

แนวทางการออกแบบศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน มีนบุรี

DESIGN CONCEPT FOR MINBURI INTERCHANGE TERMINAL



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม

สถาปัตยกรรม

วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

พ.ศ. 2551

KMITL-2008-ED-M-221-152

สำนักหอสมุดกลาง พระจอมเกล้าลาดกระบัง

แนวทางการออกแบบศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน มีนบุรี

DESIGN CONCEPT FOR MINBURI INTERCHANGE TERMINAL



เลขหมู่.....
เลขทะเบียน 95043
วันเดือนปี 20 พ.ศ. 2552



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาครุศาสตรบัณฑิต
สาขาวิชาสถาปัตยกรรม
คณะครุศาสตรบัณฑิต
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปะลงนิตยสาร และดัดแปลงเนื้อหาของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้
พ.ศ.2551
KMITL-2008-ED-M-221-152

DESIGN CONCEPT FOR MINBURI INTERCHANGE TERMINAL



A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT
OF THE REQUIREMENT FOR THE DEGREE OF
MASTER OF INDUSTRIAL EDUCATION IN ARCHITECTURE
FACULTY OF INDUSTRIAL EDUCATION
KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อ **2008** ศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัด **KMITL-2008-ED-M-221-152** ของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

คณะกรรมการอุตสาหกรรม
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
ใบรับรองวิทยานิพนธ์

หัวข้อวิทยานิพนธ์ แนวทางการออกแบบศูนย์เชื่อมต่อบนขบวนรถราง มินบุรี
Design Concept for Minburi Interchange Terminal
นักศึกษา นางสาวนวรรตน์ แสงสว่าง
รหัสประจำตัว 49063412
ปริญญา วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชา สถาปัตยกรรม
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ รศ.สมพล ดำรงเสถียร
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม ผศ.ดร.เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์		ลายมือชื่อ
รศ.สุรศักดิ์	กิงขาว	
รศ.สมพล	ดำรงเสถียร	
ผศ.ดร.เลิศลักษณ์	กลิ่นหอม	
อาจารย์สันติ	กวิณวงศ์ไพบูรณ์	
รศ.ดร.ปริยาพร	วงศ์อนุตรโรจน์	

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
KING MONGLU'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

วัน/เดือน/ปี ที่สอบ 8 ตุลาคม 2551 เวลา 11.00-12.00 น.

สถานที่สอบ ณ ห้องเรียนปริญญาเอก

คณะกรรมการอุตสาหกรรมรับรองแล้ว

(รองศาสตราจารย์ พิระวุฒิ สุวรรณจันทร์)

คณบดี คณะวิศวกรรมศาสตร์

วันที่.....31.....เดือน.....ตุลาคม.....พ.ศ. 2551

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หัวข้อวิทยานิพนธ์

แนวทางการออกแบบศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน มีนบุรี

นักศึกษา

นางสาวนวรรณ์ แสงสว่าง

รหัสประจำตัว

49063412

ปริญญา

ครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต

สาขาวิชา

สถาปัตยกรรม

พ.ศ.

2551

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

รศ.สมพล คำรังเสถียร

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

ผศ.ดร.เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา ศักยภาพระบบขนส่งมวลชนทั้งกรุงเทพมหานคร และลักษณะทางกายภาพของพื้นที่เขตมีนบุรี พิจารณาสภาพปัจจุบัน สภาพเศรษฐกิจ สังคม ระบบขนส่งมวลชนแผนแม่บทและนโยบายด้านขนส่งมวลชนที่เกี่ยวข้องกับโครงการเพื่อกำหนดพื้นที่จัดตั้งศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่มีนบุรี และนำมากำหนดแนวทางการออกแบบศูนย์เชื่อมต่อการคมนาคม มีนบุรี ที่มีศักยภาพ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ประชากรที่มาใช้บริการขนส่งมวลชนบริเวณมีนบุรี เจ้าหน้าที่รับผิดชอบโครงการรถไฟฟ้า [BTS] เขตมีนบุรี เจ้าหน้าที่ในเขตมีนบุรี และเจ้าหน้าที่ในสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ผลการวิจัยพบว่า แนวทางการออกแบบ ศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน มีนบุรี มีดังนี้

1. ที่ตั้งศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน มีนบุรี จากการศึกษาสภาพปัจจุบันที่เป็นอยู่พบปัญหา ในหลายด้านของที่ตั้งสถานีรถไฟโดยสารประเภทต่างๆ จึงเสนอให้มีการกำหนดที่ตั้งศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนทุกรูปแบบที่มีอยู่ในปัจจุบันและในอนาคต อยู่บริเวณทิศตะวันตกเฉียงเหนือของพื้นที่ศึกษา เนื่องจากที่ตั้งยังสามารถเข้าถึงจากหลายเส้นทางด้านทิศใต้ติดกับถนนสุวินทวงศ์ และทางแยกมายังถนนสุขาภิบาลสาม และทิศเหนือติดถนนประชาร่วมใจเชื่อมต่อยังถนนสุวินทวงศ์ และถนนนิมิตใหม่ ทิศตะวันออกติดกับถนนราชฤทธิ์อุทิศ มีคลองแสนแสบไหลผ่าน และยังสามารถต่อเนื่องกับกิจกรรมเดิมได้อย่างเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพการขยายตัวในอนาคต และที่สำคัญเป็นจุดต่อของรถไฟฟ้า 2 สายสีชมพู จากบางกะปิ-มีนบุรี และสีน้ำตาลสาย จากปากเกร็ด-หลักสี่-สุวินทวงศ์-มีนบุรี

2. ในบริเวณพื้นที่ศึกษา ระบบโครงข่ายคมนาคมการเข้าถึงมีผิวการจราจรยังไม่พอดังความต้องการ จึงเสนอแนวคิดให้มีการปรับปรุงและเพิ่มระบบคมนาคมในพื้นที่โดยขนาดผิวการจราจร 6 ช่อง ซึ่งได้แก่ ถนนสีหบุรานุกิจ ถนนประชาร่วมใจ และถนนสุวินทวงศ์

นอกจากนี้เสนอให้มีการตัดถนนเพิ่มในพื้นที่โครงการเพื่ออำนวยความสะดวก

ในการในการใช้บริการจากถนน ถนนสีหบุรานุกิจ เข้ามาในพื้นที่ตั้งโครงการมาบรรจบถนนถนน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ศูวินทวงศ์ และถนนประชาร่วมใจ ในบริเวณที่ตั้งศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน มีนบุรี จำนวน 2 เส้นทาง

3. ทางเท้า เสนอแนะถนนสีหบุรานุกิจเป็นเส้นทางหลัก เชื่อมต่อระบบโครงข่ายทางเดินเท้า ระหว่างกิจกรรมแต่ละกิจกรรมภายในพื้นที่ศึกษา โดยเป็นเส้นการคมนาคมเดิมของพื้นที่ และเป็นถนนสายสำคัญสำหรับการเชื่อมต่อศูนย์ชุมชนเดิมกับโครงการ

4. ระบบการเข้าถึง ศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน มีนบุรี แบ่งออกได้ 4 เส้นทาง คือ การเข้าถึงจากทางน้ำ การเข้าถึงจากทางรถยนต์ รถประจำทางด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit) และการเข้าถึงจากรถไฟฟ้า

5. ที่จอดรถ ที่จอดรถในพื้นที่โครงการ เสนอแนะในการจัดบริเวณที่จอดรถไว้ 2 ลักษณะ โดยให้สัมพันธ์กับระบบโครงข่ายคมนาคม และการจัดกลุ่มกิจกรรม

1. จอดรถบนถนน กำหนดให้จอดเป็นเวลา ในถนนสายรองและสายย่อย

2. การจอดรถในลานจอดรถ โดยจอดกลางแจ้งในส่วนของอาคารจะจัดการจอดรถไว้ตอนกลางของพื้นที่

6. การออกแบบการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน เสนอแนะทางในการออกแบบการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน ที่ส่งเสริมจินตภาพภายในพื้นที่ศึกษาเพื่อให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดี น่าจดจำ และสอดคล้องเหมาะสมกับลักษณะกิจกรรมภายใน โดยจะใช้แนวคิดเรื่องประวัติ ประเพณีและวัฒนธรรมของพื้นที่ศึกษามาประยุกต์ใช้กับโครงการ

Thesis Title	Design Concept for Minbur Interchange Terminal
Student	Miss.Nawarat Sangsawang
Student ID.	49063412
Degree	Master of Industrial Education
Program	Architecture
Year	2008
Thesis Advisor	Associate.Prof.Sompol Dumrongsatian.
Thesis Co- advisor	Assist.Prof.Dr.Lertlak Klinhom

ABSTRACT

This research had the objectives of studying the potentials of the mass transportation of Bangkok Metropolis and the physical characteristics of Minburi District including the current conditions, the economic and social predicaments, the master plan of the relevant transportation system and policies so as to stipulate the area where the Center of Minburi Transportation Linkage System shall stand and to stipulate the designing guideline of the potential Center. The samples in this research were people using the mass transport service in Minburi District, officials responsible for the BTS Project in Minburi, officials in Minburi District, and officials in the Office of Transport and Traffic Policies and Plan.

The research found that the designing guideline of the Mass Transport Linkage System should be as follows:

1. Based on the current conditions which revealed problems of various aspects of similar centers, the location of Minburi Mass Transport Linkage Center, which shall cover the present and future transportation system, should be in the northwest of the studied area because of its accessible routes. The south of the area is connected to Suwinthawong Road and the intersection leading to Sukhaphibarn III Road, the north is linked to Pracha Ruam Jai Road that is connected to Suwinthawong Road and Nimit Mai Road, the east and the west are joined with Rat Uthis Road where Saen Saep Canal flows through. The area can be well connected to the existing activities and cope nicely with the future expansion. Importantly, the area is the connecting point of two electric train routes: the Pink Line from Bangkapi – Minburi and the Brown Line from Pak Kread – Lak Si – Suwinthawong – Minburi.

2. The studied area does not have sufficient traffic surface to the demands and hence adjustment and enhancement of the transport system should be made by increasing the traffic surface to 6 lanes on Sihaburanakit Road, Pracha Ruam Jai Road and Suwinthawong Road.

Two routes should be constructed in the Project area to ease accessibility and convenience of road use: from Sihaburanakit Road to the Project area and then connected to Suwinthawong Road and Pracharuamjai Road in Minburi Transport Linkage Center.

3. Accessibility by walking can be done on Sihaburanakit Road mainly and then to the pavement network system between each activity ground within the studied area. The route is the existing transport line in the area and is the main road connecting the existing community center to the Project.

4. Accessibility to Minburi Mass Transport Linkage Center can be made in 4 routes: by water route, car route, Bus Rapid Transit and electric train.

5. Car Parking in the Project shall be made available in relation to the transport network system and activity grouping.

1. Car parking on the secondary road and sub-roads shall be on certain periods of time.

2. Car parking on parking lots shall be outdoors. Parking for commercial purpose shall be in the middle of the area.

6. Designing of the Mass Transport Linkage System The designing of the Mass Transport Linkage System shall promote the imagery within the studied area so as to enhance good image, recognition and harmony with the internal activities upon the historical, cultural and traditional concepts of the studied area.

กิตติกรรมประกาศ

การจัดทำวิทยานิพนธ์ในครั้งนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความสะดวกตากรุณา และความอนุเคราะห์จากบุคคลหลายฝ่ายที่กรุณาให้คำปรึกษาและแนะนำในเรื่องต่างๆ ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณท่าน รศ.สมพล คำรงเสถียร อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ผศ.ดร.เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม ที่กรุณาให้คำปรึกษา แนะนำ และตรวจทานแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ อันเป็นประโยชน์ต่อการทำวิทยานิพนธ์ครั้งนี้ อีกทั้งยังสละเวลาส่วนตัวอันมีค่าช่วยให้งานวิจัยสำเร็จลงด้วยดี ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างมาก มา ณ ที่นี้

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ ผศ.สุรศักดิ์ กังขาว และ รศ.ดร.ปริยาพร วงศ์อนุตรโรจน์ ที่กรุณาให้คำแนะนำ และแนวทางในการทำวิทยานิพนธ์แก่ผู้วิจัย นอกจากนี้ผู้วิจัยยังได้รับความอนุเคราะห์จากผู้ทรงคุณวุฒิทุกท่าน ที่ได้สละเวลาอันมีค่าของท่านในการช่วยตรวจทาน และปรับปรุงเครื่องมือใช้ในการวิจัย

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณหน่วยงานต่างๆ ทั้ง สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองกรุงเทพมหานคร สำนักงานเขตมีนบุรี สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม และประชาชนผู้มาใช้บริการรถโดยสารประจำทางในพื้นที่มีนบุรี รวมทั้งหน่วยงานอื่นๆ ที่ให้ข้อมูลและคำปรึกษาเพื่อเป็นแนวทางในการทำวิทยานิพนธ์ โดยให้ความช่วยเหลืออนุเคราะห์ตลอดมา

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ คณะกรรมการในการทำวิทยานิพนธ์ และท่านอาจารย์ทุกท่าน ที่ได้อบรมสั่งสอนให้ความรู้แก่ผู้วิจัยด้วยความเมตตาเสมอมา ตลอดจนผู้ร่วมรุ่นทุกท่านที่ได้ให้ความช่วยเหลือและให้กำลังใจตลอดมา

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณแม่ ญาติพี่น้อง คุณแบงค์ คุณกอล์ฟ และเพื่อนสนิทของผู้วิจัยทุกท่านที่ให้กำลังใจ ในการจัดทำวิทยานิพนธ์ในครั้งนี้ และขอขอบพระคุณสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังเป็นอย่างยิ่งที่ให้โอกาสทางการศึกษาต่อผู้วิจัย

คุณค่าและประโยชน์อันพึงมีจากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้วิจัยขอมอบเป็นเกียรติแก่ผู้มีพระคุณทุกท่าน

นวรรตน์ แสงสว่าง

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	I
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	III
กิตติกรรมประกาศ.....	V
สารบัญ.....	VI
สารบัญตาราง.....	X
สารบัญภาพ.....	XI
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	2
1.3 กรอบแนวคิดการวิจัย.....	2
1.4 ขอบเขตของการศึกษา.....	3
1.5 คำนิยามศัพท์เฉพาะ.....	3
บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	4
2.1 นโยบายการพัฒนาเมืองของรัฐที่มีผลต่อการพัฒนาพื้นที่โครงการ.....	5
2.1.1 ระดับชาติ (ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม).....	5
2.1.2 ระดับกรุงเทพมหานคร (นโยบายด้านการจราจร).....	6
2.1.3 โครงการที่มีผลต่อการพัฒนาพื้นที่มีนบุรี.....	6
2.1.3.1 โครงการพัฒนาโซนตะวันออกและตะวันตก เป็นเขตเศรษฐกิจใหม่.....	7
2.1.3.2 โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูและน้ำตาล.....	7
2.1.3.3 โครงการรถประจำทางด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit).....	11
2.1.3.4 โครงการการเชื่อมต่อถนนสุขาภิบาล 1-วงแหวนรอบนอกด้าน ตะวันออก.....	13
2.2 การศึกษาลักษณะทางกายภาพของเขตมีนบุรี.....	14
2.2.1 ภูมิลักษณะและขอบเขตผังเมือง.....	14
2.2.2 เขตการปกครอง.....	14
2.2.3 ประชากร.....	14

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.3 การศึกษาลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา.....	15
2.3.1 ขอบเขตของพื้นที่ศึกษา.....	15
2.3.2 การใช้ที่ดิน ประเภทกิจกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่โครงการและบริเวณต่อเนื่อง.....	15
2.3.3 ลักษณะอาคารในพื้นที่ศึกษา.....	20
2.3.4 กรรมสิทธิ์ที่ดิน.....	20
2.3.5 ราคาที่ดิน.....	20
2.3.6 การวิเคราะห์สภาพทั่วไประบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งในพื้นที่ศึกษา.....	20
2.3.7 การวิเคราะห์แนวโน้มการขยายตัวของพื้นที่.....	21
2.3.8 สรุปลักษณะการใช้ที่ดินโดยรอบ โครงการ.....	22
2.4 ศักยภาพของเมือง.....	22
2.4.1 ศูนย์กลางคมนาคมขนส่งทางบก.....	22
2.4.2 ศูนย์กลางคมนาคมทางน้ำ.....	22
2.4.3 ศูนย์ชุมชนชานเมือง มีนบุรี.....	22
2.4.4 ศูนย์กลางอุตสาหกรรม.....	23
2.4.5 ศูนย์กลางพาณิชย์กรรม.....	23
2.4.6 พื้นที่เกษตรกรรม.....	23
2.5 ระบบคมนาคมขนส่งระดับชุมชนและเมือง.....	23
2.5.1 โครงการระบบคมนาคมขนส่ง.....	24
2.5.1.1 ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขนาดใหญ่.....	24
2.5.1.2 ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขนาดรอง.....	24
2.5.1.3 สถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน.....	24
2.5.2 ภาพรวมของการคมนาคมขนส่งและการสัญจรทางเท้าในพื้นที่ศึกษา.....	25
2.5.2.1 โครงข่ายถนนสายหลัก.....	25
2.5.2.2 โครงข่ายถนนสายรอง.....	25
2.5.2.3 โครงข่ายถนนสายย่อย.....	25
2.5.2.4 กำจำกัดความรถโดยสาร.....	25
2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	35
2.6.1 การศึกษาระบบเรือโดยสารเทียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษาในการเชื่อมโยงระบบคมนาคมอื่นในกรุงเทพมหานครเพื่อการประหยัดพลังงาน.....	35

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้ภายในเท่านั้น เมื่อผู้ยืมได้เห็นใบเสร็จรับเงินแล้ว กรุณา

ไม่ว่ากรณิดังกล่าวอีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

2.6.2 บทบาทของรถตู้โดยสารประจำทางในการเชื่อมโยงระบบขนส่งมวลชน กรณีศึกษาบริเวณท่ารถตู้อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ.....	36
บทที่ 3 การดำเนินงานวิจัย.....	37
3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	37
3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	38
3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	39
3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	39
บทที่ 4 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	41
4.1 การนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	41
4.1.1 การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	42
4.1.2 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมในการเดินทางของผู้โดยสาร.....	45
4.1.3 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติและความพึงพอใจในการใช้บริการ ขนส่งมวลชน เขตมีนบุรี.....	50
4.1.4 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความสามารถในการเชื่อมต่อระบบขนส่ง มวลชนทุกรูปแบบ ในเขตมีนบุรี.....	53
4.2 การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสัมภาษณ์.....	56
4.3 การวิเคราะห์ข้อมูลจากการสำรวจ.....	57
4.3.1 การสำรวจลักษณะทางกายภาพ ของพื้นที่มีนบุรี ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน.....	58
4.3.2 ผลการสำรวจทางกายภาพของเขตมีนบุรี ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน.....	66
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ.....	76
5.1 สรุปผลการวิจัย.....	76
5.1.1 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	76
5.1.2 ประชากรในการวิจัย.....	76
5.1.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	76
5.1.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	77
5.1.5 สรุปผลการวิจัย.....	77

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

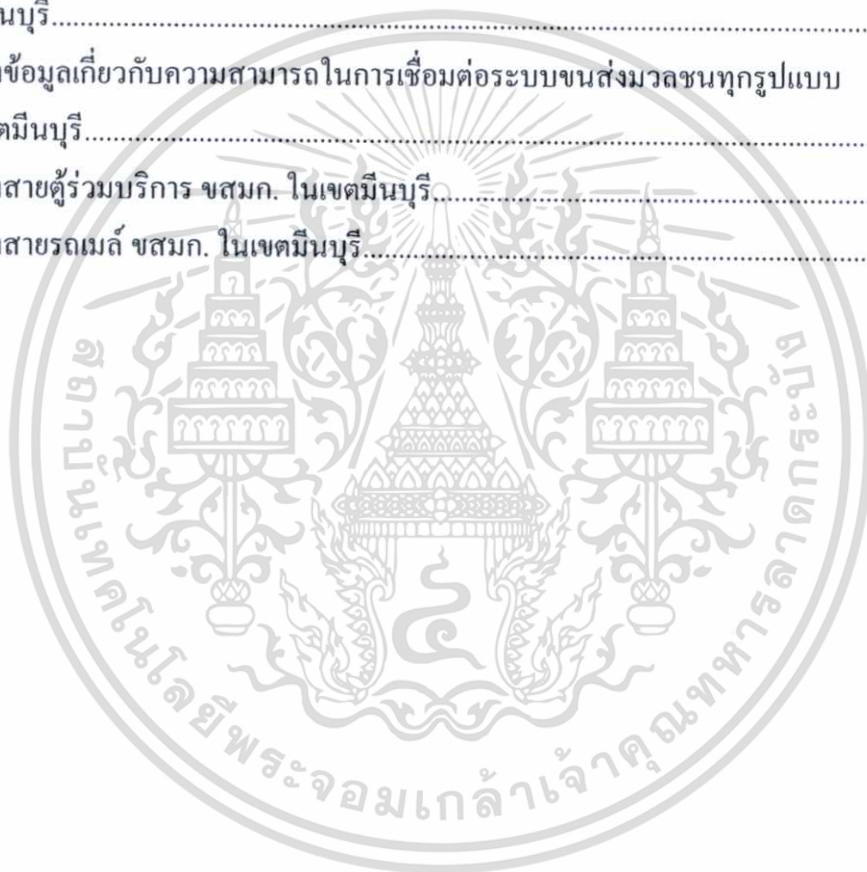
สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
5.2 การอภิปรายผล.....	85
5.2.1 ภาพรวมการออกแบบตามความมุ่งหมายของโครงการ.....	86
5.2.2 ภาพรวมทั่วไปของการออกแบบ.....	86
5.3 ข้อเสนอแนะ.....	97
5.3.1 ข้อเสนอแนะเพื่อนำผลวิจัยไปใช้.....	97
5.3.2 ข้อเสนอแนะเพื่อการทำวิจัยต่อไป.....	98
บรรณานุกรม.....	99
ภาคผนวก.....	100
ภาคผนวก ก. เอกสารราชการที่ใช้ในการวิจัย.....	101
ภาคผนวก ข. แบบสอบถามที่ใช้ในการวิจัย.....	109
ประวัติผู้เขียน.....	117

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
4.1 การจำแนกข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามที่เป็นประชาชนผู้มาใช้บริการระบบขนส่งมวลชน เขตมีนบุรี.....	42
4.2 แสดงเกี่ยวกับพฤติกรรมในการเดินทางของผู้โดยสารที่มาใช้บริการระบบขนส่งมวลชนเขตมีนบุรี.....	45
4.3 แสดงข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติและความพึงพอใจในการใช้บริการขนส่งมวลชนเขตมีนบุรี.....	50
4.4 แสดงข้อมูลเกี่ยวกับความสามารถในการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนทุกรูปแบบในเขตมีนบุรี.....	53
4.5 แสดงสายผู้ร่วมบริการ ขสมก. ในเขตมีนบุรี.....	60
4.6 แสดงสายรถเมล์ ขสมก. ในเขตมีนบุรี.....	61



สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
2.1 แสดงแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู.....	9
2.2 แสดงแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล.....	10
2.3 แสดงที่ตั้งเขตมีนบุรี.....	14
2.4 แสดงเขตพื้นที่ศึกษา.....	15
2.5 แสดงการใช้ที่ดินของพื้นที่ศึกษา.....	16
2.6 แสดงสภาพปัจจุบันบริเวณทางเข้ามีนบุรี.....	17
2.7 แสดงสภาพปัจจุบันบริเวณตลาดสดเก่า.....	17
2.8 แสดงสภาพปัจจุบันบริเวณตลาดสดดีเค่น.....	18
2.9 แสดงสภาพปัจจุบันบริเวณตลาดจตุจักร 2.....	18
2.10 แสดงสภาพปัจจุบันบริเวณคลองสามวา.....	19
2.11 แสดงสภาพปัจจุบันบริเวณสถานีราชการ.....	19
4.1 แสดงโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษาพื้นที่ศึกษา.....	59
4.2 แสดงแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู.....	62
4.3 แสดงแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล.....	63
4.4 แสดงแนวเส้นทางโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน 10 เส้นทาง.....	64
4.5 แสดงโครงการรถประจำทางด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit).....	65
4.6 แสดงลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน.....	66
4.7 แสดงสภาพรถ บขส. กรุงเทพ-ฉะเชิงเทรา.....	67
4.8 แสดงสภาพรถสองแถวที่วิ่งให้บริการในเขตมีนบุรี.....	67
4.9 แสดงสภาพรถตู้ที่วิ่งให้บริการในเขตมีนบุรี.....	68
4.10 แสดงสภาพรถเมล์ (ขสมก.) ที่วิ่งให้บริการในเขตมีนบุรี.....	68
4.11 แสดงสภาพเรือโดยสารที่ให้บริการบริเวณคลองสามวา มีนบุรี.....	69
4.12 แสดงสถานที่ซ่อมบำรุงและสถานีรับ-ส่ง ผู้โดยสารรถ ขสมก. กองเดินรถที่ 1.....	69
4.13 แสดงท่ารถต่างจังหวัด.....	70
4.14 แสดงบริเวณที่จอดรถรอบตลาดดีเค่น.....	70
4.15 แสดงบริเวณที่จอดรถที่ได้จัดเตรียมไว้ให้ผู้มาใช้บริการต่าง ๆ ของตลาดมีนบุรี.....	71
4.16 แสดงท่ารถประจำทางสาย 58 มีนบุรี - ประตูนํ้า และสาย 113 มีนบุรี - หัวลำโพง.....	71
4.17 แสดงสถานีรถตู้โดยสารประจำทาง.....	72
4.18 แสดงสภาพท่าเรือริมคลองสามวา.....	72

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์อื่นใด

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่	หน้า
4.19 แสดงป้ายรถประจำทางบริเวณริมถนนสีหบุรานุกิจ.....	73
4.20 แสดงบริเวณริมถนนสีหบุรานุกิจ.....	73
4.21 แสดงตลาดนัดจตุจักร 2.....	74
4.22 แสดงตลาดนัดจตุจักร 2.....	74
4.23 แสดงตลาดสด มีนบุรี.....	75
5.1 แสดงแนวทางเลือกที่ 1 ของการกำหนดที่ตั้งศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน มีนบุรี.....	79
5.2 แสดงแนวทางเลือกที่ 2 ของการกำหนดที่ตั้งศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน มีนบุรี.....	80
5.3 แสดงแนวทางเลือกที่ 3 ของการกำหนดที่ตั้งศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน มีนบุรี.....	81
5.4 แสดงการเข้าถึงที่ตั้งศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน มีนบุรี.....	83
5.5 แสดงผังก่อนการปรับปรุง.....	89
5.6 แสดงผังหลังการปรับปรุง.....	89
5.7 แสดงตำแหน่งกิจกรรมภายในศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน มีนบุรี.....	90
5.8 แสดงแปลนสถานีรถไฟฟ้า (BTS).....	91
5.9 แสดงแปลนสถานีรถไฟฟ้า (BTS).....	91
5.10 แสดงทัศนียภาพด้านหน้าสถานีรถไฟฟ้า (BTS).....	91
5.11 แสดงแปลนสถานีรถไฟ ขสมก.....	92
5.12 แสดงทัศนียภาพบริเวณด้านหน้าสถานีขนส่งกรุงเทพฯ.....	92
5.13 แสดงทัศนียภาพบริเวณด้านหลังสถานีขนส่งกรุงเทพฯ.....	92
5.14 แสดงแปลนสถานีรถไฟ ขสมก.....	93
5.15 แสดงทัศนียภาพบริเวณด้านหน้าสถานีรถไฟ ขสมก.....	93
5.16 แสดงทัศนียภาพบริเวณด้านข้างสถานีรถไฟ ขสมก.....	93
5.17 แสดงแปลนท่ารถตู้-สองแถว.....	94
5.18 แสดงทัศนียภาพบริเวณท่ารถตู้.....	94
5.19 แสดงทัศนียภาพบริเวณท่ารถสองแถว.....	94
5.20 แสดงแปลนท่าเรือ.....	95
5.21 แสดงทัศนียภาพบริเวณแปลนท่าเรือ.....	95
5.22 แสดงทัศนียภาพ โดยรวมบริเวณศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน มีนบุรี.....	96

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

นับตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 10 เรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน ทำให้แนวโน้มอัตราการเจริญเติบโตของประชากรในกรุงเทพมหานครเริ่มลดลง อันเนื่องมาจากรัฐกำหนดนโยบายอัตราการกระจายศูนย์กลางความเจริญไปยังบริเวณพื้นที่รอบนอก (ที่มา : แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10. 2550-2554) ในขณะที่จำนวนประชากรบริเวณปริมณฑลยังคงมีแนวโน้มนับเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ เนื่องจากพื้นที่สำหรับที่อยู่อาศัยในกรุงเทพมหานครมีราคาแพงประชากรส่วนใหญ่จึงไม่สามารถหาที่อยู่อาศัยบริเวณเมืองได้จำเป็นต้องอพยพออกมาอาศัยอยู่บริเวณปริมณฑลมากขึ้นแต่แหล่งการจ้างงานส่วนใหญ่ยังคงกระจุกตัวในกรุงเทพมหานครและมีแนวโน้มที่จะขยายตัวในอัตราสูงขึ้น ทำให้ปริมาณความต้องการการเดินทางของประชากรบริเวณรอบนอกของพื้นที่เข้ามาบริเวณกรุงเทพมหานครสูงขึ้นอีกทั้งทางภาครัฐไม่สามารถขยายขีดความสามารถในการให้บริการระบบขนส่งมวลชนได้เพียงพอกับความต้องการของประชาชน ทำให้การเดินทางของประชาชนบริเวณพื้นที่รอบนอกนั้นเป็นไปด้วยความยากลำบากโดยรูปแบบการเดินทางที่เกิดขึ้นเป็นประจำทุกวันถือเป็นตัวการสำคัญในการก่อให้เกิดปัญหาการเดินทาง

ทำให้ทิศทางการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร ออกไปยังพื้นที่โดยรอบ โดยเฉพาะพื้นที่ด้านตะวันออกของกรุงเทพ การขยายตัวของกิจกรรมต่างๆ เข้าสู่พื้นที่มีนบุรี อันเนื่องมาจากมีโครงการรถไฟฟ้า (BTS) คัดผ่าน ทั้งยังเป็นศูนย์กลางการคมนาคมที่ติดต่อไปยังภาคตะวันออกได้ ทำให้การขยายตัวในพื้นที่มีนบุรี ซึ่งเห็นได้จากการเปลี่ยนแปลงของจำนวนประชากร และการใช้ที่ดินเปลี่ยนแปลงจากอดีตจนถึงปัจจุบัน ส่งผลให้พื้นที่เดิมที่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมได้ลดลงอย่างต่อเนื่องซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวถูกแทนที่ด้วยพาณิชยกรรมที่มีผล อย่างมากต่อโครงสร้างทางเศรษฐกิจของเขตมีนบุรี

จากสาเหตุดังกล่าว ภาครัฐจึงมีแผนพัฒนาพื้นที่ปริมณฑลให้สามารถรองรับการขยายตัวของกิจกรรมต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งมีนบุรีก็เป็นพื้นที่หนึ่งที่ถูกกำหนดให้รองรับการขยายตัวในอนาคตโดยกำหนดให้พื้นที่มีนบุรีเป็น ศูนย์กลางการค้า พื้นที่ธุรกิจแห่งใหม่ชานเมืองตะวันออก เป็นจุดเปลี่ยนการสัญจรและเชื่อมโยงการพัฒนาสู่พื้นที่ปริมณฑล (ที่มา : แผนพัฒนากรุงเทพมหานครและปริมณฑล)

ปัจจุบันมีนบุรีมีสภาพการขนส่งมวลชนที่หลากหลายมีทั้งรถตู้ร่วมบริการ รถประจำทาง ขสมก. รถ บขส. สายตะวันออก เรือ และในอนาคตภาครัฐได้มีโครงการรถไฟฟ้า 2 เส้นทาง คือ เส้นทางที่ 1 คือสายสีชมพูจากมีนบุรี ถึง ปากเกร็ดและแคราย เส้นทางที่ 2 คือ สายสีน้ำเงินจากบางกะปิ ถึง มีนบุรี จากการสำรวจในการเปลี่ยนถ่ายของแต่ละระบบยังไม่สามารถเชื่อมโยงกันได้ดีพอ

จากปัญหาดังกล่าวข้างต้น ผู้วิจัยจึงสนใจศึกษาถึงแนวทางการออกแบบศูนย์เชื่อมต่อบรรณข่งมวลชน มินบุรี โดยจะทำการศึกษาศักยภาพระบบข่งมวลชนข่งกรุงเทพมหานคร เพื่อกำหนดพื้นที่ศูนย์เชื่อมต่อบรรณข่งมวลชน มินบุรี และลักษณะทางกายภาพของพื้นที่เขตมินบุรี เพื่อนำมากำหนดแนวทางในการปรับปรุงพัฒนาให้เป็นระบบข่งมวลชนที่มีศักยภาพสามารถเชื่อมโยงกันได้ดี และเป็นแนวทางในการออกแบบศูนย์เชื่อมต่อบรรณข่งมวลชน มินบุรีให้เป็นจุดเชื่อมต่อบรรณข่งมวลชนอย่างมีประสิทธิภาพ

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาศักยภาพระบบข่งมวลชนเขตมินบุรี เพื่อกำหนดพื้นที่ศูนย์เชื่อมต่อบรรณข่งมวลชน มินบุรี
2. เพื่อศึกษาลักษณะพื้นที่เพื่อกำหนดที่ตั้งศูนย์เชื่อมต่อบรรณข่งมวลชน มินบุรี
3. เพื่อเสนอแนวทางการออกแบบ ศูนย์เชื่อมต่อบรรณข่งมวลชน มินบุรี

1.3 กรอบแนวคิดการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้นำหลักการที่สอดคล้องตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยข้างต้นเพื่อเป็นแนวทางในการสร้างกรอบแนวคิดในการวิจัยในเรื่องแนวทางการออกแบบศูนย์เชื่อมต่อบรรณข่งมวลชนมินบุรี โดยจะทำการศึกษาศักยภาพระบบข่งมวลชนข่งกรุงเทพมหานคร และลักษณะทางกายภาพของพื้นที่เขตมินบุรี พิจารณาสภาพปัจจุบัน สภาพเศรษฐกิจ สังคม ระบบข่งมวลชนแผนแม่บทและนโยบายด้านข่งมวลชนที่เกี่ยวข้องกับโครงการเพื่อกำหนดพื้นที่ศูนย์เชื่อมต่อบรรณข่งมวลชนในพื้นที่มินบุรี เพื่อเป็นแนวทางการออกแบบศูนย์เชื่อมต่อบรรณข่งมวลชน มินบุรี ที่มีศักยภาพโดยใช้กรอบแนวคิดในการวิจัย ดังนี้

จตุพร นนศิริ (2546 : 3,4) ได้กล่าวถึงแนวคิดในการพัฒนาเมืองให้เป็นระบบ ดังนี้

หากพิจารณาเมืองให้เป็นระบบแล้วจะพบว่า ต้องประกอบด้วย 4 ระบบย่อย เพื่อให้เมืองดำเนินไปได้อย่างเรียบร้อยและเป็นระเบียบ ในที่นี้ได้แก่ ระบบประชากร ระบบอุตสาหกรรม ระบบที่พักอาศัย และระบบข่งมวลชน ทั้งนี้จะเห็นได้ว่าการข่งมวลชนและการใช้ที่ดินจะสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิด ดังนั้น ในการศึกษาคั้งนี้ สามารถสรุปแนวคิดที่เกี่ยวข้องได้ 3 แนวคิด

1. แนวคิดด้านการใช้ที่ดินในเมือง เป็นการพิจารณาการใช้ที่ดินเหมาะสมกับการใช้ที่ดินของกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน และปฏิสัมพันธ์ระหว่างระบบย่อยต่างๆ ของเมือง
2. แนวคิดด้านความต้องการในการเดินทางด้วยระบบข่งมวลชน เพื่อพิจารณาถึงปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการ และการตัดสินใจเลือกใช้บริการข่งมวลชน
3. แนวคิดด้านการเชื่อมประสานระบบข่งมวลชน เพื่อลดความเหลื่อมซ้อนในการดำเนินงาน โดยเน้นการเชื่อมประสานทางด้านองค์กร, การดำเนินงานและทางกายภาพ

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ ทำการรวบรวมรายละเอียดในแต่ละเรื่องโดยมีรายละเอียดดังนี้

1.4.1 ประชากรในการวิจัยครั้งนี้

- ประชากรที่มาใช้บริการขนส่งมวลชนบริเวณมีนบุรี 73,710 คน(ที่มา : สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย พ.ศ. 2549)
 - นักวิชาการที่เกี่ยวข้อง เจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
- 2 ท่าน

1.4.2 กลุ่มตัวอย่าง

- ประชากรที่มาใช้บริการขนส่งมวลชนบริเวณมีนบุรี ผู้วิจัยได้กำหนดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้ตารางสำเร็จรูปของ (Taro Yamane อ้างใน ฉัตรศิริ ปิยพินนสิทธิ์) ใช้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 120 คน
 - นักวิชาการที่เกี่ยวข้องเจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
- 2 ท่าน

1.4.3 ตัวแปรที่ศึกษา ได้แก่

- ศักยภาพระบบขนส่งมวลชนเขตมีนบุรี
- ลักษณะของพื้นที่ที่จะเพื่อกำหนดที่ตั้งศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน มีนบุรี

1.5 คำนิยามศัพท์เฉพาะ

1.5.1 ศักยภาพของพื้นที่ หมายถึง ความพร้อมของพื้นที่ในการพัฒนาซึ่งมีองค์ประกอบต่างๆ ทั้งทางการใช้ที่ดิน ทางกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม

1.5.2 ศักยภาพการใช้ที่ดิน หมายถึง การใช้ที่ดินที่เหมาะสมและทำให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยมีกฎหมายนโยบาย แผนงานของพื้นที่เป็นตัวควบคุมให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นไปตามที่กำหนดไว้อย่างกว้างๆ ทั้งที่ตั้ง ขนาด และขอบเขตของพื้นที่รวมถึงกรรมสิทธิ์ การถือครองที่ดิน

1.5.3 ลักษณะทางเศรษฐกิจของพื้นที่ หมายถึง การประกอบอาชีพของประชาชนตลอดจนรายได้ แหล่งการค้า การลงทุนในพื้นที่

1.5.4 ศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน หมายถึง ศูนย์กลางระบบการขนส่งมวลชนทุกรูปแบบ และสามารถเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งมวลชนได้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษาและค้นคว้าเอกสารงานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยครั้งนี้ รวบรวมทฤษฎี หลักการและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับเรื่องที่ทำกรวิจัยโดยจัดเรียงลำดับดังนี้

2.1 นโยบายการพัฒนาเมืองของรัฐที่มีผลต่อการพัฒนาพื้นที่โครงการ

2.1.1 ระดับชาติ (ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม)

2.1.2 ระดับกรุงเทพมหานคร (นโยบายด้านการจราจร)

2.1.3 โครงการที่มีผลต่อการพัฒนาพื้นที่มีนบุรี

2.2 การศึกษาลักษณะทางกายภาพของเขตมีนบุรี

2.2.1 ภูมิลักษณะและขอบเขตผังเมือง

2.2.2 เขตการปกครอง

2.2.3 ประชากร

2.3 การศึกษาลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา

2.3.1 ขอบเขตของพื้นที่ศึกษา

2.3.2 การใช้ที่ดิน ประเภทกิจกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่โครงการและบริเวณต่อเนื่อง

2.3.3 ลักษณะอาคารในพื้นที่ศึกษา

2.3.4 กรรมสิทธิ์ที่ดิน

2.3.5 ราคาที่ดิน

2.3.6 การวิเคราะห์สภาพทั่วไประบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งในพื้นที่ศึกษา

2.3.7 การวิเคราะห์แนวโน้มการขยายตัวของพื้นที่

2.3.8 สรุปลักษณะการใช้ที่ดินโดยรอบ โครงการ

2.4 สัถยภาพของเมือง

2.4.1 ศูนย์กลางคมนาคมขนส่งทางบก

2.4.2 ศูนย์กลางคมนาคมทางน้ำ

2.4.3 ศูนย์ชุมชนชานเมือง มีนบุรี

2.4.4 ศูนย์กลางอุตสาหกรรม

2.4.5 ศูนย์กลางพาณิชยกรรม

2.4.6 พื้นที่เกษตรกรรม

2.5 ระบบคมนาคมขนส่งระดับชุมชนและเมือง

2.5.1 โครงการระบบคมนาคมขนส่ง

2.5.2 ภาพรวมของการคมนาคมขนส่งและการสัญจรทางเท้าในพื้นที่ศึกษา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับครูใช้ในการเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่สงวนลิขสิทธิ์ในเชิงพาณิชย์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.6.1 การศึกษาระบบเรือโดยสารเลียบบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษาในการเชื่อม โยงระบบคมนาคมอื่นในกรุงเทพมหานครเพื่อการประหยัดพลังงาน

2.6.2 บทบาทของรถตู้โดยสารประจำทางในการเชื่อม โยงระบบขนส่งมวลชนกรณีศึกษาบริเวณท่ารถตู้อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

2.1 นโยบายการพัฒนาเมืองของรัฐที่มีผลต่อการพัฒนาพื้นที่โครงการ

หลักการพัฒนาระบบการจราจรอย่างยั่งยืนจะดำเนินการควบคู่กับแนวทางการพัฒนาเมือง โดยเฉพาะต้องสร้างความสมดุลของแหล่งงานกับที่พักอาศัย กำหนดและควบคุมขนาด การขยายตัว และการกระจายตัวของเมืองอย่างเป็นระบบ และพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งให้สอดคล้อง เชื่อมโยงกับความต้องการเดินทาง ตลอดจนการใช้ประโยชน์ที่ดินซึ่งก่อให้เกิดการเดินทาง โดยกำหนด นโยบายระดับชาติ และกรุงเทพมหานคร ให้สอดคล้องสัมพันธ์กันบนพื้นฐานของความเป็นไปได้ ทั้งในด้านการพัฒนาทาง เศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม ฯลฯ โดยมีการจัดการจราจรและขนส่งเป็น ตัวชี้นำและแบ่งสัดส่วนรองรับการเดินทางด้วยระบบรางและระบบถนน และการจัดการใช้ประโยชน์ ที่ดินตามระยะเวลาที่เหมาะสม (ที่มา : แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10, 2550-2554) โดยมีแนวทางการพัฒนาในระดับต่างๆ ดังนี้

- ระดับชาติ
- ระดับกรุงเทพมหานคร
- โครงการที่มีผลต่อการพัฒนาพื้นที่มินบุรี

2.1.1 ระดับชาติ (ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม)

วิสัยทัศน์ (Vision)

มุ่งมั่นพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ให้สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ โปร่งใส ทันเวลา ทำให้ประชาชนทุกระดับ สามารถเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งสาธารณะได้อย่าง เท่าเทียมกัน พัฒนาให้เกิดการเชื่อมโยง โครงข่ายคมนาคมขนส่งทุกระบบ เพื่อสนับสนุนการเพิ่มขีด ความสามารถในการเสริมสร้างศักยภาพของประเทศ ผู้การเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่ง และ จราจรในภูมิภาค

เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objectives)

- การยกระดับความคล่องตัวของการสัญจร และการเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานในระบบขนส่ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ยุทธศาสตร์นี้มุ่งเน้นไปที่การ ปรับปรุงลักษณะทางกายภาพเพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการเดินทาง ส่งเสริมการใช้และเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ และสนับสนุนการเชื่อมโยงระหว่างสาขา (Intermodal Transport) (ที่มา : กระทรวงคมนาคม. 2548-2552 : 19,22)

2.1.2 ระดับกรุงเทพมหานคร (นโยบายด้านการจราจร)

วิสัยทัศน์ (Vision)

กรุงเทพฯ ของเรา ชีวิตไม่ติดขัด ลดปัญหาจราจร

เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objectives)

ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนและใช้ระบบอัจฉริยะ จัดโครงการรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ ประชาชนเดินทางสะดวกด้วยบัตรโดยสารเดี่ยว จัดทำป้ายจราจร ป้ายรถเมล์ ที่จอดรถที่จอดรถแท็กซี่ สัญญาณไฟคนเดินข้ามอัจฉริยะ สร้างเครือข่ายรถโรงเรียน จัดให้มีทางจักรยาน สะพานข้ามทางแยก และเสริมสร้างวินัยจราจรให้แก่ประชาชน

ภารกิจ

1. รถเมล์ด่วนพิเศษ เพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางบนเส้นทางหลัก
2. เดินทางสะดวกด้วยบัตรโดยสารเดี่ยว โดยเชื่อมโยงรถเมล์ รถไฟฟ้า เรือ เพื่อลดเวลาและค่าใช้จ่าย
3. ป้ายจราจรและที่จอดรถอัจฉริยะ บอกรสภาพการจราจรล่วงหน้า และพื้นที่จอดรถในจุดที่การจราจรติดขัด และจุดเชื่อมโยงระบบขนส่งมวลชนรถไฟใต้ดิน และ รถไฟฟ้าบีทีเอส
4. ที่จอดรถแท็กซี่อัจฉริยะ อำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการและคนขับรถแท็กซี่
5. สร้างเครือข่ายขนส่งมวลชนขนาดเล็ก และเครือข่ายรถโรงเรียนเพื่อลดการใช้รถส่วนตัว
6. สร้างทางลอด ทางข้าม ปรับปรุงทางลัดและประสานงานเพื่อลดความแออัดในจุดที่การจราจรติดขัด
7. จัดให้มีทางจักรยาน ในถนนทุกสายที่สภาพถนนเอื้ออำนวย
8. เสริมสร้างวินัยจราจรให้แก่ประชาชน และเข้มงวดกวดขันการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด

2.1.3 โครงการที่มีผลต่อการพัฒนาพื้นที่มีนบุรี

ในการศึกษาแนวทางการศึกษาศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน มีนบุรี มีโครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ศึกษาในอนาคตอยู่ โครงการคือ

- โครงการพัฒนาโซนตะวันออกและตะวันตกเป็นเขตเศรษฐกิจใหม่
- โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูและน้ำตาล
- โครงการรถประจำทางด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
-โครงการการเชื่อมต่อถนนสุขาภิบาล1-วงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมีเหตุดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.1.3.1 โครงการพัฒนาโซนตะวันออกและตะวันตกเป็นเขตเศรษฐกิจใหม่

พัฒนาทท.เป็นศูนย์กลางธุรกิจภูมิภาคโดยแผนพัฒนาดังกล่าวจะมีการจัดแบ่งโซนพัฒนา ทท.ไปตามภารกิจของพื้นที่ได้อย่างเหมาะสม โซนตะวันออกและตะวันตก จะถูกพัฒนาเป็นเขต เศรษฐกิจใหม่ที่เน้นธุรกิจไทยและต่างชาติต้องมาลงทุน ขณะเดียวกันการพัฒนาเศรษฐกิจจะต้องเติบโต ไปพร้อมๆ กับการเป็นเมืองน่าอยู่ การวางระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานทท.มีแผนแม่บทที่ชัดเจน โดยเฉพาะระบบขนส่งมวลชน คือ รถไฟฟ้าบีทีเอส และรถไฟฟ้ามหานคร ส่วนรัฐบาลที่กำลังจะ สร้างใหม่ และส่วนต่อขยายที่ทท.ดำเนินการเองอย่างน้อย 5 เส้นทาง ที่สำคัญจะมีการดูแลด้าน ความมั่นคงปลอดภัย

เชื่อมระบบขนส่งแบบครบวงจร ทท.เดินทางระบบไฮแมงมุมครอบคลุม “บนดิน- ใต้ดิน-ทางน้ำ” เสริมงบ 30% พัฒนา Trunk line -Feeder line ครอบคลุมการเดินทางแบบ มุ่งกระจายความเจริญสู่ชานเมืองหวังก้าวไปสู่ศูนย์กลางเศรษฐกิจของภูมิภาคอย่างเต็มตัว

ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพฯเป็นส่วนหนึ่งที่สำคัญในการพัฒนา ซึ่งในอนาคต ทท. ได้วางแผนการเดินทางให้ครอบคลุมทั่วทท.และปริมณฑลเพื่อรองรับคนจำนวนมากที่จะเข้าสู่จุด ศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและพยายามผลักดันให้เกิดการขยายตัวของเศรษฐกิจที่เริ่มออกไปสู่ชานเมือง มากขึ้น ดังนั้นหัวใจการพัฒนา คือ ระบบขนส่งมวลชนและแผนการจราจรที่จะทำให้ ทท. ก้าวไปสู่ เป้าหมายศูนย์กลางเศรษฐกิจภูมิภาคในอนาคต

สำหรับแผนขนส่งมวลชนของทท.จะร่วมกันทำงานกับสำนักงานนโยบายและแผนการ ขนส่งและจราจร (สนข.)จัดทำ 16 ศูนย์ครบวงจรระบบขนส่งมวลชน เพื่อวางแผนการเดินทางแบบ ไฮแมงมุมครอบคลุมทั่วทท.ซึ่งงบประมาณในปี 2551 ประมาณ 60,000 ล้านบาทมาพัฒนา ประมาณ 30% ของงบประมาณทั้งหมดเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทางทั่ว ทท.

