

ความต้องการที่จอดรถของคอนโดมิเนียม
โดยเปรียบเทียบระหว่างคอนโดมิเนียมใกล้สถานีรถไฟฟ้า
และคอนโดมิเนียมไกลสถานีรถไฟฟ้า

Parking requirement of condominium

By comparison between condominiums near
the train station and the condominium far station



นายนิติพล ชาติานุกุลวัฒนา

นายณัฐวัฒน์ ปัทมะโสภา

ปริญญานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต

ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ปีการศึกษา 2561

ความต้องการที่จอดรถของคอนโดมิเนียม
โดยเปรียบเทียบระหว่างคอนโดมิเนียมใกล้สถานีรถไฟฟ้า
และคอนโดมิเนียมไกลสถานีรถไฟฟ้า

Parking requirement of condominium
By comparison between condominiums near
the train station and the condominium far station

นายนิติพล ธาดานุกุลวัฒนา

นายณัฐวัฒน์ ปัทมะโสภณ

ปริญญานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต
ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
ปีการศึกษา 2561

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Parking requirement of condominium
By comparison between condominiums near
the train station and the condominium far station



Mr.Nitipon

Thadanukulwattana

Mr.Nattawat

Pattamasopha

A SPECIAL PROJECT SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF
THE REQUIREMENT FOR THE DEGREE OF
BACHELOR OF CIVIL ENGINEERING

DEPARTMENT OF CIVIL ENGINEERING, FACULTY OF ENGINEERING

KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

ACADEMIC YEAR 2018

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
ใบรับรองโครงการพิเศษ

หัวข้อโครงการพิเศษ ความต้องการที่จอดรถของคอนโดมิเนียมโดยเปรียบเทียบระหว่างคอนโดมิเนียมใกล้สถานีรถไฟฟ้าและคอนโดมิเนียมไกลสถานีรถไฟฟ้า
Parking requirement of condominium By comparison between condominiums near the train station and the condominium far station

นักศึกษา นายนิติพล ธาดานุกุลวัฒนา รหัสนักศึกษา 58010676
 นายณัฐวัฒน์ ปัทมะโสภา รหัสนักศึกษา 58010430

หลักสูตร วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต
สาขาวิชา วิศวกรรมโยธา
อาจารย์ที่ปรึกษา ผศ.ดร.จรัส พิทักษ์ศฤงคาร

คณะกรรมการสอบโครงการพิเศษ	ลายมือชื่อ
ผศ.ดร.จรัส พิทักษ์ศฤงคาร	
ผศ.นัฐพร นวกิจรังสรรค์	
ดร.ปรีดา จาตุรพงศ์	

ภาควิชาวิศวกรรมโยธารับรองแล้ว

๒๓

(ผศ.ดร.อาทิตย์ เพชรศศิธร)

หัวหน้าภาควิชาวิศวกรรมโยธา

วันที่.....

ความต้องการที่จอดรถของคอนโดมิเนียมโดย เปรียบเทียบระหว่างคอนโดมิเนียม ใกล้สถานีรถไฟฟ้าและคอนโดมิเนียมไกลสถานีรถไฟฟ้า

นายนิติพล ธาดานุกุลวัฒนา รหัสนักศึกษา 58010676

นายณัฐวัฒน์ ปัทมะโสภาก รหัสนักศึกษา 58010430

อาจารย์ที่ปรึกษา ผศ.ดร.จรัส พิทักษ์ศฤงคาร

ปีการศึกษา 2561

บทคัดย่อ

การศึกษานี้จัดทำขึ้นเพื่อศึกษาความต้องการที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียมซึ่งเป็นที่อยู่อาศัยที่เป็นที่นิยมโดยเปรียบเทียบระหว่างคอนโดมิเนียมที่อยู่ใกล้และอยู่ไกลจากสถานีรถไฟฟ้า เป็นการวิจัยว่ารถไฟฟ้ามีผลต่อการตัดสินใจใช้รถยนต์หรือไม่ และใช้เป็นแนวทางในการแก้ปัญหาและปรับปรุงที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียมเพื่อให้สามารถใช้งานที่จอดรถให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

Parking requirement of condominium By comparison between
condominiums near the train station
and the condominium far station

Mr.Nitipon Thadanukulwattana Student ID. 58010676

Mr.Nattawat Pattamasopha Student ID. 58010430

Advisor:Asst. Prof. Jumrus Pitaksringkarn

Academic Year 2018

Abstract

This researchin was conducted to study the demand for parking spaces in condominiums, which is a popular residential area, comparing between condominiums that are near and far from the sky train station. Is research of whether the train affects the decision to use the car or not And used as a guideline for solving problems and improving parking spaces in condominiums in order to be able to use parking spaces more efficiently

กิตติกรรมประกาศ

ปริญญาานิพนธ์เล่มนี้สำเร็จลุล่วงได้ เนื่องจากได้รับความอนุเคราะห์ช่วยเหลืออย่างดียิ่งจาก ผศ.ดร.จรัส พิทักษ์ศฤงคาร ที่กรุณาให้คำปรึกษาปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่อง คอยแนะนำช่วยเหลือในการแก้ไขปัญหา คอยให้ความรู้ เอาใจใส่ ตลอดจนให้ความช่วยเหลือจนสำเร็จได้ด้วยดี พวกเราผู้จัดทำรู้สึกซาบซึ้งในความอนุเคราะห์จากท่านอาจารย์ และขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

ขอขอบพระคุณคณาจารย์ภาควิชาวิศวกรรมโยธา สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ที่ได้ให้ความรู้ในทุก ๆ รายวิชาที่ศึกษาเพื่อเป็นพื้นฐาน โดยคณาจารย์ท่านต่าง ๆ ได้ถ่ายทอดความรู้ทั้งทางด้านวิชาการ ความรู้ทั่วไป และประสบการณ์ต่าง ๆ จนสามารถนำมาใช้ในการทำงานและการดำเนินชีวิตได้อย่างดีเยี่ยม ตลอดจนขอขอบพระคุณอาจารย์ทุกท่านที่ร่วมเป็นกรรมการในการทดสอบ

ขอขอบคุณเพื่อน ๆ ในภาควิชาวิศวกรรมโยธา ที่คอยให้คำแนะนำ ช่วยเหลือซึ่งกันและกันในการทำโครงการ รวมถึงตลอดระยะเวลาที่ได้เรียนรู้ศึกษาในภาควิชาโยธาจนนี้ตลอดมา

ขอขอบคุณผู้ตอบแบบสอบถามทุกท่านที่ได้กรุณาให้ข้อมูลโดยการตอบแบบสอบถามตามความเป็นจริงและครบถ้วน

สุดท้ายขอขอบพระคุณ บิดา มารดาอันเป็นที่เคารพรักยิ่ง ซึ่งเป็นผู้ให้ความรักและกำลังใจในการสนับสนุนการศึกษาเล่าเรียนของคณะผู้จัดทำมาโดยตลอด ทำให้คณะผู้จัดทำมีวันนี้ได้ คณะผู้จัดทำรู้สึกซาบซึ้งในพระคุณเป็นอย่างสูง

นายนิติพล ธาดานุกุลวัฒนา

นายณัฐวัฒน์ ปัทมะโสภา

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	I
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	II
กิตติกรรมประกาศ.....	III
สารบัญ.....	IV
สารบัญตาราง.....	VII
สารบัญรูป.....	IX
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญ.....	1
1.2 วัตถุประสงค์.....	1
1.3 ขอบเขตการวิจัย.....	2
1.4 ผลที่คาดว่าจะได้รับ.....	2
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	2
1.6 ขั้นตอนการดำเนินงาน.....	2
บทที่ 2 วรรณกรรมปริทัศน์.....	4
2.1 กล่าวนำ.....	4
2.2 นิยามและความหมาย.....	4
2.2.1 การศึกษาที่จอดรถ (Parking Studies).....	4
2.2.2 ข้อมูลที่จอดรถ (Parking inventories).....	4
2.2.3 ระดับความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยต่อที่จอดรถ.....	5

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.3 บทความที่เกี่ยวข้อง.....	5
2.3.1 ความหมายของความพึงพอใจ.....	5
2.3.2 ความหมายของพฤติกรรมผู้บริโภค (Consumer Behavior).....	5
2.3.3 ปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการที่จอดรถ.....	6
2.4 การวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	7
2.4.1 ความเพียงพอในการให้บริการที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม.....	7
2.4.2 การศึกษาพฤติกรรมการเดินทางและการใช้ที่จอดรถใน	8
ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ กรณีศึกษาห้างสรรพสินค้า เมกะ บางนา.....	8
บทที่ 3 ระเบียบวิธีการวิจัย.....	9
3.1 ข้อมูลที่ใช้ศึกษา.....	9
3.2 ประชากรเป้าหมายสำหรับการสำรวจ.....	10
3.3 สภาพแวดล้อมของโครงการ.....	10
3.4 วิธีการสุ่มตัวอย่าง.....	10
3.5 เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการเก็บข้อมูล.....	10
3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	11
บทที่ 4 ผลการศึกษา.....	13
4.1 กล่าวนำ.....	13
4.2 การเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	13
4.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	14
4.4 ผลการเก็บข้อมูล.....	18
4.4.1 คอนโดมิเนียม ลุมพินี เฟลส ศรีนครินทร์-หัวหมาก สเตชั่น.....	18
4.4.2 คอนโดมิเนียม ลุมพินี วิลล์ อ่อนนุช 46.....	27
4.4.3 คอนโดมิเนียม ฟิวส์โมเบียส งามคำแหง.....	38
4.4.4 โครงการ ดีคอนโด งามคำแหง.....	46

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4.5 การสำรวจความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยในคอนโดมิเนียมที่มีต่อที่จอดรถ โดย การใช้แบบสอบถาม.....	55
4.5.1 คอนโดมิเนียม ลุมพินี เฟลส ศรีนครินทร์-หัวหมาก สดชื่น.....	55
4.5.2 คอนโดมิเนียม พิวส์โมเบียส รามคำแหง.....	59
4.5.3 ลุมพินี วิลล์ อ่อนนุช 46.....	63
4.5.4 ดีคอนโด รามคำแหง.....	67
4.6 การใช้พาหนะของผู้อยู่อาศัยในโครงการ.....	71
บทที่ 5 สรุปผลการศึกษา.....	76
5.1 สรุปผลการศึกษา.....	76
5.2 ผลการสำรวจข้อมูล.....	76
5.3 การวิเคราะห์ผลการวิจัยทางด้านวิศวกรรม.....	77
5.4 ความพึงพอใจและความคิดเห็นของผู้อยู่อาศัยต่อการใช้บริการที่จอดรถ.....	78
5.5 ปริมาณรถและปริมาณช่องจอดรถคงเหลือ.....	79
เอกสารอ้างอิง.....	80
ภาคผนวก.....	81
ประวัติผู้เขียน.....	83

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 3.1 แสดงเกณฑ์กรให้คะแนนแบบสอบถาม.....	11
ตารางที่ 4.1 แสดงปริมาณรถเข้า-ออกในวันธรรมดา ของโครงการ ลุมพินี เฟลส ศรีนครินทร์ หัวหมาก สเตชัน.....	23
ตารางที่ 4.2 แสดงปริมาณรถเข้า-ออกในวันหยุด ของโครงการ ลุมพินี เฟลส ศรีนครินทร์ หัวหมาก สเตชัน.....	24
ตารางที่ 4.3 แสดงปริมาณรถคงค้างกับยอดสูงสุดในวันธรรมดาของโครงการ ลุมพินี เฟลส ศรีนครินทร์ หัวหมาก สเตชัน.....	25
ตารางที่ 4.4 แสดงปริมาณรถคงค้างกับยอดสูงสุดในวันหยุดของโครงการ ลุมพินี เฟลส ศรีนครินทร์ หัวหมาก สเตชัน.....	26
ตารางที่ 4.5 แสดงปริมาณที่จอดรถวันธรรมดา ของโครงการ ลุมพินี วิลล์ อ่อนนุช 46...	32
ตารางที่ 4.6 แสดงปริมาณที่จอดรถวันหยุด ของโครงการ ลุมพินี วิลล์ อ่อนนุช 46.....	33
ตารางที่ 4.7 แสดงปริมาณรถคงค้างกับยอดสูงสุดในวันธรรมดาของโครงการ ลุมพินี วิลล์ อ่อนนุช 46.....	34
ตารางที่ 4.8 แสดงปริมาณรถคงค้างกับยอดสูงสุดในวันหยุดของโครงการ ลุมพินี วิลล์ อ่อนนุช 46.....	35
ตารางที่ 4.9 เปรียบเทียบ องค์ประกอบที่ใช้ในการวิเคราะห์ต่างๆ ของโครงการ.....	36
ตารางที่ 4.10 แสดงปริมาณที่จอดรถวันธรรมดาของคอนโดมิเนียม พิวส์ โมเบียส รามคำแหง.....	42
ตารางที่ 4.11 แสดงปริมาณที่จอดรถวันธรรมดาของคอนโดมิเนียม พิวส์ โมเบียส รามคำแหง.....	43
ตารางที่ 4.12 แสดงปริมาณรถคงค้างกับยอดสูงสุดในวันธรรมดาของคอนโดมิเนียม พิวส์ โมเบียส รามคำแหง.....	44
ตารางที่ 4.13 แสดงปริมาณรถคงค้างกับยอดสูงสุดในวันหยุดของคอนโดมิเนียม พิวส์ โมเบียส รามคำแหง.....	45
ตารางที่ 4.14 แสดงปริมาณรถเข้า-ออก วันธรรมดาของโครงการ ดีคอนโด รามคำแหง.	49
ตารางที่ 4.15 แสดงปริมาณรถเข้า-ออกในวันหยุดของโครงการ ดีคอนโด รามคำแหง....	50

สารบัญตาราง(ต่อ)

ตารางที่ 4.16 แสดงปริมาณรถคงค้างกับยอดสูงสุดในวันธรรมดาของโครงการ ดิคอนโด รามคำแหง.....	51
ตารางที่ 4.17 แสดงปริมาณรถคงค้างกับยอดสูงสุดในวันหยุดของโครงการ ดิคอนโด รามคำแหง.....	52
ตารางที่ 4.18 เปรียบเทียบ องค์ประกอบที่ใช้ในการวิเคราะห์ต่างๆ ของโครงการ.....	53



สารบัญรูป

	หน้า
รูป 4.1 ตำแหน่งที่ตั้งของโครงการ ลุมพินี เฟลส ศรีนครินทร์-หัวหมาก สเตชั่น และสถานีรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงค์หัวหมาก.....	13
รูป 4.2 ตำแหน่งที่ตั้งของโครงการ ลุมพินี วิลล์ อ่อนนุช 46 และ สถานีรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงค์หัวหมาก.....	14
รูป 4.3 ตำแหน่งที่ตั้งของโครงการ ดิคอนโด รามคำแหง และ สถานีรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงค์ รามคำแหง.....	15
รูป 4.4 ตำแหน่งที่ตั้งของโครงการ พิวส์ โมเบียส รามคำแหง และ สถานีรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงค์รามคำแหง.....	16
รูป 4.5 แสดงแผนผังโดยรอบภายในคอนโดมิเนียมลุมพินี เฟลส ศรีนครินทร์-หัวหมาก สเตชั่น	17
รูป 4.6 แสดงแผนผังที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม ของอาคาร B ชั้นที่ 1.....	18
รูป 4.7 แสดงแผนผังที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม ของอาคาร A ชั้นที่ 1.....	19
รูป 4.8 แสดงแผนผังที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม ของอาคาร B ชั้นที่ 2-7.....	20
รูป 4.9 แสดงแผนผังที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม ของอาคาร A ชั้นที่ 2-7.....	21
รูป 4.10 แผนที่ตั้งคอนโดมิเนียม ลุมพินี วิลล์ อ่อนนุช 46.....	26
รูป 4.11 แสดงแผนผังที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม ของอาคาร A1-A2.....	27
รูป 4.12 แสดงแผนผังที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม ของอาคาร B1-B2.....	27
รูป 4.13 แสดงแผนผังที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม ของอาคาร C1-C2.....	28
รูป 4.14 แสดงแผนผังที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม ของอาคาร D.....	28
รูป 4.15 แสดงแผนผังที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม ของอาคาร E.....	29

สารบัญรูป(ต่อ)

รูป 4.16 แสดงที่ช่องที่จอดรถแบบตั้งฉาก และ ขนาน กับทางเดินรถ.....	30
รูป 4.17 แสดงแผนผังโดยรอบภายในคอนโดมิเนียมพิวส์โมเบียส รามคำแหง.....	37
รูป 4.18 แสดงแผนผังที่จอดรถภายในและโดยรอบคอนโดมิเนียมพิวส์โมเบียส รามคำแหง.....	38
รูป 4.19 (ก) แสดงรูปด้านหน้าอาคารจอดรถ (ข) แสดงที่ช่องที่จอดรถแบบตั้งฉากกับทางเดินรถ	39
รูป 4.20 แสดงที่จอดรถภายนอกอาคารจอดรถช่องที่จอดรถแบบตั้งฉากและขนานกับทางเดินรถ	40
รูป 4.21 แสดงแผนผังโดยรอบภายในคอนโดมิเนียม.....	45
รูป 4.22 แสดงแผนผังที่จอดรถภายในและโดยรอบคอนโดมิเนียม.....	46
รูป 4.23 แสดงรูปที่จอดรถภายนอกช่องที่จอดรถเป็นแบบตั้งฉากกับทางเดินรถ.....	47
รูป 4.24 รูปช่องจอดรถมาตรฐานขนาด 2.4 x 5 เมตร.....	47



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหา

ในปัจจุบันจำนวนประชากรในกรุงเทพมหานครมีจำนวนประชากรเฉลี่ยประมาณ 5.5 ล้านคนและมีอัตราการเพิ่มขึ้นของประชากรภายในกรุงเทพเพิ่มอย่างต่อเนื่อง ทำให้ความต้องการที่อยู่อาศัยเป็นสิ่งจำเป็น ซึ่งคอนโดมิเนียมจึงเป็นอีกหนึ่งทางเลือกหนึ่งที่คนนิยมให้ความสนใจ และถึงแม้ว่าการเดินทางในกรุงเทพมหานครสามารถเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน เช่น รถไฟฟ้า แต่เพื่อความสะดวกผู้คนก็นิยมมีพาหนะส่วนตัว เช่น รถยนต์ ปัญหาที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียมจึงเป็นปัญหาอย่างหนึ่งที่เกิดขึ้นตามมา ซึ่งกฎหมายได้ระบุจำนวนพื้นที่ของที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม แต่ได้มีการบังคับใช้เป็นเวลานานมาแล้ว ทำให้ในปัจจุบันจำนวนที่จอดรถไม่เพียงพอต่อความต้องการของคนที่พักอาศัยภายในคอนโดมิเนียม ดังนั้นเพื่อศึกษาความเพียงพอของการให้บริการที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม จึงจะทำการสำรวจปัญหาดังกล่าวเพื่อหาข้อสรุปและแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขปัญหาที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม เพื่อให้รู้ว่า ณ เวลาปัจจุบันความต้องการและปัญหาต่างๆที่เกิดขึ้นในด้านการคมนาคมภายในคอนโดมิเนียมควรจะไปแก้ไขในทิศทางไหน และ แนวทางที่จะได้ประโยชน์ทั้งสองฝ่ายทั้งฝ่ายผู้ประกอบการและฝ่ายผู้ใช้งาน

1.2 วัตถุประสงค์

- 1 .เพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้ที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียมใกล้และไกลสถานีรถไฟฟ้า
- 2 .เพื่อศึกษาปัญหาของผู้ใช้ที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม
- 3 .วัดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม
- 4 .วิเคราะห์สภาพการใช้งานและแนวทางในการปรับปรุงพื้นที่จอดรถ

1.3 ขอบเขตการวิจัย

- 1 .คอนโดมิเนียมที่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า และ ใกล้สถานีรถไฟฟ้า โดย คอนโดมิเนียมที่ใกล้จะมีระยะทางการเดินทางไม่เกิน 1 กม. และคอนโดมิเนียมที่ไกลรถไฟฟ้าจะมีระยะทางการเดินทาง 1 กม. ขึ้นไป โดยทั้ง 2 จะต้องมีย่านห้องพักกัน พื้นที่ต่อห้องต้องพอๆกัน และ ราคาต้องใกล้เคียงกัน
- 2 .ศึกษาจำนวนพื้นที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม และ ปริมาณความต้องการพื้นที่สำหรับจอดรถ
- 3 .ศึกษาความพึงพอใจของผู้อาศัยของที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม โดยใช้แบบสอบถาม

1.4 ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- 1 .ทราบต้นตอปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นภายในคอนโดมิเนียม
- 2 .ทราบปริมาณการสัญจรภายในคอนโดมิเนียมที่อยู่ใกล้และไกลสถานีรถไฟฟ้า
- 3 .เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียมในอนาคต

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. สามารถวางแผนแก้ปัญหาเรื่องการจัดการจราจรภายในคอนโดมิเนียมได้ดียิ่งขึ้น
2. ผู้อาศัยภายในคอนโดมิเนียมมีความพึงพอใจต่อที่จอดรถมากขึ้น

1.6 ขั้นตอนการดำเนินงาน

- 1 .สืบค้นหาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการที่ทำการวิจัย และ ข้อมูลสถานที่ที่จะไปสำรวจ เพื่อเป็นพื้นฐานใน การสำรวจ
- 2 .เก็บข้อมูลจำนวนรถเข้า-ออก ปริมาณรถภายในคอนโดมิเนียม พร้อมทั้งแจกแบบสอบถามผู้ที่อาศัยภายในคอนโดมิเนียม

3 .นำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ทำตารางเวลาปริมาณ รถเข้า-ออก และปริมาณรถสะสม เพื่อนำ
คำนวณหาจำนวนการใช้บริการที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียมเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความต้องการการ
ใช้บริการ

4 .สรุปผลการวิเคราะห์ และ เสนอแนวทางการแก้ไขเพิ่มเติมเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการปรับปรุง
ประสิทธิภาพการให้บริการที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียมให้เพียงพอต่อความต้องการในอนาคต



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 2

วรรณกรรมปริทัศน์

2.1 กล่าวนำ

เนื่องจากในปัจจุบันการเดินทางเป็นสิ่งจำเป็นและหนึ่งในวิธีการเดินทางที่คนใช้ก็ไม่พ้นการใช้รถยนต์และร่วมกับทุกวันนี้ผู้คนสามารถมีรถยนต์เป็นของตัวเองได้ง่ายกว่าแต่ก่อน ทำให้ปริมาณรถยนต์สูงขึ้น แต่เนื่องจากในปัจจุบันคนในเมืองมีตัวเลือกด้านการเดินทางที่สะดวกมากขึ้นเช่น รถไฟฟ้า ทำให้เกิดข้อสงสัยว่า การที่คอนโดมิเนียมติดกับรถไฟฟ้าและอยู่ไกลจากรถไฟฟ้าจะมีผลต่อความต้องการที่จอดรถหรือไม่ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องศึกษาเกี่ยวกับปริมาณความต้องการที่จอดรถของคอนโดมิเนียมที่อยู่ใกล้รถไฟฟ้า เปรียบเทียบกับความต้องการที่จอดรถของคอนโดมิเนียมที่อยู่ไกลจากรถไฟฟ้า เพื่อใช้เป็นข้อมูลตัวเลือกสำหรับการพิจารณาการออกแบบและวางแนวทางการป้องกันกับปัญหาพื้นที่จอดรถของคอนโดมิเนียมในอนาคต

2.2 นิยามและความหมาย

2.2.1 การศึกษาที่จอดรถ (Parking Studies)

จะใช้เพื่อหาความต้องการและการตอบสนองสำหรับการจัดการที่จอดรถในพื้นที่ ในการขยายผลของความต้องการที่จอดรถของผู้อยู่อาศัย และสอบถามความคิดเห็นของผู้อยู่อาศัยเกี่ยวกับปัญหาและความพึงพอใจที่มีต่อที่จอดรถ เพื่อหาวิธีป้องกัน แก้ไขและรับมือต่อปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต และนำไปใช้เป็นแนวทางการปฏิบัติต่อไป

2.2.2 ข้อมูลที่จอดรถ (Parking inventories)

เป็นการรวบรวมข้อมูลของสถานที่จอดรถ เพื่อให้ทราบความสามารถในการรองรับจำนวนรถ ข้อมูลที่สำรวจได้แก่ จำนวนช่องจอด ขนาดของความกว้างความยาวช่องจอด ช่วงเวลาต่างๆที่ใช้จอดรถ พื้นที่โดยรอบ รวมถึงระบบจัดการการจอดรถและระบบรักษาความปลอดภัยของสถานที่จอด การเก็บ

ข้อมูลใช้วิธีสำรวจด้วยตัวเองดูจากแบบก่อสร้าง ข้อมูลทางสถิติอีกส่วนหนึ่งจะใช้วิธีอนุเคราะห์ ข้อมูลคอมพิวเตอร์ของคอนโดมิเนียมที่สำรวจ ได้แก่ จำนวนที่จอดรถทั้งหมด

2.2.3 ระดับความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยต่อที่จอดรถ

เป็นการรวบรวมข้อมูลทางด้านทัศนคติของผู้อยู่อาศัยที่ใช้บริการที่จอดรถ เนื่องจากข้อมูลตัวเลขอาจไม่เพียงพอต่อการวิเคราะห์ข้อมูลและเพื่อใช้สำหรับวางแผนทางปฏิบัติในอนาคต ซึ่งต้องคำนึงถึงทัศนคติความคิดเห็นของผู้อยู่อาศัย โดยการเก็บข้อมูลความพึงพอใจจะใช้วิธีให้คะแนนของการบริการโดยไล่จากความพึงพอใจมากที่สุดไปน้อยสุด และมีส่วนสำหรับใส่ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

2.3 บทความและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

2.3.1 ความหมายของความพึงพอใจ

ราณี เขาวนปรีชาศ (2538, หน้า18 อ้างถึงใน วุทธิ สารฤทธิคาม, 2548, หน้า 31) กล่าวว่า ความพึงพอใจ หมายถึง ความรู้สึกหรือทัศนคติของบุคคลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งหรือปัจจัย ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ความรู้สึกพึงพอใจจะเกิดเมื่อความต้องการของบุคคลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งหรือปัจจัย ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ความรู้สึกพึงพอใจจะเกิดขึ้นเมื่อความต้องการของบุคคลได้รับการตอบสนองหรือ บรรลุตามจุดมุ่งหมาย ในระดับหนึ่ง ความรู้สึกดังกล่าวจะลดลงหรือไม่เกิดขึ้น หากความต้องการหรือ จุดมุ่งหมายนั้นไม่ได้รับการตอบสนอง ความพึงพอใจต่อการใช้บริการจึงเป็นความรู้สึกของผู้ที่มารับ บริการมีต่อสถานบริการตาม ประสบการณ์ที่ได้รับจากการเข้าไปติดต่อขอรับบริการในสถานบริการ นั้น ๆ

2.3.2 ความหมายของพฤติกรรมผู้บริโภค (Consumer Behavior)

พฤติกรรมผู้บริโภค หมายถึง การศึกษาของบุคคล กลุ่ม และองค์กร โดยมี วัตถุประสงค์จะทำอย่างไรเพื่อให้กลุ่มเหล่านี้พึงพอใจต่อการเลือกซื้อ การใช้ผลิตภัณฑ์ การบริการ ความคิด หรือ ประสบการณ์ และสามารถตอบสนองความต้องการต่อผู้บริโภคได้ ทั้งนี้การตลาด จำเป็นต้องเข้าใจ หลักทฤษฎีและพฤติกรรมของผู้บริโภคอย่างแท้จริง (Kotler & Keller, 2012, p. 173; Solomon, 2015, p. 28) คำนิยามอีกทางเลือกหนึ่งของพฤติกรรมผู้บริโภค คือ การแสวงหาการจัดซื้อ การใช้สินค้า การประเมินการการใช้สอยสินค้าและการบริการ ตามความคาดหวังและพึงพอใจของ ความต้องการแต่ละบุคคล (Schiffman, Hansen, & Kanuk, 2012, p. 5) ทิชัมพร ดอกบัว (2557, น. 19) ได้ให้ความหมาย

