0	0	0	0
- จักรยานยนต์	3.1	0	0	5.9	0	5.6	0	2.2	0	0	0	5.9
- รถยนต์	9.4	17.6	33.3	17.6	25.0	22.2	11.4	30.4	33.3	13.3	66.7	29.4
รวม	12.5	17.6	33.3	23.5	25.0	27.8	17.1	32.6	33.3	13.3	66.7	35.3

รูปแบบการเดินทาง	วันจันทร์-ศุกร์						วันเสาร์-อาทิตย์					
	นักเรียน/นักศึกษา	บริษัทเอกชน	รัฐวิสาหกิจ	รับราชการ	ว่างงาน	ธุรกิจส่วนตัว	นักเรียน/นักศึกษา	บริษัทเอกชน	รัฐวิสาหกิจ	รับราชการ	ว่างงาน	ธุรกิจส่วนตัว
สาธารณะ												
- จักรยานยนต์(รับจ้าง)	0	5.9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- รถแท็กซี่	16.7	8.8	22.2	0	0	15.4	0	19.3	20.0	0	0	17.9
- รถตู้	8.3	4.4	0	0	0	3.8	0	2.4	10.0	0	0	0
- รถประจำทาง(รถเมล์)	50.0	16.2	11.1	66.7	0	15.4	50.0	14.5	10.0	40.0	0	14.3
- รถไฟฟ้า(MRT)	16.7	38.2	33.3	0	0	30.8	40.0	31.3	40.0	40.0	0	32.1
รวม	91.7	73.5	66.6	66.7	0	65.4	90.0	67.5	80.0	80.0	0	64.3
ส่วนบุคคล												
- จักรยาน	0	1.5	0	0	0	0	0	1.2	0	0	0	3.6
- จักรยานยนต์	8.3	1.5	0	0	0	7.7	0	3.6	10.0	0	0	3.6
- รถยนต์	0	23.5	33.3	33.3	0	26.9	10.0	27.7	10.0	20.0	0	28.6
รวม	8.3	26.5	33.3	33.3	0	34.6	10.0	32.5	20.0	20.0	0	35.8

โครงการรัชดาออร์คิด

รูปแบบการเดินทาง	วันจันทร์-ศุกร์						วันเสาร์-อาทิตย์					
	นักเรียน/นักศึกษา	บริษัทเอกชน	รัฐวิสาหกิจ	รับราชการ	ว่างงาน	ธุรกิจส่วนตัว	นักเรียน/นักศึกษา	บริษัทเอกชน	รัฐวิสาหกิจ	รับราชการ	ว่างงาน	ธุรกิจส่วนตัว
สาธารณะ												
- จักรยานยนต์(รับจ้าง)	12.5	28.6	0	10.0	0	20.0	4.8	21.0	0	10.0	0	14.0
- รถแท็กซี่	6.3	12.5	33.3	20.0	0	8.0	23.8	19.4	25.0	30.0	33.3	8.0
- รถตู้	0	0	0	0	0	2.0	9.5	1.6	25.0	0	0	2.0
- รถประจำทาง(รถเมล์)	31.3	8.9	33.3	10.0	0	4.0	23.8	8.1	25.0	10.0	0	2.0
- รถไฟฟ้า(MRT)	37.5	32.1	33.3	20.0	0	20.0	33.3	24.2	25.0	20.0	33.3	26.0
รวม	87.6	82.1	99.9	60.0	0	54.0	95.2	74.3	100.0	70.0	66.6	52.0
ส่วนบุคคล												
- จักรยาน	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- จักรยานยนต์	0	1.8	0	30.0	0	8.0	0	3.2	0	20.0	0	6.0
- รถยนต์	12.5	16.1	0	10.0	100.0	38.0	4.8	22.6	0	10.0	33.3	42.0
รวม	12.5	17.9	0	40.0	100.0	46.0	4.8	25.8	0	30.0	33.3	48.0

6. ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ครัวเรือนกับรูปแบบการเดินทาง