2.1.3.2 โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูและน้ำตาล

ความเป็นมา สืบเนื่องจากคณะรัฐมนตรีในคราวประชุม เมื่อวันที่ 7 กันยายน 2547 ได้รับทราบความคืบหน้าของแผนงานการแปลงแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางใน กรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่องไปสู่การปฏิบัติเพื่อเร่งรัดงานตามนโยบายของรัฐบาลให้แล้ว เสร็จภายใน 6 ปี (2547-2552) และเร่งรัดให้ดำเนินการในสายทางที่จำเป็นเร่งด่วน โดยให้พิจารณา ครอบคลุมถึงการดำเนินการในเส้นทางสายอื่น ๆ ที่มีความจำเป็นเร่งด่วนเช่นกันเพิ่มเติมด้วย

ดังนั้น กระทรวงคมนาคม จึงได้มอบหมายให้ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง และจราจรเป็นหน่วยงานกลางในการศึกษาและกำกับนโยบายการดำเนินงานการศึกษาความเหมาะสม ทางเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อมและการออกแบบเบื้องต้น โครงการระบบขนส่งมวลชน สายสีน้ำตาล และสีสายสีชมพู เพื่อแก้ปัญหาการจราจรที่หนาแน่น ลดการใช้พลังงาน ลดมลพิษและภาวะโลกร้อน ตลอดจนสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นของประชาชน เพื่อให้โครงการเป็นไปตามแผนงาน สำนักงาน นโยบายและแผนการขนส่งจราจรจึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาความเหมาะสม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และการออกแบบเบื้องต้นของโครงการระบบขนส่งมวลชน สายสีเหลือง สายสีน้ำตาล และสีสายสีชมพู (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. 2550 : 1)

โครงสร้าง โครงสร้างทางวิ่งมีลักษณะเป็นทางยกระดับวางบนเสาเดี่ยวทางวิ่งโดยทั่วไป จะสร้างอยู่เกาะกลางถนนทางยกระดับนี้กว้างประมาณ 9 เมตร อยู่สูงจากพื้นโดยทั่วไปประมาณ 12 เมตรใช้ระบบคอนกรีตหล่อสำเร็จชนิดนำมาประกอบในสถานที่ที่มีลักษณะเป็น Segmental Box Girder นำมาต่อกันด้วยวิธี Launching สำหรับเสารองรับทางยกระดับสร้างด้วยคอนกรีตมีความกว้างประมาณ 2 เมตร ซึ่งสร้างขึ้นบริเวณกึ่งกลางถนน มีระยะห่างช่วงเสาประมาณ 30-35 เมตร

ขบวนรถ รถขนส่งมวลชนความสูงแบบมาตรฐาน (Heavy Rail) ประกอบด้วยรถ จำนวน 3 หรือ 6 คัน พ่วงต่อกัน รถที่ใช้ มีอยู่ สองประเภท หลัก คือ รถชนิดที่มีห้องคนขับ ซึ่งมีมอเตอร์ สามารถขับเคลื่อนได้ และ รถชนิด ที่ไม่มีห้องคนขับ หรือรถพ่วง มีทั้งชนิดที่มี และไม่มี มอเตอร์ วิ่งบนรางคู่ระดับความกว้าง 1.435 เมตร (Standard guage) แยกทิศทางไปและกลับ มีรางป้อนกระแสไฟฟ้าอยู่ด้านข้าง (Third Rail System) ขับเคลื่อน ด้วยตัวรถแต่ละคัน มีความกว้าง ประมาณ 3.20 เมตร ยาวประมาณ 21.8 เมตร จุผู้โดยสาร ได้ประมาณ 320 คน/ตู้ เป็นผู้โดยสารนั่ง 42 คน และยืน 278 คน มีประตูเลื่อนกว้าง 1.40 เมตร ด้านละ 4 บาน ตัวถัง ทำด้วยเหล็ก ปลอดภัยสูงและไม่มีผลกระทบต่อทัศนียภาพระบบที่ใช้เป็นระบบที่มีประสิทธิภาพมีความคล่องตัวสูงและสามารถขยายระบบได้ มีความจุมากกว่า 50,000 คนต่อชั่วโมงต่อ ทิศทาง การควบคุมใช้คอมพิวเตอร์ โดยเฉพาะในเรื่อง ของความปลอดภัย เช่นระบบป้องกันการชนระบบควบคุมความเร็ว เป็นต้น

รถไฟฟ้า 1 ขบวน จุผู้โดยสารได้ประมาณ 1000 คน เทียบกับรถประจำทางเท่ากับ 10 คัน และรถส่วนตัวได้ 400 คัน ใน 1 ชั่วโมงสามารถขนส่งผู้โดยสารได้ 25000 คน/ทิศทาง ระยะเวลาเดินทางจากอ่อนนุช - หมอชิต 51 นาทีและจาก สะพานตากสิน - สยาม 18 นาที รถออกทุก 3-6 นาที

สถานี สถานีรับ - ส่งผู้โดยสาร ออกแบบให้หลบเลี่ยงสาธารณูปโภคใต้ดินและบนดิน และรักษาผิวจราจรบนถนนมากที่สุดโดยทั่วไปออกแบบให้มีโครงสร้างแบบเสาเดี่ยวตั้งอยู่บนเกาะกลางถนน เช่นเดียวกับโครงสร้างทางวิ่งโดยทั่วไปมีความยาวประมาณ 150 เมตรมี 2 ลักษณะ คือ

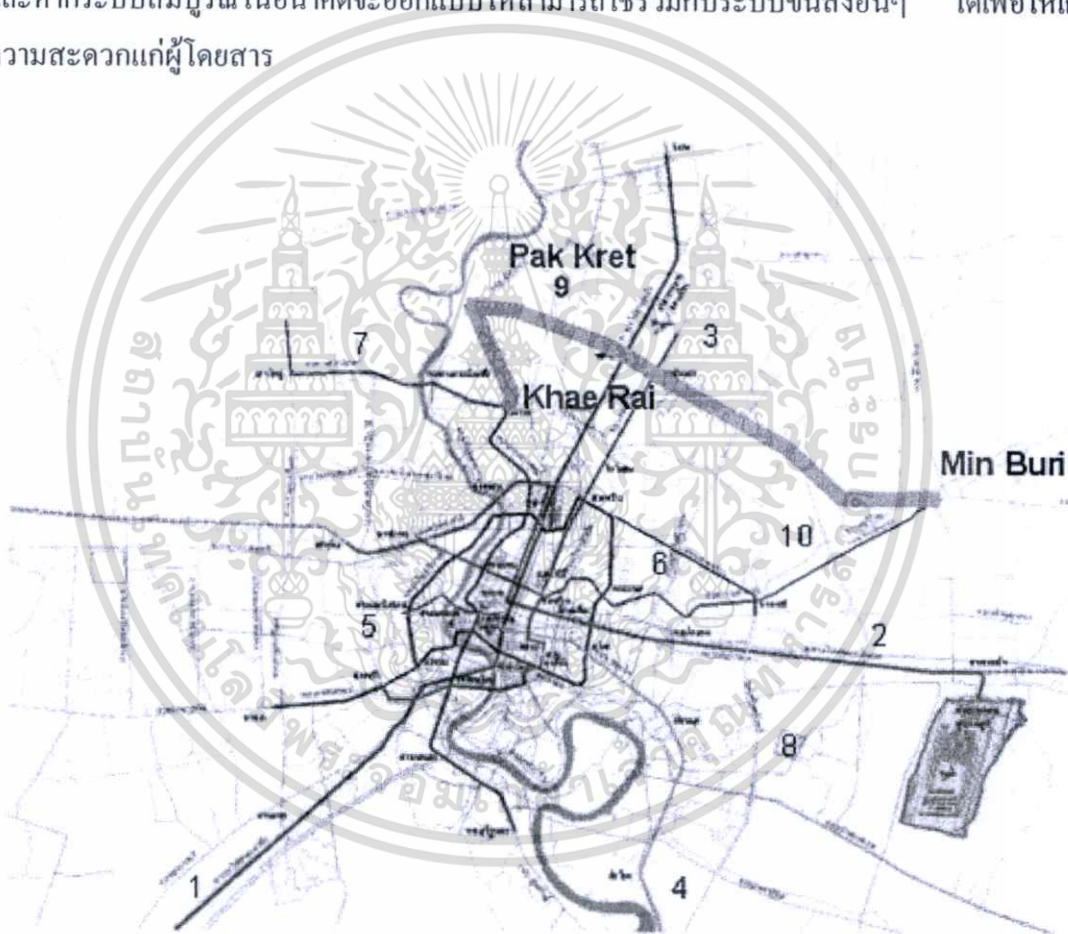
- 1) สถานีประเภทมีชานชลาอยู่สองข้าง (Side Platform Station) โดยรถไฟวิ่งอยู่ตรงกลางสถานี สถานีทั่วไปได้ออกแบบให้มีลักษณะแบบนี้ เนื่องจากสร้างได้รวดเร็ว และใช้เนื้อที่น้อย
- 2) สถานีประเภทมีชานชลาอยู่ตรงกลาง(CentrePlatformStation) รถไฟวิ่งอยู่สองข้างสถานี ชนิดนี้มีประสิทธิภาพสูงกว่าแบบแรกแต่การก่อสร้างยุ่งยากกว่าเนื่องจากตัวรางต้องเบนออกจากกัน เมื่อเข้าสู่สถานี ทั้งนี้ ได้ออกแบบให้สถานีร่วมมีลักษณะแบบนี้ เนื่องจากคาดว่าจะมี ผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก

โรงเก็บรถ ก่อสร้างอยู่ที่บริเวณสถานีขนส่งตลาดหมอชิตซึ่งรัฐบาลจะพัฒนาพื้นที่ใหม่ ให้ใช้ประโยชน์ร่วมกันกับสถานีขนส่งผู้โดยสารระหว่างเมือง และจัดให้มีการเชื่อมต่อระบบเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร

การให้บริการ

- ช่วงเวลา ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครจะให้บริการในระหว่างเวลา 6.00-24.00 น. ทุกวัน โดยในระยะแรกจะมีขบวนออกวิ่งทุกๆ 2-5 นาที ทั้งนี้ การจัดการเวลาให้บริการดังกล่าวจะคำนึงถึงจำนวนและความต้องการของผู้โดยสารเป็นสำคัญ

- ระบบเก็บเงิน ระบบเก็บเงินเป็นระบบอัตโนมัติ ใช้ตัวชนิดที่สามารถบันทึกข้อมูลได้ และหากระบบสมบูรณ์ในอนาคตจะออกแบบให้สามารถใช้ร่วมกับระบบขนส่งอื่นๆ ได้เพื่อให้เกิดความสะดวกแก่ผู้โดยสาร



ภาพที่ 2.1 แสดงแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. 2550

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู สายปากเกร็ด-หลักสี่-สุวินทวงศ์-มีนบุรี เป็นเส้นทางรถไฟฟ้าสายหนึ่งในระบบรถไฟฟ้ามหานคร ที่เกิดขึ้นล่าสุด เป็นเส้นทางยกระดับทั้งหมด ระยะทางทั้งสิ้น 27 กิโลเมตร เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- **แนวเส้นทาง** เส้นทางหลวงหมายเลข 304 เป็นหลัก ได้แก่ ถนนแจ้งวัฒนะ จากห้าแยกปากเกร็ด (อำเภอปากเกร็ด จ.นนทบุรี) ผ่านทางเข้า เมืองทองธานี ประชาชื่น หลักสี่ (จุดเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม บางซื่อ-รังสิต) มุ่งหน้าวงเวียนบางเขน (จุดเชื่อมต่อ รถไฟฟ้าบีทีเอส ส่วนต่อขยายหมอชิต-สะพานใหม่ ที่สถานีอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญ) เข้าสู่ ถนนรามอินทรา โดยผ่านถนนลาดปลาเค้า ซอยมัชลาภ ถนนวัชรพล ถนนนวมินทร์ (คูบอน) คันทนาขาว (สวนสยาม) โรงพยาบาลปรัตนราชธานี ถนนพระยาสุเรนทร์ แล้วเลี้ยวซ้ายที่แยกตัดถนนเสรีไทย มุ่งหน้าสู่อถนนสุวินทวงศ์ ผ่านถนนหทัยราษฎร์ นิมิตรใหม่ สิ้นสุดที่มินบุรี บริเวณสามแยกตัด ถนนรามคำแหง และยังมีการศึกษาเพิ่มเติม เพื่อต่อขยายเส้นทางรถไฟฟ้าจากมินบุรีไปยัง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยใช้ถนนร่มเกล้า จากมินบุรีผ่านการเคหะร่มเกล้า มุ่งหน้า เขตลาดกระบัง และข้ามทางรถไฟสายตะวันออกเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เส้นทางทั้งหมด (แคราย-ปากเกร็ด-หลักสี่-มินบุรี-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ)



ภาพที่ 2.2 แสดงแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. 2550

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล บางกะปิ-มีนบุรี เป็นส่วนต่อขยายของ รถไฟฟ้าสายสีส้ม ตามเส้นทางถนนรามคำแหง (สุขาภิบาล 3) เส้นทางยกระดับ 9.5 กิโลเมตร ผ่านสะพานสูง หมู่บ้าน สัมมากร หมู่บ้านบัวขาว แยกตัดถนนร่มเกล้า และสิ้นสุดที่มีนบุรี บริเวณแยกตัดถนนสุวินทวงศ์

2.1.3.3 โครงการรถประจำทางด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit)

ความเป็นมา เป็นโครงการตามนโยบายด้านการจราจรของผู้ว่าราชการ กรุงเทพมหานคร ในการดำเนินโครงการ BRT เร่งด่วน จำนวน 2 เส้นทาง จากที่ศึกษาไว้ทั้งหมด 12 เส้นทาง

1. สายนำร่องสุรวงศ์-ราชพฤกษ์ (ชื่อเดิมช่องนนทรี-ราชพฤกษ์) ระยะทาง 16.5 กม.
2. สายนำร่อง ขยายเส้นทางจากสถานีพระราม 3 ไปยังถนนประชาอุทิศ-สุขสวัสดิ์ ระยะทางรวม 23 กม.

ประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ

- สร้างทางเลือกในการเดินทางที่มีคุณภาพรวดเร็วและปลอดภัยให้แก่ประชาชน
- ต้นทุนต่ำเมื่อเทียบกับระบบราง หรือรถไฟฟ้า
- ลดมลภาวะ สิ่งแวดล้อม และ เศรษฐกิจดีขึ้น
- สังคมและคุณภาพชีวิตดีขึ้น
- มีการสร้างงานเพิ่มขึ้น
- ที่ดินมีการพัฒนาและเพิ่มมูลค่า

ประโยชน์ของโครงการ BRT สายใต้

ประโยชน์ต่อประชาชนกรุงเทพโดยรวม สำหรับการเดินทางในชั่วโมงเร่งด่วน (ประมาณการเบื้องต้นปี 2553)

- เปลี่ยนรูปแบบการเดินทางของประชาชนจากรถส่วนตัวมาเป็นขนส่งมวลชนได้ 19,000 คันต่อวัน
- ประหยัดการใช้รถส่วนบุคคลในเวลาเร่งด่วน = 56,000 คัน-กม. ต่อชั่วโมง
- ประหยัดค่าน้ำมันสำหรับการเดินทางบนพื้นที่ = 1.5 ล้านบาท ต่อวัน มูลค่าการประหยัดน้ำมันรวม = 551 ล้านบาท ต่อปี EIRR โครงการ > 12%

วัตถุประสงค์

- เพื่อสร้างทางเลือกระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพให้แก่ประชาชน
- เพื่อสร้างระบบต่อเชื่อมผู้โดยสารสำหรับระบบขนส่งสาธารณะต่างๆ
- เพื่อส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะให้มากยิ่งขึ้น พร้อมทั้งลดการใช้รถยนต์

เอกสารนี้เป็นเอกสารให้ข้อมูลสำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ข้อเท็จจริงของระบบขนส่งมวลชน

- ไม่มีระบบขนส่งมวลชนใดจะให้ผลประโยชน์ได้ หากไม่มีผลให้เกิดการลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล
- ระบบขนส่งมวลชนจะต้องมีต้นทุนต่ำและประชาชนสามารถรับภาระจ่ายได้
- จะต้องมีการพัฒนาให้เป็นโครงข่ายที่สมบูรณ์ เพื่อให้สามารถดึงดูด ผู้ใช้บริการจากรถยนต์ส่วนบุคคลได้
- จะต้องมีความปลอดภัย สะดวกสบาย เชื่อถือได้ และราคาต่ำโดยสารไม่แพง ประชาชนสามารถรับภาระได้
- ต้องมีจำนวนผู้ใช้บริการมาก เพื่อให้มีความเป็นไปได้ทางการเงิน
- ปัจจุบันการเดินทางของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ร้อยละ 3 ใช้ระบบราง และที่เหลือร้อยละ 96 ใช้รถยนต์

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา

รถประจำทางด่วนพิเศษ หรือ Bus Rapid Transit (BRT) เป็นระบบขนส่งมวลชนที่ กทม. นำมาใช้เป็นยุทธศาสตร์ในการแก้ไขปัญหาจราจรกรุงเทพมหานครให้เกิดความคล่องตัว นอกเหนือจาก นโยบายขยายเส้นทางรถไฟฟ้า BTS รัฐบาลได้มีมติเมื่อวันที่ 3 มกราคม 255 อนุญาต ให้ กทม. เดินรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ(BRT)เส้นทางนาร่อง สุรวงศ์ – ราชพฤกษ์ (เดิมชื่อ ช่องนนทรี-ราชพฤกษ์)

รถประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) จะแยกระบบออกจากกระแสการจราจร ทำให้เกิด ประสิทธิภาพใน การขนส่งผู้โดยสารสูงสุด เป็นโครงการที่ลงทุนน้อยมากเมื่อเทียบกับการพัฒนา ระบบรางขนาดใหญ่ คือ ประมาณ 80-120 ล้านบาทต่อกม. ขณะที่ต้นทุนระบบรถไฟฟ้า BTS เท่ากับ 1,400 ล้านบาทต่อกม. หรือรถไฟฟ้าใต้ดิน 3,000 ล้านบาทต่อกม. ก่อสร้างได้เร็วกว่า รถไฟฟ้าถึง 3 เท่า ทั้งยังมีต้นทุนในการปฏิบัติงาน ต่ำกว่า ที่สำคัญสามารถพัฒนาโครงสร้างเครือข่าย ในระยะเวลาสั้น และขนส่งผู้โดยสารได้ครั้งละจำนวน มาก ซึ่งได้รับการพิสูจน์ความสำเร็จในการ นำรถประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) มาใช้ในการแก้ไขปัญหา จราจรหลายประเทศ ไม่ว่าจะเป็น เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น อิน โคนีเซีย ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ บราซิล และสหรัฐอเมริกา

กทม. มีแผนที่จะนำรถประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) เชื่อมกับโครงข่ายกับระบบ ขนส่งมวลชน ขนาดใหญ่ต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นรถไฟฟ้ามหานคร รถไฟฟ้าบีทีเอสและรถไฟ เพื่อขนคน จำนวนมากจากชานเมือง เข้า-ออกระบบขนส่งมวลชนระบบราง ได้อย่างรวดเร็ว มีกำหนดระยะเวลา แน่นนอน ปลอดภัยและใน ราคาประหยัดเทียบเท่ากับรถโดยสารปรับอากาศ

สำหรับเส้นทางนาร่องสุรวงศ์-ราชพฤกษ์ (เดิมชื่อช่องนนทรี-ราชพฤกษ์) นั้น กทม. เตรียมเสนอ คณะรัฐมนตรี เพื่อขอขยายเส้นทางตามที่ได้มีการศึกษาเพิ่มเติมคือจาก จากสถานี

เอกสารที่ 3 (คลองตำริก-เดิม) ไปยังถนนสุขสวัสดิ์ เมื่อเปิดดำเนินการ และผลการประเมินพบว่า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สามารถแก้ปัญหาจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ ช่วยให้ประชาชนสามารถเดินทางได้รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัย กทม.พร้อมที่จะลงทุน ในเส้นทางอื่นเพิ่มเติมทันที

หากเส้นทางนำร่องที่กรม.ได้อนุมัติประสบผลสำเร็จได้รับการตอบรับจากประชาชน กทม.จะ ดำเนินการลงทุนในสายอื่นๆ ในช่วงระยะเวลา 3 ปีนับจากนี้อีก 4 เส้นทางคือ

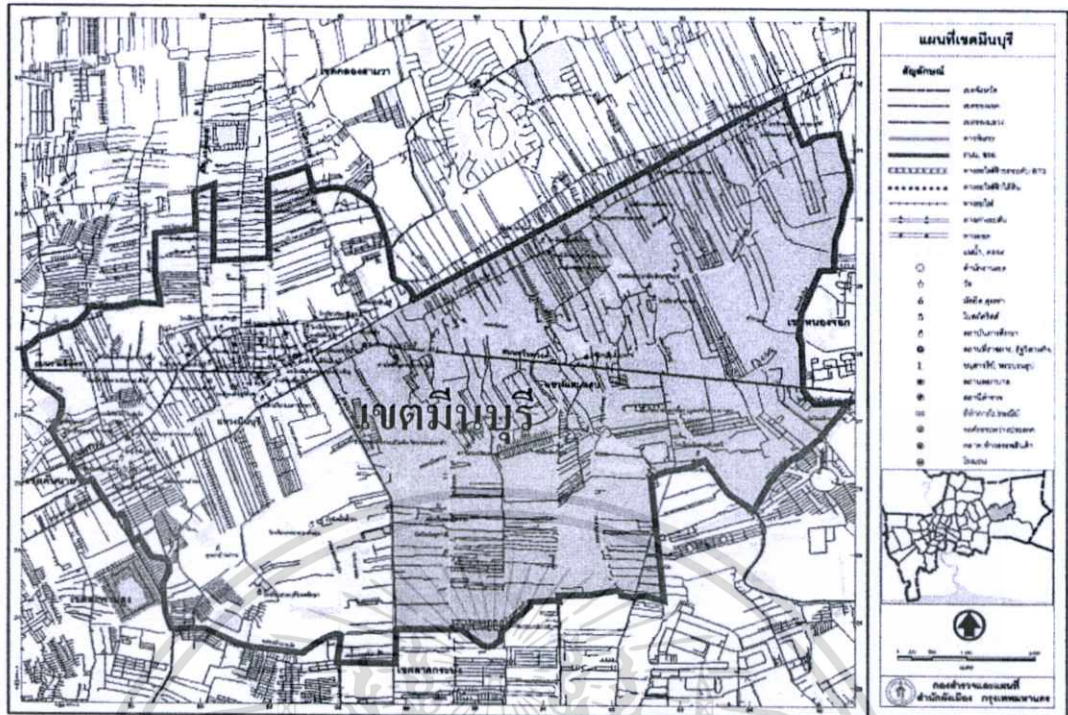
- สายดอนเมือง-มีนบุรี-สุวรรณภูมิ ระยะทาง 38 กม. ใช้เงินลงทุน 4,531 ล้านบาท
- สายปากเกร็ด-หมอชิต ระยะทาง 18.7 กม. ใช้เงินลงทุน 1,124 ล้านบาท
- สายมีนบุรี-ศรีนครินทร์-เบริ่ง ระยะทาง 25 กม. ใช้เงินลงทุน 3,123 ล้านบาท
- สายบางนา-สุวรรณภูมิ ระยะทาง 15.6 กม. ใช้เงินลงทุน 1,932 ล้านบาท

รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ BRT เป็นกลไกหลักในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร ที่กทม.จะดำเนินการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนหลัก (ระบบราง) และลด ความซ้ำซ้อนของการเดินทางในแต่ละเส้นทางเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร อีกทั้ง เป็นการเพิ่มความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัยให้กับประชาชนผู้ใช้บริการ (สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร. 2551)

2.1.3.4 โครงการการเชื่อมต่อถนนสุขาภิบาล 1-วงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก

ถนนเส้นนี้กรมทางหลวงได้ออกแบบเป็นถนนขนาด 8 ช่องจราจรไป-กลับ เพื่อรองรับกับปริมาณรถที่จะมาใช้เส้นทางเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะช่วยย่นระยะเวลาในการเดินทางได้ เนื่องจากแนวเส้นทางจะตัดทะลุจากสามแยกนวนินทร์ ที่ปัจจุบันรถติดมาก มาเชื่อมกับวงแหวนรอบนอกตะวันออกได้เลย โดยไม่ต้องอ้อมไปที่รามอินทราที่ 8 เหมือนปัจจุบัน ในอนาคตผู้ที่เดินทางไปยังมีนบุรี บางปะอิน ไม่ต้องอ้อมมาอ้อมที่ถนนรามอินทราอีก สามารถตัดทะลุออกวงแหวนรอบนอกได้เลย

นอกจากนี้ถนนตัดใหม่เส้นนี้ยังเชื่อมต่อ ระหว่างถนนวงแหวนรอบนอกตะวันตก กับถนนวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันออก ช่วยแก้ปัญหาจราจรติดบริเวณถนนรัตนวิบูลย์ งามวงศ์วาน สีแยกเกษตรฯ และถนนนวนินทร์ตัดใหม่ได้ จากปัจจุบันที่เส้นทางบางจุดยังเป็นคอขวดอยู่ โดยเฉพาะช่วงแยกนวนินทร์ที่จะเลี้ยวซ้ายไปถนนรามอินทรา และเลี้ยวขวาไปบางกะปิ และรามคำแหง ที่เป็นสามแยก เพราะเมื่อถนนแล้วเสร็จบริเวณนี้จะเป็นสี่แยก สามารถระบายรถได้ ไปในทิศทางต่างๆ มากขึ้น ทั้งยังเปิดพื้นที่ให้มีการพัฒนาในทำเลตะวันออกของ กทม. มากขึ้น เพราะเมื่อมีถนนตัดใหม่ การคมนาคมจะสะดวกรวดเร็วขึ้น



ภาพที่ 2.3 แสดงที่ตั้งเขตเมืองเก่า

ที่มา : สำนักงาน โยธาธิการ และผังเมืองกรุงเทพมหานคร

2.2 การศึกษาลักษณะทางกายภาพของเขตเมืองเก่า

2.2.1 ภูมิลักษณะและขอบเขตผังเมือง

ทิศเหนือ	ติดต่อกับ	เขตคลองสามวา และเขตหนองจอก
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับ	เขตหนองจอก
ทิศใต้	ติดต่อกับ	เขตลาดกระบัง
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับ	เขตสะพานสูงและเขตคันนายาว

2.2.2 เขตการปกครอง

แบ่งเป็น 2 แขวง คือ แขวงมีนบุรีและแขวงแสนแสบ เขตเมืองเก่ามีพื้นที่ 32.67 ตร.ม

1. แขวงมีนบุรี	0.62	ตร.ม
2. แขวงแสนแสบ	32.05	ตร.ม

2.2.3 ประชากร

ประชากรแขวงมีนบุรี	ทั้งหมด	73,710	คน
ประชากรแขวงแสนแสบ	ทั้งหมด	30,252	คน

รวมทั้งหมดประชากรแขวงมีนบุรีและแขวงแสนแสบ 103,962 คน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า (ที่มา : สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย, 2549) ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 2.4 แสดงเขตพื้นที่ศึกษา

ที่มา : จากการวิเคราะห์

2.3 การศึกษาลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา

2.3.1 ขอบเขตของพื้นที่ศึกษา

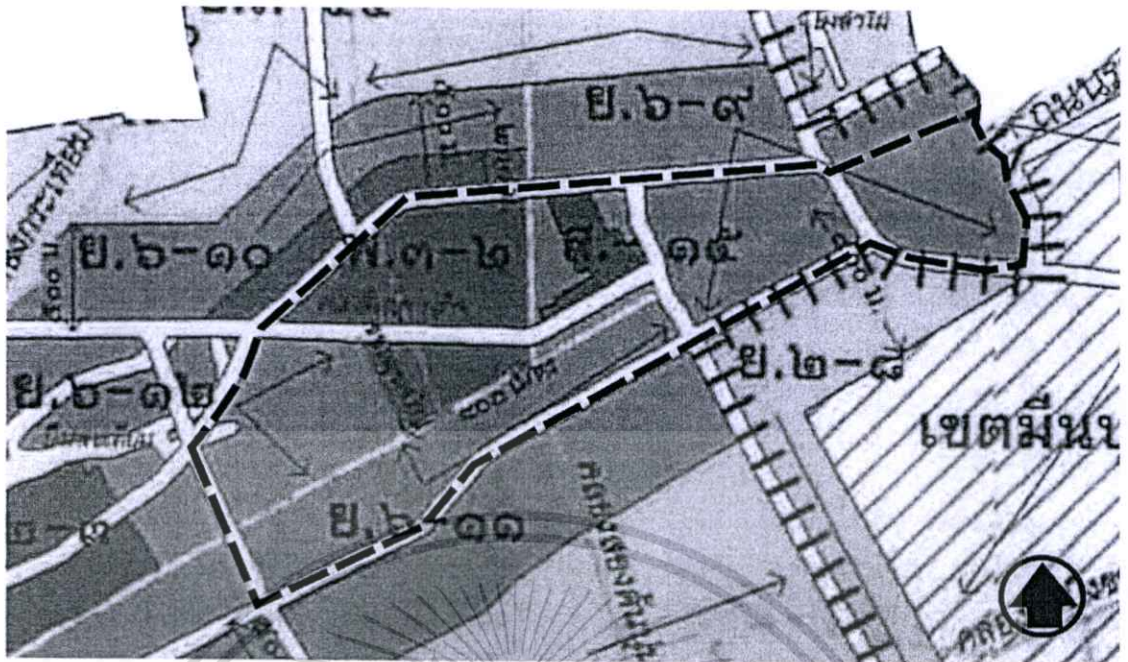
พื้นที่ตั้งอยู่บนถนนสีหบุรานุกิจ และถนนรามคำแหง (สุขาภิบาล 3) ซึ่งเป็นถนนหลักในการเข้าสู่พื้นที่และมีคลองแสนแสบตัดผ่านกลางพื้นที่ พื้นที่ตั้งอยู่บนพื้นที่ ที่เป็นสีแดง ตามแผนที่ผังเมืองรวมในการแบ่งการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นย่านพาณิชยกรรมของเขตมีนบุรี และมีขอบเขตของพื้นที่ คือ

ขอบเขตพื้นที่ศึกษากำหนดโดย (NODE) ที่สำคัญในบริเวณที่ใกล้เคียง ได้แก่

- ทิศเหนือ ถึง ถนนสุขุมวิท
- ทิศใต้ ถึง ถนนรามคำแหง
- ทิศตะวันออก ถึง ถนนราษฎร์อุทิศและ
(ต้นกั้นน้ำตามโครงการพระราชดำริ)
- ทิศตะวันตก ถึง ถนนเสรีไทย

โดยมพื้นที่ศึกษาทั้งหมดประมาณ 2,100 ไร่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 2.5 แสดงการใช้ที่ดินของพื้นที่ศึกษา

ที่มา : สำนักงานโยธาธิการ และผังเมืองกรุงเทพมหานคร

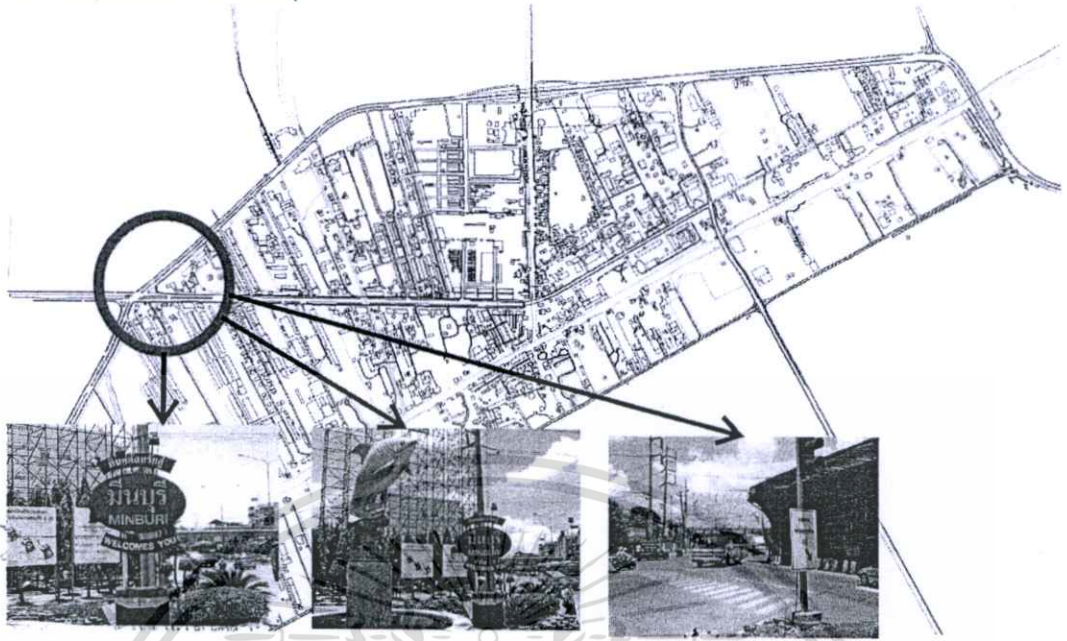
2.3.2 การใช้ที่ดิน ประเภทกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่โครงการและบริเวณต่อเนื่อง สภาพของพื้นที่ แบ่งการใช้ที่ดินออกเป็น 2 ส่วน คือ

- 1.) สภาพของพื้นที่ที่ฝังติดกับถนนสีหบุรานุกิจ ไปจกดคลองแสนแสบเป็นพื้นที่ของการใช้ประโยชน์ที่ในลักษณะของตลาดสด , การค้าขายทั้งขายปลีกและขายส่งหรือเป็นพื้นที่ของย่านการค้า , ย่านพาณิชยกรรม
- 2.) เป็นส่วนของพื้นที่ของอาคารเก่า รูปแบบของคนจีนซึ่งเป็นที่พักอาศัย ของคนที่มีรายได้น่าเป็นส่วนใหญ่ และเป็นพื้นที่ว่างเปล่าอยู่ด้วย และยังมีพื้นที่เป็น โรงเรียนมีนประชาวิทยา หรือโรงเรียนของชาวจีนเก่าอยู่ด้วยซึ่งปัจจุบันก็ยังมีอาคารเรียนการสอนอยู่ ซึ่งเป็นพื้นที่จากถนนรามคำแหง (สุขาภิบาล 3) ไปจกดคลองแสนแสบ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สำนักหอสมุดกลาง พระจอมเกล้าลาดกระบัง

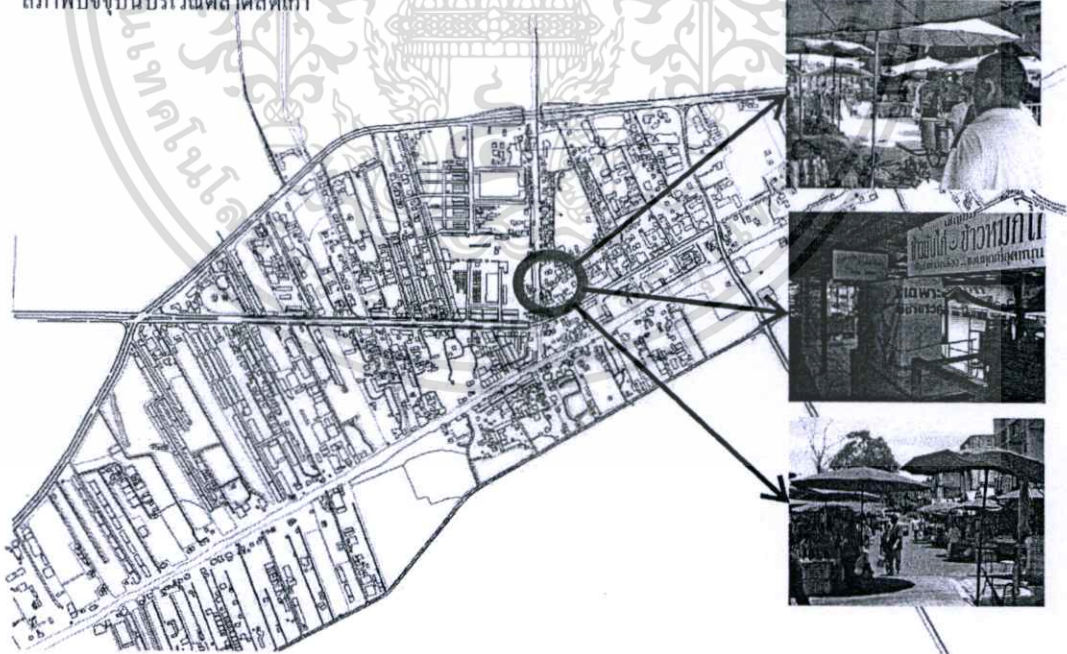
สภาพปัจจุบันบริเวณทางเข้ามินบุรี



ภาพที่ 2.6 แสดงสภาพปัจจุบันบริเวณทางเข้ามินบุรี

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกรกฎาคม 2550

สภาพปัจจุบันบริเวณตลาดสดเก่า



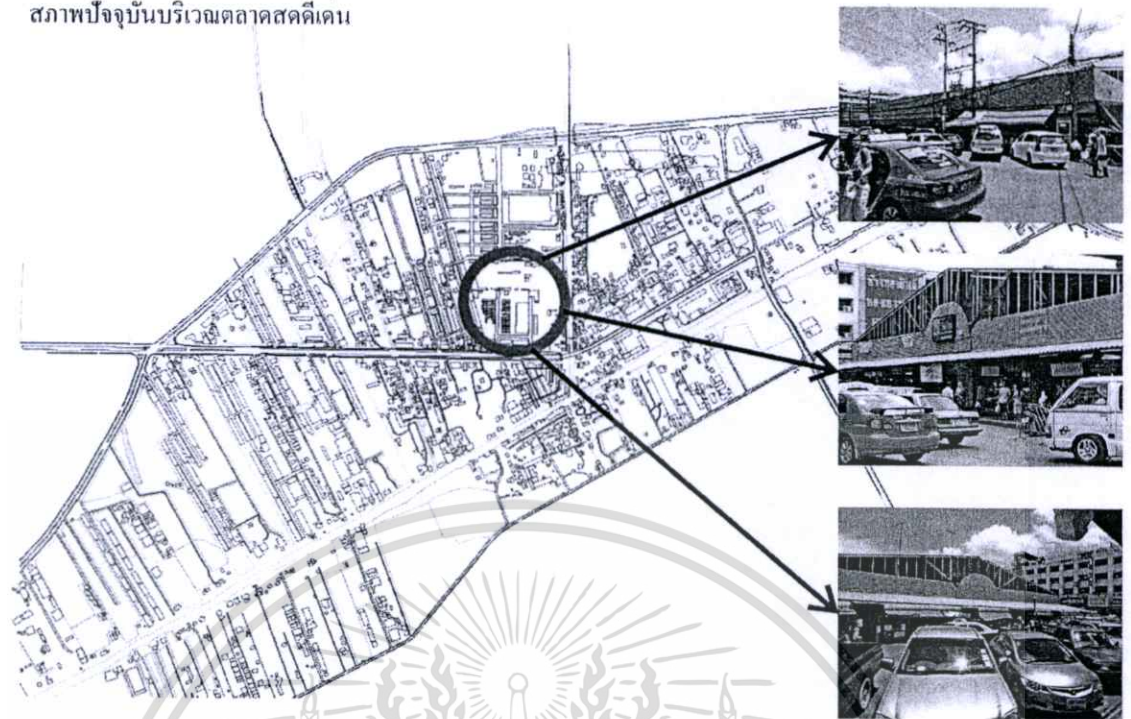
ภาพที่ 2.7 แสดงสภาพปัจจุบันบริเวณตลาดสดเก่า