ของ พฤติกรรมผู้บริโภคว่า การตัดสินใจ ตลอดจนถึงการกระทำต่างๆ ของบุคคล เพื่อให้ได้ซึ่งสินค้าหรือบริการสำหรับใช้ในการ บริโภค โดยจะเน้นตัวผู้ซื้อเป็นสำคัญ พฤติกรรมผู้บริโภคจะเกี่ยวข้องกับความรู้สึกและการจัดการ ข้อมูล ของพฤติกรรมผู้บริโภคสามารถนำไปใช้เป็นแนวทางในการพัฒนากลยุทธ์ทางการตลาด และ ตอบสนองต่อพฤติกรรมเหล่านั้นได้อย่างเหมาะสม อลงกรณ์ จำฟู (2554, น. 21) สรุป พฤติกรรมผู้บริโภคว่า “การบวนการหรือ พฤติกรรมการตัดสินใจ การซื้อ การใช้ และการประเมินผลการใช้สินค้าหรือบริการบุคคล ซึ่งจะมี 9 9 ความสำคัญต่อการซื้อสินค้าหรือบริการของบุคคล ซึ่งจะมี ความสำคัญต่อการซื้อสินค้าและบริการทั้ง ในปัจจุบันและอนาคต” อภิชาติ สุขสินธ์ (2551, น. 10) กล่าวว่า พฤติกรรมผู้บริโภค คือ เป็นการแสดงออก ของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการซื้อ การใช้สินค้าและบริการ เพื่อตอบสนองความต้องการของแต่ละคน กล่าวโดยสรุป พฤติกรรมผู้บริโภค คือ การศึกษาแรงจูงใจที่ทำให้เกิดการตัดสินใจ เลือกซื้อสินค้าและบริการ โดยการศึกษาพฤติกรรมและการบริโภค รวมถึงปัจจัยต่างๆ ที่มีอิทธิพลทำให้เกิดกระบวนการซื้อ สามารถตอบสนองความพึงพอใจและความต้องการของผู้บริโภคได้

2.3.3 ปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการที่จอดรถ

Highway Research Board, 1974 : (17-18) , [4]

1. ลักษณะของประชากร ลักษณะพื้นฐานของประชากรที่มีผลต่อความต้องการที่จอดรถ เช่น ขนาดของครอบครัว ช่วงอายุของประชากร รายได้ อัตราการเป็นเจ้าของรถยนต์ และ ความหนาแน่นของประชากรในย่านที่พักอาศัย โดยช่วงอายุของประชากรในวัยที่สามารถขับขี่รถได้จะอยู่ในช่วง 16-76 ปี ประชากรในช่วงวัยหนุ่มสาวจะชี้ให้เห็นถึงความต้องการสถานที่จอดรถทั้งในส่วนที่จอดรถของย่านพักอาศัยและสถานที่จอดรถของสถานศึกษาความหนาแน่นของประชากรที่มีผลต่อความต้องการที่จอดรถ เนื่องจากพื้นที่ๆมีความหนาแน่นของประชากรต่ำ โดยทั่วไปแล้วการบริการของระบบขนส่งสาธารณะจะน้อยตาม เช่น บริเวณชานเมือง การเดินทางของประชากรเพื่อไปทำงานหรือซื้อสินค้าส่วนใหญ่ จะใช้การเดินทางด้วยรถยนต์ ซึ่งมีผลต่อความต้องการที่จอดรถ

2. การใช้อาคารและที่ดิน การใช้อาคารและที่ดินจะก่อให้เกิดความต้องการที่จอดรถที่สัมพันธ์กับขนาดพื้นที่ของอาคาร จำนวนผู้ใช้อาคาร เช่นจำนวนผู้ใช้อาคาร เช่น จำนวนพนักงาน ผู้มาติดต่อ จำนวนผู้ชม หรือลักษณะของหน่วยการใช้สอยอาคาร เช่น จำนวนห้องพัก เป็นต้น

3. ทางเลือกของรูปแบบการเดินทาง ความต้องการที่จอดรถจะน้อยลงถ้าผู้เดินทางมีรูปแบบการเดินทางอื่นๆแทนการเดินทางด้วยรถยนต์ เช่น ระบบขนส่งมวลชน โดยรูปแบบการเดินทางที่เป็นทางเลือกจะต้องมีจำนวนเพียงพอ และมีลักษณะที่ดึงดูดให้มาใช้บริการ ในด้านการอำนวยความสะดวก เวลาในการใช้บริการ ระยะเวลาในการเดินทาง ระยะการเดินทางเท้าไปใช้บริการ และ ค่าใช้จ่าย

4. ความแออัดคับคั่งของสถานที่จอดรถ ความต้องการที่จอดรถจะน้อยลงถ้าระยะเวลาที่ใช้ในการเข้าหรือออกสถานที่จอดรถกินเวลานาน ซึ่งเกิดได้จาก ความไม่เหมาะสมของจำนวน/ที่ตั้งของจุดควบคุมการเข้า-ออกสถานที่จอดรถ ระบบการจัดการจราจรภายในที่ไม่มีประสิทธิภาพ ขนาดความกว้างของการออกวิ่ง หรือขนาดที่จอดรถไม่เหมาะสม

5. การขาดแคลนสถานที่จอดรถ ความต้องการสถานที่จอดรถจะถูกจำกัดลงด้วยปริมาณการตอบสนองของจำนวนที่จอดรถ โดยทั่วไปแล้วปริมาณการใช้ที่จอดรถร้อยละ 85 ของจำนวนที่จอดรถทั้งหมด เป็นการใช้อย่างสูงสุดที่ยังไม่ก่อให้เกิดสภาพความไม่เพียงพอที่จอดรถ

2.4 การวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.4.1 ความเพียงพอในการให้บริการที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม (car parking' condominium study)

การวิจัยนี้ได้ทำการศึกษา เกี่ยวกับปริมาณความต้องการที่จอดรถและการตอบสนองสำหรับ การจัดการที่จอดรถในพื้นที่ สำหรับการขยายผลความต้องการที่จอดรถของผู้อยู่อาศัย และตรวจสอบความคิดเห็นของผู้อยู่อาศัยภายในโครงการของคอนโดมิเนียม เพื่อหาวิธีการแก้ไขปัญห และแนวทางทำหรับรับมือป้องกันปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต

การวิจัยฉบับนี้เป็นการศึกษาถึงความต้องการที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม โดยศึกษาจากการเก็บรวบรวมข้อมูล และสอบถามผู้อยู่อาศัยภายในคอนโด เป็นการศึกษาเอกสาร และการวิจัยเชิงสำรวจ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยที่มีต่อการบริการทางด้านที่จอดรถของโครงการในแต่ละช่วงเวลา โดยมีรายละเอียดดังนี้ ข้อมูลที่เก็บจากกลุ่มตัวอย่าง ประชากรเป้าหมาย สภาพแวดล้อมรอบโครงการ วิธีสุ่มตัวอย่าง การเก็บรวบรวมข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูล ปริมาณการเข้าออกสะสมในแต่ละชั่วโมง

จากการวิจัยพบว่า สถานที่ตั้งมีผลต่อปริมาณผู้พักอาศัยและจำนวนรถยนต์ สภาพการเดินทางโดยรอบมีผลต่อการเดินทางของผู้อยู่อาศัย และปริมาณรถเข้าออกโครงการในแต่ละวันจะเป็นไปตามเวลาของชั่วโมงเร่งด่วน

2.4.2 การศึกษาพฤติกรรมการเดินทางและการใช้ที่จอดรถในห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ กรณีศึกษาห้างสรรพสินค้า เมกะ บางนา

การวิจัยนี้เกี่ยวกับ การศึกษาพฤติกรรมการใช้ที่จอดรถของผู้ที่มาใช้บริการห้างสรรพสินค้า อันเนื่องมาจากผู้ใช้บริการห้างสรรพสินค้ามีวิธีการเดินทางหลากหลายประเภท ทั้งที่ใช้บริการการขนส่งสาธารณะ หรือการใช้รถยนต์ส่วนตัว เป็นต้น

งานวิจัยฉบับนี้ เป็นการศึกษากฎการการเดินทางและการใช้ที่จอดรถในห้างสรรพสินค้า โดยใช้ห้างสรรพสินค้า เมกะ บางนา เป็นสถานที่ศึกษาและเก็บข้อมูล เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ โดยทำการศึกษาโดยวิธีการต่อไปนี้

- 1) ทำแบบสอบถามสำหรับเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง รวมถึงบุคลากรของห้าง และเก็บรูปของสถานที่ที่ใช้ทำการเก็บข้อมูล
- 2) การกำหนดประชากรกลุ่มตัวอย่าง เนื่องจากพื้นที่จอดรถของห้างเมกะบางนามีมากกว่า 8000 ช่องจอด จำนวนของตัวอย่างจึงต้องถูกคำนวณเพื่อความเหมาะสมของข้อมูล โดยใช้ตาราง Krejcie & Morgan
- 3) กำหนดตัวแปรที่ใช้ในใบเก็บข้อมูล โดยที่ตัวแปรต้น เป็น ข้อมูลพื้นฐาน เช่น เพศ อายุ รวมถึงลักษณะการใช้รถและปัญหาที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการใช้ที่จอดรถ ตัวแปรตาม เป็นความพึงพอใจและความคิดเห็นของผู้ที่มาใช้บริการห้างสรรพสินค้า
- 4) การเก็บข้อมูล ทำโดยการสอบถามจากผู้ใช้บริการ
- 5) วิเคราะห์ผล จากข้อมูล เพื่อหา ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน

จากการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ทำการสำรวจ จำนวน 400 คน ผู้ใช้บริการส่วนมากเป็นเพศชายคิดเป็นร้อยละ 59.5 มีอายุอยู่ระหว่าง 15-24 ปี ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 36.75 มีการศึกษาในระดับปริญญาตรีหรือเทียบเท่า คิดเป็นร้อยละ 53.25 อาชีพนักเรียน/นักศึกษา/นิสิต คิดเป็นร้อยละ 31.75 มีรายได้เฉลี่ยอยู่ระหว่าง 10,000-20,000 บาทและ 20,000-30,000บาท คิดเป็นร้อยละ 24.50 ระยะทางของผู้เดินทางที่มาใช้บริการส่วนใหญ่ คือ 5-10 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 37 โดยที่ส่วนใหญ่จะมาเพื่อเดินเล่นและพักผ่อน ใช้เวลาในการใช้บริการ 3-4 ชั่วโมง และใช้รถยนต์ส่วนตัวในการเดินทาง คิดเป็นร้อยละ 53.25 และผู้มาใช้บริการส่วนใหญ่จะมาใช้บริการ 2-4 ครั้งต่อเดือน

บทที่ 3

ระเบียบวิธีการวิจัย

บทนำ

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเอกสาร (documentary research) และการวิจัยเชิงสำรวจ (survey research) มีวัตถุประสงค์เพื่อเปรียบเทียบความต้องการที่จอดรถของผู้อยู่อาศัยของคอนโดมิเนียมระหว่างคอนโดมิเนียมใกล้รถไฟฟ้าและคอนโดมิเนียมที่อยู่ไกลรถไฟฟ้า และประเมินความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยที่มีต่อที่จอดรถของคอนโดมิเนียม โดยมีรายละเอียดที่จะนำเสนอตามระดับ ดังนี้

- 3.1 ข้อมูลที่ใช้ศึกษา
- 3.2 ประชากรเป้าหมายสำหรับการสำรวจ
- 3.3 สภาพแวดล้อมโดยรอบโครงการ
- 3.4 วิธีการสุ่มตัวอย่าง
- 3.5 เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล
- 3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล
- 3.7 ปริมาณรถเข้าออกและสะสมในแต่ละชั่วโมง

3.1 ข้อมูลที่ใช้ศึกษา

- 1.) ข้อมูลที่ได้จากการเก็บรวบรวมปริมาณรถเข้า-ออกคอนโดมิเนียมในแต่ละช่วงเวลา เพื่อหาปริมาณรถเข้าออก และสะสมภายในที่จอดรถของคอนโดมิเนียม
- 2.) ข้อมูลจากแบบสอบถาม เป็นข้อมูลที่ได้จากการรวบรวมจากกลุ่มตัวอย่างของผู้พักอาศัยที่ใช้บริการที่จอดรถของคอนโดมิเนียม เพื่อศึกษาความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยที่มีต่อที่จอดรถของคอนโดมิเนียม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.2 ประชากรเป้าหมายสำหรับการสำรวจ

ประชากรกลุ่มเป้าหมายสำหรับการเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ (primary data) คือประชากรผู้อยู่อาศัยภายในโครงการทั้ง 4 แห่ง ได้แก่โครงการ ลุมพินีเพลส ศรีนครินทร์ หัวหมาก ,โครงการ ลุมพินี วิลล์ อ่อนนุช 46 ,โครงการ พิวส์ โมเบียส รามคำแหง และโครงการ ดีคอนโด รามคำแหง

3.3 สภาพแวดล้อมโดยรอบโครงการ

ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมโดยรอบโครงการ เป็นสิ่งที่มีผลต่อการศึกษาข้อมูลเพราะ การเดินทาง โดยการใช้รถไฟฟ้าขนส่งผลต่อการตัดสินใจในการใช้รถยนต์และที่จอดรถภายในคอนโด

3.4 วิธีการสุ่มตัวอย่าง

ในการศึกษาข้อมูลในครั้งนี้ ผู้ศึกษาได้ศึกษาของข้อมูลจากผู้พักอาศัยในโครงการ โดยการสุ่มตัวอย่าง ดังนี้

โครงการ ลุมพินีเพลส ศรีนครินทร์	40 ตัวอย่าง
โครงการ ลุมพินี วิลล์ อ่อนนุช 46	40 ตัวอย่าง
โครงการ พิวส์ โมเบียส รามคำแหง	40 ตัวอย่าง
โครงการ ดีคอนโด รามคำแหง	40 ตัวอย่าง

3.5 เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการรวบรวมครั้งนี้ เป็นการใช้กล่องเก็บข้อมูลรถเข้า-ออก คอนโดมิเนียมเพื่อหาจำนวนรถสะสมในคอนโดมิเนียม และการใช้แบบสอบถามเพื่อสอบถามความคิดเห็นของผู้อยู่อาศัยที่มีต่อที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม ขั้นตอนการเก็บข้อมูลมีดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 เก็บข้อมูลจำนวนที่จอดรถและช่องจอดรถของคอนโดมิเนียม การตั้งกล้องเก็บข้อมูล กำหนดเวลาที่จะเก็บข้อมูลใน 1 วัน ตั้งแต่เช้าถึงเย็น โดยการตั้งกล้องที่บริเวณทางเข้าและทางออกของโครงการ เพื่อหาจำนวนรถสะสมในที่จอดรถและจำนวนช่องจอดรถที่เหลือ

ขั้นตอนที่ 2 เก็บข้อมูลแบบสอบถาม โดยแบ่งเป็นหัวข้อดังนี้

- 1.) เก็บข้อมูลทั่วไปของผู้อยู่อาศัย ได้แก่ เพศ อาชีพ รายได้ จำนวนผู้อยู่อาศัยที่อยู่ด้วยกัน จำนวนรถที่มีอยู่ในครอบครอง
- 2.) ความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยในโครงการ ที่มีต่อการให้บริการด้านที่จอดรถของแต่ละโครงการ

โดยเกณฑ์การให้คะแนนของแบบสอบถาม จะเป็นไปตามลักษณะตารางข้างล่าง ดังนี้

เกณฑ์การให้คะแนนแบบสอบถาม			
ระดับความพึงพอใจมากที่สุด	กำหนดให้	5	คะแนน
ระดับความพึงพอใจมาก	กำหนดให้	4	คะแนน
ระดับความพึงพอใจปานกลาง	กำหนดให้	3	คะแนน
ระดับความพึงพอใจน้อย	กำหนดให้	2	คะแนน
ระดับความพึงพอใจน้อยที่สุด	กำหนดให้	1	คะแนน

ตารางที่ 3.1 แสดงเกณฑ์การให้คะแนนแบบสอบถาม

3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลต่างๆที่ได้รับมาจะถูกนำมาวิเคราะห์ เพื่อให้ทราบถึงค่าตัวแปรต่างๆ ดังต่อไปนี้ การนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล เรื่อง การใช้บริการที่จอดรถของผู้พักอาศัยภายในคอนโดมิเนียม โดยใช้แบบสอบถามและการเก็บข้อมูลรถเข้าออก เป็นเครื่องมือเก็บข้อมูล จากการเก็บตัวอย่าง 4 แห่ง แห่งละ 40 ฉบับรวมทั้งสิ้น 160 ฉบับ นำข้อมูลมาวิเคราะห์ได้ดังนี้

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล เช่น เพศ อายุ สถานะภาพ และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ด้านความพึงพอใจของผู้พักอาศัยที่มีต่อที่จอดรถของโครงการ

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์จำนวนรถเข้าออก และจำนวนรถที่ค้างในระบบ โดยแบ่งเป็นช่วงเช้า เย็น และดึก



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 4

ผลการศึกษา

4.1 กล่าวนำ

จากข้อมูลที่ได้จากการสำรวจพื้นที่บริเวณที่จอดรถของคอนโดมิเนียมต่างๆโดยได้นำข้อมูลต่างๆที่ได้ เช่น ปัจจัยส่วนบุคคล (เพศ,อายุ,รายได้ เป็นต้น) ปริมาณรถเข้า-ออกภายในคอนโดมิเนียม จำนวนที่จอดรถลักษณะการใช้ที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียมระยะทางจากคอนโดมิเนียมถึงสถานีรถไฟฟ้า และแผนผังที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม ที่ได้มาทำการศึกษามวิเคราะห์ผลได้ดังนี้

4.2 การเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิเคราะห์ได้เสนอผลการวิจัย โดยมีการนำเสนอออกเป็น 2 ส่วนตามลำดับ

ส่วนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงสถิติ

- การวิเคราะห์ข้อมูลลักษณะทางกายภาพของที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม
- การวิเคราะห์ข้อมูลในเชิงสถิติด้านปริมาณรถเข้า-ออกภายในคอนโดมิเนียม
- การวิเคราะห์ในเชิงการเปรียบเทียบด้านการใช้ปริมาณรถภายในคอนโดมิเนียมที่ใกล้เคียงใกล้เคียงสถานีรถไฟฟ้า

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงแบบสอบถาม

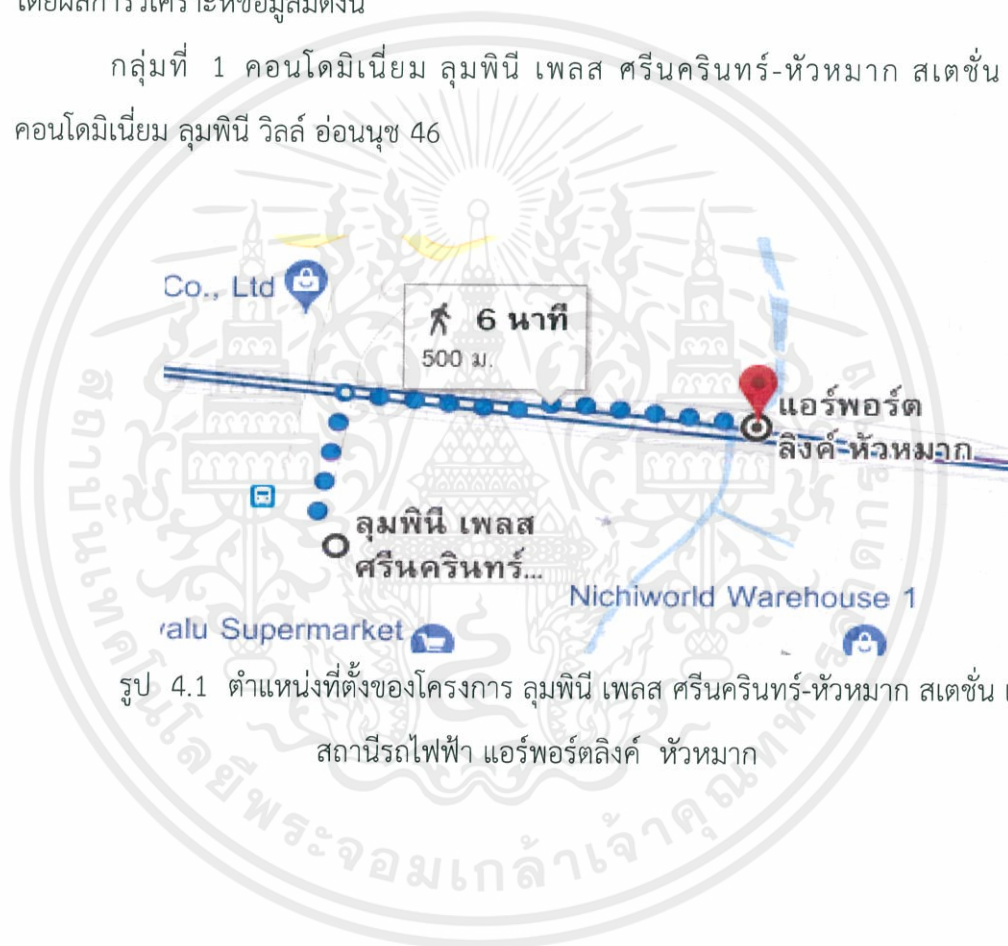
- ศึกษาข้อมูลพื้นฐานของผู้พักอาศัยภายในคอนโดมิเนียม
- ศึกษาความพึงพอใจของการใช้บริการที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม
- ศึกษาความพอเพียงและปัญหาด้านการใช้งานที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม เพื่อให้ทราบถึงปัญหาและความต้องการที่เกิดขึ้นภายในคอนโดมิเนียม

4.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการเก็บข้อมูลผู้เก็บข้อมูลได้ทำการแบบออกเป็น 2 กลุ่ม โดยแต่ละกลุ่มจะประกอบไปด้วย คอนโดมิเนียมจำนวน 2 แห่งด้วยกัน โดย ทั้ง 2 แห่งนี้จะมีลักษณะด้านกายภาพคล้ายๆกัน เช่นราคาต่อพื้นที่ พื้นที่ของห้อง และ จำนวนห้อง แต่ทั้ง 2 แห่งจะมีสิ่งที่แตกต่างกัน คือ ระยะทางในการเดินทางจากคอนโดมิเนียมถึงสถานีรถไฟฟ้า ทางผู้จัดทำจึงจะอภิปรายผลที่ได้แยกเป็นกลุ่ม เพื่อให้ง่ายต่อการวิเคราะห์และทำความเข้าใจ

โดยผลการวิเคราะห์ข้อมูลมีดังนี้

กลุ่มที่ 1 คอนโดมิเนียม ลุมพินี เฟลส ศรีนครินทร์-หัวหมาก สเตชั่น และ คอนโดมิเนียม ลุมพินี วิลล์ อ่อนนุช 46



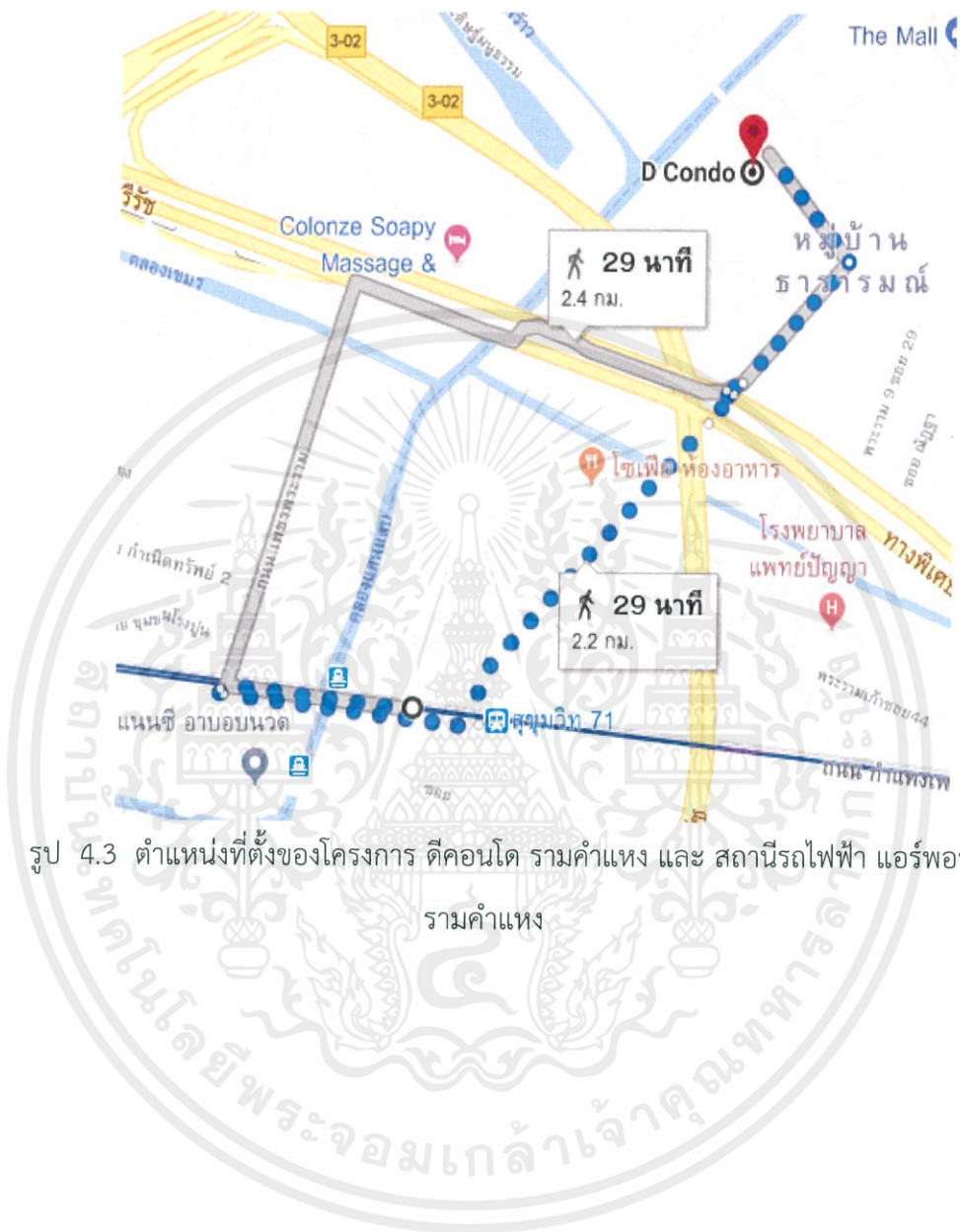
รูป 4.1 ตำแหน่งที่ตั้งของโครงการ ลุมพินี เฟลส ศรีนครินทร์-หัวหมาก สเตชั่น และ สถานีรถไฟฟ้า แอร์พอร์ตลิงค์ หัวหมาก



รูป 4.2 ตำแหน่งที่ตั้งของโครงการ ลุมพินี วิลล์ อ่อนนุช 46 และ สถานีรถไฟฟ้า แอร์พอร์ตลิงค์ หัวหมาก

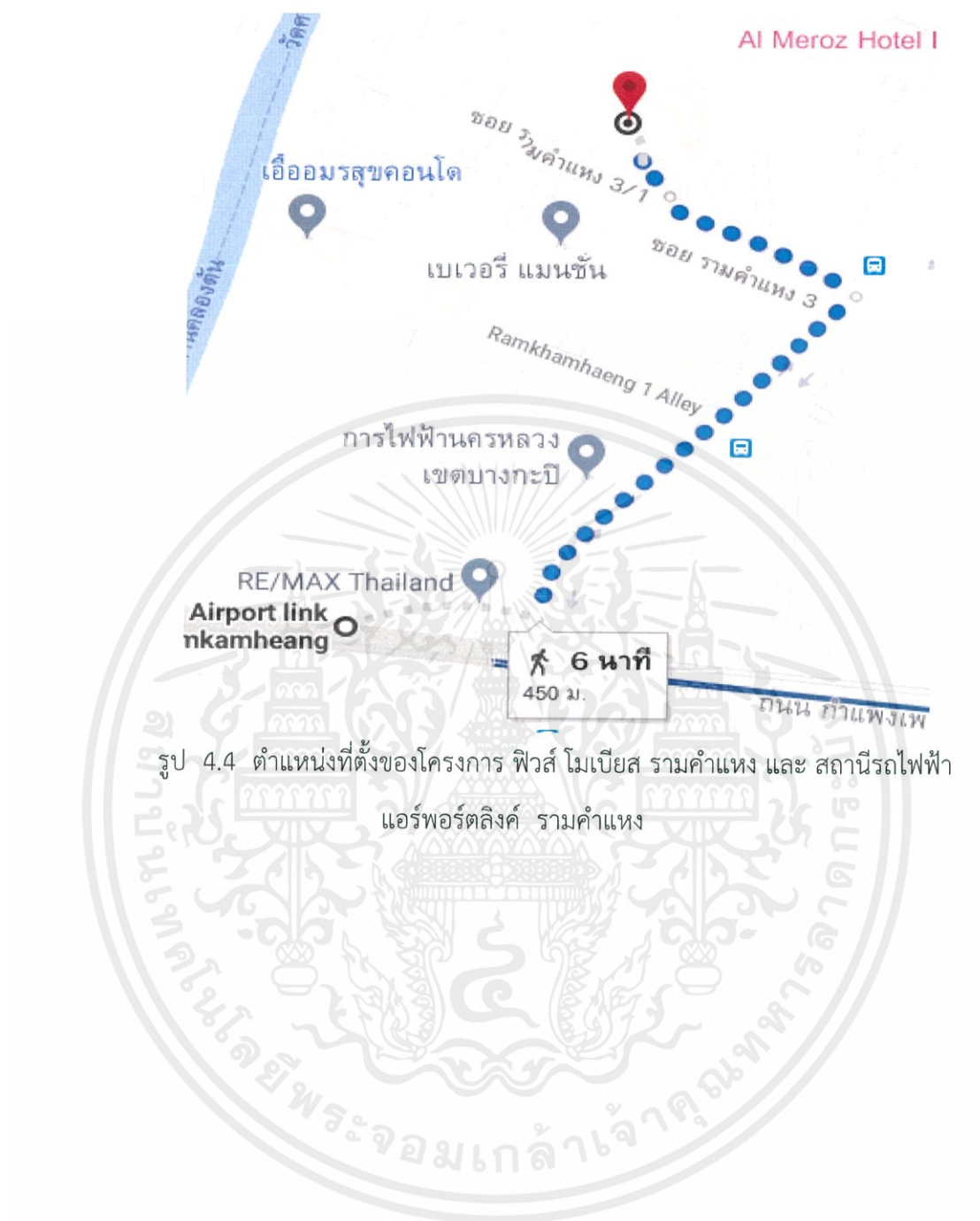
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กลุ่มที่ 2 คอนโดมิเนียม ฟิวส์ โมเบียส รามคำแหง และ คอนโดมิเนียม ดีคอนโด รามคำแหง