โครงการไลฟ์สุทธิสาร

รูปแบบการเดินทาง	วันจันทร์-ศุกร์							วันเสาร์-อาทิตย์						
	ต่ำกว่า 15,000	15,001 - 30,000	30,001 – 45,000	45,001 – 60,000	60,001 – 75,000	75,001 – 90,000	90,000 ขึ้นไป	ต่ำกว่า 15,000	15,001 - 30,000	30,001 – 45,000	45,001 – 60,000	60,001 – 75,000	75,001 – 90,000	90,000 ขึ้นไป
สาธารณะ														
- จักรยานยนต์(รับจ้าง)	0	4.2	0	5.3	0	0	4.0	0	0	0	5.0	0	0	0
- รถแท็กซี่	0	8.3	21.4	15.8	0	40.0	12.0	0	11.1	21.4	10.0	16.7	0	9.5
- รถตู้	0	0	0	5.3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- รถประจำทาง(รถเมล์)	20.0	12.5	28.6	5.3	20.0	0	4.0	50.0	14.8	21.4	5.0	0	0	0
- รถไฟฟ้า(MRT)	80.0	50.0	35.7	57.9	60.0	60.0	44.0	50.0	51.9	35.7	45.0	66.7	100.0	38.1
รวม	100.0	75.0	85.7	89.6	80.0	100.0	64.0	100.0	77.8	78.5	65.0	83.4	100.0	47.6
ส่วนบุคคล														
- จักรยาน	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.0	0	0	4.8
- จักรยานยนต์	0	0	0	0	0	0	4.0	0	3.7	0	0	0	0	0
- รถยนต์	0	25.0	14.3	10.5	20.0	0	32.0	0	18.5	21.4	30.0	16.7	0	47.6
รวม	0	25.0	14.3	10.5	20.0	0	36.0	0	22.2	21.4	35.0	16.7	0	52.4

โครงการไอวี่รัชดา

รูปแบบการเดินทาง	วันจันทร์-ศุกร์							วันเสาร์-อาทิตย์						
	ต่ำกว่า 15,000	15,001 - 30,000	30,001 – 45,000	45,001 – 60,000	60,001 – 75,000	75,001 – 90,000	90,000 ขึ้นไป	ต่ำกว่า 15,000	15,001 - 30,000	30,001 – 45,000	45,001 – 60,000	60,001 – 75,000	75,001 – 90,000	90,000 ขึ้นไป
สาธารณะ														
- จักรยานยนต์(รับจ้าง)	0	9.5	11.1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- รถแท็กซี่	0	14.3	0	12.5	0	33.3	12.5	0	25.9	23.1	17.6	0	0	15.0
- รถตู้	0	0	11.1	6.3	0	0	7.5	0	0	7.7	0	0	0	2.5
- รถประจำทาง(รถเมล์)	0	42.9	22.2	18.8	25.0	16.7	15.0	0	33.3	15.4	11.8	16.7	25.0	12.5
- รถไฟฟ้า(MRT)	100.0	28.6	33.3	25.0	50.0	16.7	32.5	100.0	25.9	23.1	29.4	50.0	25.0	37.5
รวม	100.0	95.3	77.7	62.6	75.0	66.7	67.5	100.0	85.1	69.3	58.8	66.7	50.0	67.5
ส่วนบุคคล														
- จักรยาน	0	0	0	0	25.0	0	0	0	3.7	0	5.9	0	0	0
- จักรยานยนต์	0	4.8	0	6.3	0	0	0	0	3.7	7.7	5.9	16.7	0	0
- รถยนต์	0	0	22.2	31.3	0	33.3	32.5	0	7.4	23.1	29.4	16.7	50.0	32.5
รวม	0	4.8	22.2	37.6	25.0	33.3	32.5	0	14.8	30.8	41.2	33.4	50.0	32.5

โครงการรัชดาออร์คิด

รูปแบบการเดินทาง	วันจันทร์-ศุกร์							วันเสาร์-อาทิตย์						
	ต่ำกว่า 15,000	15,001 - 30,000	30,001 – 45,000	45,001 – 60,000	60,001 – 75,000	75,001 – 90,000	90,000 ขึ้นไป	ต่ำกว่า 15,000	15,001 - 30,000	30,001 – 45,000	45,001 – 60,000	60,001 – 75,000	75,001 – 90,000	90,000 ขึ้นไป
สาธารณะ														
- จักรยานยนต์(รับจ้าง)	33.3	22.2	21.4	21.4	0	0	9.1	33.3	10.3	17.6	25.8	0	0	0
- รถแท็กซี่	11.1	7.4	14.3	14.3	0	22.2	13.6	22.2	17.2	23.5	16.1	0	28.6	17.6
- รถตู้	0	0	7.1	0	0	0	0	0	0	5.9	3.2	0	0	0
- รถประจำทาง(รถเมล์)	11.1	18.5	0	3.6	0	22.2	13.6	11.1	13.8	0	3.2	0	28.6	5.9
- รถไฟฟ้า(MRT)	22.2	25.9	21.4	35.7	0	22.2	27.3	22.2	24.1	17.6	29.0	0	14.3	35.3
รวม	77.7	74.0	64.2	75.0	0	66.6	63.6	88.8	65.4	64.6	77.3	0	71.5	58.8
ส่วนบุคคล														
- จักรยาน	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- จักรยานยนต์	11.1	7.4	7.1	0	0	0	9.1	0	6.9	5.9	0	0	0	5.9
- รถยนต์	11.1	18.5	28.6	25.0	0	33.3	27.3	11.1	27.6	29.4	22.6	0	28.6	35.3
รวม	22.2	25.9	35.7	25.0	0	33.3	36.4	11.1	34.5	35.3	22.6	0	28.6	41.2