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกรกฎาคม 2550

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเลขที่ 95043 อย่างถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

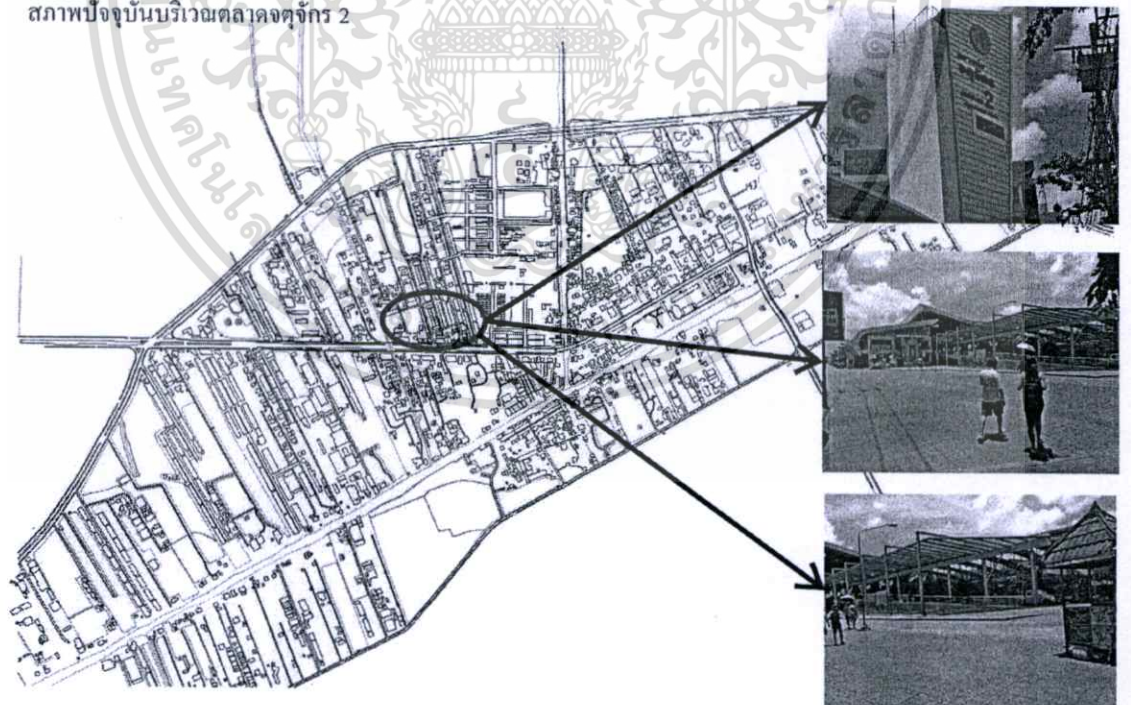
สภาพปัจจุบันบริเวณตลาดสดคีเคิน



ภาพที่ 2.8 แสดงสภาพปัจจุบันบริเวณตลาดสดคีเคิน

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกรกฎาคม 2550

สภาพปัจจุบันบริเวณตลาดจตุจักร 2

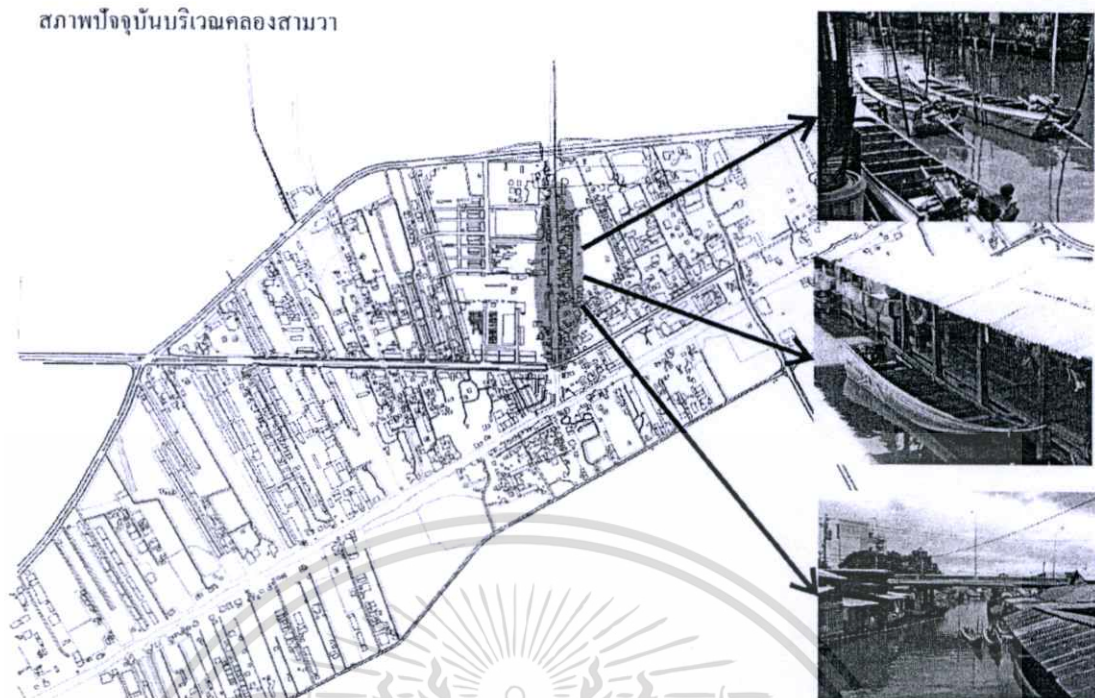


ภาพที่ 2.9 แสดงสภาพปัจจุบันบริเวณตลาดจตุจักร 2

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกรกฎาคม 2550

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สภาพปัจจุบันบริเวณคลองสามวา



ภาพที่ 2.10 แสดงสภาพปัจจุบันบริเวณคลองสามวา

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกรกฎาคม 2550

สถานที่ราชการเขตมีนบุรี



ภาพที่ 2.11 แสดงสภาพปัจจุบันบริเวณสถานที่ราชการ

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกรกฎาคม 2550

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.3.3 ลักษณะอาคารในพื้นที่ศึกษา

จะแบ่งลักษณะของอาคารในพื้นที่ ได้ 4 ประเภท คือ

- 1) ประเภทอาคารพาณิชย์ ซึ่งจะอยู่ในส่วนของพื้นที่ ส่วนที่ 1 เป็นอาคารเพื่อประกอบการค้าขาย และพักอาศัยด้วยสภาพอาคาร เป็นอาคารตึกคอนกรีตเสริมเหล็ก 2-3 ชั้น ความสูงประมาณ 6 - 9 เมตร
- 2) อาคารประเภทเรือนแถว หรือห้องแถว ซึ่งอยู่ในพื้นที่ ส่วนที่ 2 เป็นอาคารเพื่อการพักอาศัยของคนจีนที่เหลื่ออยู่ และคนไทยที่มีรายได้น้อย สภาพอาคารเป็นอาคารเรือนแถวชั้นเดียวสภาพชำรุดทรุดโทรม และเป็นอาคารที่เก่าแก่มาแล้ว ต้องได้รับการปรับปรุง
- 3) เป็นอาคารประเภทราชการ คือเป็นอาคารเรียน ในส่วนของโรงเรียนประสาทวิทยา ในพื้นที่ส่วนที่ 2 สภาพอาคารเป็นตึก 2 - 3 ชั้น ความสูงประมาณ 6 - 9 เมตร
- 4) เป็นอาคารประเภทอุตสาหกรรม คือ อาคาร โรงสีเก่า ซึ่งเป็นอาคารที่อยู่ในพื้นที่ ส่วนที่ 1 สภาพอาคารเป็นขนาดใหญ่มีปล่องสูง วัสดุอาคารส่วนใหญ่เป็นสังกะสี ความสูงประมาณ 20 เมตร ปัจจุบันใช้งานอยู่

2.3.4 กรรมสิทธิ์ที่ดิน

ซึ่งจากการแบ่งพื้นที่ศึกษาออกเป็น 2 ส่วน กรรมสิทธิ์ที่ดินก็มีอยู่ 2 ส่วน ที่จะแจกแจง คือ พื้นที่ส่วนที่ 1 นั้นจะเป็นพื้นที่ของเอกชนแต่ละราย แต่ละบุคคล ในการถือครองกรรมสิทธิ์ ตามโฉนดที่ดิน และพื้นที่ส่วนที่ 2 เดิมทีเป็นพื้นที่ของทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ ประมาณ 40 ไร่ และบางส่วนเป็นที่ดินเอกชนตามกรรมสิทธิ์ถือครอง ซึ่งปัจจุบันพื้นที่ส่วนของทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ ได้เป็นกรรมสิทธิ์ถือครอง ของเอกชนรายหนึ่งแล้ว ซึ่งได้เก็บค่าเช่าที่กับคนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่นั้น (ที่มา : จากการสำรวจพื้นที่ และ โดยการสอบถาม)

2.3.5 ราคาที่ดิน

สำหรับราคาที่ดิน ของพื้นที่ที่ศึกษา เป็นราคาประเมินที่ดิน พ.ศ. 2543 – 2546 ราคา 12,000 - 43,000 / ตารางวา เป็นราคาที่อยู่บนถนนสีหบุรานุกิจและถนนรามคำแหง (ที่มา : หนังสืออาคารที่ดิน)

2.3.6 การวิเคราะห์สภาพทั่วไประบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งในพื้นที่ศึกษา

ถนนเส้นทางคมนาคมทางบกที่จะเข้าสู่พื้นที่โครงการที่ทำการศึกษา จะมีถนนสายหลักอยู่ 2 สายได้แก่

- 1.) ถนนสีหบุรานุกิจเป็นถนนที่ต่อเนื่องจากถนนรามอินทรา และถนนสุขาภิบาล 2 (เสรีไทย) จากบริเวณแยกสุวินทวงศ์ มุ่งไปทางทิศตะวันออก ซึ่งผ่านพื้นที่ ที่ทำการศึกษา เป็นเส้นทางหลักของการเข้าถึงพื้นที่โครงการ (เป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็กผิวจราจร กว้าง 24 เมตร , ยาว 1,780 เมตร)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.) ถนนรามคำแหง (สาขาภิบาล 3) เป็นถนนตัดขนานกับคลองแสนแสบ เชื่อมต่อระหว่างเขตบางกะปิ และเป็นถนนเส้นหลัก ที่จะที่ออกจากเมืองสู่พื้นที่ชานเมือง ซึ่งผ่านพื้นที่ศึกษา มุ่งไปทิศตะวันออก ไปบรรจบกับถนนสุวินทวงศ์ เป็นอีกเส้นทางหลักในการเข้าถึงโครงการ (เป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก ผิวจราจรกว้าง 30 เมตร , ยาว 4,456 เมตร) ซึ่งคมนาคมทางบก จะมีรถโดยสารประจำทางที่ให้บริการในการเข้าสู่พื้นที่ศึกษา และรถโดยสารขนาดเล็กที่ให้บริการระหว่างชุมชนต่างๆ ของเขตมีนบุรี ที่สามารถเข้าสู่โครงการได้

นอกจากนี้ยังมีเส้นทางคมนาคมทางน้ำอีก ซึ่งเป็นการให้บริการตามชุมชนต่างๆ ของเขตมีนบุรี ซึ่งสามารถเข้าสู่พื้นที่ศึกษา (โครงการ) ได้ ซึ่งมีคลองที่เข้าสู่โครงการได้ และเชื่อมโยงต่อกับชุมชนอื่นใกล้เคียงได้ คือ

- | | | |
|------------------|---------------|-----------------|
| 1) คลองแสนแสบ | กว้าง 30 เมตร | ยาว 11,430 เมตร |
| 2) คลองสามวา | กว้าง 25 เมตร | ยาว 3,130 เมตร |
| 3) คลองสองคันทูน | กว้าง 15 เมตร | ยาว 1,400 เมตร |

ซึ่งการคมนาคมทางน้ำนี้ จะมีเรือเล่น ให้บริการบ้างสำหรับชุมชนที่ใกล้เคียง

2.3.7 การวิเคราะห์แนวโน้มการขยายตัวของพื้นที่

- การขยายตัวของชุมชนเมือง ย่านพาณิชยกรรมเก่าของมีนบุรี มีแนวโน้มในการขยายตัวรองรับการแออัดในตัวเมืองหลวง ซึ่งจะขยายตัวออกสู่ชานเมือง ซึ่งเขตมีนบุรีเป็นเขตที่มีศักยภาพเพียงพอที่จะรองรับการขยายตัวจากเมืองได้ผู้คนประชาชน ซึ่งต้องการหนีความแออัดของพื้นที่พักอาศัยมาอาศัยอยู่ชานเมือง ซึ่งมีนบุรีก็มีส่วนของพื้นที่เป็นบ้านพักอาศัยของประชาชนหรือพื้นที่สีเหลืองมากพอสมควร จึงทำให้การพัฒนาปรับปรุงย่านพาณิชยกรรมเก่า เขตมีนบุรีเป็นที่รองรับของประชาชนเหล่านี้ได้ในอนาคต (พื้นที่ส่วนที่ 1) ส่วนพื้นที่ส่วนที่ 2 จะเป็นพื้นที่ของอาคารเงินเก่าซึ่งในอนาคตจะขยายตัวเป็นพื้นที่การอนุรักษ์อาคารไว้เพื่อการท่องเที่ยวได้ และพื้นที่ของส่วนที่ว่างก็ต้องขยายตัวเพื่อรองรับการขยายที่พักอาศัยของประชาชนที่อยู่อาศัยเดิมในพื้นที่ส่วนโรงเรียนเป็นพื้นที่ที่ต้องพัฒนาในอนาคต

- การขยายตัวของกิจกรรม ผู้คนหรือประชาชนจะเป็นตัวที่สำคัญที่ทำให้เกิดกิจกรรมของพื้นที่ซึ่งปัจจุบันพื้นที่มีกิจกรรมของการค้าขายทั้งปลีกและส่งมีตลาดสด ซึ่งพื้นที่ของตลาดสด จะต้องการขยายตัวแน่นอนเพื่อรองรับผู้คนที่ได้มาอาศัยในเขตมีนบุรีที่หนีความแออัดจากเมืองหลวงมาอยู่ชานเมือง การขายส่งเป็นกิจกรรมอีกประเภทหนึ่งซึ่งปัจจุบันเป็นกิจกรรมที่มีอยู่เป็นกิจกรรมหลักของพื้นที่เช่นกันในอนาคตก็ต้องรองรับลูกค้าที่อาศัยในชุมชนรอบเขตมีนบุรีที่จะมาใช้บริการที่กล่าวมานี้เป็นกิจกรรมของพื้นที่พื้นที่ส่วนที่ 2 มีกิจกรรมของที่พักอาศัยในเรือนแถวอาคารเงินเก่า ซึ่งกิจกรรมนี้ก็ต้องมีพื้นที่รองรับให้ความเป็นอยู่ที่ดีกว่านี้ และมีกิจกรรมของนักเรียนที่ด้อมมาเรียนเพื่อการศึกษา ก็เป็นกิจกรรมซึ่งควรจะมียู่เช่นเดิม แต่ทำให้กิจกรรมนั้นมีความสมบูรณ์และดีขึ้นจากสภาพแวดล้อม

ต่างๆ ที่จะปรับปรุงพัฒนาต่อไป ช่างานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.3.8 สรุปลักษณะการใช้ที่ดินโดยรอบ โครงการ

- ถนนสุขุมวิทวงศ์ เป็นเส้นทางคมนาคมหลักที่เชื่อม โยงระบบขนส่งมวลชนเข้ามายังโครงการซึ่งสามารถเชื่อมต่อเข้ามาถึงถนนสีหบุรานุกิจได้โดยสะดวกทำให้การสัญจร ไปมาและเข้าถึงโครงการได้สะดวก

- แหล่งธุรกิจทางการค้าบริเวณภายในมีตลาดสดขนาดใหญ่และตลาดค้าปลีกขนาดใหญ่มีผู้คนเดินทางเข้ามาจับจ่ายซื้อของจำนวนมากและเป็นแหล่งรวมกิจกรรมสองแถว จุดสิ้นสุดทางของรถประจำทาง ซึ่งทำให้บริเวณนี้ค่อนข้างเกิดกิจกรรมมากมาย

C. ฟังตรงข้ามบริเวณถนนสีหบุรานุกิจยังมีตลาดสดอยู่ปะปละตามทางเท้าสภาพอาคารค่อนข้างโทรมมุมมองตรงบริเวณนี้ไม่เกิดความสวยงาม

- ติดกับแยกถนนสุขุมวิท 2 ถนนสุขุมวิทวงศ์ ถนนสีหบุรานุกิจ เป็นบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่นสภาพถนนสีหบุรานุกิจยังจัดการสัญจรที่มีความคับแค้นมากเนื่องจากเป็นปลายสายของรถประจำทาง

2.4 ศักยภาพของเมือง

2.4.1 ศูนย์กลางคมนาคมขนส่งทางบก

ความเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมขนส่งทางบกของกรุงเทพมหานครทางตะวันออก แบ่งเป็น 2 ระดับ ศูนย์กลางที่เชื่อม โยงไปสู่ภูมิภาคคือ ทิศเหนือและตะวันออก จากถนนนิมิตรใหม่ เข้าถนนพหลโยธิน ตำลูกกา ไปอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานีหรือต่อไปที่จังหวัดปราจีนบุรีและนครนายกได้ทิศทางตะวันออก จากถนนสุขุมวิทวงศ์ไปจนถึงจังหวัดฉะเชิงเทรา ศูนย์กลางในระดับท้องถิ่นสามารถเชื่อมโยงกับชุมชนรอบนอกต่างๆ ได้สะดวก โดยสถานีรถประจำทาง รถสองแถว เป็นสถานีต้นทางปลายทาง และรถประจำทางเริ่มต้นจากศูนย์กลางชุมชนไปยังชุมชนต่างๆ ในเขตมีนบุรี

2.4.2 ศูนย์กลางคมนาคมทางน้ำ

ถึงแม้เส้นทางคมนาคมทางบกจะพัฒนา ก่อสร้างโครงข่ายถนนไปมากแล้วก็ตามการคมนาคมทางน้ำก็ยังมีผลสำคัญอยู่ เพราะบ้านเรือนของราษฎร ปลูกเรียงรายตามริมฝั่งคลองที่ถนนเข้าไม่ถึง การคมนาคมทางน้ำสายหลักของเขตมีนบุรี ได้แก่ คลองแสนแสบ มีความกว้าง 20-60 เมตร ยาว 11,430 เมตร

2.4.3 ศูนย์ชุมชนชานเมือง มีนบุรี

เป็นศูนย์ชุมชนที่สำคัญ ในบริเวณชานเมืองด้านตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานคร ที่ให้บริการแก่ พ.ท.โดยรอบภายในเขตเอง และบริเวณข้างเคียง ทั้งในด้านการเป็นศูนย์ราชการ

เอกสารนี้ ศูนย์บริการทางสังคมและศูนย์พาณิชย์กรรมและการบริการ ดังนั้นศูนย์ชุมชนเหล่านี้จึงมีศักยภาพในไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การพัฒนา เป็นศูนย์กลางชุมชนเมือง เพื่อเป็นย่านพาณิชย์กรรม การค้า การบริการและแหล่งงานใน อนาคตสูงกว่าบริเวณอื่นๆ

2.4.4 ศูนย์กลางอุตสาหกรรม

เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมที่ตั้งอยู่ในเขตมีนบุรีจะเชื่อมต่อกับเขตบึงกุ่ม จะมีคลองบางชั้น ซึ่งเป็นคลองที่แบ่งพื้นที่เขตแยกออกเป็น 2 ส่วน

ซึ่งในอนาคตอุตสาหกรรมเกี่ยวกับรถยนต์และอะไหล่รถยนต์จะพัฒนาไปสู่ระดับประเทศ

2.4.5 ศูนย์กลางพาณิชย์กรรม

ศูนย์ชุมชนมีนบุรี เป็นศูนย์กลางที่สำคัญบริเวณชานเมืองด้านตะวันออกเฉียงเหนือของ กรุงเทพมหานคร ที่ให้บริการแก่พื้นที่โดยรอบภายในเขตเองและบริเวณข้างเคียง ทั้งในด้านการ เป็นศูนย์ราชการ ศูนย์บริการทางสังคมและศูนย์พาณิชย์กรรมและการบริการ ดังนั้นศูนย์ชุมชนเมือง เพื่อเป็นย่านพาณิชย์กรรม การค้า การบริการและแหล่งงานในอนาคตสูงกว่าบริเวณอื่น

2.4.6 พื้นที่เกษตรกรรม

เนื่องจากนโยบายการใช้ที่ดินของรัฐที่ปรากฏในผังเมืองกรุงเทพฯ 2535 ที่ได้กำหนดให้ พื้นที่ส่วนหนึ่งของเขตมีนบุรีและเขตหนองจอก เป็นการใช้ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม และประเภทอนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม ทำให้ที่ดินบริเวณนี้ยังสามารถเพาะปลูกได้ และใช้ ประโยชน์เป็นพื้นที่เกษตรได้ต่อไปอีก หากมีนโยบายหรือความต้องการเช่นนั้น รวมทั้งยังมีทรัพยากรน้ำ และระบบชลประทานสนับสนุนพื้นที่เกษตรฯ ได้อย่างเพียงพออีกด้วย

2.5 ระบบคมนาคมขนส่งระดับชุมชนและเมือง

แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม (พ.ศ.2548-2552) นโยบายด้านการจราจรกรุงเทพมหานคร นั้น เป็นแผนพัฒนาระบบคมนาคมกรุงเทพมหานคร เพื่อแก้ปัญหาเรื้อรังด้านการจราจรส่งเสริม บทบาทกรุงเทพมหานคร เป็นศูนย์กลางธุรกิจภูมิภาค ด้วยแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานใหม่ คือ ระบบทางด่วน ระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ และระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง เพิ่มเดิมถนน สายหลัก ถนนสายรอง ทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบันและส่วนที่จะแล้วเสร็จในอนาคต รวมถึงถนนที่ได้เสนอแนะ ให้มีขึ้นอันจะเป็นปัจจัยช่วยกระตุ้นศักยภาพของการพัฒนาใหม่ๆ ให้เกิดขึ้นอย่างมีแบบแผน และเป็น การวางผังเมืองที่นำหน้าแนวโน้มการพัฒนาได้ต่อไป

แนวความคิดในการจัดทำผังโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งดังนี้

1. ระบบถนนสายประธาน ถนนวงแหวน ระบบทางด่วน ซึ่งเป็นโครงข่ายพื้นฐานสำคัญ ที่ทำหน้าที่ผ่านการจราจรระหว่างเมืองไปอย่างสะดวก โดยไม่มีจุดติดหรือสัปดาห์การจราจร

2. โครงสร้างพื้นฐานใหม่ ระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ความเร็วสูง รวมทั้งการส่งเสริม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า การพัฒนาพื้นที่บริเวณตลาดมีนบุรี

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมีเหตุดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3. วางระบบผังคมนาคม (ถนนเสนอแนะ) เพิ่มเครือข่ายถนนสายหลักซึ่งทำหน้าที่ผ่าน การจราจรระหว่างเขตและคมนาคมสายรองเพื่อเพิ่มความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่เสริม โครงข่าย ระบบถนนในบริเวณที่ส่งเสริมให้เป็นศูนย์ชุมชน

4. การประสานโครงข่ายการขนส่งสาธารณะอื่น ได้แก่ ระบบรถประจำทาง ระบบการ ขนส่งทางน้ำ

2.5.1 โครงการระบบคมนาคมขนส่ง

2.5.1.1 ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขนาดใหญ่

ระบบรถไฟฟ้า (BTS) ขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ เป็นการเพิ่มแนวทางเลือกทางเดินของ ประชาชน ในบริเวณพื้นที่ชานเมืองของกรุงเทพมหานคร ซึ่งจะมีผลทำให้การใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ลดน้อยลง ระบบรถไฟฟ้า (BTS) ดังกล่าว ได้แก่ โครงการระบบรถไฟฟ้า (BTS) แบ่งเป็น 2 สาย คือ

- รถไฟฟ้าสายสีชมพู

- รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล

2.5.1.2 ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขนาดรอง

เป็นโครงการรถไฟฟ้า (BTS) เสริมระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ เพื่อขยายโครงข่าย การให้บริการประชาชนเฉพาะพื้นที่ได้ดีขึ้น โดยกรุงเทพมหานครจะดำเนินการโครงการระบบขนส่ง มวลชน

2.5.1.3 สถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

สถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจะมีบทบาทชี้้นำให้เกิดการพัฒนาในพื้นที่รอบสถานี และชุมชนต่างๆ ใกล้พื้นที่ศึกษาก่อให้เกิดกิจกรรมในด้านบริการและการพัฒนาที่ดินดั่งนั้นเส้นทาง รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนโดยส่วนใหญ่ได้ออกแบบไว้เพื่อบริการในใจกลางพื้นที่ที่ต้องการให้ประชาชน กระจายออกไป โดยตลอดเส้นทาง 2 สาย จะมีสถานีร่วมกับแนวรถไฟฟ้าเส้นอื่น ๆ และมีผู้โดยสาร จำนวนมากที่สามารถต่อรถขนส่งมวลชนประเภทอื่น

สำหรับแนวคิดเกี่ยวกับสถานีระบบขนส่งมวลชนร่วม จะใช้เมื่อมีเส้นทางขนส่งมวลชน 2 เส้น หรือมากกว่านั้นมาตัดหรือร่วมกัน เพื่อใช้ในการเปลี่ยนทิศทางการเดินทาง ณ ตำแหน่งซึ่ง ก็คือ การเชื่อมกันระหว่างของสถานีแต่ละเส้นทาง โดยจะจัดวางตำแหน่งให้ใกล้กันเท่าที่จะทำได้ เพื่อให้เกิดการเคลื่อนไหวของผู้โดยสารอย่างต่อเนื่องสำหรับ โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ทั้ง 2 สายตามแผนแม่บทฯ จะมีสถานีระบบขนส่งมวลชนร่วม จำนวน 14 แห่ง ดังนี้

1. แคราย

2. ปากเกร็ด

3. เมืองทองธานี

4. แจ้งวัฒนะ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5. ประชาชน
6. หลักสี่
7. บางเขน
8. ลาดปลาเค้า
9. วัชรพล
10. นวมินทร์
11. วงแหวนรอบนอก
12. พระยาสุเรนทร์
13. หทัยราษฎร์
14. มีนบุรี

2.5.2 ภาพรวมของการคมนาคมขนส่งและการสัญจรทางเท้าในพื้นที่ศึกษา

สำหรับระบบคมนาคมขนส่งระดับชุมชนและเมืองในพื้นที่ศึกษา โครงการแนวทางการออกแบบศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนมีนบุรี ในการศึกษาค้างนี้ ได้ทำการศึกษาโครงข่ายทั้งในระบบใหญ่ที่เป็นผลต่อการพัฒนาในระดับประเทศส่วนหนึ่งและสำหรับข้อมูลพื้นฐานที่สำคัญต่อการออกแบบในทางกายภาพที่ต้องนำมาใช้อันได้แก่ ลักษณะของการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ที่จะครอบคลุมเรื่องต่อไปนี้

2.5.2.1 โครงข่ายถนนสายหลัก ในพื้นที่ศึกษาถ้าหากพิจารณาพื้นที่เป็น 2 ส่วน โดยถือถนนสีหบุรานุกิจเป็นแนวเขตโดยทิศเหนือจะมีถนนสายหลักคือ ถนนหทัยราษฎร์และถนนสุวินทวงศ์ทิศใต้มีถนนสายหลักคือ ถนนรามคำแหงและถนนเสรีไทยมีจุดตัดร่วมกับถนนรามอินทราและถนนสีหบุรานุกิจ

2.5.2.2 โครงข่ายถนนสายรอง ถนนสายรองในบริเวณพื้นที่ศึกษามีค่อนข้างน้อยหากพิจารณาพื้นที่ตามโครงข่ายถนนสายหลักแล้ว ถนนสายรองในพื้นที่ศึกษายังมีไม่มากพอควร

2.5.2.3 โครงข่ายถนนสายย่อย ถนนสายย่อยในพื้นที่ศึกษามีอย่างทั่วถึง ปัญหาของถนนสายย่อยบางแห่ง คือ ความกว้างที่ไม่ได้มาตรฐาน และบางแห่งได้ใช้เส้นทางลัดเชื่อมถนนสายหลัก ซึ่งอาจปรับปรุงเป็นถนนสายรองได้เพื่อที่จะระบายการจราจรบริเวณตลาดมีนบุรีที่มีมาก ทั้งนี้การพัฒนาถนนย่อยดังกล่าวยังต้องพิจารณากันในการออกแบบกายภาพต่อไป

2.5.2.4 คำจำกัดความรถโดยสาร

รถโดยสารประจำทาง หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่กำหนด

รถโดยสารไม่ประจำทาง หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัดเส้นทาง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รถโดยสารส่วนบุคคล หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเอง ซึ่งบรรทุกผู้โดยสารได้ตั้งแต่ 12 ที่นั่งขึ้นไป และมีน้ำหนักรถ เกินกว่า 1,600 กิโลกรัมขึ้นไป

รถขนาดเล็ก หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารและหรือสิ่งของ เพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่กำหนด ด้วยรถที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกิน 4,000 กิโลกรัม

รูปและลักษณะของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร ลักษณะของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร แบ่งออกเป็น 7 มาตรฐาน ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ดังนี้

- มาตรฐาน 1 คือ รถปรับอากาศพิเศษ
- มาตรฐาน 2 คือ รถปรับอากาศ
- มาตรฐาน 3 คือ รถที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ
- มาตรฐาน 4 คือ รถสองชั้น
- มาตรฐาน 5 คือ รถพ่วง
- มาตรฐาน 6 คือ รถกึ่งพ่วง
- มาตรฐาน 7 คือ รถโดยสารเฉพาะกิจ

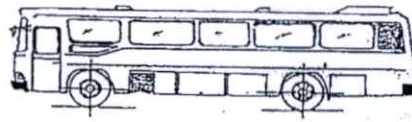
มาตรฐาน 1 ก

รถปรับอากาศพิเศษ	ไม่มียื่น
ห้องผู้โดยสารแยกจากห้องขับรถ จัดวางที่นั่งผู้โดยสารขนานกับความกว้างของตัวรถไม่เกินแถวละ 3 ที่นั่ง	มี
ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม	มี
ที่เก็บสัมภาระ อุปกรณ์ให้เสียง และประชาสัมพันธ์	มี
ห้องสุขภัณฑ์และที่เก็บสัมภาระ	มี

มาตรฐาน 1 ข

รถปรับอากาศพิเศษ	ไม่มียื่น
ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม	มี
ที่เก็บสัมภาระ อุปกรณ์ให้เสียง และประชาสัมพันธ์	มี
ห้องสุขภัณฑ์และที่เก็บสัมภาระ	มี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



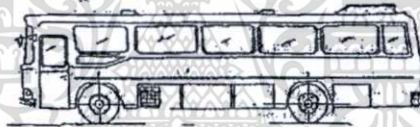
มาตรฐาน 1

มาตรฐาน 2 ก

รถปรับอากาศ มีที่นั่งผู้โดยสารเกิน 30 ที่นั่ง	ไม่มียื่น
ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม	มีหรือไม่มีก็ได้
ที่เก็บสัมภาระ อุปกรณ์ให้เสียง และประชาสัมพันธ์	มีหรือไม่มีก็ได้
ห้องสุขภัณฑ์	ไม่มี

มาตรฐาน 2 ข

รถปรับอากาศ มีที่นั่งผู้โดยสารเกิน 30 ที่นั่ง	มีที่ยื่น
ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม	ไม่มี
ที่เก็บสัมภาระ อุปกรณ์ให้เสียง และประชาสัมพันธ์	มีหรือไม่มีก็ได้
ห้องสุขภัณฑ์	ไม่มี



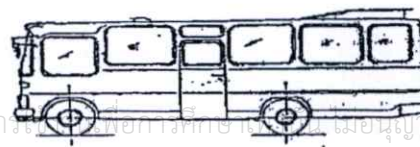
มาตรฐาน 2

มาตรฐาน 2 ค

รถปรับอากาศ มีที่นั่งผู้โดยสาร 21 - 30 ที่นั่ง	ไม่มียื่น
ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม	มีหรือไม่มีก็ได้
ที่เก็บสัมภาระ อุปกรณ์ให้เสียง และประชาสัมพันธ์	มีหรือไม่มีก็ได้
ห้องสุขภัณฑ์	ไม่มี

มาตรฐาน 2 ง

รถปรับอากาศ มีที่นั่งผู้โดยสาร 21 - 30 ที่นั่ง	มีที่ยื่น
ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม	ไม่มี
ที่เก็บสัมภาระ อุปกรณ์ให้เสียง และประชาสัมพันธ์	มีหรือไม่มีก็ได้
ห้องสุขภัณฑ์	ไม่มี

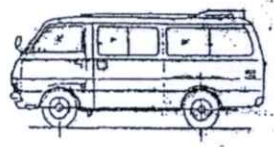


เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้เพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น เมื่อผู้เอาไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

มาตรฐาน 2 จ

รถปรับอากาศ มีที่นั่งผู้โดยสารไม่เกิน 20 ที่นั่ง
ที่เก็บสัมภาระมีหรือไม่มีก็ได้

ไม่มีขึ้น



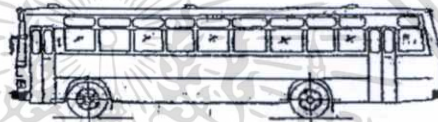
มาตรฐาน 3 ก

รถที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ มีที่นั่งผู้โดยสารเกิน 30 ที่นั่ง
ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม
ห้องสุขาภัณฑ์ และที่เก็บสัมภาระ

มีที่ขึ้น

ไม่มี

ไม่มี



มาตรฐาน 3 ข

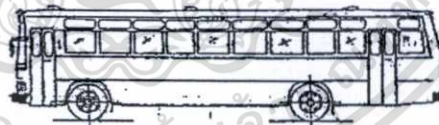
รถที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ มีที่นั่งผู้โดยสารเกิน 30 ที่นั่ง
ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม
ห้องสุขาภัณฑ์
ที่เก็บสัมภาระ

ไม่มีขึ้น

ไม่มี

ไม่มี

มี



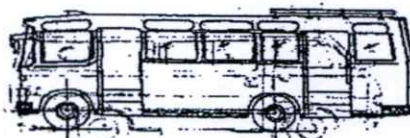
มาตรฐาน 3 ค

รถที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ มีที่นั่งผู้โดยสาร 21 - 30 ที่นั่ง
ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม
ห้องสุขาภัณฑ์ และที่เก็บสัมภาระ

มีที่ขึ้น

ไม่มี

ไม่มี

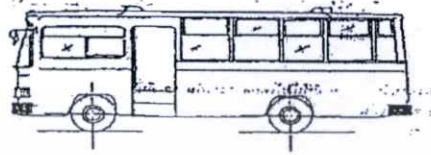


เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

มาตรฐาน 3 ง

รถที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ มีที่นั่งผู้โดยสาร 21 - 30 ที่นั่ง
 ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม
 ห้องสุขภัณฑ์
 ที่เก็บสัมภาระ

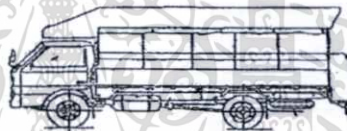
ไม่มียื่น
 ไม่มี
 ไม่มี
 มี



มาตรฐาน 3 จ

รถที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ มีที่นั่งผู้โดยสาร 13 - 24 ที่นั่ง
 ที่สำหรับผู้โดยสารยื่น
 ที่เก็บสัมภาระ

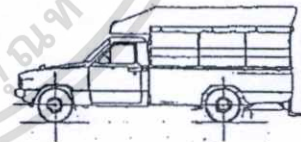
มีหรือไม่ได้
 มีหรือไม่ได้



มาตรฐาน 3 ฉ

รถที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ มีที่นั่งผู้โดยสารไม่เกิน 12 ที่นั่ง
 ที่สำหรับผู้โดยสารยื่น
 ที่เก็บสัมภาระ

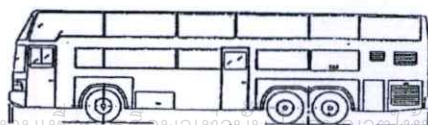
ไม่มี
 มีหรือไม่ได้



มาตรฐาน 4 ก

รถสองชั้นปรับอากาศ
 ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม
 ห้องสุขภัณฑ์
 อุปกรณ์ให้เสียงประชาสัมพันธ์

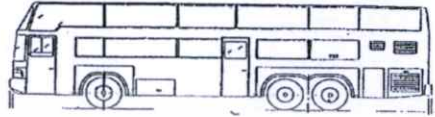
ไม่มีที่ยื่น
 มี
 มี
 มี



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อผู้ผูกขาดเห็นค่าใช้จ่ายขึ้นด้านการค้า
 ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

มาตรฐาน 4 ข

รถสองชั้นปรับอากาศ	ไม่มีที่ขึ้น
ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม	มี
ห้องสุขภัณฑ์	มี
อุปกรณ์ให้เสียงประชาสัมพันธ์	มี



มาตรฐาน 4 ค

รถสองชั้นปรับอากาศ	ไม่มีที่ขึ้น
เครื่องปรับอากาศ	มี
ห้องสุขภัณฑ์	ไม่มี
ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม	มีหรือไม่มีก็ได้
อุปกรณ์ให้เสียงประชาสัมพันธ์	มีหรือไม่มีก็ได้



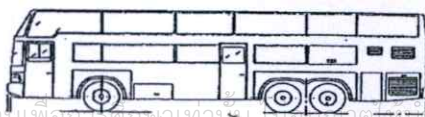
มาตรฐาน 4 ง

รถสองชั้นปรับอากาศ ชั้นล่างกำหนดให้มีผู้โดยสารขึ้นมีเครื่องปรับอากาศ	
ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม	ไม่มี
ห้องสุขภัณฑ์	ไม่มี
ที่เก็บสัมภาระอุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์	มีหรือไม่มีก็ได้



มาตรฐาน 4 จ

รถสองชั้นไม่มีเครื่องปรับอากาศ ชั้นล่างกำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารขึ้น	
ที่เก็บสัมภาระ	ไม่มี
ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม	ไม่มี
ห้องสุขภัณฑ์	ไม่มี



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อผู้เอาต์เห็นไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

มาตรฐาน 4 ฉ

รถสองชั้น ไม่มีเครื่องปรับอากาศ	ไม่มีที่ขึ้น
ที่เก็บสัมภาระ	มี
ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม	ไม่มี
ห้องสุขภัณฑ์	ไม่มี



มาตรฐาน 5 ก

รถพ่วงปรับอากาศ	จะมีผู้โดยสารขึ้นหรือไม่ก็ได้
ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม	มีหรือไม่ก็ได้
อุปกรณ์ให้เสียง และประชาสัมพันธ์	มีหรือไม่ก็ได้
ที่เก็บสัมภาระ และห้องสุขภัณฑ์	มีหรือไม่ก็ได้

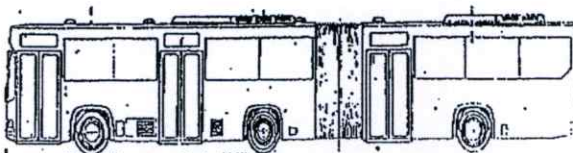
มาตรฐาน 5 ข

รถพ่วงไม่มีเครื่องปรับอากาศ	จะมีผู้โดยสารขึ้นหรือไม่ก็ได้
ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม	มีหรือไม่ก็ได้
อุปกรณ์ให้เสียง และประชาสัมพันธ์	มีหรือไม่ก็ได้
ที่เก็บสัมภาระ และห้องสุขภัณฑ์	มีหรือไม่ก็ได้



มาตรฐาน 6 ก

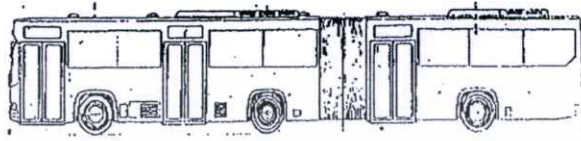
รถกึ่งพ่วงปรับอากาศ	จะมีผู้โดยสารขึ้นหรือไม่ก็ได้
ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม	มีหรือไม่ก็ได้
อุปกรณ์ให้เสียง และประชาสัมพันธ์	มีหรือไม่ก็ได้
ที่เก็บสัมภาระ และห้องสุขภัณฑ์	มีหรือไม่ก็ได้



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

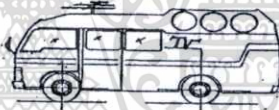
มาตรฐาน 6 ข

รถกึ่งพ่วงไม่มีเครื่องปรับอากาศ	จะมีผู้โดยสารขึ้นหรือ ไม่ก็ได้
ที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม	มีหรือ ไม่ก็ได้
อุปกรณ์ให้เสียง และประชาสัมพันธ์	มีหรือ ไม่ก็ได้
ที่เก็บสัมภาระ และห้องสุขาภัณฑ์	มีหรือ ไม่ก็ได้



มาตรฐาน 7

- รถโดยสารเฉพาะกิจ
- มีลักษณะพิเศษเพื่อใช้ในกิจการใดกิจการหนึ่งโดยเฉพาะ เช่น รถพยาบาล รถถ่ายทอดวิทย์ หรือ โทรศัพท์ รถบริการไปรษณีย์ รถบริการธนาคาร เป็นต้น



2.5.2.1 ระบบขนส่งมวลชนและรูปแบบการสัญจรทางเท้า

ระบบขนส่งมวลชน การให้บริการขนส่งสาธารณะในบริเวณพื้นที่ศึกษา ได้แก่

1. รถตู้ร่วมบริการ
2. รถประจำทาง ขสมก
3. รถ บขส. สายตะวันออก
4. เรือโดยสารเทียบคลองสามวา
5. ในอนาคตภาครัฐได้มีโครงการรถไฟฟ้า

- รถตู้ร่วมบริการ บริเวณมีบุรีมีรถตู้วิ่งให้บริการซึ่งดำเนินการโดยภาคเอกชน

โดยมีเส้นทางเดินรถกระจายอยู่ทั่วบริเวณกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยปัจจุบันระบบขนส่งด้วยรถตู้โดยสารประจำทางได้รับความนิยมเป็นอย่างมากเนื่องจากมีความยืดหยุ่นในการเดินทางและความสามารถในการเข้าถึงสูง

- รถประจำทาง ขสมก. บริเวณมีบุรีที่ให้บริการมีทั้งรถธรรมดาและรถปรับอากาศ มีรถประจำทาง ขสมก. ที่ผ่านบริเวณมีบุรีหลายสายเนื่องจากเป็นต้นสายของการเดินรถ และเป็นจุดต่อรถสายตะวันออกด้วย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- รถ บขส. สายตะวันออก มีสาย กรุงเทพ- ระยอง , กรุงเทพ- พัทยา , กรุงเทพ- ฉะเชิงเทรา ส่วนใหญ่เป็น รถ บขส. ป2 เท่านั้น

- เรือโดยสารเทียบคลองสามวา ปัจจุบัน โครงการให้บริการของเรือโดยสารในคลองสามวาบริเวณมีนบุรีให้บริการเฉพาะในชุมชนและชุมชนใกล้เคียงเท่านั้น

- โครงการรถไฟฟ้า 2 เส้นทาง คือ เส้นทาง 1 คือสายสีชมพูจากมีนบุรีถึงปากเกร็ดและแคราย เส้นทาง 2 คือ สายสีน้ำตาลจากบางกะปิ ถึง มีนบุรี

- รูปแบบการสัญจรทางเท้า ทางเดินเท้าในขอบเขตของพื้นที่ศึกษาบริเวณมีนบุรีในปัจจุบันมีรูปแบบที่ต่างกันออกไป ซึ่งบางส่วนก็ได้มีการปรับปรุงไปแล้วเพื่อรองรับกับระบบขนส่งที่เปลี่ยนแปลงไป ทั้งจากระบบรถโดยสาร เรือและในอนาคตยังต้องรองรับกับระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ เช่น รถไฟฟ้า BTS ซึ่งล้วนแต่เป็นปัจจัยที่ดึงดูดให้มีผู้คนเข้ามาใช้พื้นที่บริเวณนี้มากขึ้นและสนับสนุนการใช้ทางเดินเท้าในพื้นที่ศึกษา อันทำให้สภาพทางเดินที่ไม่ได้วางแผนเพื่อรองรับกับความเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเกิดปัญหาขึ้นได้ ซึ่งในการศึกษารั้งนี้ที่มุ่งเน้นที่จะหาแนวทางการวางแผนดังกล่าวจึงต้องศึกษาถึงลักษณะทางกายภาพที่เกิดขึ้นกับทางเดินเท้าเดิมและปัญหาที่เกิดขึ้นเพื่อวิเคราะห์ประกอบกับการเสนอแนวทางในการออกแบบต่อไป

โดยในการวิจัยครั้งนี้จะแบ่งทางเดินเท้าพิจารณาเป็นส่วนๆ เพื่อให้สามารถกล่าวถึงรายละเอียดของทางเดินเท้าช่วงนั้นๆ ได้อย่างชัดเจน ซึ่งจะพิจารณาแบ่งทางเดินเท้าในบริเวณนี้โดยจัดกลุ่มตามทางเดินเท้าที่เชื่อมไปสู่ศูนย์รวมกิจกรรมของชุมชนที่มีอิทธิพลต่อโครงการ และทางเดินเท้าที่มีรูปแบบเฉพาะที่ใช้ประโยชน์ทั้งเพื่อการสัญจรและพักผ่อนหย่อนใจ โดยจะแบ่งทางเท้าเพื่อนำมาพิจารณาดังนี้

1. ทางเดินเท้าบริเวณถนนสีหบุรานุกิจ
2. ทางเดินเท้าบริเวณชุมชนริมคลองสามวา
3. ทางเดินเท้าบริเวณถนนรามคำแหง
4. ทางเดินเท้าบริเวณถนนสุวินทวงศ์

ซึ่งในที่นี้จะกล่าวถึงรายละเอียดของทางเดินเท้าในเรื่องต่อไปนี้

ลักษณะกายภาพของทางเดินเท้าในพื้นที่ศึกษา

เนื่องจากทางเดินเท้าที่ทำการศึกษามีความหลากหลายทางรูปแบบมาก ทั้งที่จากการพัฒนาคนละยุคสมัย และจากการใช้กิจกรรมบนทางเท้าที่ต่างกัน ดังนั้นในการศึกษาจึงได้แบ่งทางเดินเท้าออกเป็นส่วนๆ ในแต่ละย่านแต่ละกลุ่มกิจกรรมเพื่อให้การศึกษาวิจัยสามารถดำเนินไปในรายละเอียดของพื้นที่มากขึ้น โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ลักษณะกายภาพของทางเดินเท้าบริเวณถนนสีหบุรานุกิจ ทางเดินเท้าในช่วงถนนสีหบุรานุกิจปัจจุบันมีสภาพค่อนข้างดี แต่เมื่อพิจารณาจากสภาพโดยทั่วไปแล้วจะมีความกว้างอยู่ที่ 2.00-3.00 ม.