รูป 4.3 ตำแหน่งที่ตั้งของโครงการ ดีคอนโด รามคำแหง และ สถานีรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงค์ รามคำแหง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูป 4.4 ตำแหน่งที่ตั้งของโครงการ พิวส์ โมเบียส รามคำแหง และ สถานีรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงค์ รามคำแหง

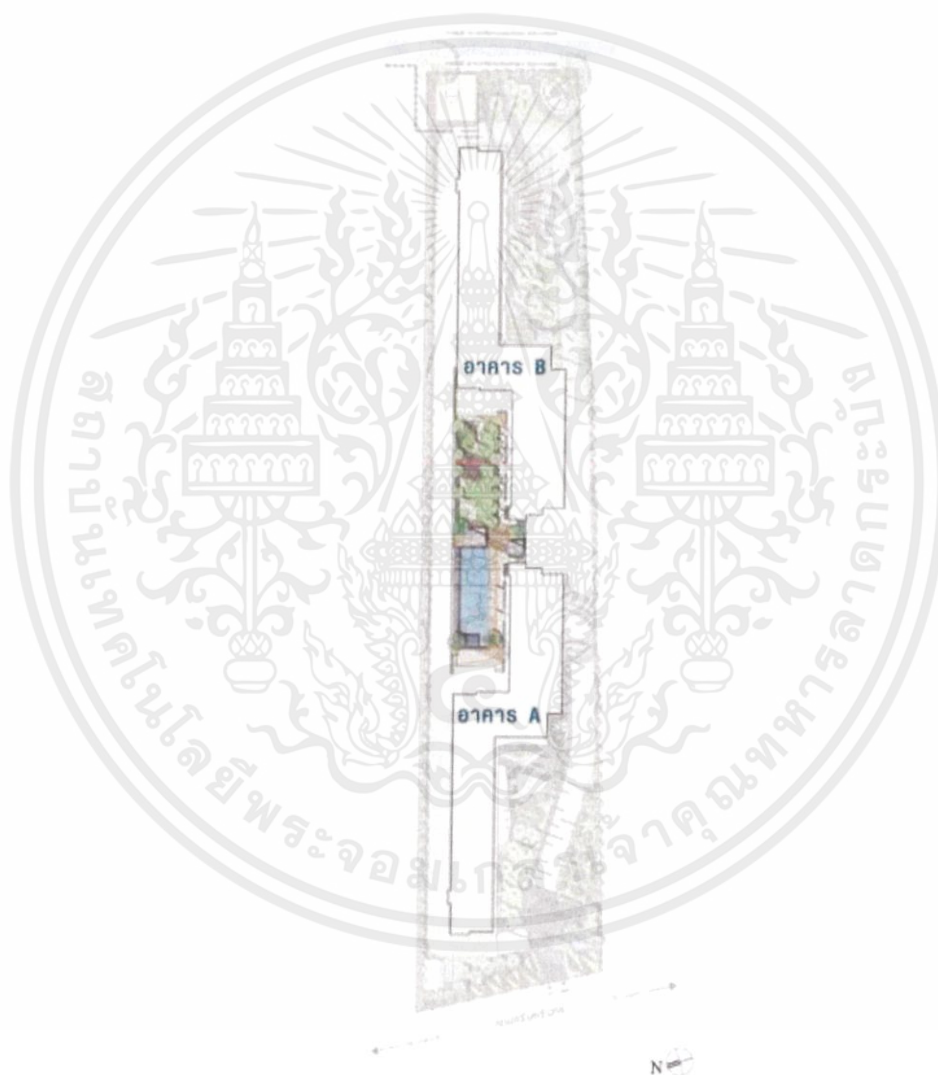
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.4 ผลการเก็บข้อมูล

4.4.1 คอนโดมิเนียม ลุมพินี เฟลส ศรีนครินทร์-หัวหมาก สเตชั่น

ข้อมูลพื้นที่ทำการศึกษา

พื้นที่ที่ทำการศึกษาทั้งหมดอยู่เฉพาะภายในบริเวณคอนโดมิเนียมจากการหาข้อมูลในแผนที่ดาวเทียม และ ข้อมูลจากทางเว็บไซต์ของทางโครงการ โดยคอนโดมิเนียมจะอยู่ใกล้ ระบบขนส่งสาธารณะ และคอนโดอื่นๆ โดยจะการเข้าถึงพื้นที่ที่จะเข้าโดยเส้นทางถนนศรีนครินทร์ มีลักษณะ เป็นถนนสี่เลน



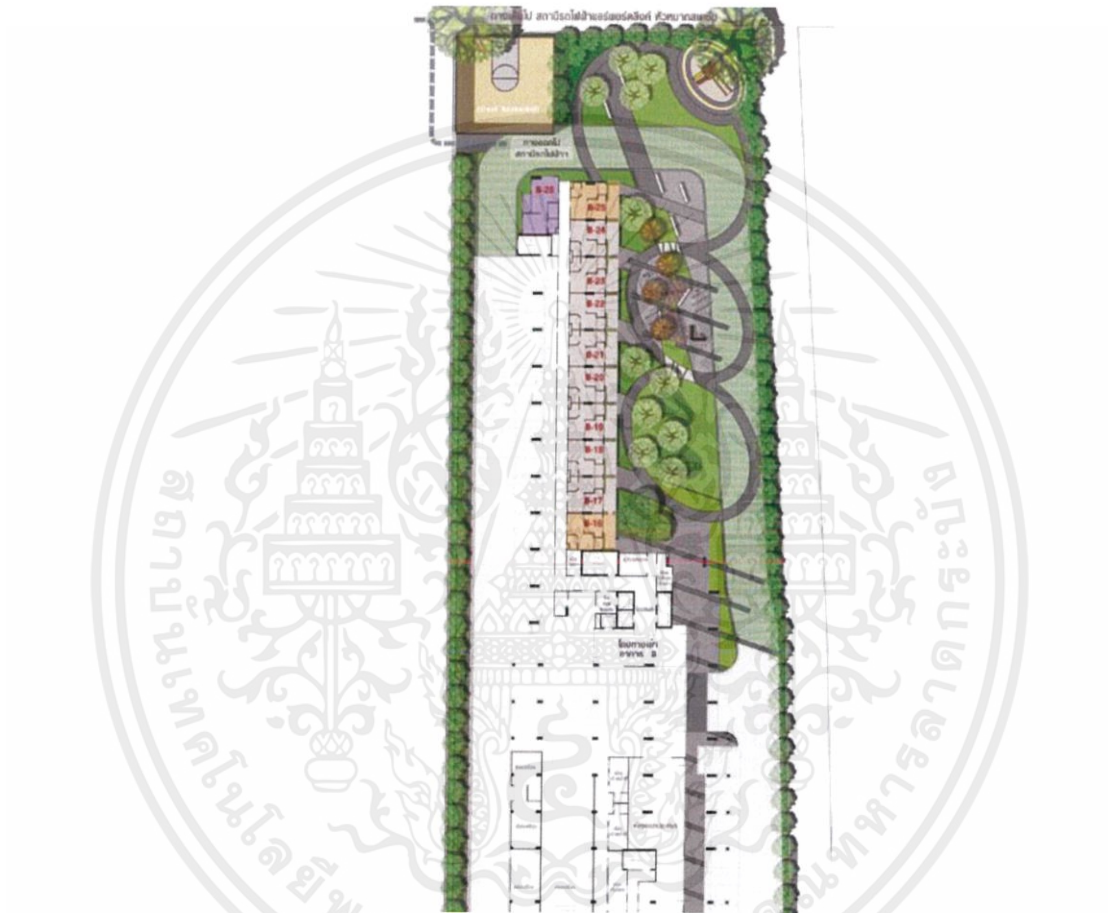
รูป 4.5 แสดงแผนผังโดยรอบภายในคอนโดมิเนียม

ที่มา <https://bit.ly/2JTSMw7>

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แผนผังที่จอดรถ

จากรูปจะเห็นพื้นที่จอดรถภายในตัวอาคารเป็นส่วนใหญ่



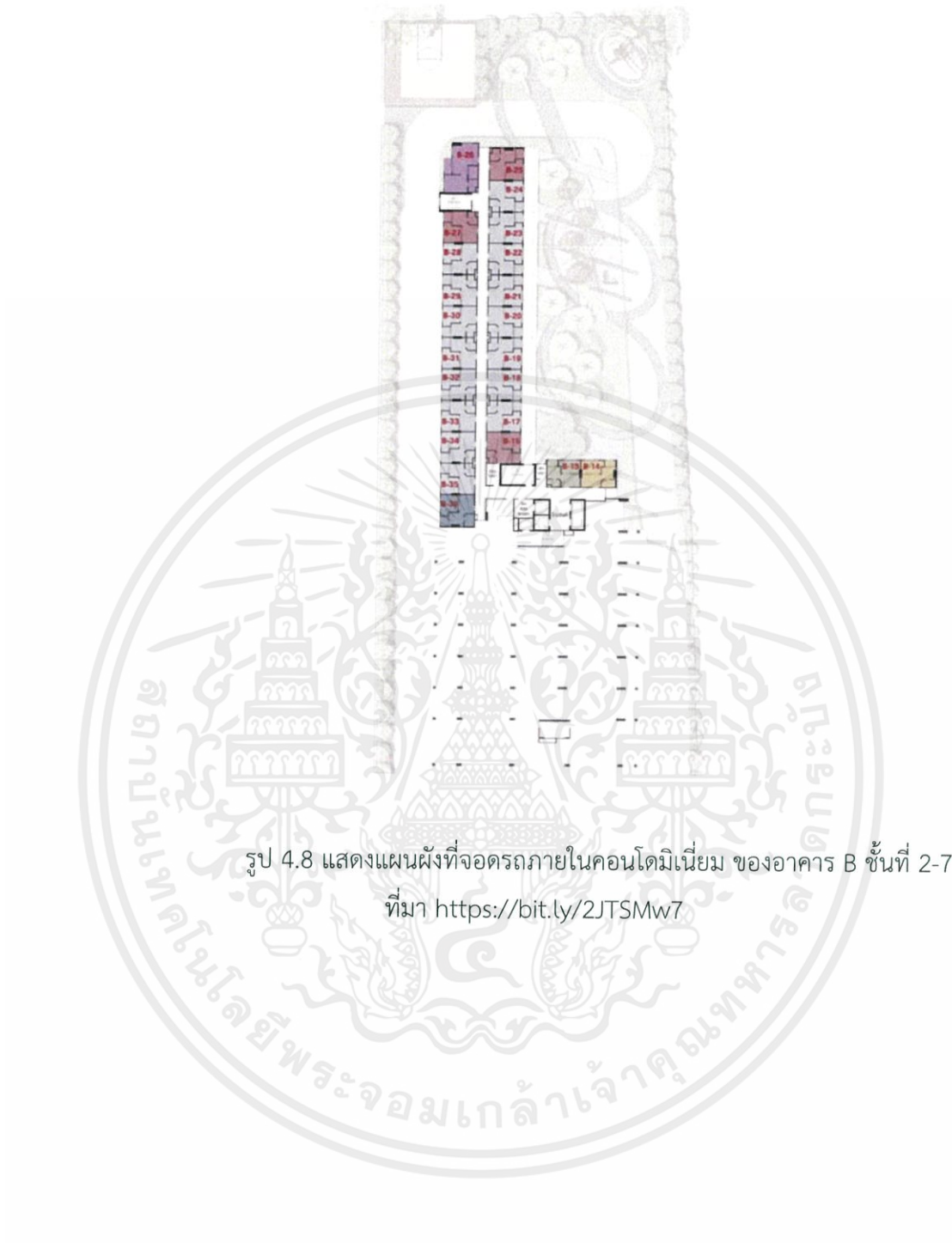
รูป 4.6 แสดงแผนผังที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม ของอาคาร B ชั้นที่ 1
ที่มา <https://bit.ly/2JTSMw7>

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



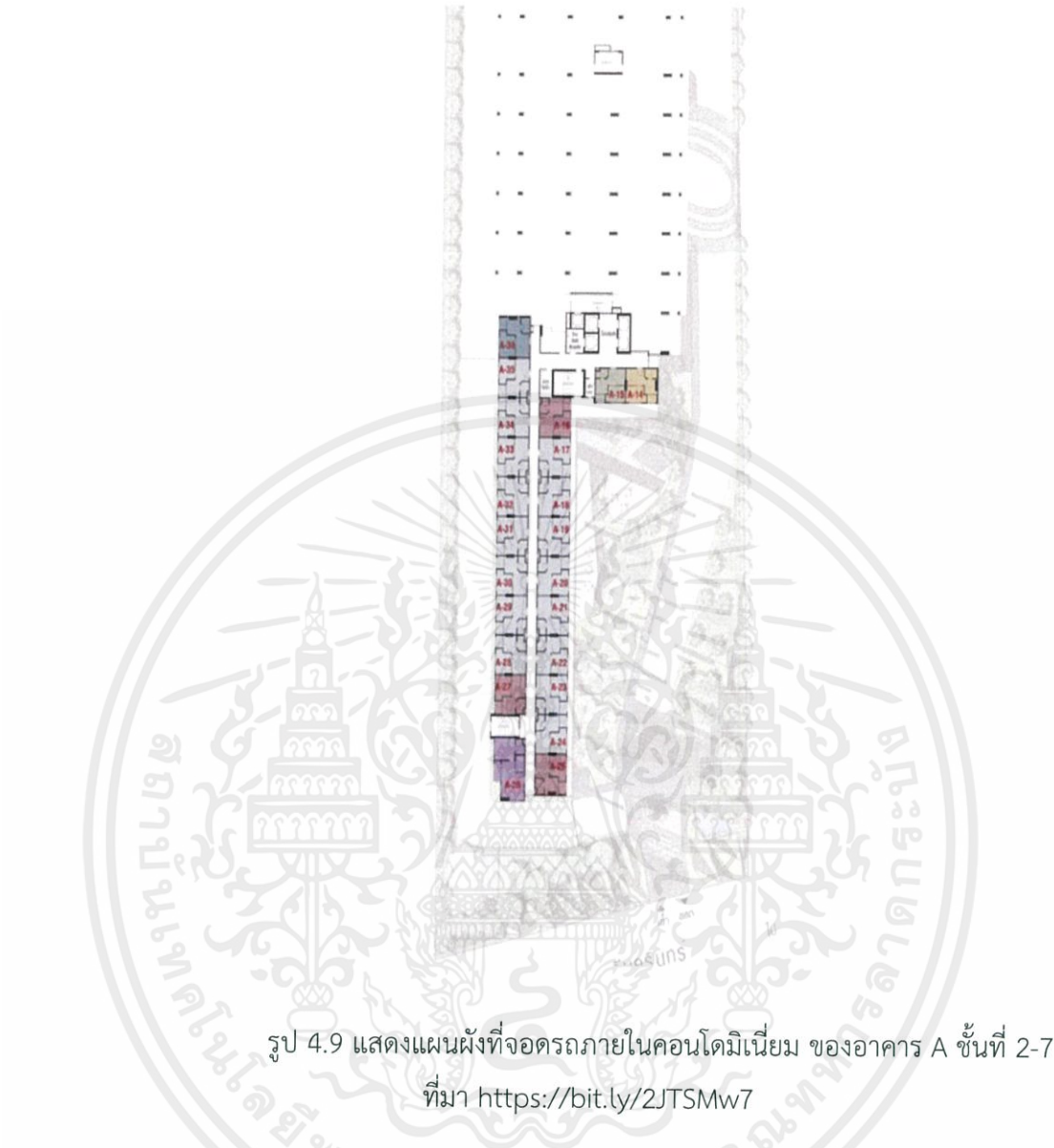
รูป 4.7 แสดงแผนผังที่จัดภายในคอนโดมิเนียม ของอาคาร A ชั้นที่ 1
ที่มา <https://bit.ly/2JTSMw7>

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูป 4.8 แสดงแผนผังที่จอดรถภายในคอนโดเนียม ของอาคาร B ชั้นที่ 2-7
ที่มา <https://bit.ly/2JTSMw7>

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูป 4.9 แสดงแผนผังที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม ของอาคาร A ชั้นที่ 2-7
ที่มา <https://bit.ly/2JTSMw7>

ลักษณะที่จอดรถ

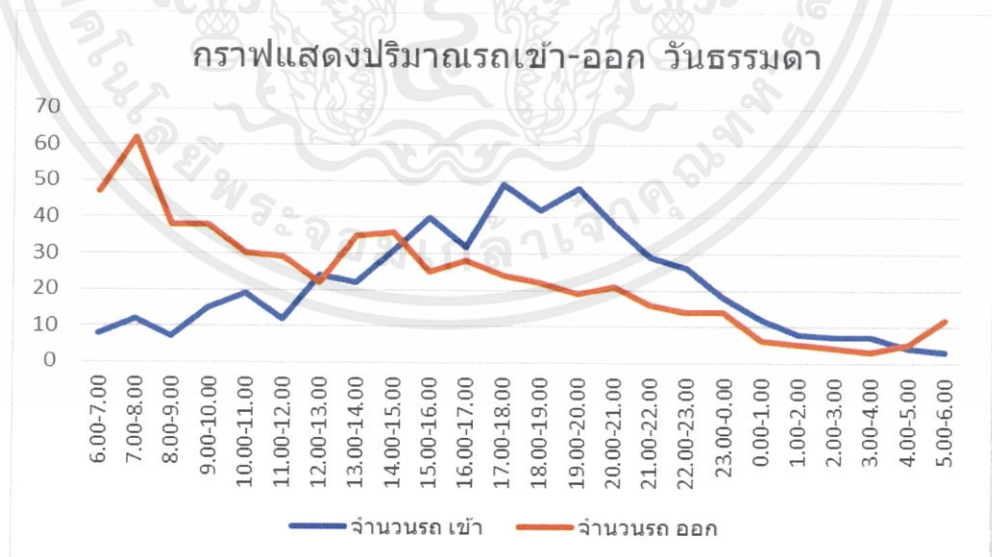
ที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม เป็นแบบจอดภายในอาคารมีทั้งหมด 7 ชั้น

ที่จอดรถแนวตั้งฉากทางเดินรถมีความกว้าง 2.5 เมตรและมีความยาว 5 เมตร โดยจะมีแผงปูนกันล้อรถ เพื่อระยะเกินช่วงท้ายรถ 1 เมตรโดยจะมีที่จอดรถประเภทนี้รวมทั้งสิ้น 532 ที่

ที่จอดรถแนวขนานทางเดินรถมีความกว้าง 2.5 เมตรและมีความยาว 6 เมตร โดยจะมีความยาวมากกว่าที่จอดรถแนวตั้งฉากเพื่อให้สะดวกในการเข้า-ออกที่จอดรถ โดยจะมีที่จอดรถประเภทนี้รวมทั้งสิ้น 38 ที่

เวลา	จำนวนรถ	
	เข้า	ออก
6.00-7.00	8	47
7.00-8.00	12	62
8.00-9.00	7	38
9.00-10.00	15	38
10.00-11.00	19	30
11.00-12.00	12	29
12.00-13.00	24	22
13.00-14.00	22	35
14.00-15.00	31	36
15.00-16.00	40	25
16.00-17.00	32	28
17.00-18.00	49	24
18.00-19.00	42	22
19.00-20.00	48	19
20.00-21.00	38	21
21.00-22.00	29	16
22.00-23.00	26	14
23.00-0.00	18	14
0.00-1.00	12	6
1.00-2.00	8	5
2.00-3.00	7	4
3.00-4.00	7	3
4.00-5.00	4	5
5.00-6.00	3	12

ตารางที่ 4.1 แสดงปริมาณรถเข้า-ออกในวันธรรมดา ของโครงการ ลุมพินี เฟลส ศรีนครินทร์
หัวหมาก



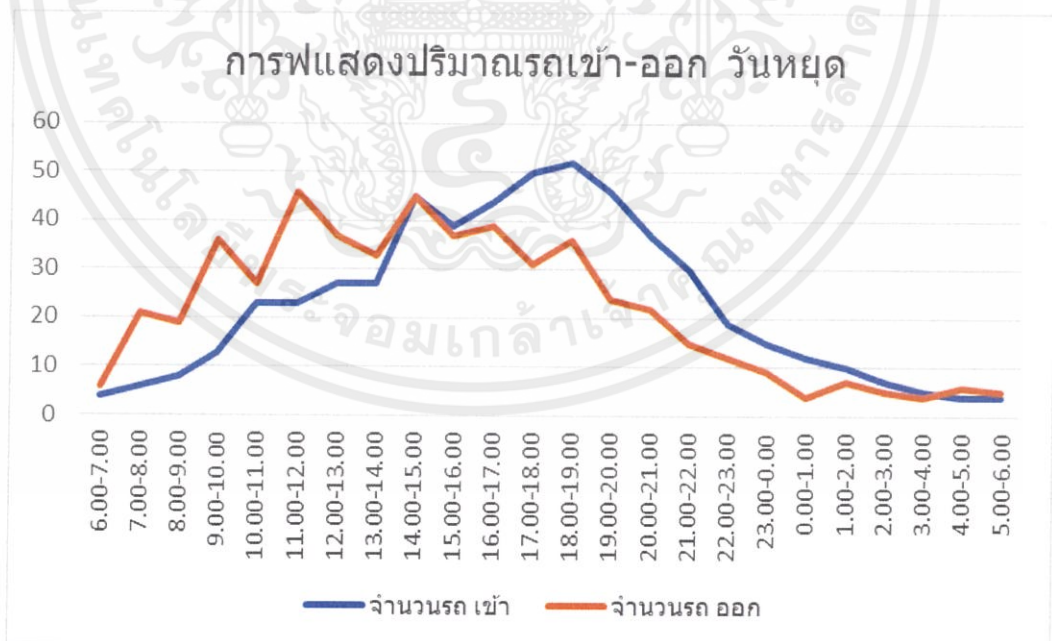
กราฟที่ 4.1 แสดงปริมาณรถเข้า-ออกวันธรรมดา ของ โครงการ ลุมพินี เฟลส ศรีนครินทร์
หัวหมาก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เวลา	จำนวนรถ	
	เข้า	ออก
6.00-7.00	4	6
7.00-8.00	6	21
8.00-9.00	8	19
9.00-10.00	13	36
10.00-11.00	23	27
11.00-12.00	23	46
12.00-13.00	27	37
13.00-14.00	27	33
14.00-15.00	45	45
15.00-16.00	39	37
16.00-17.00	44	39
17.00-18.00	50	31
18.00-19.00	52	36
19.00-20.00	46	24
20.00-21.00	37	22
21.00-22.00	30	15
22.00-23.00	19	12
23.00-0.00	15	9
0.00-1.00	12	4
1.00-2.00	10	7
2.00-3.00	7	5
3.00-4.00	5	4
4.00-5.00	4	6
5.00-6.00	4	5

ตารางที่ 4.2 แสดงปริมาณรถเข้า-ออกในวันหยุด ของโครงการ ลุมพินี เฟลส ศรีนครินทร์

หัวหมาก

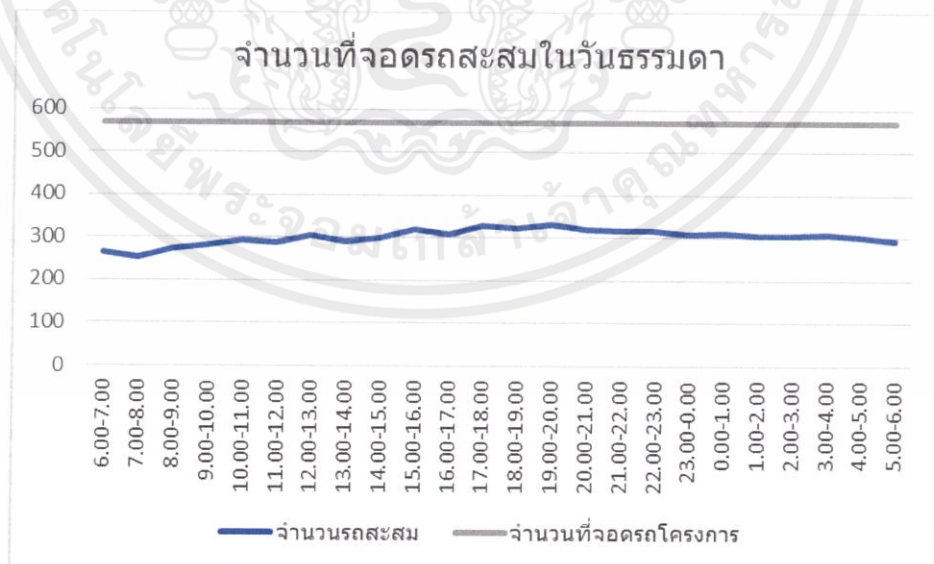


กราฟที่ 4.2 แสดงปริมาณรถเข้า-ออกวันหยุด ของ โครงการ ลุมพินี เฟลส ศรีนครินทร์ หัวหมาก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เวลา	จำนวนรถสะสม
6.00-7.00	265
7.00-8.00	254
8.00-9.00	273
9.00-10.00	281
10.00-11.00	293
11.00-12.00	287
12.00-13.00	306
13.00-14.00	291
14.00-15.00	299
15.00-16.00	319
16.00-17.00	308
17.00-18.00	329
18.00-19.00	324
19.00-20.00	333
20.00-21.00	321
21.00-22.00	317
22.00-23.00	316
23.00-0.00	308
0.00-1.00	310
1.00-2.00	307
2.00-3.00	307
3.00-4.00	308
4.00-5.00	303
5.00-6.00	295

ตารางที่ 4.3 แสดงปริมาณรถคงค้างกับยอดสูงสุดในวันธรรมดาของโครงการ ลุมพินี เฟลส
ศรีนครินทร์ หัวหมาก

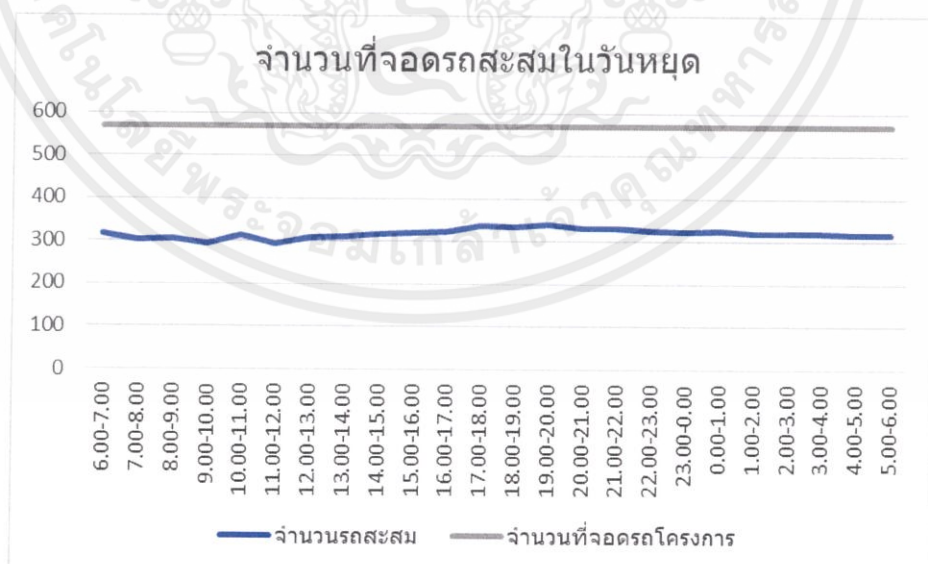


กราฟที่ 4.3 แสดงจำนวนรถที่จอดสะสมในวันธรรมดา ของ โครงการ ลุมพินี เฟลส ศรีนครินทร์
หัวหมาก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เวลา	จำนวนรถสะสม
6.00-7.00	316
7.00-8.00	303
8.00-9.00	307
9.00-10.00	295
10.00-11.00	314
11.00-12.00	295
12.00-13.00	308
13.00-14.00	312
14.00-15.00	318
15.00-16.00	320
16.00-17.00	323
17.00-18.00	337
18.00-19.00	334
19.00-20.00	340
20.00-21.00	333
21.00-22.00	333
22.00-23.00	325
23.00-0.00	324
0.00-1.00	326
1.00-2.00	321
2.00-3.00	320
3.00-4.00	319
4.00-5.00	316
5.00-6.00	317

