

สำนักหอสมุดกลาง พระจอมเกล้าลาดกระบัง

โครงการวิทยานิพนธ์ทางสถาปัตยกรรมภายใน
เรื่อง

โครงการปรับปรุงออกแบบสถาปัตยกรรมภายใน
สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (หมอชิต2)

BANGKOK BUS TERMINAL (MHOR CHIT 2) INTERIOR IMPROVEMENT



โดย
นาย กุชงค์ อารักษ์เวชกุล
รหัส 41025230

เลขหมู่.....
เลขทะเบียน..... 49470
วัน, เดือน, ปี 23 ก.พ. 2547

b.....
i.....

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญาสถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต (สถาปัตยกรรมภายใน)
ภาควิชาสถาปัตยกรรมภายใน คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
ปีการศึกษา 2545-2546

ใบเสร็จรับเงิน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัยรับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร ปริญญาสถาปัตยกรรม
ศาสตรบัณฑิต (สถาปัตยกรรมภายใน)

คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
(ผศ. กุศลธร เกื่อนฉวี)

คณะกรรมการตรวจสอบบัณฑิตวิทยาลัย

อ. อเส สุขยางค์ กรรมการ
อ. สมศักดิ์ เก่งการค้า กรรมการ
อ. ประสิทธิ์ สุโสมาน กรรมการและเลขานุการ



อาจารย์ที่ปรึกษา
ผศ. จันทน์ เพชรานนท์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2. ศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้สถานีขนส่งและสถิติผู้โดยสารและผู้ให้บริการรวมทั้งอัตรากำลังของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง
3. ศึกษาข้อมูลพื้นฐานของสถานีขนส่งผู้โดยสาร รวมถึงในการใช้งานภายในสถานีขนส่งผู้โดยสาร
4. ศึกษาสภาพแวดล้อม และแนวทางการออกแบบภายในให้เหมาะสมกับอาคารสถานีขนส่งผู้โดยสาร
5. ทำการสรุปเพื่อแนวทางในการออกแบบตกแต่งภายใน ต่อไป

สรุปผลการวิจัย

1. โครงการปรับปรุงสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ(หมอชิต 2)เกิดเนื่องจาก สถานีมีปัญหาเรื่องการวางพื้นที่ใช้สอย ความทรุดโทรมและไม่เป็นระเบียบ มีการใช้อาคารไม่เป็นไปตามแนวคิดของผู้ออกแบบอาคาร จึงต้องมีการปรับปรุงเพื่อให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากขึ้น
2. การออกแบบสื่อถึงแนวความคิด และสามารถบอกถึงความเป็นสถานีขนส่งผู้โดยสาร
3. การกำหนดองค์ประกอบ โครงการตอบสนองความต้องการของผู้ที่เข้าใช้บริการภายในสถานีขนส่งผู้โดยสาร
4. อุปกรณ์และเทคโนโลยีใหม่ๆที่ช่วยให้การออกแบบมีแนวทางเพิ่มขึ้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

คำนำ

ตั้งแต่มนุษย์มีการติดต่อสื่อสาร และเดินทางไปมาหาสู่กัน การคมนาคมก็เริ่มมีบทบาทสำคัญในการดำเนินชีวิต และมีความเจริญก้าวหน้าทางเทคโนโลยีทำให้การคมนาคมมีการพัฒนาจากเดิม และการคมนาคมทางบกถือเป็นการคมนาคมชนิดหนึ่งที่ได้รับการนิยมนำมาใช้ในการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ ถือเป็นที่มาของการคมนาคมที่มนุษย์ทุกคนใช้ในการขนส่งผู้โดยสารแล้วยังมีบทบาทในการขนส่งสินค้า ซึ่งทำให้เกิดการติดต่อกันระหว่างเมืองต่างๆทั่วประเทศ

ปัจจุบัน กรุงเทพมหานครมีสถานีขนส่งผู้โดยสารกระจายอยู่ตามมุมต่างๆของกรุงเทพฯ เพื่อให้บริการกับประชาชนในการเดินทาง ได้แก่ สถานีขนส่งผู้โดยสารภาคตะวันออก(เอกมัย) สถานีขนส่งสายใต้ใหม่ และสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ(หมอชิต 2) โดยมีบริษัท ขนส่ง จำกัด เป็นผู้บริหารงานภายใต้กระทรวงคมนาคม โดยมีศูนย์กลางการบริหารอยู่ที่สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ(หมอชิต 2) ซึ่งเป็นศูนย์กลางการเดินทางไปยังภาคกลาง ภาคเหนือ และภาคเฉียงเหนือ ทำให้สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ(หมอชิต 2) มีความสำคัญอย่างยิ่ง

สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ(หมอชิต 2)ในปัจจุบันเกิดปัญหาต่างๆขึ้นมากมายเนื่องจากการวางระบบการจัดพื้นที่ใช้สอยที่ไม่เหมาะสม ปัญหาเรื่องความเสื่อมโทรม และความเป็นระเบียบภายในสถานีขนส่ง ทำให้การใช้งานของสถานีขนส่งจึงไม่คล่องตัวและไม่มีความสะดวกรวดเร็ว

ในการจัดทำโครงการได้ทำการวิเคราะห์ในการขยายตัวและความต้องการขึ้นพื้นฐานของตัวสถานีขนส่งเพื่อให้ได้ผลที่สอดคล้องกับการใช้งาน โครงการปรับปรุงออกแบบสถาปัตยกรรมภายในสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (หมอชิต 2) จะมีเป้าหมายการออกแบบให้สามารถมีพื้นที่ใช้สอยที่เหมาะสม เพื่อความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพสูงสุด จึงเสนอโครงการปรับปรุงออกแบบสถาปัตยกรรมภายในสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (หมอชิต 2) เป็นวิทยานิพนธ์ การศึกษาระดับปริญญาตรีในครั้งนี้

นาย กุชงค์ อารักษ์เวชกุล

4 1 0 2 5 2 3 0

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กิตติกรรมประกาศ

- ขอขอบคุณ พ่อ แม่ พี่เพื่อน พี่พบ และญาติพี่น้องที่ช่วยให้กำลังใจในการทำthesis ชั้นนี้
- พี่พบ,พี่จอย ที่ช่วยงานจนไม่ได้ทำอย่างอื่นเป็นเดือนๆ ถ้าไม่ได้ต้องแน่แน่
- พี่ภัทรพร ที่ให้แบบอาคารสถานี่จนส่ง และข้อมูลต่างๆในวิทยานิพนธ์
- คุณทองสุข,คุณอาร์ต เจ้าหน้าที่บริษัท จนส่ง จำกัด ให้ข้อมูล ประวัติ บขส.
- พี่แก่ ที่กลับมาจากญี่ปุ่นมาช่วยงานน้องคนนี่ และพี่หยวย ที่ถามข่าวคราวthesisอยู่ตลอด
- น้องโจ้ เข้ามาตัด model ให้โดยงานตัวเองยังไม่ทำ
- น้องป้อ เจอหน้าที่ไร ถานตลอดว่า"พี่ซงมีอะไรช่วย_รีเปล่า" และก็ช่วยงานทุกอย่าง
- น้องโป่ง ช่วยงานทุกอย่างที่พี่ให้ไป
- น้องมัทนา ช่วยตัด furniture ให้แต่พี่ไม่ได้ใช้ต้องขอโทษด้วย และขอบคุณมากสำหรับคนใน model ขยันมากๆ
- น้องพงค์ ที่ช่วยงานทุกอย่าง
- น้องปี4,3,2 และ1 ทุกคนที่เข้ามางานพี่ๆ
- จอยที่ช่วยพิมพ์งานให้เรา และเกดที่ทำหัวกระดาษและเลขหน้า ถ้าไม่ได้ 2คนนี่แน่แน่ ขอขอบคุณมาก
- อาจารย์ทุกท่านที่ให้ความรู้ต่างๆ มาตลอด 5 ปี
- เพื่อนทุกคน ที่ช่วยเหลือและให้กำลังใจกันตลอดมา
- สุดท้ายนี้ขอขอบคุณบุคคลต่างๆที่ไม่ได้กล่าวถึง ที่มีส่วนช่วยในการทำ thesis ชั้นนี้ให้ผ่านพ้นไปได้ด้วยดี

นายภูษงค์ อารักษ์เวชกุล

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ

บทคัดย่อ

คำนำ

กิตติกรรมประกาศ

บทที่ 1 บทนำ

| | |
|---|---|
| 1.1 ความเป็นมาของโครงการ | 1 |
| 1.2 ปัญหาที่เกิดขึ้นในโครงการ | |
| 1.3 วัตถุประสงค์ของวิทยานิพนธ์ | 2 |
| 1.4 ขอบเขตของโครงการ | |
| 1.5 ขอบเขตของวิทยานิพนธ์ | 3 |
| 1.6 องค์กรที่รองรับโครงการ | 4 |
| 1.7 ผลที่คาดว่าจะได้รับ | 5 |
| 1.8 รายละเอียดที่ตั้งโครงการ | |
| - แผนที่ตั้ง | |
| - สภาพแวดล้อม | 6 |
| - อาณาเขต | |
| - การเข้าโครงการ | |
| - ผังสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (หมอชิต 2) | |
| - ภาพถ่ายทางอากาศ | 7 |

บทที่ 2 ข้อมูลทั่วไปของโครงการและการศึกษาโครงการเปรียบเทียบ

| | |
|--|----|
| 2.1 ประวัติความเป็นมาบริษัท ขนส่ง จำกัด | 8 |
| - ส่วนแบ่งตลาดของ บขส. | 9 |
| 2.2 โครงสร้างการบริหารงาน | 11 |
| 2.3 การบริหารงานของบริษัท ขนส่ง จำกัด | |
| 2.4 ประเภทมาตรฐานของรถโดยสารที่ให้บริการ | 18 |
| 2.5 สถิติการเข้าใช้สถานีขนส่ง | 20 |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

| | |
|---|----|
| 2.6 การศึกษาโครงการเปรียบเทียบ | 21 |
| 2.6.1 สถานีขนส่งผู้โดยสารสายตะวันออก (เอกมัย) | |
| 2.6.2 สถานีขนส่งผู้โดยสารสายใต้ใหม่ | 24 |
| 2.6.3 ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ อาคารผู้โดยสารภายในประเทศ | 28 |
| 2.6.4 สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) | 30 |

บทที่3 การศึกษาพฤติกรรมและวิเคราะห์พื้นที่ใช้สอยของโครงการ

| | |
|---|----|
| 3.1 พฤติกรรมผู้ใช้บริการ | 34 |
| 3.1.1 พฤติกรรมส่วนผู้โดยสารขาออก | |
| 3.1.2 พฤติกรรมส่วนผู้โดยสารขาเข้า | 36 |
| 3.2 พฤติกรรมผู้ให้บริการ | 36 |
| 3.2.1 พฤติกรรมของพนักงานขับรถ พนักงานเก็บค่าโดยสาร และพนักงานบริการบนรถ | |
| 3.2.2 พฤติกรรมของพนักงาน บริษัท ขนส่ง จำกัด | 37 |
| 3.2.3 พฤติกรรมของพนักงานที่ให้บริการในส่วนอื่นๆ | 39 |
| 3.3 วิเคราะห์พื้นที่ใช้สอยของโครงการ | 39 |
| 3.3.1 ผู้โดยสารขาออก (Departure) | |
| 3.3.2 ผู้โดยสารขาเข้า (Arrival) | 43 |
| 3.3.3 ส่วนให้บริการผู้โดยสาร (Passenger Service) | 44 |
| 3.4 ความสัมพันธ์ของพื้นที่ใช้สอยภายในโครงการ | 47 |
| 3.4.1 ตารางความสัมพันธ์ Interaction Matrix | |
| 3.4.2 ตารางความสัมพันธ์ Bubble Diagram | 48 |
| 3.4.3 ตารางความสัมพันธ์ Fuctional Diagram | 49 |

บทที่4 การวิเคราะห์ลักษณะสถาปัตยกรรมในโครงการ

| | |
|---|----|
| 4.1 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมที่ตั้งและกลุ่มอาคาร | 50 |
| 4.1.1 ที่ตั้ง | |
| 4.1.2 กลุ่มอาคาร | |
| 4.2 การวิเคราะห์อาคารเดิม | 51 |
| 4.2.1 การวิเคราะห์แนวความคิดในการออกแบบ | |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

| | |
|--|----|
| 4.2.2 การวิเคราะห์ในแง่การวางผัง (ZONING ANALYSIS) | 52 |
| 4.2.3 การวิเคราะห์โครงการในแง่การใช้พื้นที่ (FUNCTIONAL ANALYSIS) | 54 |
| 4.3 การสัญจร (CIRCURATION) | 58 |
| 4.3.1 การวิเคราะห์การสัญจรระหว่างภายในกับภายนอกโครงการ | |
| 4.3.2 การวิเคราะห์การสัญจรภายในโครงการ | 59 |
| 4.4 การวิเคราะห์ส่วนบริการ (SERVICE ANALYSIS) | 61 |
| 4.5 การวิเคราะห์ในแง่ภาพลักษณ์โครงการ (APPERANCE ANALYSIS) | 62 |
| 4.5.1 ภูมิสถาปัตยกรรม (Landscape) | |
| 4.5.2 รูปทรงและที่ว่าง (Space & Form) | |
| 4.6 ลักษณะส่วนประกอบต่างๆภายในสถานี | 64 |
| 4.7 งานระบบต่างๆภายในโครงการ | 65 |
| 4.7.1 ระบบโครงสร้างอาคาร | 66 |
| 4.7.2 ระบบจ่ายไฟฟ้าแรงสูง, แรงต่ำ และระบบจ่ายไฟฟ้าสำรอง | |
| 4.7.3 ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง | 68 |
| 4.7.4 ระบบป้องกันฟ้าผ่า | |
| 4.7.5 ระบบสัญญาณแจ้งเหตุเพลิงไหม้ | 69 |
| 4.7.6 ระบบโทรศัพท์ | |
| 4.7.7 ระบบเสาศาสดาวิทยุ-โทรทัศน์รวม | |
| 4.7.8 ระบบเสียง | 70 |
| 4.7.9 ระบบโทรทัศน์วงจรปิด | |
| 4.7.10 ระบบนาฬิกา | |
| 4.7.11 ระบบ INFORMATION DISPLAY | |
| 4.7.12 ระบบปรับอากาศ | 71 |
| 4.7.13 ระบบการระบายอากาศ | 72 |
| 4.7.14 ระบบการประปา | |
| 4.7.15 ระบบท่อน้ำทิ้ง, ท่อน้ำโสโครก และท่อระบายอากาศ | |
| 4.7.16 ท่อระบายน้ำฝนในอาคาร | 73 |
| 4.7.17 ระบบระบายน้ำฝนนอกอาคาร | |
| 4.7.18 ระบบบำบัดน้ำเสีย | |
| 4.7.19 ระบบป้องกันเพลิงไหม้ | 74 |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 5 สรุปผลงานการออกแบบ

| | |
|--|----|
| 5.1 การแบ่งเขตพื้นที่ Zoning | 75 |
| 5.2 แนวความคิดในการออกแบบ Concept Design | 76 |
| 5.3 ผลงานการออกแบบ | 77 |

ภาคผนวก

บรรณานุกรม



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 1 บทนำ

1.1 ความเป็นมาของโครงการ

การคมนาคมขนส่งในปัจจุบันมีความเจริญรุดหน้ามากขึ้น ทั้งทางบก ทางเรือ และอากาศ โดยแต่ละเส้นทางมีความสะดวกรวดเร็วแตกต่างกันไปตามความต้องการของประชาชนใช้บริการ การคมนาคมขนส่งทางบกโดยรถยนต์นับเป็นปัจจัยสำคัญปัจจัยหนึ่งในการคมนาคมขนส่ง เนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็วและประหยัดค่าใช้จ่าย มีความแพร่หลายในคนทุกชนชั้น และได้รับความนิยมสูงสุดของประเทศ

เนื่องจากกรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลางทางด้านธุรกิจและความเจริญ ทำให้มีการเดินทางเข้าสู่กรุงเทพฯ ของประชากรจากต่างจังหวัด และจากกรุงเทพฯ ไปยังต่างจังหวัด รถโดยสารจึงมีบทบาทในการขนส่งมวลชน จึงทำให้มีความจำเป็นต้องมีสถานีขนส่งขึ้นเพื่อเป็นสถานีที่รถโดยสารจากสายต่างๆ จากต่างจังหวัดมาจอดรับส่งผู้โดยสาร ในปัจจุบันมีสถานีขนส่งระหว่างเมืองในกรุงเทพฯ หลายสถานี เช่น สถานีขนส่งผู้โดยสารสายตะวันออกเฉียงเหนือ (เอกมัย) สถานีขนส่งผู้โดยสารสายใต้ใหม่ และสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (หมอชิต2)

สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (หมอชิต2) เป็นศูนย์รวมระบบการขนส่งมวลชนด้วยรถโดยสารประจำทางของทั้งภาคเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ใต้ ด้วยกันจึงทำให้เป็นชุมทางขนาดใหญ่มีจำนวนคนที่เข้ามาใช้ภายในสถานีขนส่งเป็นจำนวนมาก

1.2 ปัญหาที่เกิดขึ้นในโครงการ

- ความซับซ้อนของพื้นที่ซึ่งไม่เหมาะสมกับกิจกรรมและพฤติกรรมของผู้ใช้บริการ
- ขาดความสัมพันธที่ดีในส่วนของพื้นที่ใช้สอยภายใน
- การใช้พื้นที่ไม่เป็นไปตามแผนที่วางไว้
- ความเสื่อมโทรมและความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยของตัวสถานี
- ขาดการวางแผนในการรองรับการขยายตัวในอนาคต

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.3 วัตถุประสงค์ของวิทยานิพนธ์

1. เพื่อศึกษานโยบายของบริษัท ขนส่ง จำกัด ที่มีนโยบายแผนงานปรับปรุงประสิทธิภาพการบริการภายในสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (หมอชิต 2)
2. เพื่อศึกษากิจกรรมและความต้องการพื้นที่ใช้สอยเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการให้สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพสูงสุด
3. เพื่อปรับปรุงการบริหารภายในบริษัท ขนส่ง จำกัด เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานให้ตอบสนองกับการบริการแก่ผู้โดยสาร
4. เพื่อออกแบบตกแต่งสถานีขนส่งผู้โดยสารหมอชิต 2 ให้มีเอกลักษณ์ ทำให้เกิดภาพพจน์ที่ดีต่อผู้พบเห็น

1.4 ขอบเขตของโครงการ

พื้นที่ใช้สอยทั้งหมด 36,792 ตารางเมตร แบ่งออกเป็น

1.4.1 ส่วนอาคารผู้โดยสาร 4 ชั้น

Ground floor รวมพื้นที่ 8,916 ตารางเมตร

- Passenger Hall
- Information Service
- Ticket
- Retail Shop
- Food Court
- Waiting Area
- Left Baggage
- Security

Mazzanine floor รวมพื้นที่ 4,735 ตารางเมตร

- Office

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1 st floor รวมพื้นที่ 8,916 ตารางเมตร

- Passenger Hall
- Information Service
- Ticket
- Retail Shop
- Food Court
- Waiting Area
- Left Baggage
- Security
- Connect to Departure Platform

2 nd floor รวมพื้นที่ 3,103 ตารางเมตร

- Office

1.4.2. อาคารขานขาลา(ขาออก)

รวมพื้นที่ 9,240 ตารางเมตร

- Departure Platform
- Waiting Hall
- Retail Shop

1.5 ขอบเขตของวิทยานิพนธ์

Ground floor Arrival

- Passenger Hall
- Information Service
- Retail Shop
- Left Baggage
- Arrival Platform

Mazzanine floor Passenger Service

- Food Court
- Retail Shop

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1 st floor Departure

- Passenger Hall
- Information Service
- Ticket
- Left Baggage

Departure Platform

- Departure Platform
- Waiting Hall
- Retail Shop

1.6 องค์การที่รองรับโครงการ

สถานีขนส่งผู้โดยสารหมอชิต 2 อยู่ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม ดำเนินการในด้านการบริการขนส่งผู้โดยสาร โดยรถโดยสารประจำทางระหว่างกรุงเทพฯ กับจังหวัดต่างๆ โดยบริษัทได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่เป็นแกนกลางในการจัดระเบียบการเดินทางของบริษัทและรถร่วมเอกชน ซึ่งทำการแบ่งการดำเนินงานธุรกิจออกเป็นการเดินรถบริษัท รถร่วมเอกชน และสถานีขนส่งผู้โดยสาร

หน่วยงานที่ทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินการด้านต่างๆ

- กระทรวงคมนาคม เป็นกระทรวงเจ้าสังกัดดูแลเรื่องกฎระเบียบข้อบังคับและนโยบาย
- สำนักงานคณะกรรมการและพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จะพิจารณาโครงการแผนงานของบริษัท
- สำนักงานประมาท มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการวิเคราะห์นโยบาย แผนงานและโครงการของบริษัทที่จะรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาล รวมทั้งการควบคุมและติดตามหนี้เงินกู้
- กระทรวงการคลัง มีหน้าที่รับผิดชอบด้านการเงิน และการบัญชีของบริษัท
- สำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน รับผิดชอบในการตรวจบัญชีของบริษัท รับรองฐานะการเงินและการตรวจสอบด้านการจัดการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

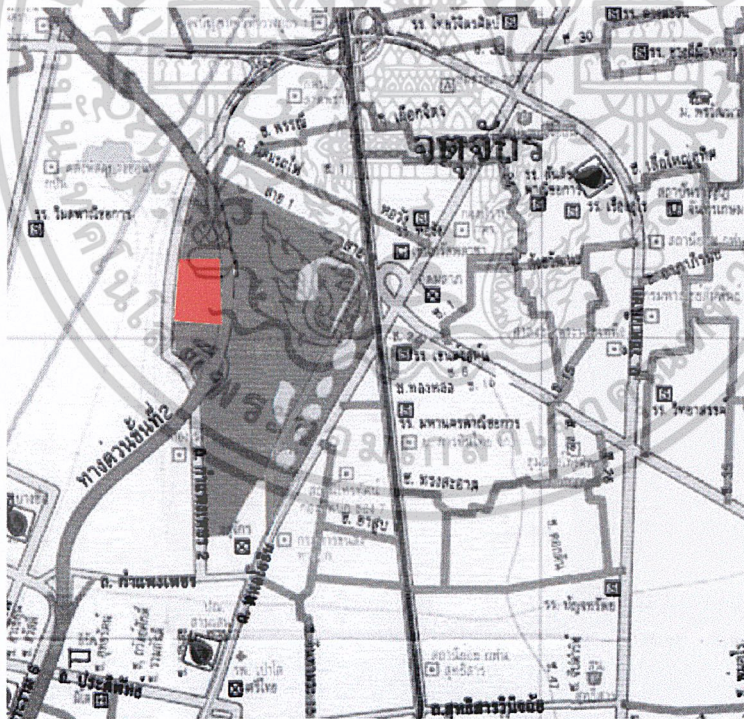
1.7 ผลที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อสอดคล้องกับนโยบายแผนงานปรับปรุงและพัฒนาประสิทธิภาพการบริการของสถานีขนส่งผู้โดยสารหมอชิต 2
2. สนองตอบความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างเพียงพอต่อการใช้งาน
3. เพื่อส่งเสริมให้เกิดบรรยากาศที่ดี ก่อให้เกิดความสะอาดสบายแก่ผู้ใช้ทั้งร่างกายและจิตใจ ทำให้เกิดทัศนคติที่ดีต่อโครงการ

1.8 รายละเอียดที่ตั้งโครงการ

สถานีขนส่งผู้โดยสารหมอชิต 2 ตั้งอยู่บนพื้นที่ 72 ไร่ 2 งาน 92 ตารางวา ที่ถนนกำแพงเพชร 2 แขวงลาดยาว เขตจตุจักร โดยการเช่าพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

แผนที่ตั้ง



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สภาพแวดล้อม

โครงการมีถนนผ่านทั้งด้านหน้าและด้านหลังของสถานี บริเวณโดยรอบเป็นพื้นที่โล่งไม่มีอาคารสูง บริเวณดังกล่าวยังสามารถเชื่อมต่อกับถนนวิภาวดี-รังสิตและทางด่วนชั้นที่ 2 (บางโคล่-แจ้งวัฒนะ) ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในการเดินทางไปสู่ภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคเหนือของประเทศไทย

อาณาเขต

| | |
|-------------|--|
| ทิศเหนือ | ติดพื้นที่ของ โครงการโฮปเวล(Hopewell)ซึ่งยังเป็นพื้นที่ว่างเปล่า |
| ทิศตะวันออก | ติดถนนใต้ทางด่วนชั้นที่ 2 (บางโคล่-แจ้งวัฒนะ) |
| ทิศใต้ | ติดท่ารถและลานจอดรถประจำทางของ ขสมก. รวมทั้งท่ารถตู้ |
| ทิศตะวันตก | ติดถนนกำแพงเพชร 2 และสถานีรถไฟฟหลโยธิน |

การเข้าโครงการ

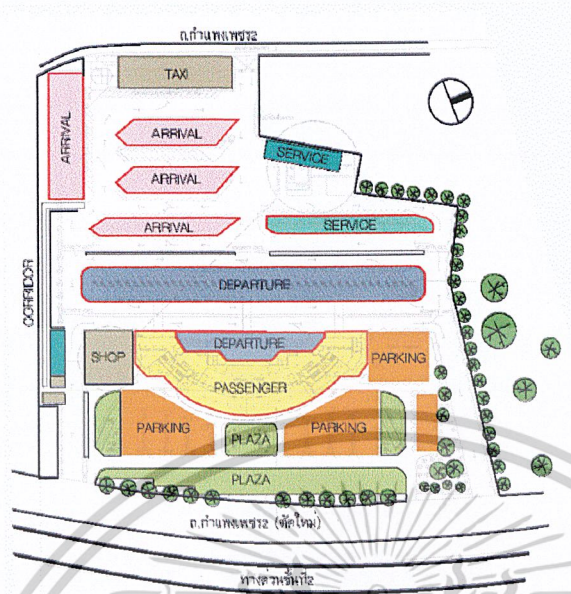
ทางรถยนต์ เดินทางมาได้โดยใช้รถยนต์ส่วนตัวมาทางถนนกำแพงเพชร 2 หรือจะมาทางด่วนชั้นที่ 2 ถ้ามาด้วยรถประจำทางสามารถมาได้หลายสายด้วยกันเนื่องมีท่ารถประจำทาง ขสมก. อยู่บริเวณด้านข้างสถานีขนส่งนอกจากนี้ยังสามารถมาได้ด้วยรถตู้ประจำทางซึ่งเป็นที่ยอมรับในปัจจุบัน ทั้งหมดนี้ทำให้การเข้าถึงตัวสถานีขนส่งเป็นไปได้อย่างรวดเร็ว

ทางรถไฟ มีสถานีรถไฟฟหลโยธินตั้งอยู่บริเวณตรงข้ามกับสถานีขนส่งริมถนนกำแพงเพชร 2

ผังสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (หมอชิต 2)

การวางผังพื้นที่อาคารสถานีขนส่งขาเข้าและขาออกอยู่แยกจากกัน ทำให้ในการค้นหาเส้นทางไปยังอาคารต่างๆมีความสับสน โดยแบ่งพื้นที่ให้ส่วนชานชาลาขาเข้าอยู่ทางด้านทิศตะวันตกติดถนนกำแพงเพชร 2 และชานชาลาขาออกอยู่ทางด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือเชื่อมต่อกับอาคารผู้โดยสาร

Lay - Out



ภาพถ่ายทางอากาศ



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่... ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 2 ข้อมูลทั่วไปของโครงการและการศึกษาโครงการเปรียบเทียบ

2.1 ประวัติความเป็นมาบริษัท ขนส่ง จำกัด

บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) ก่อตั้งเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม พ.ศ.2473 ในชื่อบริษัท เติร์อากาศ จำกัด ภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มีวัตถุประสงค์ตามหนังสือ บริคณห์สนธิ รวม 8 ข้อ ซึ่งครอบคลุมกิจการด้านขนส่ง เช่น กิจการบินพาณิชย์ และเดิน รถยนต์โดยสาร ต่อมาในปี พ.ศ.2481 บริษัทเดินอากาศจำกัด ได้กลายเป็นหน่วยงาน รัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม และได้เปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท ขนส่ง จำกัด โดยมี หุ้นส่วนสามัญของบริษัทชำระเงินเต็มมูลค่าหุ้นจำนวน 640,100 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 100 บาท คิดเป็นเงินทุน 64,010,000 บาท โดยมีกระทรวงการคลังถือหุ้นอยู่ร้อยละ 99.68 สำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ร้อยละ 0.25 และอื่นๆอีกร้อยละ 0.07 โดยใน ส่วนของกระทรวงการคลังร้อยละ 98.11 ถือในนามกระทรวงคมนาคม

ในปี พ.ศ.2500 รัฐบาลได้แยกกิจการบินพาณิชย์ออกไปจาก บขส. และในปี พ.ศ.2501 คณะปฏิวัติฯ โดย ฯพณฯจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ได้สั่งการให้มีการจัดระบบ การขนส่งด้วยรถยนต์โดยสารประจำทาง เพื่อลดปัญหาความรุนแรง การใช้สิทธิพลและ ความขัดแย้งระหว่างผู้ประกอบการเดินรถยนต์โดยสารประจำทาง ทั้งนี้ได้มอบสัมปทาน เส้นทางเดินรถหมวด 2 (เดินรถระหว่างกรุงเทพมหานคร กับ จังหวัดต่างๆ) ทั้งหมดให้กับ บขส. โดยกรมการขนส่งทางบกเป็นผู้พิจารณากำหนดอายุของสัมปทาน ซึ่งครบกำหนด ทุกๆ 7 ปี นอกจากนี้ กรมการขนส่งทางบก ยังเป็นผู้กำหนดอัตราค่าโดยสาร ตารางการเดิน รถ จำนวนรถ ประเภทของรถ เส้นทาง สถานีและจุดจอดรถ การกิจหลักของ บขส. ตั้งแต่ปี พ.ศ.2502 คือการให้บริการขนส่งระหว่าง กทม. และจังหวัดต่างๆแก่ประชาชน โดย คำนึงถึงความสะดวก ประหยัด ความทั่วถึงและความปลอดภัยในการเดินทาง โดย บขส. ได้จัดระเบียบการเดินรถให้ความเป็นธรรมแก่เจ้าของรถร่วม ตลอดจนควบคุมดูแลรถร่วม ให้มีบริการที่ดีแก่ผู้โดยสาร

ดังได้กล่าวแล้วข้างต้น บขส. เป็นรัฐวิสาหกิจที่ก่อตั้งภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์ บขส. จะใช้ “ข้อบังคับ” เมื่อแรกตั้งรวม 14 หมวด ซึ่งครอบคลุมเรื่องของหุ้น และผู้ถือหุ้น การโอนหุ้น กรรมการ ระเบียบการประชุมคณะกรรมการ อำนวยการหน้าที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

คณะกรรมการและกรรมการ บัญชีงบดุล เงินปันผล เป็นต้น ซึ่งได้มีการปรับปรุงแก้ไขมาโดยตลอด ควบคุมไปกับระเบียบพนักงานขนส่ง จำกัด

สำหรับหน้าที่การกำกับดูแลร่วม บขส. มิได้มีอำนาจตามกฎหมายแต่อย่างใด แต่จะใช้กฎระเบียบในสัญญาธรรมร่วม มาถือปฏิบัติในการทำหน้าที่จัดระเบียบและดูแลการเดินรถหมวด 2

ธุรกิจการเดินรถขนส่งผู้โดยสารในประเทศเป็นธุรกิจที่มีผู้ประกอบการหลายราย โดยมีบริษัท ขนส่ง จำกัด เป็นผู้ได้สัมปทานการเดินรถ ระหว่างจังหวัดต่างๆกับ กทม. (รถหมวด 2) ผู้ประกอบการเอกชนในอุตสาหกรรมนี้จะต้องทำสัญญาที่เรียกว่า “สัญญาธรรมร่วม” จาก บขส. ในการดำเนินการดังกล่าว ปัจจุบันมีเส้นทางที่ บขส. ได้สัมปทานทั้งสิ้น 309 เส้นทาง เส้นทางที่ บขส. ดำเนินการเองมีไม่มากและมักเป็นเส้นทางระยะไกล ซึ่งใช้เวลาในการเดินทางมาก นอกนั้นเป็นเส้นทางตามนโยบายของรัฐ เส้นทางในสัมปทานส่วนใหญ่ บขส. จะวิ่งร่วมกับ บริษัทเอกชน ซึ่งก็มักเป็นเส้นทางที่ผู้โดยสารนิยมใช้บริการ สำหรับเส้นทางระหว่างจังหวัด (รถหมวด 3) และระหว่างอำเภอ (รถหมวด 4) นั้นส่วนใหญ่จะเป็นผู้ประกอบการท้องถิ่น ทั้งนี้เพื่อให้การดำเนินการเหมาะสมกับแต่ละท้องถิ่น โดย บขส. จะทำหน้าที่วางกฎระเบียบและควบคุมดูแลการให้บริการรถร่วมเอกชนเหล่านี้ ซึ่งเอกชนที่นำรถเข้ามาวิ่งจะต้องมีการทำสัญญากับ บขส. โดยเสียค่าธรรมเนียม (1)แรกเข้า (2)รายปี และ (3)รายเที่ยว

ส่วนแบ่งตลาดของ บขส.

จำนวนเส้นทางเดินรถทั้งประเทศในปัจจุบันมีทั้งสิ้น 2,797 เส้นทาง โดยมี บขส. ให้บริการเดินรถ 309 เส้นทาง คิดเป็นส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 11 จำนวนเส้นทางส่วนใหญ่อยู่ในภาคใต้ (57 เส้นทาง) จำนวนรถโดยสารที่ให้บริการส่วนใหญ่อยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งมีจำนวนผู้โดยสารประมาณปีละ 7 ล้านคน ในขณะที่ภาคใต้มีเพียง 3 ล้านคน จากลักษณะดังกล่าวทำให้จำนวนที่ทำการในสถานีส่วนภูมิภาค อยู่ตะวันออกเฉียงเหนือถึง 40 หน่วย จากทั่วประเทศ 117 หน่วย

ในช่วงสองทศวรรษที่ผ่านมา ปริมาณรถโดยสารทั้งสิ้น (รถ บขส. และรถร่วม) ได้เพิ่มขึ้นเกือบร้อยละ 70 จากจำนวน 4,030 คัน ในปี พ.ศ.2521 เป็น 7,626 คัน ในปี พ.ศ.2539 โดยมีอัตราส่วนของจำนวนรถโดยสารของ บริษัท ขนส่ง จำกัด ประมาณ 10% ของจำนวนรถโดยสารทั้งสิ้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บริษัท ขนส่ง จำกัด ได้กำหนดวัตถุประสงค์หลักในการดำเนินงานให้เป็นไปตามหนังสือบริคณห์สนธิ และสนองนโยบายแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ตลอดจนตอบสนองการให้บริการประชาชน ดังนี้

1. รับทำการขนส่งโดยทั่วไป เพื่อบริการการเดินทางขนส่งผู้โดยสาร และกิจการที่ต่อเนื่องเพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน โดยมีระบบการบริหารงานการเดินทาง เพื่อความสะดวกรวดเร็ว ตรงต่อเวลา ประหยัด ปลอดภัย เป็นระเบียบเรียบร้อยและเพียงพอกับการต้องการ
2. เพื่อร่วมมือกับภาคเอกชน ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจอื่นๆ ในการเดินทางขนส่งผู้โดยสารและกิจการที่ต่อเนื่องให้มีการประสานงานและใช้ทรัพยากรร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ
3. เพื่อพัฒนาโดยสร้างระบบและกระบวนการบริหารตลอดจนพฤติกรรมในการจัดการอย่างต่อเนื่องให้สามารถเลี้ยงตัวเองได้ และนำรายได้ส่วนนี้มาขยายปรับปรุงกิจการเพื่อเป็นผู้นำและเป็นแบบอย่างในการเดินทาง

เพื่อสนองความต้องการของผู้ใช้บริการในท้องถิ่นทั่วประเทศให้รองรับการขยายตัวตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

โดยมีที่ทำการสถานีขนส่งสายเหนือ และสายตะวันออกเฉียงเหนือ ใช้เป็นที่ทำการ สำนักงานใหญ่ ที่บริเวณตลาดหมอชิต ถนนพหลโยธิน โดยการเวนคืนที่ดิน 92 ไร่ ใช้เป็นที่ของ บขส. จริง 63 ไร่ เปิดใช้เป็นการเมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2503 ส่วนสถานีขนส่งสายใต้ เป็นที่เช่า 10 ไร่ อยู่ที่สามแยกไฟฉาย ถนนจรัญสนิทวงศ์ ต่อมาได้ย้ายที่ทำการใหม่ ณ บริเวณถนนบรมราชินี ทางไปพุทธมณฑลสาย2 เขตบางกอกน้อย กรุงเทพมหานคร ในปัจจุบัน และสถานีขนส่งสายตะวันออก(เอกมัย) สถานีที่ตั้งอยู่ที่ ปากซอยสุขุมวิท64 ถนนสุขุมวิท เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร

ปัจจุบันสถานีที่ตั้งสถานีขนส่งผู้โดยสารภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคกลาง ได้ย้ายจากสถานีทำการเดิมที่ตลาดหมอชิต มาเช่าพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ในพื้นที่ 72 ไร่ 1 งาน 92 ตารางวา ที่ถนนกำแพงเพชร2 แขวงลาดยาว เขตจตุจักร โดยใช้ชื่อที่ทำการว่า สถานีขนส่งผู้โดยสารหมอชิต2 เนื่องจากเมื่อปี พ.ศ.2536 กรุงเทพมหานคร โดยร้อยเอก กฤษดา อรุณวงศ์ ณ อยุธยา และพันเอกวินัย สมพงษ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในขณะนั้น ขอความร่วมมือกรมขนส่งทางบก และ บขส. เพื่อพัฒนาการใช้ประโยชน์พื้นที่ที่ตลาดหมอชิต ในการจัดสร้างโรงจอดรถและซ่อมบำรุง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (B.T.S.) ให้เป็นประโยชน์ต่อสาธารณชน สร้างความพึงพอใจให้กับประชาชนผู้โดยสารดีขึ้น ได้เปิดใช้อย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 8 เมษายน พ.ศ.2541 เป็นต้นมา

สำหรับกิจการเดินรถโดยสาร มีการเดินรถรวมทั้งหมด 305 เส้นทาง แบ่งเป็นการเดินรถบริษัท ขนส่ง จำกัดเอง 6 เส้นทาง เส้นทางที่รถบริษัท ขนส่ง จำกัดและรถร่วมเดินร่วมกัน 102 เส้นทาง และเดินรถเฉพาะรถร่วม 197 เส้นทาง จำนวนรถโดยสารทั้งสิ้น 8,363 คัน แบ่งเป็นรถของบริษัท ขนส่ง จำกัด 908 คัน และรถร่วม 7,455 คัน บขส.เดินรถเองเพียง ร้อยละ 7.61

2.2 โครงสร้างการบริหารงาน

บขส. เป็นรัฐวิสาหกิจที่มีการบริหารงานในรูปแบบของคณะกรรมการ ซึ่งคณะกรรมการบริษัทประกอบด้วย ผู้แทนจากหน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง อาทิ กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง และผู้ทรงคุณวุฒิอื่นๆ รวมแล้วไม่ต่ำกว่า 5 ท่าน และไม่เกิน 11 ท่าน ตามที่ระบุไว้ในข้อบังคับของบริษัท โดยมีผู้จัดการใหญ่เป็นกรรมการและเลขานุการของคณะกรรมการ การแต่งตั้ง ถอดถอนกรรมการเป็นอำนาจของที่ประชุมใหญ่ผู้ถือหุ้น คือกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีรัฐมนตรีว่าการหรือรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมที่ได้รับมอบหมายให้ดูแลงานของ บขส. เป็นผู้มีอำนาจสูงสุดในฐานะผู้ถือหุ้นใหญ่ (ร้อยละ 98.11) การบริหารงานภายในบริษัทอยู่ในความรับผิดชอบของคณะผู้บริหารของ บขส. ได้แก่ ผู้จัดการใหญ่และแบ่งการดูแลรับผิดชอบออกเป็น 3 ฝ่าย ได้แก่ ฝ่ายบริหาร ฝ่ายอำนวยการ และฝ่ายปฏิบัติการ โดยมีรองผู้จัดการ 3 คน ผู้ช่วยผู้จัดการ 4 คน เป็นผู้รับผิดชอบบริหารงานตามสายงาน

2.3 การบริหารงานของบริษัท ขนส่ง จำกัด

บขส. มีการแบ่งส่วนงานหน้าที่รับผิดชอบที่เป็นรูปแบบปิรามิดตามโครงสร้างของระบบข้าราชการทั่วไป จากอดีตถึงปัจจุบัน บขส. ได้มีการพัฒนาปรับปรุงโครงสร้างองค์กร ระบบการบริหาร และพัฒนาบุคลากร เพื่อให้องค์กรมีประสิทธิภาพและเหมาะสมต่อสภาพแวดล้อมในแต่ละสมัย โดยได้มีการปรับโครงสร้างองค์กรครั้งสำคัญ ในปี พ.ศ.2523 จากนั้นมีการปรับเปลี่ยนบ้างเป็นระยะๆ เช่นการเพิ่มหรือแยกหน่วยงานบางหน่วยงานตามความจำเป็น และนโยบายของผู้บริหารของบริษัทในแต่ละยุคแต่ละสมัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากการแบ่งโครงสร้างเมื่อมีการปรับเปลี่ยนเป็นระยะๆ ทำให้ปัจจุบัน บขส. มีโครงสร้างองค์กรและสายการบังคับบัญชาดังแสดงในแผนภูมิที่ 1 ซึ่งมีพนักงานตามข้อมูล วันที่ 31 ธันวาคม 2540 ทั้งสิ้น 3,624 คน รวมสัญญาจ้าง โดยปฏิบัติงานตามหน่วยงานต่างๆดังนี้

กรรมการผู้จัดการ (1 คน) เป็นผู้บริหารสูงสุดของบริษัท รวมทั้งทำหน้าที่เป็นเลขานุการและกรรมการของคณะกรรมการรับผิดชอบงานบริหารทุกด้านของบริษัทฯ รวมทั้งการกำหนดนโยบาย วางแผน จัดระบบงาน อำนาจการ สั่งการ มอบหมายงาน ควบคุม ตรวจสอบ ปรับปรุง แก้ไข ตัดสินปัญหา ประเมินผลงาน และให้คำปรึกษาในงานของบริษัทฯ

ภายใต้การดูแลของกรรมการผู้จัดการใหญ่ มีหน่วยงานที่มีสายงานบังคับบัญชาขึ้นตรงกับผู้จัดการใหญ่ 4 หน่วยงาน ดังนี้

กองเลขานุการ (มีพนักงาน 59 คน) รับผิดชอบงานธุรการ งานประชุม งานสารบรรณ งานประชาสัมพันธ์ และงานออกแบบและก่อสร้างของบริษัท

กองตรวจสอบและตรวจการ (มีพนักงาน 99 คน) รับผิดชอบงานตรวจสอบด้านการเงิน การบัญชี การพัสดุและทรัพย์สินต่างๆของบริษัทฯ รวมทั้งการศึกษาทบทวน วิเคราะห์ ประเมินผล ระบบการควบคุมภายในของหน่วยงานที่รับตรวจ และงานตรวจการด้านการเดินรถ และด้านการบำรุงรักษารถยนต์โดยสารของบริษัทฯ

ที่ปรึกษาเศรษฐกิจ (ปัจจุบันไม่มีพนักงาน) รับผิดชอบให้คำปรึกษาแก่ผู้จัดการของบริษัทฯ ในด้านเศรษฐกิจการขนส่ง

ที่ปรึกษาด้านกฎหมาย (ปัจจุบันไม่มีพนักงาน) รับผิดชอบให้คำปรึกษาแก่ผู้จัดการของบริษัทฯ ในด้านกฎหมาย ตรวจสอบ ตรวจทานและให้ข้อเสนอแนะด้านกฎหมายต่างๆ

โครงสร้างการบริหารงานของ บขส. แบ่งออกเป็น 3 ฝ่ายใหญ่ๆ ซึ่งมีรองผู้จัดการและผู้ช่วยผู้จัดการ เป็นผู้ดูแลรับผิดชอบตามสายงาน ได้แก่

- ฝ่ายบริหาร** มีหน้าที่ความรับผิดชอบในการควบคุมดูแล กำกับ บริหารงานด้านกฎหมาย การเจ้าหน้าที่ พัฒนาบุคคล การบัญชี การเงิน และการแพทย์ ให้เป็นไปตามกฎหมายและมติคณะกรรมการ ให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ปรับปรุงแก้ไขระเบียบหรือคำสั่งของบริษัทฯ ให้เหมาะสม และปฏิบัติหน้าที่อื่นๆตามที่ได้รับ