เอกสารโดยทางเดินเท้าบริเวณนี้จะมีการใช้เป็นที่จุดขึ้นลงรถโดยสารประจำทางที่มีผู้คนเข้ามาใช้มากเพื่อโดยสาร

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ไปสู่แหล่งงานบริเวณ โดยรอบหรือเพื่อใช้โดยสารต่อไปยังระบบขนส่งอื่นๆ ในพื้นที่ กิจกรรมที่เกิดขึ้นในทางเดินเท้าบริเวณนี้ที่นอกจากจะเป็นจุดขึ้นลงรถโดยสารประจำทางแล้ว บางส่วนยังมีการตั้งร้านขายของที่ขึ้นออกมาบนทางเดินเท้า เช่น แผงลอย หรือแม้แต่เกินมาจากร้านค้าของชำต่างๆ โดยพบมากในส่วนที่ใกล้กับตลาดมินบุรี มีการตั้งโต๊ะเพื่อขายอาหารออกมาในทางเท้าอีกด้วย นอกเหนือไปจากไปจากนี้ในส่วนของทางเท้าที่อยู่หน้าอาคารสำนักงานแทบไม่มีผู้ใช้งานมากนัก ลักษณะขององค์ประกอบทางเดินเท้าในบริเวณนี้มีไม่มากนัก เน้นขนาดความกว้างในการยื่นพักคอยมากกว่าการใช้งานอื่นๆ

2. ลักษณะกายภาพของทางเดินเท้าบริเวณชุมชนริมคลองสามวา ทางเดินเท้าบริเวณนี้มีสภาพทรุดโทรมขาดการดูแลรักษา เนื่องจากบริเวณนี้เป็นชุมชนริมคลองทางเดินเท้าจึงมีลักษณะโครงสร้างไม้ที่ขึ้นออกไปในลำคลอง สภาพโดยทั่วไปพอจะใช้การได้ แม้ว่าจะมีความทรุดโทรมบ้างแต่เนื่องจากมีผู้ใช้ไม่มากจึงไม่เสื่อมเร็ว โดยความกว้างเฉลี่ยของทางเท้าในบริเวณนี้จะอยู่ที่ประมาณ 2.00-3.00 ม. กิจกรรมทั่วไปของทางเดินเท้าบริเวณนี้จะมาจากการสัญจรเพื่อเข้าออกในชุมชน เส้นทางการขึ้น-ลง การสัญจรทางน้ำ ที่ค้าขายขนาดเล็กของคนในชุมชน และไม่พบว่ามีการใช้ทางเดินเท้าเพื่อกิจกรรมประเภทอื่นๆ นอกเหนือจากนี้

3. ลักษณะกายภาพของทางเดินเท้าบริเวณถนนรามคำแหง สภาพโดยทั่วไปไม่เรียบร้อย เพราะมีทางสัญจรทางเท้าเป็นช่วงๆ จะจะมีในบริเวณจุดขึ้นลงรถโดยสารประจำทางและหน้าหมู่บ้านหรือแหล่งชุมชนเท่านั้น มีความกว้างประมาณ 1.50-3.00 ม. ผู้ใช้ทางเดินเท้าไม่มากส่วนใหญ่เป็นคนในชุมชนมากกว่า ซึ่งบริเวณนี้พบว่ามีความต่อเนื่องของทางเท้าค่อนข้างน้อย การใช้ทางเท้าในบริเวณนี้ไม่ได้ใช้เพื่อการสัญจรเพียงอย่างเดียวบางส่วนใช้เพื่อประกอบอุตสาหกรรมขนาดเล็ก เช่น การทำป้าย ค้าขายและซ่อมรถยนต์

4. ลักษณะกายภาพของทางเดินเท้าบริเวณถนนสุวินทวงศ์ สภาพโดยทั่วไปก็คล้ายกับถนนรามคำแหงคือมีทางสัญจรเป็นช่วงๆ จะมีเฉพาะจุดขึ้นลงรถโดยสารประจำทาง หน้าหมู่บ้านและแหล่งชุมชนเท่านั้น มีความกว้างประมาณ 1.50-3.00 ม. ผู้ใช้ทางเดินเท้าไม่มากส่วนใหญ่เป็นคนในชุมชนมากกว่า ซึ่งบริเวณนี้พบว่ามีความต่อเนื่องของทางเท้าค่อนข้างน้อย การใช้ทางเท้าในบริเวณนี้ไม่ได้ใช้เพื่อการสัญจรเพียงอย่างเดียวบางส่วนใช้เพื่อประกอบอุตสาหกรรมขนาดเล็ก เช่น การทำป้าย ค้าขายและซ่อมรถยนต์

สภาพปัญหาของทางเดินในพื้นที่ศึกษา

หากมองในแง่การใช้งานทางเดินเท้าบางส่วนในบริเวณนี้จะมีปัญหาโดยรวมคือขาดการเตรียมพื้นที่ให้พอเหมาะกับลักษณะกิจกรรม บางส่วนมีผู้ใช้งานมากแต่กลับมีพื้นที่ให้น้อย และการเชื่อมโยงทางเดินเท้าให้ตรงกับพฤติกรรมการใช้ทางเท้า รวมไปถึงสภาพทางเดินเท้าโดยรวมที่ขาดความสะดวกซึ่งเป็นผลให้เกิดปัญหาการใช้ทางเดินเท้าที่ไม่มีประสิทธิภาพและเป็นผลทำให้การใช้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ทางเดินเท้าในพื้นที่ไม่ดึงดูดการใช้กิจกรรมมากเท่าที่ควร ซึ่งหากพิจารณาทางเดินเท้าในแต่ละส่วน จะมีรายละเอียดดังนี้

1. สภาพปัญหาของทางเดินเท้าบริเวณถนนสีหบุรานุกิจ มีการล่งล้ำของกิจกรรมร้านค้าต่าง ๆ เข้ามาในพื้นที่ผิวทางเท้าซึ่งโดยส่วนใหญ่จะเป็นอุตสาหกรรมขนาดเล็ก
2. สภาพปัญหาของทางเดินเท้าบริเวณชุมชนริมคลองสามวา แม้ว่าจะมีการปรับปรุงไปบ้างในบางส่วนแต่ยังขาดสิ่งดึงดูดให้ใช้สัญจรเนื่องจากเนื่องจากการเข้าถึงทางเท้าในบริเวณนี้ทำได้ยาก ผู้สัญจรส่วนใหญ่เป็นผู้ที่พักอาศัยในชุมชนเท่านั้น สภาพแวดล้อมของทางเท้าโดยทั่วไปมีคุณภาพดีแต่ยังมีรูปแบบที่ไม่กลมกลืนกับพื้นที่และลักษณะกิจกรรมการใช้งาน
3. สภาพปัญหาของทางเดินเท้าบริเวณรามคำแหง ปัญหาที่เกิดขึ้นคือในบางช่วงเวลามีปริมาณผู้ใช้มากทำให้เกิดความไม่สะดวกในการเดินสัญจร และยังมีปัญหาความเสื่อมโทรมของทางเดินเท้าบริเวณที่ใช้เป็นทางขึ้นลงรถโดยสารประจำทาง และยังพบปัญหาในการเชื่อมต่อทางเดินเท้าในบริเวณนี้ไปสู่บริเวณอื่นโดยรอบที่ขาดความสะดวก
4. สภาพปัญหาของทางเดินเท้าบริเวณถนนสุวินทวงศ์ ปัญหาที่เกิดขึ้นคล้ายกับถนนรามคำแหง จะต่างกันตรงที่สภาพแวดล้อมของทางเท้าที่ดูไม่ปลอดภัย และผู้ใช้พื้นที่ส่วนใหญ่ที่เป็นคนเร่ร่อน ทางเท้าในบางช่วงที่มีการต่างระดับกันมากและเกิดการทรุดตัวทำให้การใช้ทางเท้าไม่สะดวก

2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.6.1 การศึกษาระบบเรือโดยสารเลียบบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษาในการเชื่อมโยงระบบคมนาคมอื่นในกรุงเทพมหานครเพื่อการประหยัดพลังงาน

เพ็ญศรี เหลืองอร่ามศรี (2545 : บทคัดย่อ) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง “การศึกษาระบบเรือโดยสารเลียบบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษาในการเชื่อมโยงระบบคมนาคมอื่นในกรุงเทพมหานครเพื่อการประหยัดพลังงาน” ได้กล่าววาระบบการสัญจรทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองต่าง ๆ ที่เชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นรูปแบบการเดินทางอย่างหนึ่งที่สามารถพัฒนาให้เป็นรูปแบบการเดินทางที่มีประสิทธิภาพสามารถรองรับการใช้บริการของผู้เดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาระบบเรือโดยสารเลียบบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษา โดยอาศัยข้อมูลเอกสารต่าง ๆ ประกอบการสำรวจภาคสนามและการสัมภาษณ์โดยสุ่มตัวอย่างจากผู้ใช้บริการระบบเรือโดยสารเลียบบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษาทั้งหมดจำนวน 300 ตัวอย่าง โดยมีประเด็นศึกษาเกี่ยวกับสภาพทางกายภาพ ระบบโครงสร้างการให้บริการ พฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้บริการ ตลอดจนทัศนคติความคิดเห็นของผู้ใช้บริการที่มีต่อระบบ เพื่อสรุปถึงความต้องการในการเดินทางทางน้ำและเพื่อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาระบบให้เป็นทางเลือกในการเดินทางที่มีประสิทธิภาพสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากการศึกษาจะพบว่า ผู้ใช้บริการส่วนมากเป็นกลุ่มคนทำงานซึ่งลักษณะการเดินทางจะเป็นการเดินทางประจำ ระหว่างบ้านกับที่ทำงาน โดยการเดินทางด้วยเรือโดยสารเลียบบึงแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นวิธีการที่มีความสะดวก รวดเร็ว แต่ก็ยังมีผู้ใช้บริการอยู่ในวงจำกัดโดยผู้ใช้บริการส่วนมากจะเป็นผู้ที่มิที่พัก (จุดเริ่มต้น) หรือสถานที่ทำงาน (ปลายทาง) อยู่ใกล้ท่าเรือตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งบ่งบอกได้ว่าปัญหาความไม่สะดวกในการเข้าถึงท่าเรือ เป็นอุปสรรคสำคัญในการใช้บริการ นอกจากนี้ระบบก็ยังมีข้อด้อยประสิทธิภาพอีกหลายด้าน ซึ่งส่งผลให้เกิดทัศนคติเชิงลบต่อการใช้บริการและทำให้มีผู้ใช้บริการไม่มากเมื่อเทียบกับการเดินทางรูปแบบอื่น ยกตัวอย่าง เช่น ปัญหาการมีเส้นทางหรือรอบเรือที่ให้บริการไม่เหมาะสมเพียงพอ ปัญหาความไม่สะดวกสบายเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ปัญหาความปลอดภัย ปัญหาด้านราคาค่าโดยสาร เป็นต้น ปัญหาต่าง ๆ เหล่านี้ สามารถปรับปรุงแก้ไขพร้อมทั้งพัฒนาระบบให้มีศักยภาพสูงขึ้นและเชื่อมโยงเข้ากับระบบขนส่งรูปแบบอื่น เพื่อเป็นการสนับสนุนให้ประชาชนหันมานิยมใช้บริการในวงกว้าง ซึ่งจะเป็นการพลิกฟื้นบทบาทการสัญจรทางน้ำในกรุงเทพมหานครให้มีความสำคัญช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรทางบกและส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน

2.6.2 บทบาทของรถตู้โดยสารประจำทางในการเชื่อมโยงระบบขนส่งมวลชน กรณีศึกษา บริเวณท่ารถตู้อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

จตุพร นนทศิริ (2546 : บทคัดย่อ) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง “บทบาทของรถตู้โดยสารประจำทางในการเชื่อมโยงระบบขนส่งมวลชน : กรณีศึกษาบริเวณท่ารถตู้อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ กรุงเทพมหานคร” การวิจัยนี้ได้ศึกษาถึงบทบาทของรถตู้โดยสารประจำทางในการเชื่อมโยงระบบขนส่งมวลชน ได้แก่ ระบบขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง และระบบขนส่งด้วยรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร ตลอดจนศึกษาโครงข่ายการเดินทาง – รูปแบบการเข้าถึง การประเมินความต้องการ ทัศนคติและความพึงพอใจตลอดจนข้อจำกัดในการให้บริการของผู้โดยสารด้วยรถตู้ประจำทางทั้งนี้การดำเนินงานจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องทำการศึกษา นโยบายเชิงกฎหมายเชิงสนับสนุนการดำเนินงานรถตู้โดยสารควบคู่กันไป เพื่อเสนอแนะนโยบายและแนวทางที่เหมาะสมกับการดำเนินงานให้แก่หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องและกลุ่มผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทาง อันเป็นประโยชน์ต่อการวางแผนระบบขนส่งมวลชนต่อให้มีประสิทธิภาพต่อไป

บทที่ 3

การดำเนินงานวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงพัฒนา (Research and Development) โดยผู้วิจัยศึกษาจากเอกสาร การสำรวจและการสัมภาษณ์ เพื่อหาแนวทางการออกแบบ

ผู้วิจัยได้ทำการจัดลำดับของการดำเนินงานวิจัย โดยแบ่งขั้นตอนของการดำเนินงานวิจัย ออกเป็นเรื่อง ดังนี้

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

3.2.1 การสร้างเครื่องมือ

3.2.2 การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ

3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

จากหัวข้อในขั้นตอนดังกล่าว ผู้วิจัยได้ทำการรวบรวมรายละเอียดในแต่ละเรื่อง โดยมีรายละเอียด ดังนี้

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

3.1.1 ประชากรในการวิจัยครั้งนี้

- ประชาชนที่มาใช้บริการขนส่งมวลชนบริเวณมีนบุรี 73,710 คน (ที่มา : สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย พ.ศ. 2549)

- นักวิชาการที่เกี่ยวข้องเจ้าหน้าที่สำนักงานโยบายและแผนการขนส่งและจราจร 2 ท่าน

3.1.2 กลุ่มตัวอย่าง

- ประชากรที่มาใช้บริการขนส่งมวลชนบริเวณมีนบุรี ผู้วิจัยได้กำหนดกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้ตารางสำเร็จรูปของ (Taro Yamane อ้างใน ฉัตรศิริ ปิยพินนสิทธิ์) ใช้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 120 คน

- นักวิชาการที่เกี่ยวข้องในการออกแบบจุดเชื่อมต่อโครงการรถไฟฟ้า และเจ้าหน้าที่สำนักงาน โยบายและแผนการขนส่งและจราจรที่รับผิดชอบ โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูและสายสีน้ำตาล จำนวน 2 ท่าน

1. ดร.ศณูชัย ลบแยม เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 6ว. สำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร สำนักงานโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

2. นายอธิฏ จิตรานุเคราะห์ เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 6ว. สำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร สำนักงานโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

3.2.1 การสร้างเครื่องมือ

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยมี 3 ลักษณะ ได้แก่ แบบสอบถาม แบบสำรวจ แบบสัมภาษณ์ โดยมีรายละเอียดดังนี้

แบบสอบถาม ผู้วิจัยได้ดำเนินการสร้างแบบสอบถาม โดยการศึกษาจากทฤษฎีงานวิจัย และบทความที่เกี่ยวข้องจากเอกสารต่างๆ มาเป็นกรอบในการสร้างแบบสอบถาม ให้สอดคล้องและครอบคลุมกับวัตถุประสงค์ของการวิจัยโดยแบ่งออกเป็น 4 ตอนดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมในการเดินทางของผู้โดยสาร

ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติและความพึงพอใจในการใช้บริการขนส่งมวลชน

เขตมีนบุรี

ตอนที่ 4 ข้อมูลเกี่ยวกับความสามารถในการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนทุกรูปแบบในเขตมีนบุรี

แบบสัมภาษณ์ ผู้วิจัยได้ดำเนินการสร้างแบบสัมภาษณ์ โดยการศึกษา จากทฤษฎีงานวิจัยและบทความที่เกี่ยวข้องจากเอกสารต่างๆ มาเป็นกรอบในการสร้างแบบสอบถาม ให้สอดคล้องและครอบคลุมกับวัตถุประสงค์ของการวิจัยโดยแบ่งออกเป็น 2 ตอนดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปตำแหน่งและหน้าที่การทำงาน

ตอนที่ 2 แนวความคิดด้านนโยบายและการพัฒนา

แบบสำรวจ เป็นการสำรวจข้อมูลในด้านกายภาพและสังคมของบริเวณชุมชนย่านชุมชนมีนบุรี โดยมีประเด็นในการสำรวจ คือ ลักษณะทางด้านกายภาพของบริเวณพื้นที่ศึกษา ใช้เครื่องมือในการสำรวจ ดังนี้

1. กล้องถ่ายรูป เพื่อให้ทราบถึงลักษณะภูมิประเทศลักษณะของพื้นที่ สามารถเข้าสำรวจถึงและถ่ายภาพได้
2. แผนที่ เพื่อใช้สำรวจพื้นที่ที่ทำการสำรวจและเพื่อใช้ในการสำรวจเส้นทางสัญจรของพื้นที่ศึกษา

3.2.2 การตรวจสอบเครื่องมือ

3.2.2.1 ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่สร้างเสร็จแล้วนำเสนอต่ออาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม เพื่อทำการตรวจสอบและแก้ไขความถูกต้องของเนื้อหา รวมทั้งความเหมาะสมในการใช้ถ้อยคำและสำนวนภาษา และความชัดเจนในข้อความคำถาม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.2.2.2 เพื่อดำเนินการแก้ไขแบบสอบถาม ผู้วิจัยนำไปให้ผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบความถูกต้องของเนื้อหาและภาษาที่ใช้ โดยมีรายชื่อผู้เชี่ยวชาญดังนี้

1. นายธนพล จรัสฉนิชวงศ์ เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 6ว. สำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
2. ผู้ช่วยศาสตราจารย์เบญจวรรณ อุบลศรี อาจารย์ประจำภาควิชาครุศาสตร์ อดุสากรรม คณะครุศาสตร์อดุสากรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
3. ดร.ศิริรัตน์ เพ็ชรแสงศรี อาจารย์ประจำภาควิชาครุศาสตร์อดุสากรรม คณะครุศาสตร์อดุสากรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

3.2.2.3 ดำเนินการปรับปรุงเครื่องมือกับผู้ทรงคุณวุฒิแล้ว ผู้วิจัยได้แก้ไขแบบสอบถามร่วมกับอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม อีกครั้งเพื่อตรวจสอบความถูกต้องและปรับปรุงแก้ไข ซึ่งจะนำแบบสอบถามไปใช้จริง

3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

3.3.1 ผู้วิจัยนำหนังสือขอความร่วมมือ ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากบัณฑิตวิทยาลัย สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ไปยังสำนักงานเขตมีนบุรี กรุงเทพมหานครฯ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรุงเทพมหานครฯ เพื่อขอมูลเกี่ยวกับโครงการและการเชื่อมต่อระบบคมนาคมเขตมีนบุรี กรุงเทพมหานครฯ

3.3.2 เมื่อการเก็บรวบรวมข้อมูลเรียบร้อยแล้ว ผู้วิจัยจึงทำการตรวจสอบข้อมูลและนำข้อมูลไปใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยนำข้อมูลจากแบบสัมภาษณ์ที่รวบรวมมาดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูล โดยทำการจำแนกการวิเคราะห์ที่ได้จากกลุ่มตัวอย่าง ดังนี้

3.3.1 ข้อมูลเชิงปริมาณที่ได้จากแบบสอบถาม จะดำเนินการโดยใช้การวิเคราะห์ข้อมูล โดยการหาค่าความถี่ร้อยละ

3.3.2 การวิเคราะห์เชิงเหตุผล เพื่อทำการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสัมภาษณ์ จากเจ้าหน้าที่สำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร 2 ท่าน

ได้แก่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1. ดร.ศัญชัย สบรัมย์ เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 6ว. สำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

2. นายอธิฏ จิตรานุเคราะห์ เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 6ว. สำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

แล้วนำผลที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูลมาสรุปเป็นผลและนำมาเป็นข้อมูลในการแนวทางการออกแบบศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน มีนบุรี



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 4

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาเรื่องแนวทางการออกแบบ ศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน มินบุรี โดยการวิเคราะห์จาก แบบสอบถาม แบบสัมภาษณ์ และการสำรวจเกี่ยวกับศักยภาพระบบขนส่งมวลชนของพื้นที่มินบุรี เพื่อกำหนดพื้นที่จัดตั้งศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่มินบุรี กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ประชากรที่มาใช้บริการขนส่งมวลชนบริเวณมินบุรี และเจ้าหน้าที่ในสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร วิเคราะห์ข้อมูลตาม วัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในหัวข้อต่อไปนี้

4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถาม

4.2 การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสัมภาษณ์

4.3 การวิเคราะห์ข้อมูลจากการสำรวจ

4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถาม

จากแบบสอบถามที่ใช้เป็นเครื่องมือในการวิจัยครั้งนี้มีรายละเอียดดังนี้

แบบสอบถาม สำหรับประชาชนผู้มาใช้บริการระบบขนส่งมวลชน เขตมินบุรี

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมในการเดินทางของผู้โดยสาร

ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติและความพึงพอใจในการใช้บริการ

ขนส่งมวลชน เขตมินบุรี

ตอนที่ 4 ข้อมูลเกี่ยวกับความสามารถในการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน

ทุกรูปแบบ ในเขตมินบุรี

โดยแบบสอบถามให้เลือกตอบเป็น 2 ประเภท คือ เลือกตอบได้เพียงข้อเดียว และเลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ แบบสอบถามมีลักษณะเป็นปลายปิดมีตัวเลือกให้ผู้ตอบแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมอื่น ๆ นอกเหนือจากคำตอบที่ให้เลือก เกณฑ์ในการพิจารณาวิเคราะห์จากแบบสอบถามเพื่อนำมาเป็นเกณฑ์ในการออกแบบ ดังนี้

1. ข้อที่เลือกคำตอบให้เกณฑ์ตามความคิดเห็นส่วนใหญ่ โดยข้อที่ได้ความถี่ร้อยละสูงสุด และมากกว่าร้อยละ 50 ขึ้น ไปถือเอาข้อนั้นเป็นข้อมูล เพื่อนำไปใช้เป็นเกณฑ์ในการออกแบบ

2. ข้อที่เลือกคำตอบมากกว่า 1 ข้อ ให้เกณฑ์ความคิดเห็นส่วนใหญ่ โดยข้อที่ได้ความถี่ ร้อยละสูงสุดถือเอาข้อนั้นเป็นข้อมูล เพื่อนำไปใช้เป็นเกณฑ์ในการออกแบบ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.1.1 การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามที่เป็นประชาชนผู้มาใช้บริการระบบขนส่งมวลชนเขตมีนบุรี

ตารางที่ 4.1 การจำแนกข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามที่เป็นประชาชนผู้มาใช้บริการระบบขนส่งมวลชน เขตมีนบุรี

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	62	51.67
หญิง	58	48.33
รวม	120	100.00
2. อายุ		
ต่ำกว่า 18 ปี	14	11.67
18-25 ปี	50	41.67
25-35 ปี	46	38.33
มากกว่า 35 ปี ขึ้นไป	10	8.33
รวม	120	100.00
3. ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	6	5.00
มัธยมศึกษาตอนต้น	10	8.33
มัธยมศึกษาตอนปลาย/อาชีวศึกษา	20	16.67
ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง/อนุปริญญา	4	3.33
ปริญญาตรี	74	61.67
สูงกว่าปริญญาตรี	6	5.00
รวม	120	100.00
4. อาชีพหลัก		
รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ/พนักงานของรัฐ	6	5.00
ค้าขาย	14	11.67
ธุรกิจส่วนตัว	8	6.67
รับจ้าง/พนักงานเอกชน	50	41.67
นักเรียน, นักศึกษา	32	26.67

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (คน)	ร้อยละ
อยู่บ้าน	10	8.33
รวม	120	100.00
5. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน		
ต่ำกว่า 3,000 บาท	20	16.67
3,000-6,000 บาท	18	15.00
6,000-10,000 บาท	44	36.66
10,000-15,000 บาท	24	20.00
มากกว่า 15,000 บาท	14	11.67
รวม	120	100.00
6. ที่อยู่อาศัยปัจจุบัน		
แขวง.....อนุสาวรีย์ชัย.....เขต.....บางเขน.....จังหวัด..กรุงเทพฯ..	70	58.33
แขวง..คลองสองต้นนุ่น..เขต..ลาดกระบัง..จังหวัด..กรุงเทพฯ..	8	6.67
แขวง.....มีนบุรี.....เขต.....มีนบุรี.....จังหวัด..กรุงเทพฯ..	10	8.33
แขวง.....คลองสิบ.....เขต..หนองจอก..จังหวัด..กรุงเทพฯ..	6	5.00
แขวง.....คลองจั่น.....เขต.....บางกะปิ.....จังหวัด..กรุงเทพฯ..	12	10.00
แขวง.....สีกัน.....เขต..ดอนเมือง..จังหวัด..กรุงเทพฯ..	2	1.67
แขวง.....คู่งเหนือ.....เขต..หนองจอก..จังหวัด..กรุงเทพฯ..	6	5.00
อำเภอ.....เมือง.....จังหวัด.....ฉะเชิงเทรา.....	4	3.33
อำเภอ.....เมือง.....จังหวัด.....ปทุมธานี.....	2	1.67
รวม	120	100.00
7. ที่บ้านมีรถยนต์ส่วนบุคคลหรือไม่		
มี	42	35.00
ไม่มี	78	65.00
รวม	120	100.00

จากตารางที่ 4.1 พบว่าประชาชนผู้มาใช้บริการระบบขนส่งมวลชน เขตมีนบุรีมีทั้งเพศหญิง และเพศชาย โดยเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง คือ เป็นเพศชาย 62 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 51.67 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด และเป็นเพศหญิง 58 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 48.33 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด ไม่อนุญาตให้เข้าไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า เอกสารนี้จึงมีขึ้นเพื่อใช้ในการศึกษาเท่านั้น ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประชาชนผู้มาใช้บริการระบบขนส่งมวลชน เขตมีนบุรี มีอายุตั้งแต่ 15-58 ปี และกลุ่มที่มีจำนวนมากที่สุดอยู่ในช่วงอายุระหว่าง 18-25 ปี จำนวน 50 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 41.67 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด รองลงมาคือกลุ่มในช่วงอายุระหว่าง 25-35 ปี จำนวน 46 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 38.33 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด อายุต่ำกว่า 18 ปี จำนวน 14 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 11.67 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด และลำดับสุดท้ายมีอายุมากกว่า 35 ปีขึ้นไป จำนวน 10 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 8.33 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

ผู้มาใช้บริการระบบขนส่งมวลชน เขตมีนบุรี ส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาที่แตกต่างกัน โดยกลุ่มที่มีจำนวนมากที่สุดคือกลุ่มที่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 74 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 61.67 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด รองลงมาคือกลุ่มที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลายและอาชีวศึกษา จำนวน 20 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 16.67 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด และกลุ่มที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น จำนวน 10 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 8.33 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด ตามลำดับ (ตารางที่ 4.1)

ผู้มาใช้บริการระบบขนส่งมวลชน เขตมีนบุรี ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรับจ้างและพนักงานเอกชน จำนวน 50 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 41.67 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด รองลงมาคือกลุ่มนักเรียนหรือนักศึกษา จำนวน 32 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 26.67 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด และกลุ่มที่ประกอบอาชีพค้าขาย จำนวน 14 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 11.67 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด ตามลำดับ (ตารางที่ 4.1)

รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชน เขตมีนบุรี กลุ่มที่มีจำนวนมากที่สุดอยู่ในช่วงรายได้ระหว่าง 6,000-10,000 บาท จำนวน 44 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 36.67 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด รองลงมาคือกลุ่มในช่วงรายได้ 10,000-15,000 บาท จำนวน 24 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 20.00 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด และกลุ่มรายได้ต่ำกว่า 3,000 บาท จำนวน 20 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 16.67 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด ตามลำดับ (ตารางที่ 4.1)

ผู้มาใช้บริการระบบขนส่งมวลชน เขตมีนบุรี ส่วนใหญ่พักอาศัยอยู่ แขวงอนุสาวรีย์ชัย เขตบางเขน จำนวน 70 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 58.33 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด รองลงมาคือกลุ่มที่พักอาศัยอยู่ แขวงคลองจั่น เขตบางกะปิ จำนวน 12 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 10.00 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด และกลุ่มที่พักอาศัยอยู่ แขวงมีนบุรี 10 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 8.33 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด ตามลำดับ (ตารางที่ 4.1)

ผู้มาใช้บริการระบบขนส่งมวลชน เขตมีนบุรี ส่วนใหญ่ไม่มีรถยนต์ส่วนบุคคล จำนวน 78 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 65.00 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด และมีรถยนต์ส่วนบุคคล จำนวน 42 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 35.00 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.1.2 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมในการเดินทางของผู้โดยสาร
ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมในการเดินทางของผู้โดยสารที่มาใช้บริการ ระบบ
ขนส่งมวลชน เขตมีนบุรี

ตารางที่ 4.2 แสดงเกี่ยวกับพฤติกรรมในการเดินทางของผู้โดยสารที่มาใช้บริการระบบขนส่ง
มวลชน เขตมีนบุรี

ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมในการเดินทาง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. จุดประสงค์ในการเดินทาง		
1.1 เพื่อทำงาน		
เขต...มีนบุรี....	50	41.67
เขต...บางกะปิ....	4	3.33
เขต...นวมินทร์....	4	3.33
เขต...ทองหล่อ....	2	1.67
รวม	60	50.00
1.2 เพื่อไปสถานศึกษา		
ชื่อ...ม.สวนสุนันทา...เขต...คูสิต...	8	6.67
ชื่อ...ม.รามคำแหง...เขต...บางกะปิ...	6	5.00
ชื่อ...ม.ศรีปทุม...เขต...บางเขน...	8	6.67
รวม	22	18.33
1.3 เพื่อซื้อสินค้าและบริการ	38	31.67
รวม	120	100.00
2. ความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง		
ทุกวัน	48	40
5 วัน จันทร์-ศุกร์	20	16.67
เฉพาะช่วงวันหยุด,เสาร์-อาทิตย์	14	11.67
บางวัน ช่วงจันทร์-ศุกร์	12	10.00
นานๆ ครั้ง	26	21.66
รวม	120	100.00

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมในการเดินทาง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
3. รูปแบบการเดินทางประจำวันตั้งแต่บ้านจนถึง จุดหมายในการเดินทาง		
3.1 ก่อนขึ้นรถโดยสารประจำทาง		
- เดินเท้า, รถจักรยานยนต์รับจ้าง	8	6.67
- เดินเท้า, รถตู้โดยสาร	6	5.00
- เดินเท้า, รถโดยสารประจำทาง ขสมก.	20	16.67
- เดินเท้า, รถจักรยานยนต์รับจ้าง, รถตู้โดยสาร	6	5.00
- เดินเท้า, รถโดยสารประจำทาง ขสมก., รถตู้โดยสาร	12	10.00
- รถจักรยานยนต์รับจ้าง, รถสองแถว, รถโดยสารประจำทาง	-	-
ขสมก.	2	1.67
- เดินเท้า,รถสองแถว,รถตู้โดยสาร	4	3.33
- รถสองแถว,รถโดยสารประจำทาง ขสมก.	10	8.33
- เดินเท้า,รถโดยสารประจำทาง บขส.	2	1.67
- รถสองแถว,รถโดยสารประจำทาง ขสมก.	6	5.00
- รถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนตัว	7	5.83
- เดินเท้า,รถไฟฟ้า,รถตู้โดยสาร	2	1.67
- เดินเท้า,รถจักรยานยนต์รับจ้าง,รถโดยสารประจำทาง	2	1.67
ขสมก.	-	-
- เดินเท้า,รถจักรยานยนต์รับจ้าง	2	1.67
- เดินเท้า,รถโดยสารประจำทาง ขสมก.,รถโดยสารประจำทาง	6	5.00
บขส., รถตู้โดยสาร	10	8.33
- เดินเท้า,รถโดยสารประจำทาง บขส.	2	1.67
- อื่นๆ	13	10.83
รวมระยะเวลาเฉลี่ยที่ใช้ในการเดินทางส่วนใหญ่ประมาณ		
1.00 -1.30 ชั่วโมง		
รวม	120	100.00

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมในการเดินทาง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
3.2 หลังลงรถโดยสารประจำทาง		
- เดินเท้า	47	39.17
- รถจักรยานยนต์รับจ้าง	9	7.50
- เดินเท้า, รถตู้โดยสาร	6	5.00
- รถสองแถว	10	8.33
- เดินเท้า, รถจักรยานยนต์รับจ้าง	25	20.84
- เดินเท้า, รถสองแถว	10	8.33
- รถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนตัว	13	10.83
รวมระยะเวลาเฉลี่ยที่ใช้ในการเดินทางส่วนใหญ่ประมาณ 1.00 - 1.30 ชั่วโมง		
รวม	120	100.00
4. ช่วงเวลาใดที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง		
05.01-10.00 น.	62	51.67
10.01-16.00 น.	30	25
16.01-20.00 น.	22	18.33
20.01-24.00 น.	6	5.00
รวม	120	100.00
5. สาเหตุที่เลือกใช้บริการรถโดยสารประจำทาง		
5.1 เหตุผลอันดับ 1 ในการเลือกใช้รถโดยสารประจำทาง		
ความสบายในการเดินทาง	34	28.33
ความสะดวกในการเข้าถึง	35	29.17
ความปลอดภัยในการเดินทาง	6	5.00
ความรวดเร็วในการเดินทาง	4	3.33
ราคาสมเหตุสมผล	40	33.33
ความน่าเชื่อถือของการให้บริการ	1	0.83
รวม	120	100.00
5.2 เหตุผลอันดับ 2 ในการเลือกใช้รถโดยสารประจำทาง		
ความสบายในการเดินทาง	16	5.00
ความสะดวกในการเข้าถึง	26	21.67

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมในการเดินทาง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ความปลอดภัยในการเดินทาง	28	23.33
ความรวดเร็วในการเดินทาง	17	14.17
ราคาสมเหตุสมผล	25	20.83
ความน่าเชื่อถือของการให้บริการ	8	6.67
รวม	120	100.00
5.3 เหตุผลอันดับ 3 ในการเลือกใช้รถโดยสารประจำทาง		
ความสบายในการเดินทาง	8	6.67
ความสะดวกในการเข้าถึง	16	13.33
ความปลอดภัยในการเดินทาง	14	11.67
ความรวดเร็วในการเดินทาง	14	11.67
ราคาสมเหตุสมผล	12	10.00
ความน่าเชื่อถือของการให้บริการ	2	1.67
รวม	120	100.00

ผู้มาใช้บริการระบบขนส่งมวลชน เขตมีนบุรี ส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางที่แตกต่างกัน โดยกลุ่มที่มีจำนวนมากที่สุดคือกลุ่มที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อทำงาน จำนวน 60 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 50.00 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด รองลงมาคือกลุ่มที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อเพื่อซื้อสินค้าและบริการ จำนวน 38 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 31.67 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด และกลุ่มที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อไปสถานศึกษาจำนวน 22 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 18.33 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

ผู้มาใช้บริการระบบขนส่งมวลชน เขตมีนบุรี ส่วนใหญ่มีความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางทุกวัน จำนวน 48 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 40.00 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด รองลงมาคือกลุ่มที่มีความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางนานๆครั้งจำนวน 26 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 21.67 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด และกลุ่มที่มีความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง 5 วัน จันทร์-ศุกร์ จำนวน 20 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 16.67 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด ตามลำดับ (ตารางที่ 4.2)

ก่อนขึ้นรถโดยสารประจำทาง รูปแบบการเดินทางที่มากที่สุด ได้แก่ รูปแบบการเดินทางด้วยการเดินเท้า, รถโดยสารประจำทาง ขสมก. จำนวน 20 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 16.67 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด รองลงมาคือรูปแบบการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์และรถยนต์

ส่วนตัว จำนวน 13 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 10.83 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด และ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่ออนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
รูปแบบการเดินทางด้วยการเดินเท้า, รถโดยสารประจำทาง
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามเผยแพร่ลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ขสมก. , รถตู้โดยสาร จำนวน 12 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 10.00 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด ตามลำดับ (ตารางที่ 4.1)

หลังลงรถโดยสารประจำทาง รูปแบบการเดินทางมากที่สุด ได้แก่ รูปแบบการเดินทางด้วยการเดินเท้า จำนวน 47 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 39.17 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม รองลงมาคือรูปแบบการเดินทางด้วยการเดินเท้า , รถจักรยานรับจ้าง จำนวน 25 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 20.83 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด และรูปแบบการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนตัว จำนวน 13 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 10.83 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด ตามลำดับ (ตารางที่ 4.1)

ช่วงเวลาที่มีการใช้บริการรถโดยสารประจำทางมากที่สุดอยู่ในช่วงเวลา 05.01-10.00 น. จำนวน 62 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 51.67 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด รองลงมาคือ ช่วงเวลาระหว่าง 10.01-16.00 น. จำนวน 30 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 25.00 ช่วงเวลาระหว่าง 16.00-20.00 น.จำนวน 22 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 18.33 00 และช่วงเวลาระหว่าง 20.01-24.00 น. จำนวน 6 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 5.00 ตามลำดับ (ตารางที่ 4.1)

เหตุผลหลักในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางของผู้ตอบแบบสอบถามเลือกเป็นอันดับแรก คือ ปังจัยในเรื่องราคาสมเหตุสมผล จำนวน 40 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 33.33 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด ส่วนเหตุผลที่ 2 ที่ผู้ตอบแบบสอบถามเลือก คือ ปังจัยในเรื่องความปลอดภัยในการเดินทาง จำนวน 28 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 23.33 และเหตุผลที่ 3 ในการเลือกคือ ปังจัยในเรื่องความสะดวกในการเข้าถึง จำนวน 16 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 13.33 ตามลำดับ (ตารางที่ 4.1)

4.1.3 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติและความพึงพอใจในการใช้บริการขนส่งมวลชน เขตมีนบุรี

ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติและความพึงพอใจในการใช้บริการขนส่งมวลชน เขต
มีนบุรี

ตารางที่ 4.3 แสดงข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติและความพึงพอใจในการใช้บริการขนส่งมวลชน
เขตมีนบุรี

ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติและความพึงพอใจในการใช้บริการ ขนส่งมวลชน เขตมีนบุรี	ไม่พอใจ	ปานกลาง	พอใจมาก
1. ความพึงพอใจในการใช้บริการขนส่งมวลชน เขตมีนบุรี			
1. ความครอบคลุมของเส้นทางให้บริการ	2	86	16
2. ระยะเวลาในการปล่อยรถโดยสาร	4	94	10
3. ช่วงเวลาในการให้บริการ	10	88	14
4. ความสะดวกในการเข้าถึงสถานีรับ-ส่งผู้โดยสาร	8	86	14
5. ความชัดเจนของป้ายจอดรถโดยสาร	26	74	12
6. ความสะอาดของสถานีรับ-ส่งผู้โดยสาร	26	74	14
7. จำนวนที่นั่งพักคอย	34	72	-
8. จำนวนท่ารถโดยสาร	12	86	2
9. การให้ข้อมูลในเรื่องเส้นทางเดินรถปัจจุบัน	34	68	8
10. การให้ข้อมูลในเรื่องตารางเวลาเดินรถ	20	72	14
11. ความหนาแน่นของผู้โดยสาร	24	72	6
12. ความสะดวกในการจ่ายค่าโดยสาร	6	88	12
รวม	206	964	122
	(14.31)	(66.94)	(8.47)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติและความพึงพอใจในการใช้บริการ ขนส่งมวลชน เขตมีนบุรี	จำนวน (คน)	ร้อยละ
2. ควรมีสิ่งอำนวยความสะดวกใดเพิ่ม		
1. ห้องน้ำ	120	100.00
2. พื้นที่สีเขียว	120	100.00
3. ส่วนจำหน่ายอาหาร	96	80.00
4. ศูนย์ให้ข้อมูลเกี่ยวกับเส้นทางการเดินทาง	118	98.33
5. จุดเชื่อมต่อการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบขนส่งมวลชน	102	85.00
6. โทรศัพท์สาธารณะ	96	80.00
7. ดังขยะโปร่งใส	106	88.33
8. หอกระจายข่าว	106	88.33
9. ที่จอดรถ	100	83.33
10. ม้านั่งพักคอยและหลังคาบังแดด	102	85.00
11. ทางเดินเท้า	96	80.00
รวม	1320	968.32
	(100)	(73.36)
3. ต้องการให้มีระบบขนส่งที่ซื้อตั๋วเพียง 1 ใบ (ตั๋วต่อ) แต่สามารถ เดินทางได้ตลอดเส้นทางและทุกรูปแบบ		
ต้องการ	117	97.50
ไม่ต้องการ	3	2.50
รวม	120	100.00
4. ต้องการให้ขยายเส้นทางเดินรถในเขตมีนบุรี ออกไปยังพื้นที่ ข้างเคียงหรือไม่		
ควรขยาย	72	60.00
ไม่ควรขยาย	48	40.00
รวม	120	100.00

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติและความพึงพอใจในการใช้บริการ ขนส่งมวลชน เขตมีนบุรี	จำนวน (คน)	ร้อยละ
5. ต้องการให้มีการเพิ่มจำนวนหรือความถี่ของการเดินรถ ในเขตมีนบุรีหรือไม่		
เพิ่ม	54	45.00
ไม่เพิ่ม	66	65.00
รวม	120	100.00