ตารางที่ 4.4 แสดงปริมาณรถคงค้างกับยอดสูงสุดในวันหยุดของโครงการ
ลุมพินี เฟลส ศรีนครินทร์ หัวหมาก



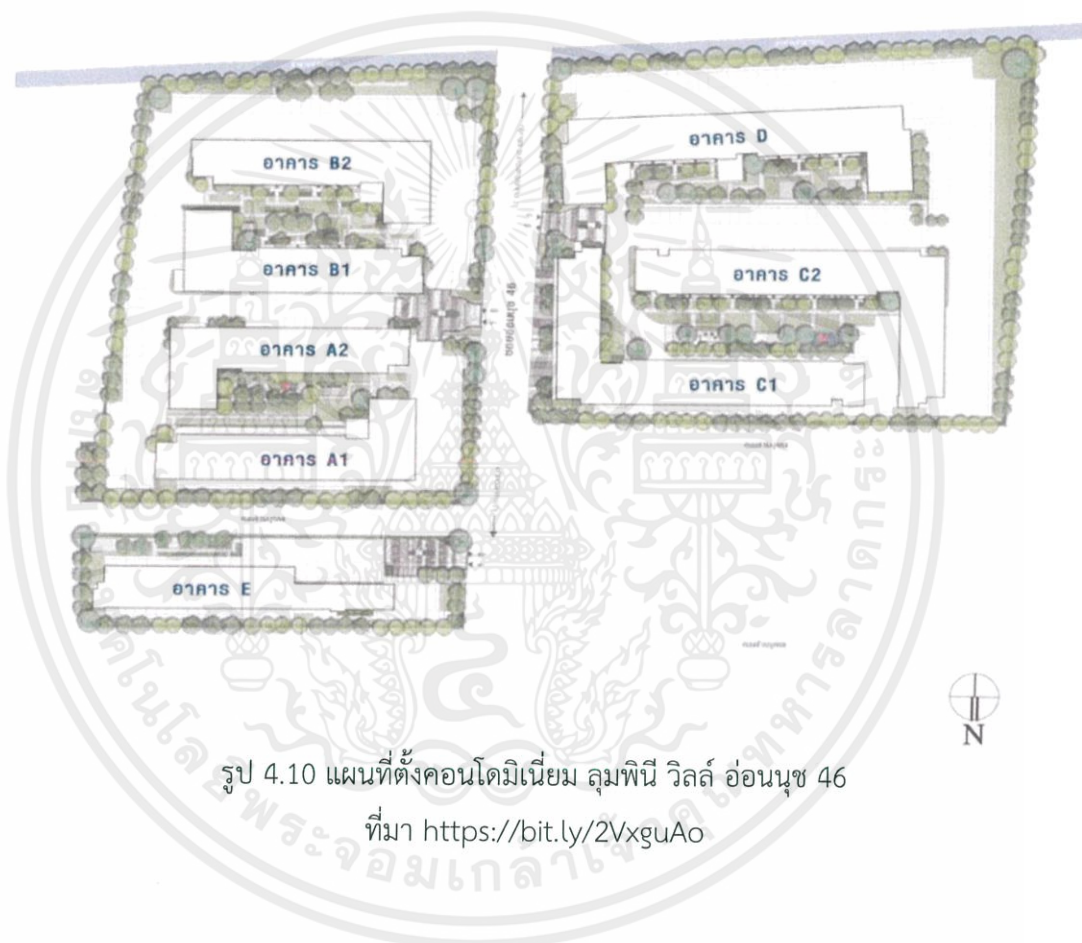
กราฟที่ 4.4 แสดงจำนวนรถที่จอดสะสมในวันหยุด ของ โครงการ ลุมพินี เฟลส ศรีนครินทร์
หัวหมาก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.4.2 คอนโดมิเนียม ลุมพินี วิลล์ อ่อนนุช 46

ข้อมูลพื้นที่ทำการการศึกษา

บริเวณพื้นที่ทำการการศึกษาทั้งหมดอยู่ภายในโครงการ ลุมพินี วิลล์ อ่อนนุช 46 จากการหาข้อมูลในแผนที่ดาวเทียม และ ข้อมูลจากทางเว็บไซต์ของทางโครงการ โดยลักษณะพื้นที่โดยรอบจะอยู่ในย่านที่พักอาศัย การเข้าเข้าถึงพื้นที่จะเข้าโดยทางซอยอ่อนนุช 46 ซึ่งเป็นซอยแคบรวงได้สองเลน



รูป 4.10 แผนที่ตั้งคอนโดมิเนียม ลุมพินี วิลล์ อ่อนนุช 46

ที่มา <https://bit.ly/2VxguAo>

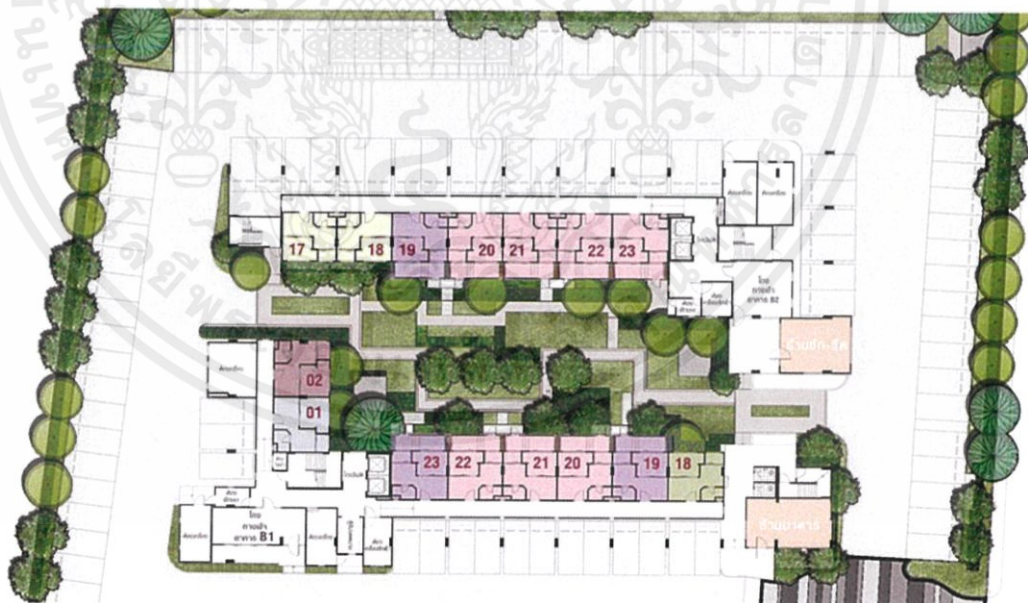
แผนผังที่จอดรถ

จากรูปสามารถเห็นที่จอดรถโดยรอบได้อย่างชัดเจน



รูป 4.11 แสดงแผนผังที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม ของอาคาร A1-A2

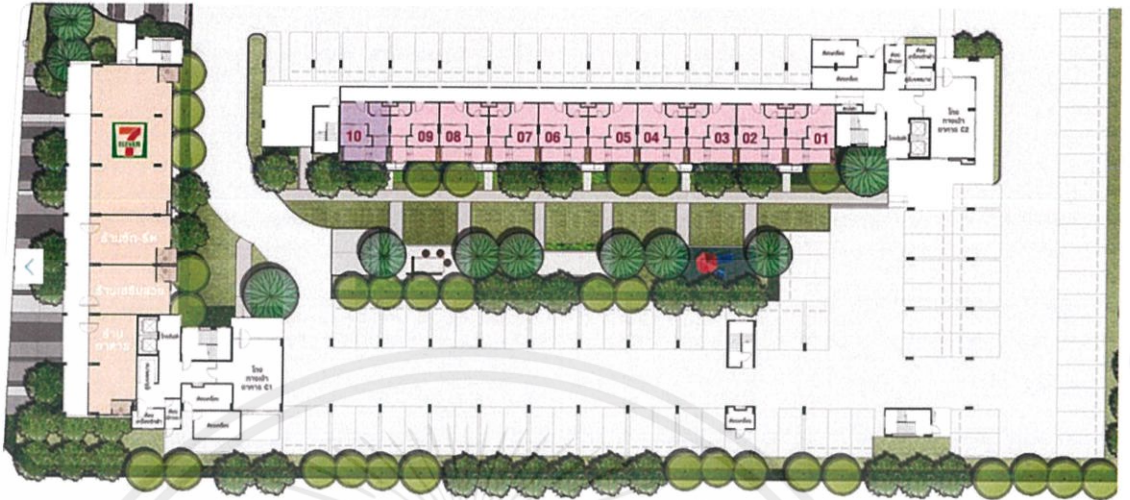
ที่มา <https://bit.ly/2VxguAo>



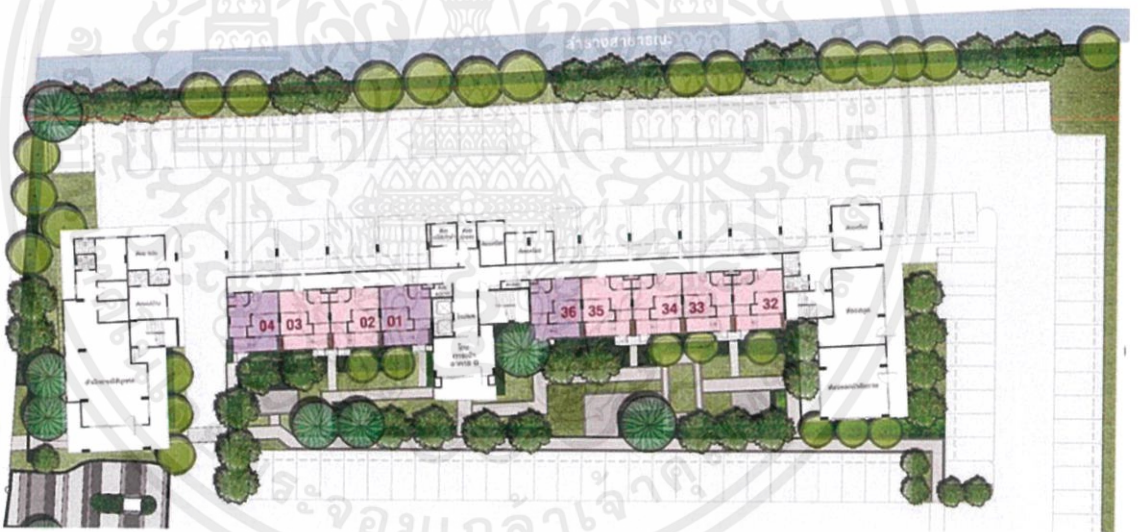
รูป 4.12 แสดงแผนผังที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม ของอาคาร B1-B2

ที่มา <https://bit.ly/2VxguAo>

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

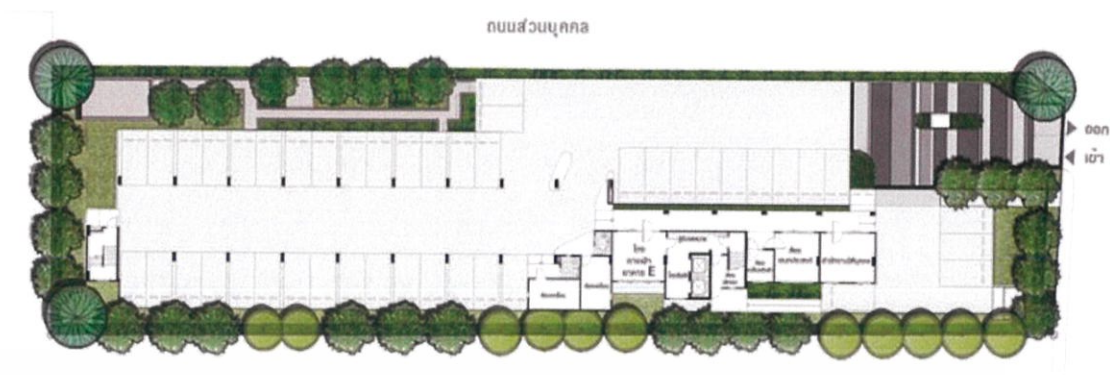


รูป 4.13 แสดงแผนผังที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม ของอาคาร C1-C2
ที่มา <https://bit.ly/2VxguAo>



รูป 4.14 แสดงแผนผังที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม ของอาคาร D
ที่มา <https://bit.ly/2VxguAo>

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูป 4.15 แสดงแผนผังที่จัดสรรภายในคอนโดมิเนียม ของอาคาร E
ที่มา <https://bit.ly/2VxguAo>



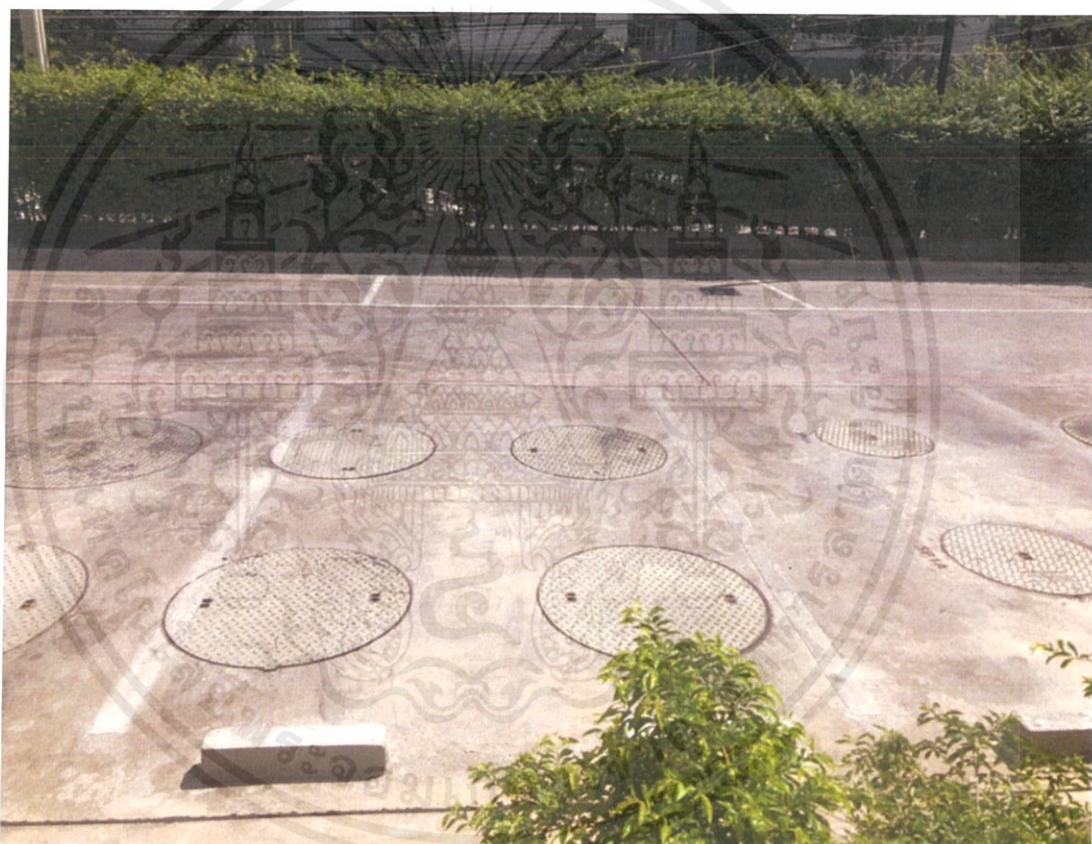
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ลักษณะที่จอดรถ

ลักษณะที่จอดรถของคอนโดมิเนียมเป็นแบบจอดภายนอกตัวอาคารสามารถมองเห็นได้ชัดเจน

ที่จอดรถแนวตั้งฉากทางเดินรถมีความกว้าง 2.5 เมตรและความยาว 5 เมตร โดยจะมีแผงปูนกันล้อรถ เพื่อระยะเกินช่วงท้ายรถ 1 เมตรโดยจะมีที่จอดรถประเภทนี้รวมทั้งสิ้น 449 ที่

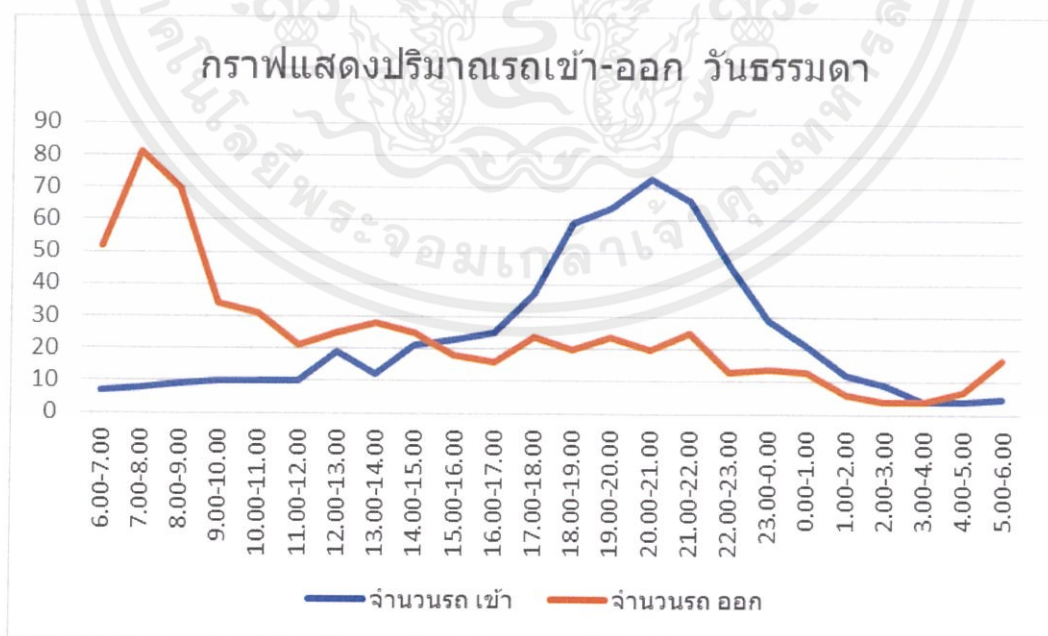
ที่จอดรถแนวขนานทางเดินรถมีความกว้าง 2.5 เมตรและความยาว 6 เมตร โดยจะมีความยาวมากกว่าที่จอดรถแนวตั้งฉากเพื่อให้สะดวกในการเข้า-ออกที่จอดรถ โดยจะมีที่จอดรถประเภทนี้รวมทั้งสิ้น 31 ที่



รูป 4.16 แสดงที่ช่องที่จอดรถแบบตั้งฉาก และ ขนาน กับทางเดินรถ

เวลา	อาคารAB		อาคารCD		อาคารH	
	จำนวนรถ		จำนวนรถ		จำนวนรถ	
	เข้า	ออก	เข้า	ออก	เข้า	ออก
6.00-7.00	4	30	3	19	0	3
7.00-8.00	7	31	1	43	0	7
8.00-9.00	5	31	3	33	1	6
9.00-10.00	4	10	2	19	4	5
10.00-11.00	8	19	1	9	1	3
11.00-12.00	8	9	2	10	0	2
12.00-13.00	12	13	4	8	3	4
13.00-14.00	7	15	3	11	2	2
14.00-15.00	12	13	6	10	3	2
15.00-16.00	14	11	7	6	2	1
16.00-17.00	11	7	11	8	3	1
17.00-18.00	9	14	23	8	5	2
18.00-19.00	17	8	38	10	4	2
19.00-20.00	27	12	34	9	3	3
20.00-21.00	38	12	30	7	5	1
21.00-22.00	32	15	32	7	2	3
22.00-23.00	28	7	15	5	3	1
23.00-0.00	15	8	12	5	2	1
0.00-1.00	12	9	7	2	2	2
1.00-2.00	7	4	4	2	1	0
2.00-3.00	5	4	2	0	2	0
3.00-4.00	3	2	1	1	0	1
4.00-5.00	1	1	2	4	1	2
5.00-6.00	2	8	2	6	1	3

ตารางที่ 4.5 แสดงปริมาณที่จอดรถวันธรรมดา ของโครงการ ลุมพินี วิลล์ อ่อนนุช 46

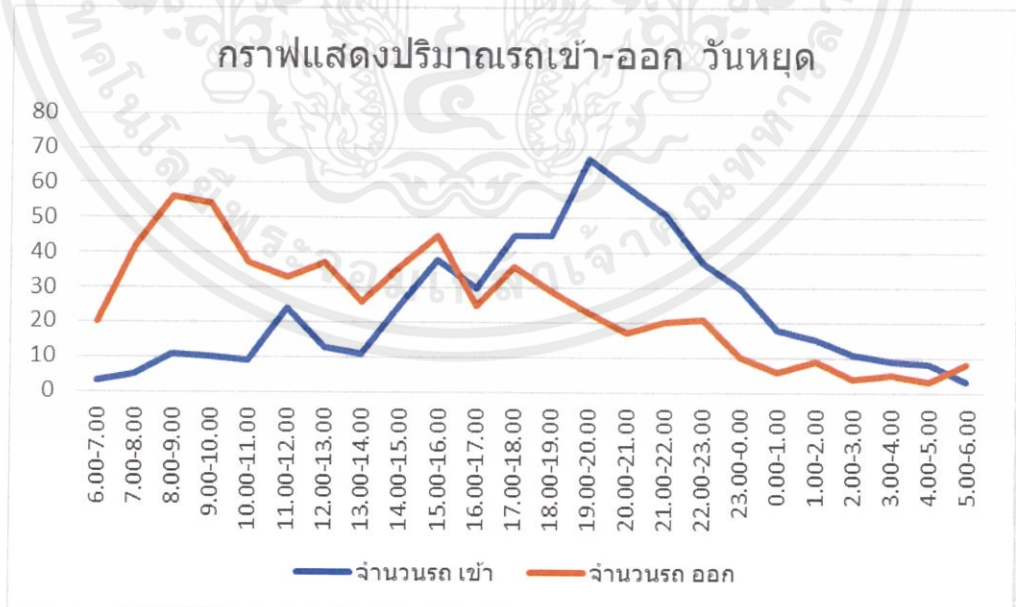


กราฟ 4.5 ปริมาณรถเข้า-ออกในวันธรรมดา ของโครงการ ลุมพินี วิลล์ อ่อนนุช 46

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เวลา	อาคารAB		อาคารCD		อาคารH	
	จำนวนรถ		จำนวนรถ		จำนวนรถ	
	เข้า	ออก	เข้า	ออก	เข้า	ออก
6.00-7.00	1	10	2	9	0	1
7.00-8.00	3	22	2	15	0	5
8.00-9.00	6	28	3	24	2	4
9.00-10.00	5	26	2	23	3	5
10.00-11.00	2	21	5	15	2	1
11.00-12.00	19	18	5	12	0	3
12.00-13.00	8	19	3	12	2	6
13.00-14.00	8	18	2	7	1	1
14.00-15.00	16	14	8	20	1	2
15.00-16.00	21	23	15	21	2	1
16.00-17.00	12	9	16	15	2	1
17.00-18.00	19	18	23	16	3	2
18.00-19.00	21	12	21	15	3	2
19.00-20.00	34	14	29	7	4	2
20.00-21.00	32	12	25	5	2	0
21.00-22.00	25	11	24	9	2	0
22.00-23.00	15	9	21	10	1	2
23.00-0.00	12	7	15	3	3	0
0.00-1.00	8	4	8	2	2	0
1.00-2.00	7	4	7	4	1	1
2.00-3.00	4	2	5	1	2	1
3.00-4.00	4	3	4	2	1	0
4.00-5.00	3	1	3	2	2	0
5.00-6.00	2	4	1	3	0	1

ตารางที่ 4.6 แสดงปริมาณที่จอดรถวันหยุด ของโครงการ ลุมพินี วิลล์ อ่อนนุช 46

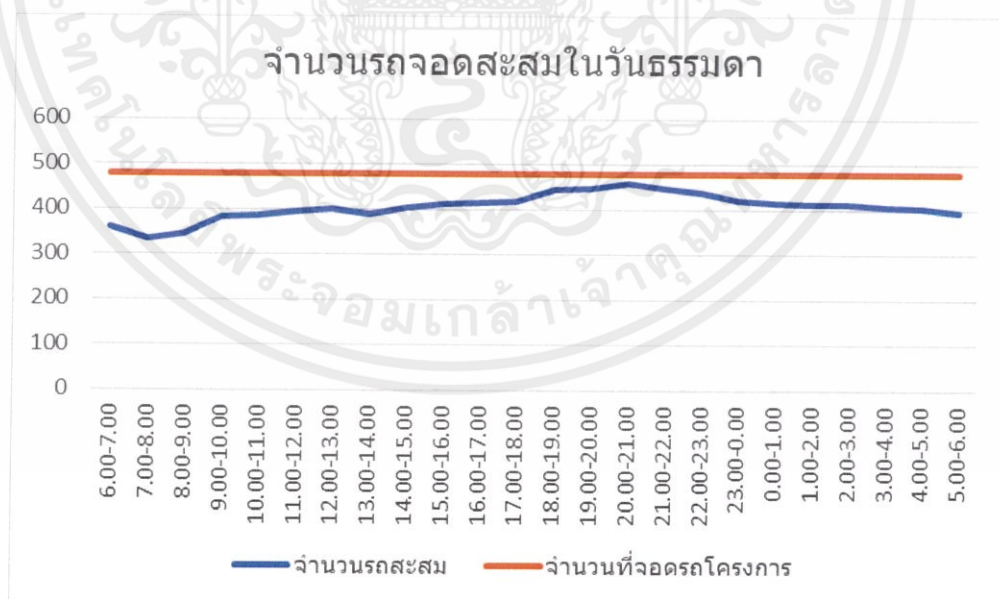


กราฟ 4.6 ปริมาณรถเข้า-ออกในวันหยุด ของโครงการ ลุมพินี วิลล์ อ่อนนุช 46

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เวลา	จำนวนรถสะสม
6.00-7.00	361
7.00-8.00	333
8.00-9.00	345
9.00-10.00	382
10.00-11.00	385
11.00-12.00	395
12.00-13.00	400
13.00-14.00	390
14.00-15.00	402
15.00-16.00	411
16.00-17.00	415
17.00-18.00	419
18.00-19.00	445
19.00-20.00	446
20.00-21.00	459
21.00-22.00	447
22.00-23.00	439
23.00-0.00	421
0.00-1.00	414
1.00-2.00	412
2.00-3.00	411
3.00-4.00	406
4.00-5.00	403
5.00-6.00	394

ตารางที่ 4.7 แสดงปริมาณรถคงค้างกับยอดสูงสุดในวันธรรมดาของโครงการ ลุมพินี วิลล์
อ่อนนุช 46

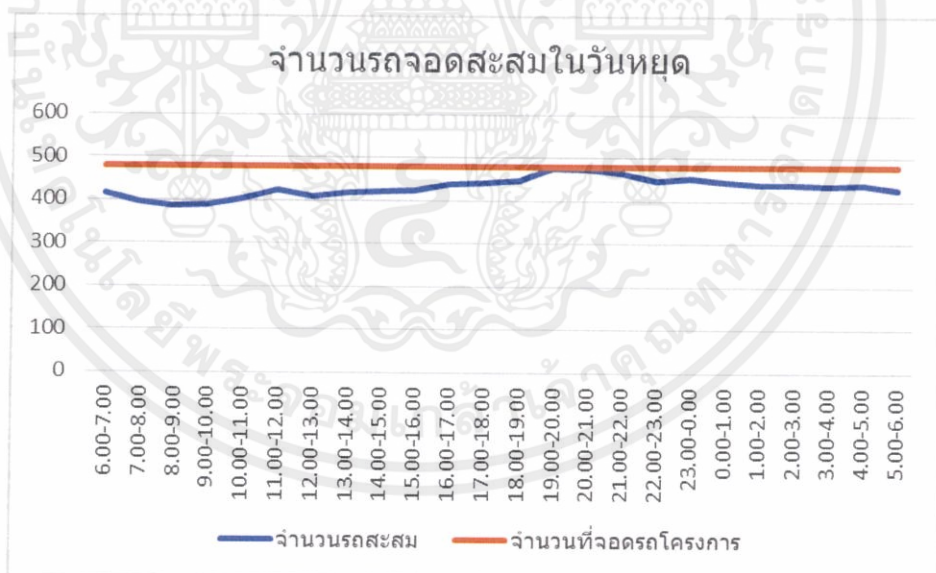


กราฟ 4.7 แสดงจำนวนรถที่จอดสะสมในวันธรรมดา ของ โครงการ ลุมพินี วิลล์ อ่อนนุช 46

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เวลา	จำนวนรถสะสม
6.00-7.00	415
7.00-8.00	395
8.00-9.00	387
9.00-10.00	388
10.00-11.00	404
11.00-12.00	423
12.00-13.00	408
13.00-14.00	417
14.00-15.00	421
15.00-16.00	425
16.00-17.00	437
17.00-18.00	441
18.00-19.00	448
19.00-20.00	476
20.00-21.00	474
21.00-22.00	463
22.00-23.00	448
23.00-0.00	452
0.00-1.00	444
1.00-2.00	438
2.00-3.00	439
3.00-4.00	436
4.00-5.00	437
5.00-6.00	427