7. ความสัมพันธ์ระหว่างกรรมสิทธิในการครอบครองห้องพักกับรูปแบบการเดินทาง

รูปแบบการเดินทาง	ไลฟ์สุทธิสาร			ไอวี่รัชดา			รัชดาออร์คิด		
	เป็นเจ้าของ	เช่าอยู่	ผู้อาศัย	เป็นเจ้าของ	เช่าอยู่	ผู้อาศัย	เป็นเจ้าของ	เช่าอยู่	ผู้อาศัย
สาธารณะ									
- จักรยานยนต์(รับจ้าง)	3.5	0	3.3	3.2	10.0	0	18.4	26.7	12.5
- รถแท็กซี่	10.5	20.0	16.7	12.8	0	14.3	11.5	11.1	12.5
- รถตู้	5.3	0	3.3	4.3	10.0	0	0	2.2	0
- รถประจำทาง(รถเมล์)	10.5	15.0	13.3	20.2	30.0	14.3	11.5	8.9	12.5
- รถไฟฟ้า(MRT)	54.4	47.5	36.7	33.0	30.0	35.7	26.4	22.2	62.5
รวม	84.2	82.5	73.3	73.5	80.0	64.3	67.8	71.1	100.0
ส่วนบุคคล									
- จักรยาน	0	0	0	0	0	7.1	0	0	0
- จักรยานยนต์	3.5	0	3.3	4.3	0	0	4.6	8.9	0
- รถยนต์	12.3	17.5	23.3	22.3	20.0	28.6	27.6	20.0	0
รวม	15.8	17.5	26.6	26.6	20.0	35.7	32.2	28.9	0

(จันทร์ – ศุกร์)

รูปแบบการเดินทาง	ไลฟ์สุทธิสาร			ไอวี่รัชดา			รัชดาออร์คิด		
	เป็นเจ้าของ	เช่าอยู่	ผู้อาศัย	เป็นเจ้าของ	เช่าอยู่	ผู้อาศัย	เป็นเจ้าของ	เช่าอยู่	ผู้อาศัย
สาธารณะ									
- จักรยานยนต์(รับจ้าง)	1.7	0	0	0	0	0	10.6	22.9	10.0
- รถแท็กซี่	15.3	6.1	11.1	16.5	28.6	7.7	19.1	14.6	20.0
- รถตู้	3.4	0	0	1.8	7.1	0	3.2	2.1	10.0
- รถประจำทาง(รถเมล์)	10.2	15.2	11.1	17.4	21.4	15.4	9.6	6.3	10.0
- รถไฟฟ้า(MRT)	42.4	57.6	44.4	33.9	21.4	38.5	26.6	20.8	50.0
รวม	73.0	78.9	66.6	69.6	78.5	61.6	69.1	66.7	100.0
ส่วนบุคคล									
- จักรยาน	1.7	0	3.7	1.8	0	0	0	0	0
- จักรยานยนต์	1.7	3.0	0	1.8	7.1	15.4	1.1	12.5	0
- รถยนต์	23.7	18.2	29.6	26.6	14.3	23.1	29.8	20.8	0
รวม	27.1	21.2	33.3	30.2	21.4	38.5	30.9	33.3	0

(เสาร์ – อาทิตย์)

8. ความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองยานพาหนะกับรูปแบบการเดินทาง