ผู้มาใช้บริการระบบขนส่งมวลชน เขตมีนบุรี ส่วนใหญ่พึงพอใจระดับปานกลางในการใช้บริการขนส่งมวลชน เขตมีนบุรี จำนวน 964 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 66.94 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด รองลงมาคือกลุ่มที่ไม่พอใจในการใช้บริการขนส่งมวลชน เขตมีนบุรี จำนวน 206 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 14.31 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด และกลุ่มที่พอใจในการใช้บริการขนส่งมวลชน เขตมีนบุรี จำนวน 122 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 8.47 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

ผู้มาใช้บริการระบบขนส่งมวลชน เขตมีนบุรี ส่วนใหญ่ยังต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการใช้บริการรถโดยสารประจำทางอีก ในที่นี้ผลการศึกษา พบว่าผู้โดยสารต้องการ ห้องน้ำ, พื้นที่สีเขียว, ส่วนจำหน่ายอาหาร, ศูนย์ให้ข้อมูลเกี่ยวกับเส้นทางการเดินทาง, จุดเชื่อมต่อการเปลี่ยนถ่ารูปแบบขนส่งมวลชน, โทรศัพท์สาธารณะ, ถังขยะ โปร่งใส, หอกระจายข่าว, ที่จอดรถ, ม้านั่งพักคอยและหลังคากันแดด และทางเดินเท้า

ผู้มาใช้บริการระบบขนส่งมวลชน เขตมีนบุรี ส่วนใหญ่ยังต้องการให้มีระบบขนส่งที่ซื้อตั๋วเพียง 1 ใบ (ตั๋วต่อ) แต่สามารถเดินทางได้ตลอดเส้นทางและทุกรูปแบบ จำนวน 117 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 97.50 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด และไม่ต้องการ จำนวน 3 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 2.50 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

ผู้มาใช้บริการระบบขนส่งมวลชน เขตมีนบุรี ส่วนใหญ่มีต้องการให้ขยายเส้นทางเดินรถในเขตมีนบุรี ออกไปยังพื้นที่ข้างเคียง จำนวน 72 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 60.00 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด และไม่ต้องการ จำนวน 48 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 40.00 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

ผู้มาใช้บริการระบบขนส่งมวลชน เขตมีนบุรี ส่วนใหญ่ไม่ต้องการให้มีการเพิ่มจำนวนหรือความถี่ของการเดินรถในเขตมีนบุรี จำนวน 66 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 65.00 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด และต้องการ จำนวน 54 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 45.00 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.1.4 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความสามารถในการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนทุกรูปแบบ ในเขตมีนบุรี

ตอนที่ 4 ข้อมูลเกี่ยวกับความสามารถในการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนทุกรูปแบบ
ในเขตมีนบุรี

ตารางที่ 4.4 แสดงข้อมูลเกี่ยวกับความสามารถในการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนทุกรูปแบบ
ในเขตมีนบุรี

ความสามารถในการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนทุกรูปแบบ เขตมีนบุรี	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. ใช้บริการรถโดยสารประเภทใดบ้าง (ตอบได้มากกว่า 2 ข้อ)		
1.1 ประเภทรถโดยสารที่มีการเลือกใช้เป็นอันดับ 1		
รถโดยสารประจำทาง ขสมก.	42	33.33
รถตู้	30	25.00
สองแถว	20	16.67
มอเตอร์ไซค์รับจ้าง	18	15.00
รถไฟฟ้า	6	5.00
รถประจำทาง บขส. สายตะวันออก	4	3.33
เรือโดยสาร	2	1.67
รวม	120	100.00
1.2 ประเภทรถโดยสารที่มีการเลือกใช้เป็นอันดับ 2		
รถโดยสารประจำทาง ขสมก.	17	14.17
รถตู้	25	20.83
สองแถว	19	15.83
มอเตอร์ไซค์รับจ้าง	19	15.83
รถไฟฟ้า	21	17.50
รถประจำทาง บขส. สายตะวันออก	6	5.00
เรือโดยสาร	13	10.83
รวม	120	100.00

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.4 (ต่อ)

ความสามารถในการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนทุกรูปแบบ เขตมีนบุรี	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1.3 ประเภทรถโดยสารที่มีการเลือกใช้เป็นอันดับ 3		
รถโดยสารประจำทาง ขสมก.	-	-
รถตู้	6	5.00
สองแถว	10	8.33
มอเตอร์ไซค์รับจ้าง	6	5.00
รถไฟฟ้า	10	8.33
รถประจำทาง บขส. สายตะวันออก	36	30.00
เรือโดยสาร	32	26.67
รวม	120	100.00
2. ป้ายรถเมล์และรถโดยสารประเภทอื่น ซึ่งท่านต้องใช้ในการ เดินทางมีความสะดวกหรือไม่		
สะดวก	55	45.83
ไม่สะดวก	62	51.67
-ไกลไป	(6)	(5.00)
-ทางเท้าไม่เรียบรื้อย ต่อเนื่องเดินลำบาก	(11)	(9.17)
-ไม่มีทางเท้า	(9)	(7.50)
-ทางเท้าแคบ คนแออัด	(19)	(15.83)
-มีสิ่งกีดขวางทางเดิน	(17)	(14.17)
ไม่มีความเห็น	3	2.50
รวม	120	100.00
3. ความสะดวกในการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งมวลชนมีนบุรี มีความสะดวกหรือไม่		
สะดวก	32	26.67
ไม่สะดวก สาเหตุ เพราะ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)	76	63.33
-รูปแบบการขนส่งมวลชนแต่ละประเภทอยู่ไกลไป	(22)	(18.33)
-ไม่มีสถานที่พักคอยที่ชัดเจนและเพียงพอ	(15)	(12.50)
-ไม่มีความสะดวกในการเข้าถึงสถานีรับ-ส่ง ผู้โดยสาร	(14)	(11.67)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.4 (ต่อ)

ความสามารถในการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนทุกรูปแบบ เขตมีนบุรี	จำนวน (คน)	ร้อยละ
- ไม่มีความชัดเจนของป้ายจอดรถโดยสาร	(11)	(9.17)
- มีสิ่งกีดขวาง	(14)	(11.67)
ไม่มีความเห็น	12	10.00
รวม	120	100.00
4. ต้องการให้มีศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนทุกรูปแบบ ในเขตมีนบุรีหรือไม่		
ต้องการ	118	98.33
ไม่ต้องการ	2	1.67
รวม	120	100.00

ประเภทรถโดยสารที่มีการเลือกใช้เป็นอันดับ 1 ของผู้มาใช้บริการระบบขนส่งมวลชนเขตมีนบุรี ส่วนใหญ่คือรถโดยสารประจำทาง ขสมก. จำนวน 68 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 56.67 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด ประเภทรถโดยสารที่มีการเลือกใช้เป็นอันดับ 2 รถตู้ จำนวน 25 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 20.83 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด ประเภทรถโดยสารที่มีการเลือกใช้เป็นอันดับ 3 รถประจำทาง บขส. สายตะวันออก จำนวน 36 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 30.00 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

ผู้มาใช้บริการระบบขนส่งมวลชน เขตมีนบุรี ส่วนใหญ่มีความเห็นว่าป้ายรถเมล์และรถโดยสารประเภทอื่น ซึ่งต้องใช้ในการเดินทางมีความไม่สะดวก จำนวน 62 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 51.67 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด และ ที่มีความเห็นว่าสะดวก จำนวน 55 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 45.83 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

ผู้มาใช้บริการระบบขนส่งมวลชน เขตมีนบุรี ส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งมวลชนมีนบุรี ไม่สะดวก จำนวน 76 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 63.33 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด และ ที่มีความเห็นว่าสะดวก จำนวน 32 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 26.67 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด และ ไม่มีความเห็นจำนวน 12 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 1.00 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

ผู้มาใช้บริการระบบขนส่งมวลชน เขตมีนบุรี ส่วนใหญ่ต้องการให้มีศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนทุกรูปแบบ ในเขตมีนบุรี จำนวน 118 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 98.33 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด และ ไม่ต้องการ จำนวน 2 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 1.67 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.2 การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสัมภาษณ์

4.2.1 บทสัมภาษณ์ ดร.สฤษฎ์ ลบเข้ม เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 6ว. สำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

4.2.2 บทสัมภาษณ์ นายอธิฏ จิตรานุเคราะห์ เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 6ว. สำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

4.2.1 บทสัมภาษณ์ ดร.สฤษฎ์ ลบเข้ม เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 6ว. สำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

แนวความคิดด้านนโยบายและการพัฒนา

แนวความคิดและเป้าหมายในการศึกษาความเหมาะสม และการออกแบบเบื้องต้น ระบบขนส่งมวลชนสายสีน้ำตาล และสายสีชมพู เกิดจากนโยบายของรัฐบาล ซึ่งกำหนดให้ดำเนินการในสายทางเร่งด่วน ดังนั้น กระทรวงคมนาคม จึงได้มอบหมายให้ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นหน่วยงานกลางในการศึกษาและกำกับนโยบายการดำเนินงานการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อมและการออกแบบเบื้องต้น โครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีน้ำตาล และสีสายสีชมพู เพื่อแก้ปัญหาการจราจรที่หนาแน่น ลดการใช้พลังงาน ลดมลพิษและภาวะโลกร้อน ตลอดจนสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นของประชาชน เพื่อให้โครงการเป็นไปตามแผนงาน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรจึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา (บริษัท ไทย เอ็มเอ็ม จำกัด) ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และการออกแบบเบื้องต้นของโครงการระบบขนส่งมวลชน สายสีเหลือง สายสีน้ำตาล และสีสายสีชมพู

เป้าหมายของโครงการ

1. ศึกษาและทบทวนแผนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ให้เหมาะสมกับสถานะปัจจุบัน และปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต
2. ศึกษารูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ โดยให้มีความปลอดภัยและก่อประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ใช้ระบบขนส่งมวลชน
3. ศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจสังคม ความคุ้มค่าในการลงทุนที่เหมาะสมของโครงการ

สำหรับผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ มีค่อนข้างน้อยส่วนใหญ่เป็นประโยชน์ของโครงการ เช่น ช่วยอำนวยความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง ยกระดับคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ช่วยลดมลพิษทางอากาศ ประหยัดพลังงาน และการขาดดุลการค้าจากการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง และช่วยลดปัญหาการจราจรที่หนาแน่น ฯ ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน มีนบุรี ควรคำนึงถึงประโยชน์ของประชาชนเป็นหลัก และต้องให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการพัฒนา

4.2.2 บทสัมภาษณ์ นายอธิฏ จิตรานุเคราะห์ เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 6ว. สำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

แนวความคิดและเป้าหมายในการศึกษาความเหมาะสม และการออกแบบเบื้องต้น ระบบขนส่งมวลชนสายสีน้ำตาล และสายสีชมพู เกิดจากนโยบายของรัฐบาล กระทรวงคมนาคม จึงได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นหน่วยงานกลางในการศึกษาและกำกับนโยบายการดำเนินงานการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อมและการออกแบบเบื้องต้น โครงการระบบขนส่งมวลชน สายสีน้ำตาล และสีสายสีชมพู สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรจึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา (บริษัท ไทย เอ็มเอ็ม จำกัด) ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และการออกแบบเบื้องต้นของโครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีเหลือง สายสีน้ำตาล และสีสายสีชมพู

เป้าหมายของโครงการ

1. ศึกษาและทบทวนแผนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ให้เหมาะสมกับสถานะปัจจุบัน และปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต
2. ศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และกำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบที่เกิดขึ้นเมื่อมีโครงการ พร้อมทั้งจัดทำแผนการจัดการสิ่งแวดล้อม
3. ศึกษาการจัดระบบการจราจรบริเวณทางแยกที่สำคัญให้สอดคล้องกับ โครงการระบบขนส่งมวลชน

สำหรับผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่การพัฒนาย่อมมีผลกระทบในเรื่องของสิ่งแวดล้อม ทัศนียภาพของเมืองรวมไปถึงที่อยู่อาศัยของประชาชน ประโยชน์ของโครงการ เช่น พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเดินทางที่ยั่งยืนและมีประสิทธิภาพ พัฒนาระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่ตามแนวเส้นทาง และช่วยลดปัญหาการจราจรที่หนาแน่นๆ ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับศูนย์เชื่อมต่อบนขนส่งมวลชน มีนบุรี ควรคำนึงถึงการอำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชน และให้มีการจัดการจากองค์กระอิสระที่ต้องจัดตั้งมาบริหารจัดการพัฒนาและดูแลศูนย์เชื่อมต่อบนขนส่งมวลชน มีนบุรี โดยภาครัฐจะต้องเป็นแกนหลักในการจัดตั้งและให้ภาคเอกชนเข้าร่วมในการจัดตั้งและพัฒนา

4.3 การวิเคราะห์ข้อมูลจากการสำรวจ

การสำรวจ เป็นการศึกษาถึงลักษณะทางกายภาพของพื้นที่มีนบุรี เพื่อต้องการทราบถึงสภาพเศรษฐกิจ สังคม ตามสภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน นำเสนอเป็นแผนผังรูปภาพประกอบคำบรรยาย โดยแบ่งเนื้อหาออกเป็นดังนี้

4.3.1 การสำรวจศักยภาพระบบขนส่งมวลชนของพื้นที่ศึกษา ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

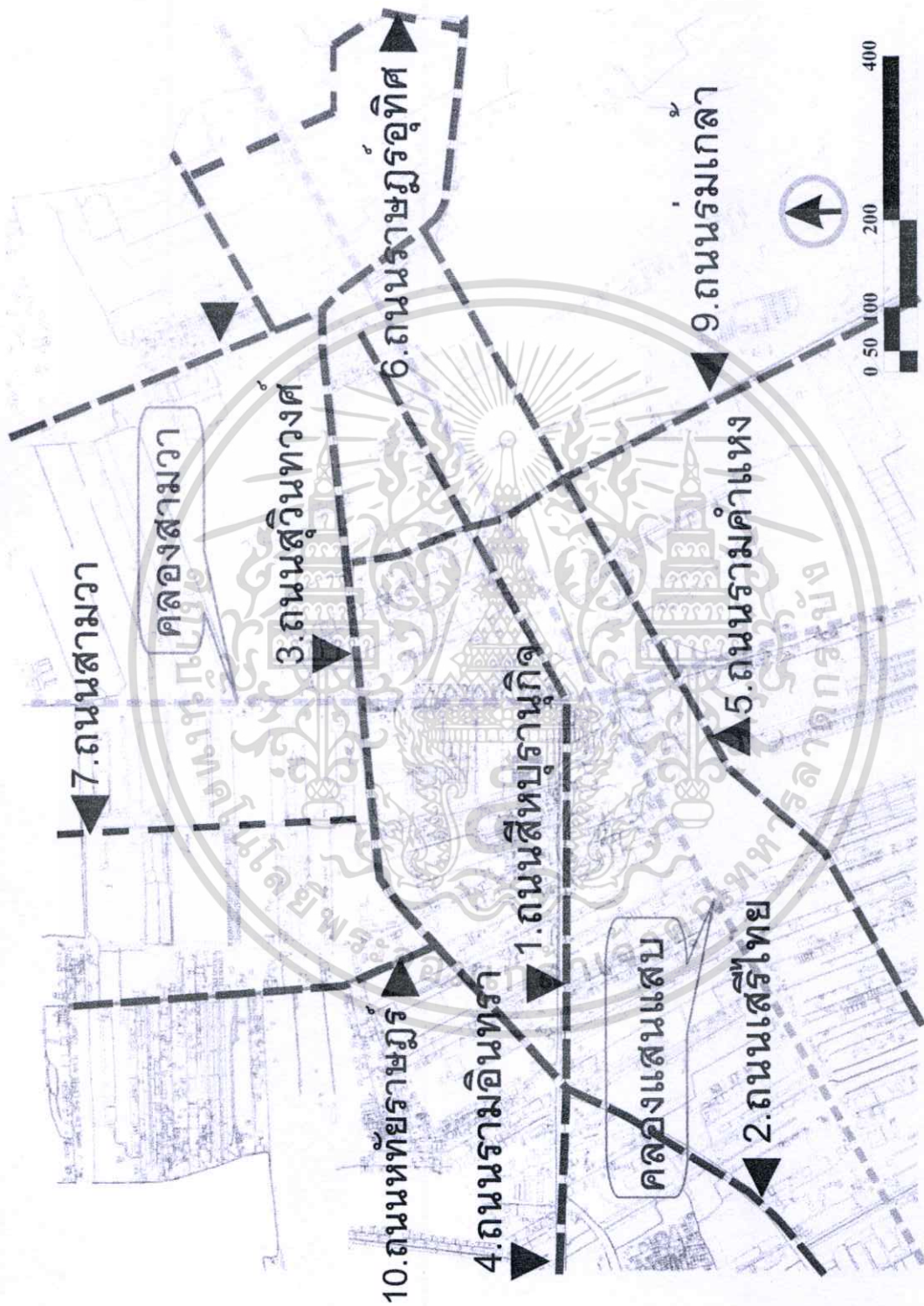
4.3.2 การสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.3.1 การสำรวจศักยภาพระบบขนส่งมวลชนของพื้นที่ศึกษา ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

พื้นที่ศึกษามีศักยภาพในด้านการคมนาคมจากระดับชุมชนเมือง ระดับจังหวัด และระดับอนุภาค เพราะในปัจจุบันเขตมีนบุรีเป็นศูนย์กลางในการเดินทางจากเส้นทางการเดินทางที่สามารถติดต่อกับเขตพื้นที่รอบๆ และระดับจังหวัด (ฉะเชิงเทรา เส้นสุวินทวงศ์) และเส้นทางอื่นแบ่งเป็น

1. ถนนเสรีไทย (สุขาภิบาล 2) เป็นเส้นทางร่วมกับเขตคันนายาว เขตบึงกุ่ม และเขตบางกะปิ
2. ถนนสุวินทวงศ์ เป็นเส้นทางร่วมกับเขตหนองจอกและเป็นทางหลวงแผ่นดินสาย 304 ซึ่งเป็นตัวเชื่อมไปยังจังหวัดฉะเชิงเทราได้
3. ถนนรามคำแหง (สุขาภิบาล 3) เป็นเส้นทางร่วมระหว่างเขตสะพานสูง เขตบางกะปิ
4. ถนนรามอินทรา เป็นเส้นทางร่วมกับเขต รามอินทรา คันนายาว
5. ถนนราษฎร์อุทิศ เป็นเส้นทางเชื่อมไปยังเขตหนองจอกและสามารถเชื่อมไปจังหวัดปทุมธานีได้
6. ถนนประชาสามัคคี เป็นตัวเชื่อมไปยังเขตหนองจอก
7. ถนนร่มเกล้า เป็นเส้นทางการคมนาคมที่สำคัญหากในอนาคตเพราะว่าเป็นตัวเชื่อมไปยังโครงการสนามบินหนองงูเห่าที่เขตลาดกระบัง และในอนาคตทั้งภาครัฐยังมีโครงการ ถนนกรุงเทพกรีฑา – ร่มเกล้าซึ่งเป็นเส้นทางมาจากเขตบางกะปิ



ภาพที่ 4.1 แสดงโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษา

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกรกฎาคม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านอื่น
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.3.1.1 รถตู้ร่วมบริการ

รถตู้ร่วมบริการ ถือเป็นรูปแบบการเดินทางที่มีความสะดวกสบายมากเมื่อเทียบกับ การเดินทางประเภทอื่น นั่นคือ ผู้โดยสารทุกคนได้นั่ง ไม่ต้องยืน

อัตราค่าโดยสาร ปัจจุบันอัตราค่าโดยสารของรถโดยสารประจำทาง โดยเฉพาะรถโดยสารประจำทางและรถโดยสารประจำทางพิเศษ กับรถตู้ร่วมบริการมีราคาโดยสารใกล้เคียงกันมาก

รถตู้ร่วมบริการบริเวณมีนบุรีส่วนใหญ่จะมีจุดจอดรถ-ปล่อยรถบริเวณตลาดสด คีเด็นและบริเวณริมถนนสีหบุรานุกิจตรงข้ามทางเข้าตลาดคีเด็น รายชื่อสายตู้ร่วมบริการ ขสมก. ในเขตมีนบุรีที่ให้บริการแสดงตามตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.5 แสดงสายตู้ร่วมบริการ ขสมก. ในเขตมีนบุรี

ลำดับ	สาย	ชื่อเส้นทาง
1.	15	มีนบุรี - ม.เกษตรศาสตร์
2.	15A	มีนบุรี - บางบัวทอง
3.	15B	มีนบุรี - แคราย
4.	16	มีนบุรี - สถานีขนส่งสายเหนือ
5.	17	มีนบุรี - หอนงจอก
6.	18	มีนบุรี - หอนงจอก
7.	19	รามอินทรา กม.8 - อิมพีเรียลลาดพร้าว
8.	19A	รามอินทรา - ประตูน้ำ
9.	20	มีนบุรี - วัดลำด้อยตั้ง
10.	21	มีนบุรี - หอนงจอก
11.	21A	ม.รามคำแหง - ตลาดหอนงจอก
12.	22	มีนบุรี - ปากเกร็ด
13.	23	มีนบุรี - ตลาดกระบัง
14.	24	มีนบุรี - บางพลี
15.	25	มีนบุรี - เคหะชุมชนร่มเกล้า

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.3.1.2 รถประจำทาง ขสมก.

รถโดยสารประจำทางถือเป็นรูปแบบการเดินทางที่มีความสะดวกสบายอีกรูปแบบหนึ่งที่มีประชาชนจำนวนมากใช้บริการขนส่ง แต่การให้บริการยังขาดความสะดวกในการเข้าถึงสถานีรับ-ส่งผู้โดยสาร จำนวนที่นั่งพักคอยและจำนวนท่ารถโดยสารยังไม่เพียงพอต่อความต้องการและในการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการเดินทางยังไม่สะดวกพอ รายชื่อสายรถเมล์ ขสมก. ในเขตมีนบุรีที่ให้บริการแสดงตามตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.6 แสดงสายรถเมล์ ขสมก. ในเขตมีนบุรี

สายรถเมล์ ขสมก. (มีนบุรี)					
ลำดับ	สาย	ชื่อเส้นทาง	เวลาให้บริการ	ผู้ให้บริการ	ประเภทรถ
1.	26	มีนบุรี - อนุสาวรีย์ชัยฯ	04.00-21.50 น.	ขสมก.	ครีมแดง , ปอ.รถพ่วง , ปอ.ยูโร 2
2.	60	มีนบุรี - ปากคลองตลาด	24 ชม. น.	ขสมก.	ครีมแดง , ปอ.น้ำเงิน , ปอ.ยูโร 2
3.	27	มีนบุรี (ลาดพร้าว) - อนุสาวรีย์ชัยฯ	- N/A น.	- รถเอกชน.	- ขาวน้ำเงิน
4.	58	มีนบุรี - ประตูน้ำ	4.30-21.30 น.	รถเอกชน.	ขาวน้ำเงิน
5.	113	มีนบุรี - หัวลำโพง	5.00-21.30 น.	รถเอกชน.	ครีมแดง , ขาวน้ำเงิน
6.	131	มีนบุรี - หอนจอก	4.30-21.30 น.	รถเอกชน.	ขาวน้ำเงิน
7.	144	มีนบุรี - ร่มเกล้า (หมู่บ้านพลัส)	- 5.30-21.40 น.	- รถเอกชน.	- ครีมแดง
8.	501	มีนบุรี - หัวลำโพง	04.00-22.30 น.	ขสมก.	ปอ.น้ำเงิน
9.	502	มีนบุรี - อนุสาวรีย์ชัย สมรภูมิ	- 04.15-20.30 น.	- ขสมก.	- ปอ.น้ำเงิน , ปอ.รถพ่วง
10.	514	มีนบุรี - สีลม	04.10-20.30 น.	ขสมก.	ปอ.น้ำเงิน , ปอ.ยูโร 2
11.	525	มีนบุรี - หอนจอก (คู่มือ)	- 4.00-22.30 น.	- ขสมก.	- ปอ.น้ำเงิน
12.	526	มีนบุรี - หอนจอก (คู่มือ)	- N/A น.	- ขสมก.	- ปอ.น้ำเงิน
13.	ปอ.พ 2	มีนบุรี - วัดสน	5.00-23.00 น.	บางกอก	ปรับอากาศพิเศษ
	-	-	-	ไมโครบัส	
14.	ปอ.พ 3	มีนบุรี - สีพระยา	5.00-23.00 น.	บางกอก	ปรับอากาศพิเศษ
				ไมโครบัส	

ที่มา : องค์การขนส่งมวลชน กรุงเทพฯ

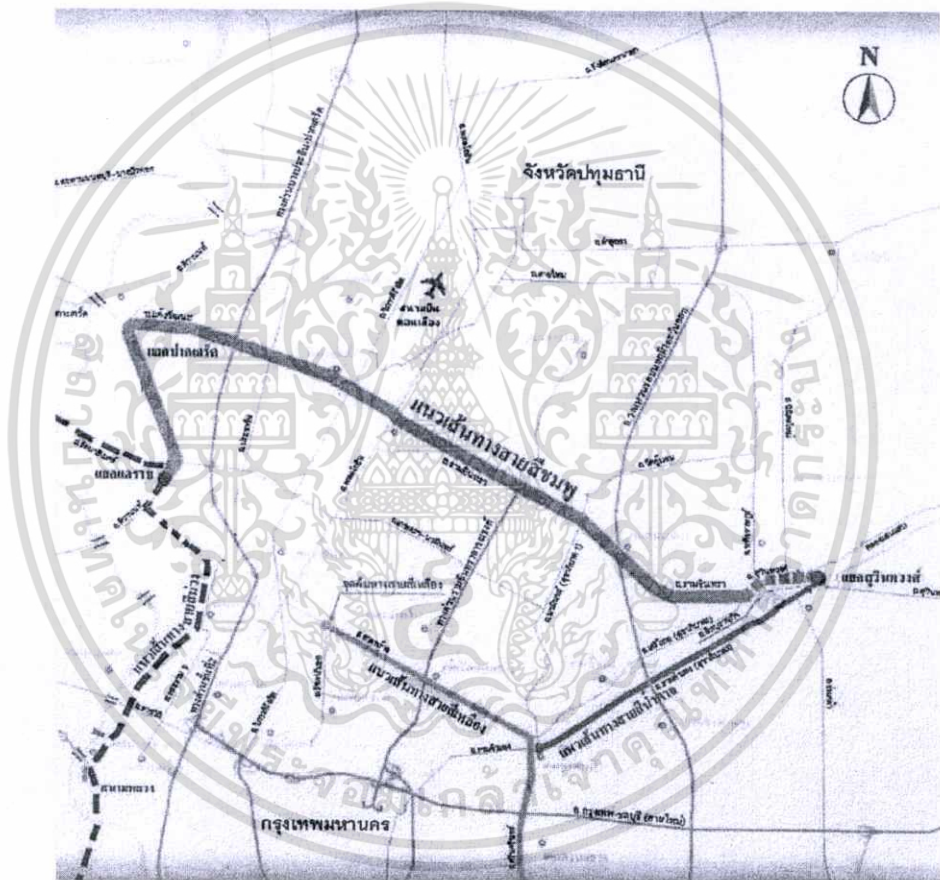
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.3.1.3 รถประจำทาง บขส. สายตะวันออก

เป็นอีกทางเลือกในการเดินทาง โดยรถประจำทาง บขส. สายตะวันออก จะมีจุดปล่อยรถที่สถานีขนส่งหมอชิตจะจอดรับผู้โดยสารตามป้ายรถเมล์ ขสมก. และวิ่งผ่านถนนสุวินทวงศ์ เป็นเส้นทางร่วมกับเขตหนองจอกและเป็นทางหลวงแผ่นดินสาย 304 และไปสุดสายที่จังหวัด ฉะเชิงเทรา

4.3.1.4 โครงการรถไฟฟ้า (BTS)

ในอนาคตมีนบุรีจะมีรถไฟฟ้าเกิดขึ้น 2 เส้นทาง ได้แก่ สายสีชมพูจากมีนบุรี ถึง ปากเกร็ดและแคราย และ สายสีน้ำตาลจากบางกะปิ ถึง มีนบุรี



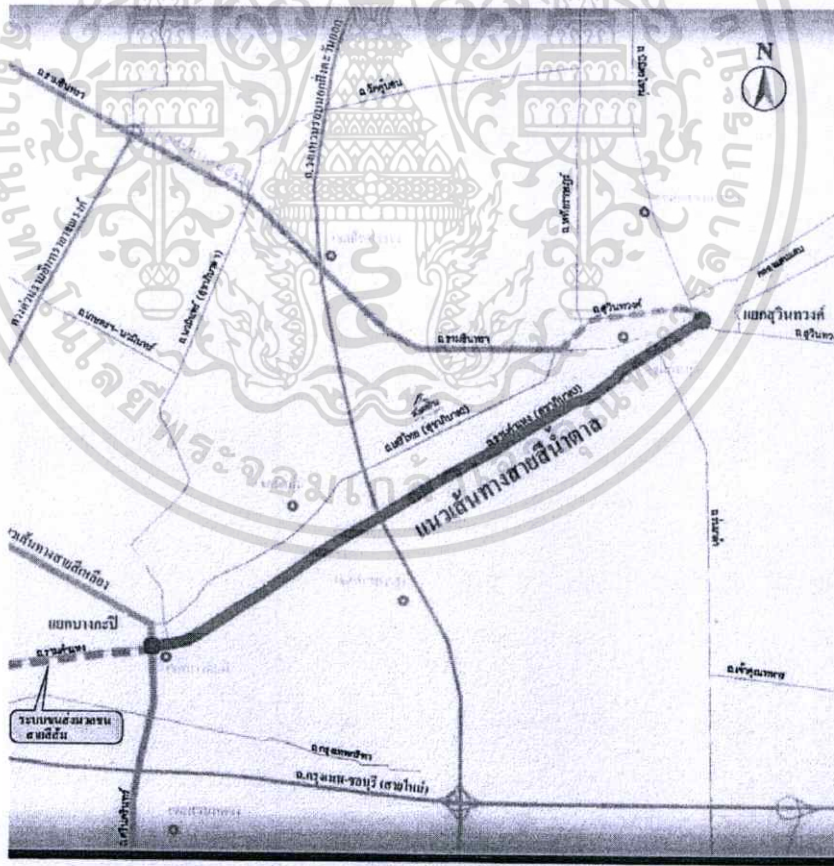
ภาพที่ 4.2 แสดงแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งจราจร. 2550

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู สายปากเกร็ด-หลักสี่-สุวินทวงศ์-มีนบุรี เป็นเส้นทางรถไฟฟ้าสายหนึ่งในระบบรถไฟฟ้ามหานคร ที่เกิดขึ้นหลังสุด เป็นเส้นทางยกระดับทั้งหมด ระยะทางทั้งสิ้น 33 กิโลเมตร

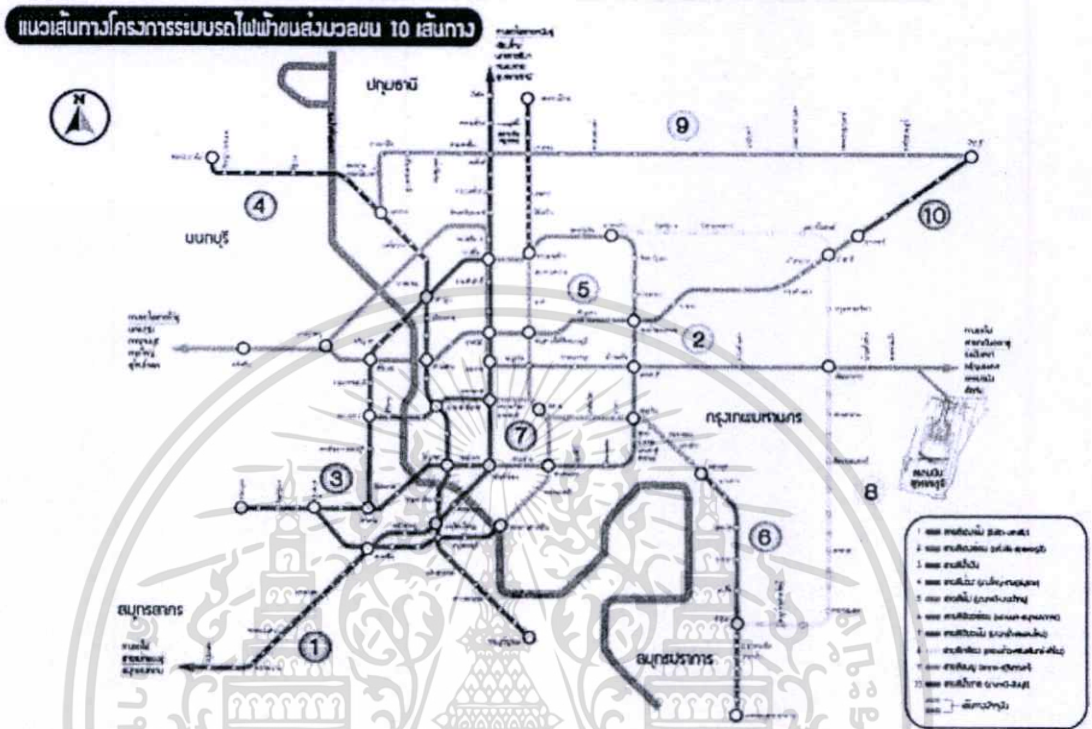
- แนวเส้นทาง เส้นทางหลวงหมายเลข 304 เป็นหลัก ได้แก่ ถนนแจ้งวัฒนะ จากห้าแยกปากเกร็ด (อำเภอปากเกร็ด จ.นนทบุรี) ผ่านทางเข้า เมืองทองธานี ประชาชื่น หลักสี่ (จุดเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม บางซื่อ-รังสิต) มุ่งหน้าวงเวียนบางเขน (จุดเชื่อมต่อ รถไฟฟ้าบีทีเอส ส่วนต่อขยายหมอชิต-สะพานใหม่ ที่สถานีอนุสาวรีย์ท้าวสุริยราชธรรมนุญ) เข้าสู่ ถนนรามอินทรา โดยผ่านถนนลาดปลาเค้า ซอยมัยลาภ ถนนวัชรพล ถนนนวมินทร์ (คูบอน) ถนนนายพล (สวนสยาม) โรงพยาบาลนพรัตนราชธานี ถนนพระยาสุเรนทร์ แล้วเลี้ยวซ้ายที่แยกตัดถนนเสรีไทย มุ่งหน้าสู่ ถนนสุวินทวงศ์ ผ่านถนนหทัยราษฎร์ นิมิตรใหม่ สิ้นสุดที่มีนบุรี บริเวณสามแยกตัด ถนนรามคำแหง และยังมีการศึกษาเพิ่มเติม เพื่อต่อขยายเส้นทางรถไฟฟ้าจากมีนบุรีไปยัง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยใช้ถนนร่มเกล้า จากมีนบุรีผ่านการเคหะร่มเกล้า มุ่งหน้า เขตลาดกระบัง และข้ามทางรถไฟสายตะวันออก เข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เส้นทางทั้งหมด (แคราย-ปากเกร็ด-หลักสี่-มีนบุรี-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ)



ภาพที่ 4.3 แสดงแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งจราจร. 2550
เอกสารนี้เป็นเอกสารทงสวนไวสำหรับกรแข่งงนเพอการศกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตใหนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล บางกะปิ-มีนบุรี เป็นส่วนต่อขยายของ รถไฟฟ้าสายสีส้ม ตามเส้นทางถนนรามคำแหง (สุขาภิบาล 3) เส้นทางยกระดับ 10 กิโลเมตร ผ่านสะพานสูง หมู่บ้าน สัมมากร หมู่บ้านบัวขาว แยกตัดถนนร่มเกล้า และสิ้นสุดที่มีนบุรี บริเวณแยกตัดถนนสุวินทวงศ์



ภาพที่ 4.4 แสดงแนวเส้นทางโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน 10 เส้นทาง

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งจราจร, 2550

4.3.1.5 โครงการรถประจำทางด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit)

เป็นอีกทางเลือกในการเดินทางที่รวดเร็ว และปลอดภัย ให้แก่ ประชาชนสำหรับการเดินทางในชั่วโมงเร่งด่วน รถประจำทางด่วนพิเศษ หรือ Bus Rapid Transit (BRT) เป็นระบบขนส่งมวลชน ที่กทม. นำมาใช้เป็นยุทธศาสตร์ในการแก้ไขปัญหาจราจรกรุงเทพมหานครให้เกิดความคล่องตัว นอกเหนือจาก นโยบายขยายเส้นทางรถไฟฟ้า BTS

แนวเส้นทาง สายดอนเมือง-มีนบุรี-สุวรรณภูมิ ระยะทาง 38 กม. ใช้เงินลงทุน 4,531 ล้านบาท (ประมาณการเบื้องต้นปี 2553)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.5 แสดงโครงการรถประจำทางด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit)

ที่มา : www.otp.go.th/

4.3.1.6 เรือโดยสาร

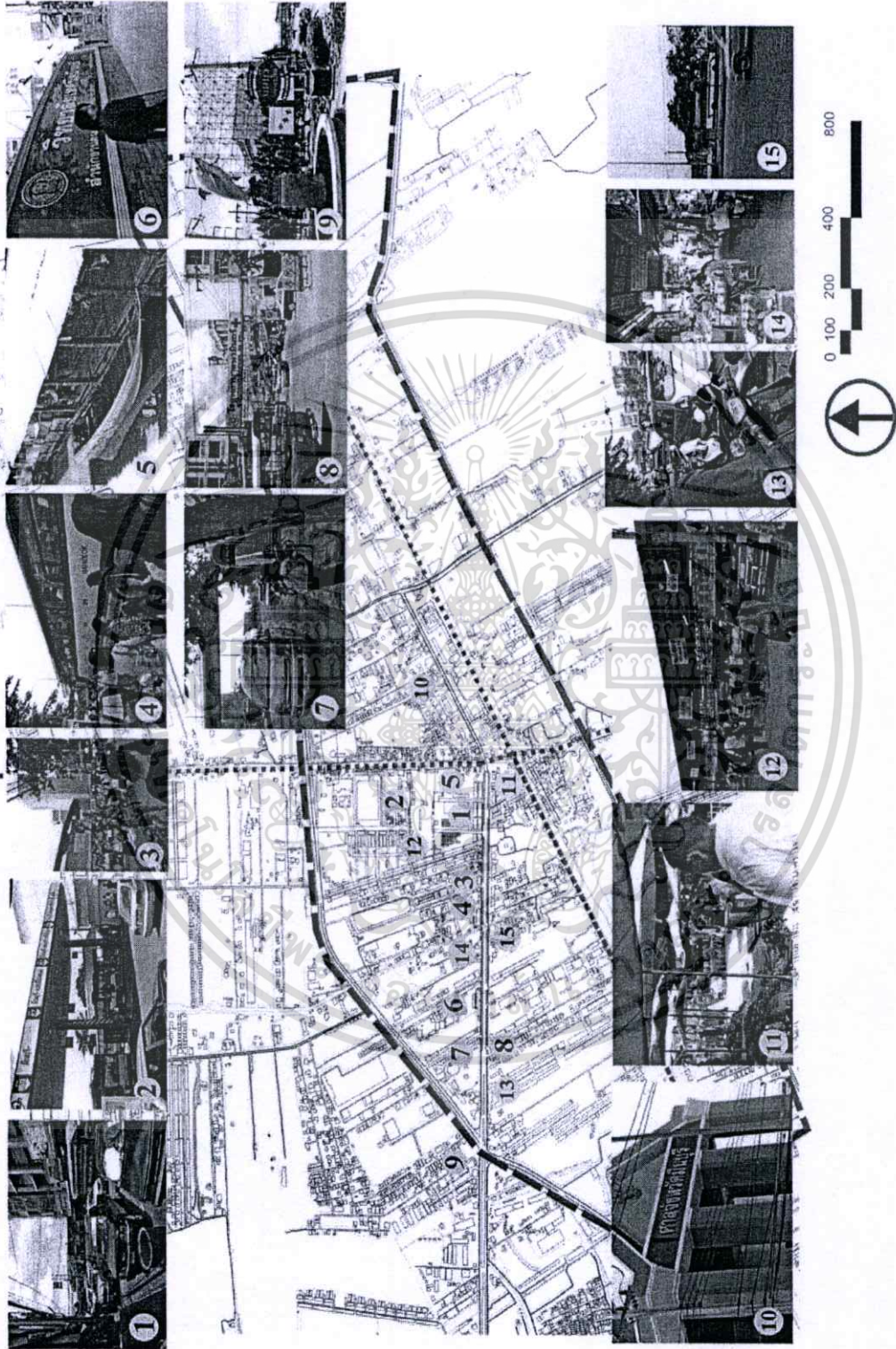
เป็นทางเลือกในการเดินทางทางน้ำสำหรับประชาชนที่อยู่อาศัยริมคลองสามวา เรือที่ใช้เป็นเรือยนต์เพลลาใบจักรยาวหรือที่นิยมเรียกว่าเรือหางยาว ส่วนมากเป็นที่นิยมใช้ของประชาชน ซึ่งอาศัยอยู่ในพื้นที่ริมคลองสามวา ซึ่งชาวบ้านยังคงชินกับสภาพชีวิตที่พึ่งพาอาศัยแม่น้ำลำคลอง โดยใช้เรือในการสัญจร นอกจากนี้การสัญจรทางน้ำมีบทบาทในฐานะทางเลือกในการเดินทางของประชาชนที่อยู่อาศัยริมคลองสามวา โดยมีวัตถุประสงค์ในการเดินทางที่แตกต่างกัน เช่น เพื่อไปทำงาน เพื่อไปศึกษาเล่าเรียน ฯลฯ

เส้นทางทำให้บริการจะให้บริการกับประชาชนในชุมชนเท่านั้น โดยท่าเรือส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณด้านหลังของหมู่บ้านจัดสรรที่ติดคลองสามวา ไปสุดสายที่หมู่บ้านรุ่งกิจ

ปริมาณผู้โดยสารประมาณ 500 คนต่อวัน ช่วงเวลาการปล่อยเรือที่ทำจะไม่มีตารางเวลาที่แน่นอน อัตราค่าโดยสารต่อคน คือ ผู้ใหญ่ 10 บาท เด็ก 5 บาท

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.3.2 การสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน



ภาพที่ 4.6 แสดงลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกรกฎาคม 2550

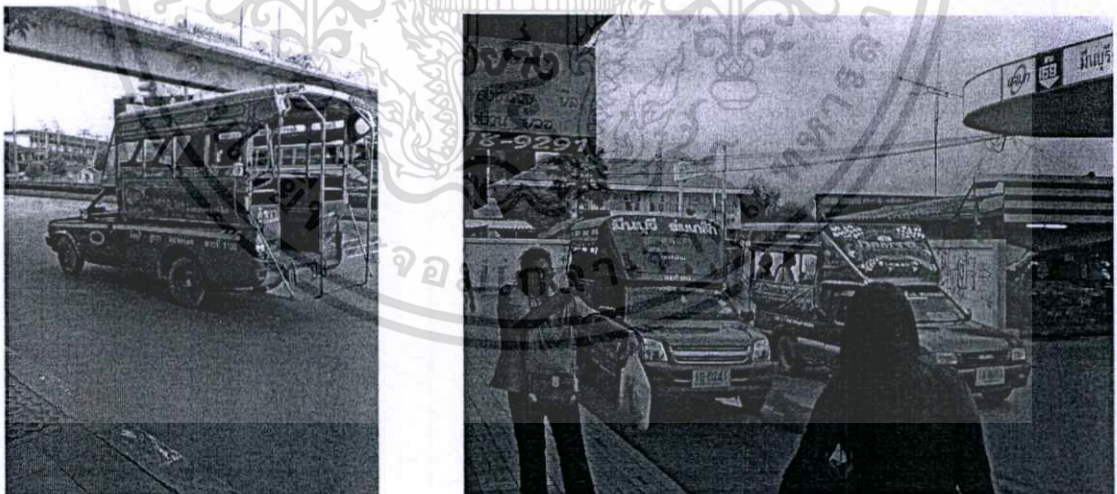
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การคมนาคมขนส่งในพื้นที่จะมีรถโดยสารประจำทางเช่น รถเมล์ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ รถประจำทางวิ่งระหว่างจังหวัด รถตู้ รถสองแถวเล็กและรถจักรยานยนต์รับจ้าง นอกจากนี้ในอนาคตจะมีรถไฟฟ้าและรถประจำทางด่วนพิเศษวิ่งผ่าน และยังมีการคมนาคมขนส่งทางน้ำบริเวณคลองสามวา



ภาพที่ 4.7 แสดงสภาพรถ บขส. กรุงเทพ-กะเชิงเทรา

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกรกฎาคม 2550



ภาพที่ 4.8 แสดงสภาพรถสองแถวที่วิ่งให้บริการในเขตมีบุรี

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกรกฎาคม 2550

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.9 แสดงสภาพรถตู้ที่วิ่งให้บริการในเขตมีนบุรี

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกรกฎาคม 2550



ภาพที่ 4.10 แสดงสภาพรถเมล์ (ขสมก.) ที่วิ่งให้บริการในเขตมีนบุรี

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกรกฎาคม 2550

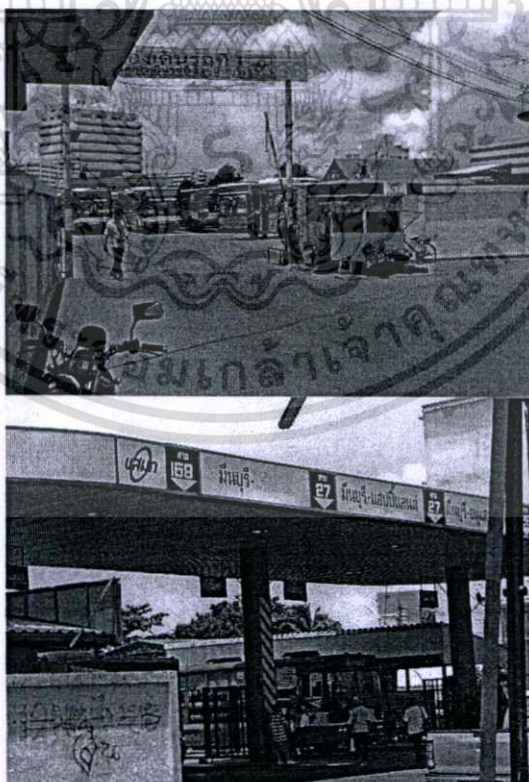
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.11 แสดงสภาพเรือโดยสารที่ให้บริการบริเวณคลองสามวา มีนบุรี

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกรกฎาคม 2550

สภาพด้านหน้าสถานีที่ซ่อมบำรุงและอู่รถ ขสมก. กองเดินรถที่ 1 บริเวณอู่รถไม่มีที่พักคอยผู้โดยสารผู้โดยสารส่วนใหญ่จะยืนคอยอยู่บริเวณหน้าอู่รถและบางก็นั่งคอยอยู่ตามริมทางเท้าด้านหน้า ขสมก.