ตารางที่ 4.8 แสดงปริมาณรถคงค้างกับยอดสูงสุดในวันหยุดของโครงการ ลุมพินี วิลล์ อ่อนนุช 46



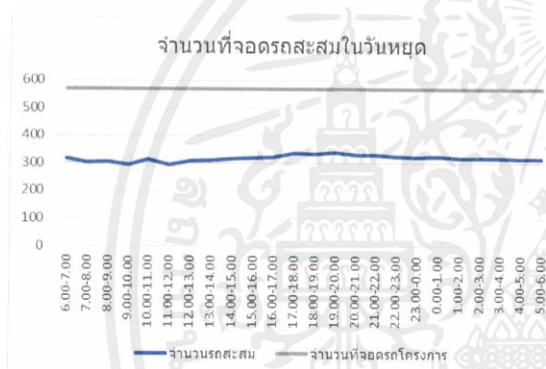
กราฟ 4.8 แสดงจำนวนรถที่จอดสะสมในวันหยุด ของ โครงการ ลุมพินี วิลล์ อ่อนนุช 46

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การวิเคราะห์ผลจากการเปรียบเทียบการใช้งานที่จอดรถ ระหว่าง โครงการ ลุมพินี
เพลส ศรีนครินทร์ หัวหมากสแตน และ โครงการ ลุมพินี วิลล์ อ่อนนุช 46

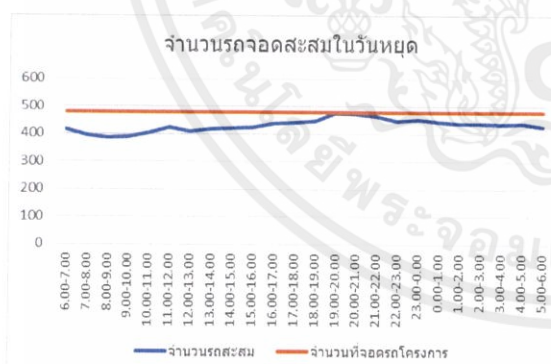
รายละเอียดของโครงการ	ลุมพินี เพลส ศรีนครินทร์ หัวหมากสแตน	ลุมพินี วิลล์ อ่อนนุช 46
จำนวนยูนิต	1,613	1,450
ขนาดพื้นที่/ยูนิต	23-38 ม ²	22.5-26 ม ²
ราคา/ยูนิต	57,000 บาท	52,400 บาท
จำนวนที่จอดรถ	570	480
ระยะทางจากสถานีรถไฟฟ้า	400 ม	4,800 ม

ตารางที่ 4.9 เปรียบเทียบ องค์ประกอบที่ใช้ในการวิเคราะห์ต่างๆ ของโครงการ



ก) ปริมาณรถจอดสะสมในวันหยุดของโครงการ

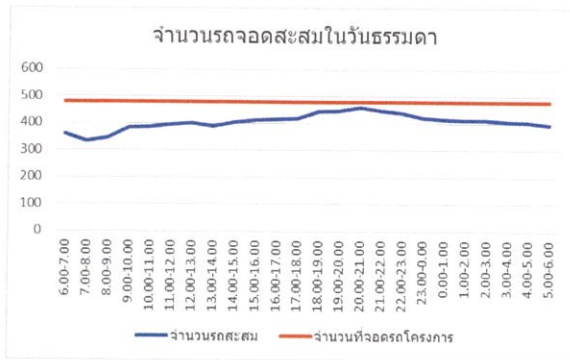
ลุมพินี เพลส ศรีนครินทร์ หัวหมากสแตน



ข) ปริมาณรถจอดสะสมในวันหยุดของ
โครงการ

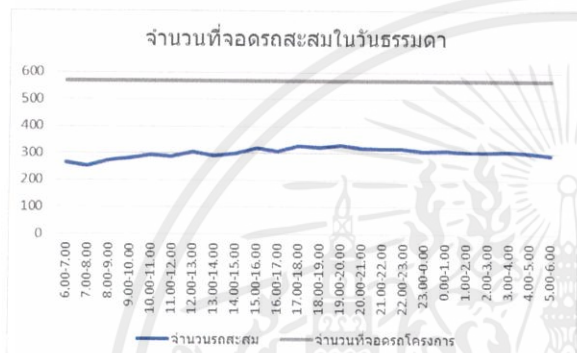
ลุมพินีวิลล์ อ่อนนุช 46

จากกราฟ จะเห็นว่าการใช้งานที่จอดรถของทั้ง 2 โครงการมีความแตกต่างกันอย่างชัดเจนโดยในโครงการ ลุมพินี เพลส ศรีนครินทร์ หัวหมาก จะมีการใช้งานเฉลี่ยอยู่ที่ 44.65-58.42% ในวันหยุด และ โครงการ ลุมพินี วิลล์ อ่อนนุช 46 จะมีการใช้งานเฉลี่ยอยู่ที่ 80.83-99.17% ในวันหยุด



ก) ปริมาณรถจอดสะสมในวันธรรมดาของโครงการ

ลุ่มพินี เฟลส ศรีนครินทร์ หัวหมากสแตน



ข) ปริมาณรถจอดสะสมในวันธรรมดาของโครงการ

ลุ่มพินีวิลล์ อ่อนนุช 46

จากกราฟ จะเห็นว่าการใช้งานที่จอดรถของทั้ง 2 โครงการมีความแตกต่างกันอย่างชัดเจน โดยในโครงการ ลุ่มพินี เฟลส ศรีนครินทร์ หัวหมาก จะมีการใช้งานเฉลี่ยอยู่ที่ 51.75-59.65% ในวันธรรมดา โครงการ ลุ่มพินี วิลล์ อ่อนนุช 46 จะมีการใช้งานเฉลี่ยอยู่ที่ 59.38-95.63% ในวันธรรมดา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.4.3 คอนโดมิเนียม ฟิวส์โมเบียส รามคำแหง (Fuse Mobius)

ข้อมูลพื้นที่ทำการศึกษา

บริเวณพื้นที่ทำการศึกษาทั้งหมดอยู่ภายในโครงการ ฟิวส์โมเบียส รามคำแหง จากการหาข้อมูลในแผนที่ดาวเทียม ข้อมูลจากทางเว็บไซต์ของทางโครงการ และการไปตรวจสอบด้วยตัวเอง โดยลักษณะพื้นที่โดยรอบจะอยู่ในย่านที่พักอาศัย ทำเลของโครงการอยู่ที่ซอยรามคำแหง 3/1 ห่างจากถนนรามคำแหง 170 ม.



รูป 4.17 แสดงแผนผังโดยรอบภายในคอนโดมิเนียมฟิวส์โมเบียส รามคำแหง
ที่มา <https://bit.ly/2VPKpsM>

แผนผังที่จอดรถของโครงการ



รูป 4.18 แสดงแผนผังที่จอดรถภายในและโดยรอบคอนโดมิเนียมเฟิร์สไมเบียส รามคำแหง
ที่มา <https://bit.ly/2VPKpsM>

ลักษณะที่จอดรถ

ลักษณะที่จอดรถของคอนโดมิเนียมเป็นอาคารจอดรถ 3 ชั้น และมีจอดภายนอกโดยรอบตัวอาคารสามารถมองเห็นได้ชัดเจน

ที่จอดรถแนวตั้งฉากทางเดินรถมีความกว้าง 2.4 เมตรและความยาว 5 เมตร โดยจะมีแผงปูนกันล้อรถ เพื่อระยะเกินช่วงท้ายรถ 1 เมตรโดยจะมีที่จอดรถประเภทนี้รวมทั้งสิ้น 820 ที่

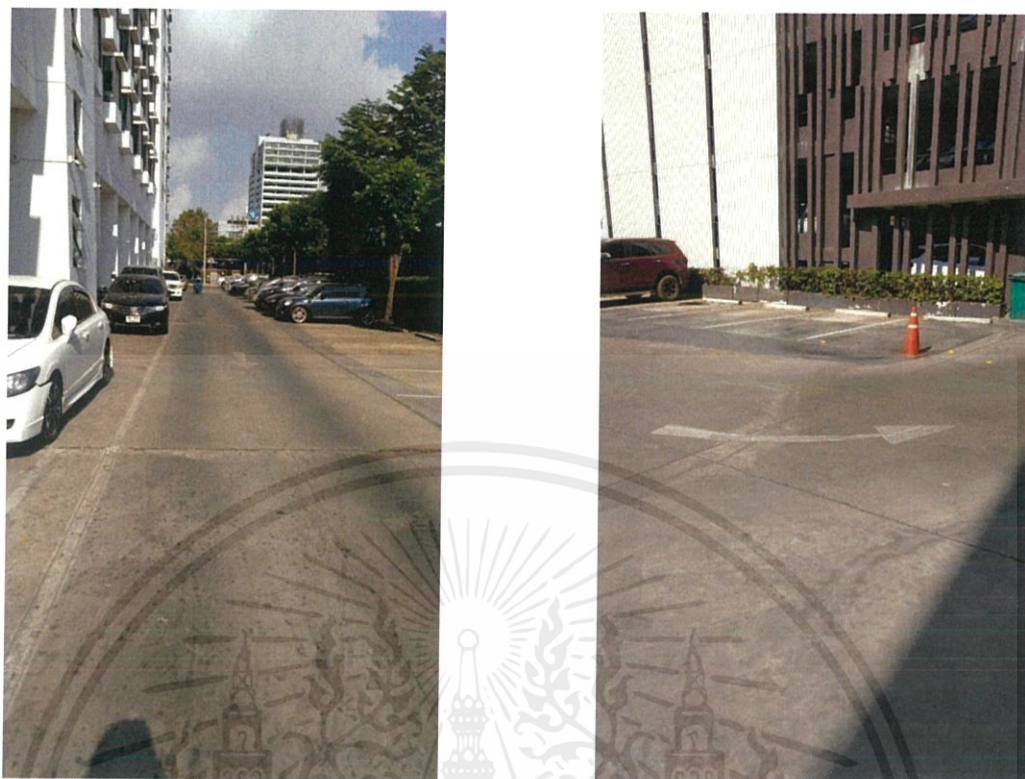
ที่จอดรถแนวขนานทางเดินรถมีความกว้าง 2.4 เมตรและความยาว 6 เมตร มีไว้สำหรับให้บริการผู้พิการโดยมีความยาวมากกว่าที่จอดรถแนวตั้งฉากเพื่อให้สะดวกในการเข้า-ออกที่จอดรถ โดยจะมีที่จอดรถประเภทนี้รวมทั้งสิ้น 14 ที่



รูป 4.19 (ก) แสดงรูปด้านหน้าอาคารจอดรถ

(ข) แสดงที่ช่องที่จอดรถแบบตั้งฉาก
กับทางเดินรถ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

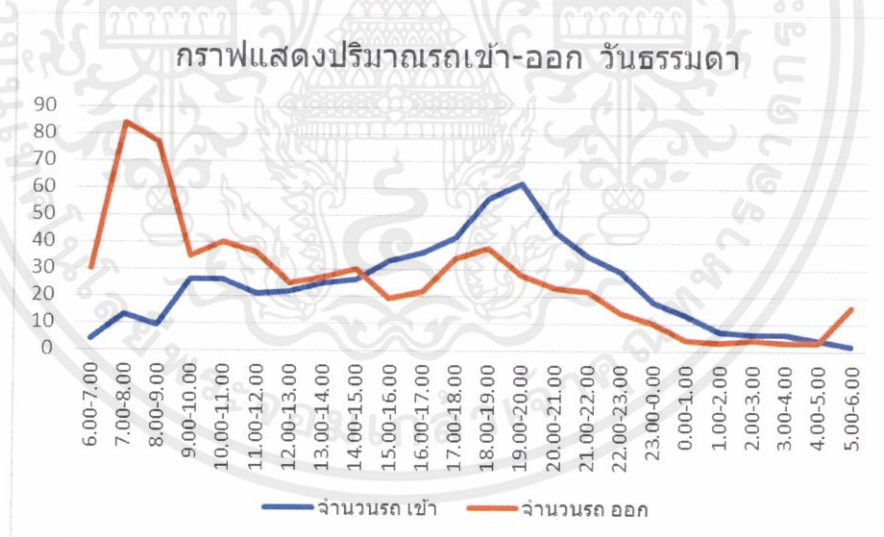


รูป 4.20 แสดงที่จอดรถภายนอกอาคารจอดรถช่องที่จอดรถแบบตั้งฉากและขนานกับทางเดิน
รถ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เวลา	จำนวนรถ	
	เข้า	ออก
6.00-7.00	4	30
7.00-8.00	13	84
8.00-9.00	9	77
9.00-10.00	26	35
10.00-11.00	26	40
11.00-12.00	21	36
12.00-13.00	22	25
13.00-14.00	25	27
14.00-15.00	26	30
15.00-16.00	33	19
16.00-17.00	36	22
17.00-18.00	42	34
18.00-19.00	56	38
19.00-20.00	62	28
20.00-21.00	44	23
21.00-22.00	35	22
22.00-23.00	29	14
23.00-0.00	18	10
0.00-1.00	13	4
1.00-2.00	7	3
2.00-3.00	6	4
3.00-4.00	6	3
4.00-5.00	4	3
5.00-6.00	2	16

ตารางที่ 4.10 แสดงปริมาณที่จอดรถวันธรรมดาของคอนโดมิเนียม พิวส์ โมเบียส งามคำแหง

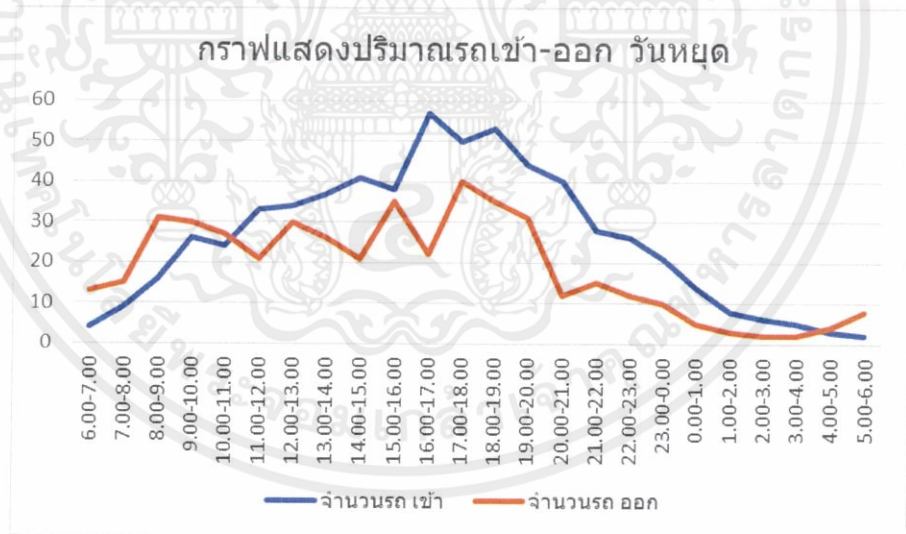


กราฟที่ 4.9 แสดงปริมาณรถเข้า-ออก วันธรรมดาของคอนโดมิเนียม พิวส์ โมเบียส งามคำแหง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เวลา	จำนวนรถ	
	เข้า	ออก
6.00-7.00	4	13
7.00-8.00	9	15
8.00-9.00	16	31
9.00-10.00	26	30
10.00-11.00	24	27
11.00-12.00	33	21
12.00-13.00	34	30
13.00-14.00	37	26
14.00-15.00	41	21
15.00-16.00	38	35
16.00-17.00	57	22
17.00-18.00	50	40
18.00-19.00	53	35
19.00-20.00	44	31
20.00-21.00	40	12
21.00-22.00	28	15
22.00-23.00	26	12
23.00-0.00	21	10
0.00-1.00	14	5
1.00-2.00	8	3
2.00-3.00	6	2
3.00-4.00	5	2
4.00-5.00	3	4
5.00-6.00	2	8

ตารางที่ 4.11 แสดงปริมาณที่จอดรถวันธรรมดาของคอนโดมิเนียม ฟิวส์ โมเบียส รามคำแหง

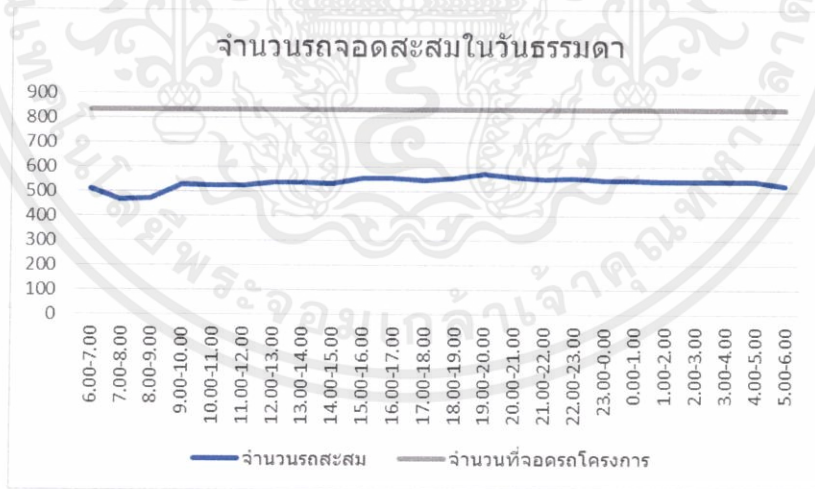


กราฟที่ 4.10 แสดงปริมาณรถเข้า-ออก วันธรรมดาของคอนโดมิเนียม ฟิวส์ โมเบียส รามคำแหง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เวลา	จำนวนรถสะสม
6.00-7.00	513
7.00-8.00	468
8.00-9.00	471
9.00-10.00	530
10.00-11.00	525
11.00-12.00	524
12.00-13.00	536
13.00-14.00	537
14.00-15.00	535
15.00-16.00	553
16.00-17.00	553
17.00-18.00	547
18.00-19.00	557
19.00-20.00	573
20.00-21.00	560
21.00-22.00	552
22.00-23.00	554
23.00-0.00	547
0.00-1.00	548
1.00-2.00	543
2.00-3.00	541
3.00-4.00	542
4.00-5.00	540
5.00-6.00	525

ตารางที่ 4.12 แสดงปริมาณรถคงค้างกับยอดสูงสุดในวันธรรมดาของคอนโดมิเนียม พิวส์ โมเบียส รามคำแหง

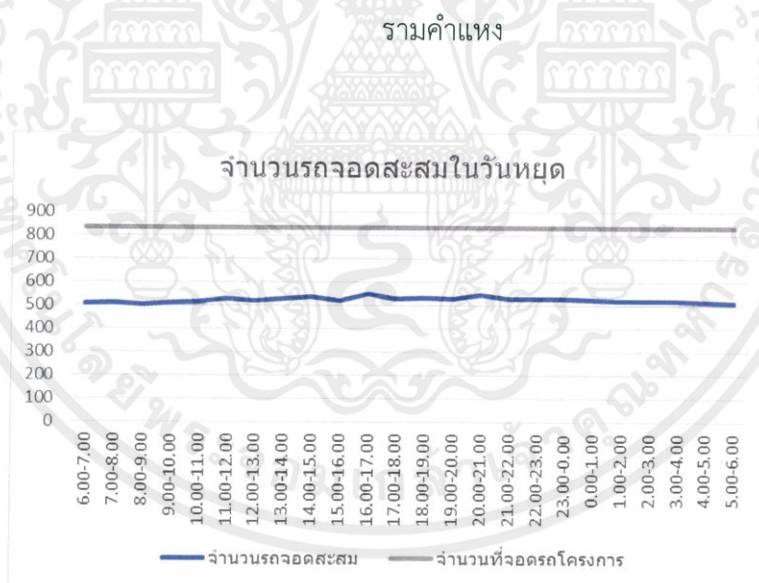


กราฟที่ 4.11 แสดงปริมาณรถคงค้างในระบบกับยอดสูงสุดในวันธรรมดาของคอนโดมิเนียม พิวส์ โมเบียส รามคำแหง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เวลา	จำนวนรถจอดสะสม
6.00-7.00	508
7.00-8.00	511
8.00-9.00	502
9.00-10.00	513
10.00-11.00	514
11.00-12.00	529
12.00-13.00	521
13.00-14.00	528
14.00-15.00	537
15.00-16.00	520
16.00-17.00	552
17.00-18.00	527
18.00-19.00	535
19.00-20.00	530
20.00-21.00	545
21.00-22.00	530
22.00-23.00	531
23.00-0.00	528
0.00-1.00	526
1.00-2.00	522
2.00-3.00	521
3.00-4.00	520
4.00-5.00	516
5.00-6.00	511

ตารางที่ 4.13 แสดงปริมาณรถคงค้างกับยอดสูงสุดในวันหยุดของคอนโดมิเนียม ฟิวส์ โมเบียส



กราฟที่ 4.12 แสดงปริมาณรถคงค้างในระบบกับยอดสูงสุดในวันหยุดของคอนโดมิเนียม ฟิวส์ โมเบียส รามคำแหง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.4.4 โครงการ ดีคอนโด รามคำแหง (D Condo)

ข้อมูลพื้นที่ทำการศึกษา

บริเวณพื้นที่ทำการศึกษาทั้งหมดอยู่ภายในโครงการดีคอนโด รามคำแหง จากการหาข้อมูลในแผนที่ดาวเทียม ข้อมูลจากทางเว็บไซต์ของทางโครงการ และการไปตรวจสอบด้วยตัวเอง โดยลักษณะพื้นที่โดยรอบจะอยู่ในย่านที่พักอาศัย ทำเลของโครงการอยู่ติดกับถนนรามคำแหง ประกอบไปด้วยอาคารสูง 8 ชั้นทั้งหมด 5 อาคาร



รูป 4.21 แสดงแผนผังโดยรอบภายในคอนโดมิเนียม

ที่มา <https://bit.ly/2VDK8Em>

แผนผังที่จอดรถของโครงการ



รูป 4.22 แสดงแผนผังที่จอดรถภายในและโดยรอบคอนโดมิเนียม
ที่มา <https://bit.ly/2VVK8Em>

ลักษณะที่จอดรถ

ลักษณะที่จอดรถของคอนโดมิเนียมเป็นที่จอดภายนอกโดยรอบตัวอาคารสามารถมองเห็นได้ชัดเจน

ที่จอดรถแนวตั้งฉากทางเดินรถมีความกว้าง 2.4 เมตรและมีความยาว 5 เมตร โดยจะมีแผงปูนกั้นล้อรถ เมื่อระยะเกินช่วงท้ายรถ 1 เมตรโดยจะมีที่จอดรถประเภทนี้รวมทั้งสิ้น 451 ที่

ที่จอดรถแนวขนานทางเดินรถมีความกว้าง 2.4 เมตรและมีความยาว 6 เมตร มีไว้สำหรับให้บริการผู้พิการโดยจะมีความยาวมากกว่าที่จอดรถแนวตั้งฉากเพื่อให้สะดวกในการเข้า-ออกที่จอดรถ โดยจะมีที่จอดรถประเภทนี้รวมทั้งสิ้น 10 ที่



รูป 4.23 แสดงรูปที่จอดรถภายนอกช่องที่จอดรถเป็นแบบตั้งฉากกับทางเดินรถ

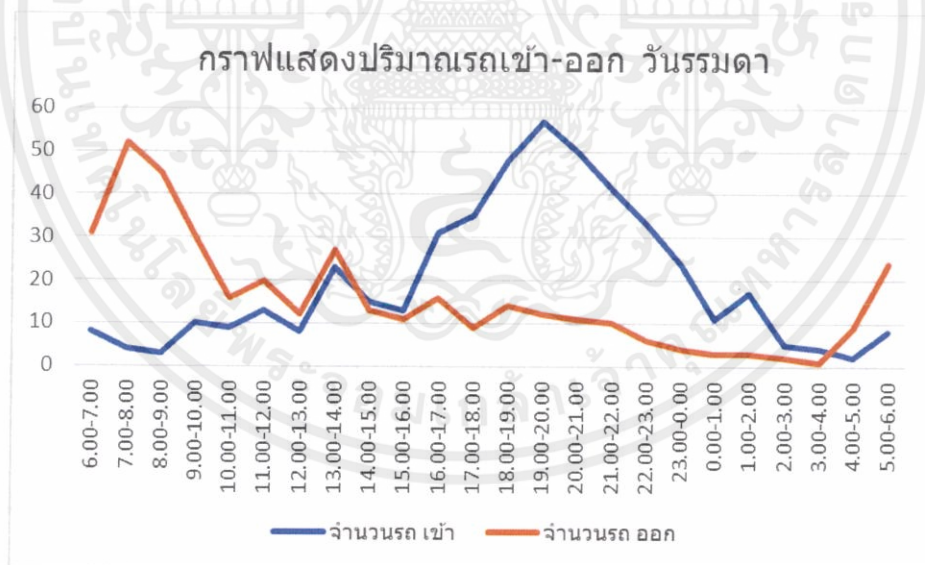


รูป 4.24 รูปช่องจอดรถมาตรฐานขนาด 2.4 x 5 เมตร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เวลา	จำนวนรถ	
	เข้า	ออก
6.00-7.00	8	31
7.00-8.00	4	52
8.00-9.00	3	45
9.00-10.00	10	30
10.00-11.00	9	16
11.00-12.00	13	20
12.00-13.00	8	12
13.00-14.00	23	27
14.00-15.00	15	13
15.00-16.00	13	11
16.00-17.00	31	16
17.00-18.00	35	9
18.00-19.00	48	14
19.00-20.00	57	12
20.00-21.00	50	11
21.00-22.00	41	10
22.00-23.00	33	6
23.00-0.00	24	4
0.00-1.00	11	3
1.00-2.00	17	3
2.00-3.00	5	2
3.00-4.00	4	1
4.00-5.00	2	9
5.00-6.00	8	24

ตารางที่ 4.14 แสดงปริมาณรถเข้า-ออก วันธรรมดาของโครงการ ดิคอนโด รามคำแหง

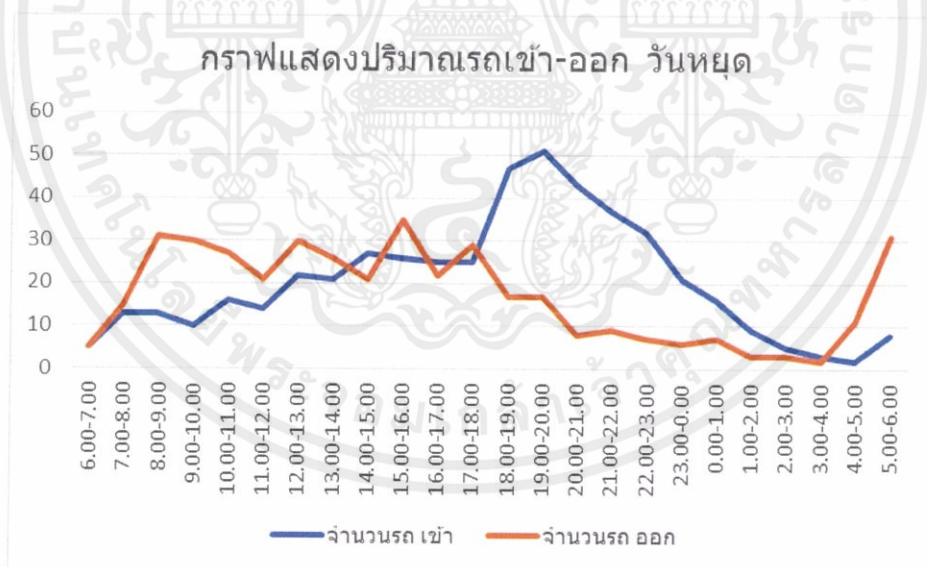


กราฟที่ 4.13 แสดงปริมาณรถเข้า-ออก วันธรรมดาของโครงการ ดิคอนโด รามคำแหง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เวลา	จำนวนรถ	
	เข้า	ออก
6.00-7.00	5	5
7.00-8.00	13	15
8.00-9.00	13	31
9.00-10.00	10	30
10.00-11.00	16	27
11.00-12.00	14	21
12.00-13.00	22	30
13.00-14.00	21	26
14.00-15.00	27	21
15.00-16.00	26	35
16.00-17.00	25	22
17.00-18.00	25	29
18.00-19.00	47	17
19.00-20.00	51	17
20.00-21.00	43	8
21.00-22.00	37	9
22.00-23.00	32	7
23.00-0.00	21	6
0.00-1.00	16	7
1.00-2.00	9	3
2.00-3.00	5	3
3.00-4.00	3	2
4.00-5.00	2	11
5.00-6.00	8	31