มอบหมาย การแบ่งสายการบังคับบัญชา มี รองผู้จัดการฝ่ายบริหาร (1 คน) รับผิดชอบการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อนุญตให้เข้าไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บริหารงานภายในฝ่าย บริหารตามที่ได้รับมอบหมายจากผู้จัดการ ช่วยเหลือผู้จัดการในงานเกี่ยวกับฝ่ายบริหาร และมีผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายบริหาร (1 คน) ควบคุมดูแล ปฏิบัติและรับผิดชอบการบริหารงานที่ได้รับมอบหมายจากรองผู้จัดการฝ่ายบริหาร และปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่ได้รับมอบหมาย นอกจากนี้ยังมีผู้อำนวยการกองประจำฝ่าย (1 คน) ดูแลงานในฝ่ายบริหาร ซึ่งประกอบด้วยหน่วยงานย่อย ดังนี้

- งานธุรการ (มีพนักงาน 12 คน)
- กองกฎหมาย (มีพนักงาน 42 คน) รับผิดชอบงานคดี งานอุบัติเหตุ งานสัญญากร่วม งานเร่งรัดหนี้สิน งานบังคับคดีและงานนิติการ
- กองการเจ้าหน้าที่ (มีพนักงาน 29 คน) รับผิดชอบงานด้านบริหารบุคคลของบริษัทฯ รวมทั้งงานด้านอัตราค่าจ้าง สวัสดิการ วินัยและแรงงานสัมพันธ์
- กองบัญชี (มีพนักงาน 32 คน) รับผิดชอบงานวางแผน จัดวางรูปบัญชี กำหนดระบบบัญชีการเงิน
- กองการเงิน (มีพนักงาน 28 คน) รับผิดชอบรับและจ่ายเงินทุกประเภทของบริษัทฯ ให้ถูกต้องตามระเบียบข้อบังคับและคำสั่งของบริษัทฯ ตลอดจนงานด้านการภาษีและการตรวจสอบเอกสารการเงินทุกประเภท
- กองพัสดุ (มีพนักงาน 26 คน) รับผิดชอบงานจัดซื้อจัดหา จ้างซ่อม ตรวจสอบงานพัสดุ โรงงาน พัสดุสำนักงาน ตัวและบัตร อะไหล่เครื่องยนต์ทุกประเภทของบริษัทฯ
- กองแพทย์ (มีพนักงาน 11 คน) รับผิดชอบเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลและตรวจสุขภาพพนักงานและลูกจ้าง รวมทั้งบุคคลในครอบครัวตามระเบียบบริษัทฯ ตรวจสอบรักษาบุคคลภายนอกที่ได้รับบาดเจ็บจากการที่รถของบริษัทฯเกิดอุบัติเหตุ การปฐมพยาบาลผู้โดยสารหรือบุคคลภายนอกที่ป่วย โดยกะทันหัน และอยู่ในบริเวณสถานีเดินรถของบริษัทฯ
- กองพัฒนาทรัพยากรบุคคล (มีพนักงาน 16 คน) ประกอบด้วยงานธุรการ วิชาการ ฝึกอบรม ปฏิบัติการฝึกอบรม

2. ฝ่ายปฏิบัติการ มีหน้าที่ในการรับผิดชอบในการขอใบอนุญาตประกอบการขนส่ง การขอต่อใบอนุญาต และปรับปรุงเงื่อนไขใบอนุญาต การเปลี่ยนรถ เพิ่มรถ การถอนและการบรรจุรถ ออกจากบัญชี ขสบ.11 รับผิดชอบในการเดินรถทั่วประเทศ ควบคุมดูแลรถร่วม ให้ปฏิบัติตามระเบียบหรือคำสั่งที่บริษัทฯกำหนด รับผิดชอบการให้บริการแก่ผู้โดยสาร และปรับปรุงการบริการอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนการซ่อมบำรุง รักษาสภาพรถให้ใช้ปฏิบัติงานได้ มีรองฝ่ายปฏิบัติการ 1 คน รับผิดชอบงานในฝ่ายปฏิบัติการตามที่ได้รับมอบหมายจากผู้จัดการ ช่วย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผู้จัดการในงานเกี่ยวกับฝ่ายปฏิบัติการ และมีหน่วยงานส่วนการของฝ่ายปฏิบัติการที่ดูแลงานที่เกี่ยวข้องกับฝ่ายปฏิบัติการอีก 4 หน่วยงาน ได้แก่

- งานธุรการฝ่ายปฏิบัติการ (มีพนักงาน 17 คน) รับผิดชอบงานธุรการของฝ่ายปฏิบัติการและอื่นๆ
- งานวิทยุ (มีพนักงาน 9 คน) รับผิดชอบงานวิทยุสื่อสารของบริษัทฯ ทั่วประเทศ
- งานรักษาความปลอดภัย (มีพนักงาน 1 คน) รับผิดชอบงานรักษาความปลอดภัยสำนักงานใหญ่ สถานีขนส่งสายเหนือ สถานีขนส่งสายตะวันออกเฉียงเหนือ สถานีเดินรถปรับอากาศ กองจัดการซ่อม กองซ่อมบำรุง สถานีบริการน้ำมัน3 (สบก.3) ตลอดจนทรัพย์สินบริเวณที่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานดังกล่าว
- งานรักษาความสะอาด (มีพนักงาน 2 คน) รับผิดชอบงานรักษาความสะอาดสำนักงานใหญ่ สถานีขนส่งสายเหนือ สถานีขนส่งสายตะวันออกเฉียงเหนือ สถานีเดินรถปรับอากาศ กองจัดการซ่อม กองซ่อมบำรุง สถานีบริการน้ำมันของกองการเดินรถภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตลอดจนบริเวณที่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานดังกล่าว

งานหลักของฝ่ายปฏิบัติการแยกย่อยลงเป็น 2 ฝ่าย ได้แก่

ฝ่ายเดินรถ

มีผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายเดินรถ 1 คน ควบคุมดูแล ปฏิบัติและรับผิดชอบการบริหารงานที่ได้รับมอบหมายจากรองผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ ในด้านการเดินรถ และปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่ได้รับมอบหมาย นอกจากนี้ยังมีผู้อำนวยการกองประจำฝ่าย (1 คน) และหัวหน้างานประจำฝ่าย (1 คน) ในฝ่ายปฏิบัติการประกอบด้วยหน่วยงานย่อย ซึ่งแต่ละหน่วยงานมีพนักงานเป็นจำนวนมากเพราะดูแลรับผิดชอบทั้งงานในด้านการเดินรถและควบคุมการเดินรถรวมทั้งในกรุงเทพมหานครและต่างจังหวัด โดยมีการแบ่งสายงาน ดังนี้

- กองการเดินรถภาคเหนือ (มีพนักงาน 916 คน ประจำอยู่ตามอยู่ที่สถานีขนส่งผู้โดยสารหมอชิต2 และสถานีเดินรถในสังกัด) รับผิดชอบเกี่ยวกับรถยนต์โดยสารของบริษัทฯ และรถร่วม ตลอดจนกิจการอื่นๆที่เกี่ยวกับการเดินรถธรรมดา เดินรถปรับอากาศ ควบคุมรถธรรมดา ควบคุมรถปรับอากาศ บัญชีและการเงิน สถานีบริการน้ำมัน สถานีเดินรถในสังกัด

- กองการเดินรถภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (มีพนักงาน 759 คน ประจำอยู่ตามอยู่ที่สถานี

ขนส่งผู้โดยสารหมอชิต2 และสถานีเดินรถในสังกัด) ประกอบด้วยงานธุรการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เดินรถธรรมดา เดินรถปรับอากาศ ควบคุมรถธรรมดา ควบคุมรถปรับอากาศ บัญชีและการเงิน สถานีเดินรถในสังกัด

- กองการเดินรถภาคใต้ (มีพนักงาน 716 คน ประจำอยู่ตามอยู่ที่สถานีขนส่งผู้โดยสารสายใต้ใหม่และตามสถานีเดินรถในสังกัด) ประกอบด้วยงานธุรการ เดินรถธรรมดา เดินรถปรับอากาศ ควบคุมรถธรรมดา ควบคุมรถปรับอากาศ บัญชีและการเงิน สถานีบริการน้ำมัน สถานีเดินรถในสังกัด

- กองการเดินรถภาคตะวันออก (มีพนักงาน 137 คน ประจำอยู่ตามอยู่ที่สถานีขนส่งผู้โดยสารสายตะวันออกและตามสถานีเดินรถในสังกัด) ประกอบด้วยงานธุรการ เดินรถควบคุมบัญชีและการเงิน สถานีบริการน้ำมัน สถานีเดินรถในสังกัด

- กองการเดินรถภาคกลาง (มีพนักงาน 405 คน ประจำอยู่ตามอยู่ที่สถานีขนส่งผู้โดยสารหมอชิต 2 และตามสถานีเดินรถในสังกัด) ประกอบด้วยงานธุรการ เดินรถธรรมดา เดินรถปรับอากาศ ควบคุมรถธรรมดา ควบคุมรถปรับอากาศ บัญชีและการเงิน สถานีเดินรถในสังกัด

ฝ่ายบำรุงรักษา

มีผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายบำรุงรักษา 1 คน ที่ควบคุมดูแลและปฏิบัติและรับผิดชอบการบริหารงานที่ได้รับมอบหมายจากรองผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ ในด้านการจัดการซ่อมและการซ่อมบำรุง และปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่ได้รับมอบหมาย ผู้อำนวยการกองประจำฝ่าย 1 คน และหัวหน้างานประจำฝ่ายอีก 1 คน ดูแลงานในฝ่ายการบำรุงรักษา ซึ่งประกอบด้วยหน่วยงานย่อย ดังนี้

- กองจัดการซ่อม (มีพนักงาน 58 คน) รับผิดชอบงานคลังอะไหล่ งานทะเบียนประวัติรถ งานตรวจสอบสภาพ และงานซ่อมอุปกรณ์เข้าคลัง ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและมีประสิทธิภาพ

- กองซ่อมบำรุง (มีพนักงาน 161 คน) รับผิดชอบงานเครื่องยนต์และเครื่องส่งกำลัง งานเครื่องล่าง งานตัวถังและอุปกรณ์ งานปรนนิบัติบำรุง งานเครื่องปรับอากาศ และงานซ่อมย่อย)

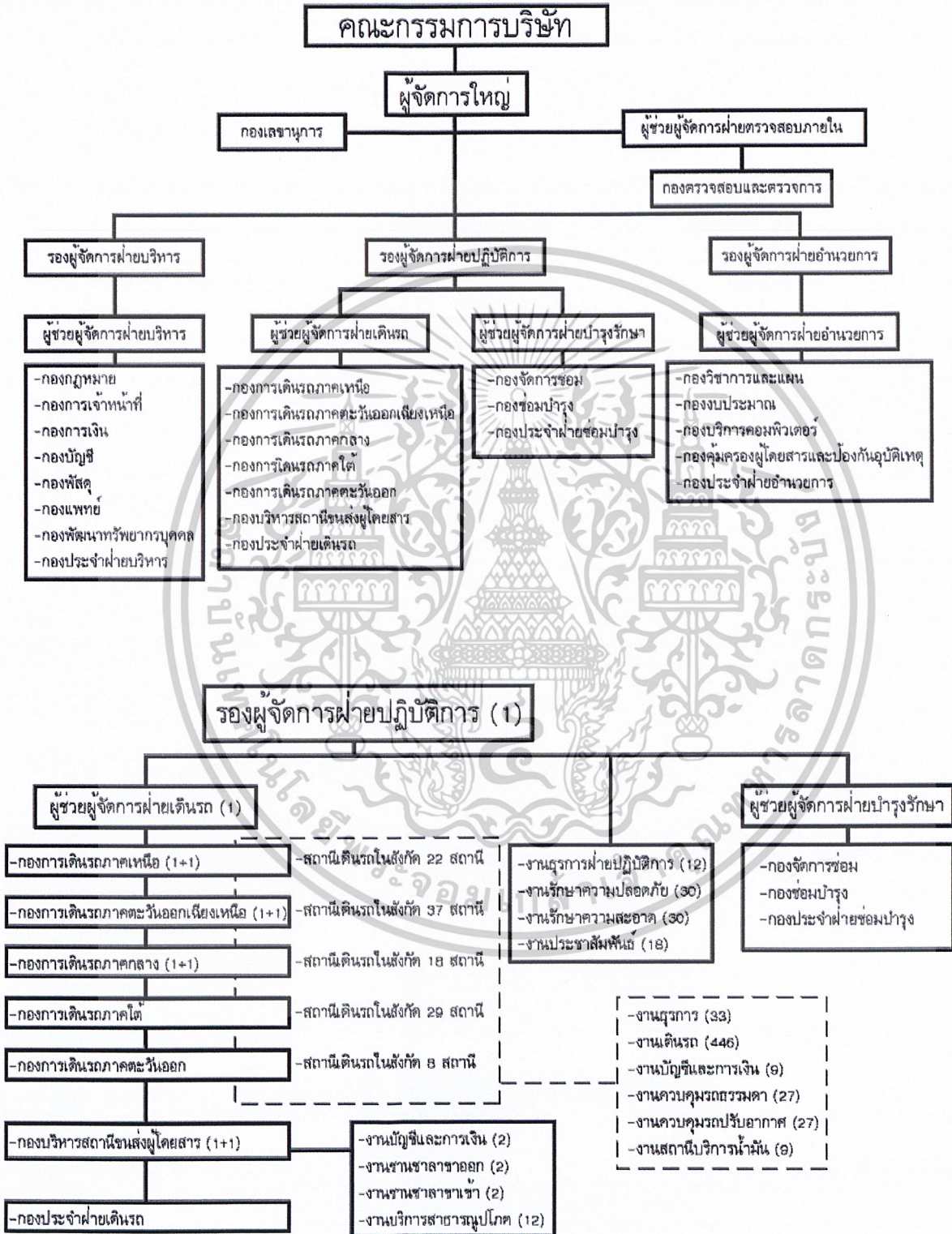
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3. ฝ่ายอำนวยการ เป็นฝ่ายที่เพิ่มแยกออกจากฝ่ายปฏิบัติการ ในปี 2537 มีหน้าที่ความรับผิดชอบในการควบคุมดูแล กำกับ บริหารงาน การวิเคราะห์จัดระบบงานคอมพิวเตอร์ ด้านการวางแผน การจัดทำงบประมาณ การติดตามดูแลและเสนอแนะในด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร รวมทั้งการเสนอแนะการบริหารงานด้านการเดินรถในเชิงการตลาด และปฏิบัติหน้าที่อื่นๆตามที่ได้รับมอบหมาย มีรองผู้จัดการฝ่ายอำนวยการ 1 คน ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายอำนวยการ 1 คน ผู้อำนวยการกองประจำฝ่าย 1 คน และหัวหน้างานประจำฝ่ายอีก 1 คน มีการแบ่งสาขางานรับผิดชอบในฝ่ายอำนวยการ ประกอบด้วยหน่วยงานย่อย ดังนี้

- งานธุรการฝ่ายอำนวยการ (มีพนักงาน 4 คน)
- กองวิชาการและแผน (มีพนักงาน 22 คน) ประกอบด้วยงานธุรการ จัดเก็บสถิติและข้อมูลวิเคราะห์และประเมินผล วางแผนและโครงการ
- กองงบประมาณ (มีพนักงาน 17 คน) ประกอบด้วยงานธุรการ จัดทำงบประมาณ วิเคราะห์และควบคุมงบประมาณ
- กองบริการคอมพิวเตอร์ (มีพนักงาน 15 คน) รับผิดชอบการวิเคราะห์และจัดทำระบบงานคอมพิวเตอร์ การจัดสร้างคลังข้อมูลการขนส่งและการเดินรถ การจัดทำระบบสารสนเทศขนส่ง การให้บริการข้อมูล ให้การเผยแพร่แนะนำและอบรมพัฒนาบุคลากรในบริษัทฯ ให้เข้าใจเทคโนโลยีและระบบงานคอมพิวเตอร์ รวมทั้งสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่างๆ ในการใช้เทคโนโลยีและการสื่อสารข้อมูล
- กองการตลาด (มีพนักงาน 5 คน) รับผิดชอบการวางแผนและวิจัยพัฒนาการตลาด เพื่อดูความต้องการของตลาด ส่งเสริมการให้บริการให้ประชาชนพึงพอใจ ทำระบบข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในทางการบริหารงาน
- กองคุ้มครองผู้โดยสารและป้องกันอุบัติเหตุ (มีพนักงาน 14 คน) มีหน้าที่ดูแลคุ้มครองผู้โดยสารและรับเรื่องราวร้องทุกข์จากผู้โดยสาร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โครงสร้างการบริหารงาน บริษัท ขนส่ง จำกัด



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแต่งแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.4 ประเภทมาตรฐานรถโดยสารที่ให้บริการ

การแบ่งประเภทมาตรฐานของรถจะแบ่งตามที่นั่ง และการให้บริการบนรถโดยแต่ละประเภทจะมีอัตราค่าโดยสารที่แตกต่างกันออกไป แบ่งเป็น 4 ประเภทดังนี้

1. มาตรฐาน 1 (ก)

รถมาตรฐาน 1 (ก) ที่เรียกกันโดยทั่วไปว่า รถ วิไอพี หมายถึงรถปรับอากาศชั้น 1 ชนิดมีระยะที่นั่งไม่เกิน 24 ที่นั่ง สามารถปรับปรับเอนนอนได้ 135 องศา มีห้องน้ำและบริการอาหาร เครื่องดื่ม มีพนักงานต้อนรับประจำรถโดยสารที่ให้บริการ



2. มาตรฐาน 1 (ข)

รถมาตรฐาน 1 (ข) หมายถึงรถปรับอากาศชั้น 1 ชนิดมีระยะที่นั่งไม่เกิน 42 ที่นั่ง สามารถปรับเอนได้ 70 องศา มีห้องน้ำและบริการอาหาร เครื่องดื่ม มีพนักงานต้อนรับประจำรถโดยสารที่ให้บริการ



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

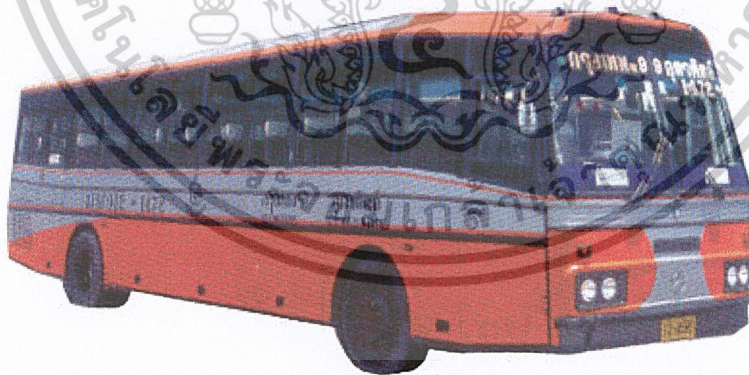
3. รถมาตรฐาน 2

รถมาตรฐาน 2 หมายถึงรถปรับอากาศชั้น 2 ชนิดมีระวางที่นั่งไม่เกิน 60 ที่นั่ง สามารถปรับเอนนอนได้ 70 องศา ไม่มีห้องน้ำและบริการอาหาร เครื่องดื่ม ไม่มีพนักงานต้อนรับประจำรถโดยสารที่ให้บริการ



4. รถมาตรฐาน 3

รถมาตรฐาน 3 หมายถึงรถธรรมดา ชนิดมีระวางที่นั่งไม่เกิน 60 ที่นั่ง มีพัดลมไม่มีบริการอื่นๆ

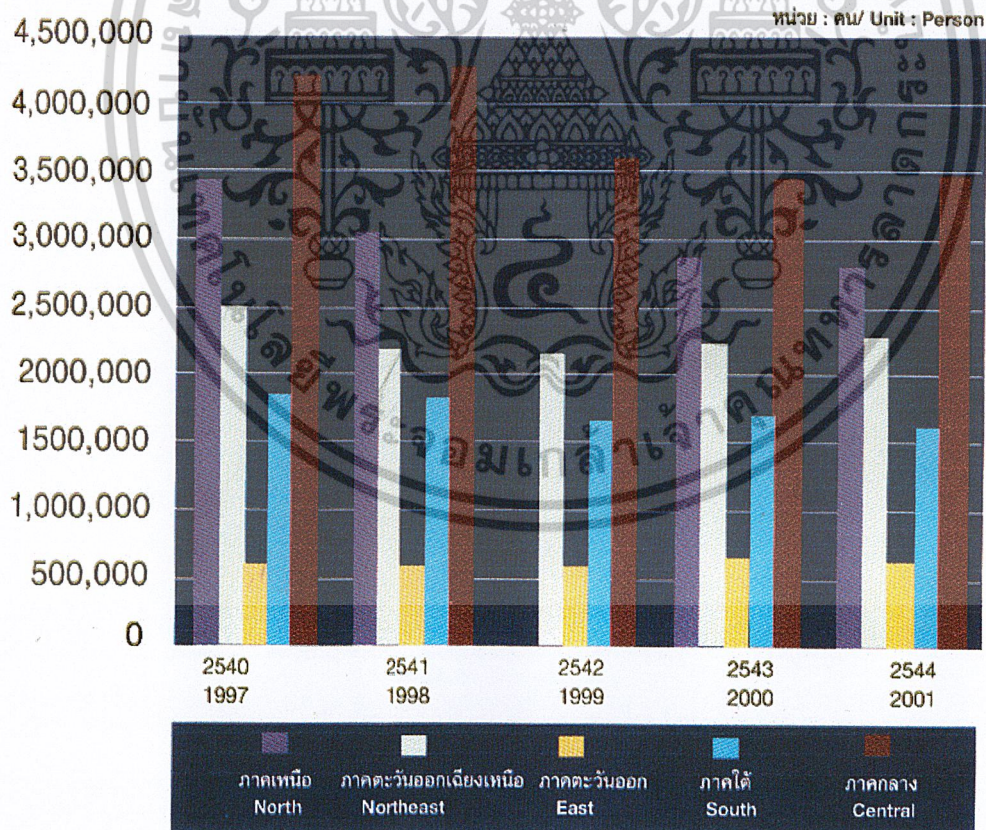


เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.5 สถิติการเข้าใช้สถานีขนส่ง

ตารางจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถโดยสารเฉพาะของบริษัท ขนส่ง จำกัด
จำแนกตามภาคการเดินรถ ปี พ.ศ. 2540-2544

| ปี พ.ศ. | ภาคเหนือ | ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ | ภาคกลาง | รวม |
|---------|-----------|-----------------------|-----------|------------|
| 2540 | 3,440,638 | 2,499,839 | 4,201,806 | 10,142,283 |
| 2541 | 3,028,744 | 2,156,052 | 4,253,472 | 9,438,268 |
| 2542 | 2,860,172 | 2,167,077 | 3,590,577 | 8,617,826 |
| 2543 | 2,882,694 | 2,264,246 | 3,452,486 | 8,599,426 |
| 2544 | 2,791,382 | 2,281,912 | 3,475,469 | 8,548,763 |



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.6 การศึกษาโครงการเปรียบเทียบ

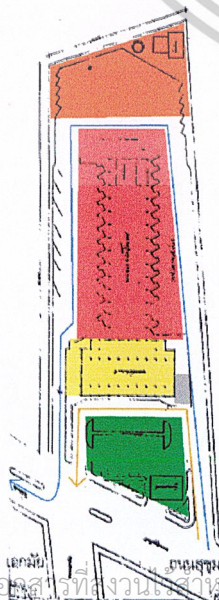
2.6.1 สถานีขนส่งผู้โดยสารสายตะวันออก (เอกมัย)

เป็นสถานีขนส่งที่มี บริษัท ขนส่ง จำกัด เป็นเจ้าของสถานีตั้งอยู่ในเขตชานเมืองทางด้านตะวันออกทำการขนส่งผู้โดยสารระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดทางด้านภาคตะวันออกและเลียบชายฝั่งทะเลและเชื่อมโยงกับสถานีขนส่งสายเหนือและสายใต้โดยใช้ระบบขนส่งภายในเมือง ไม่ว่าจะเป็นรถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้า BTS และอื่นๆ

วิเคราะห์สถานีขนส่ง

- สถานที่ตั้ง อยู่ในย่านพักอาศัยหนาแน่น มีการจราจรคับคั่งทำให้การเดินทางโดยรถโดยสารและรถยนต์ส่วนบุคคลติดขัดทั้งในตัวสถานีและบริเวณใกล้เคียง
- อาคารสถานี มีช่องเทียบรถโดยสาร ไม่เพียงพอกับการขยายตัวของสถานี ทำให้ปล่อยรถโดยสารได้น้อย
- ชานชาลาขาเข้าและขาออก ไม่มีการแยกส่วนกันอย่างชัดเจนทำให้การจราจรติดขัดเมื่อมีรถจำนวนมาก
- อาคารเป็นลักษณะเปิดจึงขาดการควบคุม การเข้า-ออกของผู้โดยสารและบุคคลภายนอก

LAY-OUT

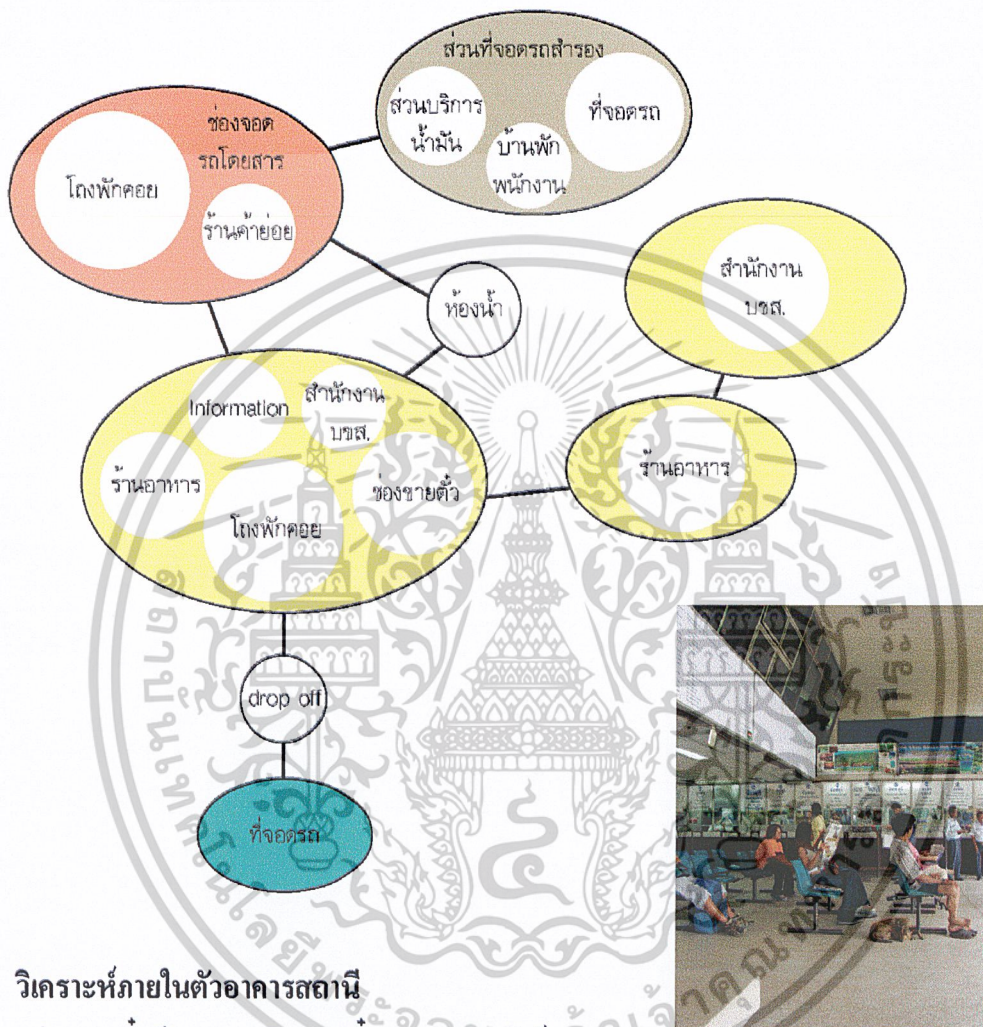


- การวางผังตัวสถานี แบ่งออกเป็น 4 ส่วน คือ
- -ส่วนที่จอดรถของผู้โดยสารและรถแท็กซี่
 - -ส่วนตัวอาคารที่ทำการ
 - -ส่วนชานชาลาขาออก
 - -ส่วนซ่อมบำรุงและที่จอดรถสำรอง
 - -ส่วนชานชาลาขาเข้า
- เส้นทางเดินรถโดยสาร
— เส้นทางเดินรถของผู้โดยสารและรถแท็กซี่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ไว้สำหรับใช้ในการเรียนการสอนเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

BUBBLE DIAGRAM



วิเคราะห์ภายในตัวอาคารสถานี

- ช่องขายตั๋วมีการแยกช่องขายตั๋วตามบริษัททัวร์ และตามเส้นทางจึงทำให้ไม่เกิดความสับสนในการเลือกซื้อ
- ส่วนร้านค้าวางตัวกระจกระบาย ทำให้ไม่เป็นระเบียบและบางส่วนก็คขวางการสัญจรของผู้โดยสาร
- ส่วนชานชาลาขาออกมีการแบ่งเป็นสองข้าง ตามมาตรฐานรถทำให้ง่ายต่อการค้นหาช่องเทียบรถและไม่สับสน



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ส่วนตัวอาคารที่ทำการ เป็นอาคารสูง 3 ชั้น ประกอบด้วย

| | | |
|-----------------------------------|------|-----------|
| - ชั้น1 ส่วนที่พักคอยของผู้โดยสาร | 454 | ตารางเมตร |
| ที่จำหน่ายตั๋วและInformation | 102 | ตารางเมตร |
| ที่ฝากของและร้านค้าย่อย | 228 | ตารางเมตร |
| สำนักงาน บขส.และเอกชน | 48 | ตารางเมตร |
| ส่วนบริการ | 66 | ตารางเมตร |
| - ชั้น2 ร้านอาหาร | 216 | ตารางเมตร |
| ส่วนพักผ่อนพนักงาน บขส. | 40 | ตารางเมตร |
| - ชั้น3 ส่วนสำนักงาน บขส. | 558 | ตารางเมตร |
| ส่วนบริการ | 24 | ตารางเมตร |
| รวมพื้นที่อาคารทั้งหมด | 1736 | ตารางเมตร |

ส่วนลานชาตา เป็น โถงโล่งมีที่จอดรถโดยสาร เป็นส่วนที่ผู้โดยสารขาออกเตรียมตัวก่อนขึ้นรถโดยจะรอตามช่องชานชาลาซึ่งมีทั้งหมด 27 ช่อง โดยแบ่งเป็นสองฝั่งมีพื้นที่รวม 2156 ตารางเมตรและมีส่วนที่นั่งพักคอย ประมาณ 200 ที่นั่ง



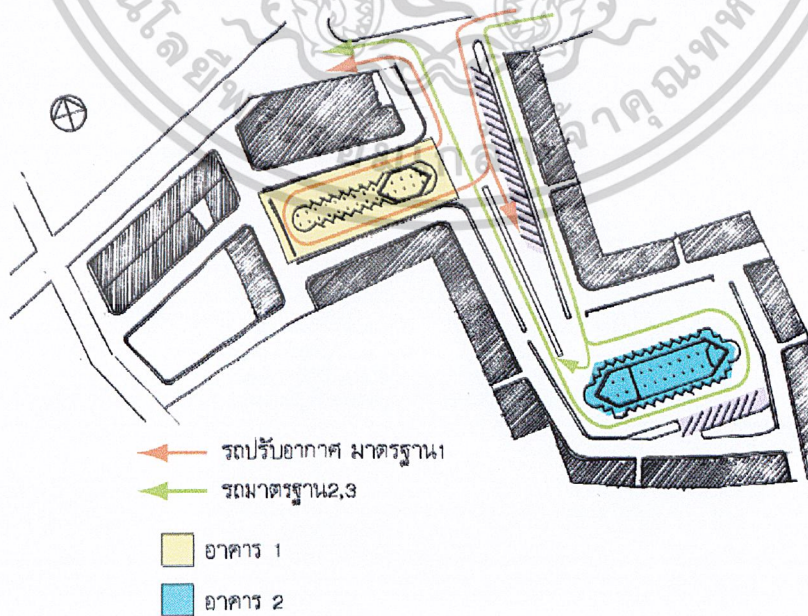
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.6.2 สถานีขนส่งผู้โดยสารสายใต้ใหม่

สถานีขนส่งผู้โดยสารสายใต้ใหม่ ได้ย้ายจากสถานแยกไฟฉาย มาอยู่ถนนบรมราชชนนี เพื่อความสะดวกในการเดินสู่ภาคใต้ สถานีแบ่งเป็น 2 อาคาร โดยอาคารทั้ง 2 มีทางเดินเชื่อมระหว่างอาคาร บริเวณรอบข้างเป็นอาคารพาณิชย์ของเอกชน



LAY-OUT



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

อาคาร 1

เป็นอาคารส่วนสำนักงานและชานชาลาขาออกรถปรับอากาศมีช่องจอดรถจำนวน 14 ช่อง เป็นอาคารขนาด 2 ชั้น



ชั้น 1 ประกอบด้วย ที่จำหน่ายตั๋ว, ที่ฝากของ, ส่วนชานชาลา, information, ห้องน้ำและร้านค้า

ชั้น 2 เป็นส่วนสำนักงานของ บริษัท ขนส่ง จำกัดประกอบด้วย ส่วนสำนักงานควบคุมการเดินรถโดยสารปรับอากาศส่วนพนักงานบัญชีและการเงิน และส่วนธุรการ

วิเคราะห์ อาคาร 1

- อาคารหาทางเข้าหลัก ไม่ชัดเจนทำให้ การค้นหาทางเข้าค่อนข้างสับสน
- ช่องขายตั๋วแยกเป็นเฉพาะมาตรฐาน1 ทำให้ชัดเจนในการจองตั๋วแต่ขาดความเป็นระเบียบ
- ส่วนโรงพักคอย มีการต่อเติมติดเครื่องปรับอากาศทำให้มีการสร้างผนังกันขึ้นมา ทำให้ส่วนพักคอยดูอึดอัดและมีที่นั่งไม่เพียงพอ
- ร้านค้าอยู่กันอย่างกระจัดกระจายไม่เป็นหมวดหมู่และกีดขวางการสัญจรของผู้โดยสาร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



อาคาร 2

เป็นอาคาร 2 ชั้น สำหรับรถมาตรฐาน 2, 3 ชั้น 1 ประกอบด้วย ที่จำหน่ายตั๋ว , ที่ฝากของ , ส่วนชานชาลา , โถงพักคอย , ห้องน้ำ , ร้านค้าและส่วนพักคอยผู้โดยสาร VIP
ชั้น 2 เป็นส่วนสำนักงานของ บริษัท ขนส่ง จำกัด



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การวิเคราะห์ อาคารที่ 2

- อาคารเป็นแบบเปิดโล่งทำให้ง่ายในการค้นหาเส้นทางได้ชัดเจน
- ส่วนช่องขายตั๋ว มองเห็นได้อย่างชัดเจนแต่ป้ายบอกเที่ยวรถมีขนาดเล็กไม่ชัดเจนในการตรวจสอบเที่ยวรถ
- โรงพักคอยเปิดโล่งทำให้ดูไม่โอ่อดมและมีการระบายอากาศที่ดี แต่มีปัญหาเรื่องการแดดและฝน
- ส่วนพักคอยผู้โดยสารVIP อยู่ไกลจากชานชาลาขาออกของรถมาตรฐาน1ที่อาคาร ทำให้ไม่ค่อยมีคนใช้บริการ



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่บนสื่อออนไลน์ การค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.6.3 ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ อาคารผู้โดยสารภายในประเทศ

ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ (อาคารผู้โดยสารภายในประเทศ) ตั้งอยู่ริม ถ.วิภาวดีรังสิต เป็นจุดที่เชื่อมต่อการเดินทางของผู้โดยสารจากท่าอากาศยานภายนอกประเทศสู่ภูมิภาคต่างๆทั่วประเทศไทย ผู้โดยสารที่เดินทางเข้าออก ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวเพราะประเทศไทย มีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญมากมาย ประกอบกับประเทศไทยมีทรัพยากรที่อุดมสมบูรณ์จึงเป็นจุดศูนย์กลางการค้าและการลงทุน



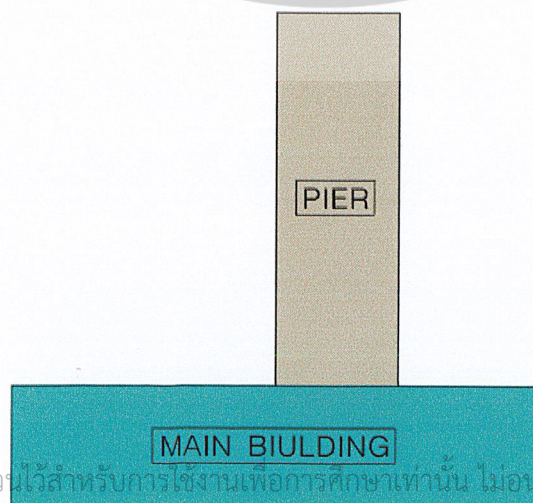
ลักษณะอาคารผู้โดยสารภายในประเทศเป็นลักษณะรูปตัว T มีส่วนใช้สอย 2 ส่วนได้แก่

1. ส่วนตัวอาคารสาธารณะ MAIN BUILDING มี 2 ชั้น

-ชั้น 1 เป็นส่วนของ ARRIVAL

-ชั้น 2 เป็นส่วนของ DEPARTURE

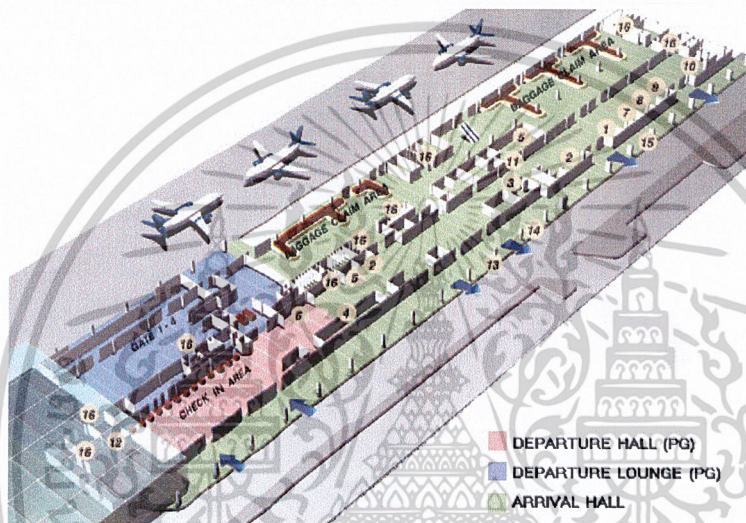
2. ส่วนสะพานเทียบเครื่องบิน PIER



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

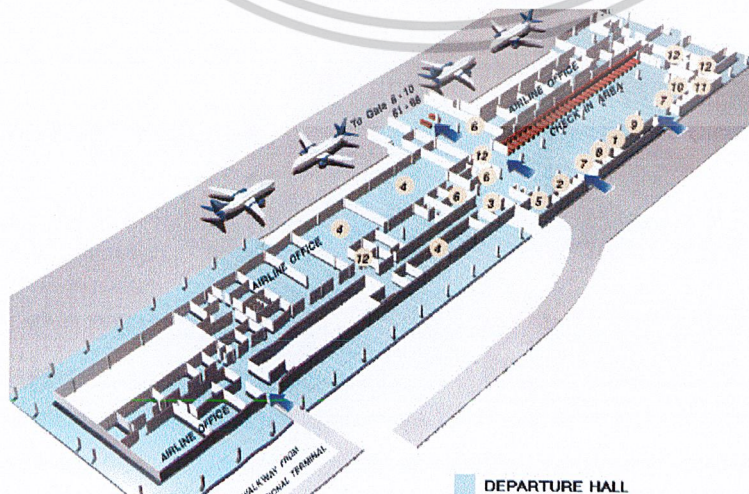
1 st Floor Plan

ชั้น 1 เป็นส่วนของผู้โดยสารขาเข้า และเป็นส่วนของผู้โดยสารขาออกของสายการบิน Bangkok Airways (PG)



2 nd Floor Plan

ชั้น 2 เป็นส่วนของผู้โดยสารขาออก ที่มี facilities ต่างๆเพื่อความสะดวกของผู้โดยสาร รวมถึง office ของสายการบินที่ให้บริการ

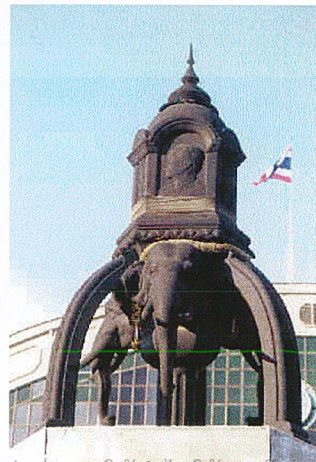
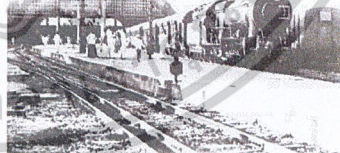


เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.6.4 สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง)

“สถานีรถไฟกรุงเทพ” หรือเรียกกันทั่วไปว่า “หัวลำโพง” เริ่มก่อสร้างในปลายสมัยรัชกาลที่ 5 คือในปี พ.ศ. 2453 การก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ โดยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้เสด็จทรงกระทำ พิธีกดปุ่มสัญญาณไฟฟ้าให้รถไฟขบวนแรกเดินเข้าสู่สถานีกรุงเทพ เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน พ.ศ.2459

สร้างอยู่ในพื้นที่ 120 ไร่เศษ อยู่ห่างจากสถานีเดิมไปทางทิศใต้ ประมาณ 500 เมตรตั้งอยู่ในท้องที่ แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานครมีอาณาเขตทิศใต้จรดถนนพระราม 4 ทิศเหนือจรดคลองมหานาค ทิศตะวันออก จรดถนนรองเมือง และทิศใต้จรดคลองผดุงกรุงเกษม มีแบบก่อสร้างเป็นรูปโดมสไตลส์อิตาเลียนผสมผสานกับศิลปะยุคเรอเนซซองส์ของมีลักษณะคล้ายกับ สถานีรถไฟ เมืองแฟรงค์เฟิร์ตในประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน อีกทั้งวัสดุในการก่อสร้างก็เป็นวัสดุสำเร็จรูป จากเยอรมันนี้ เช่นกัน วัสดุต่างๆที่ประดับไว้เป็นศิลปะที่มีความวิจิตรสวยงามมาก บันไดและเสาอาคารบริเวณทางขึ้นที่ทำการกอง โดยสาร หรือ โรงแรมราชธานีเดิม เป็นหินอ่อน ซึ่งปัจจุบันนี้เป็นที่ทำการ กองโดยสาร และด้านซ้ายมือจะเป็นที่ทำการรับ-ส่งสินค้า ซึ่งปัจจุบันเป็นจุดจอดรถแท็กซี่



เอกสารนี้เป็นเอกสารทสงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นำมาเผยแพร่ให้ผู้อื่นไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

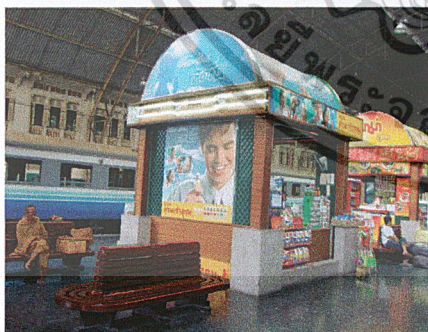
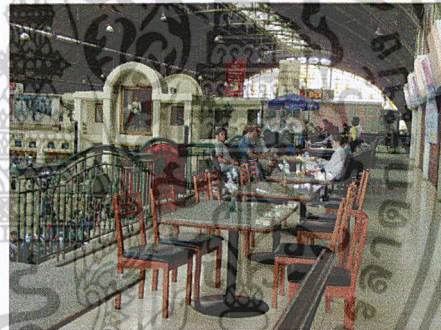
สถานีกรุงเทพได้รับการปรับปรุงเพื่อให้สอดคล้องกับการสภาพการโดยสารตลอดมา เป็นต้นว่าการขยายความยาว ของชานชาลาหรือก่อสร้างชานชาลาและหลังคาคลุมชานชาลาเพิ่มเติม ปรับปรุงห้องจำหน่ายตั๋ว โดยแยกเป็นห้องจำหน่ายตั๋ว ประจำวันและห้องจำหน่ายตั๋วล่วงหน้า จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆแก่ผู้โดยสารและผู้ที่มารับส่ง เช่น ร้านอาหาร/เครื่องดื่ม ร้านค้าเบ็ดเตล็ด ร้านขายหนังสือพิมพ์ ที่ทำการ ไปรษณีย์ เป็นต้น ทั้งนี้มีเงื่อนไขว่าต้องอนุรักษ์และพัฒนา อาคารสถานีกรุงเทพให้อยู่ในสภาพเดิม เนื่องจากเป็นอาคารที่อยู่ระหว่างการขึ้นทะเบียนเป็น โบราณสถานที่มีคุณค่าแก่การอนุรักษ์