ภาพที่ 4.12 แสดงสถานที่ซ่อมบำรุงและสถานีรับ-ส่ง ผู้โดยสารรถ ขสมก. กองเดินรถที่ 1

เอกสารนี้เต็มเอกสารที่ตรงไปตรงมาในกรณีที่จะนำเอกสารไปศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บริเวณท่ารถต่างจังหวัดตั้งอยู่ปากซอยสีหบุรานุกิจ 9 ใช้ป้ายรถประจำทางเป็นท่ารถ ไม่มีศาลาพักคอย ม้านั่ง ไม่มีการจัดทำป้ายสถานีรับ - ส่ง ผู้โดยสารไม่มีการบอกอัตราค่าโดยสาร และเส้นทางการเดินรถ ส่วนใหญ่แล้วจะบอกแค่เพียงจุดเริ่มต้น - จุดหมายปลายทางของเส้นทางเดินรถติดไว้ด้านหน้ารถและด้านข้างของตัวรถเท่านั้นยังมีการบุกรุกทางเท้า และในบริเวณนี้ยังใช้เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางอีกด้วย



ภาพที่ 4.13 แสดงท่ารถต่างจังหวัด

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกรกฎาคม 2550

บริเวณตลาดตีเค้นมีรถค่อนข้างหนาแน่น ส่วนใหญ่ผู้มาซื้อสินค้าและบริการต่าง ๆ จะจอดตรงบริเวณรอบตลาดตีเค้น ดังภาพที่ 4.5 ซึ่งเป็นที่จอดรถกลางแจ้งไม่เสียค่าบริการแต่จอดได้ไม่เกิน 3 ชม. เป็นลานคอนกรีตรอบตลาด ไม่มีต้นไม้ปกคลุมบริเวณ



ภาพที่ 4.14 แสดงบริเวณที่จอดรถรอบตลาดตีเค้น

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกรกฎาคม 2550

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บริเวณที่จอดรถที่ได้จัดเตรียมไว้ให้ผู้มาใช้บริการต่าง ๆ ของตลาดมินบุรี แต่ผู้มาใช้บริการส่วนใหญ่ไม่นิยมมาจอดเพราะมีวินรถสองแถวและรถตู้มาจอดตั้งเป็นวินในที่จอดรถที่ได้จัดเตรียมให้ผู้มาใช้บริการ



ภาพที่ 4.15 แสดงบริเวณที่จอดรถที่ได้จัดเตรียมไว้ให้ผู้มาใช้บริการต่าง ๆ ของตลาดมินบุรี

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกรกฎาคม 2550

บริเวณด้านหน้าวิทยาลัยเทคนิคมินบุรี และฝั่งตรงข้ามมีรถประจำทางสาย 58 มินบุรี - ประตูน้ํา และสาย 113 มินบุรี - หัวลำโพง จอดเต็มสองฝั่งถนนและอาศัยป้ายรถประจำทางด้านหน้าวิทยาลัยเทคนิคมินบุรีเป็นท่ารถ



ภาพที่ 4.16 แสดงท่ารถประจำทางสาย 58 มินบุรี - ประตูน้ํา และสาย 113 มินบุรี - หัวลำโพง

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกรกฎาคม 2550

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้拿去ใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สถานีรถตู้โดยสารประจำทางส่วนใหญ่อยู่บริเวณหลังตลาดตีเค้น พบว่า จะมีการจัดทำป้ายสถานีรับ - ส่ง ผู้โดยสารโดยเขียนแผ่นป้ายแบบชั่วคราวแขวนไว้กับโครงเหล็กหลังคา โดยแผ่นป้ายที่ติดมักติดในตำแหน่งที่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน เช่น วินมึนบุรี-ลาดกระบัง วินมึนบุรี-หนองจอก เป็นต้น นอกจากนี้ส่วนใหญ่แล้ว พบว่าจะไม่มีการบอกอัตราค่าโดยสาร และเส้นทางการเดินรถ ส่วนใหญ่แล้วจะบอกแค่เพียงจุดเริ่มต้น - จุดหมายปลายทางของเส้นทางการเดินรถตู้ และไม่มีศาลาพักคอย ม้านั่ง สำหรับผู้ใช้บริการ



ภาพที่ 4.17 แสดงสถานีรถตู้โดยสารประจำทาง

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกรกฎาคม 2550

ศาลาพักคอย เป็น โครงสร้างไม้ มีหลังคาคลุม สภาพโดยรวมทรุดโทรมมาก ที่นั่งพักคอยสำหรับผู้โดยสารมีไม่เพียงพอ ไม่มีป้ายบอกอัตราค่าโดยสาร และเส้นทางการเดินเรือ ผู้ใช้ บริการส่วนใหญ่จะรู้อัตราค่าโดยสารและเส้นทางการเดินเรือเพราะผู้ใช้บริการส่วนใหญ่เป็นประชาชนในชุมชนใกล้เคียง



ภาพที่ 4.18 แสดงสภาพท่าเรือริมคลองสามวา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ที่มา: จากการสำรวจเดือนกรกฎาคม 2550
 ไม่ว่าการณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

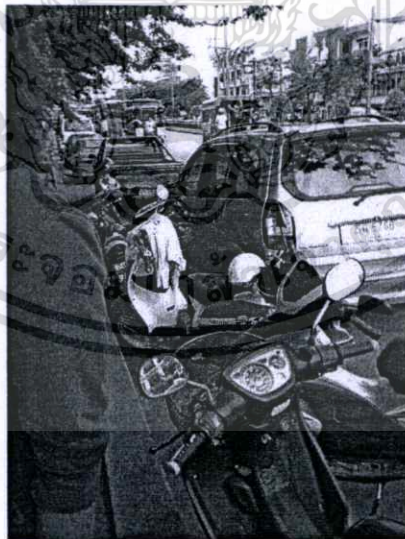
บริเวณป้ายรถประจำทางริมถนนสีหบุรานุกิจส่วนใหญ่ไม่มีศาลาพักคอย และม้านั่งที่เพียงพอ



ภาพที่ 4.19 แสดงป้ายรถประจำทางบริเวณริมถนนสีหบุรานุกิจ

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกรกฎาคม 2550

บริเวณริมถนนสีหบุรานุกิจมีรถยนต์และจักรยานยนต์ส่วนบุคคลของผู้มาใช้บริการต่างๆ
ในบริเวณนี้จอดอยู่ทั้ง 2 ข้างถนนซึ่งเป็นการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน



ภาพที่ 4.20 แสดงบริเวณริมถนนสีหบุรานุกิจ

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกรกฎาคม 2550

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สภาพตลาดนัดจตุจักร 2 ในช่วงเวลาประมาณ 15.00 น. – 18.00 น. จะมีกิจกรรมซื้อขายเกิดขึ้นของทุกวัน ส่วนใหญ่จะเป็นการขายอาหาร การค้าขายไม่เป็นระเบียบมีการบุกรุกทางเท้าและถนนขาดความเป็นระเบียบดังภาพที่ 4.8



ภาพที่ 4.21 แสดงตลาดนัดจตุจักร 2

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกรกฎาคม 2550

ทางเท้ามีลักษณะเป็นคอนกรีตและอิฐปัดอีกหลายหลายต่าง ๆ กว้างประมาณ 2 เมตร ตลอดทางมีร้านค้า หาบเร่แผงลอยวางสิ่งของกีดขวางทางเดินตลอดแนวนอนเนื่องจากเป็นตลาดสดและย่านร้านค้าส่ง - ค้าปลีกของชุมชน สภาพพื้นผิวทางเท้าโดยรวมอยู่ในสภาพสมำเสมอ เรียบร้อยดี



ภาพที่ 4.22 แสดงตลาดนัดจตุจักร 2

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกรกฎาคม 2550

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ของงานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สภาพโดยทั่วไปของตลาดสดเก่า มินบุรี เป็นร้านค้า และร้านอาหาร สภาพโดยรวมยัง
ต้องได้รับการปรับปรุงเรื่องความเป็นระเบียบเรียบร้อยและความสะอาด



ภาพที่ 4.23 แสดงตลาดนัดจตุจักร 2

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกรกฎาคม 2550

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้ .

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาเรื่อง แนวทางการออกแบบศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน มินบุรี ผู้วิจัยขอเสนอขั้นตอนการศึกษาโดยสรุป ดังนี้

5.1.1 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อการศึกษาศักยภาพระบบขนส่งมวลชนทั้งกรุงเทพมหานคร เพื่อกำหนดพื้นที่ ศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน มินบุรี
2. เพื่อการศึกษาลักษณะพื้นที่เพื่อกำหนดที่ตั้งศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน มินบุรี
3. เพื่อการเสนอแนวทางการออกแบบ ศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน มินบุรี

5.1.2 ประชากรในการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ประกอบไปด้วย

- กลุ่มประชากรที่มาใช้บริการขนส่งมวลชนบริเวณมินบุรี จำนวน 120 คน
- นักวิชาการที่เกี่ยวข้องในการออกแบบจุดเชื่อมต่อ โครงการรถไฟฟ้า และเจ้าหน้าที่

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรที่รับผิดชอบ โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูและสาย สีน้ำตาล จำนวน 2 ท่าน

1. ดร.ศัญชัย ลบรัมย์ เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 6ว. สำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
2. นายอธิฏ จิตรานูเคราะห์ เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 6ว. สำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

5.1.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

1. แบบสอบถาม เป็นการศึกษาข้อมูลของประชากรที่มาใช้บริการขนส่งมวลชน บริเวณมินบุรี โดยมีรายละเอียดดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมในการเดินทางของผู้โดยสาร

ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติและความพึงพอใจในการใช้บริการขนส่ง

มวลชน เขตมินบุรี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตอนที่ 4 ข้อมูลเกี่ยวกับความสามารถในการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน
ทุกรูปแบบ ในเขตมีนบุรี

2. **แบบสัมภาษณ์** ผู้วิจัยได้ดำเนินการสร้างแบบสัมภาษณ์โดยการศึกษา โดยการศึกษา
จากทฤษฎีงานวิจัยและบทความที่เกี่ยวข้องจากเอกสารต่าง ๆ มาเป็นกรอบในการสร้างแบบสอบถาม
ให้สอดคล้องและครอบคลุมกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย โดยแบ่งออกเป็น 2 ตอนดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปตำแหน่งและหน้าที่การทำงาน

ตอนที่ 2 แนวความคิดด้านความเหมาะสมและการการพัฒนา

3. **แบบสำรวจ** ผู้วิจัยได้ใช้เครื่องมือในการสำรวจ คือ กล้องบันทึกภาพ แผนที่
และแผนที่ GIS โดยมีการศึกษาในด้านต่างๆ ดังนี้

1 การสำรวจศักยภาพระบบขนส่งมวลชนของพื้นที่ศึกษา ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

2 การสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

5.1.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

1. ผู้วิจัยได้ติดต่อขอหนังสือจากงานบัณฑิตศึกษา คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง เพื่อขอหนังสืออนุเคราะห์เก็บข้อมูลไปยัง
ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และผู้อำนวยการฝ่ายโยธาเขตมีนบุรี
เพื่อขอความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล

2. ผู้วิจัยได้ทำการสำรวจภาคสนาม พร้อมเก็บรวบรวมข้อมูลในด้านกายภาพและ
สังคมของพื้นที่มีนบุรีที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

3. ผู้วิจัยได้ทำการสัมภาษณ์ประชาชนผู้มาใช้บริการขนส่งมวลชน ในบริเวณพื้นที่
ที่ทำการศึกษา

5.1.5 สรุปผลการวิจัย

แนวทางการออกแบบ ศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน มีนบุรีได้นำผลการศึกษาจาก
การศึกษาข้อมูล เชนนโยบาย แบบสอบถาม และการสำรวจ มาสรุปเป็นแนวความคิดเพื่อการ
เสนอแนะแนวทางการออกแบบ โดยคำนึงถึงความเหมาะสมและสอดคล้องกับประโยชน์ตาม
นโยบาย เป้าหมาย รวมทั้งเสนอการออกแบบศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน มีนบุรี ที่คำนึงถึง
ความสัมพันธ์กับย่านชุมชนและกิจกรรมรูปแบบการขนส่งมวลชนบริเวณพื้นที่มีนบุรี สรุปได้ดังนี้

5.1.5.1 ในการศึกษาสภาพแวดล้อมด้านกายภาพและสังคม

ในการศึกษาสภาพแวดล้อมด้านกายภาพและสังคมของมีนบุรี ได้กำหนดแนวทาง
เพื่อใช้ในการออกแบบที่สำคัญดังนี้

1. แนวความคิดในการกำหนดที่ตั้งศูนย์เชื่อมต่อบรรณขงสงมวลชน มินบุรี การกำหนดที่ตั้งศูนย์เชื่อมต่อบรรณขงสงมวลชน มินบุรี ข้อควรคำนึงถึงคือ ความสัมพันธ์ระหว่างศูนย์เชื่อมต่อบรรณขงสงมวลชนกับกลุ่มกิจกรรมเดิมของพื้นที่ศึกษา สะดวก ในการเข้าถึงกิจกรรม และความสัมพันธ์กับโครงขงคมนาคนของชุมชนเมือง โดยไม่ส่งผล กระทบต่อสิ่งแวดล้อมเพื่อให้การกำหนดที่ตั้งศูนย์เชื่อมต่อบรรณขงสงมวลชนมีประสิทธิภาพมาก ยิ่งขึ้น จึงเสนอแนวทางเลือกที่มีความเป็นไปได้ 3 แนวทาง เพื่อการวิเคราะห์ ข้อดี-ข้อเสีย และ สรุปลเลือกแนวทางที่เหมาะสมเพื่อนำไปใช้ในการออกแบบต่อไป โดยกำหนดแนวความคิดในการ กำหนดที่ตั้งศูนย์เชื่อมต่อบรรณขงสงมวลชน ดังนี้

1. แนวทางเลือกที่ 1

กำหนดให้ที่ตั้งศูนย์เชื่อมต่อบรรณขงสงมวลชน มินบุรี อยู่บริเวณทางฝั่ง ซ้ายของคคคคองสามวา ด้านเหนือติดกับถนนสุวิทวงศ์ ทิศใต้ติดกับถนนสีหบุรานุกิจ ยังเป็น ที่ตั้งของกลุ่มธุรกิจการค้าและสถานีรถโดยสารประจำทางต่างๆ แนวทางเลือกที่ 1 สามารถสรุป ข้อดี-ข้อเสีย ได้ดังนี้

ข้อดี

1. ธุรกิจการค้าและคมนาคนสามารถเชื่อม โยงได้โดยตรงกับ
 2. การเข้าถึง สามารถเข้าได้จากหลายเส้นทางถนนสุวิทวงศ์
- ถนนสีหบุรานุกิจ และจากคคคคองสามวา

ข้อเสีย

1. ธุรกิจการค้าและคมนาคนอยู่ในพื้นที่เดียวกันอาจทำให้เกิดความ วุ่นวายในระบบการสัญจร
2. หากมีการพัฒนาเต็ม โครงการแนวทางเลือกนี้ โอกาสในการขยายตัว สำหรับในอนาคตมีความเป็นไปได้น้อย
3. ที่ตั้งไม่สามารถเชื่อมโยงต่อเนื่องกัน ได้อย่างเป็นระบบ



ภาพที่ 5.1 แสดงแนวทางเลือกที่ 1 ของการกำหนดที่ตั้งศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลขน มินบุรี

ที่มา : จากการวิเคราะห์

2. แนวทางเลือกที่ 2

สำหรับแนวทางเลือกที่ 2 นี้ กำหนดให้ตั้งศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลขน มินบุรี อยู่บริเวณทิศตะวันตกเฉียงเหนือของพื้นที่ศึกษา ด้านทิศใต้ติดกับถนนสุวินทวงศ์และทางแยกมายัง ถนนสุขาภิบาลสาม และทิศเหนือติดถนนประชาร่วมใจเชื่อมต่อยังถนนสุวินทวงศ์และถนนนิมิตใหม่ ทิศตะวันออกติดตะวันตกติดกับถนนราษฎร์อุทิศ และที่ตั้งยังมีคลองแสนแสบตัดผ่าน

ข้อดี

1. การเข้าถึง สามารถเข้าได้จากหลายเส้นทาง
2. สามารถต่อเนื่องกับกิจกรรมเดิมได้อย่างเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพการ

ขยายตัวในอนาคต

3. แนวทางเลือกนี้ยังเป็นจุดต่อของรถไฟฟ้ามหานครสายสีชมพูและสีน้ำตาล

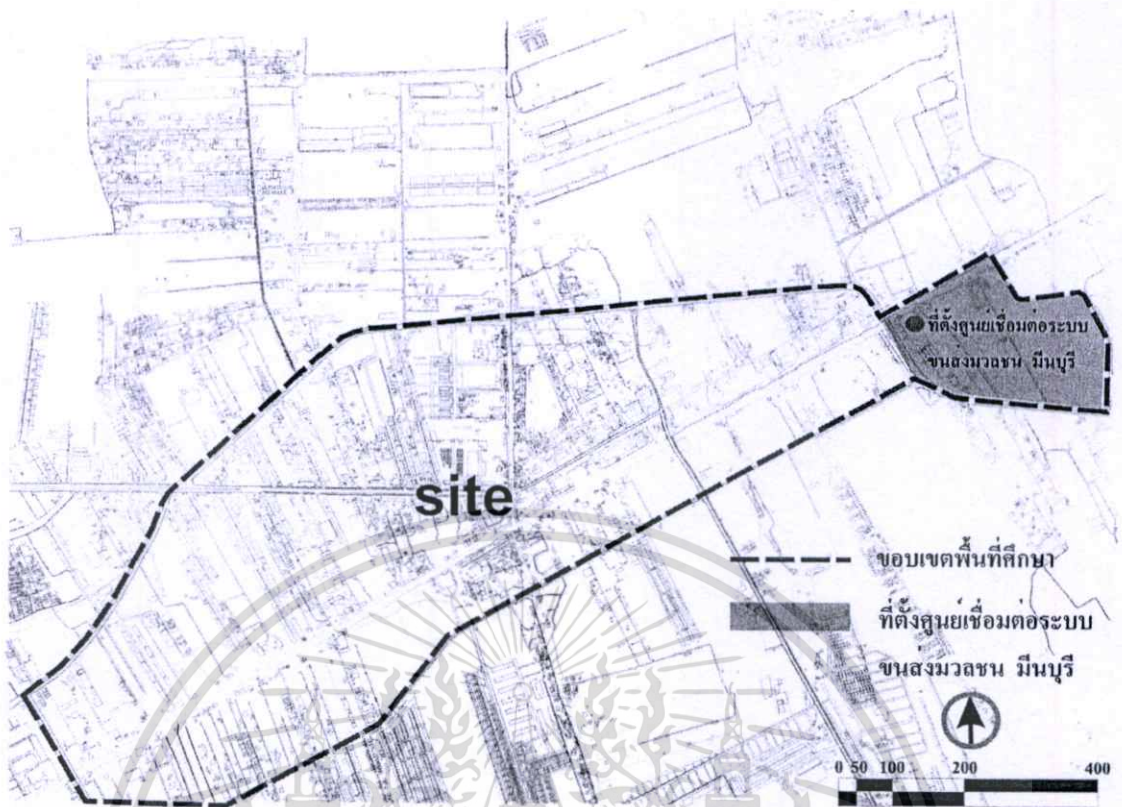
ข้อเสีย

1. แนวทางเลือกนี้ไม่สามารถเชื่อมโยงกับถนนสีหบุรานุกิจ ที่เป็นถนนสายหลักของ

โครงการ

2. พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ที่ยังไม่ได้รับการพัฒนา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์สำหรับการศึกษานี้เท่านั้น มิใช่ผูกมัดให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 5.2 แสดงแนวทางเลือกที่ 2 ของการกำหนดที่ตั้งศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน มีนบุรี

ที่มา : จากการวิเคราะห์

3. แนวทางเลือกที่ 3

สำหรับแนวทางเลือกที่ 3 นี้ กำหนดให้ตั้งศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน มีนบุรี อยู่บริเวณทิศตะวันตกของพื้นที่ศึกษา ทิศเหนือติดกับถนนสีหบุรานุกิจ ทิศใต้ติดกับคลองแสนแสบ ทิศตะวันออกติดกับคลองสามวา และทิศตะวันตกติดกับถนนเสรีไทยเชื่อมต่อยังถนนสุวินทวงศ์ และถนนรามอินทรา

ข้อดี

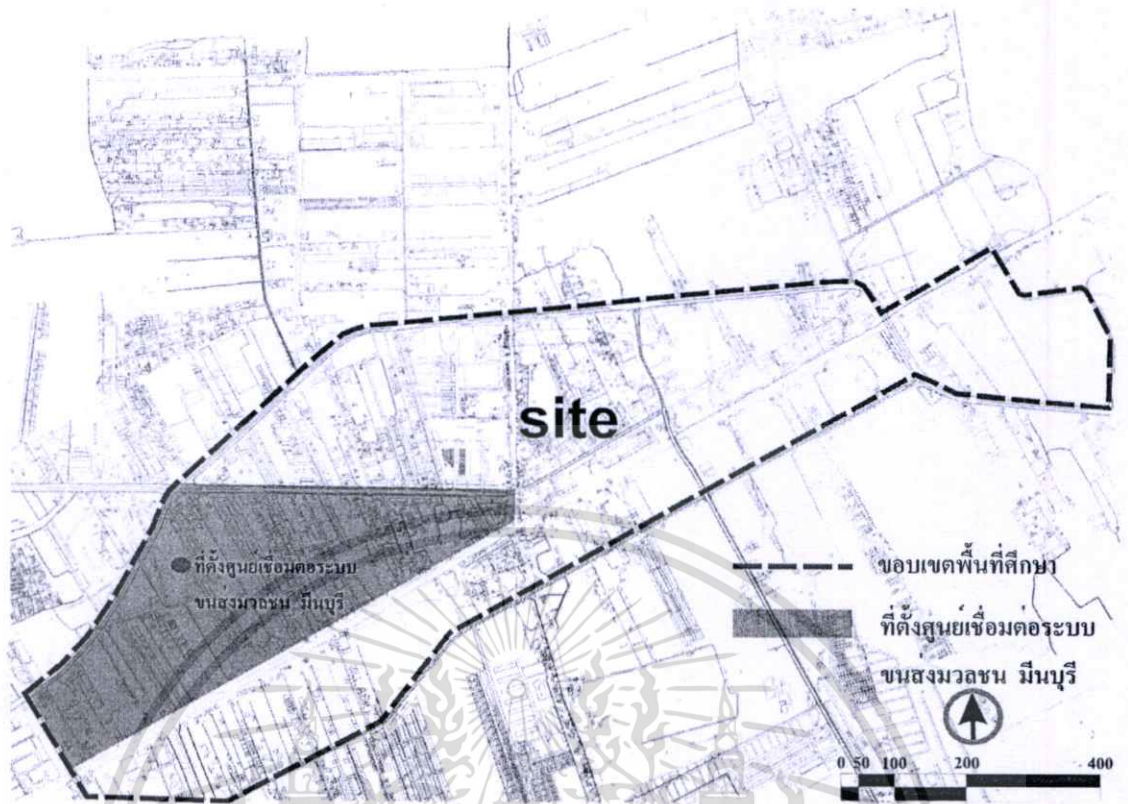
1. การเข้าถึง สามารถเข้าได้จากหลายเส้นทาง
2. มีการพัฒนาเต็ม โครงการแนวทางเลือกนี้โอกาสในการขยายตัวสำหรับในอนาคตมี

ความเป็นไปได้มาก

ข้อเสีย

1. ไม่สามารถต่อเนื่องกับกิจกรรมเดิม ได้อย่างเป็นระบบ
2. แนวทางเลือกนี้ไม่สามารถเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีชมพูและสีน้ำตาล

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 5.3 แสดงแนวทางเลือกที่ 3 ของการกำหนดที่ตั้งศูนย์เชื่อมต่อบนส่งมวลขน มินบุรี

ที่มา : จากการวิเคราะห์

ตารางที่ 5.1 แสดงเกณฑ์ในการคัดเลือกเพื่อหาที่ตั้งศูนย์เชื่อมต่อบนส่งมวลขน มินบุรีที่เหมาะสม

ปัจจัย	แนวทางเลือก		
	1	2	3
1. การขยันทัวในอนาคด	D	A	A
2. ความสัมพันธ์กับกิจกรรมเดิน	A	B	B
3. กรรมสิทธิ์ที่ดิน	B	B	B
3. ความสามารถในการเข้าถึง	A	A	A
4. ไม่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจร	B	A	A
5. สามารถเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้า	B	A	C
รวม	60	80	70

หมายเหตุ A=15 , B=10 , C=5 , D=0

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากการเปรียบเทียบในแต่ละแนวทางเลือก สรุปได้ว่า แนวทางเลือกที่ 2 มีความเหมาะสมที่สุดในการตั้งศูนย์เชื่อมต่อบริษัทขนส่งมวลชน มินบุรี

2. แนวความคิดในการจัดระบบ โครงข่ายคมนาคม

สำหรับการจัดระบบ โครงข่ายคมนาคมของพื้นที่ศูนย์เชื่อมต่อบริษัทขนส่งมวลชน มินบุรี เพื่อให้มีความสัมพันธ์กับระบบของการใช้ที่ดินมีโครงข่ายที่เป็นระบบ และมีความสัมพันธ์กับโครงข่ายของศูนย์พาณิชยกรรมเดิมและโครงข่ายของชุมชนเมือง สามารถเชื่อมโยงกับกิจกรรมต่างๆ ระหว่างพื้นที่ของกิจกรรมโดยรอบพื้นที่ศึกษา กับกิจกรรมในพื้นที่ศึกษาโดยมีแนวความคิดของการจัดระบบเส้นทางคมนาคมดังนี้

- การออกแบบเส้นทางคมนาคมยังคงสภาพเดิมไว้เกือบทั้งหมดจะมีการตัดถนนสายรองเพิ่มเพื่อสะดวกในการเข้าถึงทุกพื้นที่
- ทางแยก และ ความกว้างของถนนใหญ่ ภายในโครงการมีขนาดกว้างเพื่อลดการชะลอตัวของจราจรที่แน่นอนภายในโครงการ
- ทางเดินเท้าในโครงการมีการออกแบบให้ มีความกว้างพอสมควรเพื่อที่จะสะดวกต่อการสัญจร โดยเฉพาะบริเวณที่มีการค้าขายส่วนต่างๆ ออกแบบให้ มีความโปร่งสบายเพื่อเดินได้อย่างสะดวก
- ทางรถยนต์ โดยมีการวางแผนให้มีที่จอดรถยนต์เป็นจุดๆ เพื่อสะดวกต่อการใช้และใช้ทางเท้าเพื่อเชื่อมเข้าสู่อาคารต่างๆ

3. แนวความคิดในการออกแบบระบบการเข้าถึง

ในการออกแบบระบบการเข้าถึงที่ตั้งศูนย์เชื่อมต่อบริษัทขนส่งมวลชน มินบุรี แบ่งออกได้ 3 ลักษณะ คือ การเข้าถึงจากทางน้ำ การเข้าถึงจากทางรถยนต์ และการเข้าถึงจากรถไฟฟ้า โดยมีรายละเอียดดังนี้

- การเข้าถึงจากทางน้ำ เดิมใช้คลองสามวาเป็นเส้นทางสัญจรในการเข้าถึงพื้นที่ศึกษาแต่ไม่สามารถเข้าถึงที่ตั้งโครงการได้จึง เสนอแนะให้ใช้คลองแสนแสบเป็นเส้นทางหลักเนื่องจากคลองแสนแสบไหลผ่านบริเวณที่ตั้งศูนย์เชื่อมต่อบริษัทขนส่งมวลชน มินบุรี ยังเชื่อมต่อกับคลองสามวา และคลองสองต้นนุ่นได้

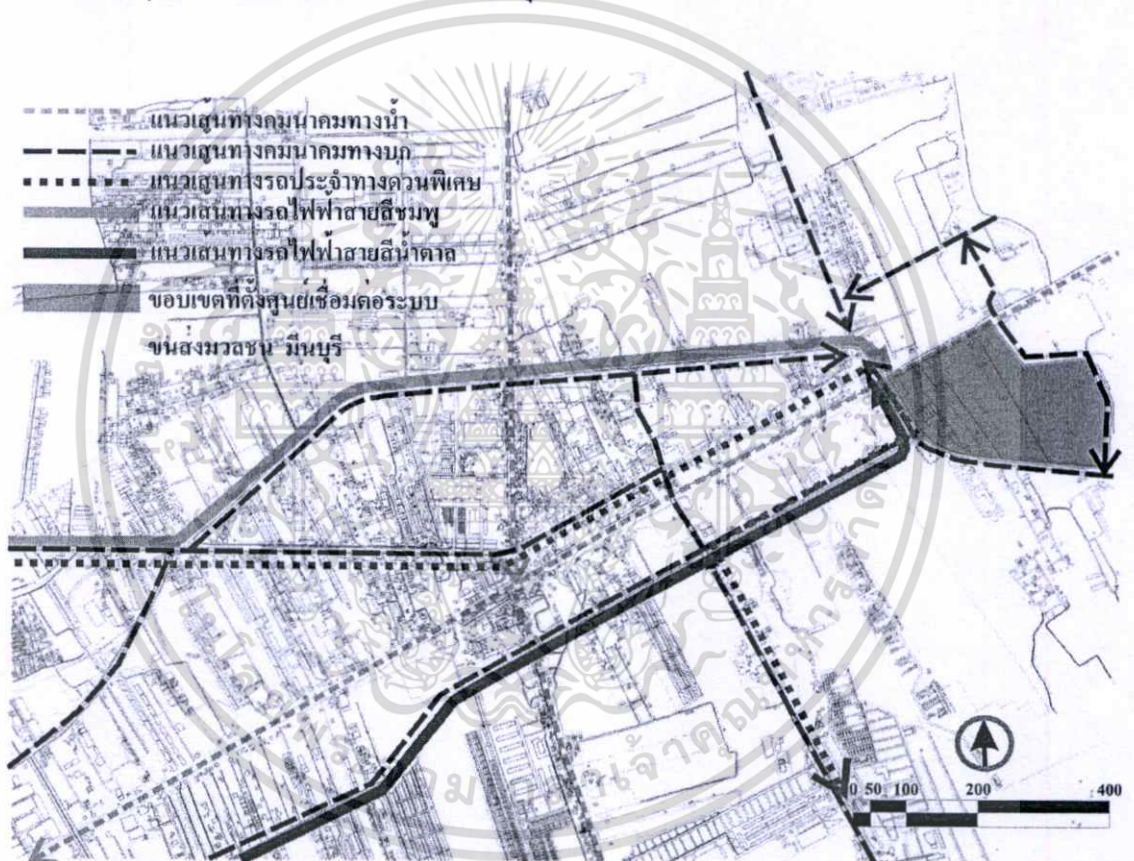
- การเข้าถึงจากทางรถยนต์ แบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ คือ การเข้าถึงจากภายนอกและการเข้าถึงจากภายใน

- การเข้าถึงจากภายนอก มีถนนที่สามารถเข้าถึงที่ตั้งศูนย์เชื่อมต่อบริษัทขนส่งมวลชน มินบุรี หลายเส้น คือ ถนนสุขุมวิท ถนนรามคำแหง ถนนประชาร่วมใจ และถนนนิมิตใหม่เป็น ส่วนถนนสิทธิพรานุกิจที่เป็นถนนเส้นหลังในการเข้าสู่ตลาดมินบุรีจะพัฒนาให้สามารถเชื่อมต่อเป็นถนนเส้นหลังในการเข้าสู่โครงการศูนย์เชื่อมต่อบริษัทขนส่งมวลชน มินบุรี

- การเข้าถึงภายในพื้นที่ แบ่งได้เป็นการเข้าถึงด้วยยานพาหนะ กำหนดให้การเข้าถึงพื้นที่โดยใช้นิตยสารรถ สำหรับเพื่อการเชื่อมต่อกับถนนสายหลัก ถนนสายรองจะเป็นถนนที่

เข้าสู่พื้นที่กิจกรรมภายใน และแยกไปยังถนนสายย่อย ซึ่งจะนำเข้าสู่ในแต่ละกลุ่มอาคารนอกจากนี้ การเข้าถึงภายในพื้นที่ยังใช้การเดินเท้าเป็นตัวเชื่อมโยงการเข้าถึงแต่ละกิจกรรม

- การเข้าถึงจากรถไฟฟ้า จะมี 2 เส้น ได้แก่ สายสีน้ำตาดและ สายสีชมพู
- สายสีน้ำตาด จุดค้นทางเชื่อมต่อสายสีเหลืองบริเวณแยกสำราญ-ถนนรามคำแหง-มีนบุรี-จุดปลายทางบริเวณแยกสุวินทวงศ์ (สามแยกการไฟฟ้ามีนบุรี) โดยเชื่อมโยงกับสายสีชมพู
- สายสีชมพู จุดค้นทางเชื่อมสายสีม่วงบริเวณแยกแคราย เริ่มจากบริเวณหน้ากระทรวงสาธารณสุข ถนนติวานนท์-ถนนแจ้งวัฒนะ-ถนนรามอินทรา จุดปลายทางเชื่อมสายสีน้ำตาดบริเวณแยกสุวินทวงศ์ (สามแยกการไฟฟ้ามีนบุรี) จากแยกมีนบุรี วิ่งตามถนนสุวินทวงศ์-สิ้นสุดบริเวณแยกสุวินทวงศ์ (สามแยกการไฟฟ้ามีนบุรี)



ภาพที่ 5.4 แสดงการเข้าถึงที่ตั้งศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน มีนบุรี

ที่มา : จากการวิเคราะห์

4. แนวความคิดในการออกแบบบริเวณที่จอดรถ

การออกแบบบริเวณที่จอดรถในพื้นที่โครงการ ได้กำหนดแนวความคิดในการจัดบริเวณที่จอดรถไว้ 2 ลักษณะ โดยให้สัมพันธ์กับระบบโครงข่ายคมนาคม การจัดกลุ่มกิจกรรมมีรายละเอียดดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- จอครถบนถนน กำหนดให้จอดเป็นเวลา ในถนนสายรองและสายย่อย
- การจอดครรถในลานจอดครรถ โดยจอดกลางแจ้งในส่วนด้านหน้าของโครงการ ซึ่งจัดไว้ เพื่อความสะดวกในการเข้าถึงและส่งเสริมสภาพแวดล้อมที่ดีให้กับพื้นที่ส่วนในบริเวณศูนย์เชื่อมต่อบนขนส่งมวลชน จะจัดเป็นจอดแบบกลางแจ้ง ซึ่งพื้นที่ลานจอดครรถนี้ยังสามารถใช้จัดกิจกรรมในโอกาสพิเศษได้

5. แนวความคิดในการออกแบบการเชื่อมต่อบนขนส่งมวลชน

แนวความคิดในการออกแบบการเชื่อมต่อบนขนส่งมวลชน เพื่อให้เกิดมุมมองที่ดีตามแนวความคิดในการออกแบบ ให้มีความสอดคล้องเหมาะสมกับลักษณะกิจกรรมภายในอาคารนั้น และสัมพันธ์ของกลุ่มกิจกรรมต่างๆ ภายในพื้นที่ศึกษา

5.1.5.2 ความคิดของประชาชนผู้มาใช้บริการขนส่งมวลชน ในบริเวณพื้นที่เขตมินบุรี

1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากการศึกษาพบว่า ประชาชนผู้มาใช้บริการระบบขนส่งมวลชน เขตมินบุรี ส่วนใหญ่เป็นเพศชายมีอายุในช่วง 15 - 58 ปี ระดับปริญญาตรี ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรับจ้างและพนักงานรายได้เฉลี่ยต่อเดือนประมาณ 6,000-10,000 บาท ส่วนใหญ่พักอาศัยอยู่ แขวงอนุสาวรีย์ชัยเขตบางเขน และส่วนใหญ่ไม่มีรถยนต์ส่วนบุคคล

2. ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมในการเดินทางของผู้โดยสาร

จากการศึกษาพบว่า ผู้มาใช้บริการระบบขนส่งมวลชน เขตมินบุรี ส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อทำงาน, ซื้อสินค้าและบริการ, ไปสถานศึกษา ผู้โดยสารส่วนใหญ่มีการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางทุกวัน ซึ่งสอดคล้องกับวัตถุประสงค์การเดินทางที่ว่าส่วนใหญ่แล้วผู้โดยสารจะมีวัตถุประสงค์ในการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางเพื่อทำงานเป็นหลัก รูปแบบการเดินทางตั้งแต่บ้านจนถึงจุดหมายปลายทาง ก่อนขึ้นและหลังลงรถโดยสารประจำทางนั้น ยังต้องอาศัยระบบขนส่งมวลชนประเภทอื่นควบคู่ไปด้วย นอกจากนี้ ยังมีกลุ่มผู้โดยสารจำนวนมากที่มีการใช้ระบบขนส่งกึ่งสาธารณะประเภทอื่นนอกเหนือจากรถโดยสารประจำทาง เช่น รถจักรยานยนต์รับจ้าง, รถสองแถว, เรือโดยสาร เป็นต้น อีกทั้งผลการศึกษาในเรื่องจุดเริ่มต้นในการเดินทางของรถโดยสารประจำทาง พบว่า ระยะทางจากบ้านมายังรถโดยสารประจำทางส่วนใหญ่แล้วจะมีรัศมีเกิน 500 เมตร แสดงให้เห็นว่า จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการออกแบบการเชื่อมประสานระหว่างระบบขนส่งมวลชนและระบบขนส่งกึ่งสาธารณะ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้แก่ผู้โดยสารต่อไป ในส่วนของระยะเวลาในการเดินทางผู้โดยสารรถประจำทางจะเดินทางตั้งแต่ 1.00 -1.30 ชั่วโมง ผู้โดยสารส่วนใหญ่มีการเดินทางในช่วงเวลา 05.01-10.00 น. ซึ่งถือเป็นช่วงเวลาชั่วโมงเร่งด่วน ส่วนช่วงเวลาอื่นนั้นพบว่าเกิดการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางน้อยมาก อันสะท้อนให้เห็นว่า นอกเวลาชั่วโมงเร่งด่วนนั้น ผู้โดยสารไม่มีความจำเป็นที่จะต้องไปถึงจุดหมายปลายทางในเวลาอันรวดเร็ว เหตุผลหลักในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางของผู้ตอบแบบสอบถามไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เลือกเป็นอันดับแรก คือ ปัจจัยในเรื่องราคาสมเหตุสมผล , ปัจจัยในเรื่องความปลอดภัยในการเดินทาง , ปัจจัยในเรื่องความสะดวกในการเข้าถึง ตามลำดับ ส่วนความน่าเชื่อถือของการให้บริการนั้น พบว่ามีส่วนต่อการตัดสินใจใช้บริการรถโดยสารประจำทางน้อยมาก ดังนั้น จำเป็นอย่างยิ่งที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมดจะต้องทำการปรับปรุงทางด้านการให้ความคุ้มครองประกันภัยและสร้างความเชื่อมั่นในการให้บริการให้แก่ผู้โดยสาร

3. ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติและความพึงพอใจในการใช้บริการขนส่งมวลชน เขตมีนบุรี

จากผลการศึกษาในเรื่องเกี่ยวกับทัศนคติและความพึงพอใจของการใช้บริการระบบขนส่งมวลชน เขตมีนบุรี ส่วนใหญ่พึงพอใจระดับปานกลางกับเรื่องต่างๆ

นอกจากนี้ จากผลการศึกษา พบว่า ผู้มาใช้บริการระบบขนส่งมวลชน เขตมีนบุรี ส่วนใหญ่ยังต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการใช้บริการรถโดยสารประจำทางอีก ในที่นี้ผลการศึกษา พบว่าผู้โดยสารต้องการ ห้องน้ำ , พื้นที่สีเขียว , ส่วนจำหน่ายอาหาร , ศูนย์ให้ข้อมูลเกี่ยวกับเส้นทางการเดินทาง , จุดเชื่อมต่อการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบขนส่งมวลชน , โทรศัพท์สาธารณะ , ดังขยะโปร่งใส , หอกระจายข่าว , ที่จอดรถ , ม้านั่งพักคอยและหลังคากันแดด , ทางเดินเท้า และต้องการให้ขยายเส้นทางเดินรถในเขตมีนบุรี ออกไปยังพื้นที่ข้างเคียง ได้แก่ หนองจอก , นนทบุรี , แครีวี

4. ข้อมูลเกี่ยวกับความสามารถในการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนทุกรูปแบบ ในเขตมีนบุรี

จากผลการศึกษา พบว่า ประเภทรถโดยสารที่ผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชน เลือกใช้บริการมากที่สุด คือ รถโดยสารประจำทาง ขสมก.