ตารางที่ 4.15 แสดงปริมาณรถเข้า-ออกในวันหยุดของโครงการ ดิคอนโด รามคำแหง

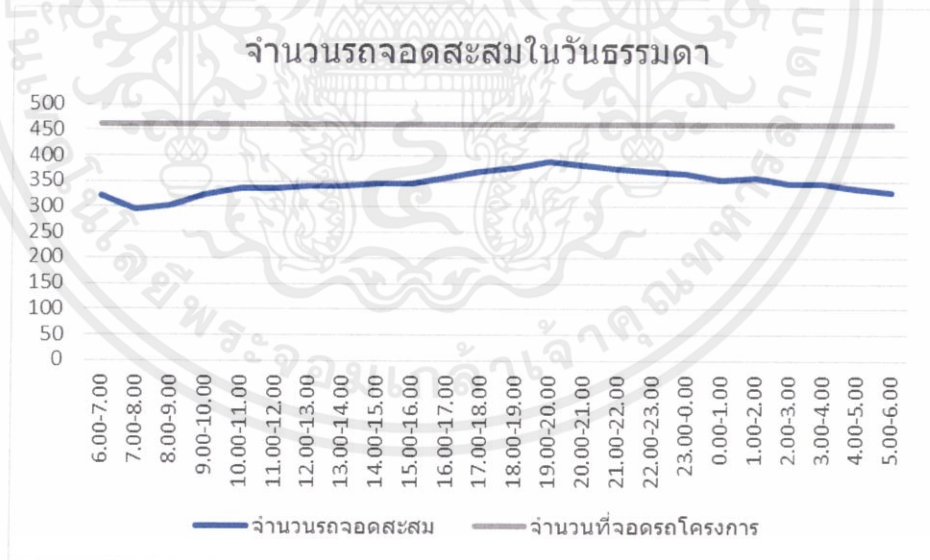


กราฟที่ 4.14 แสดงปริมาณรถเข้า-ออก วันหยุดของโครงการ ดิคอนโด รามคำแหง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เวลา	จำนวนรถจอดสะสม
6.00-7.00	321
7.00-8.00	296
8.00-9.00	302
9.00-10.00	324
10.00-11.00	337
11.00-12.00	337
12.00-13.00	340
13.00-14.00	340
14.00-15.00	346
15.00-16.00	346
16.00-17.00	359
17.00-18.00	370
18.00-19.00	378
19.00-20.00	389
20.00-21.00	383
21.00-22.00	375
22.00-23.00	371
23.00-0.00	364
0.00-1.00	352
1.00-2.00	358
2.00-3.00	347
3.00-4.00	347
4.00-5.00	337
5.00-6.00	328

ตารางที่ 4.16 แสดงปริมาณรถคงค้างกับยอดสูงสุดในวันธรรมดาของโครงการ ดิคอนโด
รามคำแหง

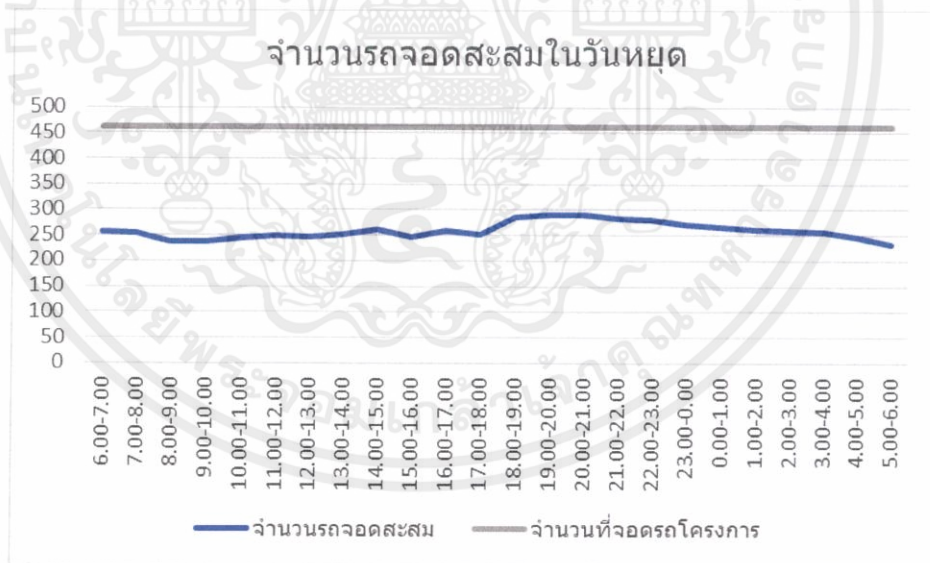


กราฟที่ 4.15 แสดงปริมาณรถคงค้างในระบบกับยอดสูงสุดในวันธรรมดาของโครงการ ดิคอนโด
รามคำแหง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เวลา	จำนวนรถจอดสะสม
6.00-7.00	256
7.00-8.00	254
8.00-9.00	238
9.00-10.00	236
10.00-11.00	245
11.00-12.00	249
12.00-13.00	248
13.00-14.00	251
14.00-15.00	262
15.00-16.00	247
16.00-17.00	259
17.00-18.00	252
18.00-19.00	286
19.00-20.00	290
20.00-21.00	291
21.00-22.00	284
22.00-23.00	281
23.00-0.00	271
0.00-1.00	265
1.00-2.00	262
2.00-3.00	258
3.00-4.00	257
4.00-5.00	247
5.00-6.00	233

ตารางที่ 4.17 แสดงปริมาณรถคงค้างกับยอดสูงสุดในวันหยุดของโครงการ ตีคอนโด รามคำแหง



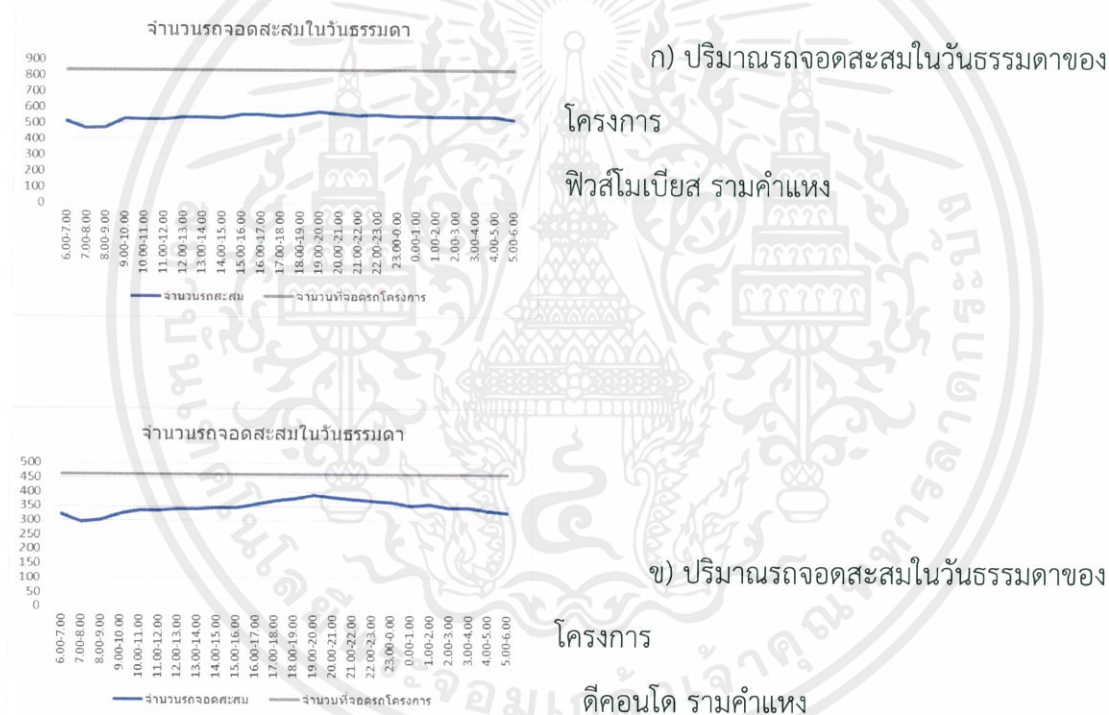
กราฟที่ 4.16 แสดงปริมาณรถคงค้างกับยอดสูงสุดในวันหยุดของโครงการ ตีคอนโด รามคำแหง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การวิเคราะห์ผลจากการเปรียบเทียบการใช้งานที่จอดรถระหว่างโครงการ
ฟิวส์โมเบียส รามคำแหง กับโครงการ ดิคอนโด รามคำแหง

รายละเอียดของโครงการ	ฟิวส์โมเบียส รามคำแหง	ดิคอนโด รามคำแหง
จำนวนยูนิต	1,390	1,114
ขนาดพื้นที่/ยูนิต	29-55 ม ²	23-74 ม ²
ราคา/ยูนิต	54,800 บาท	53,699 บาท
จำนวนที่จอดรถ	820	461
ระยะทางจากสถานีรถไฟฟ้า	400 ม	2,200 ม

ตารางที่ 4.18 เปรียบเทียบ องค์ประกอบที่ใช้ในการวิเคราะห์ต่างๆ ของโครงการ



จากกราฟ จะเห็นว่าการใช้งานที่จอดรถของทั้ง 2 โครงการมีความแตกต่างกันโดยในโครงการ ฟิวส์โมเบียส รามคำแหง จะมีการใช้งานเฉลี่ยอยู่ที่ 61.51-68.1% ในวันธรรมดา และ โครงการ ดิคอนโด รามคำแหง จะมีการใช้งานเฉลี่ยอยู่ที่ 64.2-84.2 % ในวันธรรมดา



ก) ปริมาณรถจอดสะสมในวันหยุดของโครงการ
พิวส์โมเบียส รามคำแหง



ข) ปริมาณรถจอดสะสมในวันหยุดของโครงการ
ดีคอนโด รามคำแหง

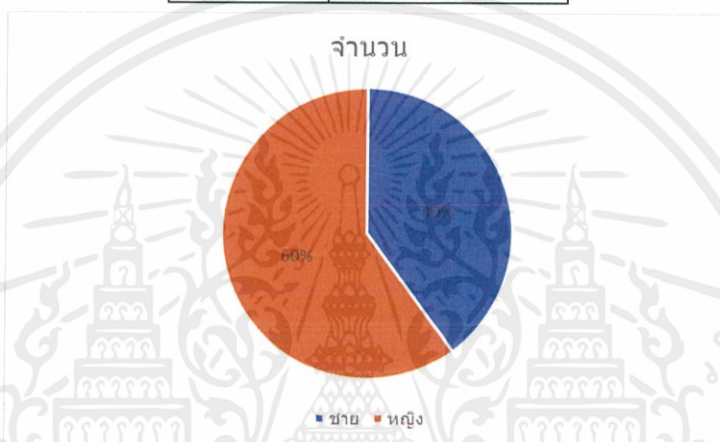
จากกราฟ จะเห็นว่าการใช้งานที่จอดรถของทั้ง 2 โครงการมีความแตกต่างกันโดยในโครงการ พิวส์โมเบียส รามคำแหง จะมีการใช้งานเฉลี่ยอยู่ที่ 60.19-66.19% ในวันหยุด และ โครงการ ดีคอนโด รามคำแหง จะมีการใช้งานเฉลี่ยอยู่ที่ 50.54-63.12 % ในวันหยุด

4.5 การสำรวจความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยในคอนโดมิเนียมที่มีต่อที่จอดรถ โดยการใช้แบบสอบถาม

4.5.1 คอนโดมิเนียม ลุมพินี เฟลส ศรีนครินทร์-หัวหมาก สเตชั่น

จากการรวบรวมและวิเคราะห์ผลการสอบถามพบว่า จากกลุ่มตัวอย่าง 30 คน เป็นผู้หญิง 18 คน และเป็นผู้ชาย 12 คน คิดเป็นอัตราส่วน 60 : 40

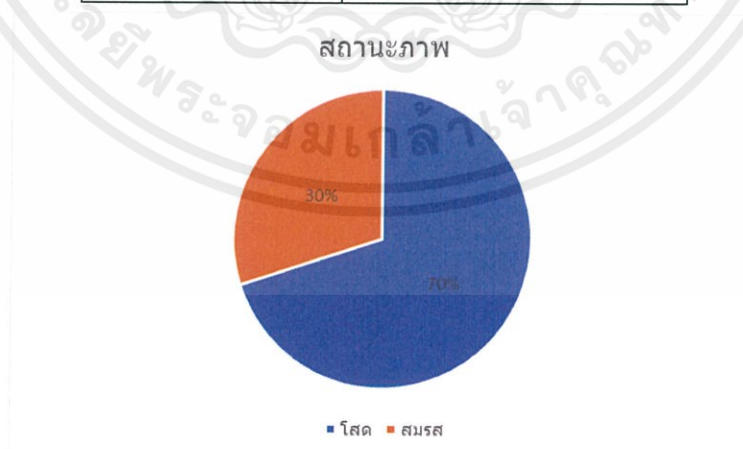
เพศ	จำนวน
ชาย	12
หญิง	18



กราฟที่ 4.17 อัตราส่วนระหว่างกลุ่มตัวอย่างชายต่อหญิง

สถานะภาพของผู้ทำแบบสอบถามพบว่ามีสถานะโสด 21 คน และสมรสแล้ว 9 คน

สถานะภาพ		จำนวน
โสด		21
สมรส		9

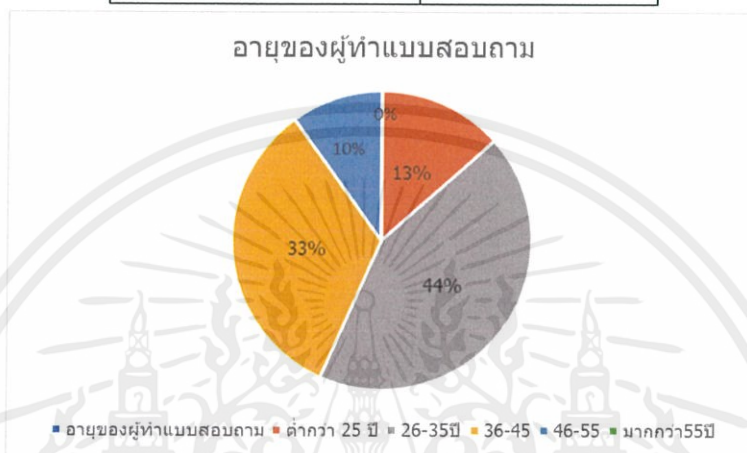


กราฟที่ 4.18 อัตราส่วนสถานะภาพของผู้ทำแบบสอบถาม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

อายุของกลุ่มตัวอย่างผู้ทำแบบสอบถามอยู่ในช่วงต่ำกว่า25ปี 4คน ช่วง26-35ปี 13คน ช่วง 36-45ปี 10คน และช่วง46-55ปี 3คน

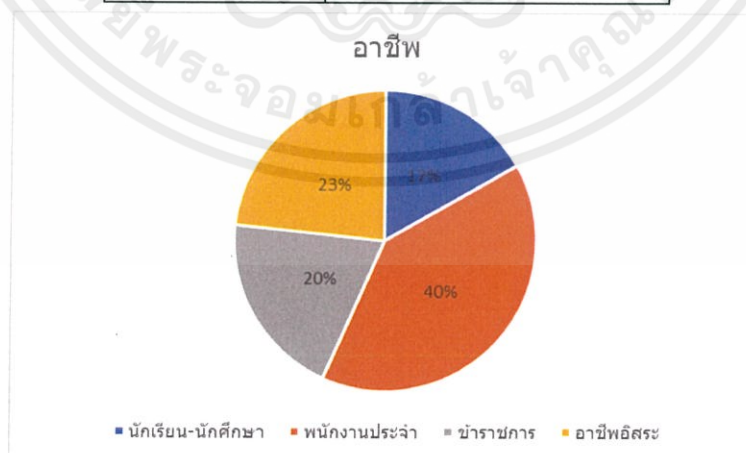
อายุของผู้ทำแบบสอบถาม	จำนวน
ต่ำกว่า 25 ปี	4
26-35ปี	13
36-45	10
46-55	3
มากกว่า55ปี	0



กราฟที่ 4.19 กราฟอัตราส่วนอายุของผู้ทำแบบสอบถาม

อาชีพของกลุ่มตัวอย่างแบ่งเป็น นักเรียน-นักศึกษา 5คน พนักงานประจำ 12คน ข้าราชการ 6คน อาชีพอิสระ 7 คน

อาชีพ	จำนวน
นักเรียน-นักศึกษา	5
พนักงานประจำ	12
ข้าราชการ	6
อาชีพอิสระ	7

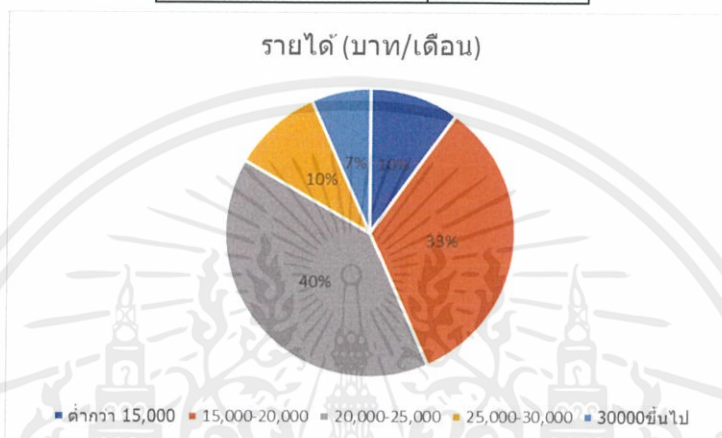


กราฟที่ 4.20 กราฟแสดงอัตราส่วนอาชีพของผู้ทำแบบสอบถาม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รายได้ต่อเดือนของกลุ่มตัวอย่างมีดังนี้ ต่ำกว่า15,000บาท 3คน 15,000-20,000บาท 10คน 20,000-25,000บาท 12คน 25,000-30,000บาท 3คน และ 30,000บาทขึ้นไป 2คน

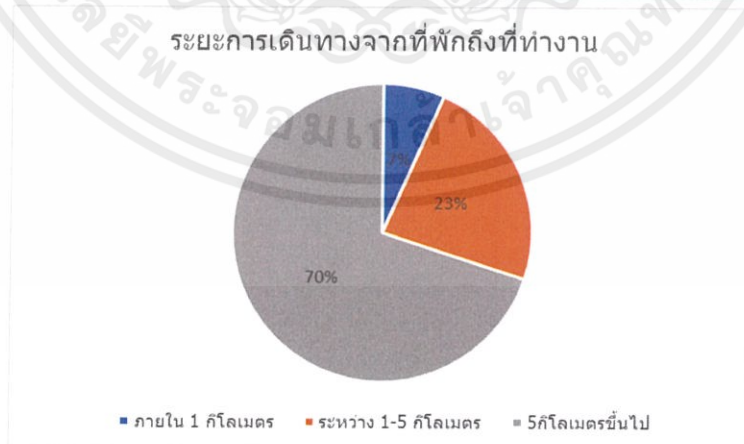
รายได้(บาท/เดือน)	จำนวน(คน)
ต่ำกว่า 15,000	3
15,000-20,000	10
20,000-25,000	12
25,000-30,000	3
30000ขึ้นไป	2



กราฟที่ 4.21 กราฟแสดงอัตราส่วนรายได้ของผู้ทำแบบสอบถาม

การเดินทางจากที่พักไปจนถึงที่ทำงานของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย แบ่งตามระยะทางได้ดังนี้ ภายใน 1 กิโลเมตร 3คน ระหว่าง 1-5 กิโลเมตร 7คน 5กิโลเมตรขึ้นไป 21คน

ระยะการเดินทางจากที่พักอาศัยถึงที่ทำงาน	จำนวน
ภายใน 1 กิโลเมตร	2
ระหว่าง 1-5 กิโลเมตร	7
5กิโลเมตรขึ้นไป	21

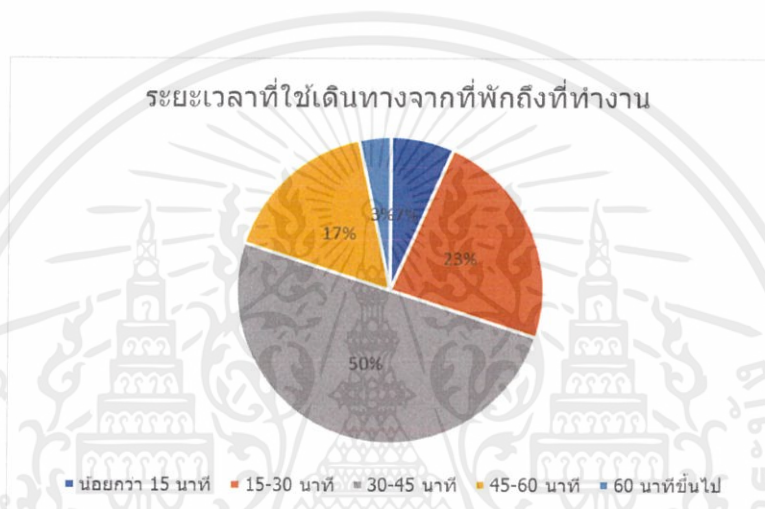


กราฟที่ 4.22 กราฟแสดงอัตราส่วนระยะการเดินทางจากที่พักถึงที่ทำงานของผู้ทำแบบสอบถาม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ระยะเวลาที่กลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัยใช้ในการเดินทางจากที่พักถึงที่ทำงานพบว่า มี2คนใช้เวลาเดินทางน้อยกว่า 15 นาที 7คนใช้เวลาเดินทาง 15-30 นาที 15คนใช้เวลาเดินทาง 30-45นาที 5คนใช้เวลาเดินทาง 45-60นาที และมี 1คนใช้เวลาเดินทาง 60นาทีขึ้นไป

ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางจากที่พักถึงที่ทำงาน	จำนวน
น้อยกว่า 15 นาที	2
15-30 นาที	7
30-45 นาที	15
45-60 นาที	5
60 นาทีขึ้นไป	1

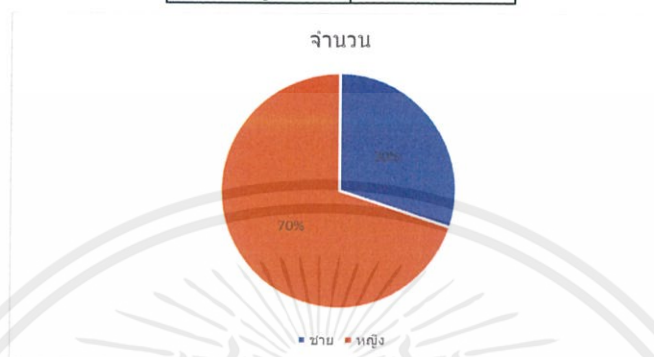


กราฟที่ 4.23 กราฟแสดงอัตราส่วนระยะเวลาที่ใช้เดินทางจากที่พักถึงที่ทำงานของผู้ทำแบบสอบถาม

4.5.2 คอนโดมิเนียม ฟิวส์โมเบียส รามคำแหง

จากการสำรวจโดยการเก็บข้อมูล ผู้ทำแบบสอบถามเป็นเพศชาย 9 คน และเพศหญิง 21 คน

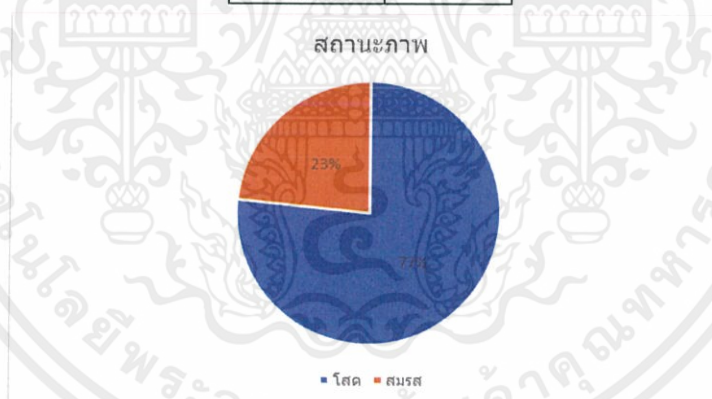
เพศ	จำนวน
ชาย	9
หญิง	21



กราฟที่ 4.23 อัตราส่วนระหว่างกลุ่มตัวอย่างชายต่อหญิง

สถานะภาพของผู้ทำแบบสอบถามพบว่า เป็นโสด 23 คนและสมรสแล้ว 7 คน

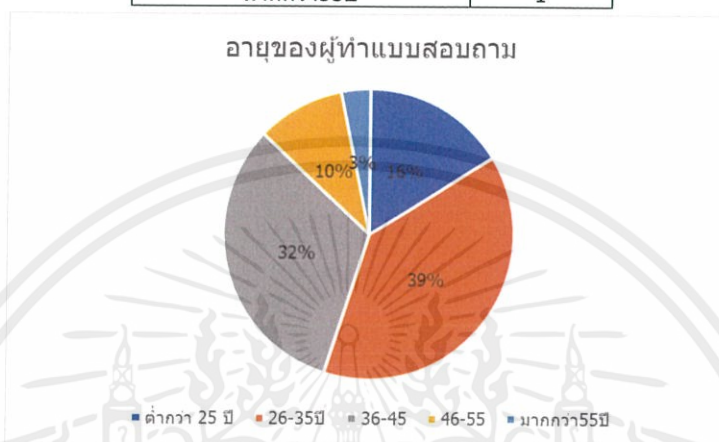
สถานะภาพ	จำนวน
โสด	23
สมรส	7



กราฟที่ 4.24 อัตราส่วนสถานะภาพของผู้ทำแบบสอบถาม

อายุของกลุ่มตัวอย่างผู้ทำแบบสอบถามอยู่ในช่วงต่ำกว่า25ปี 5คน ช่วง26-35ปี 12คน ช่วง 36-45ปี 10คน และช่วง46-55ปี 3คน มากกว่า55ปี 1คน

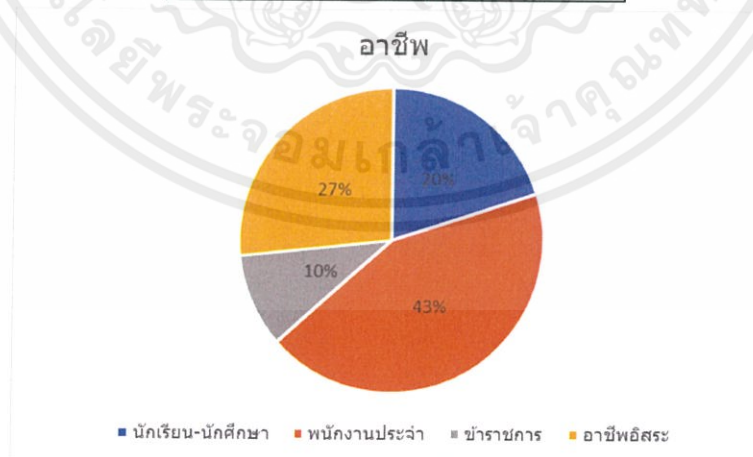
อายุของผู้ทำแบบสอบถาม	จำนวน
ต่ำกว่า 25 ปี	5
26-35ปี	12
36-45	10
46-55	3
มากกว่า55ปี	1



กราฟที่ 4.25 กราฟแสดงอัตราส่วนอายุของผู้ทำแบบสอบถาม

อาชีพของกลุ่มตัวอย่างแบ่งเป็น นักเรียน-นักศึกษา 6คน พนักงานประจำ 13คน ข้าราชการ 3คน อาชีพอิสระ 8 คน