รูปแบบการเดินทาง	ไลฟ์สุทธิสาร		ไอวี่รัชดา		รัชดาออร์คิด	
	มี	ไม่มี	มี	ไม่มี	มี	ไม่มี
สาธารณะ						
- จักรยานยนต์(รับจ้าง)	2.9	1.7	3.3	3.5	16.7	29.5
- รถแท็กซี่	14.5	15.3	8.2	15.8	10.4	13.6
- รถตู้	1.4	5.1	3.3	5.3	1.0	0
- รถประจำทาง(รถเมล์)	8.7	16.9	14.8	26.3	7.3	18.2
- รถไฟฟ้า(MRT)	40.6	55.9	29.5	36.8	24.0	34.1
รวม	68.1	94.9	59.1	87.7	59.4	95.4
ส่วนบุคคล						
- จักรยาน	0	0	1.6	0	0	0
- จักรยานยนต์	2.9	1.7	4.9	1.8	7.3	2.3
- รถยนต์	29.0	3.4	34.4	10.5	33.3	2.3
รวม	31.9	5.1	40.9	12.3	40.6	4.6

(จันทร์ – ศุกร์)

รูปแบบการเดินทาง	ไลฟ์สุทธิสาร		ไอวี่รัชดา		รัชดาออร์คิด	
	มี	ไม่มี	มี	ไม่มี	มี	ไม่มี
สาธารณะ						
- จักรยานยนต์(รับจ้าง)	0	1.6	0	0	10.9	20.0
- รถแท็กซี่	6.7	17.7	13.9	20.3	14.1	23.3
- รถตู้	0	3.2	1.4	3.1	2.2	5.0
- รถประจำทาง(รถเมล์)	6.7	16.1	9.7	26.6	4.3	15.0
- รถไฟฟ้า(MRT)	41.7	51.6	31.9	34.4	21.7	33.3
รวม	55.1	90.2	56.9	84.4	53.2	96.6
ส่วนบุคคล						
- จักรยาน	1.7	1.6	2.8	0	0	0
- จักรยานยนต์	3.3	0	4.2	3.1	6.5	1.7
- รถยนต์	40.0	8.1	36.1	12.5	40.2	1.7
รวม	45.0	9.7	43.1	15.6	46.7	3.4

(เสาร์ – อาทิตย์)

9. ความสัมพันธ์ระหว่างวัตถุประสงค์ในการเดินทางกับรูปแบบการเดินทาง

รูปแบบการเดินทาง	ไลฟ์สุทธิสาร				ไอวี่รัชดา				รัชดาออร์คิด			
	ทำงาน	เรียนหนังสือ	ซื้อสินค้า	อื่นๆ	ทำงาน	เรียนหนังสือ	ซื้อสินค้า	อื่นๆ	ทำงาน	เรียนหนังสือ	ซื้อสินค้า	อื่นๆ
สาธารณะ												
- จักรยานยนต์(รับจ้าง)	1.2	3.2	11.1	0	4.3	0	0	0	20.0	15.0	26.7	20.0
- รถแท็กซี่	16.3	6.5	33.3	0	10.6	16.7	14.3	20.0	12.5	10.0	13.3	0
- รถตู้	0	12.9	0	0	4.3	8.3	0	0	0	0	3.3	0
- รถประจำทาง(รถเมล์)	9.3	22.6	11.1	0	17.0	50.0	28.6	0	8.8	35.0	0	10.0
- รถไฟฟ้า(MRT)	52.3	41.9	33.3	0	34.0	16.7	42.9	40.0	25.0	25.0	30.0	40.0
รวม	79.1	87.1	88.8	0	70.2	91.7	85.8	60.0	66.3	85.0	73.3	70.0
ส่วนบุคคล												
- จักรยาน	0	0	0	0	1.1	0	0	0	0	0	0	0
- จักรยานยนต์	2.3	3.2	0	0	1.1	8.3	14.3	20.0	6.3	0	10.0	0
- รถยนต์	18.6	9.7	11.1	100.0	27.7	0	0	20.0	27.5	15.0	16.7	30.0
รวม	20.9	12.9	11.1	100.0	29.9	8.3	14.3	40.0	33.8	15.0	26.7	30.0

(จันทร์ – ศุกร์)