นอกจากนี้ จากผลการศึกษา พบว่า ลักษณะที่ตั้งวิน มีความสัมพันธ์ กับความพึงพอใจในเรื่องความครอบคลุมของเส้นทางการให้บริการช่วงเวลาในการให้บริการ , ความชัดเจนของป้ายรถ , การจัดเตรียมสถานีรับ-ส่ง , การให้ข้อมูลในเรื่องเส้นทางเดินรถปัจจุบันและการให้ข้อมูลในเรื่องตารางเวลาเดินรถ ผู้มาใช้บริการระบบขนส่งมวลชน เขตมีนบุรี ส่วนใหญ่มีความเห็นว่าในการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งมวลชนมีนบุรี ไม่สะดวก จึงต้องการให้มีศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนทุกรูปแบบ ในเขตมีนบุรี

5.2 การอภิปรายผล

จากการกำหนดแนวความคิด ในการกำหนดที่ตั้งและพื้นที่องค์กรประกอบการออกแบบด้านต่างๆ นำมารวมเป็นความคิดรวบยอด เพื่อจัดทำผังให้พื้นที่ศึกษา มีความเป็นไปได้ที่จะตอบสนองต่อนโยบายวัตถุประสงค์และเป้าหมายของศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน มีนบุรี พบว่าประเด็นสำคัญ

เอกสารนี้ที่ควรนำมาอภิปรายครั้งนี้เป็นการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.2.1 ภาพรวมการออกแบบตามความมุ่งหมายของโครงการ

การพัฒนาบริเวณพื้นที่ศึกษา ให้เป็นศูนย์เชื่อมต่อบริการขนส่งมวลชน มินิบูรี ตามนโยบายและแผนพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งของกรุงเทพมหานคร เพื่อสร้างจุดเปลี่ยนการสัญจรช่วยลดเวลาการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง ซึ่งเป็นบทบาทและหน้าที่ของศูนย์เชื่อมต่อบริการขนส่งมวลชน มินิบูรี ซึ่งได้เสนอแนวความคิด ในการออกแบบวางผังศูนย์เชื่อมต่อบริการขนส่งมวลชน มินิบูรี โดยได้กำหนดกิจกรรมเพื่อตอบสนองบทบาทดังกล่าวได้ดังนี้ ทำรถตู้ร่วมบริการ ทำรถประจำทาง ขสมก. สถานีรถ บขส. สายตะวันออก ทำเรือโดยสาร สถานีรถประจำทางด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit) และสถานีรถไฟฟ้า (BTS)

นอกจากนี้ในบริเวณพื้นที่ศึกษายังได้เสนอการจัดสภาพแวดล้อมภายในพื้นที่และพื้นที่รอบนอกในส่วนที่ต่อเนื่อง

5.2.2 ภาพรวมทั่วไปของการออกแบบ

บริเวณพื้นที่ศึกษาเสนอแนวความคิดการออกแบบวางผังศูนย์เชื่อมต่อบริการขนส่งมวลชน มินิบูรี มีพื้นที่รวมประมาณ 2,100 ไร่ โดยมีบทบาทเป็นศูนย์เชื่อมต่อบริการขนส่งมวลชนแห่งใหม่ของพื้นที่เขตมินิบูรีโดยภาพรวมการออกแบบสรุปดังนี้

5.2.2.1 ที่ตั้งศูนย์เชื่อมต่อบริการขนส่งมวลชน มินิบูรี

จากการศึกษาสภาพปัจจุบันที่เป็นอยู่ พบปัญหา ในหลายด้านของที่ตั้งสถานี่รถโดยสารประเภทต่างๆ จึงเสนอให้มีการกำหนดที่ตั้งศูนย์เชื่อมต่อบริการขนส่งมวลชนทุกรูปแบบที่มีอยู่ในปัจจุบันและในอนาคต

อยู่บริเวณทิศตะวันตกเฉียงเหนือของพื้นที่ศึกษา เนื่องจากที่ตั้งยังสามารถเข้าได้จากหลายเส้นทางด้านทิศใต้ติดกับถนนสุวินทวงศ์และทางแยกมายังถนนสุขาภิบาลสาม และทิศเหนือติดถนนประชาร่วมใจเชื่อมต่อยังถนนสุวินทวงศ์และถนนนิมิตใหม่ ทิศตะวันออกติดกับถนนราษฎร์อุทิศ มีคลองแสนแสบไหลผ่าน และยังสามารถต่อเนื่องกับกิจกรรมเดิมได้อย่างเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพการขยายตัวในอนาคตและที่สำคัญเป็นจุดต่อของรถไฟฟ้า 2 สาย สีชมพู จากบางกะปิ-มินิบูรี และสีน้ำตาลสาย จากปากเกร็ด-หลักสี่-สุวินทวงศ์-มินิบูรี

5.2.2.2 ระบบโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่ศึกษา

ระบบโครงข่ายคมนาคมของพื้นที่ศึกษา มีถนนสิทธิพรานุกิจ เป็นถนนสายหลักผ่านพื้นที่ศึกษาเชื่อมต่อกับถนนรามอินทรา เป็นเส้นทางร่วมกับเขต รามอินทรา คันนายาว แต่ถนนสิทธิพรานุกิจไม่สามารถเชื่อมต่อกับที่ตั้งโครงการ โดยเสนอแนะให้ตัดสิทธิพรานุกิจเข้ามาเชื่อมต่อกับถนนถนนสุวินทวงศ์ตรงบริเวณด้านหน้าที่ตั้งโครงการ โดยมีบทบาทเป็นถนนสายหลักโดยมีขนาดผิวการจราจร 6 ช่อง มีเกาะกลาง ถนนสายเสนอแนะสายที่ 2 จะตัดจากถนนประชาร่วมใจ ซึ่งเป็นตัวเชื่อมไปยังเขตหนองจอก ที่อยู่ในด้านทิศเหนือของที่ตั้งโครงการ มาเชื่อมต่อกับถนนถนนสุวินทวงศ์ เป็นเส้นทางร่วมกับเขตหนองจอกและเป็นทางหลวงแผ่นดินสาย 304 ซึ่งเป็น

ตัวเชื่อมไปยังจังหวัดฉะเชิงเทราได้ ตรงบริเวณทิศใต้ของที่ตั้งโครงการ ให้มีขนาดผิวการจราจร 6 ช่อง มีเกาะกลาง และในบริเวณพื้นที่ศึกษาเสนอขยายระบบโครงข่ายคมนาคมเดิมโดยขยายผิวจราจร และปรับปรุงสภาพถนนสิทธิบูรานุกิจและถนนสุวินทวงศ์ที่เป็นถนนสายหลักของพื้นที่ศึกษา ให้มีขนาดผิวการจราจร 6 ช่อง มีเกาะกลาง

5.2.2.3 ทางเท้า

เสนอแนะให้ระบบทางเดินเท้าภายในโครงการยกระดับอยู่เหนือถนนที่ใช้สัญจรสามารถเชื่อมต่อระบบโครงข่ายทางเดินเท้า ระหว่างกิจกรรมแต่ละกิจกรรมภายในโครงการ

5.2.2.4 ระบบการเข้าถึง

การเข้าถึงที่ตั้งศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน มินบุรี แบ่งออกได้ 4 ลักษณะ คือ การเข้าถึงจากทางน้ำ การเข้าถึงจากทางรถยนต์ รถประจำทางด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit) และการเข้าถึงจากรถไฟฟ้า

การเข้าถึงจากทางน้ำ เสนอแนะให้ใช้คลองแสนแสบเป็นเส้นทางหลักเนื่องจากคลองแสนแสบไหลผ่านบริเวณที่ตั้งศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน มินบุรี ยังเชื่อมต่อกับคลองสามวา และคลองสองต้นนุ่นได้

การเข้าถึงจากทางรถยนต์ กำหนดให้ทางเข้าหลักอยู่บริเวณด้านหน้าที่ตั้งโครงการ จาก ถนนสิทธิบูรานุกิจเชื่อมต่อถนนสุวินทวงศ์ และถนนประชาร่วมใจ มาเชื่อมต่อกับถนนถนนสุวินทวงศ์ ตรงบริเวณทิศใต้ของที่ตั้งโครงการ

การเข้าถึงจากรถประจำทางด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit) เส้นทางให้บริการของรถประจำทางด่วนพิเศษในเขตมินบุรี ถนนรามอินทรา - ถนนสิทธิบูรานุกิจ - ถนนสุวินทวงศ์ บริเวณด้านหน้าที่ตั้งโครงการ - ถนนรามคำแหง - ถนนร่มเกล้า และวิ่งเข้าสู่สุวรรณภูมิ

การเข้าถึงจากรถไฟฟ้า จะมี 2 เส้น ได้แก่ สายสีน้ำตาล จุดต้นทางเชื่อมต่อกับสายสีเหลืองบริเวณแยกลำสาสี-ถนนรามคำแหง-มินบุรี-จุดปลายทางบริเวณแยกสุวินทวงศ์ (สามแยกการไฟฟ้ามินบุรี) โดยเชื่อมโยงกับสายสีชมพู จุดต้นทางเชื่อมสายสีม่วงบริเวณแยกแคราย เริ่มจากบริเวณหน้ากระทรวงสาธารณสุข ถนนติวานนท์-ถนนแจ้งวัฒนะ-ถนนรามอินทรา จุดปลายทางเชื่อมสายสีน้ำตาลบริเวณแยกสุวินทวงศ์ (สามแยกการไฟฟ้ามินบุรี) จากแยกมินบุรี วิ่งตามถนนสุวินทวงศ์-สิ้นสุดบริเวณแยกสุวินทวงศ์ (สามแยกการไฟฟ้ามินบุรี)

5.2.2.5 ที่จอดรถ

ที่จอดรถในพื้นที่โครงการ เสนอแนะในการจัดบริเวณที่จอดรถไว้ 2 ลักษณะ โดยให้สัมพันธ์กับระบบโครงข่ายคมนาคม และการจัดกลุ่มกิจกรรม

1. จอดรถบนถนน กำหนดให้จอดเป็นเวลา ในถนนสายรองและสายย่อย
2. การจอดรถในลานจอดรถ โดยจอดกลางแจ้งในส่วนด้านหน้าของ

โครงการ ซึ่งจัดไว้ เพื่อความสะดวกในการเข้าถึงและส่งเสริมสภาพแวดล้อมที่ดีให้กับพื้นที่ส่วน
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

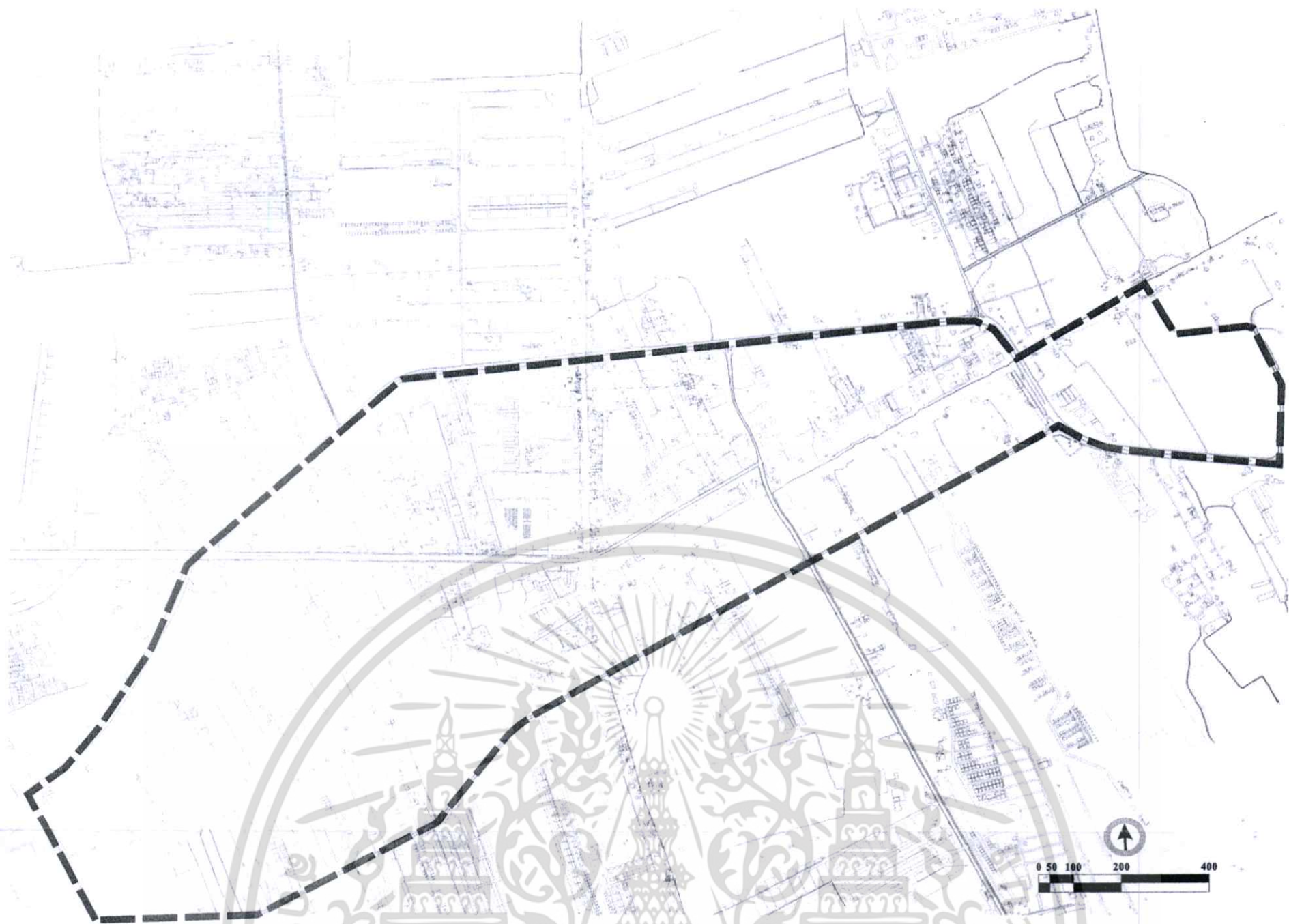
ในบริเวณศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน จะจัดเป็นจุดแบบกลางแจ้ง ซึ่งพื้นที่ลานจอดรถนี้ยังสามารถใช้จัดกิจกรรมในโอกาสพิเศษได้

5.2.2.6 การออกแบบการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน

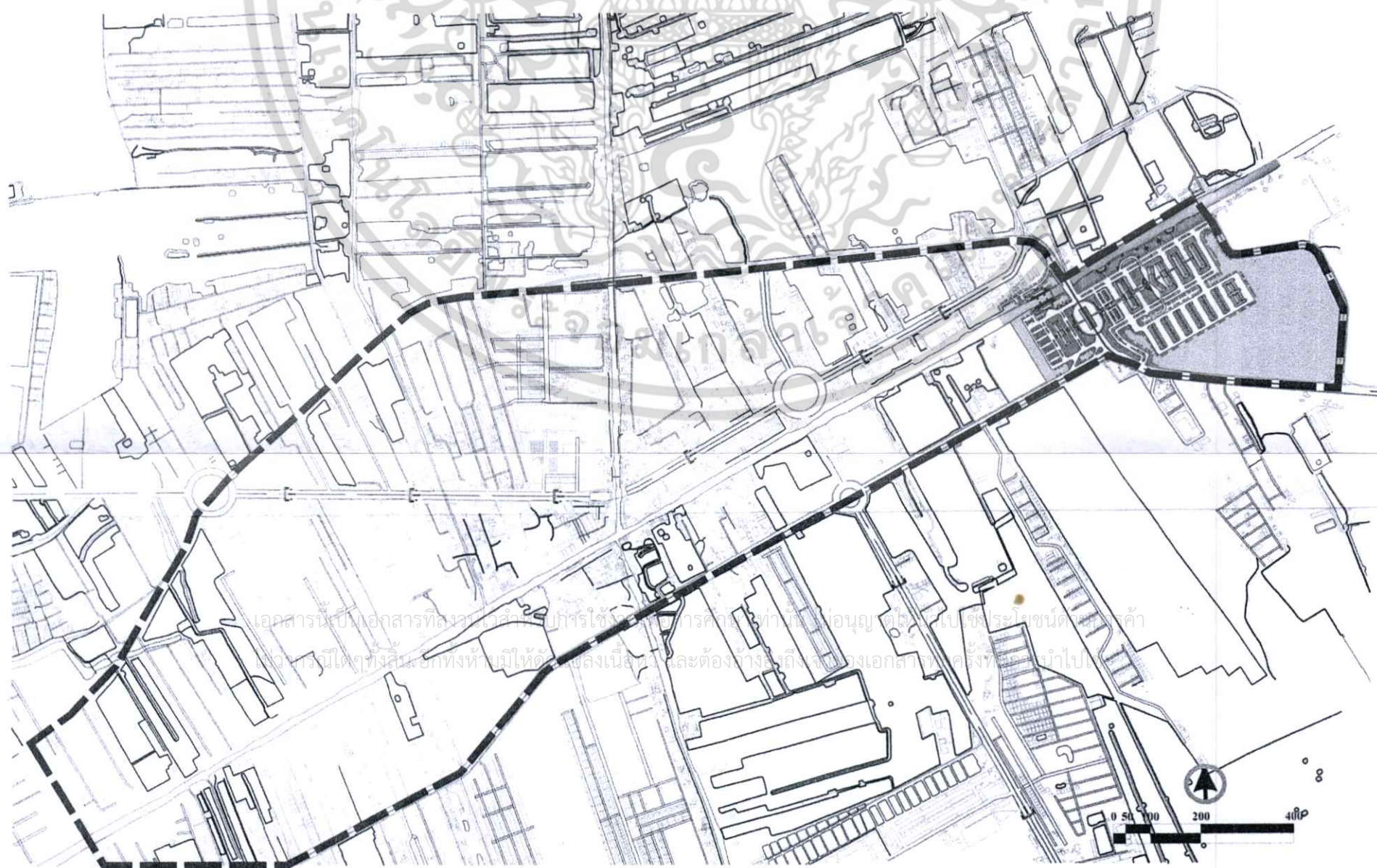
เสนอแนวทางในการออกแบบการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน ที่ส่งเสริมจิตราภาพภายในพื้นที่ศึกษาเพื่อให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดี น่าจดจำ และสอดคล้องเหมาะสมกับลักษณะกิจกรรมภายใน โดยจะใช้แนวคิดเรื่องประวัติ ประเพณีและวัฒนธรรม ของพื้นที่ศึกษามาประยุกต์ใช้กับโครงการ



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

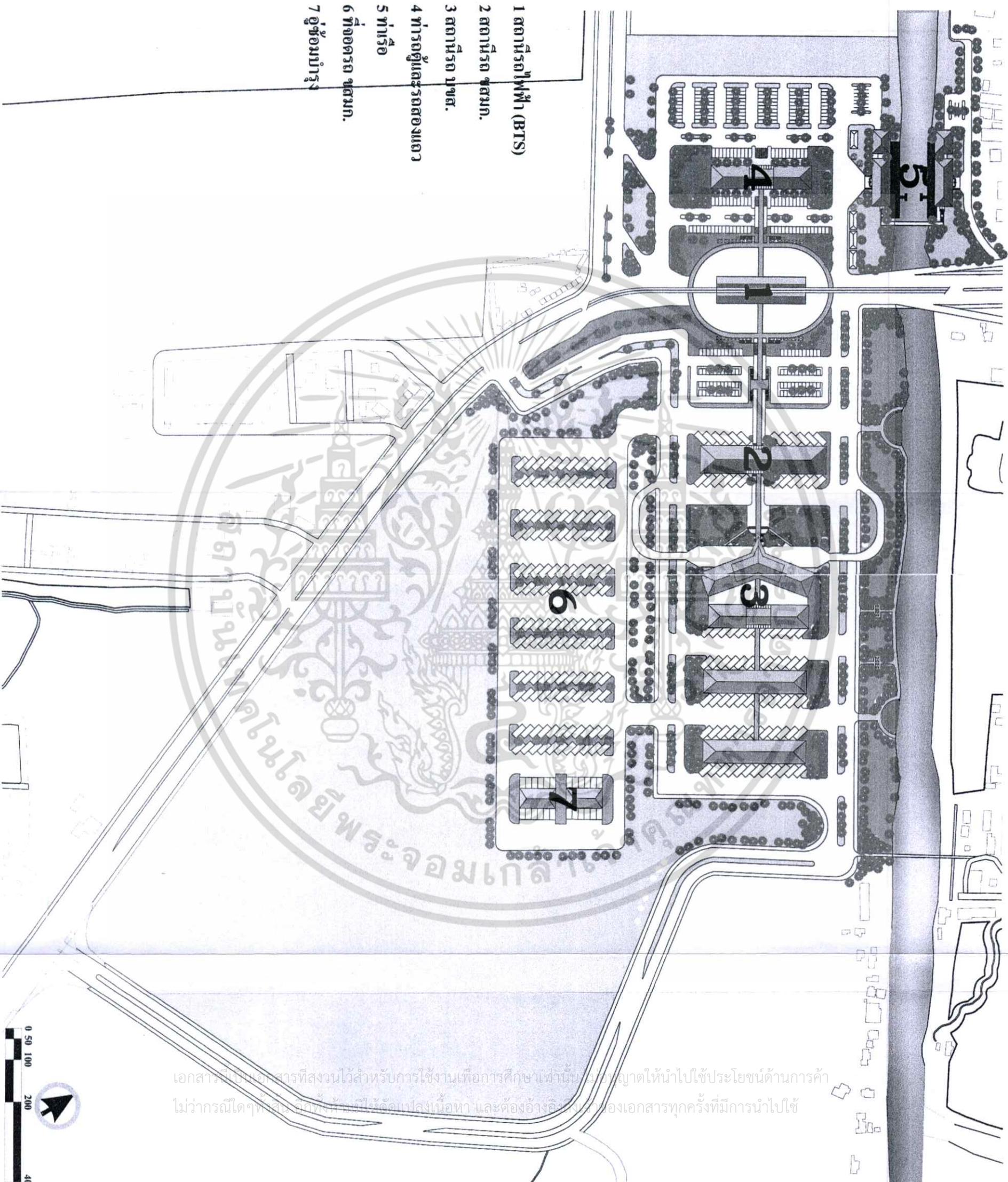


ภาพที่ 5.5 แสดงผังก่อนการปรับปรุง

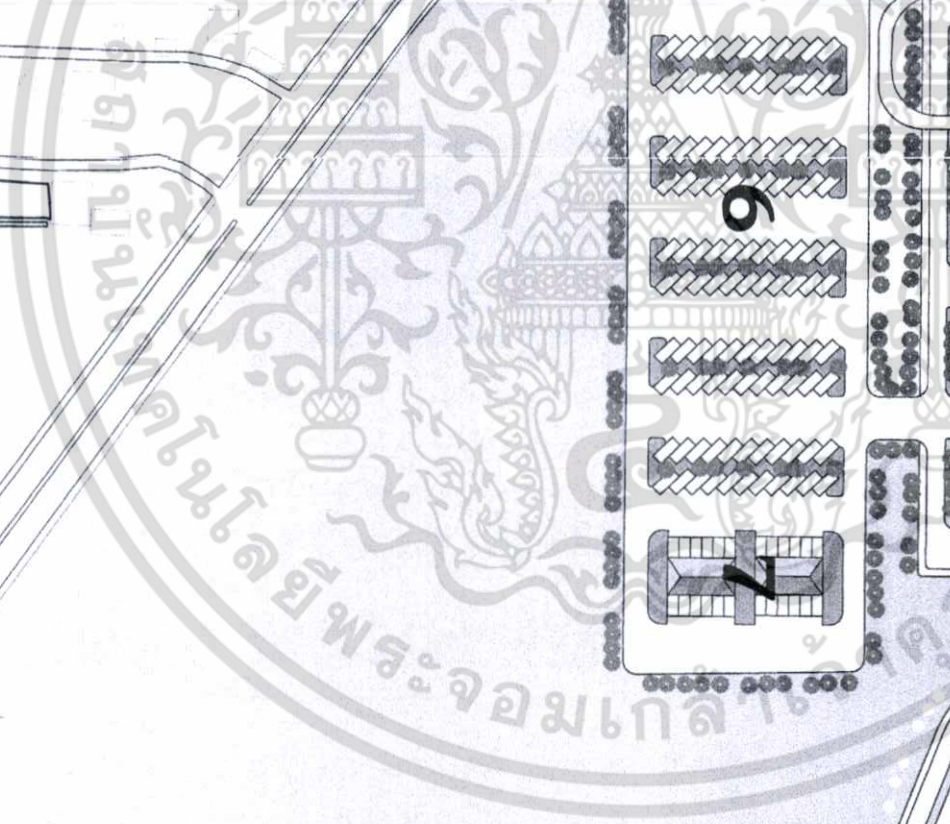


ภาพที่ 5.6 แสดงผังหลังการปรับปรุง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์สำหรับการใช้ทางการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้มีการเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต
ผู้ทำหนังสือสงวนลิขสิทธิ์นี้ให้ด้วยใจดีและต้องอ้างถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่จะนำไป



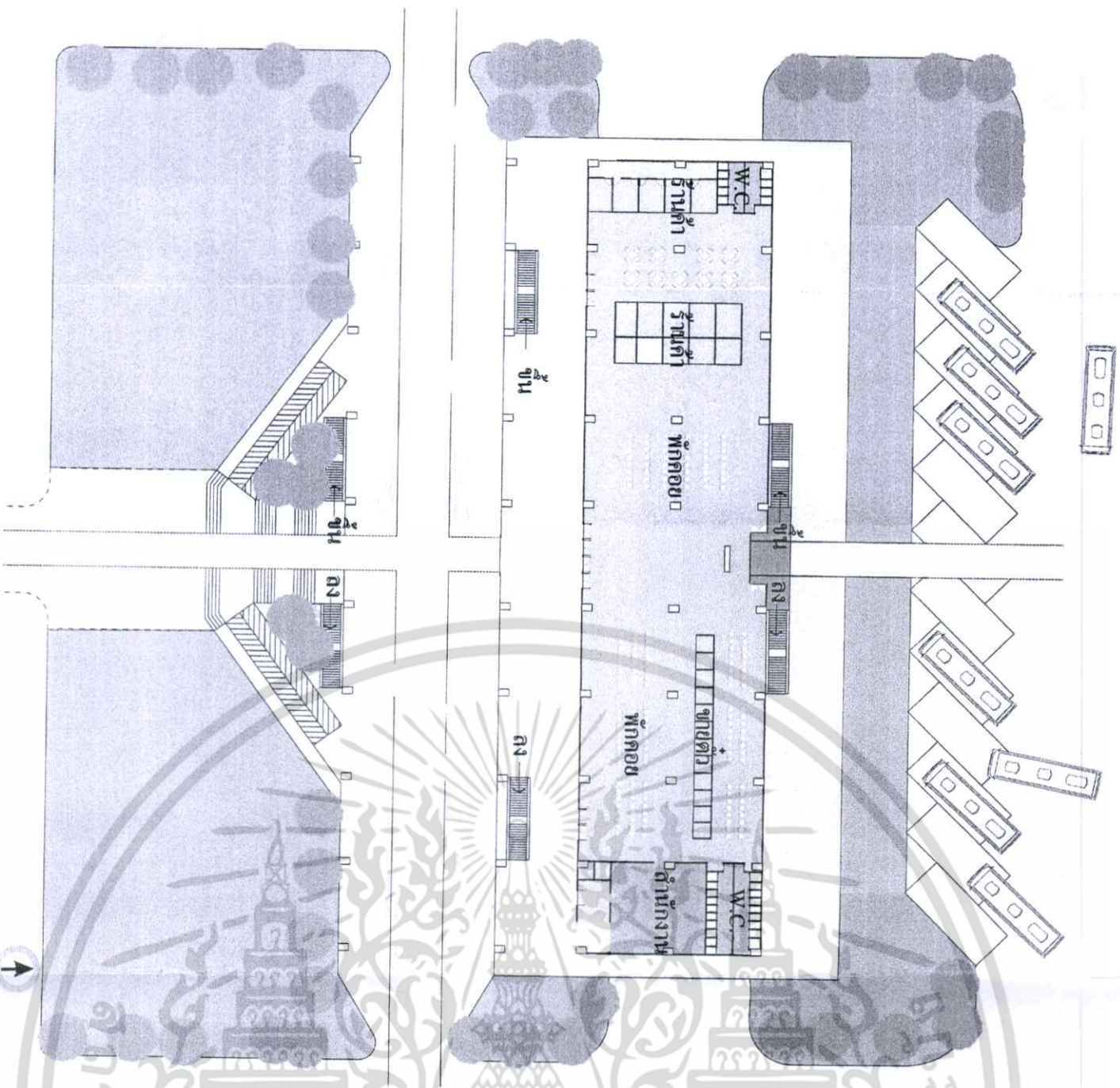
- 1 สถานีรถไฟฟ้า (BTS)
- 2 สถานีรถ ขสมก.
- 3 สถานีรถ ราชสว.
- 4 ท่ารถตู้และรถสองแถว
- 5 ท่าเรือ
- 6 ที่จอดรถ ขสมก.
- 7 ตู้ซ่อมบำรุง



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ที่สืบออกทั้งทางเว็บไซต์และสื่อออนไลน์ และต้องอ้างอิงถึงชื่อของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



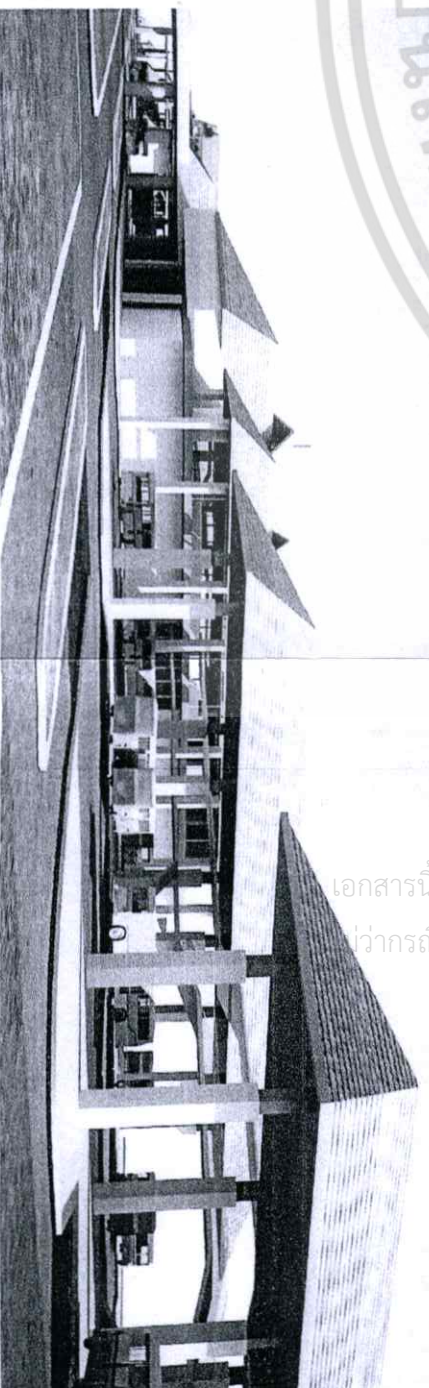
ภาพที่ 5.7 แสดงตำแหน่งกิจกรรมภายในศูนย์เชื่อมต่อบริเวณสวนรมย์บุรี



ภาพที่ 5.11 แสดงแปลนสถาปัตยกรรม

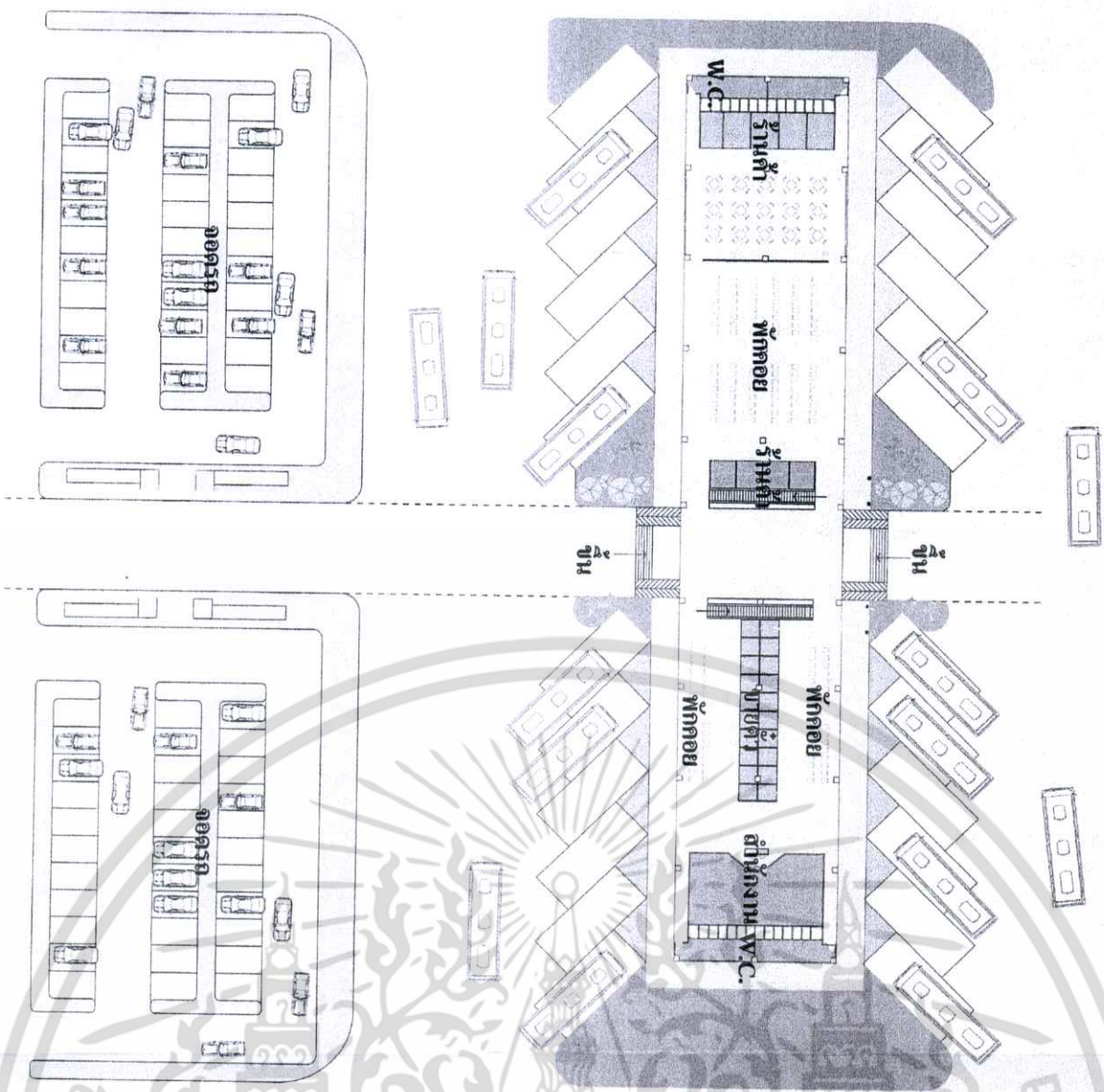


ภาพที่ 5.12 แสดงทัศนียภาพบริเวณด้านหน้าสถานีขนส่งกรุงเทพฯ

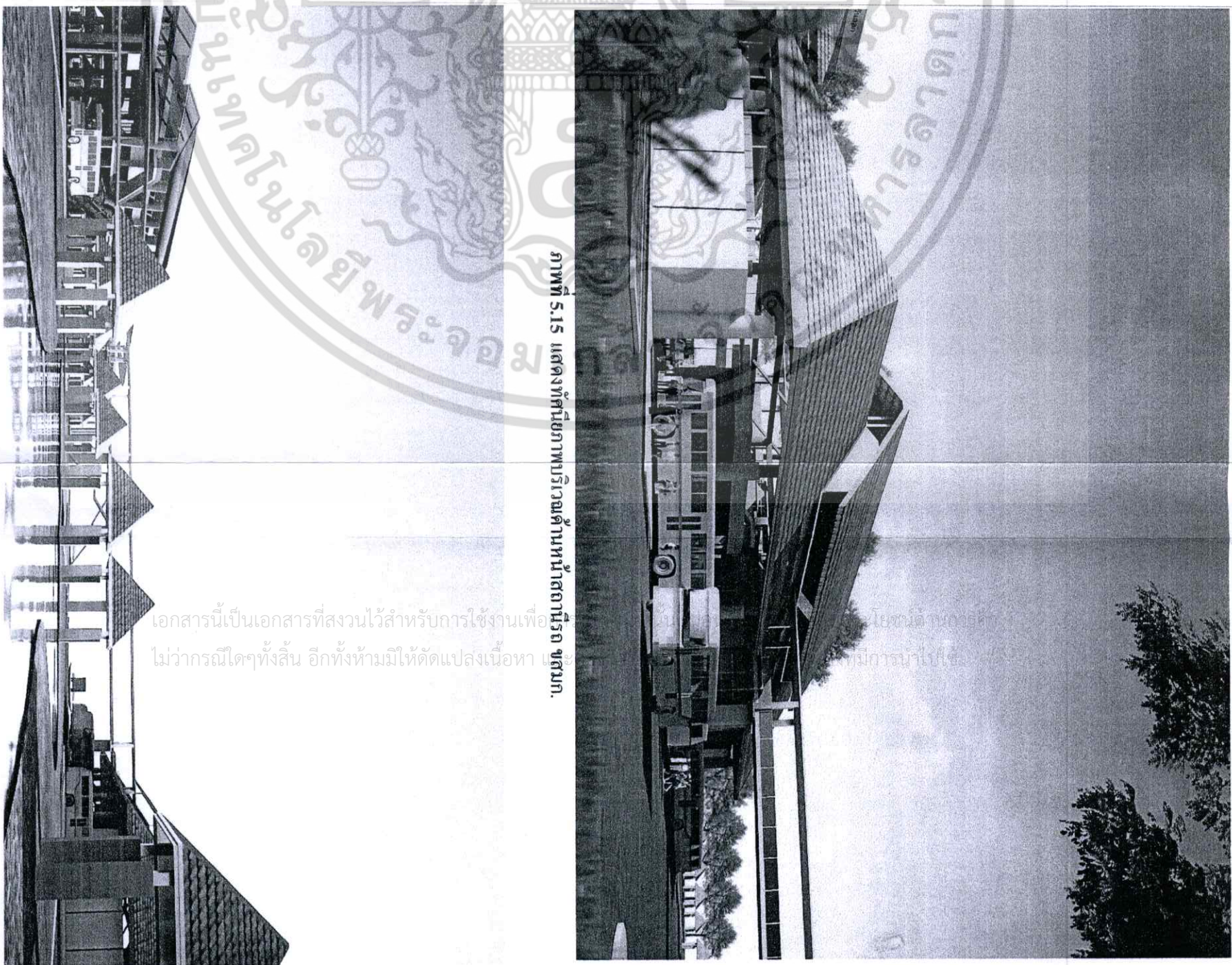


ภาพที่ 5.13 แสดงทัศนียภาพบริเวณด้านหลังสถานีขนส่งกรุงเทพฯ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานในโครงการเท่านั้น ไม่สามารถเผยแพร่หรือใช้ซ้ำโดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าของโครงการได้
 เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานในโครงการเท่านั้น ไม่สามารถเผยแพร่หรือใช้ซ้ำโดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าของโครงการได้



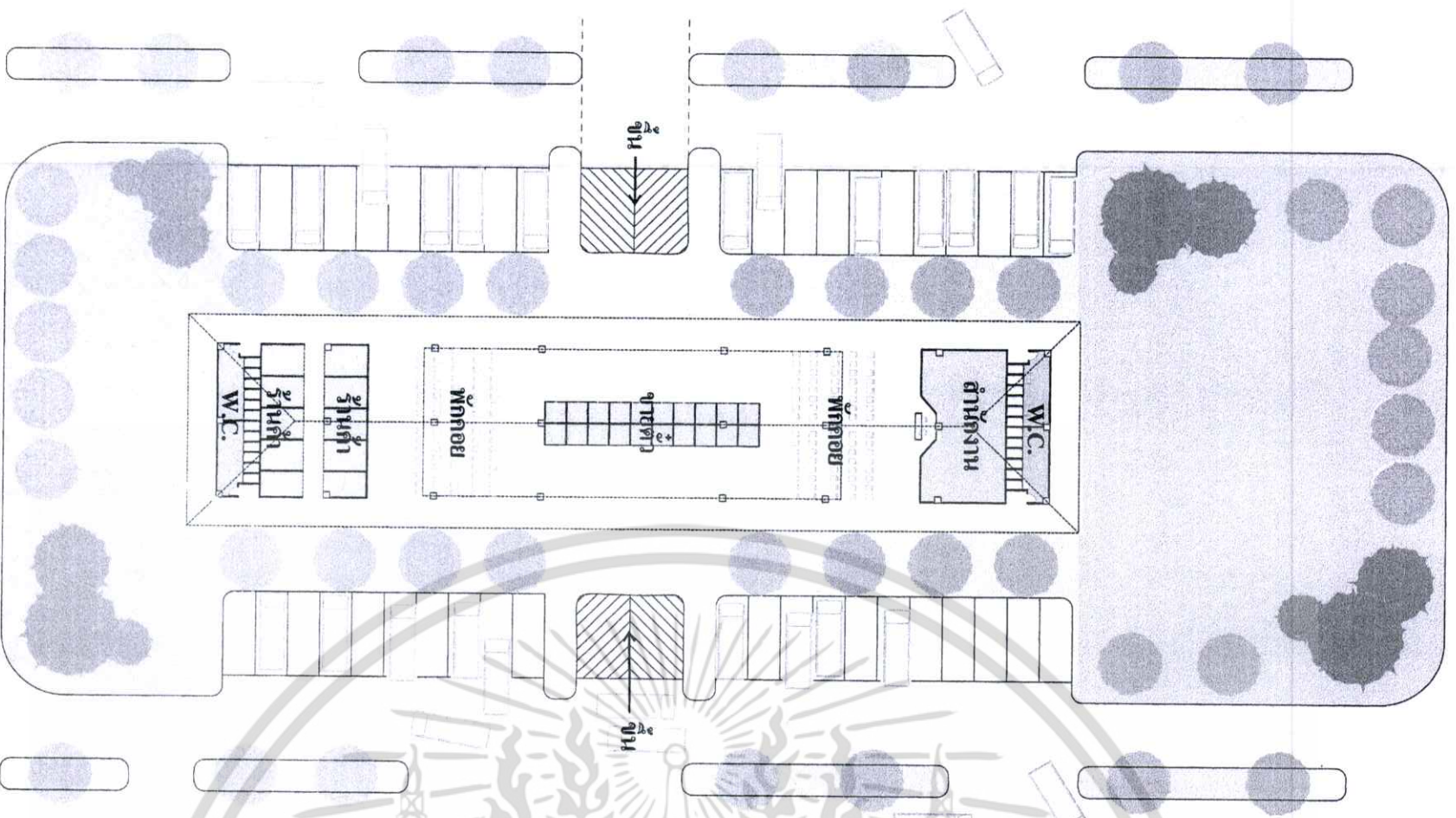
ภาพที่ 5.14 แสดงแปลนสถานีรถ ขสมก.