อาชีพ	จำนวน
นักเรียน-นักศึกษา	6
พนักงานประจำ	13
ข้าราชการ	3
อาชีพอิสระ	8

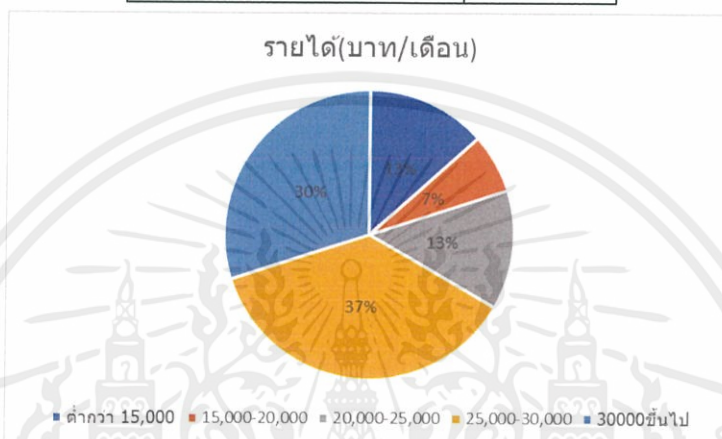


กราฟที่ 4.26 กราฟอัตราส่วนอาชีพของผู้ทำแบบสอบถาม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รายได้ต่อเดือนของกลุ่มตัวอย่างมีดังนี้ ต่ำกว่า15,000บาท 4คน 15,000-20,000บาท 2คน 20,000-25,000บาท 4คน 25,000-30,000บาท 11คน และ 30,000บาทขึ้นไป 9คน

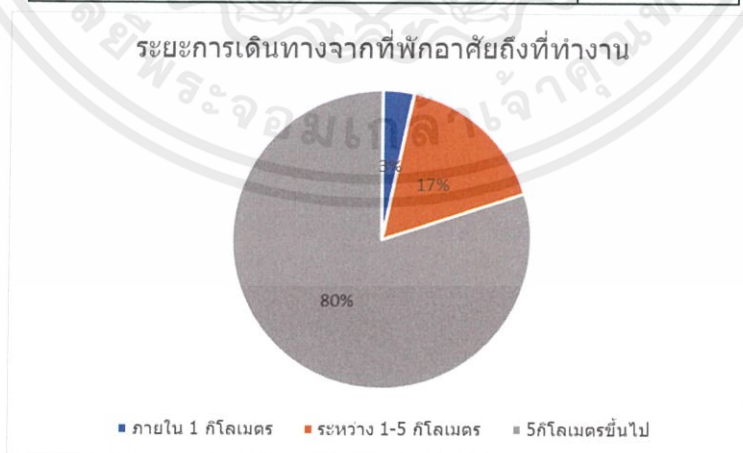
รายได้(บาท/เดือน)	จำนวน(คน)
ต่ำกว่า 15,000	4
15,000-20,000	2
20,000-25,000	4
25,000-30,000	11
30000ขึ้นไป	9



กราฟที่ 4.27 กราฟแสดงอัตราส่วนรายได้ของผู้ทำแบบสอบถาม

การเดินทางจากที่พักไปจนถึงที่ทำงานของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย แบ่งตามระยะทางได้ดังนี้ ภายใน 1 กิโลเมตร 1คน ระหว่าง 1-5 กิโลเมตร 5คน 5กิโลเมตรขึ้นไป 24คน

ระยะการเดินทางจากที่พักอาศัยถึงที่ทำงาน	จำนวน
ภายใน 1 กิโลเมตร	1
ระหว่าง 1-5 กิโลเมตร	5
5กิโลเมตรขึ้นไป	24

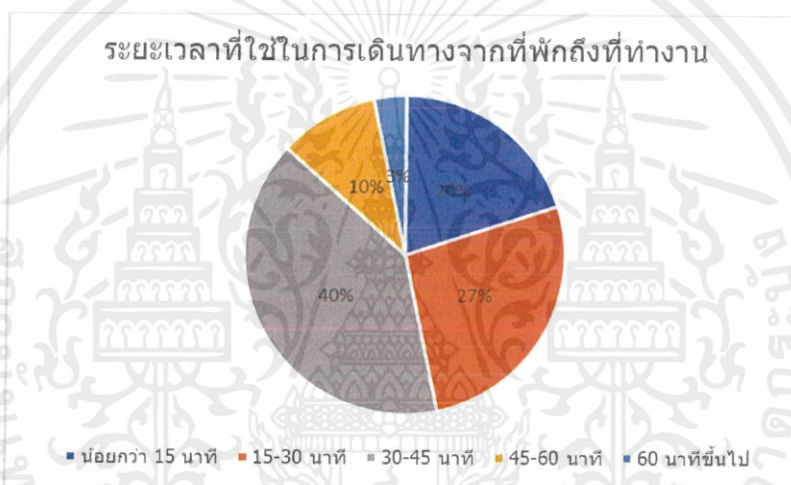


กราฟที่ 4.28 กราฟแสดงอัตราส่วนระยะการเดินทางจากที่พักถึงที่ทำงานของผู้ทำแบบสอบถาม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ระยะเวลาที่กลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัยใช้ในการเดินทางจากที่พักถึงที่ทำงานพบว่า มี 6 คนใช้เวลาเดินทางน้อยกว่า 15 นาที 8 คนใช้เวลาเดินทาง 15-30 นาที 12 คนใช้เวลาเดินทาง 30-45 นาที 3 คนใช้เวลาเดินทาง 45-60 นาที และมี 1 คนใช้เวลาเดินทาง 60 นาทีขึ้นไป

ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางจากที่พักถึงที่ทำงาน	จำนวน
น้อยกว่า 15 นาที	6
15-30 นาที	8
30-45 นาที	12
45-60 นาที	3
60 นาทีขึ้นไป	1

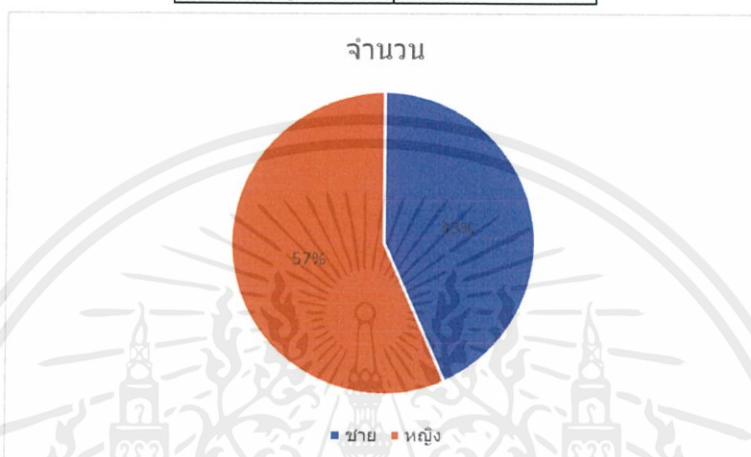


กราฟที่ 4.29 กราฟแสดงอัตราส่วนระยะเวลาที่ใช้เดินทางจากที่พักถึงที่ทำงานของผู้ทำแบบสอบถาม

4.5.3 ลุ่มพีวี วิลล์ อ่อนนุช 46

จากการรวบรวมและวิเคราะห์ผลการสอบถามพบว่า จากกลุ่มตัวอย่าง 30 คน เป็นผู้หญิง 17 คน และเป็นผู้ชาย 13 คน คิดเป็นอัตราส่วน 57 : 43

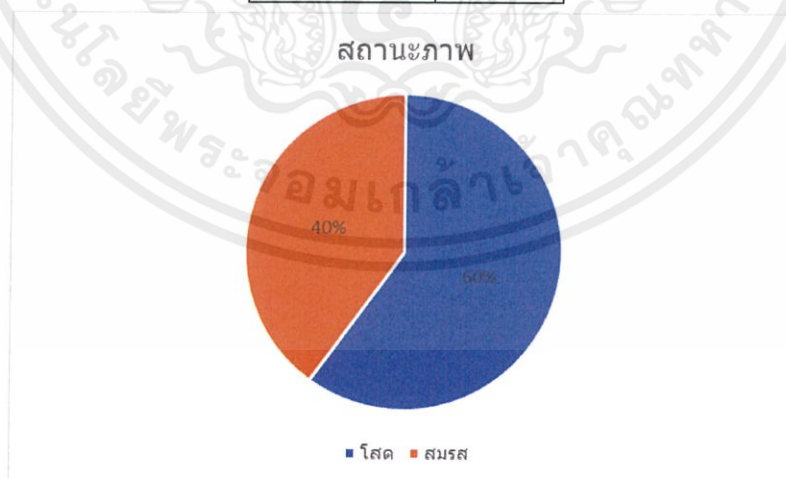
เพศ	จำนวน
ชาย	13
หญิง	17



กราฟที่ 4.30 กราฟแสดงอัตราส่วนระหว่างกลุ่มตัวอย่างชายต่อหญิง

สถานะภาพของผู้ทำแบบสอบถามพบว่า เป็นโสด 18 คนและสมรสแล้ว 12 คน

สถานะภาพ	จำนวน
โสด	18
สมรส	12

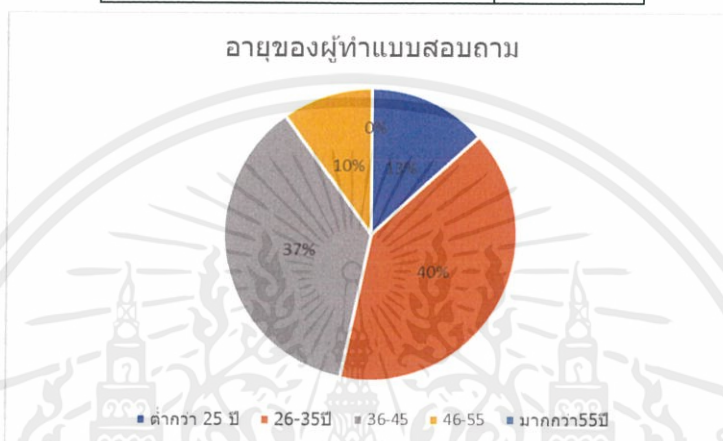


กราฟที่ 4.31 กราฟแสดงอัตราส่วนสถานะภาพของผู้ทำแบบสอบถาม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

อายุของกลุ่มตัวอย่างผู้ทำแบบสอบถามอยู่ในช่วงต่ำกว่า25ปี 4คน ช่วง26-35ปี 12คน ช่วง 36-45ปี 11คน และช่วง46-55ปี 3คน

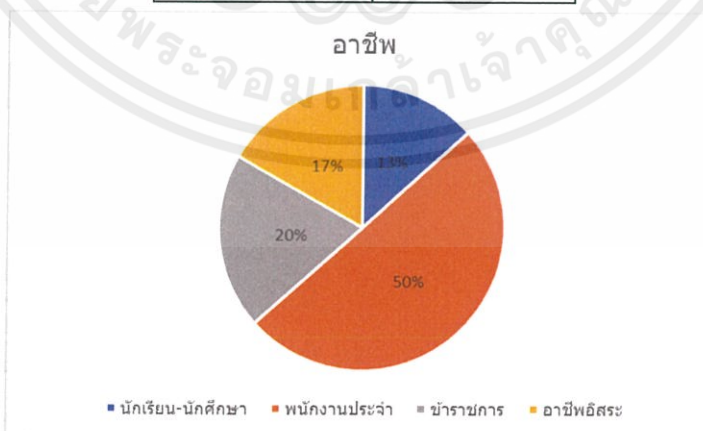
อายุของผู้ทำแบบสอบถาม	จำนวน
ต่ำกว่า 25 ปี	4
26-35ปี	12
36-45	11
46-55	3
มากกว่า55ปี	0



กราฟที่ 4.32 กราฟแสดงอัตราส่วนอายุของผู้ทำแบบสอบถาม

อาชีพของกลุ่มตัวอย่างแบ่งเป็น นักเรียน-นักศึกษา 4 คน พนักงานประจำ 15คน ข้าราชการ 6คน อาชีพอิสระ 5 คน

อาชีพ	จำนวน
นักเรียน-นักศึกษา	4
พนักงานประจำ	15
ข้าราชการ	6
อาชีพอิสระ	5

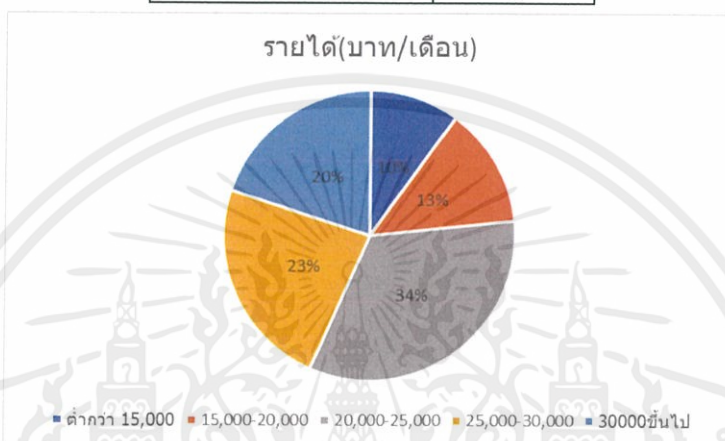


กราฟที่ 4.33 กราฟแสดงอัตราส่วนอาชีพของผู้ทำแบบสอบถาม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รายได้ต่อเดือนของกลุ่มตัวอย่างมีดังนี้ ต่ำกว่า15,000บาท 3คน 15,000-20,000บาท 4คน 20,000-25,000บาท 10คน 25,000-30,000บาท 7คน และ 30,000บาทขึ้นไป 6คน

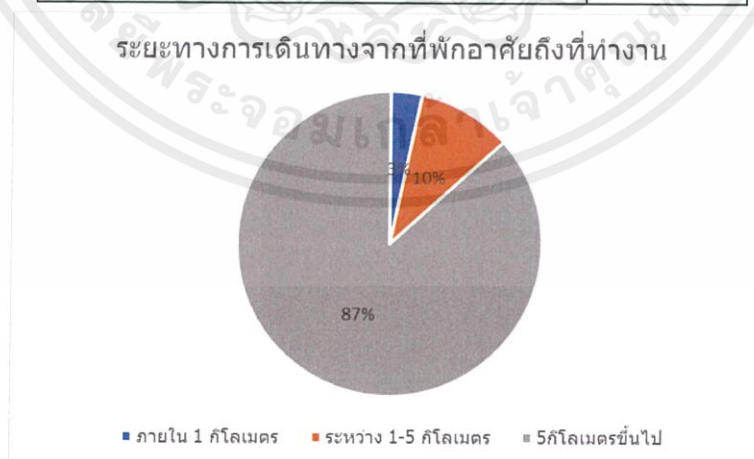
รายได้(บาท/เดือน)	จำนวน(คน)
ต่ำกว่า 15,000	3
15,000-20,000	4
20,000-25,000	10
25,000-30,000	7
30000ขึ้นไป	6



กราฟที่ 4.34 กราฟแสดงอัตราส่วนรายได้ของผู้ทำแบบสอบถาม

การเดินทางจากที่พักไปจนถึงที่ทำงานของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย แบ่งตามระยะทางได้ดังนี้ ภายใน 1 กิโลเมตร 1คน ระหว่าง 1-5 กิโลเมตร 5คน 5กิโลเมตรขึ้นไป 24คน

ระยะการเดินทางจากที่พักอาศัยถึงที่ทำงาน	จำนวน
ภายใน 1 กิโลเมตร	1
ระหว่าง 1-5 กิโลเมตร	3
5กิโลเมตรขึ้นไป	26

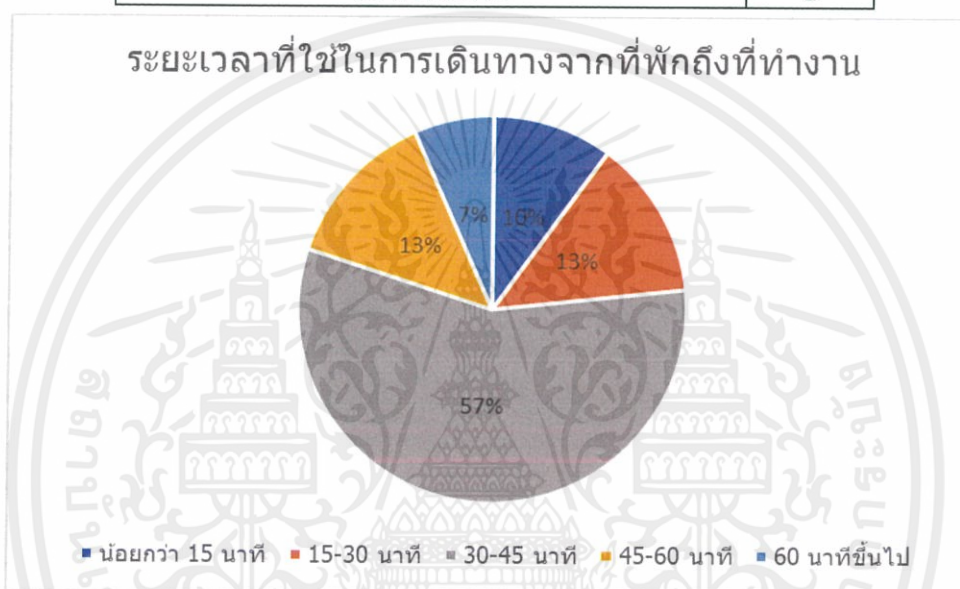


กราฟที่ 4.35 กราฟแสดงอัตราส่วนระยะทางการเดินทางจากที่พักอาศัยถึงที่ทำงานของผู้ทำแบบสอบถาม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ระยะเวลาที่กลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัยใช้ในการเดินทางจากที่พักถึงที่ทำงานพบว่า มี 3 คนใช้เวลาเดินทางน้อยกว่า 15 นาที 4 คนใช้เวลาเดินทาง 15-30 นาที 17 คนใช้เวลาเดินทาง 30-45 นาที 4 คนใช้เวลาเดินทาง 45-60 นาที และมี 2 คนใช้เวลาเดินทาง 60 นาทีขึ้นไป

ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางจากที่พักถึงที่ทำงาน	จำนวน
น้อยกว่า 15 นาที	3
15-30 นาที	4
30-45 นาที	17
45-60 นาที	4
60 นาทีขึ้นไป	2

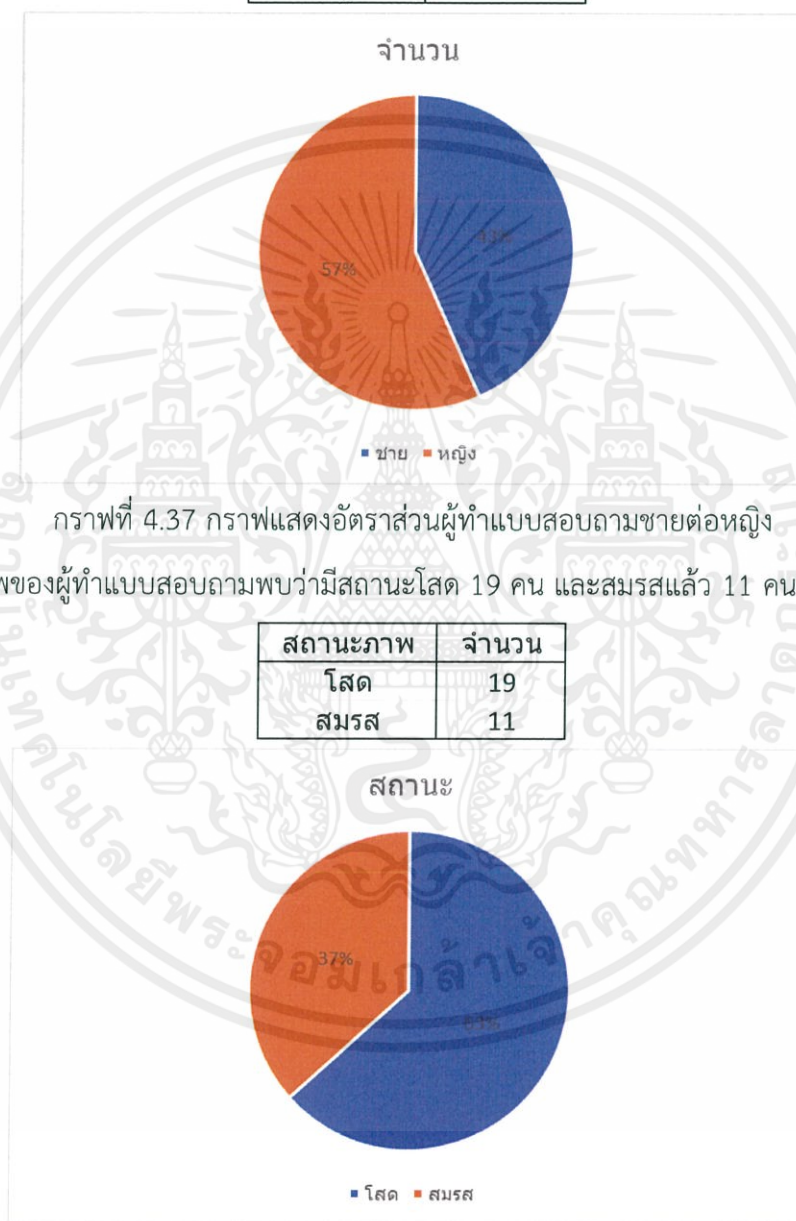


กราฟที่ 4.36 กราฟแสดงอัตราส่วนระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางจากที่พักถึงที่ทำงานของผู้ทำแบบสอบถาม

4.5.4 ดีคอนโด รามคำแหง

จากการรวบรวมและวิเคราะห์ผลการสอบถามพบว่า จากกลุ่มตัวอย่าง 30 คน เป็นผู้หญิง 17 คน และเป็นผู้ชาย 13 คน คิดเป็นอัตราส่วน 57 : 43

เพศ	จำนวน
ชาย	13
หญิง	17



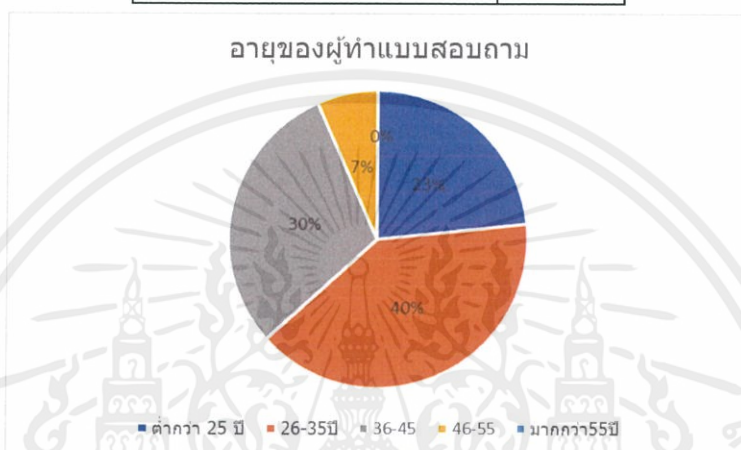
กราฟที่ 4.37 กราฟแสดงอัตราส่วนผู้ทำแบบสอบถามชายต่อหญิง
สถานะภาพของผู้ทำแบบสอบถามพบว่ามีสถานะโสด 19 คน และสมรสแล้ว 11 คน

กราฟที่ 4.38 กราฟแสดงอัตราส่วนสถานะภาพของผู้ทำแบบสอบถาม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

อายุของกลุ่มตัวอย่างผู้ทำแบบสอบถามอยู่ในช่วงต่ำกว่า25ปี 7คน ช่วง26-35ปี 12คน ช่วง 36-45ปี 19คน และช่วง46-55ปี 2คน

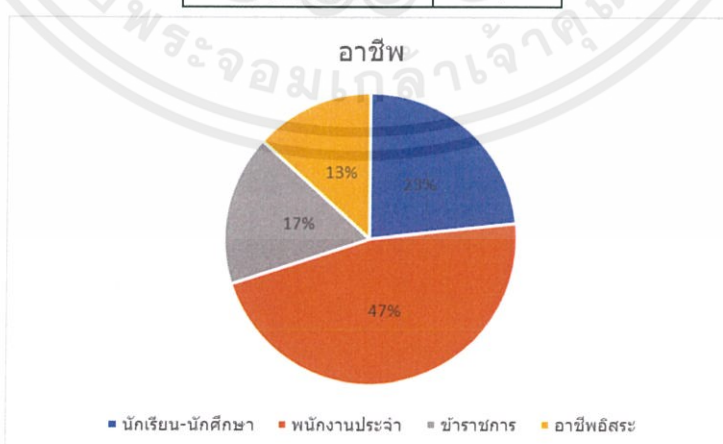
อายุของผู้ทำแบบสอบถาม	จำนวน
ต่ำกว่า 25 ปี	7
26-35ปี	12
36-45	9
46-55	2
มากกว่า55ปี	0



กราฟที่ 4.39 กราฟแสดงอัตราส่วนอายุของผู้ทำแบบสอบถาม

อาชีพของกลุ่มตัวอย่างแบ่งเป็น นักเรียน-นักศึกษา7คน พนักงานประจำ14คน ข้าราชการ 5คน อาชีพอิสระ 4 คน

อาชีพ	จำนวน
นักเรียน-นักศึกษา	7
พนักงานประจำ	14
ข้าราชการ	5
อาชีพอิสระ	4

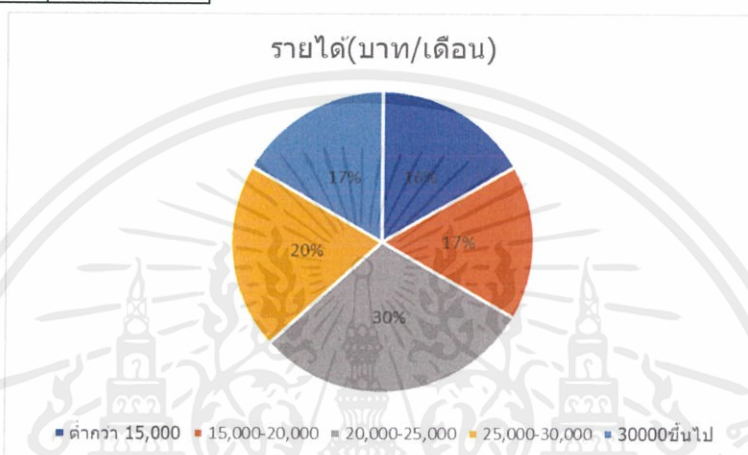


กราฟที่ 4.40 กราฟแสดงอัตราส่วนอาชีพของผู้ทำแบบสอบถาม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

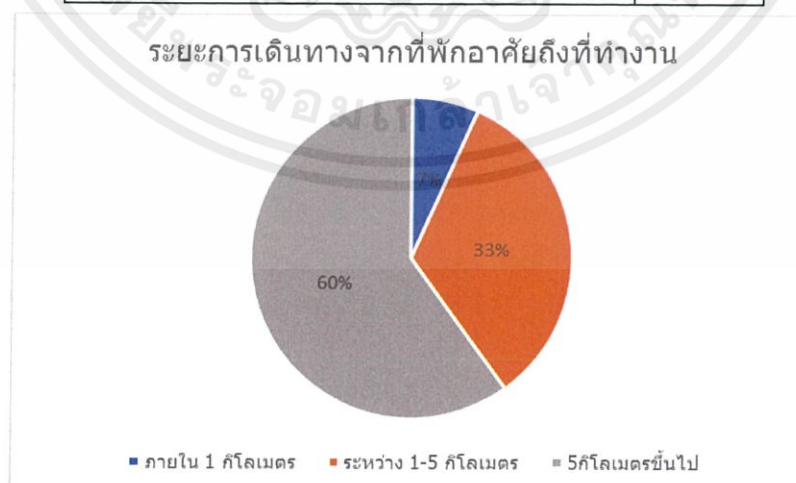
รายได้ต่อเดือนของกลุ่มตัวอย่างมีดังนี้ ต่ำกว่า15,000บาท 5คน 15,000-20,000บาท 5คน 20,000-25,000บาท 9คน 25,000-30,000บาท 6คน และ 30,000บาทขึ้นไป 5คน

รายได้(บาท/เดือน)	จำนวน(คน)
ต่ำกว่า 15,000	5
15,000-20,000	5
20,000-25,000	9
25,000-30,000	6
30000ขึ้นไป	5



กราฟที่ 4.41 กราฟแสดงอัตราส่วนรายได้ของผู้ทำแบบสอบถาม การเดินทางจากที่พักไปจนถึงที่ทำงานของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย แบ่งตามระยะทางได้ดังนี้ ภายใน 1 กิโลเมตร 2คน ระหว่าง 1-5 กิโลเมตร 10คน 5กิโลเมตรขึ้นไป 18คน

ระยะการเดินทางจากที่พักอาศัยถึงที่ทำงาน	จำนวน
ภายใน 1 กิโลเมตร	2
ระหว่าง 1-5 กิโลเมตร	10
5กิโลเมตรขึ้นไป	18