ในการปรับปรุงอาคารสถานีกรุงเทพจะประกอบด้วยปรับปรุงพื้นที่ 2 ชั้นใน ห้องโถงอาคารให้เป็นร้านขายอาหาร และร้านค้า โดยมีชั้นลอยเพื่อเป็นที่นั่งคอยของผู้โดยสารเป็นการเพิ่มบริการให้ผู้โดยสาร ได้รับความสะดวกสบายในการนั่งรอ และสามารถเลือกซื้อ อาหาร ตลอดจนของใช้จำเป็นอื่นๆได้ตามความต้องการ โดยมีร้านค้า หลากหลาย อาทิ ร้านอาหาร, ขนม, เครื่องดื่ม, ผลไม้ ขนมปังและเบเกอรี่, ไอศกรีม, อาหารจานด่วน, อุปกรณ์การเดินทาง, หนังสือ และร้านขายยา เป็นต้น นอกจากนี้ยังมี บริษัท ที่ให้บริการด้านการท่องเที่ยว, บริษัทรับจองโรงแรมและตั๋วเครื่องบิน, บริการ แลกเปลี่ยนเงินตรา, ตู้ เอ.ที.เอ็ม. และห้องละหมาด เป็นต้นสำหรับห้องจำหน่ายตั๋ว ประจำวันก็ได้จัดสร้างขึ้นใหม่ โดยหันหน้ารับผู้โดยสารที่เดินทางเข้ามาในสถานีบนชั้น 2 ของ ห้องขายตั๋วทำเป็นพื้นที่ทำงานของพนักงาน เพื่อให้เกิดความคล่องตัวและสะดวกในการปฏิบัติงาน ส่วนที่เป็นห้องโถงจะคง สภาพเดิมไว้ เพื่อให้สามารถรองรับผู้โดยสาร

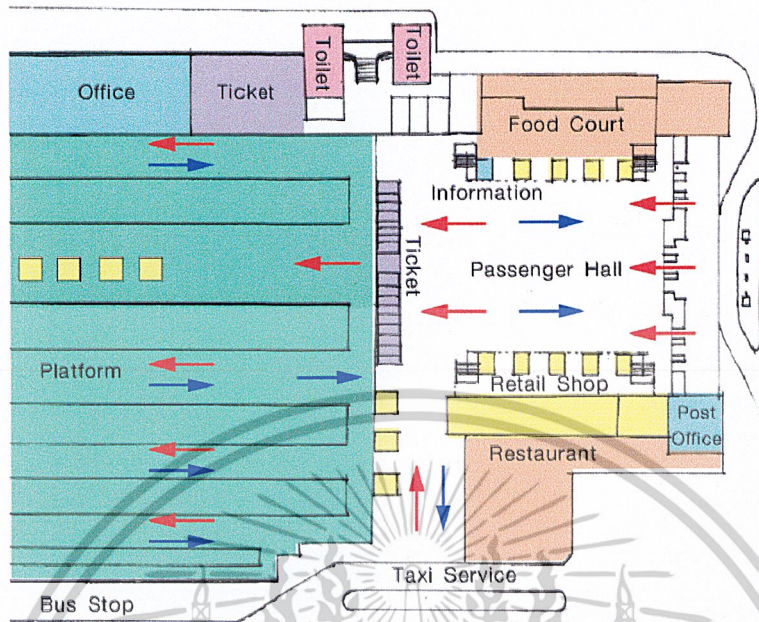
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จำนวนมากๆได้ ในส่วนชานชาลาได้เพิ่มเติมร้านขายของและจัดเป็นที่พักสำหรับ
ผู้โดยสารที่มารอการเดินทางด้วย ทางด้านข้างของอาคารสถานีทิศตะวันตก หรือคลองผดุง
กรุงเกษม ก่อสร้างเป็นหลังคาคลุม ใหม่เป็นรูปโค้งครึ่งวงกลมครอบคลุมพื้นที่ 1,000
ตารางเมตร เป็นพื้นที่สำหรับรองรับผู้โดยสารขาเข้าและขาออกให้ได้รับความสะดวกมาก
ขึ้นกว่าเดิมการปรับปรุงเพื่อพลิกโฉมของสถานีกรุงเทพใหม่ที่กล่าวมานี้แล้วเสร็จ และ
จัดพิธีเปิดอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2541

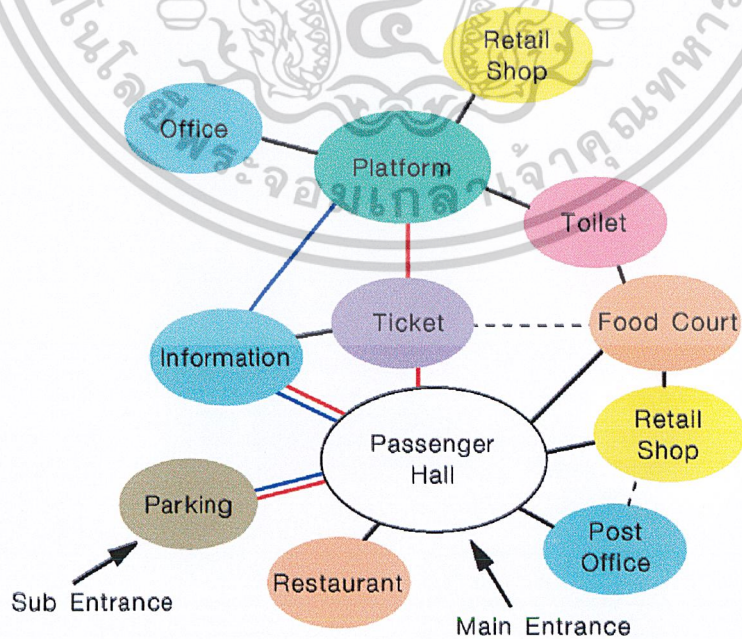


เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

LAY-OUT



BUBBLE DIAGRAM



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 3 การศึกษาพฤติกรรมและวิเคราะห์พื้นที่ใช้สอยของโครงการ

ประเภทลักษณะผู้ใช้สถานีขนส่ง

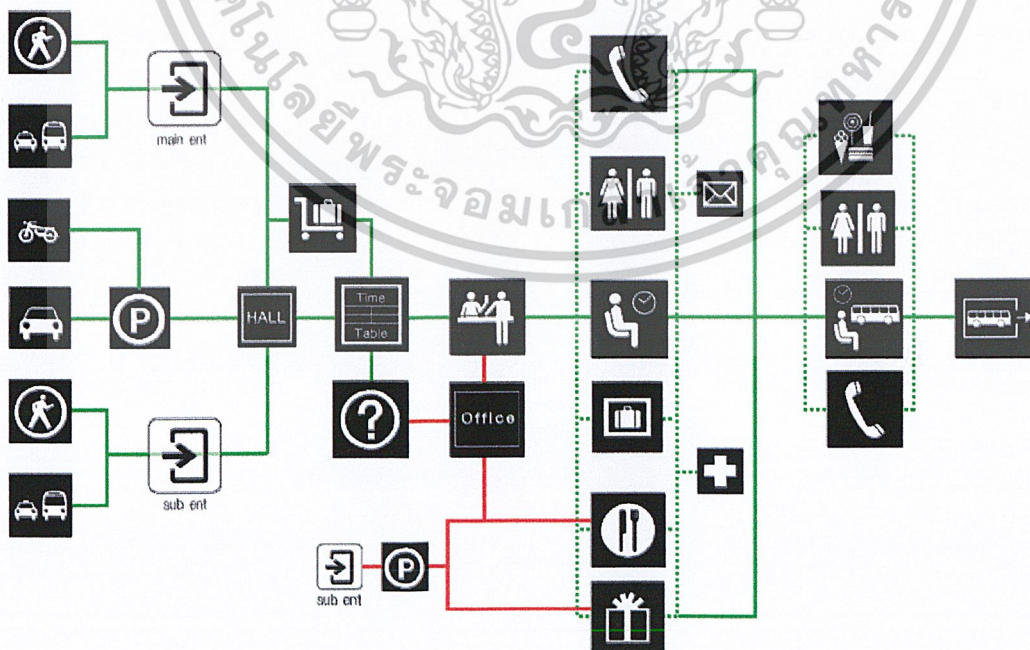
3.1 พฤติกรรมผู้ใช้บริการ

ผู้ใช้บริการแบ่งเป็น 2 ส่วน ได้แก่

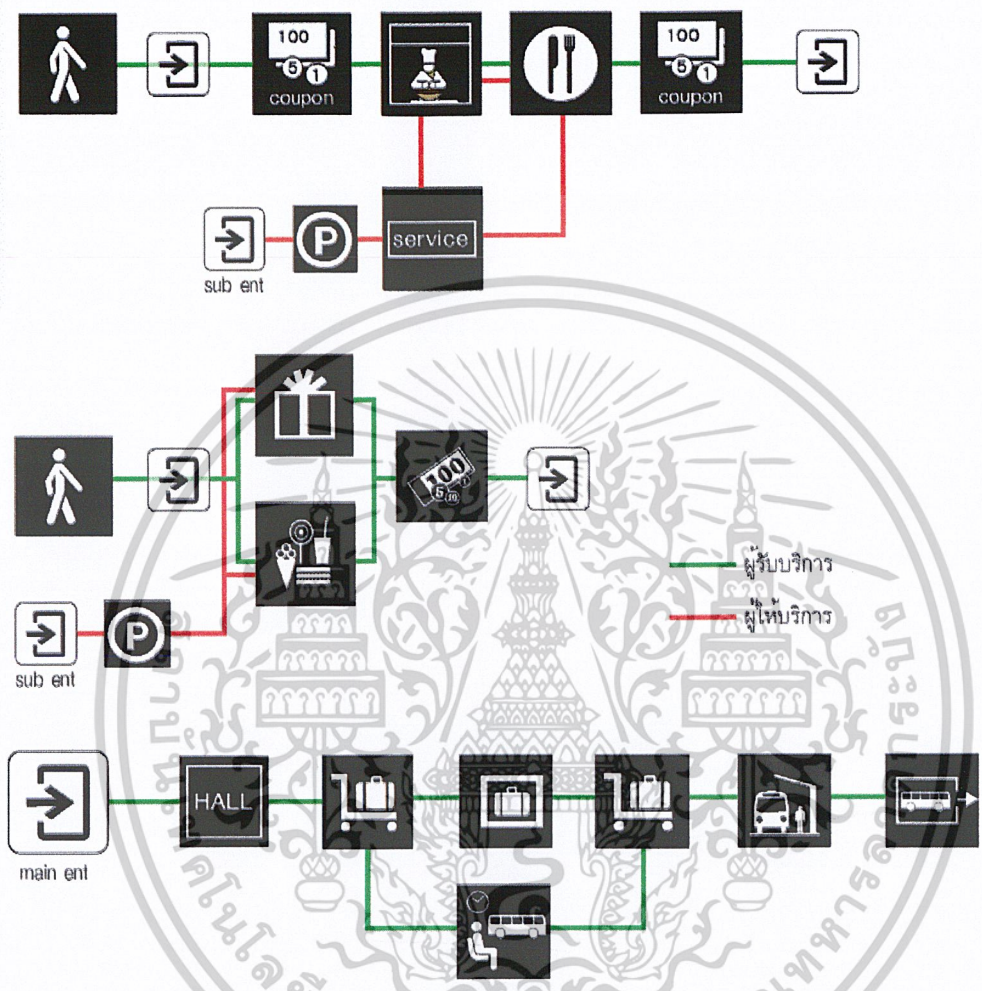
3.1.1 พฤติกรรมส่วนผู้โดยสารขาออก

ผู้โดยสารส่วนมากจะรู้เวลารถออกเพราะใช้เดินทางเป็นประจำ หรือโทรมาสอบถามก่อน โดยมาถึงก่อนขึ้นรถประมาณ 30-45 นาที เมื่อมาถึงสถานีแล้วผู้โดยสารก็จะไปยังช่องขายตั๋ว จากนั้นจึงนั่งพักคอยในบริเวณ Passenger Hall เพื่อรอรถออกเมื่อใกล้เวลารถออกจะไปยัง ส่วนชานชาลาขาออกเพื่อเตรียมตัวขึ้นรถต่อไป

ผู้โดยสารที่ซื้อตั๋วล่วงหน้า จะมาพอดีเวลาและตรงไปขึ้นรถที่ชานชาลาขาออกเลย บางครั้งในกรณีที่ผู้โดยสารมีญาติพี่น้องมาส่งหรือนัดกลุ่มเดินทาง อาจจะใช้เวลาอยู่ภายในสถานีนาน จึงมีส่วนบริการต่างๆ ให้ได้ใช้บริการก่อนเวลารถออก ได้แก่ Food Court , ร้านค้าย่อย, ห้องน้ำ, ATM แต่ผู้โดยสารบางส่วนไม่ทราบเวลารถออกจึงมี ตารางเวลา บอกเที่ยวรถที่จะออกในช่วงเวลานั้นๆ



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

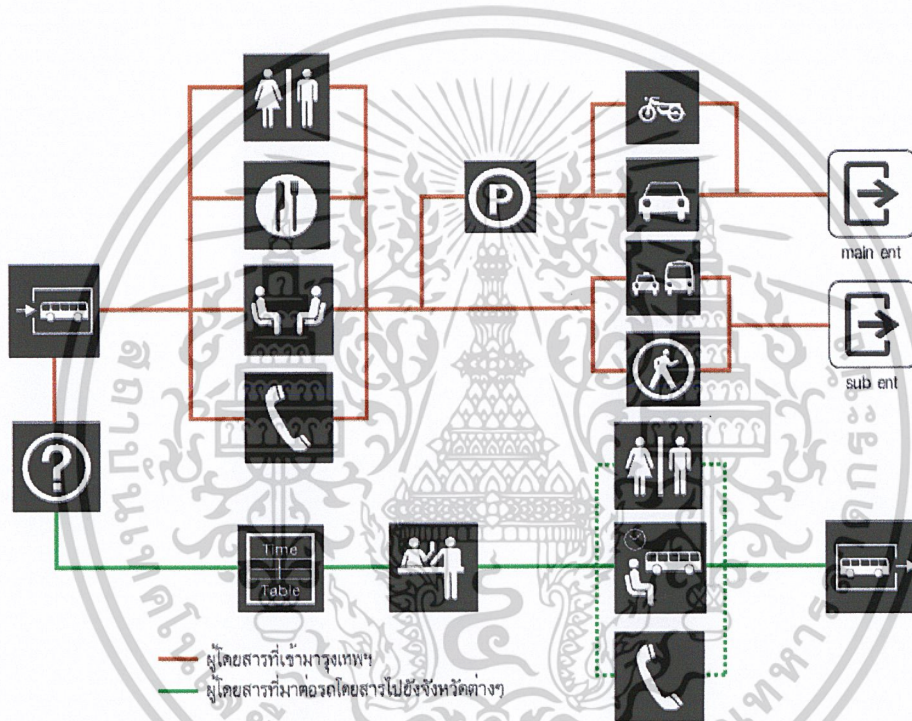


ส่วนสิ่งของสัมภาระที่ผู้โดยสารนำติดตัวมาในการเดินทาง ซึ่งถ้ามีขนาดเล็กหรือน้ำหนักเบา เช่น กระเป๋าเดินทาง ก่องและสิ่งของเด็กๆ หรือสำคัญผู้โดยสารจะนำติดตัวไปด้วย แต่ถ้ามีขนาดใหญ่ หรือมีจำนวนมากไม่สามารถนำติดตัวไปได้ บริเวณด้านหน้าจะมีรถเข็นให้บริการซึ่งจะมีค่าบริการ 20 บาท โดยใช้ระบบการหยอดเหรียญ และมีส่วนที่ฝากของให้บริการ อีกส่วนหนึ่ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.1.2 พฤติกรรมส่วนผู้โดยสารขาเข้า

พฤติกรรมของผู้โดยสารขาเข้าจะใช้เวลาไม่นาน เมื่อผู้โดยสารลงจากรถแล้ว จะตรงออกไปยังส่วนเทียบรับ-ส่ง บริเวณด้านหน้าอาคารสถานี และส่วนใหญ่ผู้โดยสารจะไปยังท่ารถโดยสารประจำทาง (ขสมก.) บางส่วนจะมีคนมารับหรือจะนั่งรอบริเวณ Passenger Hall บางส่วนผู้โดยสารจะต่อรถไปยังจังหวัดต่างๆ โดยจะขึ้นไปยังส่วนของผู้โดยสารขาออก



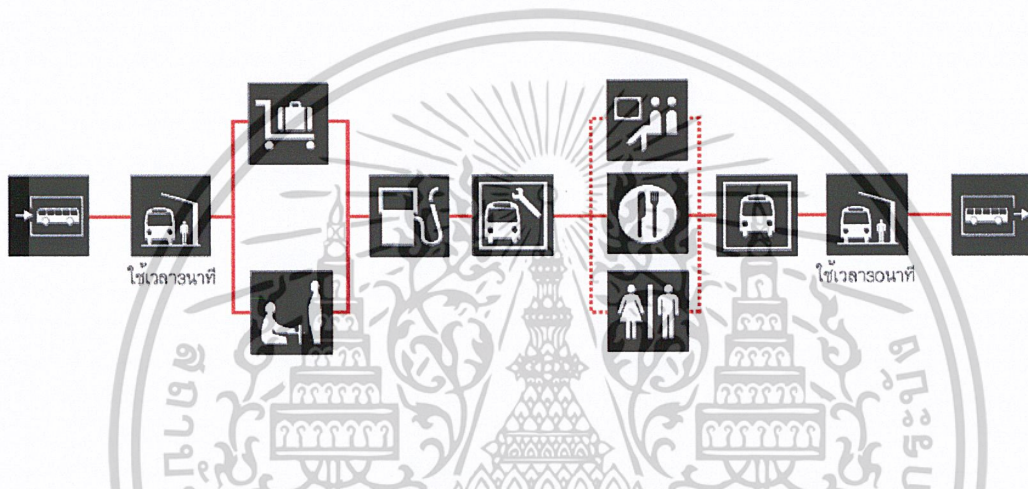
3.2 พฤติกรรมผู้ให้บริการ

3.2.1 พฤติกรรมของพนักงานขับรถ พนักงานเก็บค่าโดยสารและพนักงานบริการบนรถ แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ

- ชานชาลาขาออก หน้าห้องคนขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารจะอยู่ประจำรถโดยสาร โดยมีพนักงานขับรถ 1 คน (ในกรณีที่ระยะทางในแต่ละเที่ยวเกิน 500 กม. จะต้องมีพนักงานขับรถ 2 คน) ส่วนพนักงานเก็บค่าโดยสารและพนักงานบริการบนรถโดยสารจะมีประมาณ 3 คน จะทำหน้าที่เก็บค่าโดยสารกับผู้โดยสารที่ขึ้นกลางทาง และอีก 2 คน จะคอยช่วยเหลือ และยกกระเป๋าและสัมภาระของผู้โดยสารที่ขึ้นรถ โดยจะจอดรอรับผู้โดยสารประมาณคันละ 30 นาที

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ชานชาลาขาเข้า พนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารจะทำหน้าที่คอยบริการผู้โดยสารเมื่อนำรถมาจอดเทียบชานชาลา พนักงานจะนำไปเดินรถประจำรถไปให้พนักงานเซ็นรับทราบและจดสถิติ ส่วนพนักงานที่เหลือจะคอยบริการยกกระเป๋าและสัมภาระของผู้โดยสารลงจากรถ จะใช้เวลาประมาณ 3 นาที เมื่อผู้โดยสารลงหมดแล้ว พนักงานจะนำรถไปตรวจสอบสภาพและเติมน้ำมันแล้วจึงนำรถไปจอดที่ลานจอดรถเพื่อเตรียมเทียบชานชาลาอีกครั้ง จากนั้นพนักงานก็จะพักผ่อนหรือรับประทานอาหารได้



3.2.2 พฤติกรรมของพนักงาน บริษัท ขนส่ง จำกัด

- การศึกษาพฤติกรรมของพนักงานบริษัท ขนส่ง จำกัด จะเริ่มจากฝ่ายบริหาร คือ หัวหน้ากอง ผู้ช่วยหัวหน้ากอง และเลขานุการ จะเป็นผู้รับนโยบายจากกรรมการ หัวหน้ากองจะเข้าร่วมประชุมจากนั้นก็รับนโยบายมาดำเนินการ โดยจัดประชุมหัวหน้าแผนกต่างๆ ในกองการเดินรถหรือจัดส่งเรื่องให้แก่แผนกต่างๆ

โดยพนักงานจะทำงานในส่วนสำนักงานที่ชั้น 2 ของอาคารผู้โดยสาร โดยจะเริ่มทำงาน 8.30-16.30 น. ลักษณะการทำงานส่วนใหญ่เป็นประเภทงานเอกสาร

พนักงานบางส่วนเป็นส่วนที่ต้องเกี่ยวข้องกับส่วนผู้โดยสาร และสถานีจึงต้องมีการทำงาน 24 ชั่วโมง ได้แก่

- พนักงานส่วนประชาสัมพันธ์ ทำหน้าที่บริการข้อมูลข่าวสารกับผู้มาติดต่อ สอบถามรับร้องเรียนและเรื่องราวร้องทุกข์ก่อนโอนไปประสานงานยังฝ่ายต่างๆ

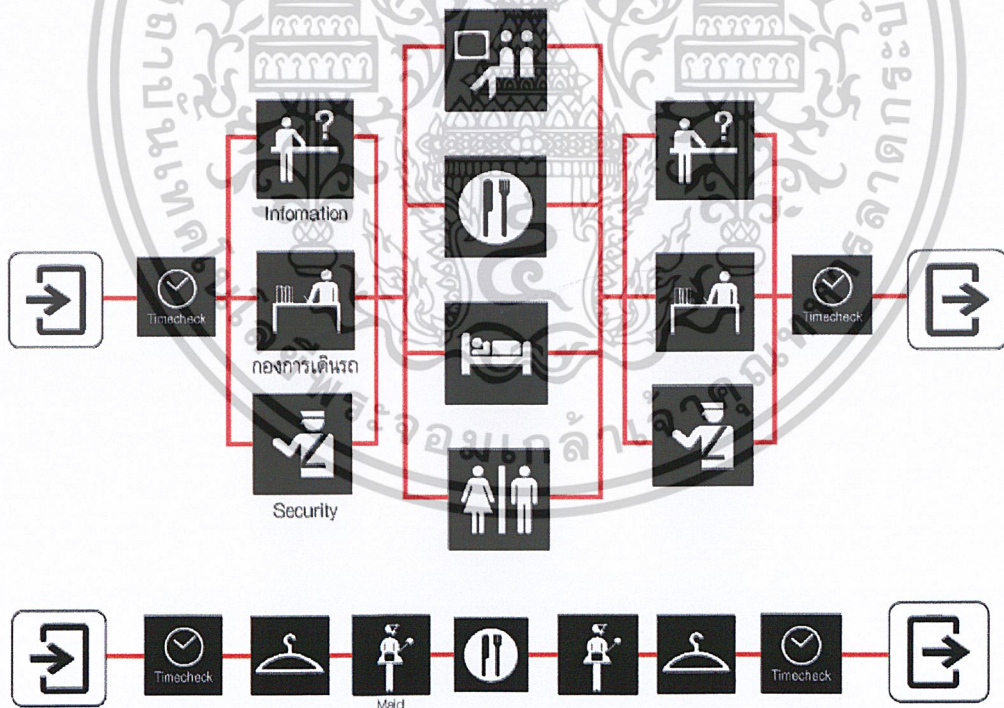
ทำงาน 24 ชั่วโมง เป็นสลับ เวลา 9.00-17.00น. ,17.00-01.00น. และ01.00-9.00น. สลับละ 2 คน โดยเวลากลางคืนผู้โดยสารน้อยลงแล้วพนักงานจะพักผ่อนภายในส่วนประชาสัมพันธ์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- พนักงานส่วนกองการเดินรถภาคต่างๆ ทำหน้าที่จัดเที่ยวการเดินรถโดยสาร ตรวจสอบ ควบคุม ดูแล โดยสาร พนักงานเก็บค่าโดยสารและพนักงานขับรถ ทำงาน 24 ชั่วโมง เป็นผลัด เวลา 9.00-17.00น. ,17.00-01.00น. และ01.00-9.00น. โดยจะมีส่วนนอนพักผ่อนให้ในช่วงเวลา 22.30-04.00น.

- พนักงานส่วนกองบริหารสถานี ทำหน้าที่ดูแลอาคารผู้โดยสารและอาคารชานชาลา รับเรื่องร้องทุกข์ ควบคุมการเข้า-ออกของรถโดยสาร ทำงาน 24 ชั่วโมง เป็นผลัด เวลา 9.00-17.00น. ,17.00-01.00น. และ01.00-9.00น. โดยจะมีส่วนนอนพักผ่อนให้ในช่วงเวลา 22.30-04.00น. เช่นเดียวกับส่วนกองการเดินรถ

- พนักงานส่วนขายตั๋วโดยสาร ทำหน้าที่ขายและรับจองตั๋วโดยสาร ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางเส้นทางนั้นๆ ทำงานเป็นผลัดเวลา เริ่มตั้งแต่ 04.00-14.00น. และ 14.00-23.00น. ประจำช่องละ 1 คน (แต่จะมีช่องขายตั๋วที่เปิด 24 ชั่วโมง สำหรับรถโดยสารสายนครราชสีมา)



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.2.3 พฤติกรรมของพนักงานที่ให้บริการในส่วนอื่นๆ

เป็นพนักงานส่วนร้านค้าที่มาเช่าพื้นที่ในสถานี พนักงานในส่วน Food Court และพนักงานที่ให้บริการอื่นๆ ได้แก่

- พนักงานประจำร้านค้า, ร้านรับฝากสัมภาระ ทำหน้าที่ขายของและรับฝากสัมภาระ เวลาทำงานต่างกัน ไปขึ้นอยู่กับร้านที่ประจำอยู่ บางร้านจะเปิด 24 ชั่วโมง
- พนักงาน Food Court ทำหน้าที่ขายอาหารและเครื่องดื่มให้กับผู้โดยสารที่รอเวลารถโดยสารออก
- พนักงานรักษาความปลอดภัย ทำหน้าที่ดูแลความเรียบร้อยภายในสถานีและควบคุมตามจุดต่างๆ เช่น บริเวณทางออกสู่ชานชาลา บริเวณสำนักงาน
- พนักงานรักษาความสะอาด ทำหน้าที่ดูแลรักษาความสะอาดภายในสถานีทำงานเป็นผลัด เวลา 8.00-16.00น., 16.00-24.00น. และ 24.00-8.00น.
- พนักงานรักษาความสะอาด ทำหน้าที่ดูแลรักษาความสะอาดภายในสถานีทำงานเป็นผลัด เวลา 8.00-15.00น. และ 15.00-23.00น.

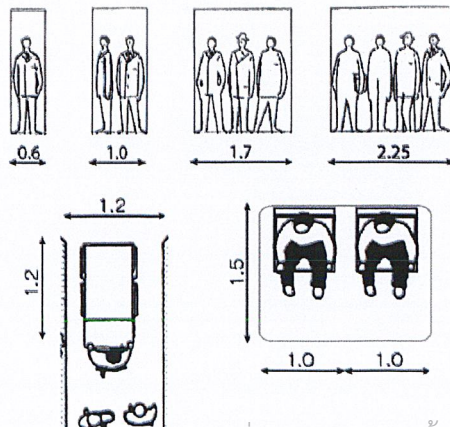
3.3 วิเคราะห์พื้นที่ใช้สอยของโครงการ

จากสถิติจำนวนผู้โดยสารที่เข้าใช้สถานี ทำให้พื้นที่เดิมที่ใช้งานในปัจจุบันมีความเพียงพอต่อการใช้งาน โดยแยกเป็นส่วนต่างๆ ดังนี้

3.3.1 ผู้โดยสารขาออก (Departure)

ประกอบด้วยส่วนต่างๆ ดังนี้

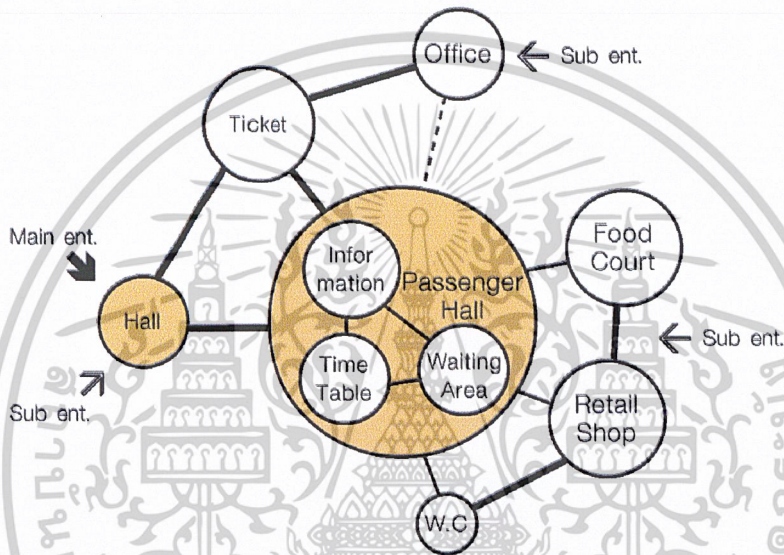
- Hall เป็นพื้นที่ส่วนเทียบรถ 1,415 ตารางเมตร
- Passenger Hall 3,600 ตารางเมตร



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

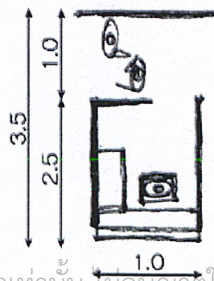
| องค์ประกอบ | พื้นที่(ตร.ม.)/หน่วย | หน่วย | พื้นที่(ตร.ม.) |
|------------|----------------------|-------|----------------|
| นั่งพักคอย | 1.5 | 1,000 | 1,500 |
| ยืนพักคอย | 0.9 | 1,000 | 900 |
| | รวม | | 2,400 |
| | *circulation 50% | | 1,200 |
| | รวม | | 3,600 |

*circulation 50% เนื่องจากมารับรับคนในช่วงเทศกาล



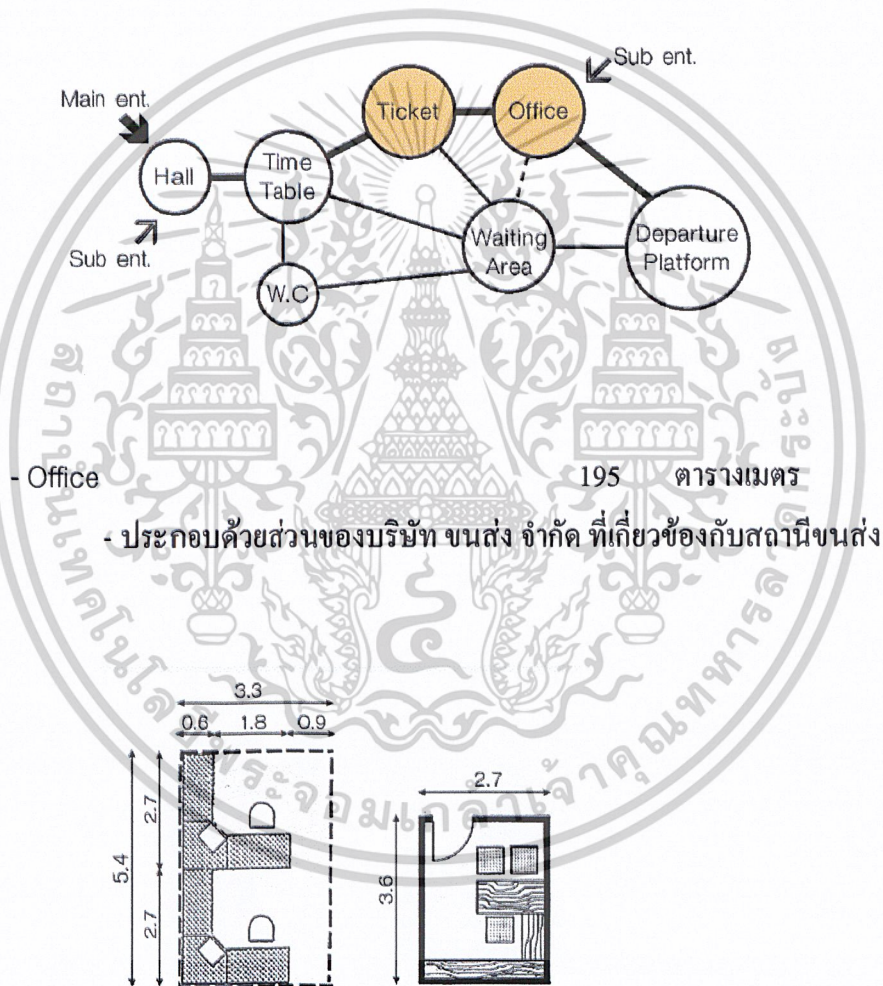
- Ticket 420 ตารางเมตร

จากการวิเคราะห์ตารางเดินรถ ที่ยืงรถออกมาที่สุดประมาณ 80 เที่ยว โดยเฉลี่ย เที่ยวละ 40 คน รวมทั้งหมด 3,600 คน ในช่วงเวลา 45 นาที โดยปกติ 1 คน ใช้เวลา 2 นาที ในการซื้อตั๋ว ดังนั้น ในเวลา 45 นาที จะมีคนรอซื้อตั๋วใน 1 ช่อง จำนวน 27 คน เพราะฉะนั้น จะมีช่องขายตั๋วเท่ากับ $3,600/27 = 120$ ช่อง



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

| องค์ประกอบ | พื้นที่(ตร.ม.)/หน่วย | หน่วย | พื้นที่(ตร.ม.) |
|------------------------|----------------------|-------|----------------|
| ช่องขายตั๋วโดยสาร | | | |
| -ภาคเหนือ | 3.5 | 32 | 112 |
| -ภาคกลางและตะวันออก | 3.5 | 28 | 98 |
| -ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ | 3.5 | 60 | 210 |
| | รวม | | 420 |

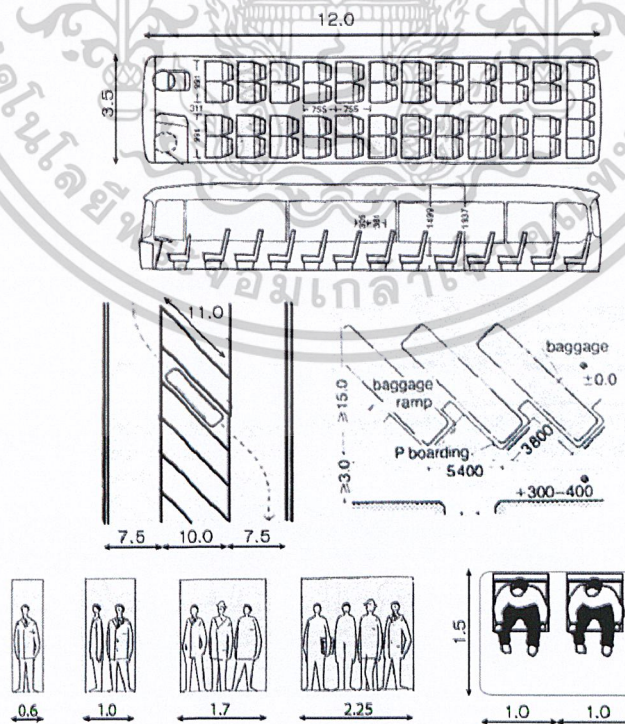


เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

| องค์ประกอบ | พื้นที่(ตร.ม.)/หน่วย | หน่วย | พื้นที่(ตร.ม.) |
|-----------------------------|----------------------|-------|----------------|
| กองบริการอาคาร | | | |
| - ส่วนทำงาน | 3.6 | 6 | 21.6 |
| - ห้องหัวหน้าและรองหัวหน้า | 9.72 | 2 | 19.44 |
| กองสาธารณูปโภค | | | |
| - ส่วนทำงาน | 3.6 | 12 | 43.2 |
| - ห้องควบคุมโทรทัศน์วงจรปิด | 6 | 1 | 6 |
| ส่วนตำรวจ | 6 | 4 | 24 |
| ส่วนงานเดินรถ | | | |
| - ภาคเหนือ | 8.91 | 2 | 17.82 |
| - ภาคกลาง | 8.91 | 2 | 17.82 |
| - ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ | 8.91 | 2 | 17.82 |
| | รวม | | 150.24 |
| | circulation 30% | | 44.76 |
| | รวม | | 195 |

- Departure Platform 2,565 ตารางเมตร

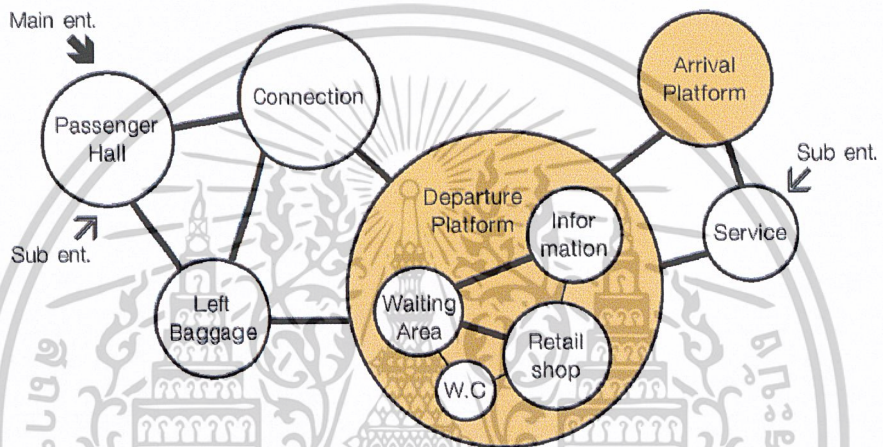
- ช่องจอดรถโดยสารจำนวน 79 ช่อง
- ส่วนพักคอยผู้โดยสาร
- ส่วนร้านค้าย่อย



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

| องค์ประกอบ | พื้นที่(ตร.ม.)/หน่วย | หน่วย | พื้นที่(ตร.ม.) |
|------------|----------------------|-------|----------------|
| นั่งพักคอย | 1.5 | 440 | 660 |
| ยืนพักคอย | 0.9 | 440 | 396 |
| | รวม | | 1,056 |
| | *circulation 50% | | 528 |
| | รวม | | 1,584 |

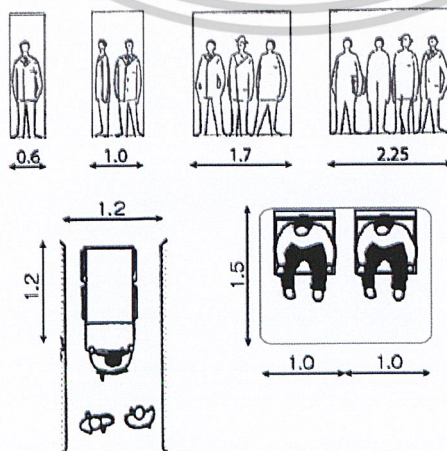
*circulation 50% เนื่องจากมารับรับคนในช่วงเทศกาล



3.3.2 ผู้โดยสารขาเข้า (Arrival)

ประกอบด้วยส่วนต่างๆดังนี้

- Hall เป็นพื้นที่ส่วนเทียบรถ 1,415 ตารางเมตร
- Passenger Hall 3,600 ตารางเมตร



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

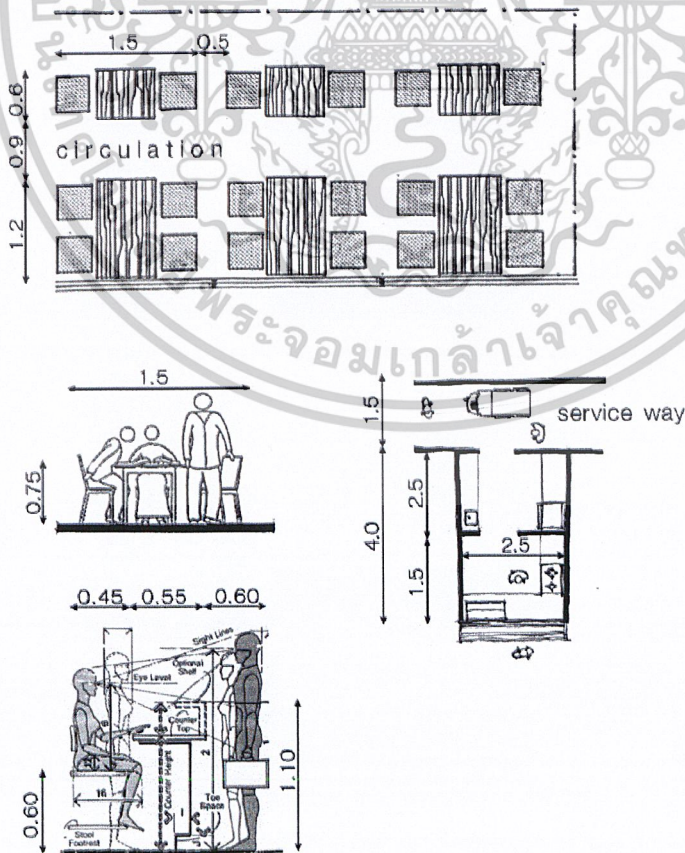
| องค์ประกอบ | พื้นที่(ตร.ม.)/หน่วย | หน่วย | พื้นที่(ตร.ม.) |
|------------|----------------------|-------|----------------|
| นั่งพักคอย | 1.5 | 1,000 | 1,500 |
| ยืนพักคอย | 0.9 | 1,000 | 900 |
| | รวม | | 2,400 |
| | *circulation 50% | | 1,200 |
| | รวม | | 3,600 |

*circulation 50% เนื่องจากรับรับคนในช่วงเทศกาล

3.3.3 ส่วนให้บริการผู้โดยสาร (Passenger Service)

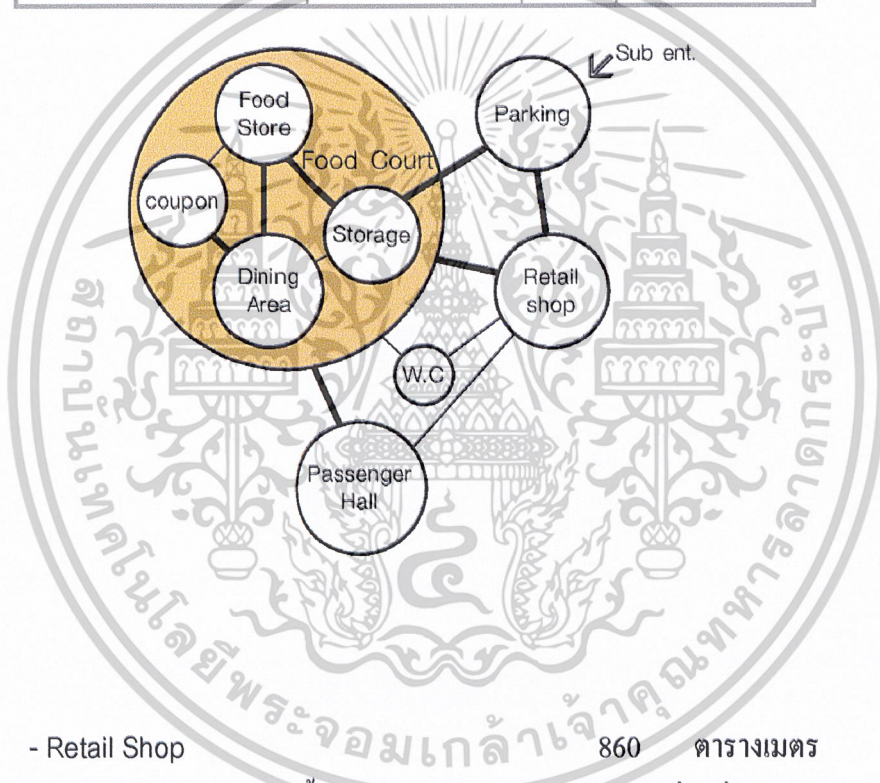
ส่วนที่ให้บริการสำหรับผู้โดยสารและผู้ที่ใช้สถานีขนส่ง โดยให้บริการต่างๆ เช่น Food Court ร้านค้าย่อย ส่วนที่ฝากสัมภาระ เป็นต้น

- Food Court 1,432.25 ตารางเมตร
- ส่วนรับประทานอาหารจำนวน 600 ที่นั่ง
- ส่วนร้านค้าอาหารจำนวน 42 ร้าน



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

| องค์ประกอบ | พื้นที่(ตร.ม.)/หน่วย | หน่วย | พื้นที่(ตร.ม.) |
|-----------------------------|----------------------|-------|----------------|
| ร้านค้าอาหาร | 10 | 42 | 420 |
| ส่วนรับประทานอาหาร 2ที่นั่ง | 0.9 | 100 | 90 |
| ส่วนรับประทานอาหาร 4ที่นั่ง | 1.8 | 100 | 180 |
| Service way | 3.75 | 42 | 157.5 |
| ส่วนเก็บของ 30%ของพื้นที่ | | | 254.25 |
| | รวม | | 1,101.75 |
| | circulation 30% | | 330.5 |
| | รวม | | 1,432.25 |