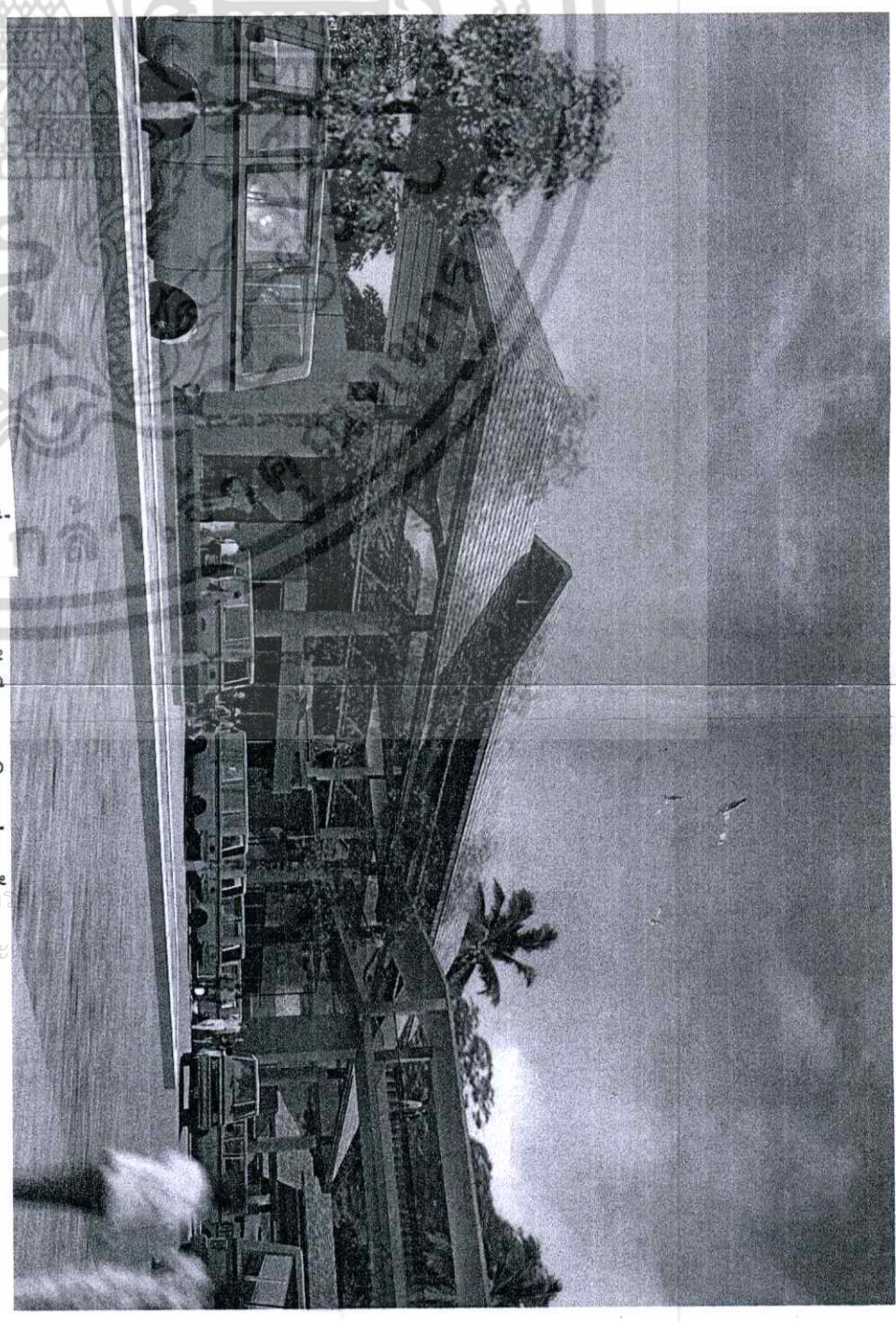
ภาพที่ 5.15 แสดงทัศนียภาพบริเวณด้านหน้าสถานีรถ ขสมก.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อ
ไม่ว่าการณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา

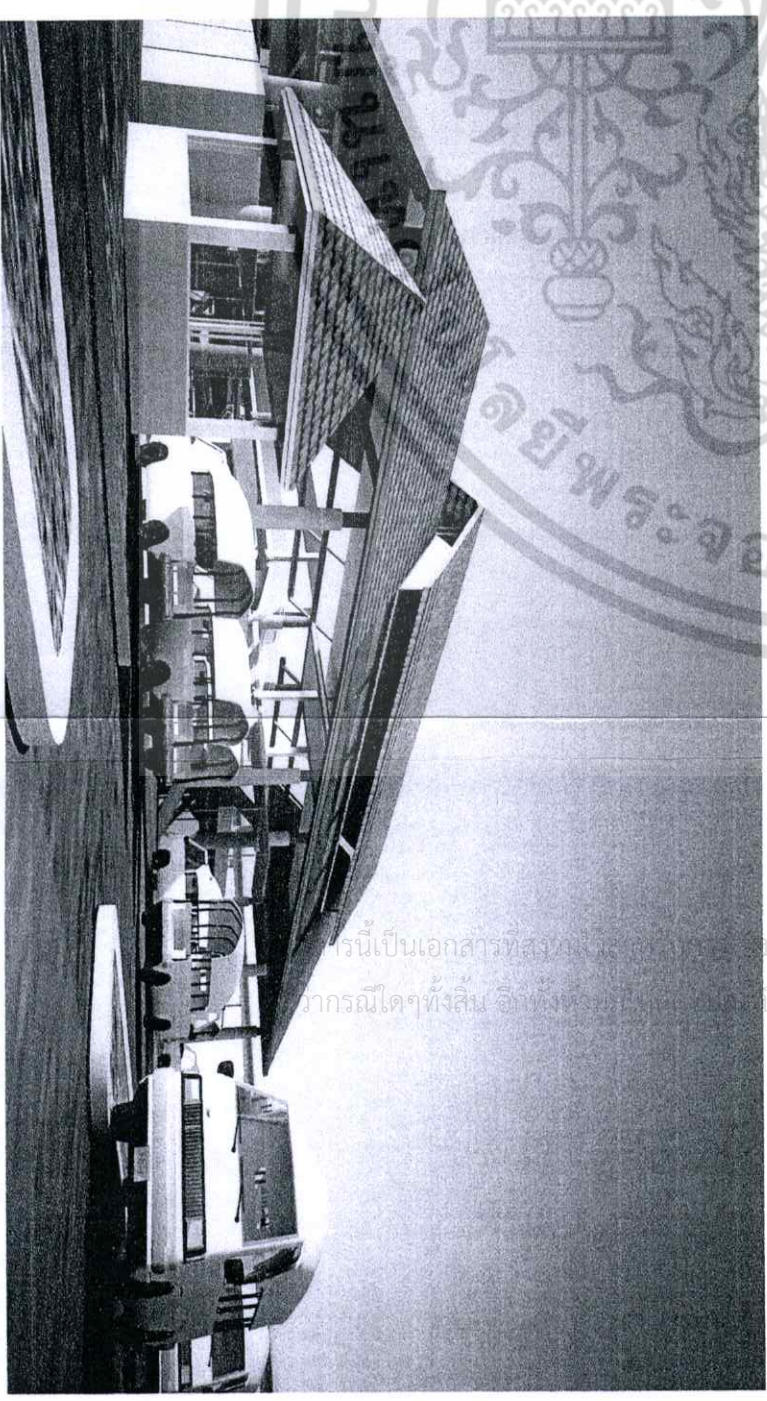
ภาพที่ 5.16 แสดงทัศนียภาพบริเวณด้านข้างสถานีรถ ขสมก.



ภาพที่ 5.17 แสดงแปลนทำรถตู้-สองแถว

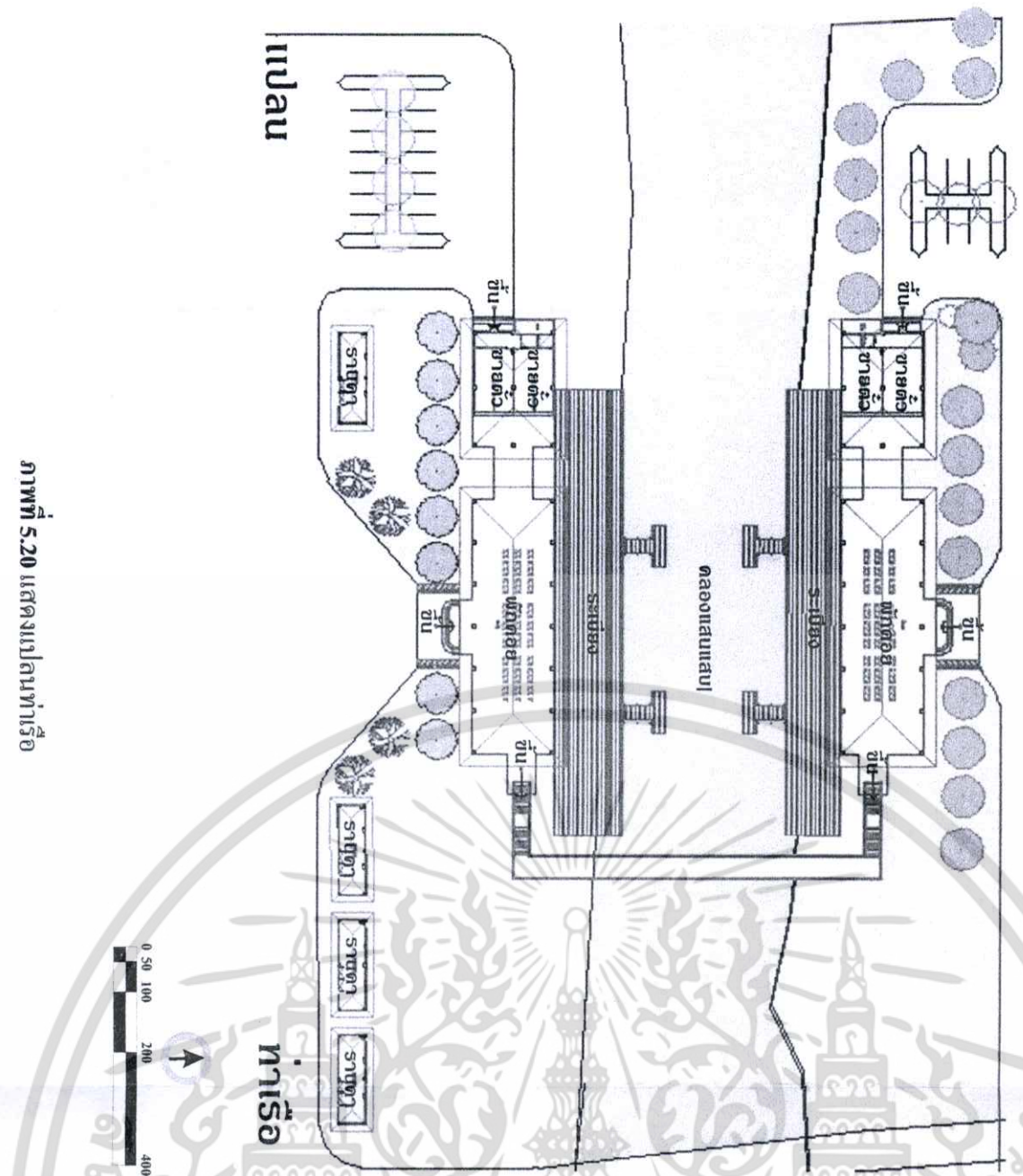


ภาพที่ 5.18 แสดงที่ศูนย์ภาพบริเวณทำรถตู้



ภาพที่ 5.19 แสดงที่ศูนย์ภาพบริเวณทำรถสองแถว

กรณีนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ใช้เฉพาะงานเพื่อการ
 วิชาการนี้โดยทั้งสิ้น อีกทั้งยังมีลิขสิทธิ์ในเนื้อหา และ

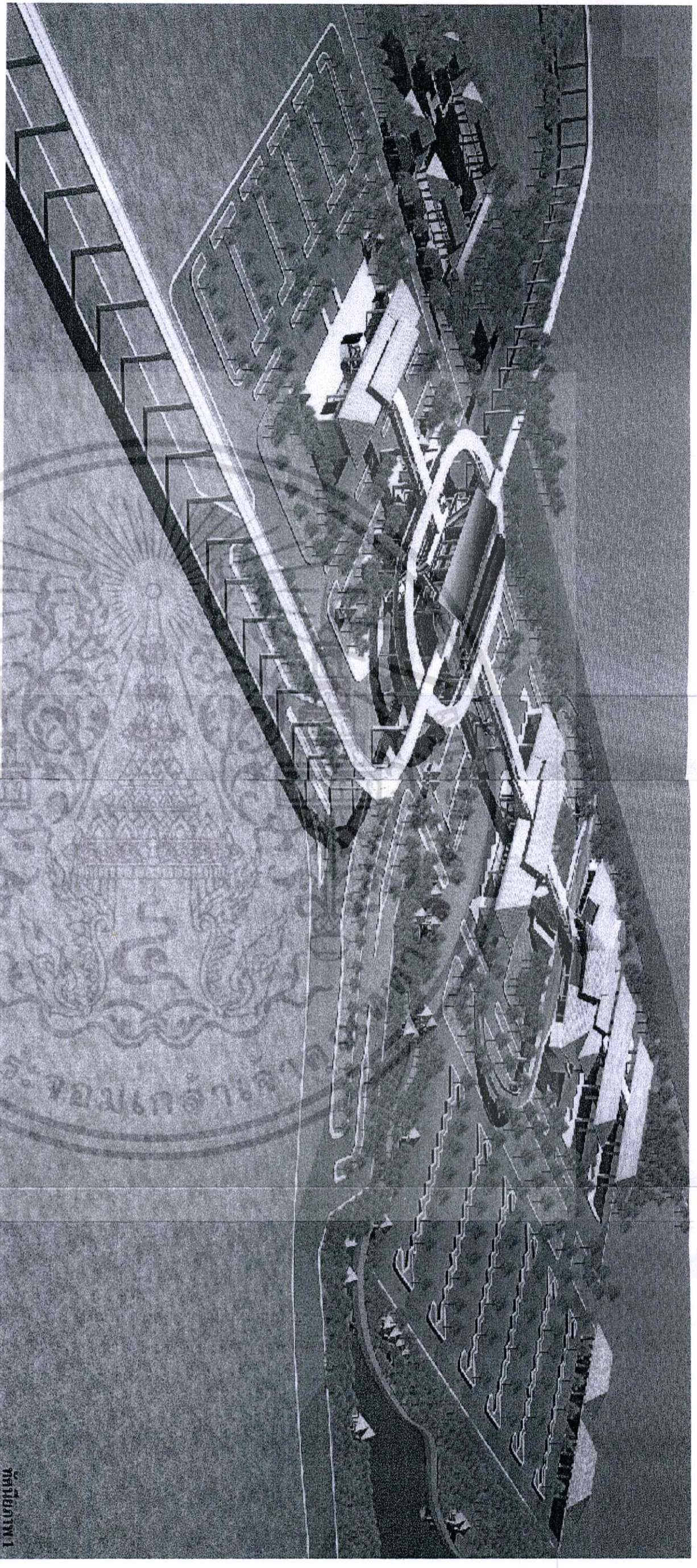


ภาพที่ 5.20 แสดงแผนทำเลรีสอร์ท



ภาพที่ 5.21 แสดงทัศนียภาพบริเวณแผนทำเลรีสอร์ท

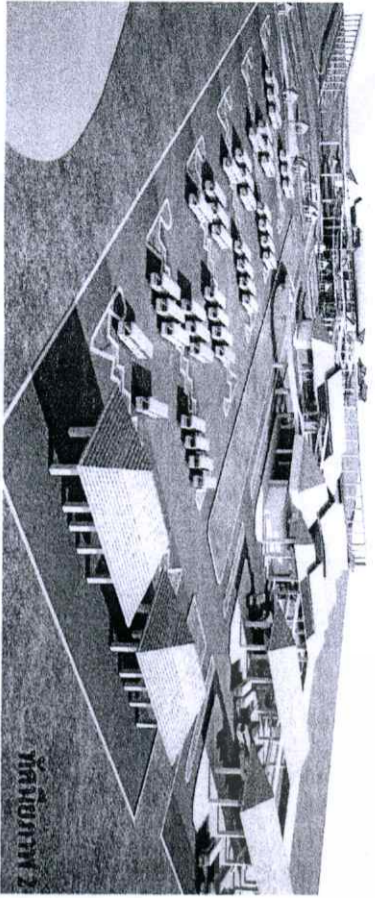
สารนี้เป็นเอกสารของบริษัทฯ...
 ไม่ว่ากรณีใดๆที่...
 ก่อนผูก...
 ของ...
 ด้านการค้า...
 ไปใช้



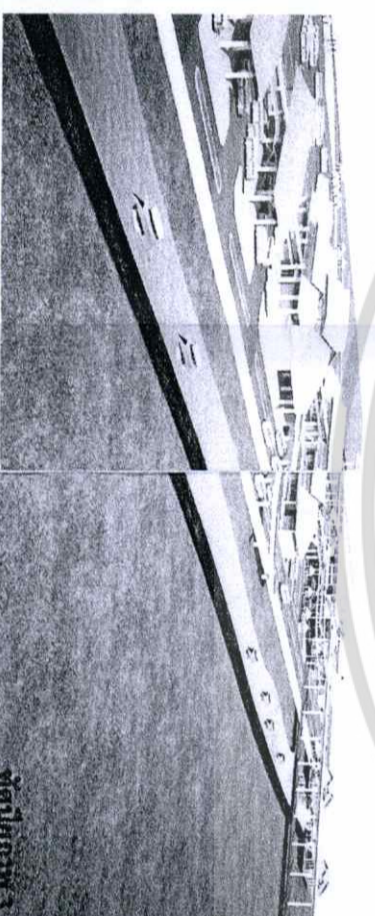
ทัศนียภาพ 1



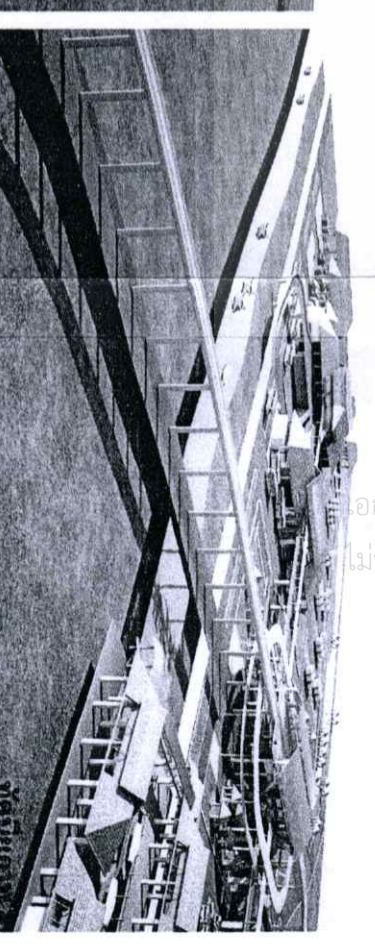
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้าม



ทัศนียภาพ 2



ทัศนียภาพ 3



ทัศนียภาพ 4

ภาพที่ 5.22 แสดงทัศนียภาพ โดยรวมบริเวณศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน มีนบุรี

5.3 ข้อเสนอแนะ

5.3.1 ข้อเสนอแนะเพื่อนำผลวิจัยไปใช้

จากผลการวิจัยเรื่อง แนวทางการออกแบบศูนย์เชื่อมต่อบรรณข่งมวลชน มินบุรี ผู้วิจัย ได้รวบรวมข้อมูลและสรุปผลการวิจัย เพื่อเสนอแนวทางการออกแบบ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ ผู้วิจัยได้มีข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้ดังนี้

5.3.1.1 ที่ตั้งศูนย์เชื่อมต่อบรรณข่งมวลชน มินบุรี

กำหนดให้ที่ตั้งศูนย์เชื่อมต่อบรรณข่งมวลชน มินบุรี อยู่บริเวณทิศตะวันตกเฉียงเหนือของพื้นที่ศึกษา เนื่องจาก โอกาสในการขยายตัวสำหรับในอนาคตมีความเป็นไปได้มาก เพราะในบริเวณนี้ยังเป็นที่ย่างสามารถรองรับการพัฒนาในอนาคตที่จะเกิดขึ้นได้ มีทางเข้าได้จากหลายเส้นทางโดยไม่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรสามารถต่อเนื่องกับกิจกรรมเดิมได้อย่างเหมาะสม และยังเป็นเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีชมพูและสีน้ำตาล

5.3.1.2 ระบบโครงข่ายคมนาคม

เส้นทางคมนาคม ยังคงสภาพเดิมไว้เกือบทั้งหมดจะมีการตัดถนนสายรองเพิ่มเพื่อสะดวกในการเข้าถึงทุกพื้นที่ ทางแยก และ ความกว้างของถนนใหญ่ ภายในโครงการมีขนาดกว้างเพื่อลดการ ชะลอ ตัวของการจราจรที่แน่นหนาภายในโครงการ และทางเดินเท้าใน โครงการมีการออกแบบให้ มีความกว้างพอสมควรเพื่อที่จะสะดวกต่อการสัญจร โดยเฉพาะบริเวณที่มีการค้าขาย ส่วนต่างๆ ออกแบบให้ มีความโปร่งสบายเพื่อเดิน ได้อย่างสะดวก

5.3.1.3 ทางเท้า

ทางสัญจร ไหล่ทาง และทางเท้าสำหรับคนเดิน เป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญ ทั้งด้านความปลอดภัยของผู้คนใช้ถนน และคนเดินเท้า ตามโครงการส่งเสริมการใช้ยานพาหนะที่ไม่ใช่เชื้อเพลิงอย่างจักรยาน จะเป็นไปได้ต้องมีทางสัญจรที่เหมาะสมทั้งด้านความปลอดภัย และอันตรายจากการใช้ถนน

5.3.1.4 การเข้าถึง

ในปัจจุบันการเข้าถึงพื้นที่ศึกษาสามารถเข้าได้จากทางรถยนต์เพียงอย่างเดียว จึงเสนอแนวทาง ในการออกแบบระบบการเข้าถึงที่ตั้งศูนย์เชื่อมต่อบรรณข่งมวลชน มินบุรี แบ่งออกได้ 3 ลักษณะ คือ การเข้าถึงจากทางน้ำ การเข้าถึงจากทางรถยนต์ และการเข้าถึงจากรถไฟฟ้า

5.3.1.5 ที่จอดรถ

กำหนดให้อยู่บริเวณด้านหน้าของศูนย์เชื่อมต่อบรรณข่งมวลชน มินบุรี จะเป็นที่ยอดรถกลางแจ้งไม่เสียค่าบริการ และเสนอให้ออกกฎห้ามจอดรถริมถนนสายหลักโดยเด็ดขาด แต่สามารถจอดบริเวณถนนสายรอง และถนนสายย่อยภายในชุมชนในบางช่วงเวลา

5.3.1.6 การออกแบบการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน

ในด้านการออกแบบ ผู้วิจัยได้ทำการออกแบบเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาโดยจัดผังบริเวณและเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นและเหมาะสมกับ โครงการ

5.3.2 ข้อเสนอแนะเพื่อการทำวิจัยต่อไป

จากการศึกษาพบว่า ยังมีประเด็นอื่นๆ ที่น่าสนใจอีกหลายประการ ซึ่งไม่สามารถทำการศึกษาได้ทั้งหมด เนื่องจากระยะเวลาที่มีจำกัด จึงขอเสนอแนะแนวทางสำหรับการศึกษาในโอกาสต่อไป เพื่อเป็นแนวทางการออกแบบศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน มินิบูรี ดังต่อไปนี้

1. ควรมีการศึกษาวิจัยเพื่อการพัฒนาพื้นที่ต่อเนื่องจากศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน มินิบูรี เพื่อศึกษาแนวโน้มการขยายตัวของชุมชน และส่งเสริมกิจกรรมที่สมควรได้รับการพัฒนาในพื้นที่ เพื่อให้สอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต
2. ควรศึกษาถึงสภาพปัญหาเรื่องคุณภาพสภาพสิ่งแวดล้อม กับชุมชนรอบๆ พื้นที่ศึกษาเพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางการแก้ไขปัญหาและการจัดกิจกรรมที่เหมาะสมที่จะไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
3. ควรมีการศึกษาเรื่องกฎหมาย และมาตรการความเหมาะสมในการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน รวมถึงข้อกำหนดบางประการ ที่จำเป็นต้องนำมาควบคุม เพื่อป้องกันการรुकล้ำที่ และการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่จริง

บรรณานุกรม

- เขตมีนบุรี. 2550. ข้อมูลรายละเอียดเขตมีนบุรี. (Online). Available. <http://th.wikipedia.org>
- คณะกรรมการการคมนาคม (วุฒิสภา), 2547. รายงานการพิจารณาศึกษา เรื่องการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ. กรุงเทพฯ : มปท.
- คมนาคม, กระทรวง. กรมทางหลวง. 2545. ทางหลวงในประเทศไทย. กรุงเทพฯ. มปท.
- คมนาคม, กระทรวง. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. 2550. เอกสารประกอบการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ. มปท.
- คมนาคม, กระทรวง. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. 2550. เอกสารประกอบการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจสิ่งแวดลอมและการออกแบบเบื้องต้นโครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีเหลือง สายสีน้ำตาล และสายสีชมพู. กรุงเทพฯ : มปท.
- คมนาคม, กระทรวง. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. 2550. เอกสารการขนส่งมวลชนระบบรางในอนาคต. กรุงเทพฯ : มปท.
- จตุพร นนทศิริ. 2546. บทบาทของรถตู้โดยสารประจำทางในการเชื่อมโยงระบบขนส่งมวลชนกรณีศึกษาบริเวณท่ารถตู้อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ : ภาควิชาสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- บัณฑิตศึกษา. 2550. คู่มือเรียบเรียงวิทยานิพนธ์ระดับบัณฑิตศึกษา. กรุงเทพฯ : คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- เพ็ญศรี เหลืองอร่ามศรี. 2545. การศึกษาระบบเรือโดยสารเทียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษาในการเชื่อมโยงระบบคมนาคมอื่นในกรุงเทพมหานครเพื่อการประหยัดพลังงาน : ภาควิชาสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง มหาคไทย, กระทรวง. 2545. ผังเมืองรวมกรุงเทพฯ ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 2 . กรุงเทพฯ : สำนักงานโยธาธิการ และผังเมืองกรุงเทพมหานคร.
- สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI). 2542. “บทสรุปสำหรับผู้บริหาร.” แผนหลักการขนส่ง พ.ศ. 2542 -2549. กรุงเทพฯ.
- สมพล ดำรงเสถียร. 2545. การออกแบบชุมชนเมือง : ภาควิชาครุศาสตร์สถาปัตยกรรม คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- สุรศักดิ์ กังขาว. 2543. การออกแบบสถาปัตยกรรม : ภาควิชาครุศาสตร์สถาปัตยกรรม คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก. 2542. รายงานฉบับสุดท้าย. แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร. กรุงเทพฯ. มปท.

เอกสารนี้เป็นเอกสารสงวนลิขสิทธิ์ของสำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา หากมีผู้ขออนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ประกาศบัณฑิตวิทยาลัย
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
เรื่อง ผลการพิจารณาหัวข้อและเค้าโครงวิทยานิพนธ์

บัณฑิตวิทยาลัย โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการพิจารณาหัวข้อและเค้าโครงวิทยานิพนธ์ คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม ขอประกาศรายชื่อหัวข้อและเค้าโครงวิทยานิพนธ์ หลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรม มหบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม ซึ่งได้รับอนุมัติเมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2551 ให้ดำเนินการดังนี้

นางสาวนวรรตน์ แสงสว่าง รหัสประจำตัว 49063412 ให้ทำวิทยานิพนธ์เรื่อง “แนวทางการ ออกแบบศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน มินบุรี (Design Concept of Transition Link Communication Minburi)” โดยมี รศ.สมพล ดำรงเสถียร เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และ ผศ.ดร.เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

ทั้งนี้ให้นักศึกษาค้นคว้าและเขียนวิทยานิพนธ์ โดยปรึกษากับอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ให้เสร็จสิ้น ภายในเวลาที่กำหนดในระเบียบของบัณฑิตวิทยาลัย

ประกาศ ณ วันที่ 5 มีนาคม พ.ศ. 2551

(รศ.ดร.รวีวรรณ ชินะตระกูล)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย



ที่ ศธ 0524.04 0104

คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ถนนฉลองกรุง เขตลาดกระบัง กรุงเทพฯ 10520

9 มกราคม 2551

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์ให้กับนักศึกษา

เรียน ผู้อำนวยการ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม

ด้วย นางสาวนวรรตน์ แสงสว่าง นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง มีความประสงค์จะขอข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งมวลชนระบบรางในอนาคต โครงการรถไฟฟ้าที่ผ่านมินบุรี โครงการระบบคมนาคมที่จะเกิดขึ้นในเขตมินบุรี และเอกสารเกี่ยวกับระบบคมนาคมในเขตมินบุรี โครงการรถไฟฟ้า เพื่อประกอบการจัดเตรียมหัวข้อและเค้าโครงวิทยานิพนธ์ เรื่อง “แนวทางการออกแบบศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนมินบุรี”

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ให้กับนักศึกษาดังกล่าว และหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณ มา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์จระเสกข์ ตรีเมธสุนทร)

ผู้ช่วยคณบดีกำกับดูแลงานด้านบัณฑิตศึกษา

ปฏิบัติราชการแทนคณบดี

หน่วยบัณฑิตศึกษา

โทร. 0-2326-4325

โทรสาร 0-2326-4325

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม หน่วยบัณฑิตศึกษา งานทะเบียน โทร.3692

ที่ ศษ 0524.04 / 1330

วันที่ 8 เมษายน 2551

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรียน ผศ.เบญจวรรณ อุบลศรี

ด้วย นางสาวนวรรณ์ แสงสว่าง นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรม มหบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง กำลังทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “แนวทางการออกแบบศูนย์เชื่อมค่อระบบขนส่งมวลชน มินิบูรี” โดยมี รศ.สมพล คำรงเสถียร เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และ ผศ.ดร.เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างดี จึงขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามดังที่แนบมาพร้อมนี้ว่ามีเนื้อหาถูกต้องและเหมาะสมมากน้อยเพียงใด ซึ่งผลการตรวจของท่านจะช่วยให้งานวิจัยของ นางสาวนวรรณ์ แสงสว่าง มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น พร้อมกันนี้ได้แนบแบบสอบถามเพื่อการวิจัย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาและหวังว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดีและขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่งมา ณ โอกาสนี้ด้วย

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์จรัสเสกข์ ตรีเมธสุนทร)

รักษาการรองคณบดีกำกับดูแลงานด้านบัณฑิตศึกษา

ปฏิบัติราชการแทนคณบดี



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม หน่วยบัณฑิตศึกษา งานทะเบียน โทร.3692

ที่ ศธ 0524.04 / 1330

วันที่ ๘ เมษายน 2551

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรียน ผศ.ดร.ศิริรัตน์ เพ็ชรแสงศรี

ด้วย นางสาวนวรรณ์ แสงสว่าง นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรม มหามบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง กำลังทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “แนวทางการออกแบบศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน มินิบูรี” โดยมี รศ.สมพล คำรงค์เสถียร เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และ ผศ.ดร.เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างดี จึงขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามดังที่แนบมาพร้อมนี้ว่ามีเนื้อหาถูกต้องและเหมาะสมมากน้อยเพียงใด ซึ่งผลการตรวจของท่านจะช่วยให้งานวิจัยของ นางสาวนวรรณ์ แสงสว่าง มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น พร้อมกันนี้ได้แนบแบบสอบถามเพื่อการวิจัย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาและหวังว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดีและขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่งมา ณ โอกาสนี้ด้วย

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์จรัสเสกข์ ศรีเมธสุนทร)

รักษาการรองคณบดีกำกับดูแลงานด้านบัณฑิตศึกษา

ปฏิบัติราชการแทนคณบดี



ที่ ศธ 0524.04/ 1330

คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ถนนฉลองกรุง เขตลาดกระบัง กรุงเทพฯ 10520

๕ เมษายน 2551

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรียน นายชนพล จรัสวงษ์วงศ์

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

ด้วย นางสาวนวรรณ์ แสงสว่าง นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรม
 มหบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง กำลังทำ
 วิทยานิพนธ์ เรื่อง “แนวทางการออกแบบศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน มินิบูรี” โดยมี รศ.สมพล
 คำรงเสถียร เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และ ผศ.ดร.เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม เป็นอาจารย์ที่ปรึกษา
 วิทยานิพนธ์ร่วม

คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับเรื่อง
 ดังกล่าวเป็นอย่างดี จึงขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามดังที่แนบมาพร้อมนี้ว่ามีเนื้อหา
 ถูกต้องและเหมาะสมมากน้อยเพียงใด ซึ่งผลการตรวจของท่านจะช่วยให้งานวิจัยของ นางสาวนวรรณ์
 แสงสว่าง มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาและหวังว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดีและขอขอบคุณเป็น
 อย่างยิ่งมา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์จิระเสกข์ ตริเมธสุนทร)
 วิชาการรองคณบดีกำกับดูแลงานด้านบัณฑิตศึกษา
 ปฏิบัติราชการแทนคณบดี

หน่วยบัณฑิตศึกษา

โทร. 02-737-3000 ต่อ 3692

โทรสาร. 02- 326-4325

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ที่ ศธ 0524.04/ 2953

คณะกรรมการคุรุศาสตร์อุตสาหกรรม

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ถนนฉลองกรุง เขตลาดกระบัง กรุงเทพฯ 10520

14 สิงหาคม 2551

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์ให้นักศึกษาเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัย

เรียน ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรกระทรวงคมนาคม

สิ่งที่ส่งมาด้วย

1. ประกาศผลการพิจารณาหัวข้อและเค้าโครงวิทยานิพนธ์ จำนวน 1 ฉบับ
2. แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

ด้วย นางสาววรรณิ์ แสงสว่าง นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรคุรุศาสตร์อุตสาหกรรม
มหาบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง กำลัง
ทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “แนวทางการออกแบบศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน มีนบุรี” โดยมี รศ.สมพล
ดำรงเสถียร เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และ ผศ.ดร.เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม เป็นอาจารย์ที่ปรึกษา
วิทยานิพนธ์ร่วม และได้รับอนุมัติหัวข้อและเค้าโครงวิทยานิพนธ์แล้ว เมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2551
คณะกรรมการคุรุศาสตร์อุตสาหกรรม จึงขอความอนุเคราะห์จากท่านโปรดอนุญาตให้ นางสาววรรณิ์ แสงสว่าง
เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามเพื่อการวิจัยภายในหน่วยงานท่านได้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาอนุญาตและขอขอบคุณในความอนุเคราะห์ของท่านมา ณ โอกาสนี้
ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์จระเสกข์ ศรีเมธสุนทร)

รองคณบดีกำกับดูแลงานด้านบัณฑิตศึกษา

ปฏิบัติราชการแทนคณบดี

หน่วยบัณฑิตศึกษา

โทร. 02-737-3000 ต่อ 3692

โทรสาร. 02-326-4325

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

(เฉพาะผู้สมัคร) วันที่.....เวลา.....
 ชุดที่.....

แบบสอบถาม

เนื่องด้วยข้าพเจ้า น.ส. นวรัตน์ แสงสว่าง เป็นนักศึกษาปริญญาโทหลักสูตรปริญญาครุศาสตร์
 อุดสาหกรรมมหาบัณฑิต คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร
 ลาดกระบัง กำลังทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง แนวทางการออกแบบศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน มีนบุรี
 จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านโปรดให้ข้อมูลและความคิดเห็นอย่างสมบูรณ์และตรงกับสภาพ
 ความเป็นจริงโดยคำตอบของท่านทั้งหมดจะเป็นความลับ

คำถามต่อไปนี้ โปรดเติมเครื่องหมาย ลงใน หน้าคำตอบที่ท่านเลือกหรือเติม
 ข้อความในช่องว่างที่กำหนด

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

1. เพศ ชาย หญิง
2. อายุ.....ปี (ระบุเป็นจำนวนเต็ม)
3. ระดับการศึกษา

<input type="checkbox"/> ประถมศึกษา	<input type="checkbox"/> มัธยมศึกษาตอนต้น
<input type="checkbox"/> มัธยมศึกษาตอนปลาย/อาชีวศึกษา	<input type="checkbox"/> ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง/อนุปริญญา
<input type="checkbox"/> ปริญญาตรี	<input type="checkbox"/> สูงกว่าปริญญาตรี
<input type="checkbox"/> อื่นๆระบุ.....	
4. อาชีพหลัก

<input type="checkbox"/> รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ/พนักงานของรัฐ	<input type="checkbox"/> ค้าขาย
<input type="checkbox"/> ธุรกิจส่วนตัว	<input type="checkbox"/> รับจ้าง/พนักงานเอกชน
<input type="checkbox"/> อื่นๆระบุ.....	
5. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

<input type="checkbox"/> ต่ำกว่า 3,000 บาท	<input type="checkbox"/> 3,000-6,000 บาท
<input type="checkbox"/> 6,000-10,000 บาท	<input type="checkbox"/> 10,000-15,000 บาท
<input type="checkbox"/> มากกว่า 15,000 บาท	
6. ที่อยู่อาศัยปัจจุบัน แขวง.....เขต.....จังหวัด.....
7. ที่บ้านท่านมีรถยนต์ส่วนบุคคลหรือไม่

<input type="checkbox"/> มี	<input type="checkbox"/> ไม่มี
-----------------------------	--------------------------------

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมในการเดินทางของผู้โดยสาร

8. จุดประสงค์ในการเดินทางของท่าน คือ

เพื่อทำงาน

เพื่อไปสถานศึกษา

เพื่อซื้อสินค้าและบริการ

อื่นๆ โปรดระบุ.....

(ถ้าตอบกำลังศึกษา) ศึกษาอยู่ที่สถานศึกษาชื่อ.....เขต.....

(ถ้าตอบกำลังทำงาน) ทำงานสถานที่ทำงานอยู่เขต.....

(ถ้าตอบอื่น) ระบุ เขต.....

9. ความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง

ทุกวัน

5 วัน จันทร์-ศุกร์

เฉพาะช่วงวันหยุด,เสาร์-อาทิตย์

บางวัน ช่วงจันทร์-ศุกร์

นานๆ ครั้ง

10. รูปแบบการเดินทางประจำวัน (เรียงตามลำดับหมายเลข 1,2,3..... ตั้งแต่บ้านจนถึงจุดหมายในการเดินทาง หมายเหตุ รูปแบบการเดินทางสามารถซ้ำกันได้)

10.1 ก่อนขึ้นรถโดยสารประจำทาง

(.....) เดินเท้า (.....) รถจักรยานยนต์รับจ้าง

(.....) รถสองแถว (.....) รถโดยสารประจำทาง ขสมก.

(.....) รถไฟฟ้า (.....) รถโดยสารประจำทาง บขส.

(.....) เรือโดยสาร (.....) รถตู้โดยสาร

(.....) อื่นๆ โปรดระบุ.....

10.2 หลังลงรถโดยสารประจำทาง

(.....) เดินเท้า (.....) รถจักรยานยนต์รับจ้าง

(.....) รถสองแถว (.....) รถโดยสารประจำทาง ขสมก.

(.....) รถไฟฟ้า (.....) รถโดยสารประจำทาง บขส.

(.....) เรือโดยสาร (.....) รถตู้โดยสาร

(.....) อื่นๆ โปรดระบุ.....

11. ระยะเวลาเฉลี่ยที่ใช้ในการเดินทาง..... ชั่วโมง นาที

12. ช่วงเวลาใดที่ท่านใช้บริการรถโดยสารประจำทาง

05.01-10.00 น.

10.01-16.00 น.

16.01-20.00 น.

20.01-24.00 น.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้拿去ใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

13. ท่านเลือกใช้บริการรถโดยสารประจำทางเพราะอะไร (โปรดเรียงอันดับ 1,2,3 ตอบได้ไม่เกิน 3 ข้อ)

- ความสบายในการเดินทาง ความสะดวกในการเข้าถึง
- ความปลอดภัยในการเดินทาง ความรวดเร็วในการเดินทาง
- ราคาสมเหตุสมผล ความน่าเชื่อถือของบริการ
- อื่นๆ โปรดระบุ.....

ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติและความพึงพอใจในการใช้บริการขนส่งมวลชน เขตมีนบุรี

14. ท่านมีปัญหาในการใช้บริการขนส่งมวลชน เขตมีนบุรีหรือไม่ พร้อมเหตุผล

บริการขนส่งมวลชน เขตมีนบุรี	ระดับความพึงพอใจ			ไม่มี ความเห็น	ถ้าไม่พอใจ โปรดระบุเหตุผล
	ไม่พอใจ	ปานกลาง	พอใจมาก		
1. ความครอบคลุมของเส้นทางรถโดยสาร					
2. ระยะเวลาในการปล่อยรถโดยสาร					
3. ช่วงเวลาในการให้บริการ					
4. ความสะดวกในการเข้าถึงสถานีรับ-ส่งผู้โดยสาร					
5. ความชัดเจนของป้ายจอดรถโดยสาร					
6. ความสะอาดของสถานีรับ-ส่งผู้โดยสาร					
7. จำนวนที่นั่งพักคอย					
8. จำนวนท่ารถโดยสาร					
9. การให้ข้อมูลในเรื่องเส้นทางเดินรถปัจจุบัน					
10. การให้ข้อมูลในเรื่องตารางเวลาเดินรถ					
11. ความหนาแน่นของผู้โดยสาร					
12. ความสะดวกในการจ่ายค่าโดยสาร					
13. ค่าโดยสาร					

15. ตามความคิดเห็นของท่าน ท่านต้องการให้ขยายเส้นทางเดินรถในเขตมีนบุรี ออกไปยังพื้นที่ข้างเคียงหรือไม่

- ควรขยาย (ขยายไปยังบริเวณ.....) ไม่ควรขยาย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

17. ตามความคิดเห็นของท่าน ท่านต้องการให้มีการเพิ่มเส้นทางเดินรถในเขตมินบุรีหรือไม่

- เพิ่ม โพรกระบุจุดเริ่มต้น-จุดหมายปลายทาง
- ไม่เพิ่ม

ตอนที่ 4 ข้อมูลเกี่ยวกับความสามารถในการเชื่อมต่อบรรบบขนส่งมวลชนทุกรูปแบบ ในเขตมินบุรี

18. ปกติท่านใช้บริการรถโดยสารประเภทใดบ้าง (ตอบได้มากกว่า 2 ข้อ)

- | | บ่อยมาก | บางครั้ง | ไม่เคย |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> รถโดยสารประจำทาง ขสมก. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> รถตู้ | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> สองแถว | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> มอเตอร์ไซค์รับจ้าง | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> รถไฟฟ้า | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> รถประจำทาง บขส. สายตะวันออก | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> เรือโดยสาร | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

ใช้พาหนะอื่น โพรกระบุพาหนะและเหตุผลที่ใช้.....

19. ตามความคิดเห็นของท่าน ท่านคิดว่าป้ารถเมล์และรถประเภทอื่น ซึ่งท่านต้องใช้ในการเดินทางมีความสะดวกหรือไม่

- สะดวก ไม่สะดวก ไม่มีความเห็น
- ถ้าตอบไม่สะดวก เพราะ โกลไป
- (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) ทางเท้าไม่เรียบร้อย ต่อเนื่องเดินลำบาก
- ไม่มีทางเท้า
- ทางเท้าแคบ คนแออัด
- มีสิ่งกีดขวางทางเดิน
- อื่นๆ.....

20. ตามความคิดเห็นของท่าน ท่านคิดว่าความสะดวกในการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งมวลชน มินบุรี มีความสะดวกหรือไม่

- สะดวก ไม่สะดวก ไม่มีความเห็น
- ถ้าตอบไม่สะดวก เพราะ รูปแบบการขนส่งมวลชนแต่ละประเภทอยู่ไกลไป
- (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) ไม่มีสถานที่พักคอยที่ชัดเจน
- ไม่มีความสะดวกในการเข้าถึงสถานีรับ-ส่งผู้โดยสาร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ไม่มีความชัดเจนของป้ายจราจรโดยสาร

มีสิ่งกีดขวาง

อื่นๆ.....

20. ท่านต้องการให้มีศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนทุกรูปแบบ ในเขตมินบุรีหรือไม่

ต้องการ

ไม่ต้องการ โปรดระบุเหตุผล

ขอขอบคุณที่ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดีในการตอบแบบสอบถาม



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แบบสัมภาษณ์ประกอบการวิจัย

เรื่อง

แนวทางการออกแบบศูนย์เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน มีนบุรี
สำหรับนักวิชาการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม

วัน.....เดือน.....พ.ศ. 2550

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์.....

ตำแหน่ง.....

สถานที่ทำงาน.....

หมายเลขโทรศัพท์.....

ชื่อหน่วยงาน.....

ตอนที่ 2 แนวความคิดด้านนโยบายและการพัฒนา

1. แนวความคิดและเป้าหมายในการศึกษาความเหมาะสม และการออกแบบเบื้องต้น ระบบขนส่งมวลชนสายสีน้ำตาล และสายสีชมพู มีความเป็นมาอย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

2. สาเหตุและปัจจัยอะไรบ้างที่มีผลต่อการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน มายังเขตมีนบุรี

.....

.....

.....

.....

.....

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3. การเลือกขยายแนวเส้นทางรถไฟฟ้า (BTS) มายังมีนบุรี มีเกณฑ์การเลือกอย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

4. ท่านคิดว่าโครงการระบบขนส่งมวลชน สายสีน้ำตาล และสายสีชมพู มีผลกระทบต่อประชาชน และสภาพแวดล้อมต่างๆ ในพื้นที่หรือไม่และอย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

5. ท่านมีข้อเสนอแนะใดบ้างหากมีศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนทุกรูปแบบ ในเขตมีนบุรี

.....

.....

.....

.....

.....



ประวัติผู้เขียน

ชื่อ - สกุล	นางสาวนวรรตน์ แสงสว่าง
วัน เดือน ปี เกิด	25 กรกฎาคม 2526
สถานที่เกิด	อำเภอเมือง จังหวัดยะลา
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	109/2 หมู่ 2 ตำบลประนาเราะ อำเภอประนาเราะ จังหวัดปัตตานี 94130
ประวัติการศึกษา	ปีการศึกษา 2549 สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี สาขาวิชาสถาปัตยกรรมบัณฑิต จากสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ปีการศึกษา 2551 สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาโท สาขาวิชาสถาปัตยกรรมมหาบัณฑิตบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม จากสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้