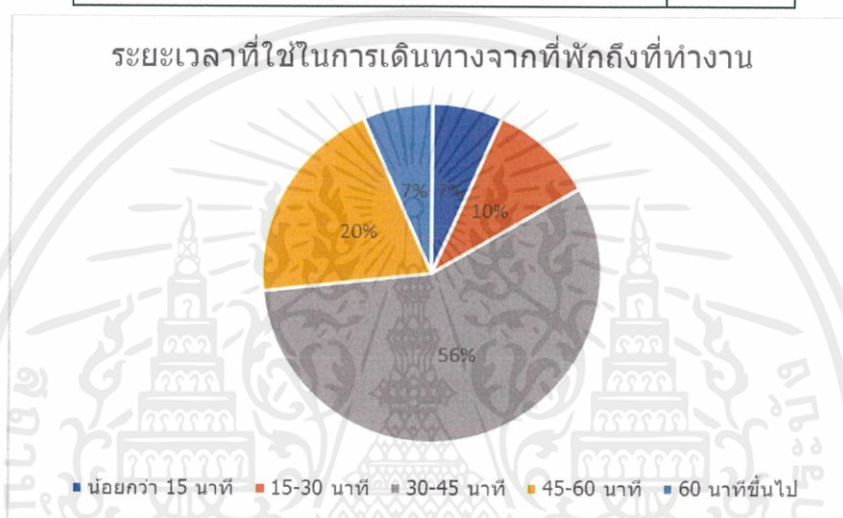


กราฟที่ 4.42 กราฟแสดงอัตราส่วนระยะทางการเดินทางจากที่พักอาศัยถึงที่ทำงานของผู้ทำแบบสอบถาม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ระยะเวลาที่กลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัยใช้ในการเดินทางจากที่พักถึงที่ทำงานพบว่า มี 2 คนใช้เวลาเดินทางน้อยกว่า 15 นาที 3 คนใช้เวลาเดินทาง 15-30 นาที 17 คนใช้เวลาเดินทาง 30-45 นาที 6 คนใช้เวลาเดินทาง 45-60 นาที และมี 2 คนใช้เวลาเดินทาง 60 นาทีขึ้นไป

ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางจากที่พักถึงที่ทำงาน	จำนวน
น้อยกว่า 15 นาที	2
15-30 นาที	3
30-45 นาที	17
45-60 นาที	6
60 นาทีขึ้นไป	2



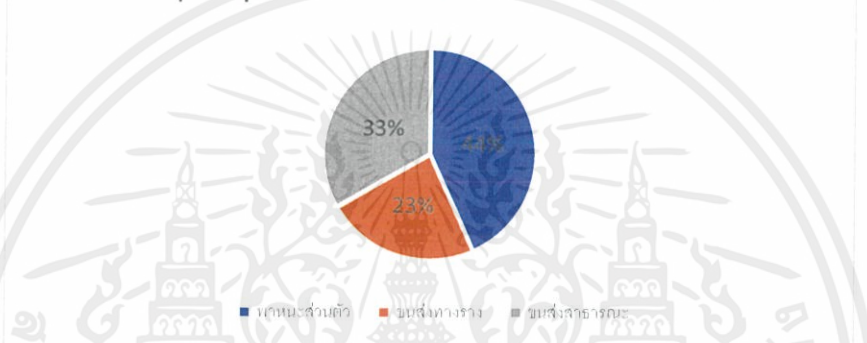
กราฟที่ 4.43 กราฟแสดงอัตราส่วนระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางจากที่พักถึงที่ทำงานของผู้ทำแบบสอบถาม

4.6 การใช้พาหนะของผู้อยู่อาศัยในโครงการ

lumpini place srinakarin - huamak station

การใช้พาหนะ	จำนวน(คน)
พาหนะส่วนตัว	13
ขนส่งทางราง	7
ขนส่งสาธารณะ	10

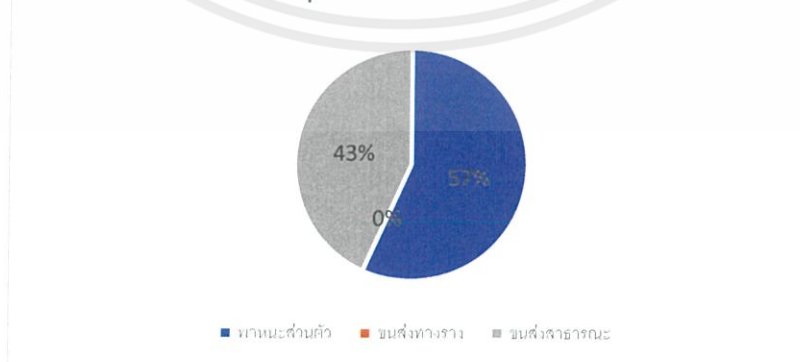
สัดส่วนผู้ใช้พาหนะของโครงการ
lumpini place srinakarin - huamak station



lumpini ville onnut 46

การใช้พาหนะ	จำนวน(คน)
พาหนะส่วนตัว	17
ขนส่งทางราง	0
ขนส่งสาธารณะ	13

สัดส่วนผู้ใช้พาหนะของโครงการ
lumpini ville onnut 46



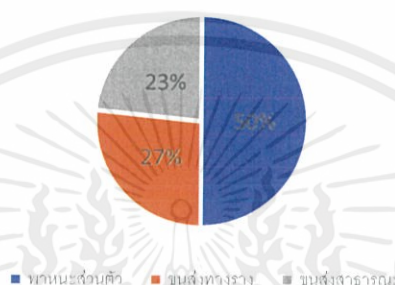
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

fuse mobius ramkhamhaeng

การใช้พาหนะ	จำนวน(คน)
พาหนะส่วนตัว	15
ขนส่งทางราง	8
ขนส่งสาธารณะ	7

สัดส่วนผู้ใช้พาหนะของโครงการ

fuse mobius ramkhamhaeng

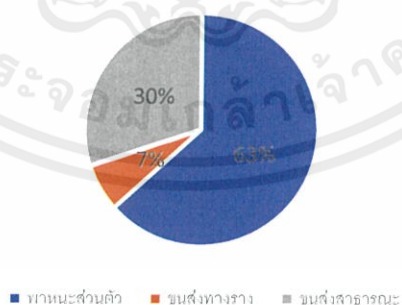


dcondo ramkhamhaeng

การใช้พาหนะ	จำนวน(คน)
พาหนะส่วนตัว	19
ขนส่งทางราง	2
ขนส่งสาธารณะ	9

สัดส่วนผู้ใช้พาหนะของโครงการ

dcondo ramkhamhaeng



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากข้อมูลการใช้พนะของผู้อยู่อาศัยพบว่า ผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่เลือกที่จะใช้พนะส่วนตัวโดยในโครงการใกล้รถไฟฟ้าที่เลือกที่จะใช้เฉลี่ย 47%และใกล้รถไฟฟ้าเฉลี่ย 60% รองลงมาคือการขนส่งสาธารณะอื่นๆ มีการใช้งานจากผู้อยู่อาศัยในโครงการใกล้เฉลี่ย 28% และใกล้รถไฟฟ้า 36.5% อันดับสุดท้ายคือการขนส่งประเภทรางมีการใช้งานจากผู้อยู่อาศัยในโครงการใกล้ 25% และใกล้รถไฟฟ้า 3.5%

ตารางเปรียบเทียบแบบสำรวจ ระหว่างโครงการ ลุมพินี อ่อนนุช 46 และ โครงการ ลุมพินี เฟลส ศรีนครินทร์ หัวหมาก สเตชัน

ข้อมูลเบื้องต้นของโครงการ		
โครงการ	ลุมพินี เฟลส ศรีนครินทร์-หัวหมาก สเตชัน	ลุมพินี วิลล์ อ่อนนุช 46
ลักษณะโครงการ	โครงการอพาร์ทเมนท์ ระบบขนส่งสาธารณะ และ คอนโดอื่นๆ มีปริมาณการสัญจรค่อนข้างหนาแน่น โดยจะมีรถไฟฟ้า airport link และ รถสองแถว เป็นทางเลือกในการใช้เดินทาง	โดยลักษณะพื้นที่โดยรอบจะอยู่ในย่านที่พักอาศัย มีปริมาณการสัญจรหนาแน่น ผู้พักอาศัยส่วนใหญ่ใช้พนะส่วนตัวในการเดินทาง
ลักษณะที่จอดรถ	อาคารจอดรถ	พื้นที่รอบโครงการ
อัตราส่วน (ห้อง : ที่จอดรถ)	1613 : 570	1450 : 480
จำนวนห้องที่มีคนพักอาศัย (ห้อง)	1435	1327
จำนวนรถที่ครอบครอง(คน : คัน)	1:0.76	1:1.2
คะแนนความพึงพอใจเฉลี่ยต่อการใช้บริการที่จอดรถ		
ความเพียงพอต่อจำนวนที่จอดรถของโครงการ	3.63	2.87
ความสะดวกสบายในการใช้งานที่จอดรถของโครงการ	3.63	3.27
ความปลอดภัยในการใช้งานที่จอดรถภายในโครงการ	3.43	3.5
สภาพแวดล้อมของที่จอดรถภายในโครงการ	3.73	3.47

จากตารางเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างโครงการทั้งสอง อัตราส่วนของ ห้องต่อที่จอดรถ นั้นใกล้เคียงกัน แต่อัตราส่วนของจำนวนรถที่ครอบครองของผู้อยู่อาศัยในโครงการที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า (ลุมพินี เฟลส ศรีนครินทร์ หัวหมากสเตชัน) นั้นน้อยกว่า จำนวนรถที่ครอบครองของผู้อยู่อาศัยในคอนโดมิเนียมใกล้แนวรถไฟฟ้า (ลุมพินี วิลล์ อ่อนนุช 46) จากการสำรวจความคิดเห็นของผู้อยู่อาศัยโดยใช้การให้คะแนนพบว่า ผู้อยู่อาศัยในคอนโดมิเนียมใกล้รถไฟฟ้า (ลุมพินี เฟลส ศรีนครินทร์ หัวหมากสเตชัน) นั้นให้คะแนนเรื่องความ

เพียงพอของจำนวนที่จอดรถ ความสะดวกสบายในการใช้งานที่จอดรถ และสภาพแวดล้อมของที่จอดรถมากกว่าของคอนโดใกล้รถไฟฟ้า

ตารางเปรียบเทียบแบบสำรวจ ระหว่างโครงการ พิวส์ โมเบียส รามคำแหง และ โครงการ ดิคอนโด รามคำแหง

ข้อมูลเบื้องต้นของโครงการ		
โครงการ	โครงการ พิวส์ โมเบียส รามคำแหง	โครงการ ดิคอนโด รามคำแหง
ลักษณะโครงการ	ที่ตั้งโครงการตั้งอยู่ใกล้กับถนนรามคำแหง การจราจรค่อนข้างหนาแน่น มีระบบขนส่งสาธารณะ เป็นรถไฟฟ้า รถขนส่งประจำทาง และ เรือ	ที่ตั้งโครงการตั้งอยู่ใกล้กับถนนรามคำแหง การจราจรค่อนข้างหนาแน่น มีระบบขนส่งสาธารณะ รถขนส่งประจำทาง ที่รถสองแถว
ลักษณะที่จอดรถ	อาคารจอดรถและพื้นที่รอบโครงการ	พื้นที่รอบโครงการ
อัตราส่วน (ห้อง : ที่จอดรถ)	1,390 : 820	1,114 : 480
จำนวนห้องที่มีคนพักอาศัย (ห้อง)	1313	1017
จำนวนรถที่ครอบครอง(คน : คัน)	1:0.43	1:1.1
คะแนนความพึงพอใจเฉลี่ยต่อการใช้บริการที่จอดรถ		
ความเพียงพอต่อจำนวนที่จอดรถของโครงการ	4.53	3.83
ความสะดวกสบายในการใช้งานที่จอดรถของโครงการ	4.73	3.85
ความปลอดภัยในการใช้งานที่จอดรถภายในโครงการ	4.77	3.78
สภาพแวดล้อมของที่จอดรถภายในโครงการ	4.57	4.15

จากตารางเปรียบเทียบข้อมูลของทั้งสองโครงการพบว่าโครงการใกล้รถไฟฟ้า(พิวส์ โมเบียส รามคำแหง) มีอัตราส่วนของที่จอดรถต่อห้องมากกว่าโครงการโครงการที่อยู่ใกล้รถไฟฟ้า(ดิคอนโด รามคำแหง) แต่อัตราส่วนจำนวนรถที่ครอบครองของผู้อยู่อาศัยในคอนโดมิเนียมใกล้รถไฟฟ้า มากกว่าของคอนโดมิเนียมใกล้รถไฟฟ้า

การถามความคิดเห็นโดยการให้คะแนนผ่านแบบสอบถามนั้นพบว่า ผู้อยู่อาศัยในคอนโดใกล้รถไฟฟ้า นั้นให้คะแนนในด้าน ความเพียงพอของที่จอดรถ ความสะดวกสบายในการใช้งานที่จอดรถ ความปลอดภัยใน

การใช้งานที่จอดรถ และสภาพแวดล้อมของที่จอดรถ มากกว่าคะแนนความคิดเห็นของผู้อยู่อาศัยในคอนโด
โกธรไฟฟ้า



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษา

5.1 สรุปผลการศึกษา

งานวิจัยเรื่องความต้องการที่จอตระหว่งคอนโดมิเนียมใกล้และไกลรถไฟฟ้า โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความต้องการที่จอตระหว่งภายในคอนโดมิเนียม และ ปัจจัยด้านการขนส่งสาธารณะ มีผลต่อการตัดสินใจเลือกที่พักอาศัยอย่างไร

วิธีการศึกษา คือ การเก็บข้อมูลความพึงพอใจของผู้พักอาศัยที่มีต่อที่จอตระหว่งภายในคอนโดมิเนียม โดยใช้ แบบสอบถามปลายเปิดและปลายปิด ประกอบไปด้วย

- เก็บข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบไปด้วย เพศ อายุ อาชีพ ระดับรายได้เฉลี่ยต่อเดือน
- เก็บข้อมูลความพึงพอใจ และความคิดเห็นของผู้พักอาศัยที่มีต่อที่จอตระหว่งภายในคอนโดมิเนียม โดยใช้มาตรวัดแบบ Linkert Scale โดยให้ค่าน้ำหนักระดับความพึงพอใจจากน้อยไปมาก โดยแบ่งเป็นคะแนนตั้งแต่ 1-5
- เก็บข้อมูลปัจจัยต่างๆที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกที่อยู่อาศัย โดยมุ่งเน้นไปทางด้านการขนส่งสาธารณะเป็นหลัก

5.2 ผลการสำรวจข้อมูล

จากการสำรวจข้อมูลจากผู้พักอาศัยภายในคอนโดมิเนียม จากการแบ่งกลุ่มศึกษาออกเป็น 2 กลุ่ม ได้ผลดังนี้

กลุ่มคอนโดมิเนียมที่ใกล้รถไฟฟ้า พบว่าในกลุ่มคอนโดมิเนียมที่อยู่ใกล้รถไฟฟ้า จากจำนวน 60 คนที่ตอบแบบสอบถาม ส่วนมากเป็นผู้หญิง ร้อยละ 65% มีช่วงอายุเฉลี่ย 26-35 ปีอยู่ที่ 41.67% สถานภาพโสดคิดเป็น 73.33% อาชีพส่วนใหญ่เป็นพนักงานประจำ 41.67% มีรายได้เฉลี่ยอยู่ที่ 20000-25000 บาท/เดือนคิดเป็น 26.67% ระยะการเดินทางส่วนใหญ่ไปที่ทำงาน ของผู้พักอาศัย เป็นระยะทาง 5 กม.ขึ้นไป อยู่ที่ 75% โดยมีระยะเวลาในการเดินทางส่วนใหญ่อยู่ในช่วง 30-45 นาทีคิดเป็น 45%

กลุ่มคอนโดมิเนียมที่ไกลรถไฟฟ้า พบว่าในกลุ่มคอนโดมิเนียมที่อยู่ไกลรถไฟฟ้า จากจำนวน 60 คนที่ตอบแบบสอบถาม ส่วนมากเป็นผู้หญิง ร้อยละ 56.67% มีช่วงอายุเฉลี่ย 26-35 ปีอยู่ที่ 40% สถานภาพโสดคิดเป็น 61.67% อาชีพส่วนใหญ่เป็นพนักงานประจำ 48.33% มีรายได้เฉลี่ยอยู่ที่ 20000-

25000 บาท/เดือนคิดเป็น 31.67% ระยะการเดินทางส่วนใหญ่ไปที่ทำงานของผู้พักอาศัยเป็นระยะทาง 73.33% โดยมีระยะเวลาในการเดินทางส่วนใหญ่อยู่ในช่วง 30-45 นาทีคิดเป็น 56.67%

5.3 การวิเคราะห์ผลการวิจัยทางด้านวิศวกรรม

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการใช้งานที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม จะพบว่า

1. สภาพแวดล้อมของพื้นที่รอบโครงการจะส่งผลต่อการตัดสินใจในการเดินทาง โดยถ้าโครงการอยู่ใกล้ระบบขนส่งสาธารณะจะทำให้ผู้พักอาศัยมีทางเลือกใช้เส้นทางในการเดินทางที่มากขึ้น

2. ปริมาณการเข้า-ออกในช่วงแต่ละวันจะมีรอบการเข้า-ออกเป็นช่วง เวลาที่ค่อนข้างชัดเจน สำหรับในวันธรรมดา และ รอบการเข้า-ออกจะค่อนข้างผันผวนสำหรับในวันหยุด

จากข้อมูลที่ได้จากทั้ง 2 กลุ่มสามารถนำมาสรุปได้ดังนี้

กลุ่มที่ 1 โดยในกลุ่มตัวอย่างนี้ โครงการที่อยู่ใกล้รถไฟฟ้า ในวันธรรมดา จะมีการใช้งานจอดรถเฉลี่ยอยู่ที่ 254-333 คัน และในวันหยุด จะมีคนจอดรถเฉลี่ยอยู่ที่ 295-337 คัน ซึ่งคิดเป็นอัตราส่วนการใช้งานที่จอดรถ : จำนวนห้องพักที่มีคนพักอาศัยได้ดังนี้ ในวันธรรมดาคะได้ 0.18-0.23 ที่จอดรถ/จำนวนห้องที่พัก และ ในวันหยุดจะได้ 0.21-0.23 ที่จอดรถ/จำนวนห้องที่พัก

โครงการที่ใกล้รถไฟฟ้ามีคนจอดรถเฉลี่ยในวันธรรมดา 333-459 คัน และวันหยุดมีการใช้งานที่จอดรถเฉลี่ย 388-476คัน ซึ่งคิดเป็นอัตราส่วนการใช้งานที่จอดรถ : จำนวนห้องพักที่มีคนพักอาศัยได้ดังนี้ ในวันธรรมดาคะได้ 0.25-0.35 ที่จอดรถ/จำนวนห้องที่พัก และ ในวันหยุดจะได้ 0.29-0.36 ที่จอดรถ/จำนวนห้องที่พัก

กลุ่มที่ 2 โดยในกลุ่มตัวอย่างนี้ โครงการที่อยู่ใกล้รถไฟฟ้า ในวันธรรมดา จะมีการใช้งานที่จอดรถเฉลี่ยอยู่ที่ 468-573 คัน และในวันหยุดจะมีการใช้งานเฉลี่ย 502-552 คัน ซึ่งคิดเป็นอัตราส่วนการใช้งานที่จอดรถ : จำนวนห้องพักที่มีคนพักอาศัยได้ดังนี้ ในวันธรรมดาคะได้ 0.35-0.43 ที่จอดรถ/จำนวนห้องที่พัก และ ในวันหยุดจะได้ 0.38-0.43 ที่จอดรถ/จำนวนห้องที่พัก

โครงการที่อยู่ใกล้รถไฟฟ้ามีการใช้งานที่จอดรถเฉลี่ยอยู่ที่ 302-389 คันในวันธรรมดา และ ในวันหยุดจะมีการใช้งานเฉลี่ย 233-291คัน ซึ่งคิดเป็นอัตราส่วนการใช้งานที่จอดรถ : จำนวนห้องพักที่มีคนพักอาศัยได้ดังนี้ ในวันธรรมดาคะได้ 0.30-0.38 ที่จอดรถ/จำนวนห้องที่พัก และ ในวันหยุดจะได้ 0.23-0.29 ที่จอดรถ/จำนวนห้องที่พัก

จากกลุ่มทั้ง 2 กลุ่มเมื่อนำมาวิเคราะห์จะเห็นว่าความต้องการที่จอดรถในวันธรรมดาความต้องการที่จอดรถของคอนโดมิเนียมที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าจะมีความต้องการที่มากกว่าคอนโดมิเนียมที่อยู่ใกล้สถานี

รถไฟฟ้าโดยเฉลี่ย และ ในวันหยุดความต้องการที่จอดรถคอนโดมิเนียมที่อยู่ใกล้และใกล้สถานีรถไฟฟ้าจะมีความต้องการที่ค่อนข้างพอกัน

5.4 ความพึงพอใจและความคิดเห็นของผู้อยู่อาศัยต่อการใช้บริการที่จอดรถ

1. อัตราส่วนที่จอดรถต่อห้องของโครงการที่อยู่ใกล้รถไฟฟ้า นั้นมากกว่าของโครงการที่อยู่ใกล้รถไฟฟ้า เพราะเตรียมไว้รองรับการใช้งานที่จอดรถของผู้อยู่อาศัยของโครงการ ซึ่งถึงแม้อัตราส่วนนั้นจะมีมากเมื่อเทียบกับโครงการที่อยู่ใกล้รถไฟฟ้า แต่การใช้งานที่จอดรถนั้นอยู่ในช่วง 70-90% เนื่องจากจำนวนรถในครอบครองต่อครอบครัวผู้อยู่อาศัยนั้นมีมากกว่าของโครงการที่อยู่ใกล้ซึ่งมีการใช้งานที่จอดรถอยู่ในช่วง 50-70%

2. ความเพียงพอของที่จอดรถโครงการ จากการสอบถามความพึงพอใจของกลุ่มตัวอย่างโครงการละ 30 คน พบว่าผู้ที่อยู่ในโครงการใกล้รถไฟฟ้า นั้นมีความพึงพอใจต่อความพอเพียงของที่จอดรถมากกว่าของโครงการไกลรถไฟฟ้า เนื่องจากโครงการไกลรถไฟฟ้า นั้นมีการใช้งานที่จอดรถมากและค่อนข้างแออัด คะแนนความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยในโครงการใกล้และไกลวัดออกมาได้ค่าเฉลี่ยที่ 4.08 คะแนน และ 3.35 คะแนน ตามลำดับ

3. ความสะดวกสบายในการใช้งานที่จอดรถนั้นจากการทำแบบสำรวจผู้อยู่อาศัยในโครงการที่อยู่ใกล้รถไฟฟ้า นั้นให้คะแนนความคิดเห็นต่อการใช้งานดีกว่าโครงการที่อยู่ไกล โดยมีการให้คะแนนโดยเฉลี่ย 4.18 คะแนน และโครงการที่อยู่ไกลให้คะแนนโดยเฉลี่ย 3.56 คะแนน

4. ความปลอดภัยการใช้งานที่จอดรถของโครงการนั้นจากการให้คะแนนพบว่าผู้อยู่อาศัยในโครงการใกล้นั้นให้คะแนนดีกว่าและจากความคิดเห็นของผู้อยู่อาศัยพบว่าการที่ที่จอดรถนั้นเพียงพอและมีการจอดที่เป็นระเบียบนั้นให้ความรู้สึกปลอดภัยต่อทรัพย์สินและการจัดการดูแลได้ดี โดยมีการให้คะแนนโดยเฉลี่ย 4.12 คะแนน และโครงการที่อยู่ไกลให้คะแนนโดยเฉลี่ย 3.64 คะแนน

5. สภาพแวดล้อมของที่จอดรถภายในโครงการจากแบบสำรวจพบว่าผู้อยู่อาศัยในโครงการใกล้รถไฟฟ้า นั้นให้คะแนนความพึงพอใจต่อสภาพแวดล้อมของที่จอดรถดีกว่าโครงการไกลรถไฟฟ้า โดยมีการให้คะแนนโดยเฉลี่ย 4.15 คะแนน และโครงการที่อยู่ไกลให้คะแนนโดยเฉลี่ย 3.81 คะแนน

5.5 ปริมาณรถและปริมาณช่องจอดรถคงเหลือ

จากการเก็บข้อมูลพบว่า ช่วงเช้า 6.00-12.00น. ปริมาณรถสะสมนั้นจะมีค่าอยู่ที่จุด จุดหนึ่ง จากนั้นจะมีค่าเพิ่มสูงขึ้นในช่วงที่ 10.00-11.00 น. จากนั้นช่วงบ่าย 13.00-16.00น. ปริมาณรถสะสมจะลดลงและเพิ่มขึ้นไม่มากในช่วงแรกแต่จะค่อยๆเพิ่มขึ้นมากในช่วงที่เข้าใกล้เวลา 16.00น. ช่วงเย็น 18.00-20.00น. ปริมาณรถสะสมจะมีค่าเพิ่มขึ้นและมีค่ามากและช่วงดึก 21.00-24.00น. ปริมาณรถสะสมจะมีค่าเพิ่มขึ้นหรือลดลงน้อยลงน้อยลง และพบว่าหลังจากเวลา 24.00น. การเข้าออกของรถนั้นแทบจะไม่มี



เอกสารอ้างอิง

กิตติพงษ์ ชยศิริรัตน์, ฌัฐศักดิ์ หงษ์ทอง, ตรีทาวุฒิ สายปินตา ,2556.การศึกษาพฤติกรรมการเดินทางและ
การใช้งานที่จอดรถในห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ กรณีศึกษาห้างสรรพสินค้า เมกะ บางนา : วิศวกรรม
โยธา สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

เจตน์ ชุนถนอม ,2559.แนวทางการพัฒนาพื้นที่จอดแล้วจรเพื่อรองรับการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน
ระบบรางในกรุงเทพมหานคร : สถาปัตยกรรมและการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

สุदारัตน์ รักบำรุง,ศรัณยพงศ์ เทียงธรรม ,2553.ปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยใน
คอนโดมิเนียมในเขตกรุงเทพมหานคร : คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยกรุงเทพ

นฤพนธ์ ไชยยศ ,2559.ปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยแนวตั้งในกรุงเทพมหานคร : คณะ
สถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยรังสิต



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาคผนวก

ตัวอย่างแบบสอบถามเรื่อง การใช้บริการที่จอดรถของผู้พักอาศัยในคอนโดมิเนียม

คำชี้แจง

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้ที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียมใกล้และไกลสถานีรถไฟฟ้า
2. เพื่อศึกษาปัญหาของผู้ใช้ที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม
3. วัดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม

ตอนที่ 1

ข้อมูลทั่วไป

- เพศ หญิง ชาย
- สถานภาพ โสด สมรส
- อายุ ต่ำกว่า 25 ปี 26 – 35 ปี
 36 – 45 ปี 46 – 55 ปี มากกว่า 55 ปีขึ้นไป
- อาชีพ นักเรียน-นักศึกษา พนักงานประจำ ข้าราชการ อาชีพอิสระ
- รายได้ (บาท) ต่ำกว่า 15,000 15,000-20,000 25,000-30,000
 30,000 ขึ้นไป

ตอนที่ 2

ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะและการเดินทาง

- พาหนะที่ใช้ในการเดินทาง พาหนะส่วนตัว ขนส่งสาธารณะ
 ขนส่งทางราง
- ระยะทางที่ใช้ในการเดินทางจากที่พักถึงที่ทำงาน
 ภายใน 1 กิโลเมตร อยู่ระหว่าง 1-5 กิโลเมตร 5 กิโลเมตรขึ้นไป

➤ ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางจากที่พักถึงที่ทำงาน

[] น้อยกว่า15นาที

[] 15-30 นาที

[] 30-45 นาที

[] 45-60 นาที

[] 1 ชั่วโมงขึ้นไป

ตอนที่ 3

การให้คะแนนความพึงพอใจต่อบริการที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม

ความพึงพอใจที่มีต่อที่จอดรถของโครงการ					
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
ความเพียงพอต่อจำนวนที่จอดรถของโครงการ					
ความสะอาดของที่จอดรถของโครงการ					
ความปลอดภัยของที่จอดรถของโครงการ					
สภาพแวดล้อมของที่จอดรถของโครงการ					

ตอนที่ 4

ข้อความปลายเปิดเกี่ยวกับ ปัญหาและข้อเสนอแนะ

➤ ปัญหาที่พบสำหรับการใช้บริการที่จอดรถ

➤ ข้อเสนอแนะต่อโครงการ

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ นาย นิติพล ธาดานุกุลวัฒนา
 วันเดือนปีเกิด 1 มีนาคม 2540
 ตำแหน่ง นักศึกษาปริญญาตรี สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
 วุฒิการศึกษา ปีการศึกษา 2562 : วิศวกรรมศาสตร์(วิศวกรรมโยธา) สถาบันเทคโนโลยี
 พระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ชื่อ นาย ณัฐวัฒน์ ปัทมะโสภาก
 วันเดือนปีเกิด 18 มิถุนายน 2539
 ตำแหน่ง นักศึกษาปริญญาตรี สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
 วุฒิการศึกษา ปีการศึกษา 2562 : วิศวกรรมศาสตร์(วิศวกรรมโยธา) สถาบันเทคโนโลยี
 พระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