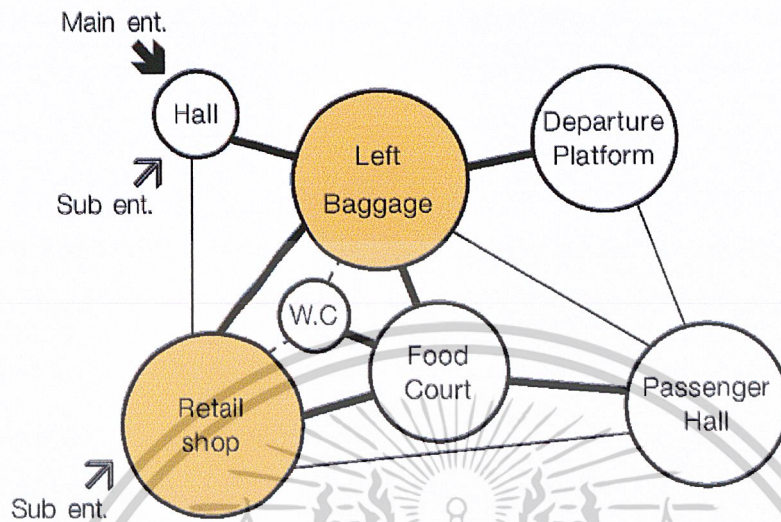


- Retail Shop 860 ตารางเมตร

เป็นร้านสะดวกซื้อ จำหน่ายสินค้าจำพวก ขนม เครื่องดื่ม และหนังสือ

| องค์ประกอบ | พื้นที่(ตร.ม.)/หน่วย | หน่วย | พื้นที่(ตร.ม.) |
|-----------------|----------------------|-------|----------------|
| ร้านค้าขนาดเล็ก | 10 | 16 | 160 |
| ร้านค้าขนาดกลาง | 50 | 6 | 300 |
| ร้านค้าขนาดใหญ่ | 100 | 4 | 400 |
| | รวม | | 860 |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



- Left Baggage 364 ตารางเมตร

จากเดิมมีพื้นที่ไม่เพียงพอซึ่งเกิดปัญหาในเรื่องของสัมภาระที่วางเกะกะ
 ทางเดินภายในอาคารผู้โดยสาร จึงขยายพื้นที่ให้มากขึ้นอีก 10% จากเดิมมีเพียง
 252 ตารางเมตร ให้เป็น 364 ตารางเมตร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.4 ความสัมพันธ์ของพื้นที่ใช้สอยภายในโครงการ

3.4.1 ตารางความสัมพันธ์ Interaction Matrix

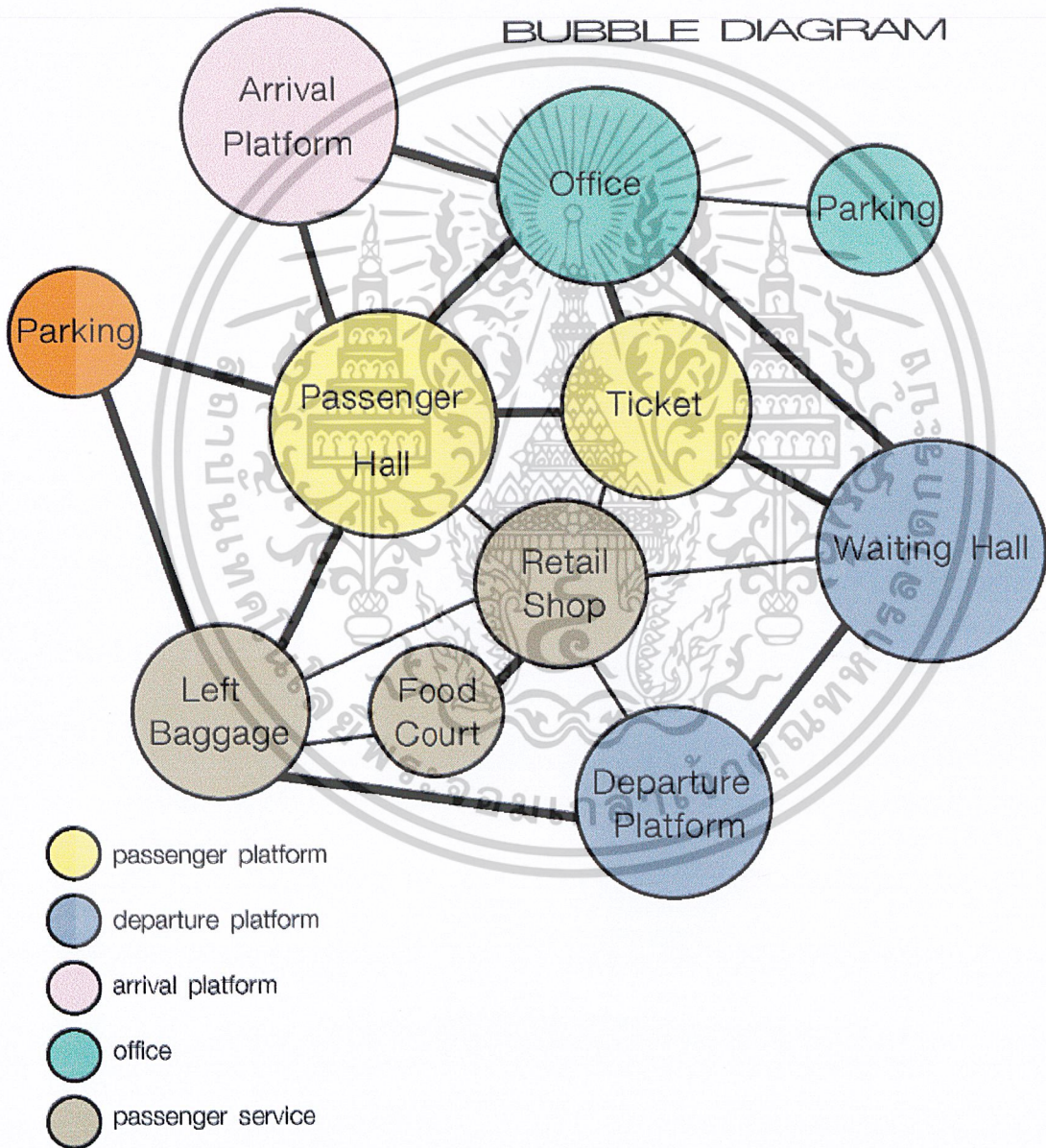
INTERACTION MATRIX

| ผู้ให้บริการ | ผู้รับบริการ | |
|--------------|--------------|--------------------|
| ● | ● | Parking |
| ● | ● | Passenger Hall |
| ● | ● | Ticket |
| △ | ● | Retail Shop |
| ● | ● | Food Court |
| △ | ● | Left Baggage |
| △ | ● | Waiting Hall |
| ● | ● | Departure Platform |
| ● | ● | Arrival Platform |
| ● | △ | Office |

- สัมพันธ์มาก
- ◐ สัมพันธ์ปานกลาง
- สัมพันธ์น้อย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

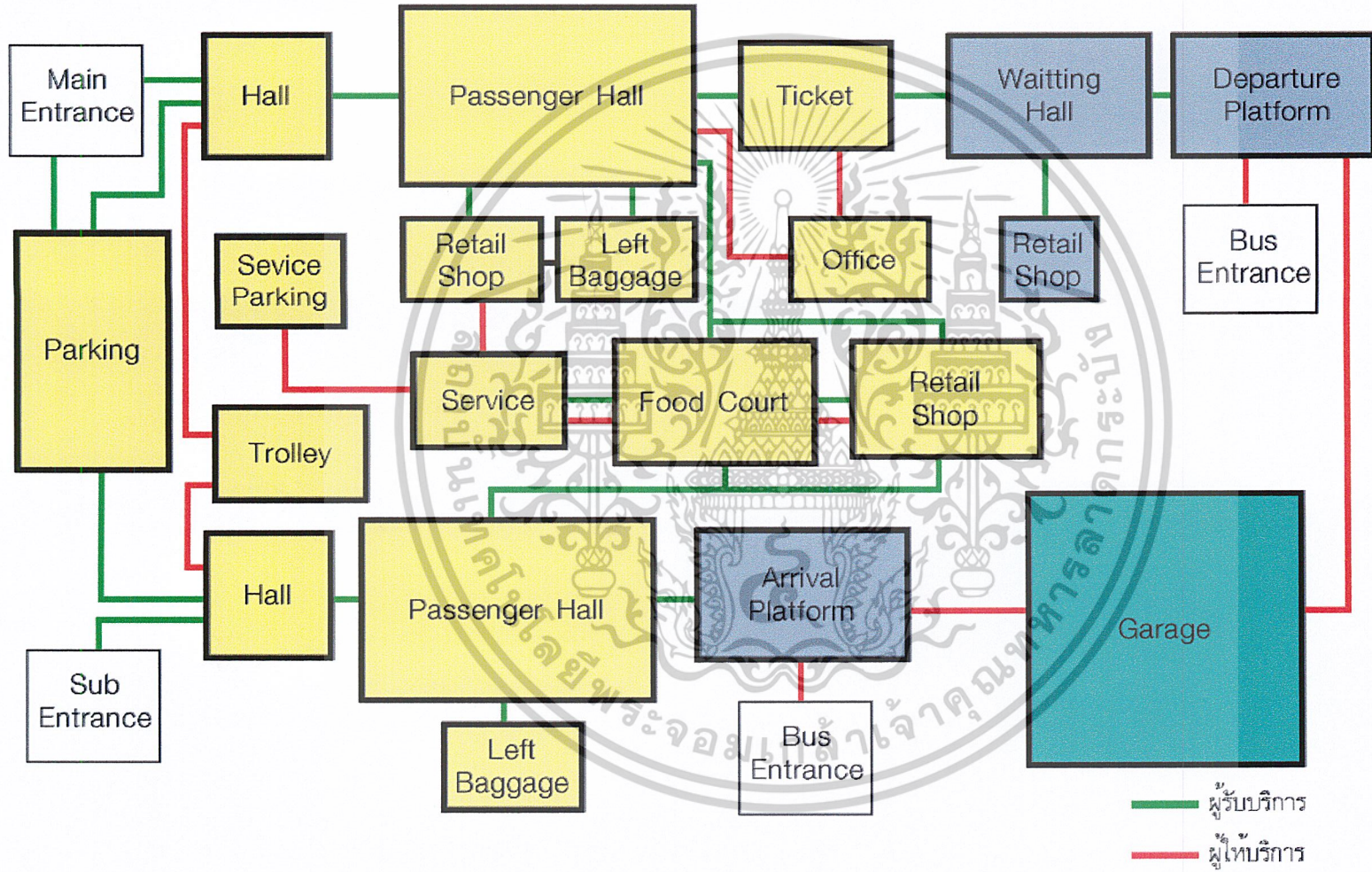
3.4.2 ตารางความสัมพันธ์ Bubble Diagram



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.4.3 ตารางวางแผนผังพื้นที่ Functional Diagram

FUNCTIONAL DIAGRAM



บทที่ 4 การวิเคราะห์ลักษณะสถาปัตยกรรมในโครงการ

4.1 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมที่ตั้งและกลุ่มอาคาร

จากสภาพที่ตั้งที่มีถนนขนานด้านบนและด้านล่าง จึงวางอาคารให้ขนานกับถนนเพื่ออำนวยความสะดวกในการจัดเส้นทางเดินรถในตัวสถานีขนส่ง อาคารจึงวางแนวยาวตามแนวทิศเหนือ-ใต้ และหันหน้าไปทางทิศตะวันออกทำให้มีปัญหาในเรื่องการประหยัดพลังงานของตัวอาคาร ซึ่งต้องใช้อุปกรณ์ปรับอากาศทั้งอาคาร

4.1.1 ที่ตั้ง

ตั้งอยู่ในที่โล่งกว้างและเป็นอาคารขนาดใหญ่ ซึ่งมองเห็นได้ชัดเจนทำให้ตัวอาคารได้รับอิทธิพลจาก แดด-ลม โดยตรงกับตัวอาคาร

แดด ตัวอาคารผู้โดยสาร ได้รับแดดตลอดทั้งวันเนื่องจากเป็นอาคารขนาดใหญ่และตั้งอยู่ในพื้นที่โล่ง

ลม เนื่องจากตัวอาคารผู้โดยสารวางขนานกับทิศตะวันออก ทำให้ตัวอาคารไม่ได้รับอิทธิพลจากลมอย่างเต็มที่

4.1.2 กลุ่มอาคาร

กลุ่มอาคารภายในสถานีขนส่งแบ่งเป็น 4 ส่วนได้แก่

- 1.PASSENGER
- 2.DEPARTURE
- 3.ARRIVAL
- 4.SERVICE



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นิยมนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.2 การวิเคราะห์อาคารเดิม

4.2.1 การวิเคราะห์แนวความคิดในการออกแบบ

ในขั้นตอนที่สถาปนิกได้ออกแบบไว้ในตอนแรก โครงการจะมีความยืดหยุ่นสูงในการใช้งานคือ มีความสามารถในการรองรับการบริการของสถานี เพื่อการขยายตัวในอนาคต โดยมีโครงสร้างรับผู้โดยสารขาเข้าและผู้โดยสารขาออก แบบแยกออกจากกัน แต่สามารถควบคุมได้ โดยวิธีแบ่งผู้โดยสารขาเข้าและผู้โดยสารขาออกให้อยู่คนละระดับของอาคาร เพื่อลดความสับสนและความมั่งคั่ง โดยจัดให้ผู้โดยสารขาออกอยู่ชั้นบน มีทางรถจากถนนทางเข้าให้รถขึ้นไปส่งได้ โดยสะดวก ส่วนผู้โดยสารขาเข้าจะอยู่ชั้นล่างระดับดิน ใกล้กับที่จอดรถส่วนบุคคล รถรับจ้าง

แบ่งเขตควบคุมคนเป็น 3 เขต คือ เขตสาธารณะ ที่ทุกคนผ่านได้, เขตพื้นที่ควบคุม ที่อนุญาตให้เฉพาะผู้โดยสารที่มีตัวผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องโดยตรงเท่านั้น และส่วนซึ่งบริการเป็นพื้นที่ของเจ้าหน้าที่เท่านั้น ซึ่งลักษณะนี้ เมื่อกรณีที่มีคนมาใช้บริการมากๆ ก็จะแบ่งออกเป็นสัดส่วน ไม่เกิดการปะปน ชุลมุน การแยกให้เป็นเขตพื้นที่ควบคุมให้คนที่มาตัวผ่านเท่านั้นก็เป็นข้อดี แต่อาจจะเกิดความหนาแน่นกันตรงขอบรั้ว ตามลักษณะของคนไทยที่จะต้องสาธยายหรือเพื่อไปส่งทำให้เกิดความวุ่นวายได้ ระบบขายตั๋วที่เป็นแบบผ่านตลอดช่วยให้เกิดความเรียบร้อย สะดวกต่อผู้โดยสารที่ซื้อตั๋ว สามารถเดินผ่านเข้าไปในส่วนพักคอยส่วนในได้เลย ทำให้สามารถรองรับคนได้เป็นจำนวนมาก

แต่ปัจจุบันระบบต่างๆที่กล่าวมาถูกเปลี่ยนไปอย่างสิ้นเชิง เนื่องจากการที่มีการรวมกองเดินรถต่างๆเข้ามาเพิ่มในสถานี รวมทั้งพวกรถร่วมบริการต่างๆ ทำให้ระบบเปลี่ยนเป็นชั้นบนเป็นการเดินรถสายตะวันออกเฉียงเหนือ และชั้นล่างระดับดินเป็นการเดินรถสายเหนือและกลาง ส่งผลให้ลักษณะการแยกผู้โดยสารขาเข้า-ออก ให้แยกออกจากกันเสียไป เป็นการปะปนกันก่อให้เกิดความสับสน รวมทั้งระบบขายตั๋วที่เปลี่ยนเป็นช่องขายตั๋วหลายๆช่องซึ่งแบ่งตามบริษัททัวร์ แทนแบบผ่านตลอดทำให้เกิดความไม่คล่องตัว ความสำคัญของผู้โดยสารขาเข้าถูกลดลงไปเพราะถูกกั้นให้ไปลงส่วนด้านหลังอาคารห่างจากตัวอาคาร การแบ่งเขตควบคุมออกเป็น 3 เขตที่กล่าวมาได้ถูกยกเลิกไปด้วย ปัจจุบันแทบจะไม่สามารถแยกให้เกิดความสะดวกของผู้ที่ซื้อตั๋วโดยสารกับผู้คนที่ทั่วไปเลย โดยที่ผู้คนที่ทั่วไปสามารถเดินเข้าไปในเขตชานชาลาโดยโดยสารขาออกเช่นเดียวกับผู้โดยสารที่มีตัวทำให้ไม่สามารถควบคุมคนได้อีกต่อไป

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตามแนวความคิดเดิมชานชาลาขาเข้าได้ออกแบบให้เชื่อมถึงกันหมด เป็นลักษณะเส้นตรงยาวอยู่ทางด้านหลังอาคาร โดยรถโดยสารขาเข้าจะเข้าเทียบด้านหลังอาคารผู้โดยสาร ส่วนผู้โดยสารขาออกจะขึ้นรถโดยเดินจากชั้นบนลงไปที่ชานชาลาขาออก(อาคาร4) โดยมีจุดควบคุมอยู่บริเวณสะพานข้ามทั้ง 2 สะพาน ส่วนด้านล่างของโครงการเป็นที่จอดรถสำรองวิน แต่ปัจจุบันระบบได้เปลี่ยนเป็นแบ่งตามการเดินทางรถต่าง ๆ คือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือส่วนพักคอยผู้โดยสารขาออกจะอยู่ชั้น2ของอาคารผู้โดยสารและเดินลงไปที่ชานชาลาขาออก(อาคาร4)ทางด้านหลัง ส่วนชานชาลาขาออกของภาคกลางและภาคเหนือจะใช้บริเวณที่เทียบรถด้านหลังอาคารเป็นชานชาลา ส่วนชานชาลาเดิมอยู่ที่ด้านหลังโครงการจะเป็นส่วนของรถโดยสารขาเข้าทั้งหมด รถที่เข้าออกเพื่อบริการผู้โดยสารมีเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดความติดขัด ยิ่งในช่วงวันหยุดเทศกาลต่าง ๆ จำนวนคนที่มาใช้บริการมีเป็นจำนวนมาก จนการบริการไม่เพียงพอต่อความต้องการ สามารถทำได้แค่เพียงจัดระบบการเดินทางให้เกิดความคล่องตัวขึ้นเท่านั้น

ส่วนพื้นที่ของโครงการก็มีจำกัด เป็นที่ของการรถไฟ การขยายที่โครงการจึงเป็นไปได้ยาก จะเป็นการปรับตำแหน่งอาคารภายในให้เหมาะสมขึ้นเท่านั้น แนวความคิดทางด้านถนนกำแพงเพชร2 จะมีทางเข้าออกของรถโดยสารขาเข้าเท่านั้น แต่ปัจจุบันได้เปลี่ยนไปเป็นทางเข้าที่เทียบรับส่งผู้โดยสารของรถแท็กซี่ และรถประจำทางด้วย มีการกันบริเวณรถโดยสารขาเข้าด้านหลังเป็นสัดส่วนด้วยรั้วตาข่ายเหล็ก ส่วนอาคารชานชาลาขาออก(อาคาร4)และที่บริเวณชานชาลาขาออกช่องสายภาคกลางและภาคเหนือตรงด้านหลังอาคารผู้โดยสารมีการเจาะพื้นปูเดบาทเพื่อทำที่จอดรถเพิ่มเติม เพื่อเพิ่มความคล่องตัวและปริมาณของรถโดยสารที่จะเข้ามารับคน

4.2.2 การวิเคราะห์ในแง่การวางผัง (ZONING ANALYSIS)

วิเคราะห์อาคารแนวความคิดเดิมที่สถาปนิกออกแบบ

เนื่องจากสภาพที่จำกัดของที่ดิน ทำให้ต้องวางอาคาร ไปตามแนวเหนือ-ใต้ หันหน้าอาคารไปทางด้านตะวันออก อาจจะทำให้อาคารไม่ประหยัดพลังงานเท่าที่ควรเนื่องจากต้องสูญเสียพลังงานสำหรับระบบปรับอากาศจำนวนมาก การวางผังโดยแบ่งส่วนขาเข้ากับขาออก ให้แยกจากกันโดยให้ขาเข้าอยู่ในชั้นล่างและให้ขาออกอยู่ในชั้น1 ซึ่งน่าจะเป็นระบบที่มีประสิทธิภาพ ทำให้ไม่เกิดความสับสน มีการกระจายผู้โดยสารได้รวดเร็ว การรักษาความปลอดภัยก็ง่ายขึ้น ตามที่สถาปนิกต้องการ การที่สถาปนิกแบ่งเขตออกเป็น 4 เขตคือ

1. ส่วนที่1 เป็นที่เข้าถึงได้ง่าย อยู่ติดถนน กำหนดให้เป็นลานจอดรถส่วนบุคคล, รถรับจ้าง และส่วนหนึ่งเป็นทางสัญจรลาดเอียง ไปยังอาคารขาออก ชั้นบน
2. ส่วนที่2 เป็นส่วนที่ยังเข้าถึงได้ง่ายและห่างจากถนนพอสมควร กำหนดให้เป็นที่ตั้งอาคาร และช่องเข้าออกรถขาเข้า ที่ผู้โดยสารสามารถออกสู่ภายนอกโครงการได้อย่างสะดวก
3. ส่วนที่3 เป็นส่วนที่ค่อนข้างจะเป็นสัดส่วน สามารถกั้นแนวควบคุมรถเข้าออกและบุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องเข้าไปภายใน จึงจัดให้เป็นส่วนของช่องจอดรถขาออก ที่เฉพาะผู้โดยสารขาออกจะเข้าได้จากชั้นบน
4. ส่วนที่4 เป็นส่วนที่เป็นสัดส่วน อยู่ลึกที่สุด กำหนดให้เป็นส่วนบริการ(Service Zone) ที่ให้บริการแก่รถและพนักงานประจำรถ โดยมีส่วนหนึ่งใช้เป็นที่จอดรถสำรองวิน เป็นบริเวณกั้นห้ามบุคคลที่ไม่มีหน้าที่เกี่ยวข้องเข้า

การแบ่งเขตลักษณะนี้น่าจะมีประสิทธิภาพในการใช้งานจริงพอสมควร อาจจะมีปัญหาในเรื่องการเข้าถึงในการเดินเท้า ทั้งทางเข้าจากหน้าโครงการและทางเข้าจากท่ารถประจำทางที่จะต้องขึ้นบันไดจากส่วนเทียบรถด้านหน้าไปยังชั้น1 อาจทำให้เกิดความยากลำบากสำหรับการขนสัมภาระและผู้โดยสารซึ่งใช้รถเข็น

แต่เนื่องจากสถานีต้องการเพิ่มกองเดินรถจากเดิมที่มีแค่สายเหนือ เป็นทั้งสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายกลาง ทำให้ต้องเปลี่ยนการวางแผนผังจากแยกส่วนขาเข้า-ขาออก โดยแบ่งระดับกลายเป็นแยกอาคาร ขาเข้าออก ออกจากกัน โดยอาคารผู้โดยสารนี้เป็นอาคารขาออก และอาคารสถานีชั่วคราวทางด้านหลังของโครงการเป็นขาเข้า เช่นปัจจุบัน การวางระบบเช่นนี้ทำให้เกิดปัญหาตามมาค่อนข้างมาก สถานีขาเข้าที่เคยใช้อาคารเดิม ที่เคยต้อนรับผู้โดยสารขาเข้า-ออกในบรรยากาศที่ดีเช่นกัน ปัจจุบันกลายเป็นอาคารที่ทรุดโทรมเนื่องจากการใช้งานและเกิดความสับสนสำหรับผู้ที่ไม่เคยมาสถานีเพราะขาดจุดนัดพบและการประชาสัมพันธ์

ระบบการเก็บตั๋วที่เคยแบ่งเป็น 4 โซน ก็เปลี่ยนไปในเขตที่1 และเขตที่2 กลายเป็นพื้นที่ขายตั๋ว ของบริษัทร่วมที่จากเดิมมี 20 ช่องจำหน่าย ปัจจุบันกลายเป็น 100 กว่าช่องจำหน่าย ทำให้เกิดความสับสนในการจำหน่ายตั๋ว ผู้จำหน่ายตั๋ว จะใช้วิธีตะโกนเรียกลูกค้าให้มาซื้อตั๋วที่บริษัทของตน เกิดความโกลาหลขึ้น ผู้ซื้อตั๋วก็เกิดความสับสนในการซื้อตั๋ว และในเขตที่2 ก็เกิดความปลอดภัยเนื่องจากเป็นพื้นที่เปิดให้ใครเข้ามาก็ได้

พื้นที่ส่วนที่อยู่ 2 ปีกของอาคารผู้โดยสารเดิมเป็นพื้นที่สำหรับพักคอย ผู้โดยสารขาออก กลับกลายเป็นส่วนร้านอาหาร เนื่องจากสถาปนิกได้ออกแบบให้เป็นส่วนพักคอย จึงเกิดปัญหาการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บริการขึ้นเพราะไม่ได้เตรียมการไว้ก่อน ทำให้สิ้นเปลืองพื้นที่ไปกลายเป็นร้านอาหารที่มีมากเกินไป และจากเดิมที่ผู้โดยสารพักคอยที่ห้องนี้ก่อนไปชานชาลาเพื่อขึ้นรถ กลับไปพักคอยที่ชานชาลา ดูแล้วไม่มีระเบียบ

การแบ่งเขตแบบชั้นล่างและชั้น1 ที่เคยแยกเป็นส่วนขาเข้า, ขาออกอย่างชัดเจน ปัจจุบันกลายเป็นส่วนขาออกทั้งหมด โดยรถสายภาคเหนือและสายภาคกลางอยู่ที่ชั้นล่างและสายภาคตะวันออกเฉียงเหนือ อยู่ที่ชั้นหนึ่ง และมีส่วนสำนักงานที่ชั้นลอยคั่นกลางระหว่างชั้น1และชั้นล่าง ทำให้เกิดความสับสนในการซื้อตั๋วสำหรับผู้ที่ไม่เคยมาสถานีมาก่อน

4.2.3 การวิเคราะห์โครงการในแง่การใช้พื้นที่ (FUNCTIONAL ANALYSIS)

จุดมุ่งหมายของโครงการเดิม ใช้เป็นสถานีสำหรับหมวดรถโดยสารเหนือเพียงหมวดเดียว ต่อมาได้เพิ่มหมวดรถโดยสารอื่นเข้ามา ได้แก่ สายตะวันออกเฉียงเหนือ สายภาคกลาง และสายตะวันออกเฉียงเหนือ ทำให้มีปริมาณผู้ใช้บริการมากขึ้น จนสาธารณูปโภคต่างๆมีปริมาณไม่เพียงพอกับความต้องการที่เพิ่มขึ้นกว่าเดิมมาก จนต้องปรับเปลี่ยนการวางตำแหน่งต่างๆไปจากเดิม อาทิเช่น การแบ่งชานชาลาการเดินรถเข้า-ออก ไว้ที่อาคารชานชาลา(อาคาร4) กับชานชาลาที่เทียบใกล้บริเวณตัวอาคารผู้โดยสาร ปรับเปลี่ยนเป็น การเดินรถขาเข้า ชั้นที่เคยแบ่งเป็นโรงผู้โดยสารขาเข้าและออก ปรับเป็นแบ่งไปตามภาคต่างๆเพื่อป้องกันการสับสนของผู้โดยสาร และการปรับเปลี่ยนการวางผังนี้ทำให้เกิดปัญหาเรื่องสาธารณูปโภคที่วางไว้ ซึ่งมีการเพิ่มส่วนบริการขายอาหาร และเครื่องดื่มมากขึ้น ที่แต่เดิมไม่ได้เตรียมพื้นที่และทางบริการเอาไว้ก่อน ทำให้ในการบริการต้องขนถ่ายโดยลิฟท์โดยสารและเนื่องจากลิฟท์นี้แรกเริ่มคือไม่ได้ต้องการทำไว้เพื่อการสัญจรหลักของพนักงาน ลิฟท์จึงมีอัตราความจุและความเร็วเท่ากับลิฟท์โดยสารในสำนักงาน ส่วนปัญหาในเรื่องส่วนพักคอยนั้น เกิดขึ้นบ้างในช่วงเทศกาลเล็กน้อย เนื่องจากการค้ำเนินถึงการรองรับในช่วงเวลาปกติที่ยาวนานกว่า (ช่วงเทศกาลปีหนึ่งมีไม่ถึง 20 ช่วง) อาจจะทำให้เกิดปัญหาผู้โดยสารตกค้างบ้าง แต่จำนวนก็ไม่มากนัก แก้ปัญหาโดยการเพิ่มจำนวนรอบขาออกและขาเข้าของรถโดยสาร

ในจุดของการแก้ปัญหาในเรื่องการสัญจรในแนวตั้ง ได้มีโครงการทำบันไดเลื่อนจากภายนอกขึ้นสู่ชั้น1 ของอาคาร ช่วยลดปัญหาด้านลิฟท์ และความสับสนของผู้ใช้อาคารต่างภาคกัน แต่อาจจะทำให้เกิดปัญหาด้านความสวยงาม และอาจไม่ทนทานต้องเสียค่าซ่อมบำรุง

การจัดการเรื่องการจำหน่ายตั๋ว ตามแนวความคิดเดิมของสถาปนิก คือ เป็นแบบท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย กรุงเทพฯ เรื่องการขายแบบผ่านตลอด(Flow Through) คือ ผู้โดยสารซื้อตั๋ว

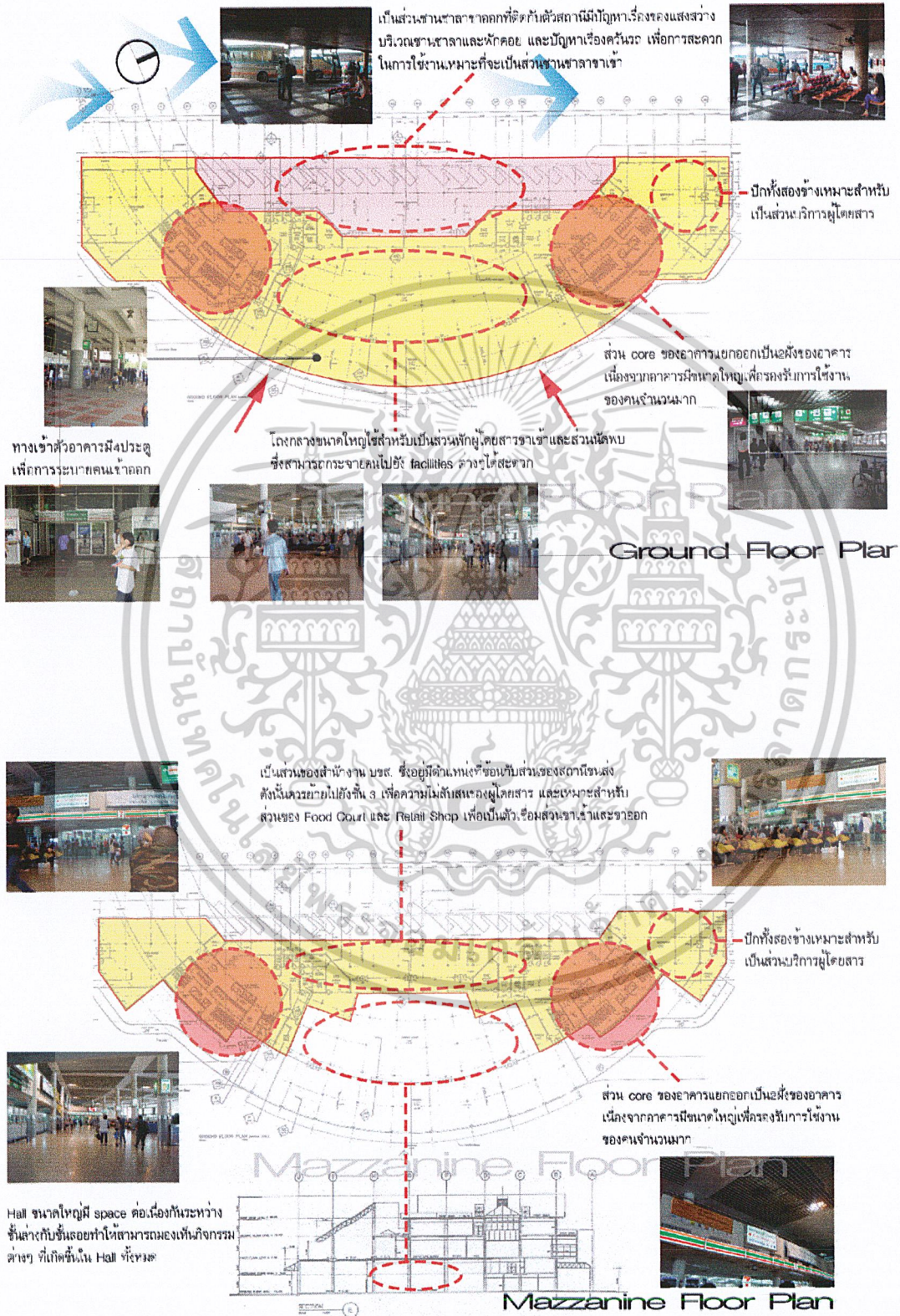
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เสร็จแล้วจึงผ่านเข้าไปในพื้นที่ของโรงพักคอยได้ และแบ่งแยกผู้โดยสารกับญาติที่มาส่งด้วยส่วนพักคอยเฉพาะผู้ที่มีตั๋วโดยสาร(holding area)อีกครั้ง ทางปีกซ้าย-ขวาของอาคารเชื่อมต่อได้ง่ายกับสะพานเชื่อมลงสู่ชานชาลาขาออก แต่เนื่องด้วยปริมาณผู้โดยสารที่รองรับมากขึ้น ทำให้การจัดการแบบเดิมไม่เหมาะสมในแง่ระยะเวลา การซื้อตั๋วจึงปรับเป็นช่องขายตั๋วและโรงพักคอย โดยช่องขายตั๋วจะแบ่งเป็นช่องๆตามบริษัททัวร์ เรียงต่อกันเป็นแนวยาวไม่ได้แบ่งตามเส้นทางการเดินทางและยังขาดการจัดหมวดหมู่ที่ดี ทำให้ผู้ซื้อตั๋วเกิดความสับสนได้ ส่วนพักคอยเฉพาะผู้ที่มีตั๋วโดยสาร(holding area) ของเดิมไม่ใช่ประโยชน์และปรับเปลี่ยนเป็นศูนย์อาหารรองรับปริมาณผู้ใช้ที่มีมากขึ้น แล้วใช้การควบคุมคนเข้าออกสู่ชานชาลา ด้วยวิธีการตรวจตั๋วหน้าทางเข้า-ออกสู่ชานชาลา ซึ่งอาจเกิดความผิดพลาดได้ ทำให้ความปลอดภัยในแง่ทรัพย์สินของผู้โดยสารในชานชาลามีน้อยไม่เท่ากับแนวความคิดแรก แม้ว่าจะมียามและตำรวจรักษาความปลอดภัยแล้วก็ตาม ซึ่งเป็นปัญหาเดียวกับที่เกิดขึ้นกับสัมภาระของผู้โดยสารในส่วน โรงพักคอย เนื่องมาจากความไม่เพียงพอของห้องฝากสัมภาระ ทำให้ผู้โดยสารเก็บของไว้กับตัวเอง ทำให้ไม่สะดวก และไม่ปลอดภัย แต่ทั้งนี้ก็มักเกิดขึ้นกับผู้โดยสารที่เดินทางในระยะทางค่อนข้างไกลเท่านั้น(สายภาคเหนือและสายภาคตะวันออกเฉียงเหนือ)

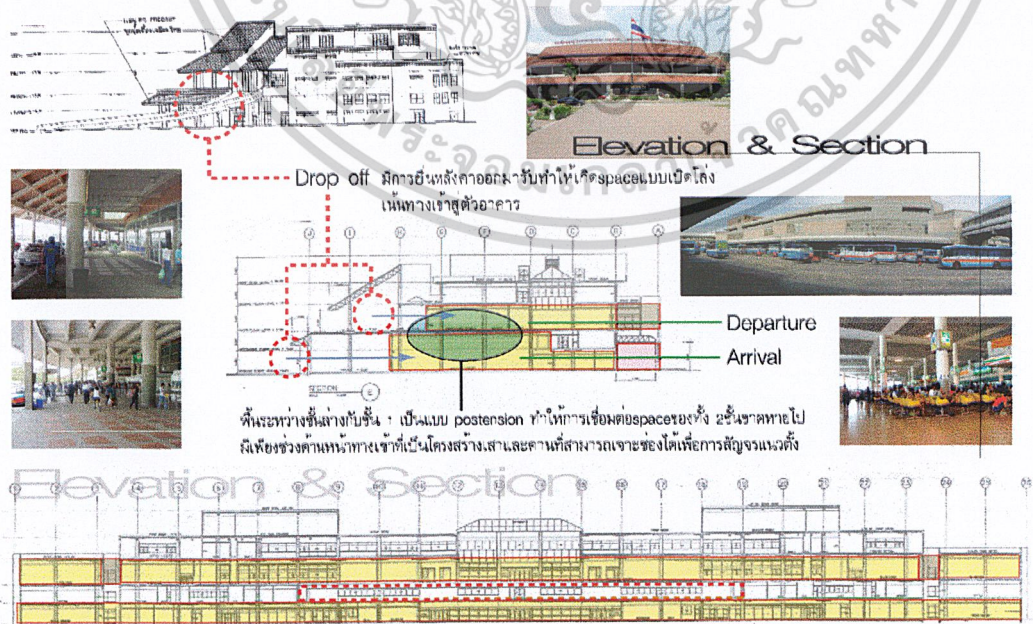
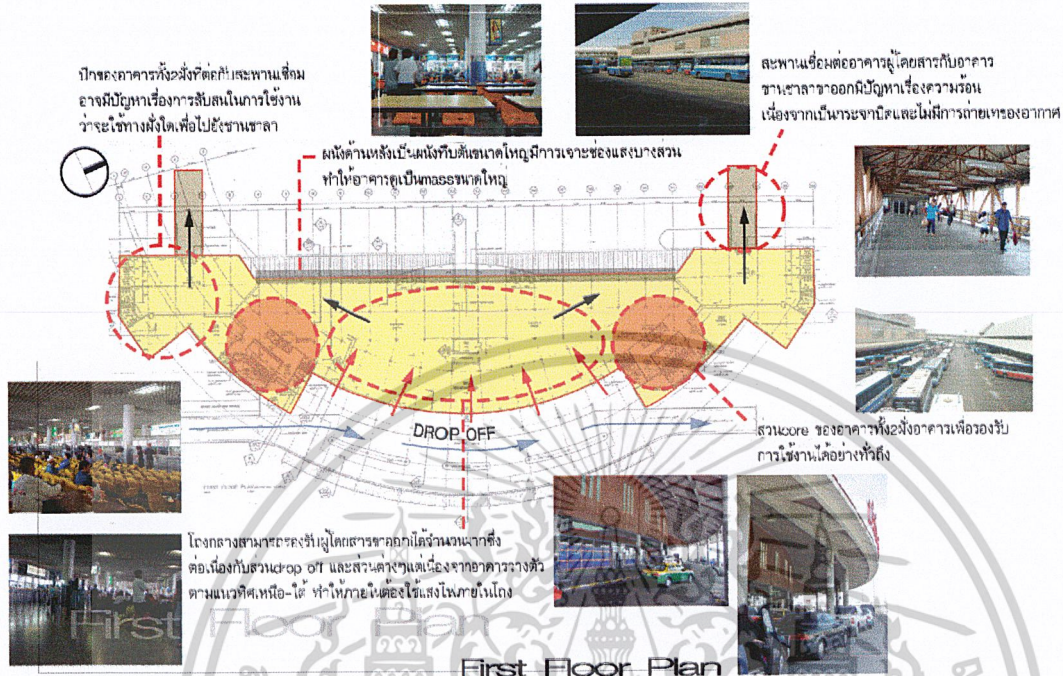
ในการเข้าถึงชานชาลาเดิมเป็นระบบที่ก่อให้เกิดความสับสนน้อยมาก คือลงในจุดสะพานและแยกลงด้วยบันไดไปสู่ในแต่ละท่าเทียบรถ ทำให้สามารถจัดการควบคุมได้ง่าย แต่ไม่ได้ทำจริงเนื่องจากถูกคัดค้านด้วยเหตุผลด้านงบประมาณ และความไม่ยืดหยุ่นของโครงการ จึงลงมารวมกันที่ชานชาลาเดียว ซึ่งผู้โดยสารจะลงมาที่ชานชาลาก่อนรถออกเล็กน้อย(ประมาณ 10-15 นาที) ทำให้สามารถรองรับได้ แต่เนื่องจากสถานีเดิมเป็นการแย่งกันขึ้นรถ จึงทำให้ผู้โดยสารบางท่านลงมารอก่อนเวลานานๆ ซึ่งชานชาลาไม่ได้เตรียมที่นั่งพักคอยเอาไว้ ก่อให้เกิดความไม่สะดวกและความไม่เป็นระเบียบ

การเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารของโครงการนี้ ค่อนข้างเพียงพอต่อความต้องการ แต่ในแง่การอำนวยความสะดวกแก่พนักงานประจำรถโดยสารยังขาดการเอาใจใส่ ทั้งเรื่องส่วนพักผ่อน ส่วนรับประทานอาหารแบบถาวร และห้องอาบน้ำ และห้องน้ำ อาจจะเนื่องมาจากความเคยชินของพนักงานประจำรถโดยสารที่เคยเป็นอยู่ในลักษณะที่ไม่ค่อยได้รับความสะดวกสบาย จึงไม่ก่อให้เกิดปัญหามากนัก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

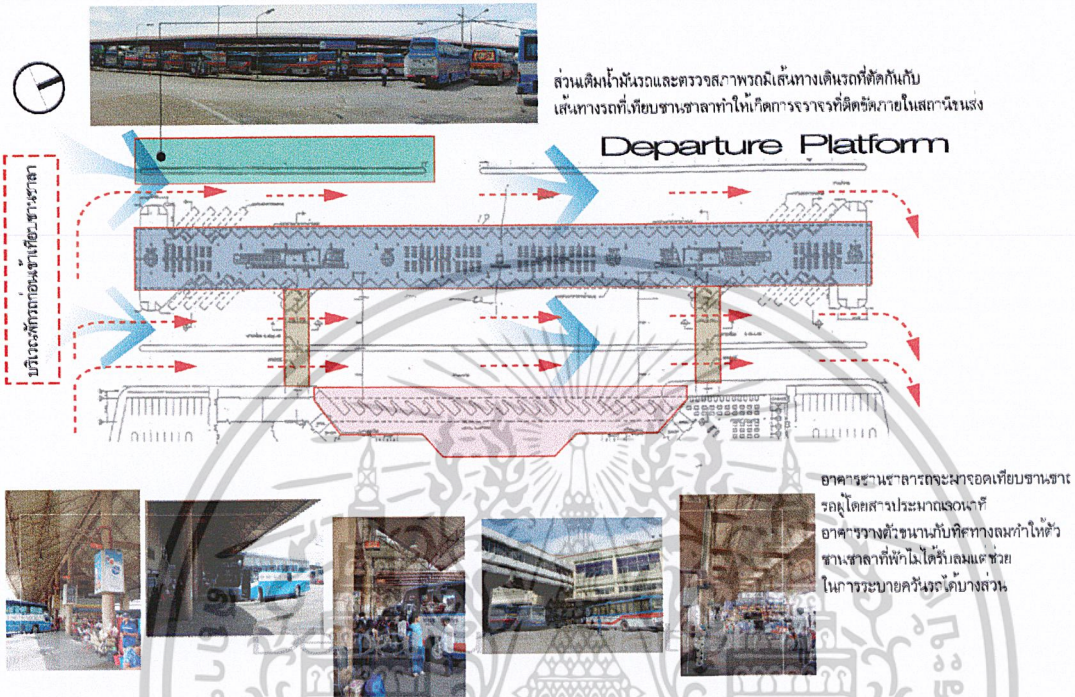


เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



อาคารผู้โดยสารได้จัด zone ของแต่ละชั้นมีคอกให้ส่วน office มากอยู่บริเวณชั้นแรกทำให้มีการที่ชัดเจนของการใช้งานของผู้โดยสารกับพนักงานบริษัท ขนส่ง ช่าง
จึงเกิดปัญหาเรื่องของการค้นหาเส้นทางภายในอาคาร ซึ่งควรย้ายไปอยู่ร่วมกับบริเวณที่ 2 และปรับเปลี่ยนกับส่วนบริการผู้โดยสารชาวต่างชาติและรถ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



4.3 การสัญจร (Circuration)

4.3.1 การวิเคราะห์การสัญจรระหว่างภายในกับภายนอกโครงการ

ที่ตั้งโครงการติดถนน 2 ฝั่งคือ ถนนกำแพงเพชร 2 และถนนตัดใหม่ที่ยานานกับทางด่วนชั้นที่ 2 มีทางขึ้นลงทางด่วนหน้าโครงการและท่ารถประจำทางของ ขสมก. อยู่ข้างทางทิศใต้ของโครงการ แนวความคิดเดิมที่ออกแบบโครงการ จัดทางเข้า-ออกสำหรับผู้โดยสารให้อยู่ฝั่งถนนตัดใหม่ แยกทางเข้าออกอยู่คนละด้าน ผู้โดยสารที่เดินทางมาโดยรถประจำทางจะมาลงที่ท่ารถแล้วจึงเดินเข้าสู่โครงการทางด้านข้างทำให้เกิดการตัดกันของทางเดินของคนและรถโดยสารที่จะเข้าจอดเทียบที่ชานชาลา การทำให้ผู้โดยสารสามารถเข้าถึงโครงการได้ทางเดียวคือฝั่งถนนตัดใหม่ การที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แบ่งให้ผู้โดยสารเข้าถึงโครงการได้ทางเดียวทำให้ไม่สับสน ส่วนรถโดยสารที่ให้บริการจะมีทางเข้าออกสองฝั่งถนน