รูปแบบการเดินทาง	ไลฟ์สุทธิสาร				ไอวี่รัชดา				รัชดาออร์คิด			
	ทำงาน	เรียนหนังสือ	ซื้อสินค้า	อื่นๆ	ทำงาน	เรียนหนังสือ	ซื้อสินค้า	อื่นๆ	ทำงาน	เรียนหนังสือ	ซื้อสินค้า	อื่นๆ
สาธารณะ												
- จักรยานยนต์(รับจ้าง)	0	0	1.2	0	0	0	0	0	16.0	20.0	14.0	14.3
- รถแท็กซี่	30.8	30.0	8.3	7.1	9.5	11.1	19.7	16.7	12.0	30.0	19.4	14.3
- รถตู้	0	10.0	0	7.1	4.8	0	2.6	0	0	10.0	3.2	4.8
- รถประจำทาง(รถเมล์)	15.4	10.0	11.9	7.1	28.6	0	17.1	16.7	16.0	20.0	5.4	9.5
- รถไฟฟ้า(MRT)	38.5	40.0	52.4	21.5	28.6	44.4	38.2	20.0	28.0	20.0	26.9	23.8
รวม	84.7	90.0	73.8	42.8	71.5	55.5	77.6	53.4	72.0	100.0	68.9	66.7
ส่วนบุคคล												
- จักรยาน	0	0	1.2	7.1	0	0	2.6	0	0	0	0	0
- จักรยานยนต์	0	0	1.2	7.1	9.5	0	2.6	3.3	12.0	0	2.2	4.8
- รถยนต์	15.4	10.0	23.8	42.9	19.0	44.4	17.1	43.3	16.0	0	29.0	28.6
รวม	15.4	10.0	26.2	57.1	28.5	44.4	22.3	46.6	28.0	0	31.2	33.4

(เสาร์ – อาทิตย์)

10. ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางในการเดินทางกับรูปแบบการเดินทาง

โครงการไลฟ์สุทธิสาร

รูปแบบการเดินทาง	จันทร์ - ศุกร์						เสาร์ - อาทิตย์					
	น้อยกว่า 500 ม.	500 ม. – 1.00 กม.	1.00 กม. – 5.00 กม.	5.00 กม. – 10.00 กม.	10.00 กม. – 30.00 กม.	มากกว่า 30.00 กม.	น้อยกว่า 500 ม.	500 ม. – 1.00 กม.	1.00 กม. – 5.00 กม.	5.00 กม. – 10.00 กม.	10.00 กม. – 30.00 กม.	มากกว่า 30.00 กม.
สาธารณะ												
- จักรยานยนต์(รับจ้าง)	0	0	4.2	3.0	2.5	0	0	3.8	0	0	0	0
- รถแท็กซี่	20.0	13.3	25.0	9.1	15.0	10.0	12.5	19.2	18.5	4.5	7.1	10.0
- รถตู้	0	0	0	3.0	2.5	20.0	0	0	0	4.5	3.6	0
- รถประจำทาง(รถเมล์)	0	26.7	16.7	12.1	7.5	10.0	0	15.4	18.5	13.6	7.1	0
- รถไฟฟ้า(MRT)	80.0	40.0	45.8	51.5	47.5	40.0	62.5	46.2	37.0	59.1	46.4	40.0
รวม	100.0	80.0	91.7	78.7	75.0	80.0	75.0	84.6	74.0	81.7	64.2	50.0
ส่วนบุคคล												
- จักรยาน	0	0	0	0	0	0	12.5	3.8	0	0	0	0
- จักรยานยนต์	0	0	0	3.0	5.0	0	0	0	0	0	3.6	10.0
- รถยนต์	0	20.0	8.3	18.2	20.0	20.0	12.5	11.5	25.9	18.2	32.1	40.0
รวม	0	20.0	8.3	21.2	25.0	20.0	25.0	15.3	25.9	18.2	35.7	50.0