ปัจจุบันผังของโครงการได้ถูกแก้ไขโดยแยกผู้โดยสารขาเข้า-ขาออกอยู่คนละฝั่งถนน ทำให้ผู้โดยสารที่ไม่ได้มาประจำเกิดความสับสนมากขึ้น แต่จะมีผลดีในแง่ที่ทำให้ผู้โดยสารทั้งขาเข้า

และขาออกไม่ได้ใช้เส้นทางเดียวกัน ทำให้ลดปัญหาการสัญจรลงได้ ส่วนผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถประจำทางจะใช้เส้นทางคล้ายทางเดิม ส่วนรถโดยสารที่ให้บริการเมื่อแยกชานชาลาขาเข้าและขาออกแล้วทำให้เมื่อรถโดยสารเข้าจอดส่งคนที่ขาชานชาลาขาเข้าแล้วต้องวนรถอ้อมออกถนนใหญ่เพื่อจะนำรถมาจอดที่ชานชาลาขาออก ไม่สามารถสัญจรภายในโครงการได้

4.3.2 การวิเคราะห์การสัญจรภายในโครงการ

ตามแบบแนวความคิดเดิม แยกผู้โดยสารขาเข้า-ขาออกอยู่คนละชั้น มีเพียงแค่ 1 กองเดินรถและยังมีปริมาณรถร่วมโดยสารที่น้อยอยู่ ทำให้การสัญจรภายในคลองตัว เส้นทางของรถโดยสารจะเข้าได้ทั้งสองฝั่งถนน โดยปกติรถโดยสารที่มาส่งผู้โดยสารจะหันหน้าเข้าโครงการและอ้อมไปจอดเทียบด้านหลังอาคารที่จอด 21 คัน โดยเอาหัวรถโดยสารจะหันหน้าเข้าโครงการ และอ้อมไปจอดเทียบด้านหลังอาคารเพื่อกันฝน ผู้โดยสารจะเดินออกมาที่โถงผู้โดยสารขาเข้าชั้นล่าง แล้วจึงทะลุอาคารออกไปรอรถข้างหน้า รถโดยสารที่ส่งผู้โดยสารขาเข้าเสร็จแล้วจะเลี้ยวซ้ายเข้าไปจอดในส่วนที่จอดรถสำรอง 185 คัน ที่เป็นส่วนชานชาลาเดิม ส่วนรถโดยสารที่จะมารับผู้โดยสารขาออกจะวกกลับมาจอดในชานชาลากลาง ที่มีที่จอดรถ 78 คัน แล้วจึงเลี้ยวขวาออกไปเพื่อที่จะออกไปสู่ถนนตัดใหม่ ผู้โดยสารขาออกจะมีทางลาดเพื่อขึ้นไปชั้นสอง(ห้องผู้โดยสารขาออก) และเดิมในการออกแบบจะมีสะพานเชื่อมต่อระหว่างท่ารถประจำทาง(ขสมก.) ลอยข้ามมาถึงชั้นสอง จุดขายตั๋วจะใช้ระบบผ่านตลอด(Walk Through)เพื่อไม่ให้ผู้โดยสารตัดการสัญจรกันดังที่ได้กล่าวมาแล้ว การที่สถาปนิกออกแบบหน้าอาคารทั้งสองชั้นให้มีพื้นที่เทียบรถ สาเหตุหนึ่งที่ทำตัวอาคารให้โค้งนอกจากเหตุผลด้านความสวยงามแล้วยังสามารถทำให้จอดเทียบรถได้จำนวนมากขึ้น การแยกชั้นกันระหว่างผู้โดยสารขาเข้า-ขาออก ทำให้การสัญจรของผู้โดยสารไม่ตัดกัน และไม่เกิดความสับสนคล้ายกับระบบทางสัญจรของสนามบินดอนเมือง

การสัญจรในปัจจุบัน เนื่องจากมีการแยกให้ส่วนของผู้โดยสารขาเข้า ไปอยู่ในส่วนชานชาลาเก่า(ฝั่งถนนกำแพง 2) และส่วนของผู้โดยสารขาออก จะใช้พื้นที่ของอาคารทั้งสองชั้น โดยแยกเป็นภาคกลางและภาคเหนืออยู่ชั้นล่าง ภาคตะวันออกเฉียงเหนืออยู่ชั้น 1 การจัดการสัญจรจึงต้องเปลี่ยนไป ปัจจุบันได้มีการทำรั้วกันระหว่างส่วนขาเข้าและขาออกโดยมีประตูที่มีเจ้าหน้าที่คอย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ควบคุม รถมอนด้านขาเข้าจะมีคิวรถแท็กซี่ และรถปรับอากาศพิเศษ(ปอ.พ.) ซึ่งได้จัดแถวเข้า ออกเป็นระเบียบดี รอรับผู้โดยสาร แต่ก็ยังมีปัญหาในช่วงเทศกาล แท็กซี่จะจอดซ้อนคันกันถึง 3-4 แถว ทำให้เกิดปัญหาการจราจร

เมื่อรถโดยสารส่งผู้โดยสารเสร็จจะอ้อมกลับมาทางด้านถนนตัดใหม่ เพื่อที่จะเข้ามาใน ส่วนของผู้โดยสารขาออก โดยจุดที่เข้าจะเป็นจุดเดียวกับที่รถยนต์เข้าและออก ทำให้จุดนี้เกิดการ สัมผัสกัน เมื่อขับต่อเข้าไปจะมีจุดที่ผู้โดยสารจะเดินตัดผ่านถนนเป็นจุดอีกจุดหนึ่งที่เกิดปัญหา มากในด้านความปลอดภัย อาจจะแก้ปัญหาด้วยการทำคันสะดุด เพื่อให้รถโดยสารเกิดการชะลอ เมื่อ ผ่านทางม้าลายจะมีจุดควบคุมเวลารถโดยสาร ถ้าวรที่ยังไม่ถึงเวลารับผู้โดยสารจะต้องจอดรออยู่ ภายนอกก่อน ในส่วนที่จอดจะแบ่งเป็น 3 ส่วน คือ

- ที่จอดรถฝั่งตัวอาคาร 37 คัน สำหรับสายภาคกลาง และสายเหนือในช่วงเวลา กลางคืน (รถสายเหนือมักจะออกเวลากลางคืน)
- ที่จอดรถที่อาคารชานชาลา 83 คัน สำหรับสายอีสานและสายตะวันออก
- ที่จอดรถสำรอง 36 คัน ในอาคารชานชาลาที่ 5

เมื่อรับผู้โดยสารแล้ว จะมีการเช็คเวลาที่จุดตรวจขาออก เพื่อให้รถร่วมไม่จอดรับ ผู้โดยสารนานเกินไป แต่ในกรณีเทศกาล จะทำการปล่อยรถโดยสารที่ขึ้น จะเกิดปัญหาคือ รถ โดยสารจะต่อแถวเลยออกไปหน้าโครงการ ทำให้เกิดปัญหาการจราจร อาจจะแก้ปัญหาด้วยการเปิด ประตูที่กั้นระหว่างส่วนขาเข้า-ขาออก ช่วยให้เกิดการระบายรถได้ทั้งสองจุด

ผู้โดยสารที่เดินทางมาโดยรถส่วนตัว หรือรถแท็กซี่ จะต้องเข้าโครงการทางฝั่งถนนตัด ใหม่ จุดทางเข้าจะมีปัญหาในการตัดการสัมผัสกันกับรถโดยสารที่ต้องดึงเดี่ยวรถกว้าง อาจจะ แก้ไขได้โดยการแยกทางเข้ารถยนต์ให้ห่างออกมา เมื่อเข้ามาจะเจอทางแยกให้ขึ้นทางลาดสู่ชั้น 1 และจุดรับบัตรซึ่งห่างกันพอสมควร จึงไม่เกิดปัญหาการต่อคิวรับบัตร รถที่ขับขึ้นไปบนทางลาดจะ ไม่ต้องรับบัตร ทำให้รถที่ต้องการจะมารับส่งคนแล้วกลับเลย เช่น แท็กซี่ ไม่ต้องเสียเวลารับ-คืน บัตร แต่เนื่องจากตอนนี้จะใช้ทั้งสองชั้น ถูกปรับเปลี่ยนเป็นส่วนของผู้โดยสารขาออก ถ้าจะส่ง ผู้โดยสารที่ชั้นล่าง จะต้องผ่านจุดรับบัตรก่อน ทำให้รถอาจจะคล่องตัวได้ไม่เท่าแบบที่สถาปนิก ออกแบบไว้ตั้งแต่เดิมคือส่งผู้โดยสารเฉพาะข้างบน

ที่จอดรถเดิมมีการแยกเป็นส่วนสำหรับเจ้าหน้าที่ไว้ปลายปีกสองข้างของที่จอดรถ แต่ใน ความเป็นจริง ผู้ที่จะมาใช้บริการสถานีส่วนมากจะเป็นตอนเย็นและกลางคืน ดังนั้น รถของ เจ้าหน้าที่บางส่วนจึงให้มาจอดในบริเวณเดียวกับรถของผู้โดยสาร ส่วนรถของเจ้าหน้าที่บริหาร ระดับสูงจะใช้ในส่วนที่ได้ออกแบบไว้ในเรื่องปริมาณที่จอดรถ โดยส่วนใหญ่ผู้โดยสารจะมาโดย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รถประจำทาง รองลงมาคือรถแท็กซี่ ผู้ที่ใช้รถส่วนตัวจะมีน้อยมาก ทำให้ปริมาณที่จอดรถเพียงพอ แม้ในช่วงเทศกาลก็ตาม

การติดต่อกันระหว่างส่วนของผู้โดยสารขาเข้า-ขาออก ในเรื่องการติดต่อของเจ้าหน้าที่จะใช้โทรศัพท์ และการเดินรับส่งเอกสารกันบ้าง ในเส้นทางที่ใช้จะเส้นทางที่อยู่ชัชริมโครงการ ซึ่งเป็นทางเดินปูคอนกรีตบล็อก และมีหลังคาทางเดินเชื่อมตลอดทาง เส้นทางเดินนี้ จะมีผู้ใช้เนื่องจากสาเหตุบางอย่าง เช่น

- เป็นผู้โดยสารระหว่างภาคที่เดินมาเปลี่ยนรถโดยสาร
- เป็นคนที่ต้องการ ไปขึ้นรถ ปอ.พ. ที่จอดรถอยู่ในคิวผู้โดยสารขาเข้า
- เป็นผู้โดยสารขาออก ที่เกิดความสับสนไปลงรถด้านฝั่งผู้โดยสารขาเข้า

มีการเพิ่มสะพานลอดข้ามจากถนนตัดใหม่หน้าโครงการ ตัดตรงเข้ามาที่ตัวอาคารขาออก เพื่อเพิ่มความปลอดภัยของผู้โดยสารที่เดินมาจากทางด้านหน้า ไม่ให้เดินตัดถนนหลายรอบ และได้มีการสร้างบันไดเลื่อนหน้าอาคารตรงส่วนเทียบรถ เพื่อให้ผู้โดยสารที่ต้องการจะใช้รถโดยสารสายตะวันออกเฉียงเหนือไม่ต้องเดินเข้าไปในตัวอาคารชั้นล่าง ทำให้ผู้โดยสารชั้นล่างดูหนาแน่นเกินไป และจะได้ไม่ไปใช้ลิฟท์ ซึ่งเดิมได้ออกแบบไว้สำหรับเจ้าหน้าที่เท่านั้น

4.4 การวิเคราะห์ส่วนบริการ (SERVICE ANALYSIS)

ในส่วนบริการของ รถโดยสารในเรื่องของสาธารณูปโภค เช่น ห้องน้ำ ร้านอาหาร ควรได้รับการปรับปรุง โดยแยกส่วนของพนักงานขับรถ และผู้โดยสารออกจากกัน โดยปกติจะแยกส่วนพักผ่อนของพนักงานขับรถไว้ที่อื่น แยกขาดออกจากส่วนชานชาลาจะไม่มีปัญหาเรื่องส่วนพักผ่อน ที่ปะปนกันระหว่างผู้โดยสาร แต่เนื่องด้วยการจัดการเวลาที่ไม่วางตัว ทำให้รถที่เข้ามาชานชาลาต้องรอผู้โดยสารเป็นเวลานาน ทำให้ปัญหาต่างๆเกิดขึ้น การจัดการเวลาให้รถที่เข้ามา รอผู้โดยสารหรือส่งผู้โดยสารในระยะเวลาที่พอเหมาะเป็นหลักการที่ดีที่สุด แต่ถ้าทำการหลักการข้างต้นไม่ได้ก็ควรจะทำให้ห้องน้ำของพนักงานมีห้องอาบน้ำที่เป็นกิจลักษณะ แต่จากการสอบถามพนักงานขับรถที่สถานี พนักงานจะอาบน้ำข้างๆรถ และบางทีก็ปัสสาวะข้างๆรถ เป็นความไม่เรียบร้อยเป็นอย่างมาก ในส่วนร้านอาหารเฉพาะพนักงานขับรถก็ไม่จำเป็นต้องใช้ร่วมกับผู้โดยสาร โดยจากเดิมสถานีไม่ได้ออกแบบเพื่อพื้นที่จอดรถ เพราะจำนวนรถยังไม่มากเท่าปัจจุบัน และรถของบริษัทต่างๆก็อยู่รอบๆสถานี คือเมื่อรถมาส่งผู้โดยสารก็จะไปจอดที่รอบนอกของสถานี ที่พื้นที่ของบริษัทคนเตรียมไว้ ส่วนโรงซ่อมรถนั้นแบ่งเป็น 2 ส่วน คือ โรงซ่อมใหญ่ และ โรงซ่อมย่อย เอกสารนี้เป็นเอกสารที่ส่งมอบไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ส่วนโรงซ่อมใหญ่จะอยู่ที่ศูนย์รังสิต ส่วนโรงซ่อมย่อยอยู่ในพื้นที่ด้านหลังของโครงการ จะรวมส่วนร้านอาหาร และจะรวมส่วนของห้องน้ำไว้ให้พนักงาน แต่ก็ยังไม่พอกับพนักงาน

ภายในอาคารผู้โดยสารบริการร้านอาหาร และร้านขายของจะได้รับการดูแลโดยบริษัทที่ควบคุม โดยจะมีตารางเวลาในการบริการขนถ่ายสินค้าไว้ คือช่วง 4.00-7.30, 15.00-18.00 และ 20.00-22.00 แต่เนื่องด้วยการปรับปรุงบริเวณที่สถาปนิกออกแบบเป็นส่วนพักคอยผู้โดยสาร ส่วนนี้เป็นร้านอาหาร ซึ่งสถาปนิกมีได้ออกแบบสาธารณูปโภคไว้รองรับ ทำให้เกิดปัญหาในการขนถ่ายสินค้าขึ้นไปชั้น1 ที่ต้องผ่านส่วน โถงพักคอยเข้ามา อาจจะทำให้เกิดภาพที่ไม่น่าดู แต่อาจแก้ไขได้โดยเลือกเวลาที่เหมาะสม คือช่วงเวลาที่ไม่มีผู้โดยสารน้อยที่สุด และระบบท่อต่างๆที่ต้องที่ต้องเพิ่มออกมาทางรูปด้านอาคาร รวมถึงที่ตั้งถังแก๊ส ที่ตั้งไว้ด้านหน้าอาคาร ทำให้อาคารดูด้อยลงไป และบางส่วนของร้านค้ายังอยู่กันอย่างกระจัดกระจายภายในอาคารขาดการจัดหมวดหมู่ที่ดีทำให้ดูไม่เป็นระเบียบและยากต่อการบริการดังที่ได้กล่าวมาแล้ว

4.5 การวิเคราะห์ในแง่ภาพลักษณ์โครงการ (APPERANCE ANALYSIS)

4.5.1 ภูมิสถาปัตยกรรม (Landscape)

เนื่องจากพื้นที่โครงการมีน้อย เมื่อเทียบกับขนาดโครงการ ส่วนหนึ่งต้องเข้าไปในการสร้างอาคารสถานีขนส่ง และอีกส่วนหนึ่งไปกับทางสัญจรและที่จอดรถต่างๆ เพราะฉะนั้นบริเวณที่เป็นต้นไม้ พืชพรรณที่ให้ความร่มรื่นในโครงการจึงค่อนข้างมีน้อย ไม่ค่อยมีพื้นที่สวนขนาดใหญ่มีเพียงบริเวณลาน(PLAZA)ด้านหน้าอาคาร บริเวณลานจอดรถ และทางด้านทางออกของโครงการ ก็เป็นเพียงสนามหญ้าที่มีต้นไม้พุ่มเล็กๆอยู่เป็นกระจุก ไม่สามารถให้ร่มเงาได้ สามารถใช้เป็นเพียงสนามสำหรับดูเท่านั้น ทั้งที่จริงๆจะมีคนไปใช้บริเวณนี้สำหรับนั่งเล่นพักผ่อนอยู่เป็นประจำ

4.5.2 รูปทรงและที่ว่าง (Space & Form)

เนื่องจากพื้นที่โครงการขนาดใหญ่ และเป็นอาคารที่มีผู้ใช้ค่อนข้างมาก จึงร่นระยะออกจากถนนใหญ่เพื่อสร้างมุมมองที่ดีซึ่งนำเข้าสู่ตัวอาคารและใช้ประโยชน์จากพื้นที่ด้านหน้าอาคารเป็นที่จอดรถและทางสัญจร บริเวณที่จอดรถเทียบรถทั้งชั้นล่างและชั้น1 ทำเป็นระเบียบเสาที่มีสัดส่วนค่อนข้างใหญ่รับกับขนาดและสัดส่วนของอาคาร ทำให้ดึงความภูมิฐานของอาคาร และเป็นสิ่งทำให้ผู้ใช้อาคารสามารถจดจำถึงตัวอาคาร และความเป็นด้านหน้าตัวอาคาร โดยมีรูปทรงโค้งของตัวอาคาร โค้งรับกับมุมมองภายนอกเขตที่ตั้ง และเพื่อเชื่อมต่อประโยชน์ใช้สอยในแง่การเพิ่มปริมาณ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การเทียบรถให้มากขึ้น ลักษณะไทยที่แสดงออกมาทางรูปด้านอาคารในส่วนหลังคา และการให้สีแก่อาคารเป็นตามความประสงค์ของเจ้าของโครงการ

ในแง่การรับรู้ตำแหน่งจากลักษณะภายนอกอาคารเน้นเส้นแกนกลางให้ความสำคัญกับส่วนที่บริการผู้โดยสาร คือ โถงพักคอย และทางปีก 2 ข้าง เปิดช่องเป็นขนาดใหญ่ ทำให้รู้สึกถึงความโปร่งเบา สบาย ซึ่งเป็นส่วนให้บริการทางด้านอาหารแก่ผู้ใช้

ส่วนที่ว่างภายในอาคารผู้โดยสาร ส่วนชั้นล่างบริเวณที่พักคอยผู้โดยสารและขายตั๋วสายภาคเหนือและภาคกลางเป็นพื้นที่ขนาดใหญ่แต่เป็นส่วนที่ว่างสูง 2 ชั้น (Double Space) ทำให้โปร่งไม่อึดอัด ส่วนชั้น 1 บริเวณที่พักคอยผู้โดยสารและขายตั๋วสายภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นพื้นที่ขนาดใหญ่เช่นกัน แต่เป็นส่วนที่ว่างสูงชั้นเดียวทำให้เกิดความรู้สึกอึดอัดเมื่อมีจำนวนผู้โดยสารมาก

อาคารชานชาลาที่ 4 ซึ่งเป็นชานชาลา เน้นความสำคัญด้วยความสูงของที่ว่างและรูปทรงหลังคาจั่วขนาดใหญ่ ทำให้รู้สึกถึงความปลอดภัย และความรู้สึกเป็นไทย พร้อมทั้งใช้ประโยชน์ในการให้ร่มเงาแก่รถโดยสาร

ในส่วนของชานชาลาอื่นๆ ไม่ได้ปรับปรุงให้กลมกลืนกับอาคารผู้โดยสาร ทั้งรูปทรง จังหวะ และขนาดของตัวอาคาร

ส่วนของที่ว่างภายในโครงการ ไม่ได้เสริมให้เกิดการสัญจรของผู้โดยสาร โดยการเดิน เนื่องจากมีพื้นที่สีเขียวค่อนข้างน้อย ถูกจำกัดด้วยขนาดที่ดิน และประโยชน์ใช้สอยที่ต้องการพื้นที่ถนนค่อนข้างมาก ทำให้ไม่สามารถสร้างความร่มรื่นให้แก่ผู้ใช้อาคาร

ส่วนล่างรถ และส่วนเติมน้ำมัน ควรให้เป็นระบบมากขึ้น และอยู่ในจุดที่ไม่เป็นมุมมองของผู้ใช้โครงการ

ในเรื่องการจอดรถโดยสาร ยังไม่เพียงพอ ได้แบ่งเป็นท่าเทียบรถขาเข้าที่อยู่ฝั่งถนนกำแพงเพชร 2, ท่าเทียบรถขาออก และท่าจอดรถสำรองวิน ซึ่งไม่เพียงพอเมื่อมีรถโดยสารร่วมมากขึ้น จึงได้จอดรถบางส่วนไว้ใต้ทางด่วน ทางฝั่งถนนตัดใหม่ ซึ่งทำให้ทัศนียภาพของเมืองบริเวณนั้นไม่น่าดู ทั้งนี้เนื่องจากมีปัญหาเรื่องการขยายตัวของพื้นที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.6 ลักษณะส่วนประกอบต่างๆภายในสถานี

| | |
|---|--|
| <p>ในตัวสถานีมีส่วนประกอบต่างๆซึ่งมีผลต่อการใช้งานของผู้โดยสารเช่น</p> <p>เก้าอี้พักคอย</p> | <p>เป็นเก้าอี้พลาสติกหล่อ ยึดติดกัน 3 ที่นั่งเป็น 1 ตัว มีน้ำหนักเบาทำให้สามารถเคลื่อนย้ายและปรับเปลี่ยนให้พอดีกับจำนวนผู้โดยสารได้ง่าย แต่ก็มีปัญหาสำหรับที่วางของสำหรับผู้มีสัมภาระมากเนื่องจากที่นั่งแบ่งเป็นที่ๆสำหรับแต่ละคนและค่อนข้างจะอึดอัด และปัญหาที่นั่งไม่เพียงพอต่อผู้โดยสารในช่วงเทศกาล ทำให้ผู้โดยสารส่วนหนึ่งต้องนั่งกับพื้น</p> |
| <p>ส่วนโทรศัพท์สาธารณะ</p> | <p>โทรศัพท์ที่ให้บริการในสถานีมี 3 แบบคือ</p> <ul style="list-style-type: none"> -โทรศัพท์โทรทางไกลโดยใช้เหรียญ เครื่องสีน้ำเงิน -โทรศัพท์โทรทางไกลโดยใช้ บัตรTOT เครื่องสีส้ม -โทรศัพท์โทรทางไกลต่างประเทศโดยใช้บัตรเครดิตการ์ด เครื่องสีเหลือง <p>แต่ตำแหน่งในการวางส่วนโทรศัพท์ยังกระจัดกระจายและบางส่วนถูกรบกวนด้วยเสียงดัง</p> |
| <p>ส่วนตู้กดเงินอัตโนมัติ</p> | <p>ส่วนที่ตั้งตู้กดเงินอัตโนมัติ(ATM) ก็ยังไม่ได้รับการออกแบบที่ดี ขาดระเบียบและระบบความปลอดภัย</p> |
| <p>ป้าย</p> | <ul style="list-style-type: none"> -ป้ายมีหลายประเภท สามารถแบ่งได้เป็นดังนี้ -ป้ายบอกทิศทาง เป็นป้ายบอกทิศทางว่าส่วนไหน ไปทางไหน มักติดตามเสา -ป้ายบอกสถานที่ เป็นป้ายที่ระบุสถานที่แผนกต่างๆ เช่น ป้ายตรงส่วนประชาสัมพันธ์และป้ายบอกช่องจอดรถตรงส่วนชานชาลาขาออก -ป้ายโฆษณา เป็นป้ายโฆษณาสินค้าต่างๆหรือโฆษณาร้านค้าภายในสถานี -ป้ายต่างๆในสถานีมีจำนวนมากทั้งป้ายบอกทิศทางและป้ายโฆษณาอยู่ปะปนกันทำให้เกิดความสับสน อีกทั้งป้ายบอกทิศทางและสถานที่ยังไม่ค่อยมีความชัดเจนเพียงพอ |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.7 งานระบบต่างๆภายในโครงการ

- ระบบโครงสร้างอาคาร
- ระบบจ่ายไฟฟ้าแรงสูงและหม้อแปลงไฟฟ้า (HIGH VOLTAGE DISTRIBUTION & TRANSFORMER)
- ระบบจ่ายไฟฟ้าแรงต่ำ (LOW VOLTAGE DISTRIBUTION)
- ระบบไฟฟ้าสำรองและเครื่องกำเนิดไฟฟ้าสำรอง (STANDBY POWER DISTRIBUTION & STANDBY GENERATOR SET)
- ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง (LIGHTING SYSTEM)
- ระบบป้องกันฟ้าผ่า (LIGHTING PROTECTION SYSTEM)
- ระบบต่อลงดิน (GROUNDING SYSTEM)
- ระบบสัญญาณแจ้งเหตุเพลิงไหม้ (FIRST ALARM SYSTEM)
- ระบบโทรศัพท์ (TELEPHONE SYSTEM)
- ระบบเสาอากาศวิทยุ-โทรทัศน์รวม (METER ANTENNA TELEVISION SYSTEM)
- ระบบเสียง (SOUND SYSTEM)
- ระบบโทรทัศน์วงจรปิด (CLOSED CIRCUIT TV SYSTEM)
- ระบบนาฬิการวม (MASTER CLOCK SYSTEM)
- ระบบ INFORMATION DISPLAY
- ระบบปรับอากาศ
- ระบบการระบายอากาศ
- ระบบประปา
- ระบบท่อน้ำทิ้ง, ท่อน้ำโสโครก และท่อระบายอากาศ
- ท่อระบายน้ำฝนในอาคาร
- ระบบระบายน้ำฝนนอกอาคาร
- ระบบบำบัดน้ำเสีย
- ระบบป้องกันเพลิงไหม้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.7.1 ระบบโครงสร้างอาคาร

อาคารผู้โดยสารและชานชาลาพร้อมหลังคา

ฐานราก เป็นระบบฐานรากเป็นระบบฐานรากวางบนเสาเข็มคอนกรีต
เสา เป็นเสาเข็มคอนกรีตเสริมเหล็ก เพื่อรับน้ำหนักลงสู่ฐาน

รากซึ่งเป็นเสาสี่เหลี่ยมจัตุรัสและเสากลมขนาดประมาณ 60 ซม.

พื้นชั้นล่าง เป็นระบบพื้นคานคอนกรีตเสริมเหล็ก โดยมีระบบรับแรง 2 ทาง
และรับแรงทางเดียวถ่ายน้ำหนักลงบนคานค.ส.ล. หรือแผ่นพื้นไร้คาน (FLAT SLAB)

พื้นชั้นลอย, 1 และ 2 เป็นระบบพื้นไร้คานคอนกรีตเสริมเหล็ก หนาประมาณ 22 ซม.

(R.C. FLAT SLAB) โดยทั่วไปยกเว้นบริเวณรอบช่องบันไดเลื่อนและบริเวณช่องลิฟท์

พื้นชั้นดาดฟ้า เป็นระบบพื้นไร้คานคอนกรีตเสริมเหล็ก หนาประมาณ 20 ซม. (R.C.

FLAT SLAB) ทั้งหมด

หลังคาชานชาลา เป็นระบบโครงสร้างเหล็กทั้งหมด (STEEL TRUSS
W/METAL SHEET)

4.7.2 ระบบจ่ายไฟฟ้าแรงสูง, แรงต่ำ และระบบจ่ายไฟฟ้าสำรอง

รับไฟฟ้าแรงสูงจากระบบจำหน่ายของ กฟน. ด้วยระบบสายไฟฟ้าแรงสูงใต้ดิน เข้ามายัง
ห้อง MAIN SUBSTATION ที่อาคาร MAINTENANCE WORKSHOP

อุปกรณ์ HIGH VOLTAGE SWITCHGEAR เป็นแบบ RING MAIN CNIF-SF 6 ชนิด
ติดตั้งในอาคาร

MAIN SUBSTATION ที่อาคารสถานีขนส่ง ติดตั้งหม้อแปลงไฟฟ้า ชนิด DRY TYPE
CAST RESIN ขนาด 2,000 KVA จำนวน 2 ตัว (โดยประมาณ) พร้อมกับ STANDBY
GENERATOR SET แบบใช้เครื่องยนต์ดีเซลเป็นต้นกำลังและชุดควบคุมอัตโนมัติ เพื่อจ่ายไฟฟ้า
สำหรับส่วนที่เป็น ESSENTIAL LOAD ภายในอาคารสถานีขนส่ง ส่วน SUB STATION ที่อาคาร
MAINTENANCE WORKSHOP จะติดตั้งหม้อแปลงไฟฟ้า ชนิด DRY TYPE CAST RESIN
เช่นกันขนาด 500 KVA จำนวน 1 ตัว (โดยประมาณ) พร้อมกับ STANDBY GENERATOR SET
ขนาดเล็กและชุดควบคุมอัตโนมัติ สำหรับ ESSENTIAL LOAD ภายในบริเวณ MAINTENANCE
WORKSHOP

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ระบบไฟฟ้าเป็นไปตามมาตรฐาน กฟน. คือ ระบบไฟฟ้าแรงสูงเป็นระบบ DUAL VOLTAGE 12/24 KV 3-PHASE 3-WIRE ระบบไฟฟ้าแรงต่ำเป็นระบบ 3-PHASE 4-WIRE 380/220 V หม้อแปลงไฟฟ้าเป็นระบบ DUAL VOLTAGE 12/24 KV

ระบบไฟฟ้าแรงต่ำมี MAIN DISTRIBUTION BOARD และ MAIN ESSENTIAL DISTRIBUTION BOARD ที่ห้อง SUB STATION ชั้นหลังคา สำหรับจ่ายไฟให้กับอาคารสถานีขนส่ง และมี MAIN DISTRIBUTION และ ESSENTIAL DISTRIBUTION BOARD ที่ห้อง SUB STATION สำหรับจ่ายไฟให้กับ MAINTENANCE WORKSHOP

ระบบไฟฟ้าสำรอง จะจ่ายไฟจากเครื่องกำเนิดไฟฟ้าสำรองอัตโนมัติ แบบดีเซล โดยมีเครื่องกำเนิดไฟฟ้าสำรอง 2 ตัว ที่ MAIN SUBSTATION อาคารสถานีขนส่ง และที่ SUB STATION บริเวณ MAINTENANCE WORKSHOP

ESSENTIAL LOAD ที่จำเป็นต้องรับไฟจากเครื่องกำเนิดไฟฟ้าสำรอง ประกอบด้วย

1. ไฟฟ้าแสงสว่างบางส่วน (ประมาณ 30%)
2. WATER PUMP และ WASTE TREATMENT
3. ระบบสัญญาณแจ้งเหตุเพลิงไหม้
4. ระบบโทรศัพท์
5. ระบบเสียง
6. ระบบโทรทัศน์วงจรปิด
7. ระบบนาฬิการวม
8. ระบบ INFORMATION DISPLAY
9. ระบบป้องกันอัคคีภัย
10. ระบบ COMPUTER และ ระบบปรับอากาศของศูนย์ COMPUTER
11. ระบบสื่อสาร-โทรคมนาคม อื่นๆ
12. ป้ายทางออกและป้ายทางหนีไฟ
13. ลิฟท์
14. ระบบอัดอากาศภายในบันไดหนีไฟ

การเดินสายไฟฟ้าโดยทั่วไป ใช้สายไฟฟ้าตัวนำทองแดง หุ้มด้วยฉนวน PVC ร้อยในท่อโลหะ RSC, ท่อโลหะ IMC, ท่อโลหะ EMT หรือเดินในรางเดินสาย (WIREWAY) ส่วนการจ่ายไฟใน MAIN RISER หรือ MAIN FEEDER สำหรับอุปกรณ์ใหญ่ (เช่น CHILLER) จะใช้

ALUMINIUM BUSDUCT เพื่อความประหยัด ตลอดจนความสะดวกในการติดตั้ง และการบำรุงรักษา

4.7.3 ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง

พื้นที่สำนักงานทั่วไป ใช้หลอดไฟ FLUORESCENT แบบฝังในเพดาน พร้อมตะแกรง และแผ่นสะท้อนแสง ALUMINIUM

พื้นที่บริเวณ โถงทางเข้าหรือ โถงพักคอยหรือบริเวณที่เป็นโถงสูง ใช้หลอดไฟ HIGH INTENSITY GAS DISCHARGE (HID) ที่มีประสิทธิภาพและให้ค่าความสว่างสูง เช่น หลอด METAL HALIDE, MERCURY หรือ HIGH PRESSURE SODIUM ส่วน โคมไฟจะเป็นแบบฝังในเพดาน

พื้นที่บริเวณชานชาลาที่เป็นหลังคาสูง จะใช้หลอดไฟประเภท HID เช่นกัน โคมไฟจะเป็นประเภทโคม HIGH BAY แขนงจากเพดานเหนือหลังคา

การควบคุมการเปิด-ปิด โคมไฟ สำหรับห้องทำงานหรือห้องขนาดเล็ก จะมีสวิทช์ภายในห้อง ส่วนบริเวณพื้นที่ส่วนรวม เช่น ห้องโถง จะควบคุมด้วยสวิทช์ระบบ 2-WIRE REMOTE เพื่อความสะดวกในการเปิด-ปิด ได้จากหลายตำแหน่ง จะสามารถควบคุมได้จากแผงสวิทช์ควบคุมรวมที่ห้องควบคุม

ระดับความสว่างในแต่ละพื้นที่ จะไม่ต่ำกว่าค่าที่กำหนด ดังนี้.-

- บริเวณ โถงทางเข้า, โถงพักคอย ~ 300 LUX (ระดับพื้นดิน)
- บริเวณพื้นที่สำนักงาน ~ 500 LUX (ระดับ 80 cm. เหนือพื้น)
- บริเวณขายตั๋วโดยสาร ~ 500 LUX (ระดับ 80 cm. เหนือพื้น)
- บริเวณร้านค้า, ร้านอาหาร ~ 200-300 LUX (ระดับพื้น)
- MAINTENANCE WORKSHOP ~ 300 LUX (ระดับพื้น)
- ถนนและลานจอดรถ ~ 50-100 LUX (ระดับพื้น)

นอกจากนี้ในบริเวณพื้นที่ส่วนรวมขึ้นไป จัดให้มีโคมไฟอัตโนมัติฉุกเฉิน จ่ายไฟจากแบตเตอรี่ในตัว เพื่อให้แสงสว่างได้ไม่น้อยกว่า 2 ชั่วโมง (EMERGENCY BATTERY LIGHT UNIT) โคมไฟเป็นหลอด HALOGEN

4.7.4 ระบบป้องกันฟ้าผ่า

เป็น FARADAY CAGE ตามมาตรฐาน BS หรือ NFPA

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.7.5 ระบบสัญญาณแจ้งเหตุเพลิงไหม้

เป็นระบบอัตโนมัติแบบ PRE-SIGNAL ซึ่งจะส่งสัญญาณเตือนก่อนที่แผงควบคุมในห้องควบคุม แล้วจึงส่งสัญญาณเตือนทั่วไป (GENERAL ALARM) ภายในช่วงเวลาที่กำหนดหรือถูกสั่งโดย KEY SWITCH การควบคุมพื้นที่จะจัดแบ่งพื้นที่ออกเป็นโซน ตามความเหมาะสม เพื่อความสะดวกในการแยกพื้นที่ที่เกิดเหตุ

อุปกรณ์ประกอบด้วย ตัวตรวจจับความร้อน (HEAT DETECTOR) ตัวตรวจจับควัน (SMOKE DETECTOR) สวิตช์แจ้งสัญญาณแบบมือดึงพร้อมสวิตช์กุญแจ (MANUAL STATION WITH KEY SWITCH) กระดิ่งแจ้งสัญญาณ (ALARM BELL)

นอกจากนี้ จัดให้มีจุดเข้ารับโทรศัพท์สำหรับพนักงานดับเพลิง (FIRE MAIN TELEPHONE) สำหรับการติดต่อระหว่างจุดต่างๆกับแผงควบคุมในห้องควบคุม

4.7.6 ระบบโทรศัพท์

จัดให้มีตู้รับโทรศัพท์ตามจุดต่างๆทั่วไป ตัวตู้รับโทรศัพท์เป็นแบบ MODULAR JACK 4 CORE การเดินสายโทรศัพท์มีแผงกระจายสายรวม (MAIN DISTRIBUTION FRAME) อยู่ที่ห้องควบคุมและมีแผงกระจายสาย (TELEPHONE TERMINAL CABINET – TC) ตามชั้นต่างๆ เพื่อเดินสายกระจายไปยังตู้รับโทรศัพท์

สายโทรศัพท์ที่ใช้มี 2 ชนิด คือ

1. สาย TIEV ชนิด 4 CORE ใช้เดินสายระหว่างตู้รับโทรศัพท์กับแผงกระจายสาย TC
2. สาย TPEV ใช้เดินสายระหว่าง MDF กับ TC ตามชั้นต่างๆ

จัดให้มีตู้สาขาอัตโนมัติ (PABX) สำหรับสายนอกและคู่สายภายใน

จัดให้มีคู่มือโทรศัพท์สายตรง ตามจุดต่างๆสำหรับผู้โดยสารและบุคคลทั่วไป

4.7.7 ระบบเสาอากาศวิทยุ-โทรทัศน์รวม

จัดให้มีระบบเสาอากาศวิทยุ-โทรทัศน์รวม สำหรับการส่งสัญญาณ โทรทัศน์หรือวิทยุไปตามจุดต่างๆ และสามารถแพร่ภาพจากเครื่องวิดีโอทัศน์ได้ด้วย ระบบจะประกอบด้วย เสาอากาศ, เครื่องเล่นวิดีโอทัศน์, ตู้รับสัญญาณโทรทัศน์ และระบบสายสัญญาณตำแหน่งติดตั้งตู้รับสัญญาณโทรทัศน์ จะติดตั้งในบริเวณห้องโถง, โถงพักคอย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.7.8 ระบบเสียง

ประกอบด้วย แผงควบคุม (SOUND CONTROL RACK) พร้อมอุปกรณ์ขยายเสียง ติดตั้งภายในห้องควบคุม ตัวลำโพงเป็นแบบติดฝั่งฝ้าเพดานหรือเป็นแบบติดลอย (HORN SPEAKER หรือ SOUND COLUMN) พร้อมกับจัดแบ่งเป็นโซน เพื่อความสะดวกและเหมาะสมในการใช้งานในแต่ละพื้นที่ การควบคุมการกระจายเสียง สามารถควบคุมได้จาก แผงควบคุม (SOUND CONTROL RACK) ภายในห้องควบคุม ซึ่งสามารถใช้ประกาศเรียก, ประกาศแจ้งเที่ยวรถ หรือกระจายเสียง BACKGROUND MUSIC ได้

4.7.9 ระบบโทรทัศน์วงจรปิด

จัดให้มีระบบโทรทัศน์วงจรปิด เพื่อความปลอดภัยและการตรวจสภาพทั่วไปภายในอาคารสถานีขนส่ง ตัวกล้องโทรทัศน์เป็นแบบภาพสี CCD SENSOR พร้อม PAN-TILT BASE ติดตั้งภาพ จุดต่างๆ เช่น โถงผู้โดยสารขาเข้า, โถงผู้โดยสารขาออก, โถงพักคอย บริเวณชานชาลา และประตูทางออกต่างๆ เครื่องรับภาพ (MONITOR) จะติดตั้งไว้ที่ห้องควบคุม โดยมี AUTOMATIC SWITCHER) เป็นอุปกรณ์สลับหรือเลือกภาพจากห้องโทรทัศน์ให้ปรากฏที่เครื่องรับภาพ

4.7.10 ระบบนาฬิการวม

ประกอบด้วย นาฬิกาตัวแม่ (MASTER CLOCK) และนาฬิกาลูกข่าย (SLAVE CLOCK) โดย MASTER CLOCK จะติดตั้งไว้ที่ห้องควบคุม ส่วน SLAVE CLOCK จะติดตั้งไว้ตามจุดต่างๆ ทั่วไป เช่น ทางเดิน, โถงผู้โดยสาร, ชานชาลา ทั้งนี้ นาฬิกาจะเป็นแบบตัวเลขหรือแบบเข็ม และหากเป็นโถงหรือบริเวณกว้าง จะเป็นแบบมี 2 หน้า

4.7.11 ระบบ INFORMATION DISPLAY

ระบบ INFORMATION DISPLAY จะประกอบไปด้วย เครื่องคอมพิวเตอร์ (PC) และ MONITOR DISPLAY โดยเครื่องคอมพิวเตอร์ติดตั้งในห้องควบคุมเดียวกันกับระบบ CLOSED CIRCUIT TV ซึ่ง MONITOR DISPLAY จะติดตั้งในบริเวณต่างๆ ของอาคารผู้โดยสารเพื่อแสดงรายละเอียด ดังต่อไปนี้

- รายละเอียดของเที่ยวรถขาเข้า
- รายละเอียดของเที่ยวรถขาออก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- รายละเอียดของรถที่เตรียมพร้อมในขาออก พร้อมช่องจอด
- รายละเอียดอื่นๆ ที่จำเป็น

4.7.12 ระบบปรับอากาศ

CHILLER

จากลักษณะการใช้งานของอาคาร คือ เป็นอาคารที่เปิดใช้ตลอด 24 ชั่วโมง และจำนวน TONS ความเย็นที่ใช้งาน จึงเลือกใช้ระบบปรับอากาศแบบ CENTRAL CHILLED WATER SYSTEM ใช้ CHILLER แบบ CENTRIFUGAL WATER COOLED CHILLER เพราะสามารถปรับเปลี่ยน LOAD ความเย็นได้ดี ในสภาวะที่ระบบต้องการ LOAD ความเย็นแตกต่างกันตลอด 24 ชม. และประหยัดพลังงานมากกว่าระบบอื่น ซึ่งคุ้มค่าในระยะยาว โดยใช้ CHILLER ขนาด ~340 ตัน จำนวน 6 ตัว โดยที่ปกติใช้งาน FULL LOAD จะใช้ 5 ตัว และ STANDBY 1 ตัว สารทำความเย็นที่ใช้กับ CHILLER เป็นสาร HFC 134 A ซึ่งเป็นสารที่ไม่ทำลายชั้นบรรยากาศ และจะใช้เป็นสารที่ใช้ทดแทนสารทำความเย็นแบบเดิม คือสาร CFC ที่โรงงานผลิตในหลายประเทศ กำลังจะหยุดการผลิตตามสนธิสัญญาพิธีสารมอนทรีออล

COOLING TOWER

ใช้เป็นแบบ CROSS FLOW เนื่องจากจะป้องกันการกระจายของน้ำได้ดีกว่าและประหยัดพื้นที่ในการติดตั้ง จำนวนทั้งหมด 6 ตัว เพื่อ STANDBY และสลับกันทำงาน

ระบบท่อ

ระบบท่อน้ำเย็นหมุนเวียน โดยใช้ PUMP จำนวน 6 ชุด 1 ชุดประกอบด้วย CHILLED WATER PUMP 1 ตัว และ CONDENSER WATER PUMP อีก 1 ตัว เนื่องจากเป็นอาคารในแนวราบ จึงเดินท่อน้ำโดยวิธี DIRECT RETURN และ DOWN FEED

ทั้ง CHILLED, COOLING TOWER และ PUMP ทั้งหมดจะติดตั้งอยู่บริเวณชั้น ROOF

AIR DISTRIBUTION

ในส่วนของโถงผู้โดยสารขาเข้า, โถงผู้โดยสารขาออก, ศูนย์อาหารและส่วนสำนักงานชั้น 2 เป็นระบบ CONSTANT AIR VOLUME (CAV) ใช้ AIR HANDLING UNIT ต่อเข้ากับระบบท่อลม (DUCT SYSTEM) เพื่อการกระจายอากาศที่ดี

ในส่วนของสำนักงานและส่วนบริการอื่นๆเป็นระบบ CAV เช่นกัน ใช้ FAN COIL UNIT ชนิดซ่อนในฝ้าเพดาน ต่อเข้ากับระบบท่อลม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ลักษณะระบบปรับอากาศที่ใช้

| พื้นที่ปรับอากาศ | AREA m | ประเมินการใช้ระบบ ปรับอากาศ M/TON | TONE |
|-------------------------------------|-----------|--------------------------------------|-------|
| -GROUND FLOOR โถงผู้โดยสารขาเข้า | 2,334 | 6.6 | 350 |
| -MEZZANINE FLOOR โถงทางเดิน | 779 | 15 | 50 |
| -FRANCHISE OFFICE | 693 | 13.8 | 50 |
| -FOOD COURT | 727 | 3 | 90 |
| -RESTAURANT | 904 | 3 | 115 |
| -FIRST FLOOR โถงผู้โดยสารขาออก | 5,069 | 6.6 | 770 |
| -SECON FLOOR ส่วนสำนักงาน | 3,526 | 13.3 | 255 |
| รวมการใช้ระบบปรับอากาศ | | | 1,680 |

4.7.13 ระบบการระบายอากาศ

จะมีการเติมอากาศดี (FRESH AIR) เข้าทาง AIR HANDLING UNIT, FAN COIL UNIT และส่วนอื่นๆที่ไม่ได้เป็นบริเวณที่ปรับอากาศ ใช้พัดลมดูดอากาศออกเพื่อหมุนเวียนอากาศ ให้ได้ตามมาตรฐานการระบายอากาศของ ASHRAE และพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร กระทรวงมหาดไทย

4.7.14 ระบบการประปา

ระบบการประปาภายในอาคาร เป็นระบบ DOWN FEED โดยสูบน้ำจากถังเก็บน้ำชั้นใต้ดิน ขึ้นไปจนถึงเก็บน้ำบนหอเก็บน้ำ แล้วปล่อยลงมาจ่ายชั้นต่างๆ ถังเก็บน้ำใต้ดินมีขนาดเพียงพอสำหรับใช้ในอาคารอย่างน้อย 1 วัน

4.7.15 ระบบท่อน้ำทิ้ง, ท่อน้ำโสโครก และท่อระบายอากาศ

ระบบท่อน้ำทิ้งภายในอาคารจะแยกท่อน้ำทิ้ง, ท่อน้ำโสโครก และท่อในส่วนเตรียมอาหาร แยกออกจากกัน เพื่อลดปัญหากลิ่นจากท่อน้ำโสโครกเข้ามาในท่อน้ำทิ้ง และลดปัญหาไขมันจากเอกสารเป็นเอกสารที่ส่งวนเวียนสำหรับการเรียนเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ส่วนการเตรียมอาหารมาอุดตันที่อื่น ส่วนที่ระบายอากาศจะเตรียมให้สำหรับที่อื่นทุกประเภท เพื่อระบายกลิ่นและทำให้น้ำไหลสะดวกขึ้น โดยที่ระบายอากาศจะระบายออกที่ชั้นสูงสุดของอาคาร

4.7.16 ท่อระบายน้ำฝนในอาคาร

ระบบระบายน้ำฝนจะจัดเตรียมหัวรับน้ำ (ROOF BRAIN) เพื่อระบายน้ำฝนจากชั้นหลังคาสู่พื้นชั้นล่าง โดยคิดอัตราปริมาณน้ำฝนสูงสุด 100 mm/Hr สำหรับการออกแบบระบบท่อพร้อมกับจัดเตรียมหัวระบายน้ำที่พื้น (FLOOR BRAIN) เป็นระยะๆ สำหรับน้ำฝนที่สาดเข้ามาในอาคาร

4.7.17 ระบบระบายน้ำฝนนอกอาคาร

ระบบระบายน้ำฝนนอกอาคาร จะจัดเตรียมไว้สำหรับระบายน้ำบนทางเดิน, บนลานจอดรถ, น้ำฝนจากในอาคารและน้ำที่ผ่านออกจากระบบบำบัดน้ำเสีย ออกสู่ภายนอกบริเวณโครงการ ในบริเวณทางเดิน นอกอาคารจะเตรียมบ่อพัก ฝาคะแวงเหล็ก ห่างกันประมาณ 8 เมตร เพื่อเป็นจุดรับน้ำฝนแล้วระบายลงสู่ท่อระบายน้ำ ท่อระบายน้ำจะถูกออกแบบให้มีขนาดและความชันเพียงพอสำหรับปริมาณน้ำฝนสูงสุด โดยความเร็วในท่อไม่สูงเกินไป จนเกิดการกัดกร่อน สำหรับปริมาณน้ำต่ำสุดความเร็วในท่อก็ยังเพียงพอที่จะไม่ทำให้ตะกอนตกค้างในท่อได้

สำหรับชั้นใต้ดิน จะจัดเตรียมช่องรับน้ำ (GUTTER) เพื่อป้องกันน้ำฝนไหลเข้าชั้นใต้ดินพร้อมกับจัดเตรียมปั๊มน้ำและบ่อพักน้ำ เพื่อสูบออกจากชั้นใต้ดินให้ระบายไปสู่ภายนอกอาคาร

ทั้งนี้ในส่วนของการกันน้ำไหลเข้าโครงการ จะจัดเตรียมช่องรับน้ำ (GUTTER) เพื่อป้องกันน้ำไหลเข้าโครงการด้วย

4.7.18 ระบบบำบัดน้ำเสีย

ระบบบำบัดน้ำเสียจะเลือกใช้เป็นประเภทไร้อากาศ ประกอบด้วย บ่อถังเกราะและบ่อถังกรองไร้อากาศ น้ำเสียจากอาคารจะผ่านถังเกราะเพื่อทำการย่อยสลายอินทรีย์ในขั้นแรก และผ่านมายังถังกรองไร้อากาศ เพื่อทำการย่อยสลายในขั้นสุดท้าย จากนั้น จะผ่านเข้าสู่บ่อเติมคลอรีนเพื่อฆ่าเชื้อโรคก่อนปล่อยน้ำเสียออกนอกโครงการ

ระบบบำบัดน้ำเสีย ประเภท ไร้อากาศจะมีข้อดีในแง่ไม่ต้องยุ่งยากในการดูแลรักษา ประหยัดพลังงาน เนื่องจากไม่ต้องเติมอากาศ และมีประสิทธิภาพเพียงพอสำหรับการบำบัดน้ำเสีย ภายในอาคาร

4.7.19 ระบบป้องกันเพลิงไหม้

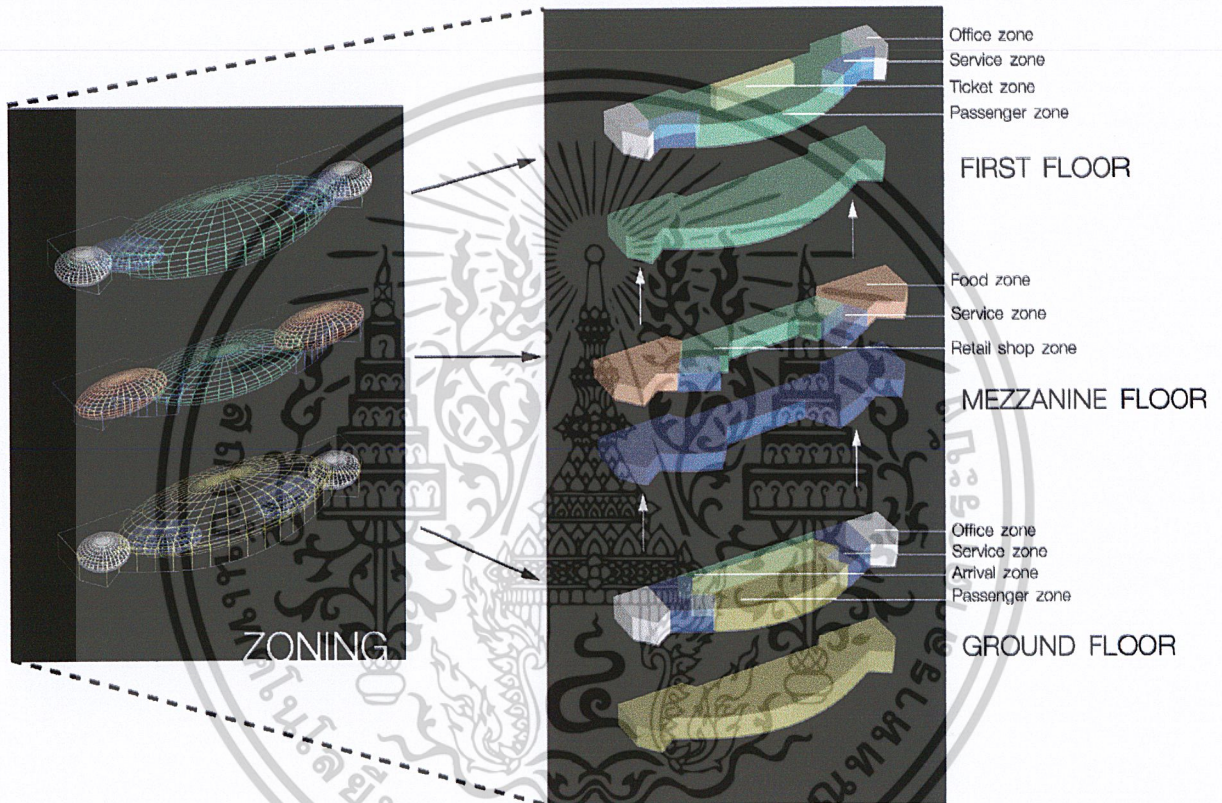
ระบบป้องกันเพลิงไหม้ ใช้เป็นแบบระบบท่อยื่นสำหรับสายสูบลดับเพลิงและหัวฉีดน้ำ อัตโนมัติน้ำที่พร้อมจะทำงานเมื่ออุณหภูมิภายในมีค่าสูงขึ้น น้ำดับเพลิงจะมาจากปั้มน้ำดับเพลิงที่อยู่ ทางส่วนหลังโครงการ จะมีการวางสายสูบน้ำดับเพลิงและถังเคมีไว้ตามจุดต่างๆ ของโครงการให้ ตรงข้อบังคับของ NFPA 10



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 5 สรุปผลงานการออกแบบ

5.1 การแบ่งเขตพื้นที่ Zoning



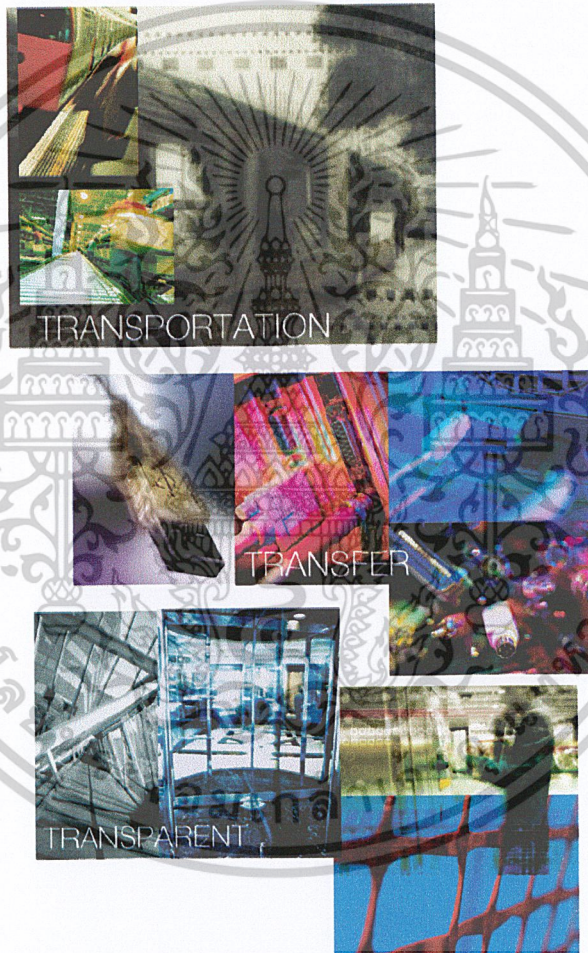
แบ่งเป็น 3 ชั้น โดยชั้นล่างเป็นส่วนของชานชาลาขาเข้า ชั้นลอยเป็นส่วนของบริษัทผู้โดยสาร ชั้น 1 เป็นส่วนจำหน่ายตั๋วขาออก ส่วนบริการที่อยู่ในชั้นลอยจะเป็นตัวกลางเชื่อมระหว่างขาเข้ากับขาออก ให้มีความต่อเนื่องกันแม้ว่าจะเป็นการเดินทางที่สวนทางกันและช่วยลดพื้นที่ในการใช้งานให้น้อยลง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.2 แนวความคิดในการออกแบบ Concept Design

Transferability of Space การใช้พื้นที่ว่างเป็นตัวเคลื่อนที่คนไปยังจุดหมายปลายทาง โดยพื้นที่ว่างจะเป็นต่อเนื่องกันทั้งตัวอาคาร การใช้กระจก(transparent)มาเป็นตัวกั้นที่ว่างภายในระบบคอมพิวเตอร์ในการทำงานในส่วนการจำหน่ายตั๋ว(transfer)

CONCEPT DESIGN



TRANSFERABILITY OF SPACE

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.3 ผลงานการออกแบบ

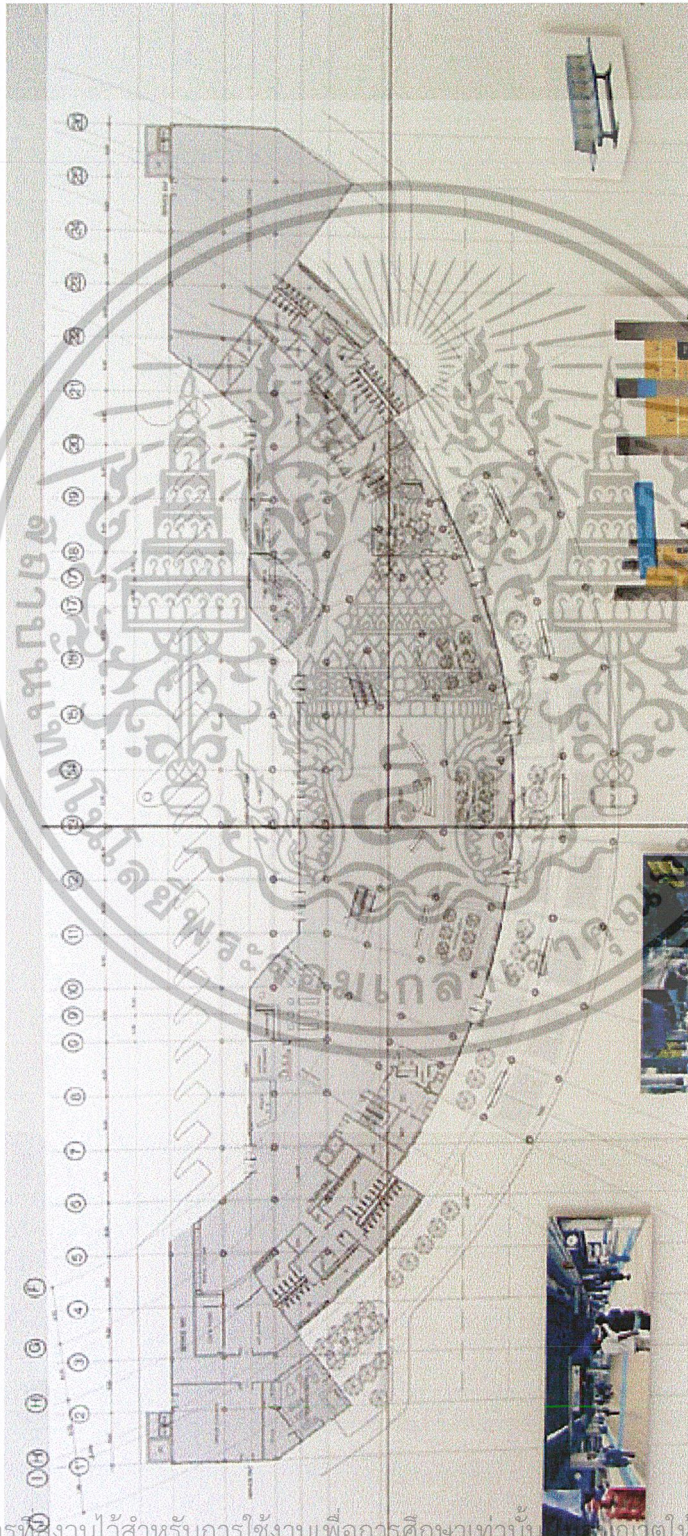
Lay-Out Plan



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ไว้เพื่อการใช้งานเฉพาะเท่านั้นไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามเผยแพร่ต่อสาธารณะและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Ground Floor Plan

ชั้นล่างเป็นส่วนของชานชาลาขาเข้าโดยรถโดยสารจะเข้าเทียบชานชาลาด้านหลังเพื่อส่งผู้โดยสาร ภายในเป็นส่วนพักผ่อนผู้โดยสารขาเข้าโดยมีค่าบริการให้กับผู้ใช้ ได้แก่ ร้านค้า ธนาคาร ที่รับฝากของ ส่วนบริการข้อมูลท่องเที่ยว กรมการจัดหางาน ซึ่งจะอยู่รอบโถงพักผ่อน และปีกทั้ง 2 ข้างเป็นส่วนของพนักงานบริษัทขนส่ง จำกัด



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Mezzanine Floor Plan

ชั้นลอยเป็นส่วนบริการผู้โดยสาร ได้แก่ ร้านค้า ร้านอาหาร ศูนย์อาหาร และจุดนัดพบ โดยเป็นส่วนที่เชื่อมต่อระหว่างขาเข้ากับขาออก และเข้ามาใช้ร่วมกัน ซึ่งเชื่อมต่อกับชั้นล่างด้วยบันไดเลื่อน และเชื่อมต่อกับชั้น 1 ด้วย ลิฟท์และบันได



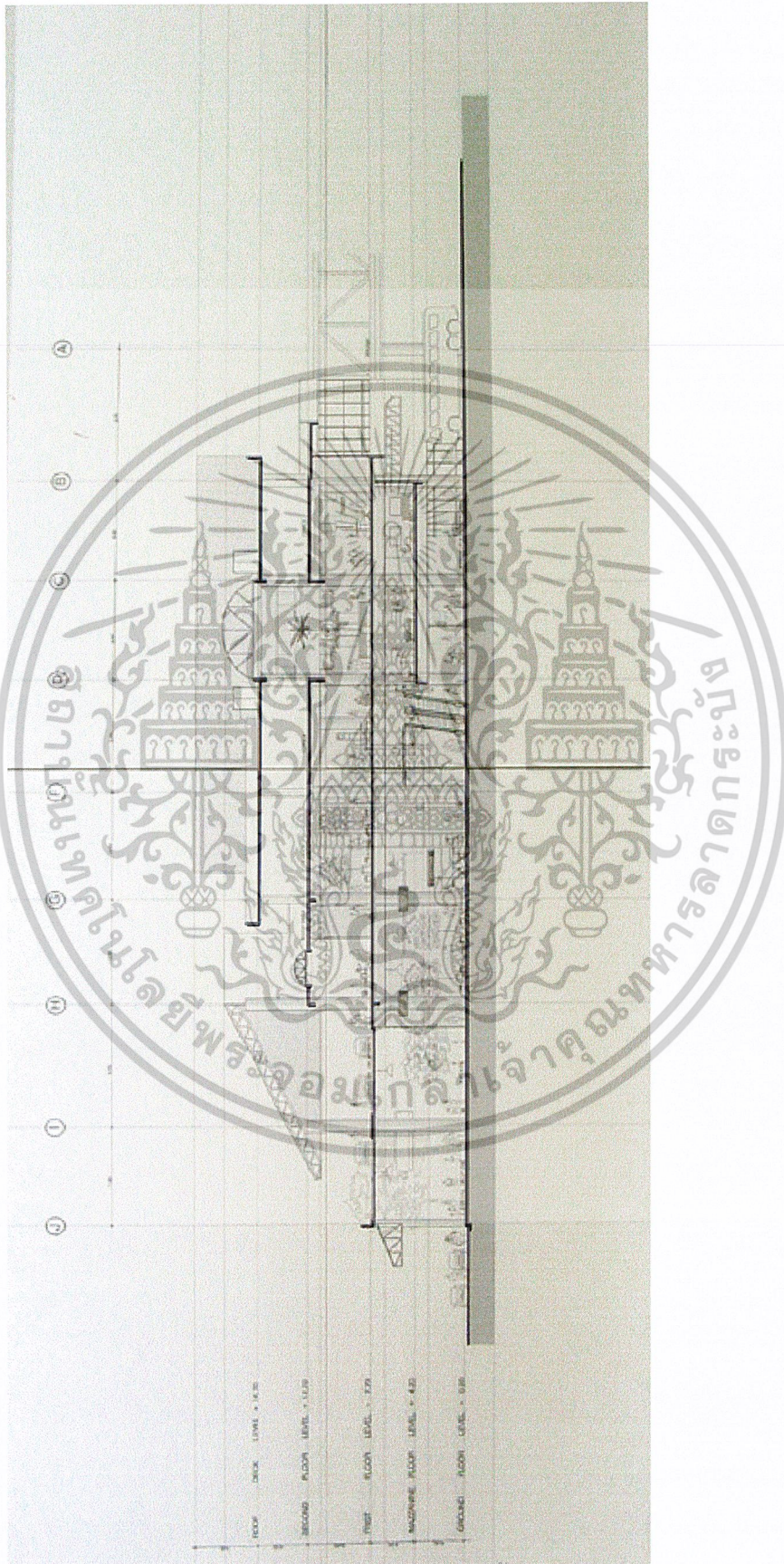
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

First Floor Plan

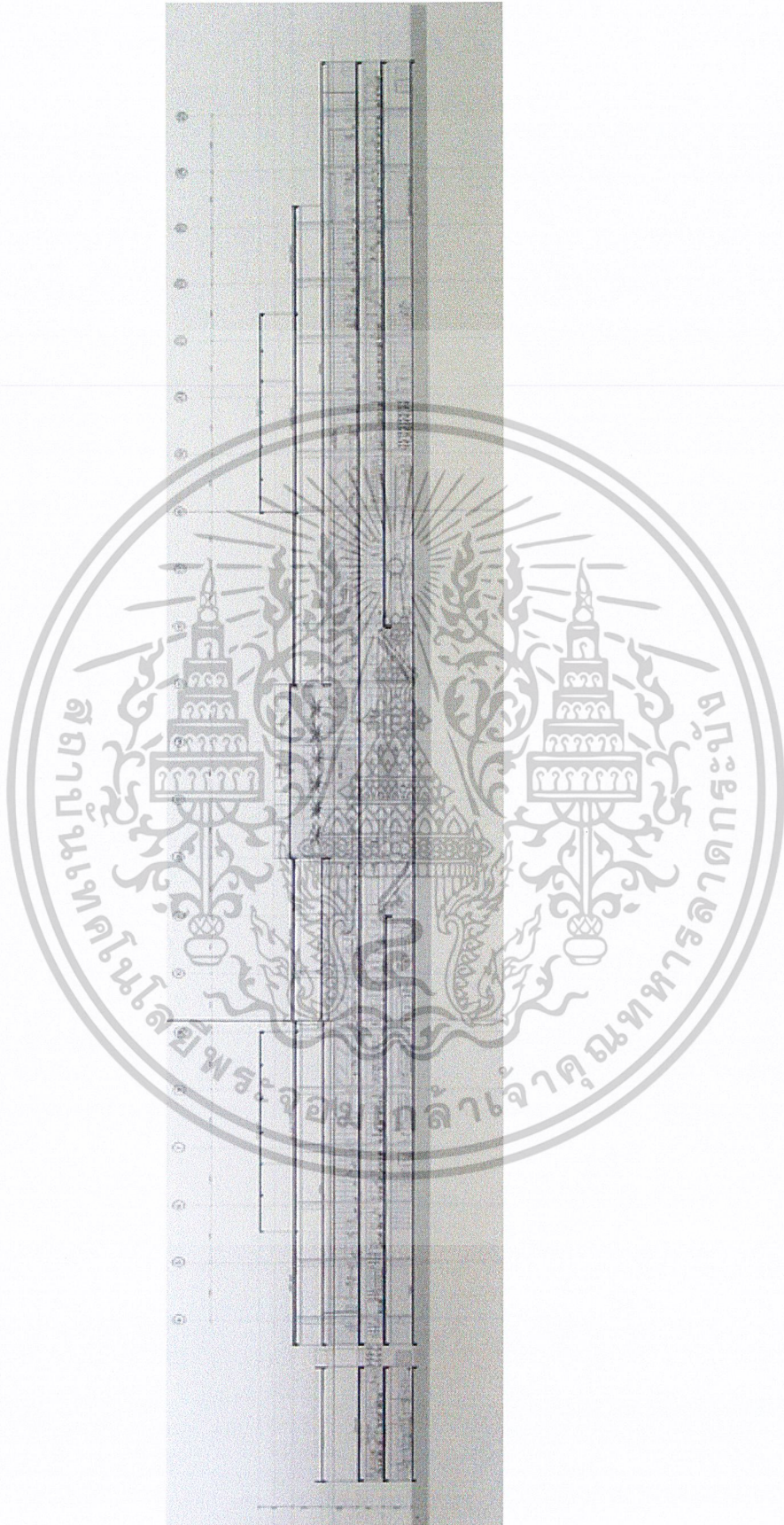
ชั้น 1 เป็นส่วนขาออก โดยมีโรงพักคอยผู้โดยสารและส่วนที่ขายตั๋วซึ่งจะแยกเป็นภาคต่างๆ ตามตารางเวลาเดิน จากนั้นผู้โดยสารจะไปยังชานชาลาโดยใช้สะพานเชื่อมทั้ง 2 ข้างเพื่อรอรถโดยสารที่ชานชาลา



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



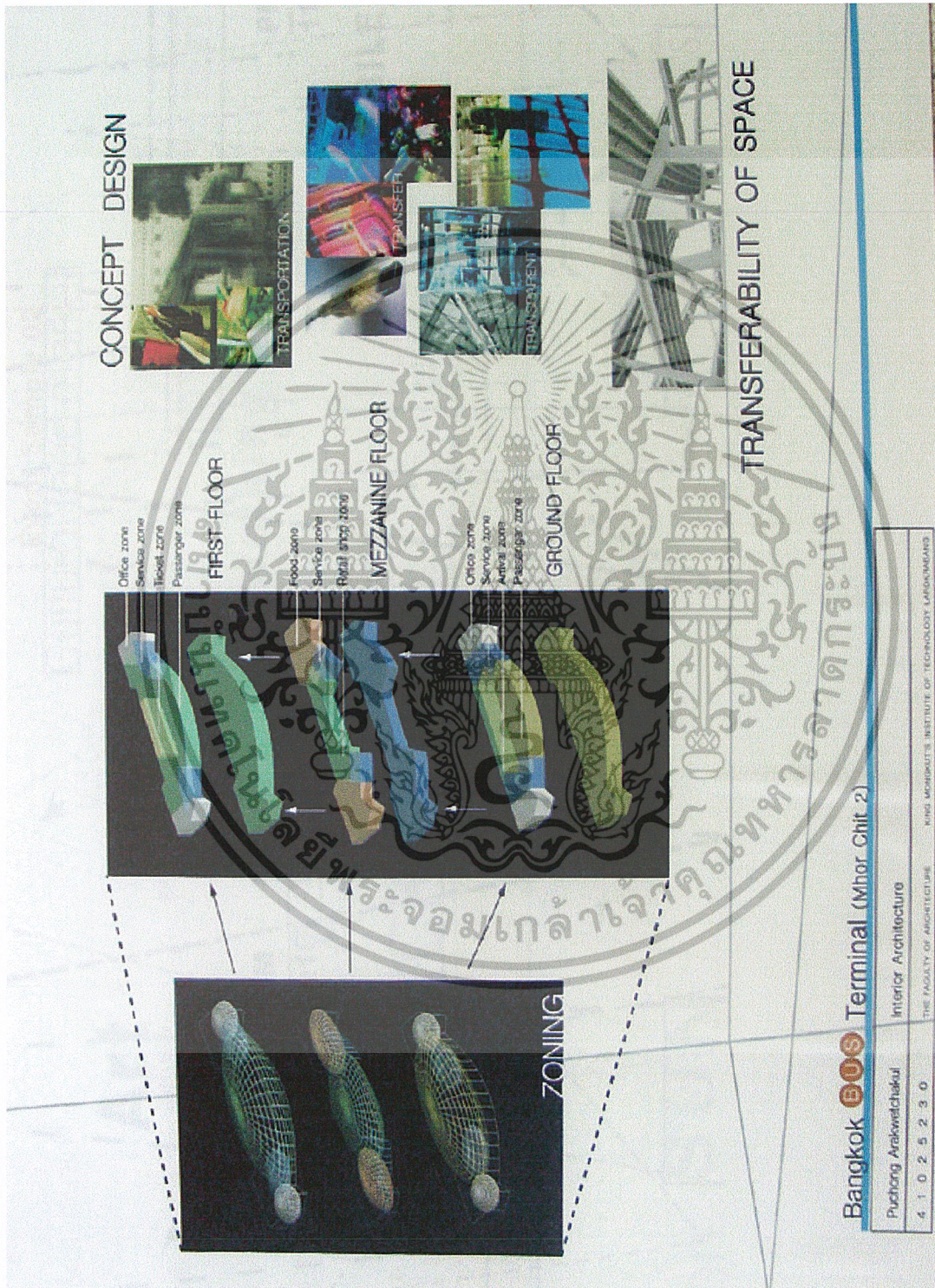
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ปัญหาที่เกิดขึ้นในโครงการ

- ความซับซ้อนของพื้นที่ซึ่งไม่เหมาะสมกับกิจกรรมและพฤติกรรมของผู้ใช้บริการ
- ขาดความสัมพันธ์ที่ดีในส่วนของพื้นที่ใช้สอยภายใน
- การใช้พื้นที่ไม่เป็นไปตามแผนที่วางไว้
- ความเสื่อมโทรมและความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยของตัวสถานี
- ขาดการวางแผนในการรองรับการขยายตัวในอนาคต

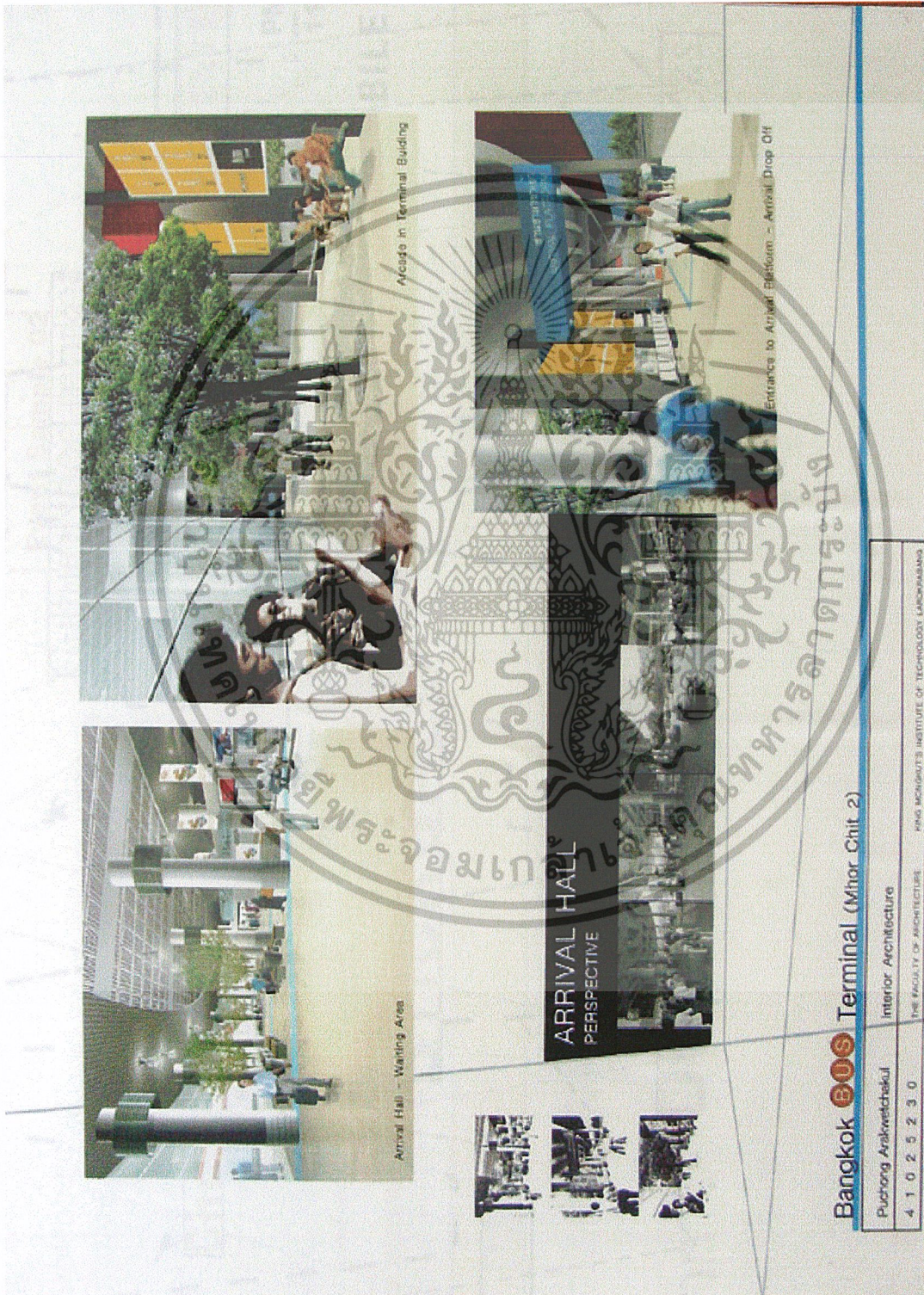


เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับบริการใช้งานเฉพาะโครงการเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



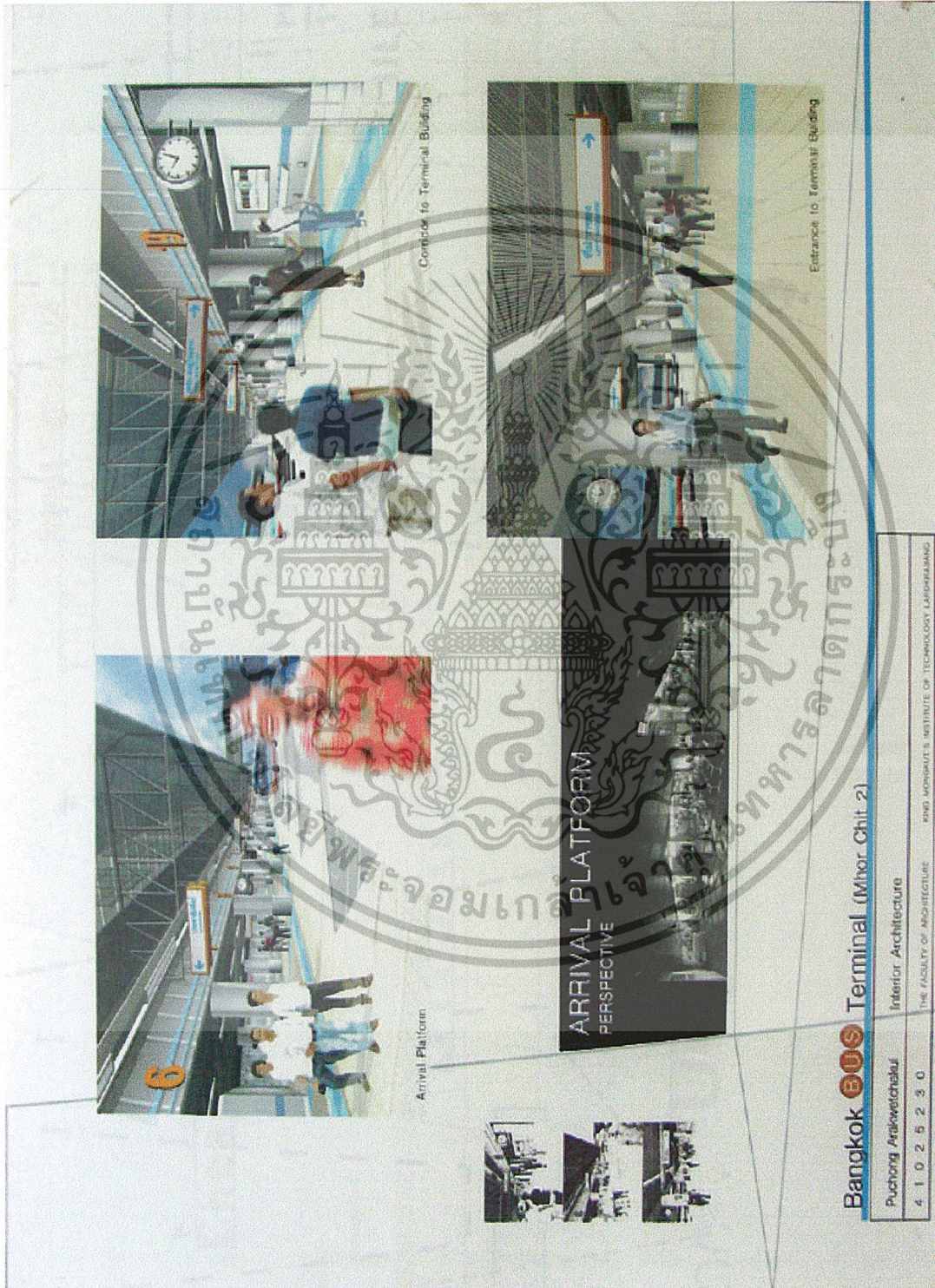
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โถงบริเวณชั้นล่างเป็นส่วนของจุดเทียบรถแท็กซี่ รถส่วนตัว ซึ่งเป็นลักษณะเปิดโล่งอยู่ระหว่างส่วนโถงพักคอยผู้โดยสารกับที่จอดรถด้านหน้าสถานี โดยให้มีการต่อเนื่องกันของภายในกับภายนอกด้วยการลดการปิดล้อมของที่ว่างลงจนออกมาสู่ภายนอก โดยการดึงต้นไม้เข้ามาเป็นส่วนช่วยเพิ่มความต่อเนื่องกันของที่ว่าง



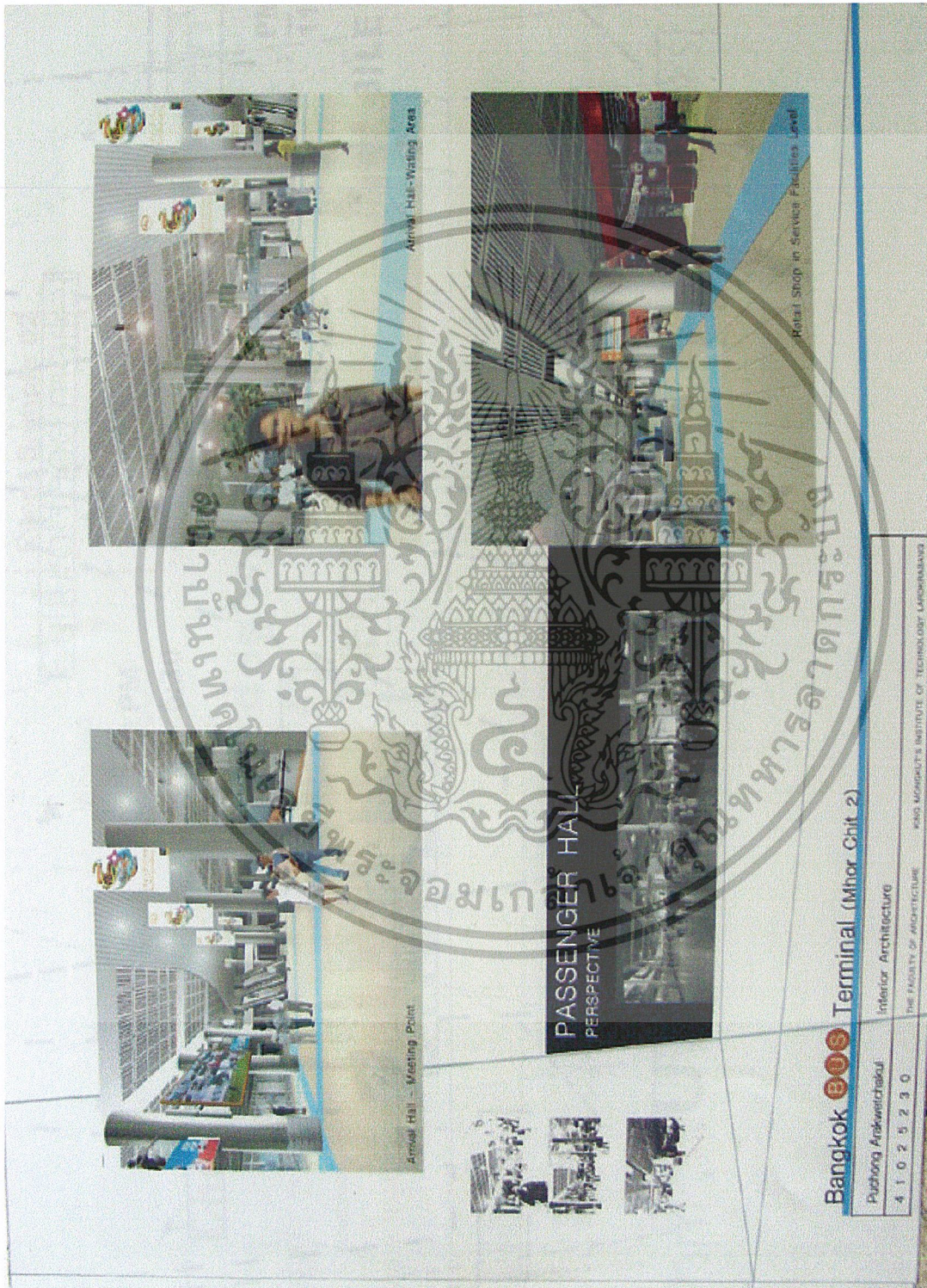
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ส่วนชานชาลาขาเข้า อยู่บริเวณด้านหลังของอาคารสถานีต่อเนื่องกับกับโรงพักคอยภายในอาคาร การใช้แสงใช้ธรรมชาติเข้าช่วยโดยใช้หลังคาที่ให้แสงผ่านได้ เนื่องจากเดิมในส่วนนี้มีความสว่างน้อยมากทำให้ดูทึบตัน และอึดอัด



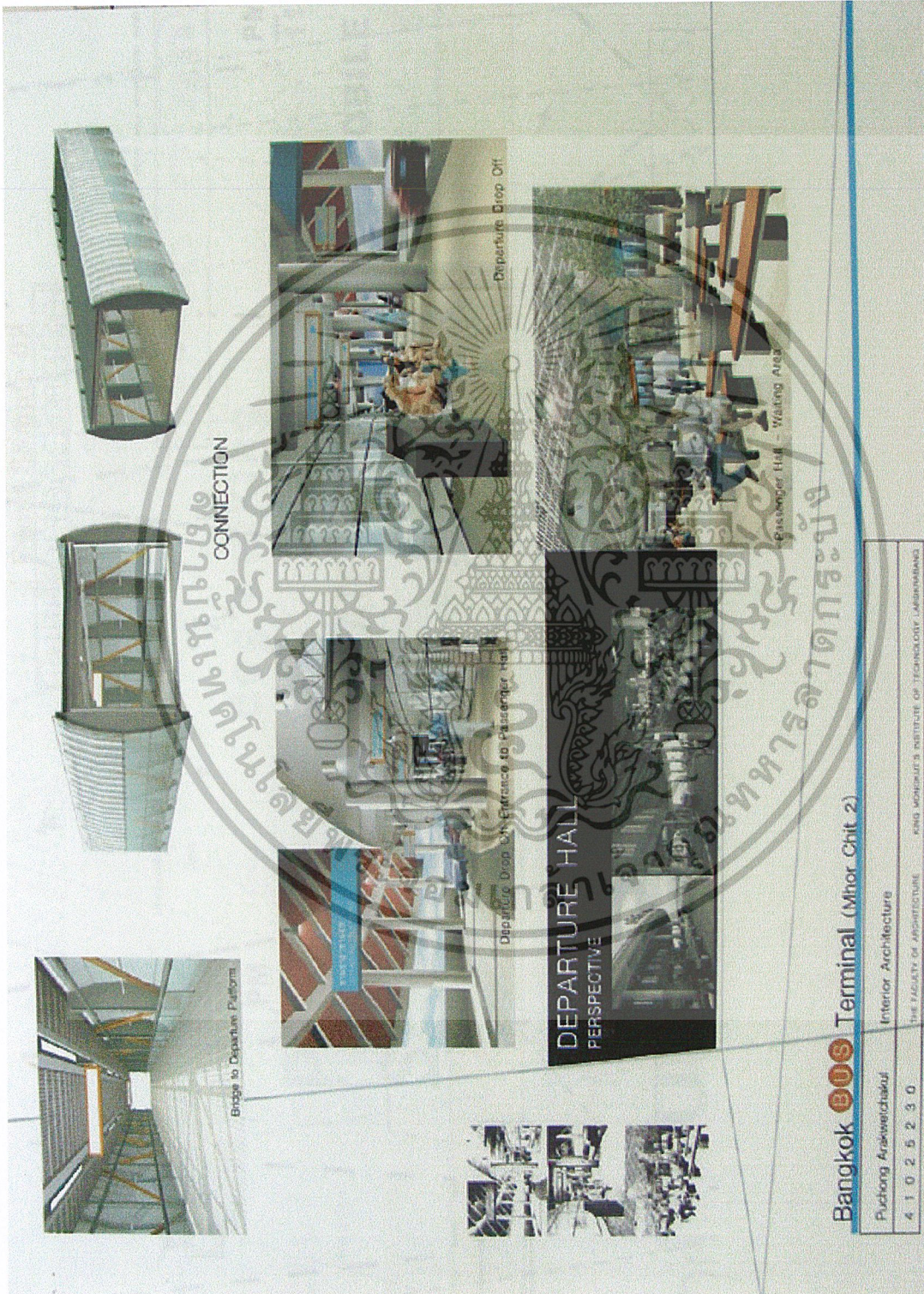
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โถงชั้นล่างเป็นโถงขนาดใหญ่ซึ่งสามารถมองเห็นชั้นลอยได้ เป็นส่วนพักผ่อนและจุดนัดพบสำหรับผู้โดยสาร โดยมีส่วนของประชาสัมพันธ์อยู่บริเวณ โถงกลางเพื่อให้ข้อมูล มีการลดทอนขนาดของเสาและฝ้าด้วยdropฝ้า และเพิ่มบรรยากาศภายในด้วยการนำต้นไม้เข้ามาใช้ ส่วนพื้นที่เส้นเป็นตัวนำสายตาในการเดินทางไปยังจุดต่างๆ