โครงการไอวี่รัชดา

รูปแบบการเดินทาง	จันทร์ - ศุกร์						เสาร์ - อาทิตย์					
	น้อยกว่า 500 ม.	500 ม. – 1.00 กม.	1.00 กม. – 5.00 กม.	5.00 กม. – 10.00 กม.	10.00 กม. – 30.00 กม.	มากกว่า 30.00 กม.	น้อยกว่า 500 ม.	500 ม. – 1.00 กม.	1.00 กม. – 5.00 กม.	5.00 กม. – 10.00 กม.	10.00 กม. – 30.00 กม.	มากกว่า 30.00 กม.
สาธารณะ												
- จักรยานยนต์(รับจ้าง)	0	0	0	5.9	3.8	11.1	0	0	0	0	0	0
- รถแท็กซี่	0	8.3	21.9	11.8	3.8	11.1	0	15.0	20.0	19.4	11.6	20.0
- รถตู้	0	0	0	5.9	7.7	11.1	0	5.0	3.3	0	3.8	0
- รถประจำทาง(รถเมล์)	25.0	33.3	21.9	20.6	15.4	11.1	16.7	25.0	20.0	16.7	11.6	13.3
- รถไฟฟ้า(MRT)	50.0	41.7	28.1	32.4	34.6	22.2	50.0	30.0	33.3	36.1	30.8	26.7
รวม	75.0	83.3	71.9	76.6	65.3	66.6	66.7	75.0	76.6	72.2	57.8	60.0
ส่วนบุคคล												
- จักรยาน	25.0	0	0	0	0	0	16.7	0	0	0	3.8	0
- จักรยานยนต์	0	0	6.3	2.9	3.8	0	0	10.0	0	2.8	3.8	6.7
- รถยนต์	0	16.7	21.9	20.6	30.8	33.3	16.7	15.0	23.3	25.0	34.6	33.3
รวม	25.0	16.7	28.2	23.5	34.6	33.3	33.4	25.0	23.3	27.8	42.2	40.0

รูปแบบการเดินทาง	จันทร์ - ศุกร์						เสาร์ - อาทิตย์					
	น้อยกว่า 500 ม.	500 ม. – 1.00 กม.	1.00 กม. – 5.00 กม.	5.00 กม. – 10.00 กม.	10.00 กม. – 30.00 กม.	มากกว่า 30.00 กม.	น้อยกว่า 500 ม.	500 ม. – 1.00 กม.	1.00 กม. – 5.00 กม.	5.00 กม. – 10.00 กม.	10.00 กม. – 30.00 กม.	มากกว่า 30.00 กม.
สาธารณะ												
- จักรยานยนต์(รับจ้าง)	33.3	33.3	14.3	21.6	20.4	10.0	0	13.3	12.5	21.4	11.9	7.7
- รถแท็กซี่	16.7	8.3	9.5	18.9	5.6	20.0	0	13.3	20.0	21.4	14.3	15.4
- รถตู้	0	0	0	0	0	10.0	0	6.7	5.0	0	2.4	7.7
- รถประจำทาง(รถเมล์)	16.7	16.7	4.8	10.8	11.1	10.0	0	13.3	10.0	9.5	2.4	15.4
- รถไฟฟ้า(MRT)	33.3	16.7	33.3	32.4	25.9	10.0	0	26.7	30.0	31.0	23.8	7.7
รวม	100.0	75.0	61.9	83.7	63.0	60.0	0	73.3	77.5	83.3	54.8	53.9
ส่วนบุคคล												
- จักรยาน	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- จักรยานยนต์	0	8.3	4.8	2.7	9.3	0	0	13.3	5.0	2.4	4.8	0
- รถยนต์	0	16.7	33.3	13.5	27.8	40.0	0	13.3	17.5	14.3	40.5	46.2
รวม	0	25.0	38.1	16.2	37.1	40.0	0	26.6	22.5	16.7	45.3	46.2

11. ความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาในการเดินทางกับรูปแบบการเดินทาง

รูปแบบการเดินทาง	ไลฟ์สุทธิสาร				ไอวี่รัชดา				รัชดาออร์คิด			
	น้อยกว่า 30 นาที	30 นาที – 1 ชม.	1 ชม. – 2 ชม.	มากกว่า 2 ชม.	น้อยกว่า 30 นาที	30 นาที – 1 ชม.	1 ชม. – 2 ชม.	มากกว่า 2 ชม.	น้อยกว่า 30 นาที	30 นาที – 1 ชม.	1 ชม. – 2 ชม.	มากกว่า 2 ชม.
สาธารณะ												
- จักรยานยนต์(รับจ้าง)	2.4	3.0	0	0	4.3	3.6	0	0	24.4	19.2	17.6	20.0
- รถแท็กซี่	16.7	14.9	13.3	0	15.2	10.7	0	0	13.3	9.6	11.8	20.0
- รถตู้	2.4	3.0	6.7	0	2.2	3.6	16.7	0	2.2	0	0	0
- รถประจำทาง(รถเมล์)	9.5	14.9	13.3	0	23.9	16.1	33.3	0	6.7	11.0	23.5	0
- รถไฟฟ้า(MRT)	52.4	47.8	40.0	33.3	34.8	35.7	16.7	0	31.1	28.8	17.6	0
รวม	83.4	83.6	73.3	33.3	80.4	69.7	66.7	0	77.7	68.6	70.5	40.0
ส่วนบุคคล												
- จักรยาน	0	0	0	0	2.2	0	0	0	0	0	0	0
- จักรยานยนต์	2.4	1.5	0	33.3	2.2	3.6	8.3	0	6.7	5.5	0	20.0
- รถยนต์	14.3	14.9	26.7	33.3	15.2	26.8	25.0	100.0	15.6	26.0	29.4	40.0
รวม	16.7	16.4	26.7	66.6	19.6	30.4	33.3	100.0	22.3	31.5	29.4	60.0