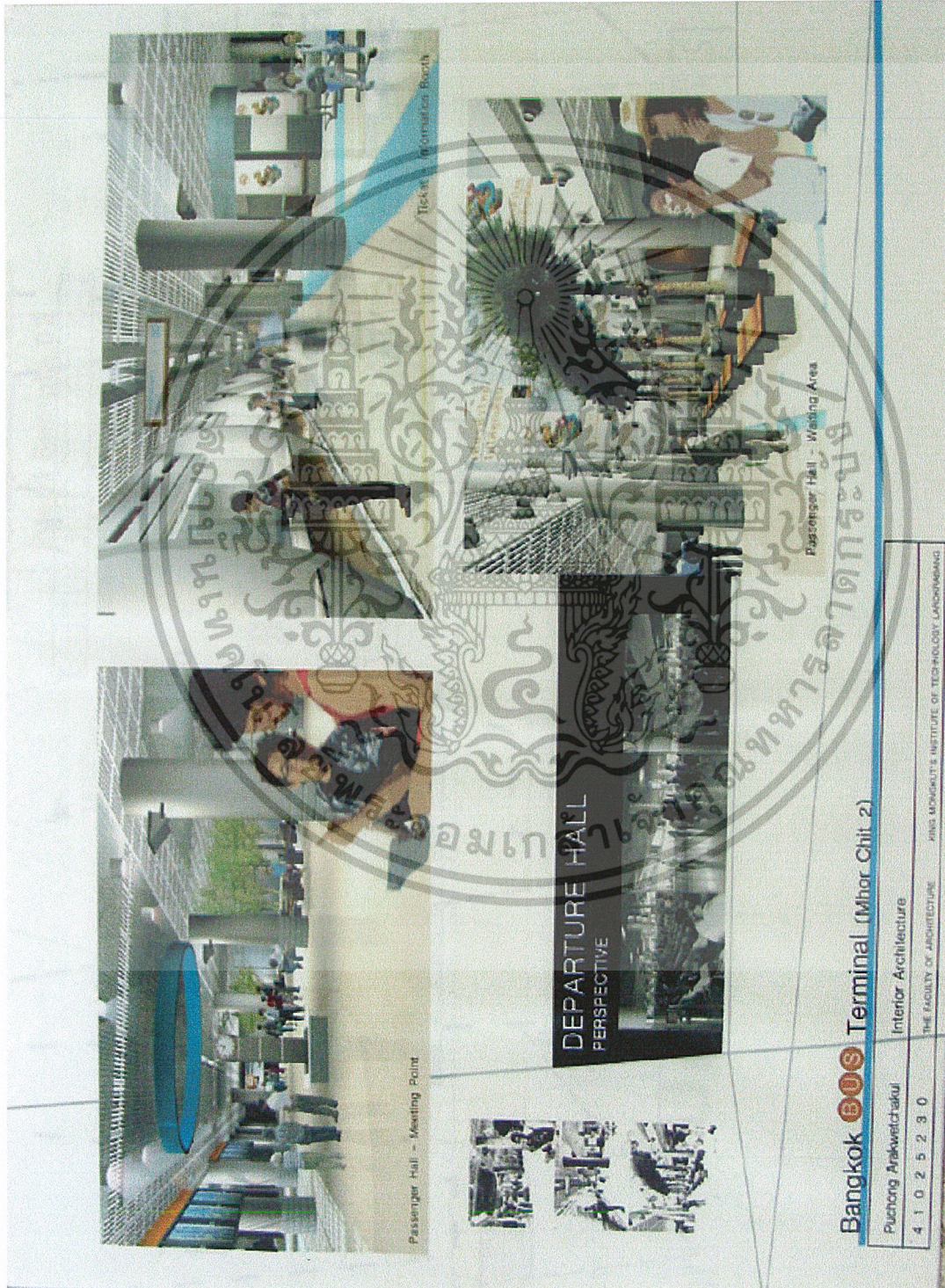
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ชั้น 1 ส่วนด้านหน้าเป็นส่วน drop off และรถจะวิ่งลงไปจอดยังชั้นล่าง เป็นลักษณะเปิดโล่ง และมีการเปิดช่องแสง ผันเป็นกระจกเพื่อให้มีความต่อเนื่องกันของที่ว่างภายในภายนอก แก้วที่ใส เป็นแก้วยาวไม่พนักพิงเพื่อให้ผู้โดยสารที่เข้ามาไม่อยู่ในตัวอาคารนาน โดยจะให้ไปรอในส่วนชานชาลาภายนอก



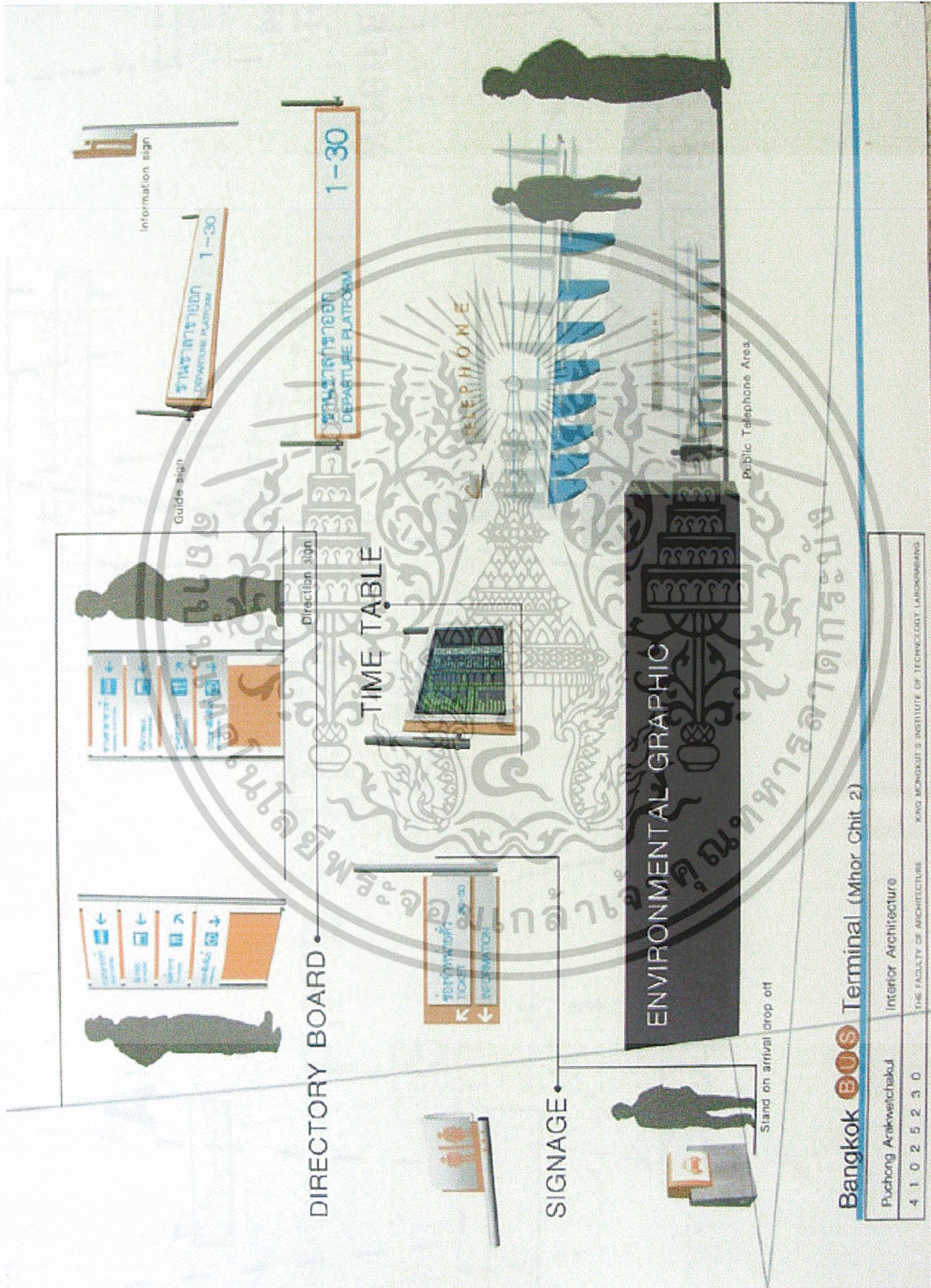
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ชั้น 1 เป็นส่วนขาออกโดยมีส่วนของที่จำหน่ายตั๋วเป็นส่วนสำคัญ โดยจะแยกเป็นภาคต่างๆ ตามตารางเดินที่มีบอกไว้ซึ่งจะแยกเป็นภาคไว้ มีส่วนกลางเป็นโถงสูงจึงเปิดให้แสงธรรมชาติเข้ามาและเป็นส่วนของป้ายตารางเวลารถออกล่าสุดทำให้เป็นจุดที่นำสายตาเพื่อดึงผู้โดยสารเข้ามายัง ส่วนของที่จำหน่ายตั๋ว จากจึงแยกไปยังปีกทั้ง 2 ข้างของอาคารเพื่อไปยังอาคารขนานขาออกต่อไป



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ป้ายและสัญลักษณ์ต่างๆ ออกแบบให้สามารถมองเห็นได้ชัดโดยการใช้สีคู่ตรงข้ามกับสีฟ้าที่เป็นประจำองค์กร ดังนั้นจึงใช้สีส้มและรูปทรงของป้ายได้นำเส้นโค้งเข้ามาใช้เพื่อให้ดูเข้ากับรูปทรงของอาคารที่เป็นส่วนโค้ง



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาคผนวก

ความเป็นมาของ บขส.

การขนส่งโดยรถยนต์และรถโดยสารในประเทศไทย เริ่มครั้งแรกหลังจากเปิดการเดินรถไฟสายแรกในสมัยรัชกาลที่ 5 ได้ราว 2-3 ปี เมื่อรถยนต์จากยุโรปคันแรกได้นำเข้ามายังประเทศไทย รถยนต์คันนี้ได้เป็นของเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี เข้าใจว่าคงจะมีฝรั่งนำเข้ามาจากยุโรปแล้วมาขายต่อ ลักษณะของรถยนต์นี้ใช้น้ำมันปิโตรเลียม ต้องจุดไฟลักษณะคล้ายเตาฟู่ รูปร่าง คล้ายรถดถนน มีที่นั่งสองแถว มีหลังคาเป็นประรำล้อ ยางตัน ซึ่งทั้งนี้ทำให้สงสัยว่าจะเป็นรถที่ใช้เครื่องยนต์ หรือไอน้ำมากกว่า และในที่สุดก็ใช้การอะไรจริงจังไม่ได้ ต้องทิ้งให้เหลือแต่ซากและสูญสิ้นไป ต่อมากรมหลวงราชบุรีดิเรกฤทธิ์เป็นผู้นำรถยนต์จากยุโรปเข้ามาเป็นคันแรก แล้วได้พูดเกี่ยวกับความเป็นรถพระที่นั่งของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และได้มีพระบรมราชโองการให้สั่งซื้อรถยนต์แบบใหม่ๆ ในสมัยนั้นเข้ามาอีกหลายสิบคัน เพื่อพระราชทานแจกจ่ายแก่พระบรมวงศานุวงศ์และข้าราชการชั้นผู้ใหญ่ ต่อมาในปี พ.ศ. 2451 ได้มีรถยนต์โดยสารประจำทางขึ้นเป็นครั้งแรก เป็นของพระยาภักดีนรเศรษฐ ผู้ให้กำเนิดรถเมล์ขาว เดินทางรับส่งผู้โดยสารจากประตูน้ำ กระทบกับบางลำภู นับได้ว่า เป็นการเริ่มทำการขนส่งด้วยรถโดยสารขึ้นทำให้เกิดปัญหาด้านการจราจร เพราะแต่เดิมถนนมีขนาดเล็กเหมาะสำหรับรถลากจูงและเทียมม้ากับรถส่วนบุคคล พอมีรถโดยสารทำให้อถนนที่มีขนาดความกว้างไม่สัมพันธ์กับตัวรถโดยสาร จึงทำให้อถนนแคบลงและเกิดอุบัติเหตุอยู่เนืองๆ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงได้ทรงตราพระราชบัญญัติรถยนต์เป็นฉบับแรกขึ้นเมื่อ ร.ศ.128 ขึ้นตรงกับ พ.ศ.2453 พระราชบัญญัติฉบับนี้ได้วางระเบียบการเดินรถและขับรถขึ้นไว้ และใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน ร.ศ.129 หรือ พ.ศ.2454 เป็นต้นมา

ในระยะต่อมาได้มีการพัฒนาถนนอย่างมากมาเรื่อยๆพระนครตลอดจนได้มีการพัฒนาทางด้านรถยนต์มากขึ้น ประชาชนและผู้มีฐานะดีจึงหันมานิยมการสัญจรด้วยรถยนต์กันมาก และมีผู้สังเกตเห็นประโยชน์ในการเดินทางสัญจรไปมา จึง ได้มีกลุ่มบุคคลรวมตัวกันจัดตั้งบริษัทขึ้น ตั้งรถยนต์ทั้งส่วนบุคคลและรถโดยสารเข้ามาในประเทศไทย มีจำนวนมากขึ้นตามลำดับ ดังนั้นทางราชการจึง ได้ตราพระราชบัญญัติ พ.ศ.2473 ขึ้นเพื่อใช้บังคับให้มีการจดทะเบียนรถยนต์แสดงผู้ถือกรรมสิทธิ์หรือเจ้าของรถยนต์ พร้อมกันนั้นก็ใช้บังคับให้เจ้าของรถยนต์เสียภาษีในการมีรถยนต์ให้แก่รัฐ

ในปี พ.ศ. 2473 นี้เอง ได้มีกลุ่มนักธุรกิจเอกชนกลุ่มหนึ่ง ได้ก่อตั้งบริษัท เดิรอากาศ จำกัด ขึ้น มีชื่อเป็นภาษาอังกฤษว่า Aerial Transport of Siam Company เมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม 2473 ประกอบด้วยผู้ริเริ่มดังนี้ 1) พระยาเชาวนานุสถิติ (เชาว์ อินทุเกตุ) 2) พระยาภิรมย์ภักดี (บุญรอด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เศรษฐบุตร์) 3) พระยาภักดีนรเศรษฐ (เลิศ เศรษฐบุตร์) 4) นายกิมพงษ์ ทองรัช 5) นายอี รอน
เลข (E. Ronlez) 6) นายอ็อตโต เปรกเกอร์ (Otto Praeger) 7) นายเฮซีย โมโนด์ (H.G. Monod)

โดยมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ ณ ตึกนภาวิที สีพระยา ถนนฮ่องกงเชียงใหม่แบงก์ อำเภอบางรัก
กรุงเทพมหานคร โดยมีคณะกรรมการบริหารบริษัทฯชุดแรกซึ่งประกอบด้วย 1) พระยาเชาวนานุ
สฤติ (เชาว์ อินทุเกตุ) เป็นประธานกรรมการ 2) พระยาภิรมย์ภักดี 3) พระยาภักดีนรเศรษฐ 4)
นายอ็อตโต เปรกเกอร์ 5) นายเฮซีย โมโนด์ 6) นายกิมพงษ์ ทองรัช 7) นายอาร์ บี แจ็คสัน เป็น
กรรมการผู้จัดการ มีทุนจดทะเบียน 600,000 บาท โดยแบ่งออกเป็นหุ้น มูลค่าหุ้นละ 100 บาท
ชำระครั้งแรกหุ้นละ 25 บาท เป็นเงินดำเนินการเริ่มแรก 150,000 บาท ดำเนินการตาม
วัตถุประสงค์ใหญ่ๆ 2 ประเภท ได้แก่ กิจการบินพาณิชย์ กิจการเดินรถ โดยได้เปิดสายการบิน
พาณิชย์เป็นครั้งแรกภายในประเทศไทย ได้ทำการก่อสร้างสนามบินและทำอากาศยานขึ้น ณ
บริเวณต่างๆที่เปิดสายการบินไปถึง นอกจากนี้ยังมีสนามบินน้ำอีก 2 แห่ง ที่อำเภอเกาะสมุย
จังหวัดสุราษฎร์ธานี กับที่สนามบินน้ำปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี แล้วย้ายไปยังสนามบินน้ำที่
คลองเตยเมื่อปี 2489 เครื่องบินที่ใช้เป็นเครื่องบินแอร์ไลน์ และใช้หือพุลมอส ใช้อักษร ขส. นำ
หมายเลขข้างตัวถังเครื่องบินในช่วงนี้ เครื่องบินของบริษัทฯใช้เครื่องหมายรูปช้างสามเศียรสีแดง
นอกจากนี้บริษัทยังมีแผนการบินพาณิชย์ต่างประเทศทำหน้าที่เก็บค่าการบินพาณิชย์ ต่างประเทศ
เพราะสัมปทานการบินพาณิชย์ที่รัฐบาลไทยให้ไว้แก่ บริษัทการบินพาณิชย์ต่างประเทศนั้นมี
เงื่อนไขในสัญญาว่าเมื่อสายการบินพาณิชย์ต่างประเทศ ได้รับสัมปทานให้ทำการบินในประเทศไทย
ได้แล้ว จะต้องให้บริษัท เติร์อากาศ จำกัดของไทยเป็นตัวแทนให้แก่ บริษัทการบินพาณิชย์
ต่างประเทศนั้นๆ

สำหรับกิจการบินพาณิชย์นอกประเทศ บริษัทฯได้รับนโยบายจากทางราชการให้เปิดสาย
การบินไปต่างประเทศ ได้แก่ ไชนัน(สิงคโปร์) ฮ่องกง ย่างกุ้ง ไซ่ง่อน แต่ไม่สามารถดำเนินการได้
เพราะญี่ปุ่นเริ่มแผ่ขยายอิทธิพลครอบคลุมไปทั่วภาคพื้นทวีปเอเชีย

กิจการด้านการเดินรถในระยะเริ่มแรกได้เปิดกิจการควบคู่กับการบินพาณิชย์ โดยเปิดการ
เดินรถจากหัวลำโพงไปยังดอนเมือง รังสิต และท่าช้าง วังหลวงไปยังสนามบินน้ำ จังหวัดนนทบุรี
ผลจากการดำเนินการได้ผลเป็นที่น่าพอใจ อาจจะเป็นกิจการใหม่ ประชาชนหันมานิยมใช้บริการ
กันมาก อย่างไรก็ตามในช่วงปี 2479 จนถึง 2482 ประเทศไทยได้เข้าร่วมกับฝ่ายอักษะ อันได้แก่
ประเทศเยอรมัน อิตาลี และญี่ปุ่น มีการเรียกร้องดินแดนคืนจากฝรั่งเศส ประเทศไทยได้เข้าสู่ภาวะ
สงครามอินโดจีน ผู้ซึ่งเป็นชนชาติอังกฤษ เช่น นายอาร์บี แจ็คสัน และผู้ก่อตั้งสัญชาติอังกฤษต้อง
เดินทางออกนอกประเทศ เป็นผลให้ในปี พ.ศ.2482 ได้มีการเปลี่ยนชื่อจากบริษัท เติร์อากาศ จำกัด
เป็น บริษัท ขนส่ง จำกัด

เมื่อเปลี่ยนชื่อเป็นบริษัท ขนส่ง จำกัดแล้วก็ยังใช้ชื่อเรียกเป็นภาษาอังกฤษเช่นเดิมคือ Aerial
Transport of Siam Company Limited เปลี่ยนผู้จัดการเป็นพระยาเชาวนานุสฤติ (เชาว์ อินทุเกตุ)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากปีพ.ศ.2482-2484 สงครามโลกครั้งที่2ได้เริ่มขึ้น จากประเทศยุโรป และลุกลามไปยังส่วนต่างๆ ของโลก ในทวีปเอเชีย ญี่ปุ่นยกกำลังเข้ายึดครองประเทศต่างๆทั่วทวีปเอเชีย รวมทั้งได้ยึดกลพขึ้น บกเข้าประเทศไทยเมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2484 ภาวะสงครามได้ก่อให้เกิดผลกระทบต่อกิจการของ บริษัทอย่างมาก โดยเฉพาะในด้านการบิน

การเดินทางในสภาวะสงคราม บริษัทฯไม่สามารถจัดการเดินทางได้ตามปกติ เพราะรัฐบาลได้ ให้จัดรถสนับสนุนทางราชการ โดยเฉพาะรับ-ส่งคณะกรรมการรับมอบดินแดนบางส่วนคืนจาก ประเทศกัมพูชา เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2484 จำนวน 8 คัน และในปีพ.ศ.2485 บริษัทได้รับมอบรถ โดยสารจำนวน 25 คัน รถจักรยานยนต์ 1 คัน จากสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ โดยตี ราคาทรัพย์สินเป็นหุ้นในบริษัทถึง 160,000 บาท เป็นจำนวนหุ้นมูลค่าหุ้นละ 100 บาท โดยบริษัท ออกใบหุ้นให้สำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์เป็นผู้ถือ ส่วนรถโดยสารทั้งหมดนำไป เดินเส้นทาง จากศาลาเฉลิมกรุง กรุงเทพมหานคร ไปยังสมุทรปราการ บางปะกง ฉะเชิงเทรา ชลบุรี สัตหีบ ระยอง กับได้รับมอบนโยบายเปิดการเดินทางในจังหวัดที่ประเทศไทยได้รับมอบ ดินแดนคืนจากประเทศเขมรได้แก่ สายอรัญประเทศ-ไปพระตะบอง-อรัญประเทศ-พิบูลสงคราม- ไพรีระย้อยเคช โดยบริษัทฯเช่าสถานีในเขตจังหวัดพระตะบองเป็นที่ทำการเดินทาง นอกจากนี้ ในช่วงดังกล่าว บริษัทฯยังได้รับมอบหมายจากรัฐบาลให้ทำการเดินทางขึ้นอีก 3 สายคือ สาย กรุงเทพมหานคร ไปยังจังหวัดเพชรบูรณ์ เพชรบูรณ์ ไปตะพานหิน จากทางแยกวังชมพู ไปหล่มเก่า ดังนั้นจะเห็นได้ว่าในช่วงของสงคราม บริษัทฯไม่สามารถจะจัดเดินทางตามปกติได้เพราะต้องนำรถ โดยสารบางส่วนไปช่วยสนับสนุนทางราชการดังได้กล่าวมาแล้ว ภายหลังสงครามโลกครั้งที่2 สิ้นสุดลง ทำให้บริษัทฯได้รับผลกระทบกระเทือนเฉพาะด้านการเดินทางไม่สามารถดำเนิน กิจการได้เพราะน้ำมันขาดแคลน ต้องจ้างบริษัท บางกอกดีอ็อก จำกัด ทำการตัดแปลงเครื่องยนต์เพื่อ ใช้ถ่านแทนน้ำมัน แต่ไม่เป็นผลสำเร็จ ปัญหาเรื่องยางและอุปกรณ์ต่างๆขาดแคลนเพราะเป็นภาวะ หลังสงคราม เศรษฐกิจตกต่ำ เครื่องอุปโภคมีราคาสูง รายได้ประชากรต่ำลง ดังนั้นในปี 2498 บริษัทฯได้แจ้งสถานการณ์ของบริษัทฯไปยังทางราชการพร้อมทั้งเสนอความเห็นขอรับความ ช่วยเหลือต่อทางรัฐบาล ข้อเสนอของบริษัทฯไม่ได้รับตอบสนองจากทางรัฐบาลเพราะรัฐบาลเองก็ ประสบปัญหาในการกอบกู้ประเทศ ดังนั้นเมื่อสุดท้ายจะแก้ปัญหาได้ เพราะกิจการบินต้องหยุดโดย เต็ดขาดจากภาวะสงคราม กิจการเดินรถก็มีผลกระทบเช่นเดียวกันจนไม่สามารถดำเนินการได้ จึง ให้คงสัมปทานไว้เพียง 2 สาย คือสายกรุงเทพมหานคร (หัวลำโพง) ไปรังสิต และ กรุงเทพมหานคร ไปจังหวัดสมุทรปราการ โดยใช้รถโดยสารที่เหลือพอซ่อมออกเดินทางได้เข้าเดิน เพื่อรักษาเส้นทางคมนาคมไว้ และพร้อมกันนี้ก็ปลดพนักงานแทนการเลิกกิจการ โดยพิจารณา ระบายพนักงานและช่างออกร้อยละ 70 ของพนักงานทั้งหมด และในปีเดียวกันนี้เอง ได้ย้าย สำนักงานใหญ่ จากตึกกนกาวดี สีพระยา ไปอยู่กรมการขนส่ง กระทรวงคมนาคมท่าช้าง วังหน้า ติด กับพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ (ปัจจุบันเป็นโรงละครแห่งชาติและวิทยาลัยนาฏศิลป์) ส่วนแผนก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การบินก็ยังคงอยู่ที่ตึกนภาวิที สี่พระยาตามเดิม ต่อมาในปี พ.ศ.2488 ย้ายสำนักงานใหญ่จากกรมการขนส่งทางบก ไปอยู่ที่ตึกนภาวิที สี่พระยาอีกครั้งหนึ่ง ในปี พ.ศ.2489 ย้ายสำนักงานทั้งหมดไปรวมอยู่ที่ แผนกเดินรถหลังศาลาเฉลิมกรุง และย้ายสำนักงานใหญ่ จากหลังศาลาเฉลิมกรุง ไปอยู่เลขที่ 196-198 ท่าช้างวังหลวง ถนนหน้าพระลาน อำเภอพระนคร จังหวัดพระนคร ในปี พ.ศ.2490 และในปีเดียวกันนี้ได้ยุบเลิกกิจการการบิน (ต่อมาภายหลังตั้งเป็น บริษัท เติร์อากาศไทย จำกัด ในปัจจุบัน) ให้บริษัท ขนส่ง จำกัด ควบเข้ากับ บริษัท เรือไทย จำกัด ทำการเดินรถและเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาในปี พ.ศ.2490 เป็นต้นมา

เมื่อกิจการเดินเรือและกิจการเดินรถได้ควบเป็นกิจการเดียวกันตามนโยบายของทางราชการ ปรากฏว่าบริษัทเรือไทย ได้พ่วงหนี้สินติดมาด้วย ส่วนบริษัท ขนส่ง จำกัด ก็มีหนี้สินเดิมอยู่เมื่อรวมหนี้สินเข้าด้วยกันแล้วเป็นยอดรวมถึง 4,934,487.56 บาท ทั้งนี้บริษัททั้งสองได้เลื่อมโทรมมาจากภัยสงครามเป็นผลให้การดำเนินกิจการและสถานะทางการเงินของบริษัททรุดหนัก ต้องปลดพนักงานออกอีกกระลอกหนึ่ง จำนวน 84 คน เมื่อ พ.ศ. 2490

เมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2492 บริษัทฯ ได้รับความยินยอมจากรัฐบาล โดยกระทรวงการคลังให้กู้เงินจากธนาคารออมสินได้ 10 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันหนี้สินรายนี้ให้บริษัทฯ จึงได้ทำสัญญากู้เงินจากธนาคารออมสิน 8 ล้าน 5 แสนบาท ส่วนยอดเงินที่ได้รับอนุมัติให้กู้ที่ยังเหลืออีก 1 ล้าน 5 แสนบาท จึงจะครบ 10 ล้านบาท ตามที่ได้รับอนุมัติไว้จากกระทรวงการคลังนั้น บริษัทฯ ได้กู้เงินเพิ่มจนครบในปี พ.ศ.2493

ต่อมาในวันที่ 3 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2496 บริษัทฯ ได้กู้เงินจาก ธนาคารออมสินเพิ่มอีก 15 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน เพื่อขยายกิจการเดินรถประจำทาง และได้นำเงิน 12 ล้านบาท ไปซื้อรถโดยสารสำเร็จรูปจากต่างประเทศ 2 ชนิด คือ อีซูซุ 30 คัน เช็คดอน 50 คัน รถใช้สอย 6 คัน รวม 86 คัน เงินที่เหลืออีก 3 ล้านบาท ได้จัดซื้ออุปกรณ์การซ่อมเครื่องอะไหล่ สร้างโรงเก็บรถ สร้างที่อยู่เจ้าหน้าที่ จัดหาที่ดินบูรณะอาคารที่จำเป็นให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ในช่วงปี 2493 ถึง 2501 กิจการเดินเรือเฉพาะแม่น้ำเจ้าพระยามีผลกระทบจากการสร้างเขื่อนชัยนาท เป็นผลให้แม่น้ำเจ้าพระยาบางตอนตื้นเขินเดินเรือไม่สะดวกรวมทั้งในช่วงดังกล่าวกฎหมายเปิดโอกาสให้เอกชนสามารถลงทุนต่อเรือโดยสารเดินตามลำน้ำต่างๆ ได้คดยเสรีเป็นผลให้เรือของบริษัทฯ ซึ่งมีอายุใช้งานมานานและเริ่มล้าสมัย ในที่สุด จำเป็นต้องหยุดกิจการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา

แม้ประชาชนและผู้แทนราษฎรในสมัยนั้นขอให้เปิดทำการเดินเรือต่ออีก โดยร้องเรียนผ่านทางรัฐบาล แต่บริษัทฯ ก็ไม่สามารถตอบสนองต่อนโยบายของรัฐได้ เพราะค่าใช้จ่ายในการซ่อมค่าอะไหล่สูงขึ้น และของบางอย่างหาได้ยากในท้องตลาดเพราะเรือมีอายุการใช้งานเกินกว่า 10 ปีขึ้นไป รวมทั้งมีเรือเอกชนที่ทันสมัยกว่าออกมาเดินรับส่งผู้โดยสารด้วยกำลังที่สูงกว่า จึงเป็นผลให้ต้องหยุดกิจการ โดยเด็ดขาดเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2501 แล้วขายเรือทั้งหมดคงเหลือเพียงเรือ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

มหाराช เพียงลำเดียว ไว้เป็นอนุสรณ์ของบริษัท และให้เข้าทำศนาจรเป็นเวลาต่อมา และเนื่องในโอกาสพระราชพิธีมหามงคล เฉลิมพระชนมพรรษา ของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว 6 รอบ ในวันที่ 5 ธันวาคม 2542 ประกอบกับการที่พระองค์ทรงเห็นคุณค่าของการศึกษา ทรงมีพระราชประสงค์ให้พสกนิกรของพระองค์ได้รับการศึกษาอย่างทั่วถึง บริษัท ขนส่ง จำกัด ตระหนักในพระมหากรุณาธิคุณเป็นล้นพ้น จึงถือโอกาสอันเป็นมหามงคลนี้ร่วมกับกรมการศึกษานอกโรงเรียน กระทรวงศึกษาธิการจัดทำโครงการเรือห้องสมุดเฉลิมพระเกียรติ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เพื่อน้อมเกล้าฯถวายเป็นราชสักการะ เนื่องในพิธีมหามงคล 2542นี้ โดยพิธีส่งมอบจัดขึ้น ณ อุ้งกับตัน เขิงสะพานพระปิ่นเกล้า เขตบางกอกน้อย กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2542

การเดินทางที่เหมือนกัน ไม่ได้มีการจัดซื้อรถมาทดแทนคงใช้รถเก่าตามเส้นทางต่างๆ รวม 7 เส้นทาง ทำให้สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงสูงสุดและรถบางคันไม่อยู่ในสภาพพร้อมที่จะนำออกบริการประชาชน ซึ่งต้องปลดระวางทำให้รถมีจำนวนน้อยลงไม่เพียงพอบริการ ดังนั้นจะเห็นได้ว่า ในช่วงปี 2490 จนถึงปี 2501 บริษัทฯประสบกับการขาดทุนและไม่สามารถหาเงินมาชำระให้แก่ธนาคารออมสินได้ ทำให้เงินต้นและดอกเบี้ยรวมกันสูงถึง 40 ล้านบาท เป็นผลให้รัฐบาลชุดคณะปฏิวัติเข้ามาบริหารประเทศในปี 2501 ทำการปรับปรุงกิจการใหม่ โดยเปลี่ยนกรรมการบริษัทฯ ช่วงเวลาดังกล่าวนี้การประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารทั้งต่างจังหวัดและในกรุงเทพฯ ได้มีผู้นิยมลงทุนกันจัดเป็นรูปแบบห้างหุ้นส่วนจำกัด ประกอบธุรกิจการขนส่งด้วยรถโดยสารจากกรุงเทพมหานครไปยังจังหวัดต่างๆ ส่วนใหญ่อยู่ในรัศมีไม่เกิน 300 กิโลเมตร สำหรับในกรุงเทพมหานครนั้นก็มีผู้ประกอบการถึง 28 ราย ได้สัมปทานเดินรถโดยสาร ส่วนในต่างจังหวัดทางราชการยังมีได้กำหนด และควบคุมการที่รถโดยสารต่างจังหวัด ยังไม่ได้มีการกำหนดเส้นทางสัมปทานและควบคุมการเดินรถนี้เอง ทำให้ผู้ประกอบการทำการแข่งขันจนเป็นผลให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงตลอดเวลา นอกจากนั้นที่สำคัญ การดำเนินการตอกอยู่ภายใต้อิทธิพลของบุคคลที่เป็นภัยต่อสังคมหรือที่เรียกว่า พวกบุคคลอันธพาลที่ควบคุมเดินรถ และเรียกเก็บผลประโยชน์ค่าคุ้มครองจากเจ้าของรถหรือผู้ประกอบการทุกแห่ง ปัญหาเรื่องบุคคลเป็นภัยของสังคมหรือบุคคลอันธพาลเหล่านี้จึงเป็นปัญหาของสังคมไทยในช่วงปี 2490-2501 ในที่สุดผู้บริหารประเทศในขณะนั้นจึงทำการกวาดล้างบุคคลดังกล่าวและจับข้อหาบุคคลที่เป็นภัยของสังคมจนหมดสิ้นเมื่อ พ.ศ.2502 ปรากฏว่าอุบัติเหตุซึ่งเกิดจากรถยนต์รับ-ส่งผู้โดยสารต่างจังหวัดมีมากขึ้นเนื่องจากประชาชนนิยมซื้อรถยนต์มาวิ่งบริการเพราะเห็นว่าเป็นอาชีพที่ได้เงินสดประจำวันและลงทุนไม่มาก ทั้งการซื้อรถยนต์จากผู้ขายก็สามารถซื้อได้ด้วยการผ่อนส่ง เมื่อจำนวนรถมีมากเกินความจำเป็น ก็เป็นเหตุให้มีการวิ่งแข่งรับส่งผู้โดยสารด้วยการขับรถเร็ว และขับแข่งเพื่อมุ่งไปแย่งรับคนโดยสาร ในจุดข้างหน้า จึงก่อให้เกิดอุบัติเหตุอยู่เสมอ รัฐบาลในสมัยปฏิวัติจึงได้มอบหมายนโยบายการจัดการเดินรถ โดยให้บริษัท ขนส่ง จำกัด เป็นแกนกลางดำเนินการรวบรวมรถโดยสารของเอกชนเข้ามาร่วม จึงเป็นจุดเริ่มแรกของการมีรถร่วม พร้อมทั้งรัฐบาลได้มอบสัมปทานแก่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บริษัท ขนส่ง จำกัด เพื่อควบคุมการเดินรถในเขตสัมปทานรวม 25 จังหวัด เหตุที่ควบคุมเพิ่มขึ้นเพียง 25 จังหวัด ก็เพราะขณะนั้นอัตราค่าถึงเจ้าหน้าที่ของบริษัท ขนส่ง จำกัด และเจ้าหน้าที่ทางราชการผู้มีหน้าที่รับผิดชอบยังมีน้อย จึงได้เลือกควบคุมเฉพาะในเขตจังหวัดที่มีรถยนต์วิ่งจากกรุงเทพฯออกไปยังจังหวัดนั้นๆก่อน คือภาคเหนือไปสุดที่จังหวัดนครสวรรค์ ภาคใต้ไปสุดที่จังหวัดชุมพร ภาคตะวันออกเฉียงเหนือไปสุดที่จังหวัดนครราชสีมา ภาคตะวันออกไปสุดที่จังหวัดปราจีนบุรี และภาคตะวันออกเฉียงเหนือไปสุดที่จังหวัดตราด

เมื่อได้พิจารณาเส้นทางดังกล่าวนี้แล้วจะเห็นได้ว่า แต่ละเส้นทางจะต้องใช้รถยนต์เป็นจำนวนไม่น้อยกว่า 100 คัน จึงจะเพียงพอแก่ความต้องการของประชาชน และจากการสำรวจก่อนที่จะได้มีการควบคุมนั้น ปรากฏว่าบรรดารถยนต์ที่มีวิ่งอยู่เดิม ส่วนมากเป็นรถของเอกชนคนละคันสองคันและก็ไม่มีผู้ใดที่มีรถเป็นของตนเองมากเกิน 100 คัน พอที่จะรับอนุญาตเป็นผู้ประกอบการสายใดสายหนึ่งได้ ถ้าจะอนุญาตให้ทุกคนที่เดินอยู่เดิมเป็นผู้ได้รับอนุญาต การแข่งขันและแก่งแย่งก็คงมีอยู่อย่างเดิม การประกาศควบคุมก็จะไม่มีความหมาย ตราบใดที่ผู้ประกอบการยิ่งมากรายการควบคุมก็ยิ่งลำบาก ซึ่งจะก่อให้เกิดผลตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย จุดมุ่งหมายของการควบคุมก็เพื่อต้องการให้ผู้ประกอบการที่เป็นปีกแผ่นมันคงสามารถจะดำเนินกิจการให้ประชาชนได้รับความสะดวกสบายและปลอดภัยเท่าที่ควร แต่ทางราชการไม่มีความประสงค์ที่จะไปตัดอาชีพหรือแย่งอาชีพของเอกชนที่เดินอยู่เดิมแต่ประการใด ประกอบกับขณะนั้นบริษัท ขนส่ง จำกัดก็ได้มีรถยนต์ของตนเดินอยู่ในเส้นทางบางเส้นทางอยู่แล้ว เพื่อตรงอัตราค่าโดยสารไม่ให้สูงเกินสมควรตามนโยบายของรัฐบาล ซึ่งถ้าหากจะให้บริษัท ขนส่ง จำกัดเป็นผู้ได้รับอนุญาตมีเงื่อนไขให้ต้องขอมรบริดโดยสารของเอกชนที่เดินอยู่ก่อนควบคุมได้เดินร่วมในนามของบริษัท ขนส่ง จำกัดได้ ถ้าเจ้าของรถโดยสารนั้นสมัครใจและห้ามมิให้บริษัท ขนส่ง จำกัดเรียกเก็บเงินค่าธรรมเนียมในการเข้าร่วมเดินเกินกว่าความจำเป็นที่บริษัท ขนส่ง จำกัดจะต้องพึงจ่ายในการให้ร่วมนี้ ซึ่งประมาณแล้ว ไม่เกิน 5% ของรายได้รวมของรถแต่ละคันเพราะปรากฏจากผลการสำรวจของเจ้าหน้าที่ว่า เอกชนที่เดินอยู่เดิม ส่วนมากก็ต้องเสียผลประโยชน์ให้แก่บุคคลหรือคณะบุคคลที่มาควบคุมรถของเอกชนนั้นอยู่แล้วประมาณ 15% ของรัฐได้ ซึ่งถ้าหากจะต้องเสียให้แก่บริษัท ขนส่ง จำกัด ไม่เกิน 5% บรรดาเจ้าของรถก็ควรพอใจเพราะได้เสียน้อยลง และอีกประการหนึ่ง บริษัท ขนส่ง จำกัดเป็นบริษัทของรัฐบาล โดยกระทรวงคมนาคมถือหุ้นอยู่เกือบ 100% หากบริษัทดำเนินการไม่เป็นไปตามนโยบายที่กระทรวงคมนาคมมอบหมายหรือสั่งการไว้ กระทรวงคมนาคมในฐานะหุ้นใหญ่ ก็ย่อมใช้สิทธิลงโทษผู้บริหารของบริษัทฯ หรือจะถอนการอนุญาตเสียเมื่อใดก็ย่อมทำได้ เนื่องจากเหตุผลและความจำเป็นดังกล่าว เมื่อคณะกรรมการควบคุมการขนส่งฯ ได้พิจารณาโดยละเอียดรอบคอบแล้ว เห็นว่าไม่มีทางใดที่ดีกว่าจึงได้มีมติให้บริษัท ขนส่ง จำกัด เป็นผู้ได้รับอนุญาตในการประกอบการเดินรถประจำทางต่างจังหวัดแต่ผู้เดียว โดยมี

เงื่อนไขให้บริษัท ขนส่ง จำกัด ต้องขอมรบริดรถยนต์เอกชนที่เดินอยู่เดิมให้เข้าร่วม ถ้าเจ้าของรถ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สมัครใจและจะต้องไม่เรียกเก็บเงินผลประโยชน์จากเจ้าของรถเกินกว่าความจำเป็น เงินที่บริษัทขนส่ง จำกัด ได้รับมานี้ก็ได้นำมาใช้จ่ายในการลงทุนก่อสร้างและจัดทำสถานีสำหรับเป็นที่จอดรถ ดังเช่น ที่สถานีขนส่งสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ สายใต้ สายเอกมัย และสถานีในต่างจังหวัด (ที่ทำกรสถานีขนส่งสายเหนือ และสายตะวันออกเฉียงเหนือ ใช้เป็นที่ทำการสำนักงานใหญ่ ที่บริเวณตลาดหมอชิต ถนนพหลโยธิน โดยการเวนคืนที่ดิน 92 ไร่ ใช้เป็นที่ของ บขส. จริ่ง 63 ไร่ แล้วเสร็จเปิดใช้เป็นทางการเมื่อ 1 มกราคม พ.ศ.2503 ส่วนสถานีขนส่งสายใต้เป็นที่เช่า 10 ไร่ อยู่ที่สามแยกไฟฉาย ถนนจรัญสนิทวงศ์ ต่อมาได้ย้ายที่ทำการใหม่ ณ บริเวณถนนบรมราชชนนี ทางไปพุทธมณฑล สาย 2 เขตบางกอกน้อย กรุงเทพมหานคร ในปัจจุบัน และสถานีขนส่งสายตะวันออกเฉียงเหนือ (เอกมัย) สถานที่ตั้งอยู่ปากซอยสุขุมวิท 64 ถนนสุขุมวิท เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร เป็นที่ของ บขส. เองจำนวน 7 ไร่ 3 งาน 15 ตารางวา) นอกจากนี้แล้วได้นำเงินส่วนนี้มาใช้จ่ายในการจ้างเจ้าหน้าที่ นายสถานี นายตรวจ และผู้ควบคุมดูแลเกี่ยวกับการเดินรถ ให้แก่บรรดาเจ้าของรถร่วมนั่นเอง จึงเท่ากับผลประโยชน์ที่บรรดาเจ้าของรถได้เสียให้แก่บริษัทขนส่ง จำกัด ไปนั้น บริษัทขนส่ง จำกัดก็ได้นำมาใช้จ่ายในกิจการที่เป็นประโยชน์แก่เจ้าของรถนั่นเอง หากได้สูญไปไหนไม่ หากจะมีเหลือก็ตกเป็นของรัฐบาล หรืออีกนัยหนึ่งก็คือ เป็นของประชาชนนั่นเอง

อนึ่งจากข้อเท็จจริงปรากฏว่าหลังจากที่บริษัทฯ ได้รับอนุญาตแล้ว มีแต่เอกชนขอเข้ารับมาร่วมเดินเพิ่มขึ้น ไม่เคยมีผู้ใดขอเอารถออกเลย จนกระทั่งมีจำนวนมากเกินความจำเป็น ทางบริษัทฯ ต้องระงับการรับ เมื่อเจ้าของรถไม่เดือดร้อนและเสียหายแล้วจะมีผู้ใดที่ต้องเสียหายหรือเดือดร้อนบ้าง ซึ่งถ้าหากจะมีก็คือคนกลางที่เคยได้รับผลประโยชน์จากรถเอกชน เมื่อบริษัทขนส่ง จำกัด เข้ามาดำเนินการแล้ว บุคคลดังกล่าวก็ต้องสูญเสียผลประโยชน์ที่ตนเคยได้นั้น ซึ่งบุคคลประเภทนี้ทางการไม่ประสงค์ที่จะสนับสนุน ตรงกันข้ามทางราชการมีความจำเป็นที่จะต้องหาทางป้องกัน เพื่อประสงค์จะช่วยบรรดาเจ้าของรถให้พ้นจากการบีบบังคับจากบุคคลประเภทนี้

จากการร้องเรียนดังกล่าวข้างต้น จึงเป็นเหตุให้คณะรัฐมนตรีได้หยิบยกปัญหานี้มาพิจารณา ซึ่งฯพณฯ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมก็ได้ชี้แจงเหตุผลที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่ง ได้มีมติให้บริษัทขนส่ง จำกัด ได้รับอนุญาตดังกล่าวข้างต้นนี้ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้พิจารณาข้อเท็จจริงประกอบกับเหตุผลอย่างละเอียดรอบคอบแล้ว เห็นว่าการที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่ง ได้มีมติไปเช่นนั้นเป็นวิธีการที่ถูกต้องและชอบด้วยเหตุผลทุกประการแล้ว จึงมีมติให้ถือเป็นแนวทางปฏิบัติต่อไป ดังปรากฏในหนังสือของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ คค. 5860/2502 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2502

แต่อย่างไรก็ตาม ผลจากการดำเนินงานในช่วงปี 2502-2504 ปรากฏว่า บริษัทฯ ประสบกับการขาดทุนอย่างหนัก ทั้งกิจการเดินรถบริษัท และกิจการบริหารงานบุคคลจนบริษัทไม่สามารถดำเนินการได้ รัฐบาลทราบสถานะและผลดำเนินการอย่างนี้ จึงมีนโยบายจะยุบเลิกกิจการบริษัทฯ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในสมัยนั้น (พลเอกพงษ์ ปุณณกัณฑ์) ได้ให้คำมั่นต่อรัฐบาลในการขอปรับปรุงกิจการบริษัท ขนส่ง จำกัด อีกครั้งหนึ่งในปี 2502 นอกจากปรับปรุงกรรมการบริหารและคณะผู้บริหารแล้ว ยังมีการเลิกจ้างพนักงานของบริษัทฯถึง 314 คน การดำเนินงานเริ่มดีขึ้นมาเป็นลำดับ จากปี 2505 จนถึงปี 2516 มีผลกำไรสูง สามารถมีโบนัสเป็นครั้งแรกนับ ตั้งแต่บริษัทฯ การเดินรถอยู่ในระเบียบเรียบร้อย เป็นผลให้บรรดาเจ้าของรถร่วมสามารถตั้งตัวได้และมีฐานะมั่งคั่งขึ้น

ฉะนั้นจะเห็นได้ว่าบริษัท ขนส่ง จำกัด นี้เป็นสิ่งที่จำเป็นที่รัฐบาลจะต้องให้มืออยู่ตามเหตุผลดังกล่าวข้างต้น และการที่บริษัท ขนส่ง จำกัด ได้รับอนุญาตเป็นผู้ประกอบการในเขต 25 จังหวัด แต่เพียงผู้เดียวนี้ ไม่ใช่เป็นการมาแย่งอาชีพของเอกชนที่เดินรถอยู่เดิม แต่หากเป็นการช่วยเหลือจัดระบบการเดินรถให้เป็นผลดีแก่เศรษฐกิจและส่วนรวม และขจัดปัญหาการแก่งแย่งซึ่งกันและกันอันเป็นผลให้อุบัติเหตุลดน้อยลงตามความประสงค์ของทางราชการ และเพื่อป้องกันรักษาสิทธิของเอกชนที่เดินรถอยู่เดิมให้มีสิทธิประกอบอาชีพของตนเองต่อไปโดยไม่มีประสงค์จะให้รถเอกชนตกอยู่ในข่ายควบคุมของบุคคลที่แสวงหาผลประโยชน์ของการกระทำของผู้อื่นอันเป็นที่เดือดร้อนแก่ประชาชน และที่เข้ามามีการดำเนินการเป็นการชั่วคราวในระหว่างที่เอกชนยังไม่สามารถรวมตัวกันได้ที่เท่านั้น ถ้าหากเอกชนที่ร่วมอยู่สามารถจะรวบรวมกันเองให้เป็นปึกแผ่น โดยรวมกันจัดตั้งเป็นบริษัทของตนเพื่อดำเนินการเองให้เป็นระเบียบเรียบร้อยได้ตามที่ทางราชการประสงค์แล้ว บริษัท ขนส่ง จำกัด ก็พร้อมที่จะมอบสิทธิการเดินรถในเส้นทางนั้นๆ ให้รับไปดำเนินการ เว้นแต่สายหลักซึ่งบริษัท ขนส่ง จำกัด มีความจำเป็นต้องสงวนไว้ดำเนินการเพื่อนโยบายของทางราชการเท่านั้น เหตุผลที่ทางรัฐบาลจำเป็นต้องให้มีบริษัท ขนส่ง จำกัด เพื่อเป็นแกนกลางในการบริหารการเดินรถ กล่าวคือ

1. เป็นแบบอย่างให้เอกชนปรับปรุงกิจการของตนให้อยู่ในมาตรฐานที่ดีขึ้น ดังจะทราบได้ดีว่า เมื่อก่อนที่บริษัท ขนส่ง จำกัด ได้จัดตั้งขึ้นนั้น ได้มีเอกชนดำเนินการขนส่งอยู่บ้างแล้ว หากแต่ได้กระทำไปตามฐานะและความสามารถของแต่ละบุคคล ขาดความเป็นปึกแผ่นมั่นคงที่จะขยายกิจการของตนให้เป็นลำเป็นสันได้เท่าที่ควร จะมีอยู่บ้างที่กระทำในนามของนิติบุคคลแต่ก็เป็นส่วนน้อย รัฐบาลจึงเห็นเป็นการจำเป็นที่จะได้จัดตั้งบริษัท ขนส่ง จำกัด ขึ้นเป็นรูปแบบนิติบุคคล มีทุนทรัพย์จดทะเบียนมากพอสมควรที่จะดำเนินกิจการให้เป็นปึกแผ่นได้ และได้พยายามที่จะนำยานพาหนะที่เหมาะสมกับกาลสมัยมาดำเนินการ และจัดวางระเบียบ มาตรการในการดำเนินงานให้เป็นระเบียบเพื่อจะได้เป็นตัวอย่างให้เอกชนอื่นดำเนินการตาม ซึ่งจะเป็นเหตุให้กิจการขนส่งได้เจริญก้าวหน้ายิ่งขึ้น เพราะเป็นที่รู้อยู่แล้วว่าประชาชนผู้ใช้บริการมีความประสงค์จะให้ได้รับความสะดวกสบายแน่นอน และเสียค่าโดยสารในราคาที่พอสมควร เมื่อบริษัท ขนส่ง จำกัด ได้นำรถที่ดี มีระเบียบกำหนดเวลาออกที่แน่นอนและควบคุมการขับให้อยู่ในระเบียบวินัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ไม่ซับซ้อน และคิดค่าโดยสารในอัตราที่พอสมควร ก็ย่อมทำให้ประชาชนนิยม จึงเป็นเหตุให้เอกชนจำเป็นต้องปรับปรุงกิจการของตนให้ดีขึ้นมาด้วย มิฉะนั้นประชาชนก็ไม่นิยม

2. ตรึงอัตราค่าโดยสารให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม เป็นที่ทราบอยู่แล้วว่าถ้าในท้องถิ่นใดมีเจ้าของรถบริการอยู่รายเดียวหรือน้อยราย อัตราค่าโดยสารก็สูง ถ้ามีมากรายแข่งขันหรือแก่งแย่งผู้โดยสาร อัตราค่าโดยสารก็ต่ำ บางแห่งถึงกับแข่งขันลดราคาจนต่ำกว่าราคาทุน เพื่อเจตนาจะให้ฝ่ายตรงข้ามต้องเลิกกิจการไป แล้วตนก็จะได้ถือโอกาสขึ้นค่าโดยสารสูงขึ้นในภายหลัง จึงก่อให้เกิดการขับรถเร็ว ขับแข่ง เพื่อประสงค์จะแย่งผู้โดยสารอันเป็นผลให้เกิดอุบัติเหตุและไม่ปลอดภัยแก่ประชาชนผู้โดยสาร เมื่อข้อเท็จจริงเป็นดังกล่าวดังกล่าวแล้ว รัฐบาลจะทำได้จริงจะป้องกันอุบัติเหตุ และป้องกันมิให้เอกชนเรียกเก็บค่าโดยสารแพง จนเป็นเหตุให้ประชาชนต้องได้รับความเดือดร้อนได้ นอกจากนี้บริษัท ขนส่ง จำกัดซึ่งเป็นของรัฐบาลเข้าไปเดินเพื่อช่วยเหลือประชาชนผู้ใช้บริการ และให้เก็บค่าโดยสารในทางที่เป็นธรรม เมื่อบริษัท ขนส่ง จำกัด จัดรถยนต์ของตนเข้าไปเดินรวมในเส้นทางนั้นๆ แล้วรถของเอกชนก็ไม่กล้าที่จะขึ้นค่าโดยสารได้ตามใจชอบ หากจะขึ้นค่าโดยสารแพง ประชาชนก็จะหันมาขึ้นรถของบริษัท ขนส่ง จำกัดได้ และก็ไม่มีความหวังที่จะลดราคาเพื่อประสงค์ให้บริษัท ขนส่ง จำกัดต้องเลิกกิจการได้เพราะบริษัทเป็นของรัฐบาล ฉะนั้นจึงเห็นได้ว่าการที่บริษัท ขนส่ง จำกัดมีรถเข้าไปเดินร่วมนี้เป็นวิธีหนึ่งซึ่งจะตรึงอัตราค่าโดยสารมิให้เอกชนเรียกเก็บสูงจนเป็นเหตุให้ประชาชนต้องได้รับความเดือดร้อน

3. เป็นเครื่องมือของรัฐบาลในยามจำเป็นเพื่อผลของส่วนรวม ถ้าสมมติว่ารัฐบาลไม่มีรถยนต์สำหรับใช้ในการขนส่งของตนเองบ้างแล้ว ในเมื่อมีเหตุการณ์คับขันอันเป็นผลกระทบกระเทือนต่อความปลอดภัยของส่วนรวมหรือประเทศชาติแล้ว รัฐบาลจะต้องทำอย่างไร ดังเช่นที่ปรากฏข้อเท็จจริงจากเหตุการณ์ที่แล้วๆมาคือ เมื่อคราวเกิดกรณีพิพาทกับอินโดจีน ฝรั่งเศส แม้ทางราชการจะได้ประกาศใช้กฎอัยการศึก และมีกฎหมายให้อำนาจที่จะเรียกเกณฑ์ยานพาหนะของเอกชนมาใช้ได้ก็จริง แต่ในทางปฏิบัติจะประสบข้อยุ่งยากมากมายเพราะเอกชนไม่อยากจะให้รถของตน จึงหาอุบายหลีกเลี่ยง เช่น รถเสียบ้าง ยางไม่มีบ้าง คนขับไม่มีบ้าง ฯลฯ ด้วยประการต่างๆซึ่งในที่สุดก็ไม่สามารถที่จะเอารถยนต์มาใช้ในเวลาอันควรได้โดยสะดวกนัก ซึ่งถ้าหากรัฐบาลได้มีรถยนต์ของตนเองไว้บ้างแล้ว ย่อมจะขจัดปัญหาและอุปสรรคดังกล่าวไปได้ และอีกประการหนึ่ง ถ้ารัฐบาลไม่มีรถยนต์ของตนเอง มีแต่รถยนต์ซึ่งเป็นของเอกชนฝ่ายเดียวแล้วก็จะ เป็นเหตุให้จำต้องยอมอยู่ภายใต้ของอิทธิพลของเอกชนได้โดยง่าย เช่นถ้าหากเขาขอขึ้นค่าโดยสาร ซึ่งพิจารณาแล้วเห็นว่าจะเป็นการเดือดร้อนแก่ประชาชน ไม่ยอมให้ขึ้น สมมติว่า เจ้าของรถต่างก็หยุดเดิน โดยอ้างว่าขาดทุนจึงไม่เดินเช่นนี้ ความอลเวงและความเดือดร้อนของประชาชนจะเป็นอย่างไร ตรงกันข้าม ถ้ารัฐบาลมีรถยนต์เป็นของตนเองอยู่บ้าง ดังเช่นรถยนต์ของบริษัท ขนส่ง จำกัด และ ร.ส.พ. ในขณะนี้แล้ว เอกชนจะไม่กล้ากระทำเช่นนั้นเลย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

นอกจากนั้นทางราชการยังจะได้อาศัยรถยนต์ของรัฐนี้เป็นเครื่องมือในการที่จะตรวจสอบ หรือโต้แย้งข้อเรียกร้องต่างๆของเอกชนได้เป็นอย่างดี เช่น เรียกร้องขอขึ้นค่าโดยสาร เป็นต้น ทางราชการอาจเอาสถิติการรถของรัฐบาลมาเทียบเคียงว่าเป็นจริงหรือไม่ ถ้าไม่จริง ทางราชการก็ปฏิเสธได้ โดยมีเหตุผลหรืออีกนัยหนึ่งก็คือการที่รัฐบาลมีรถยนต์เป็นของตนเองนี้ก็เพื่อไว้เป็นเครื่องคุลย์อำนาจ หรือเป็นเครื่องมือของรัฐบาลในยามจำเป็น เพื่อผลของประเทศชาติ และส่วนรวมนั่นเอง

4. ช่วยเหลือประชาชนให้ได้รับความสะดวก คงเป็นที่ยอมรับกันแล้วว่าเอกชนมาดำเนินกิจการขนส่งก็เพื่อมุ่งหวังผลประโยชน์กำไร จึงมุ่งที่จะดำเนินการเฉพาะในท้องถิ่น หรือเส้นทางที่ตนเห็นว่ามีความได้กำไร ไม่มีใครที่ปรารถนาจะไปดำเนินการในเส้นทางหรือท้องถิ่นที่มีผลรายได้น้อยหรือไม่คุ้มค่า หรือเส้นทางที่เป็น PSO (Public Service Obligation) แต่รัฐบาลมีนโยบายที่จะพยายามหาทางอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน แม้เส้นทางใดหรือท้องถิ่นใดที่เอกชนไม่ประสงค์จะไปบริการ เมื่อเห็นว่าประชาชนเดือดร้อนเกี่ยวกับการขนส่งแล้ว ก็ได้สั่งการให้บริษัทขนส่ง จำกัด รับไปดำเนินการ แม้จะต้องขาดทุนก็ต้องทำให้เป็นไปตามนโยบาย ดังจะเห็นได้ว่าบริษัท ขนส่ง จำกัด เดินรถจากลพบุรี สระบุรี ปราจีนบุรี และค่ายชนะรัชต์ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เข้ามาถึงพระนครก็เพื่อที่จะอำนวยความสะดวกแก่ทหารที่มีรายได้น้อย แม้ขณะนั้นการเดินรถดังกล่าวต้องขาดทุน บริษัท ขนส่ง จำกัด ก็ต้องทำเหล่านี้เป็นต้น

5. ผลในทางยุทธศาสตร์และกิจการของทางราชการทหาร การขนส่ง หาใช่ผลประโยชน์ในด้านเศรษฐกิจและเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนแต่เพียงเท่านั้น ยังมีผลในทางยุทธศาสตร์ และกิจการของทางราชการทหารอีกด้วย เพราะการลำเลียงอาวุธยุทโธปกรณ์ และเสบียงอาหารเพื่อต่อต้านข้าศึกศัตรู ย่อมจะต้องอาศัยการขนส่งด้วยรถยนต์เป็นส่วนใหญ่ ถ้ารัฐบาลไม่มียานพาหนะของตนเองไว้เพื่อรับสถานการณ์ดังกล่าวบ้างแล้ว ก็อาจจะเป็นผลเสียหายแก่ส่วนรวมได้

จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้นจะเห็นได้ว่า บริษัท ขนส่ง จำกัด เป็นสิ่งจำเป็นที่รัฐบาลจะต้องมีอยู่ จะเลิกล้มเสียมิได้ หากได้มีจุดมุ่งหมายที่จะมาแข่งอาชีพของเอกชนดังที่มีการวิพากษ์วิจารณ์แต่ประการใดไม่ ตรงกันข้าม บริษัท ขนส่ง จำกัด มีนโยบายที่จะช่วยป้องกันและรักษาสิทธิของเอกชนเพื่อมิให้ถูกผู้อื่นมาใช้อำนาจในทางที่ไม่เป็นธรรม

ปัจจุบันสถานที่ตั้งสถานีขนส่งผู้โดยสารภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคกลาง ได้ย้ายจากสถานที่ทำการเดิมที่ตลาดหมอชิต มาเข้าพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยในพื้นที่ 72 ไร่ 1 งาน 92 ตารางวา ที่ถนนกำแพงเพชร 2 แขวงลาดยาว เขตจตุจักร โดยใช้ชื่อทำการว่าสถานีขนส่งผู้โดยสารหมอชิต 2 เนื่องจากเมื่อ ปี พ.ศ.2536 กรุงเทพมหานคร โคนร้อยเอก กฤษดา อรุณวงศ์ ณ อยุรยา และพันเอกวินัย สมพงษ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในขณะนั้น ขอความร่วมมือกรมการขนส่งทางบก และบขส. เพื่อพัฒนาการใช้ประโยชน์พื้นที่ที่ตลาด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หมอชิตในการจัดสร้างโรงจอดรถและซ่อมบำรุง รถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (B.T.S.) ให้เป็นประโยชน์ต่อสาธารณชน สร้างความพึงพอใจให้กับประชาชนผู้โดยสารดีขึ้น ได้เปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 8 เมษายน พ.ศ.2541 เป็นต้นมา

สำหรับกิจการเดินรถโดยสาร มีการเดินรถรวมทั้งหมด 305 เส้นทาง แบ่งเป็นการเดินรถบริษัทฯเอง 6 เส้นทาง เส้นทางที่รถบริษัทฯและรถร่วมเดินร่วมกัน 102 เส้นทาง และเดินรถเฉพาะรถร่วม 197 ล้านบาท จำนวนรถโดยสารทั้งสิ้น 8,363 คัน แบ่งเป็นรถบริษัทฯ 908 คัน และรถร่วม 7,455 คัน บขส. เดินรถเองเพียงร้อยละ 7.61



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ต้องรู้ว่าทำ 5 ส. ไปเพื่ออะไรและจะมุ่งสู่ ISO 9000 ได้อย่างไร

แม้ว่า 5 ส. จะใช้พื้นฐานสำหรับทุกเรื่องได้ แต่การจะนำ 5 ส. มาใช้ในองค์กรนั้น ต้องตอบตัวเองให้ได้ก่อนว่าจะนำมาใช้เป็นพื้นฐานของเรื่องอะไร ซึ่งเกือบจะทุกองค์กร เป้าหมายสูงสุดของการพัฒนาองค์กรก็คงไม่พ้นการสร้างคุณภาพในการทำงานและการเพิ่มผลผลิต และจุดเริ่มต้นของ บขส. กับกิจกรรม 5 ส. ก็เริ่มมาจากเป้าหมายนี้เช่นกัน สื่อสำคัญที่ บขส. มุ่งพัฒนา 5 ส. อย่างต่อเนื่องภายในองค์กร เนื่องจากกิจกรรม 5 ส. เป็นกิจกรรมหนึ่งที่ถูกนำเข้ามาใช้เพื่อพัฒนาคนพัฒนางาน โดยมีเป้าหมายไปสู่การเป็นองค์กรที่มีความเข้มแข็งและมั่นคง ที่สำคัญอาจกล่าวได้ว่า เป็นกิจกรรมรากฐานที่ส่งผลให้กิจกรรมเพิ่มผลผลิตอื่นๆ ประสบผลสำเร็จ

กิจกรรม 5 ส. เข้ามาสู่ บขส. เป็นครั้งแรกในช่วงเวลานั้น คือประมาณปี พ.ศ.2540 โดยบริษัทฯ ประกาศนโยบาย 5 ส. สู่ทางเลือกที่น่าพึงพอใจของผู้ใช้บริการ ในระยะที่ผ่านมามีตั้งแต่ริเริ่มทำ 5 ส. จนถึงปัจจุบัน บขส. ได้พัฒนาสำนักงานสถานีเดินรถในส่วนภูมิภาคและวิธีการทำงานมาโดยตลอด จนได้รับผลเป็นที่น่าพอใจ และเห็นประโยชน์เป็นรูปธรรม เมื่อเห็นว่า 5 ส. ได้ดำเนินการไปด้วยดีในองค์กรแล้ว สิ่งที่ บขส. จะต้องคิดแล้วทำต่อไปคือ จะทำอย่างไรให้การทำ 5 ส. ได้ดำเนินการไปอย่างต่อเนื่อง และพัฒนาไปสู่ระบบคุณภาพอื่นๆ เพื่อสร้างความเข้มแข็งและมั่นคงเป็นปึกแผ่นให้แก่บริษัทฯ

ต่อมาเมื่อวันที่ 17 มกราคม 2545 บริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายคุณภาพ ความปลอดภัย และสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐาน ISO ขึ้น เพื่อแสดงถึงความรับผิดชอบต่อนักงานและสังคม รวมถึงทำอย่างไรให้ธุรกิจภาคบริการของ บขส. ได้เข้าสู่ระบบบริหารคุณภาพงานภายใต้ชื่อเรียกว่า ISO 9000 ทั้งนี้เพื่อต้องการนำธุรกิจภาคบริการของ บขส. ให้เป็นการพัฒนาที่ยั่งยืน

ดังนั้น เพื่อเป็นการปูรากฐานความรู้ ความเข้าใจ เรื่อง ISO 9000 และเป็นพี่เลี้ยงนำทางสว่างให้เดิน เสมือนแสงเทียนน้อยๆ ที่เปี่ยมพลัง และความตั้งใจอย่างที่สุด โดยสามารถนำไปปฏิบัติ จนสำเร็จ อันเป็นประโยชน์แก่บริษัทฯ และสังคมส่วนรวม จึงขอหยิบยกสาระสำคัญของ ISO 9000 มาเผยแพร่ ณ ที่นี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ISO 9000

นโยบายรัดกุม ควบคุมทุกชั้น มุ่งมั่นคุณภาพ

การบริหารงานระบบคุณภาพ ISO 9000

คือ การบริหารงานตาม

กฎ คือ มีข้อกำหนด 20 ข้อ

กติกา คือ ผู้ปฏิบัติ ต้องปฏิบัติให้สอดคล้องกับข้อกำหนด เขียนอย่างไร

ปฏิบัติ

อย่างนั้น

มารยาท คือ มารยาทของผู้ตรวจประเมิน และผู้รับการประเมิน

ISO ย่อมาจากคำว่า International Organization for Standardization หรือ International Standard Organization ซึ่งเป็นองค์กรสากล ที่ทำหน้าที่เกี่ยวกับการกำหนดหรือปรับมาตรฐานนานาชาติเกือบทุกประเทศ (ยกเว้นทางด้านไฟฟ้า ซึ่งเป็นหน้าที่ของ IEC) เพื่อให้ประเทศต่างๆ ในโลกสามารถใช้มาตรฐานเดียวกันได้ เนื่องจากแต่ละประเทศมีมาตรฐานคุณภาพของตนเอง

มาตรฐานระบบคุณภาพ ISO 9000 คือ มาตรฐานในการบริหารคุณภาพ การประกันคุณภาพ และแนวทางการเลือกใช้ ใช้ได้หมดทุกธุรกิจ ไม่ว่าจะเป็นด้านผลิตภัณฑ์และบริการ เช่น โรงแรม โรงพยาบาล ธนาคาร การจัดการศึกษา และเกี่ยวกับการผลิต โรงงานอุตสาหกรรม ฯลฯ เป็นระบบการบริหารที่มีคนนำไปใช้มากที่สุดในโลก

การกำหนดมาตรฐานระบบคุณภาพ ISO 9000 เปรียบเสมือนเป็นกุญแจที่เปิดประตูการค้าให้กว้างขวางยิ่งขึ้น ตลาดที่สำคัญที่จะต้องเปิดด้วยกุญแจดอกนี้ได้แก่ กลุ่มสหภาพยุโรป สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และกลุ่มสมาคมประชาชาติเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งมีการแข่งขันทางการค้าสูง และมีความเคร่งครัดในเรื่องของผลิตภัณฑ์และบริการที่มีคุณภาพตามความต้องการอย่างสม่ำเสมอและตลอดไป สิ่งที่มีการยอมรับกันแพร่หลายในปัจจุบันก็คือ การจัดองค์กรและการบริหารงานคุณภาพอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ ดังนั้น ประเทศต่างๆ ได้พยายามปกป้องผลประโยชน์ด้านอุตสาหกรรมในประเทศของตน โดยการนำอาระบบบริหารคุณภาพ ISO 9000 ไปใช้เพื่อส่งเสริมศักยภาพในการแข่งขันธุรกิจ จนเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไปว่าในการค้าระหว่างประเทศจะต้องมีใบรับรองระบบบริหารงานคุณภาพ ISO 9000 ซึ่งเป็นระบบสากลที่นานาชาติยอมรับ ถือเป็น ใบผ่านทางที่จะทำธุรกิจนานาชาติ เพราะในการค้าระหว่างประเทศนั้น ต้องใช้กติกาสากลเหมือนกันทั่วโลกเกี่ยวกับ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การออกใบรับรองระบบคุณภาพ ISO 9000 เพื่อสร้างความมั่นใจต่อลูกค้าได้ว่า สินค้ามีคุณภาพตามมาตรฐานโลก

ลักษณะสำคัญของมาตรฐานคุณภาพ ISO 9000

1. เป็นมาตรฐานเกี่ยวกับระบบการบริหารคุณภาพ เพื่อให้ลูกค้าพึงพอใจด้วยการยึดหลักการคุณภาพ ที่มุ่งเน้นให้มีการจัดทำขั้นตอนการดำเนินงานและหลักเกณฑ์ต่างๆที่จะทำให้สินค้าและบริการเป็นไปตามความต้องการของลูกค้าตั้งแต่แรกได้รับ ทุกครั้งและตลอดไป
2. เป็นมาตรฐานระบบบริหารคุณภาพที่สามารถนำไปใช้ได้กับกิจกรรมทุกประเภท ทั้งด้านอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม ธุรกิจด้านการบริการ ทั้งขนาดเล็กถึงขนาดใหญ่
3. เป็นมาตรฐานระบบบริหารคุณภาพที่นานาชาติยอมรับ และใช้เป็นมาตรฐานของประเทศ
4. เป็นมาตรฐานบริหารงานคุณภาพที่เกี่ยวกับทุกแผนกงาน และทุกคนในองค์กรมีส่วนร่วม
5. เป็นการบริหารคุณภาพจากขั้นตอนในกระบวนการผลิตนั้นๆ
6. เป็นการบริหารที่ให้ความสำคัญในเรื่องของเอกสารการปฏิบัติงาน โดยนำเอาสิ่งที่มีการปฏิบัติอยู่แล้วมาทำเป็นเอกสาร แล้วจัดเป็นหมวดหมู่มีระบบ เพื่อให้นำไปใช้งาน ได้สะดวกและเกิดประสิทธิผล
7. เป็นระบบงานมาตรฐานที่เปิดโอกาสให้มีการแก้ไขปรับปรุงขั้นตอนในการปฏิบัติงาน วิธีการปฏิบัติงาน และมาตรฐานการทำงาน ได้ตลอดเวลา
8. เป็นระบบมาตรฐานสากลที่กำหนดให้มีการตรวจประเมิน โดยมีหน่วยที่ 3 (Third Party) เพื่อให้การรับรอง เมื่อผ่านการรับรองแล้วจะได้รับการตรวจซ้ำแบบสุ่มปีละไม่ต่ำกว่า 2 ครั้ง ถ้าครบ 3 ปีแล้ว จะต้องตรวจประเมินใหม่ทั้งหมดเหมือนกับการขอรับรองครั้งแรก
9. เป็นระบบมาตรฐานที่ลูกค้าชั้นนำยอมรับกันทั่วโลกและเป็นไปตามเงื่อนไขของ GATT โดยกำหนดให้ใช้มาตรฐานสากล
10. เป็นมาตรฐานที่ระบุข้อกำหนดที่จำเป็นต้องมีในระบบคุณภาพ
11. เป็นการรองรับในระบบคุณภาพขององค์กรทั้งหมด ไม่ใช่การรับรองตัวผลิตภัณฑ์เหมือนมาตรฐานสินค้าอื่นๆ
12. เป็นมาตรฐานระบบคุณภาพที่ประเทศไทยรับรองเป็นมาตรฐานคุณภาพ มอก. 9000

วัตถุประสงค์ที่ต้องจัดทำ ISO 9000

1. เพื่อให้ลูกค้ามีความมั่นใจในคุณภาพของสินค้า ผลิตภัณฑ์ และการบริการที่จะได้รับ
2. เพื่อให้มีระบบบริหารงานที่เป็นลายลักษณ์อักษรและเกิดประสิทธิผล
3. เพื่อสามารถควบคุมกระบวนการดำเนินงานธุรกิจได้ครบวงจรตั้งแต่ต้นจนจบ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4. เพื่อสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้บริหารว่าสามารถบรรลุตามความต้องการของลูกค้าได้

5. เพื่อให้มีการปรับปรุงและพัฒนาระบบการปฏิบัติงานให้เกิดประสิทธิผลยิ่งขึ้น ซึ่งเป็นพื้นฐานในการสร้างระบบบริหารคุณภาพ โดยส่วนรวมต่อไป

6. เพื่อช่วยลดความสูญเสียจากการดำเนินงานที่ไม่มีคุณภาพ ทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายหัวใจของมาตรฐานระบบคุณภาพ ISO 9000

1. ผู้บริหารทุกระดับในองค์กร โดยเฉพาะระดับสูง จะต้องเข้าใจบทบาทและหน้าที่ของตนเอง ในการกำหนดนโยบายคุณภาพ กำหนดโครงสร้างการบริหารงานขององค์กร กำหนดบุคลากรให้เหมาะสมกับงาน แก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น และสนับสนุนงบประมาณ

2. ระบบคุณภาพ ISO 9000 เน้นการจัดทำเอกสารระบบคุณภาพ เพราะถือว่าเอกสารมีไว้เพื่อเป็นข้อตกลงให้ทุกคนที่อยู่ในระบบมีความเข้าใจในการปฏิบัติงาน จะต้องมีการจัดเก็บ การติดตาม วิเคราะห์ รายงาน กำหนดหน้าที่ในการตรวจรับ แล้วก็ต้องติดตามให้ปฏิบัติตามที่ได้เห็นชอบไว้ การจัดทำเอกสารจะทำให้การปรับปรุงคุณภาพงานเป็นไปอย่างมีระบบ

3. ISO 9000 เน้นที่การจัดตั้งหน่วยงานตรวจสอบ (Audit) ซึ่งเป็นการตรวจสอบภายในองค์กร เพื่อติดตามผลการดำเนินงานให้แน่ใจว่าระบบคุณภาพที่วางไว้ได้ถูกนำไปปฏิบัติอย่างถูกต้อง และตรงเป้าหมาย เพื่อนำผลที่ได้จากการติดตามให้ผู้ที่ถูกติดตามได้แก้ไขข้อบกพร่องปรับปรุงให้ดียิ่งขึ้น

ประโยชน์ของ ISO 9000

ในการนำระบบ ISO 9000 มาใช้ ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อพนักงานที่ปฏิบัติงานต่อองค์กร หรือบริษัท รวมทั้งผู้ซื้อก็ได้รับประโยชน์ในด้านต่างๆ ดังนี้

1. ประโยชน์ต่อพนักงาน

- 1) มีส่วนร่วมในการดำเนินงานระบบคุณภาพ
- 2) ทำให้เกิดความพอใจในการปฏิบัติงาน
- 3) พนักงานมีจิตสำนึกในเรื่องของคุณภาพมากขึ้น
- 4) การปฏิบัติงานมีระบบ และมีขอบเขตที่ชัดเจน
- 5) พัฒนาการทำงานเป็นทีม หรือเป็นกลุ่ม

2. ประโยชน์ต่อองค์กรหรือบริษัท

1) พัฒนาการจัดองค์กร การบริหารงาน การผลิต ตลอดจนการให้บริการ เป็นไปอย่างมีระบบและมีประสิทธิภาพ

2) ทำให้ผลิตภัณฑ์เป็นที่น่าเชื่อถือได้ และได้รับการยอมรับ ทั้งตลาดในประเทศและต่างประเทศ

3) ขจัดปัญหาข้อโต้แย้งและการกีดกันทางการค้าระหว่างประเทศ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4) องค์กรได้รับการตีพิมพ์และเผยแพร่ชื่อเสียงในหนังสือรายชื่อผู้ประกอบการ ทำให้ภาพพจน์ขององค์กรดี เป็นที่ยอมรับว่าเป็นองค์กรที่มีระบบการบริหารได้มาตรฐานระดับโลก

5) ช่วยประหยัดต้นทุนในการดำเนินงาน ซึ่งเกิดจากการทำงานที่มีระบบ มีประสิทธิภาพขึ้น สินค้าผลิตสูงขึ้น ตลาดคล่องตัวขึ้น

3. ประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการ

1) ช่วยให้มีน้ำใจในบริการ

2) มีความสะดวก ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่าย โดยไม่ต้องตรวจสอบคุณภาพ

ของผลิตภัณฑ์ซ้ำอีก

3) ง่ายต่อการค้นหารายชื่อขององค์กรที่ได้รับการรับรองระบบคุณภาพ

มอก. ISO 9000 เพราะ สมอ. จะจัดทำเป็นหนังสือรายชื่อผู้ที่ได้รับการรับรองเผยแพร่เป็นปัจจุบัน

4) ได้รับการคุ้มครองทั้งในด้านคุณภาพ ความปลอดภัย และการใช้งาน โดย

สมอ. ในฐานะผู้ให้การรับรองจะเป็นผู้ตรวจสอบ ประเมิน และติดตามผลของโรงงานที่ได้รับการรับรองระบบคุณภาพอย่างสม่ำเสมอ

ระบบคุณภาพมาตรฐาน ISO 9000

-ISO 9001, 9002, 9003 เป็นระบบประกันคุณภาพ

-ระบบคุณภาพ ISO บอกแต่ข้อกำหนดไว้ให้ปฏิบัติอะไรบ้าง (20ข้อ) แต่ไม่บอกว่าให้ทำอย่างไร

-ข้อกำหนดของ ISO 9000 จะกำหนดไว้เป็นการ “ป้องกัน” ไว้ทุกขั้นตอนของการปฏิบัติงาน

-ISO 9000 เป็นระบบคุณภาพที่ต้องมีการตรวจสอบระบบว่า ได้มีการปฏิบัติตามที่เราได้กำหนดไว้ เขียนไว้หรือไม่

-ISO 9000 จะต้องมีระบบควบคุมเอกสารไว้สำหรับให้เป็นหลักต้องปฏิบัติตาม

-ISO 9000 จึงเป็นแบบอย่างเพื่อการปฏิบัติงาน ได้อย่างไม่ผิดพลาดในทุกขั้นตอน และในทุกๆ ครั้งที่มีการปฏิบัติ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ISO 9000 ช่วยการบริหารโดย

1. กำหนดหน้าที่ ความรับผิดชอบที่ชัดเจน
2. พนักงานรู้หน้าที่ของตนเอง
3. พนักงานรู้รายละเอียดของงาน
4. ความผิดพลาดลดลง
5. มีการแก้ไข ปรับปรุงเชิงป้องกัน
6. มีความต่อเนื่องของงาน เมื่อมีการเปลี่ยนบุคลากร
7. มีความสม่ำเสมอของผลิตภัณฑ์และการบริการ
8. สร้างความพึงพอใจให้ลูกค้า

ขั้นตอนปฏิบัติสู่ระบบคุณภาพ ISO 9000 มี 5 ขั้นตอน คือ

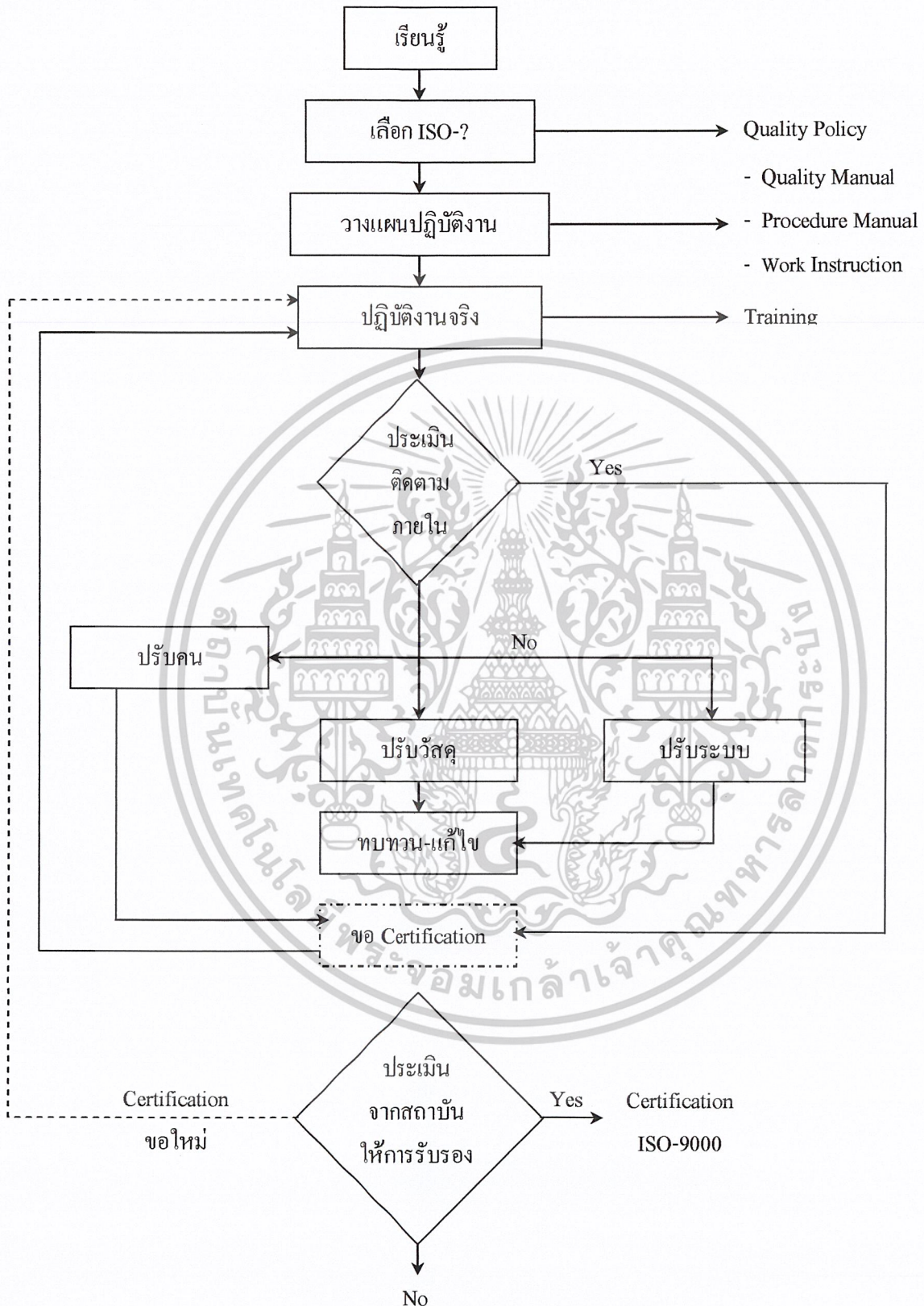
- | | |
|--------------|---|
| ขั้นตอนที่ 1 | ขั้นการเรียนรู้หรือการศึกษาและการเตรียมการ |
| ขั้นตอนที่ 2 | ขั้นการเลือกระบบคุณภาพและทบทวนพิจารณาวิสัยทัศน์สถานภาพระบบงาน |

ปัจจุบัน

- | | |
|--------------|---|
| ขั้นตอนที่ 3 | ขั้นการวางแผนปฏิบัติงานและวางรูปแบบของระบบคุณภาพ |
| ขั้นตอนที่ 4 | ขั้นการนำเอกสารระบบคุณภาพที่เขียนไปปฏิบัติงานจริง |
| ขั้นตอนที่ 5 | ขั้นการประเมินติดตามภายใน |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ขั้นตอนการดำเนินการเข้าสู่ระบบคุณภาพ ISO 9000



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทบาทของฝ่ายบริหาร

เมื่อฝ่ายบริหารได้ตัดสินใจที่จะนำธุรกิจเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพ ISO 9000 นับเป็นจุดเริ่มต้นที่สำคัญของการเปลี่ยนแปลงภายในองค์กร เพราะการดำเนินการตามระบบคุณภาพ ISO 9000 จะให้ประสบความสำเร็จได้นั้น สิ่งสำคัญคือ

1. มีความซื่อสัตย์อย่างจริงจังจากผู้บริหารระดับสูงในการดำเนินการตามระบบ
2. มีความเข้าใจถึงความต้องการตามข้อกำหนดของมาตรฐาน
3. มีการจัดสรรทรัพยากรต่างๆอย่างเพียงพอ
4. มีการวางแผนที่ดี
5. มีการตรวจติดตามผลและแก้ไขปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง

แต่สิ่งที่สำคัญที่สุดและเป็นหัวใจในการให้ได้รับใบรับรองมาตรฐานระบบคุณภาพก็คือ ต้องมีความซื่อสัตย์อย่างจริงจังจากผู้บริหารระดับสูงในการดำเนินการตามระบบ นั่นก็คือ ผู้บริหารจะต้องมี 3 จคือ จริงจัง จริงใจ และต้องง่าย นอกจากนี้ ฝ่ายบริหารขององค์กรต้องรับผิดชอบเกี่ยวกับ

1. การกำหนดนโยบายคุณภาพขององค์กรให้สอดคล้องกับนโยบายอื่นๆภายในองค์กร การบริหารงานต้องใช้มาตรฐานที่จำเป็นทุกด้านที่จะต้องทำให้เกิดความมั่นใจว่า นโยบายคุณภาพนั้นเป็นที่เข้าใจโดยทั่วไปเมื่อมีการนำไปใช้ และคงไว้ตลอดไป
2. จัดโครงสร้างองค์กรเกี่ยวกับระบบการบริหารงานคุณภาพให้ชัดเจน พร้อมกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบและการดำเนินการต่างๆในองค์กร
3. จัดหาทรัพยากรที่จำเป็นให้เพียงพอ เหมาะสมต่อการนำนโยบายคุณภาพไปปฏิบัติและใช้เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์คุณภาพ ทรัพยากรเหล่านี้รวมถึง
 - ทรัพยากรมนุษย์ และทักษะเฉพาะ
 - เครื่องมือที่ใช้ในการออกแบบและพัฒนา
 - เครื่องมือตรวจ ทดสอบ และตรวจสอบ
 - การจัดการเครื่องมือและส่วนชุดคำสั่งคอมพิวเตอร์
4. จัดให้มีการทบทวนระบบคุณภาพที่นำมาใช้ในช่วงเวลาที่เหมาะสม เพื่อให้ความมั่นใจว่าระบบที่ใช้ยังคงมีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ การทบทวนนี้รวมถึงการประเมินผลของการตรวจติดตามคุณภาพภายในด้วย
5. จัดตัวแทนฝ่ายบริหาร ซึ่งเมื่อแยกหน้าที่รับผิดชอบอื่นแล้ว ยังให้มีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการที่จะดูแลว่า ข้อกำหนดในมาตรฐานนั้นได้นำไปใช้และถือปฏิบัติอยู่อย่างสม่ำเสมอ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

พนักงานต้องปฏิบัติอย่างไรเมื่อนำระบบคุณภาพ ISO 9000 มาใช้

เมื่อบริษัทเริ่มนำระบบคุณภาพ ISO 9000 มาใช้ สิ่งที่พนักงานทุกคนต้องปฏิบัติคือ

1. ต้องรู้และเข้าใจความหมายของคำว่า ISO 9000
2. ต้องศึกษาขั้นตอนการดำเนินงาน Procedure (PC) Work Instruction (WI) Working Standard (WS) ในจุดที่รับผิดชอบให้เข้าใจ
3. ปฏิบัติตามขั้นตอนการดำเนินการ (PC, WI, WS) อย่างเคร่งครัด
4. ต้องจํานโยบายคุณภาพของบริษัทให้ได้

สรุป

ประโยชน์จากการนำระบบคุณภาพ ISO 9000 มาใช้ สามารถพัฒนาบุคลากร พัฒนาที่ทำงาน และเป็นการพัฒนาประสิทธิภาพในการบริหารภายในองค์กร สามารถลดค่าใช้จ่ายและต้นทุนในการผลิต ตลอดจนความสูญเสียต่างๆอันเกิดจากการผลิต ทั้งนี้เพราะระบบคุณภาพ ISO 9000 สร้างจิตสำนึกในการทำงานให้กับพนักงาน ที่การทำงานที่มีระบบ มีแนวปฏิบัติที่ชัดเจน สามารถควบคุมและตรวจสอบได้ง่ายขึ้น และที่สำคัญคือ สามารถเพิ่มผลผลิตและสร้างภาพพจน์ที่ดีแก่องค์กร นับเป็นประกาศเกียรติคุณอีกทางหนึ่งด้วย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บรรณานุกรม

- บริษัท ขนส่ง จำกัด. 72ปี บริษัท ขนส่ง จำกัด. กรุงเทพฯ: บริษัท ขนส่ง จำกัด 2545
- บริษัท ขนส่ง จำกัด. คู่มือผู้โดยสาร บขส. : บริษัท ขนส่ง จำกัด 2545
- สรุปผลการดำเนินงานในรอบ 1 ปี กระทรวงคมนาคม (26 กุมภาพันธ์ 2544 – 26 กุมภาพันธ์ 2545)
- กรมแผนที่ทหาร. กรุงเทพฯ
- น.ส. ภัทพร ทรงศิริกุล. “การพัฒนาองค์ประกอบเชิงพื้นที่ เพื่อปรับปรุงความซับซ้อนของผังพื้นที่และการหาทางภายใน อาคารสถานีขนส่งผู้โดยสารหมอชิต 2” วิทยานิพนธ์สถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาสถาปัตยกรรมภายใน สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าลาดกระบัง 2544
- www.transport.co.th
- www.motc.go.th
- www.geocities.com/tclinfor/



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้