(จันทร์ – ศุกร์)

รูปแบบการเดินทาง	ไลฟ์สุทธิสาร				ไอวี่รัชดา				รัชดาออร์คิด			
	น้อยกว่า 30 นาที	30 นาที – 1 ชม.	1 ชม. – 2 ชม.	มากกว่า 2 ชม.	น้อยกว่า 30 นาที	30 นาที – 1 ชม.	1 ชม. – 2 ชม.	มากกว่า 2 ชม.	น้อยกว่า 30 นาที	30 นาที – 1 ชม.	1 ชม. – 2 ชม.	มากกว่า 2 ชม.
สาธารณะ												
- จักรยานยนต์(รับจ้าง)	2.2	0	0	0	0	0	0	0	23.5	13.0	10.5	0
- รถแท็กซี่	10.9	17.3	0	20.0	16.2	20.8	5.0	0	8.8	24.7	13.2	0
- รถตู้	0	3.8	0	0	0	2.8	5.0	0	2.9	3.9	2.6	0
- รถประจำทาง(รถเมล์)	15.2	13.5	0	0	16.2	16.7	20.0	50.0	2.9	11.7	7.9	0
- รถไฟฟ้า(MRT)	47.8	53.8	27.8	40.0	48.6	27.8	30.0	0	35.4	26.0	21.1	0
รวม	76.1	88.4	27.8	60.0	81.0	68.1	60.0	50.0	73.5	79.3	55.3	0
ส่วนบุคคล												
- จักรยาน	4.3	0	0	0	0	2.8	0	0	0	0	0	0
- จักรยานยนต์	0	0	5.6	20.0	2.7	4.2	0	25.0	8.8	3.9	2.6	0
- รถยนต์	19.6	11.5	66.7	20.0	16.2	25.0	40.0	25.0	17.6	16.9	42.1	100.0
รวม	23.9	11.5	72.3	40.0	18.9	32.0	40.0	50.0	26.4	20.8	44.7	100.0

(เสาร์ – อาทิตย์)

12. ตารางสรุปความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางสังคม และเศรษฐกิจกับรูปแบบการเดินทาง (จันทร์-ศุกร์)

ลักษณะทางสังคม และเศรษฐกิจ	โครงการที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า				โครงการที่อยู่ไกลสถานีรถไฟฟ้า		โครงการที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า				โครงการที่อยู่ไกลสถานีรถไฟฟ้า	
	ไลฟ์เอทสุทธิสาร		ไอวี่รัชดา		รัชดาออร์คิด		ไลฟ์เอทสุทธิสาร		ไอวี่รัชดา		รัชดาออร์คิด	
	สาธารณะ	ส่วนบุคคล	สาธารณะ	ส่วนบุคคล	สาธารณะ	ส่วนบุคคล	รถไฟฟ้า MRT	รถยนต์ส่วนบุคคล	รถไฟฟ้า MRT	รถยนต์ส่วนบุคคล	รถไฟฟ้า MRT	รถยนต์ส่วนบุคคล
1. เพศ	80.5	19.5	73.5	26.5	70.0	30.0	48.5	17.0	33.5	22.0	27.0	23.5
2. อายุ	82.2	17.8	83.0	17.0	64.1	35.8	53.1	16.2	45.0	25.5	25.6	35.8
3. จำนวนสมาชิกในครัวเรือน	82.3	17.7	51.7	48.2	70.0	30.0	49.1	16.0	29.3	43.3	25.5	25.3
4. ระดับการศึกษา	86.3	13.7	59.1	40.8	63.0	36.9	50.4	22.8	32.6	44.3	25.4	29.5
5. อาชีพ	76.7	23.2	72.8	27.2	64.0	36.0	37.5	20.8	29.7	29.2	28.6	35.3
6. รายได้ครัวเรือน	85.0	15.1	77.8	22.2	70.2	29.7	55.4	20.4	40.8	26.0	25.8	24.0
7. กรรมสิทธิในการครอบครองห้องพัก	80.0	20.0	72.6	27.4	80.0	20.0	46.2	17.7	33.0	23.6	37.0	23.8
8. การครอบครองยานพาหนะ	81.5	18.5	73.4	26.6	77.4	22.6	48.25	16.2	33.15	22.45	29.0	17.8
9. วัตถุประสงค์ในการเดินทาง	63.7	36.2	77.0	23.0	73.6	26.4	42.5	34.8	33.4	12.0	30.3	22.3
10. ระยะทางในการเดินทาง	84.2	15.7	73.1	26.8	74.0	26.0	50.8	14.4	34.8	20.5	25.2	21.8
11. ระยะเวลาในการเดินทาง	68.4	31.6	54.2	45.8	64.2	35.8	43.4	22.3	29.0	41.7	25.8	27.7

13. ตารางสรุปความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางสังคม และเศรษฐกิจกับรูปแบบการเดินทาง (เสาร์-อาทิตย์)

ลักษณะทางสังคม และเศรษฐกิจ	โครงการที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า				โครงการที่อยู่ไกลสถานีรถไฟฟ้า		โครงการที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า				โครงการที่อยู่ไกลสถานีรถไฟฟ้า	
	ไลฟ์เอทสุทธิสาร		ไอวี่รัชดา		รัชดาออร์คิด		ไลฟ์เอทสุทธิสาร		ไอวี่รัชดา		รัชดาออร์คิด	
	สาธารณะ	ส่วนบุคคล	สาธารณะ	ส่วนบุคคล	สาธารณะ	ส่วนบุคคล	รถไฟฟ้า MRT	รถยนต์ส่วนบุคคล	รถไฟฟ้า MRT	รถยนต์ส่วนบุคคล	รถไฟฟ้า MRT	รถยนต์ส่วนบุคคล
1. เพศ	72.0	28.0	69.5	30.5	70.0	30.0	46.0	24.0	33.0	25.0	26.0	25.0
2. อายุ	73.3	26.6	74.8	25.1	68.0	32.0	49.2	24.0	34.7	22.0	28.7	30.0
3. จำนวนสมาชิกในครัวเรือน	65.4	34.6	48.2	51.8	68.4	31.7	49.7	32.3	20.0	49.4	24.5	27.5
4. ระดับการศึกษา	62.6	19.4	59.3	40.6	70.3	29.7	51.8	29.6	31.7	38.6	27.0	28.0
5. อาชีพ	67.0	33.0	76.4	23.6	76.4	23.7	42.3	30.8	36.7	19.3	27.0	18.7
6. รายได้ครัวเรือน	79.0	21.1	71.0	29.0	71.0	29.0	55.3	26.8	41.6	26.5	23.7	25.7
7. กรรมสิทธิในการครอบครองห้องพัก	72.8	27.2	70.0	30.0	78.6	21.4	48.1	23.8	31.2	21.3	32.5	32.1
8. การครอบครองยานพาหนะ	72.6	27.3	70.6	29.3	75.0	25.0	46.6	24.0	33.1	24.3	27.5	21.0
9. วัตถุประสงค์ในการเดินทาง	72.8	27.1	64.5	35.5	77.0	23.0	38.1	23.0	32.8	31.0	24.6	18.4
10. ระยะทางในการเดินทาง	71.6	28.3	68.0	32.0	68.6	31.4	48.5	23.4	34.5	24.6	23.8	26.4
11. ระยะเวลาในการเดินทาง	63.0	36.9	64.8	35.2	52.0	47.9	42.4	29.5	35.5	26.5	20.6	44.1

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

- นายอนุเทพ ศิริสิทธิ์
- เกิด วันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2514 สถานที่เกิด กรุงเทพมหานคร
- การศึกษาระดับมัธยม โรงเรียนโยธินบูรณะ เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร
- การศึกษาระดับอุดมศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร
- ประวัติการทำงาน

2536	บริษัท สาลา แอนด์ เอสโซซิเอท จำกัด
2537 – 2550	บริษัท อาร์เอ็มเจเอ็ม (ประเทศไทย) จำกัด
2551- ปัจจุบัน	ประกอบธุรกิจส่วนตัว