

ความพอเพียงในการให้บริการที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม
CAR PARKING'S CONDOMINIUM STUDY



โดย

นายพลวัชร

เรื่องจรรยาบรรณ

นายมนัส

เสริมบุญสุข

นายสิริวิษณุ

ไชยเชาวน์

โครงการพิเศษนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต

สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ปีการศึกษา 2556

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

CAR PARKING'S CONDOMINIUM STUDY

BY

MR.PHONLAWAT

RUEANGCHIRAPAHT

MR.MANAT

SEMBUNSUK

MR.SIRAWIT

CHAICHAO

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

DEPARTMENT OF CIVIL ENGINEER FACULTY OF ENGINEERING



KING MONGUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

2013

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ใบรับรองโครงการพิเศษ

หัวข้อโครงการพิเศษ ความพอเพียงของที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม
นักศึกษา นายพลวัชร เรืองจิรภัทร รหัสประจำตัว 53011068
นายมนัส เสริมบุญสุข รหัสประจำตัว 53011296
นายสิริวิชญ์ ไชยเชาวน์ รหัสประจำตัว 53011699
หลักสูตร วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา
อาจารย์ที่ปรึกษา ผศ.ดร. วุฒิชัย ขาดพัฒนานันท์
ปีการศึกษา 2556

คณะกรรมการสอบโครงการพิเศษ		ลายมือชื่อ
ผศ.ดร. วุฒิชัย	ขาดพัฒนานันท์	
ดร.ภาสกร	ชั้นทองทิพย์	
ผศ.ดร.ธนาดล	คงสมบูรณ์	

วัน/เดือน/ปี ที่สอบ 19 มีนาคม 2557 เวลา 10.30-11.00 น.

สถานที่สอบ ณ อาคาร CV ชั้น 3 (ห้อง CV 303)

สาขาวิชาวิศวกรรมโยธารับรองแล้ว



(รศ. สุพจน์ ศรีนิล)

ประธานสาขาวิชาวิศวกรรมโยธา

วันที่ 31 เดือน มีนาคม พ.ศ. 2557

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หัวข้อโครงการพิเศษ	ความพอเพียงของที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม		
นักศึกษา	นายพลวัชร	เรืองจิรภัทร	รหัสประจำตัว 53011068
	นายมนัส	เสริมบุญสุข	รหัสประจำตัว 53011296
	นายสิริวิษณุ	ไชยเชาวน์	รหัสประจำตัว 53011699
หลักสูตร	วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต		สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา
อาจารย์ที่ปรึกษา	ผศ.ดร. วุฒิชัย ชชาติพัฒนานันท์		
ปีการศึกษา	2556		

บทคัดย่อ

ในปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายหรือกฎข้อบังคับในการกำหนดปริมาณที่จอดรถของคอนโดมิเนียมที่เหมาะสม เนื่องจากปริมาณที่จอดรถที่มีจำนวนจำกัดประกอบกับจำนวนผู้อยู่อาศัยและผู้ให้บริการที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียมที่เพิ่มสูงขึ้น ปัญหาที่จอดรถไม่เพียงพอจึงเกิดขึ้น โครงการพิเศษนี้จัดทำขึ้นเพื่อศึกษาความพอเพียงในการให้บริการที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม โดยศึกษาจากปริมาณรถเข้าและออกที่มาใช้บริการที่จอดรถและความพึงพอใจของการใช้บริการที่จอดรถ ข้อมูลต่างๆได้จากคอนโดมิเนียม 3 แห่งตั้งอยู่บนทำเลที่แตกต่างกัน แต่ละแห่งถูกเก็บรวบรวมโดยวิธีเก็บสำรวจข้อมูลทางสถิติและแบบสอบถาม จากการวิเคราะห์ข้อมูลทำให้ทราบถึง ปริมาณรถสะสม ความพึงพอใจของการให้บริการที่จอดรถ และความพึงพอใจในแต่ละช่วงเวลา เมื่อทำการศึกษาพบว่า ความพอเพียงของที่จอดรถโครงการ Rhythm มีมากที่สุด เนื่องจากสัดส่วนที่จอดเอเยะและที่จอดรถเป็นลักษณะแยกทำให้ความพึงพอใจมีค่าสูง ประกอบกับการที่ปริมาณรถสะสมระหว่างวันมีค่าติดลบเอเยะที่สุด แสดงให้เห็นว่ามีปริมาณที่จอดรถคงเหลือมากที่สุด แม้ว่าขณะทำการศึกษามีความพอเพียงในการให้บริการที่จอดรถ แต่ในอนาคตอาจมีความต้องการที่สูงขึ้นซึ่งสามารถนำผลการศึกษานี้เป็นข้อมูลในการเพิ่มประสิทธิภาพที่จอดรถเพื่อรองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้นต่อไป

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Title	CAR PARKING'S CONDOMINIUM STUDY		
Student	MR.PHONLAWAT	RUEANGCHIRAPAHT	ID. 53011068
	MR.MANAT	SEMBUNSUK	ID. 53011296
	MR.SIRAWIT	CHAICHAO	ID. 53011699
Degree	BACHELOR OF ENGINEERING		
Program	CIVIL ENGINEER		
Adivisor	ASST.DR.VUTTICHAJ CHATPATTANANAN		
YEAR	2013		

ABSTRACT

There is currently no laws or regulations in determining the appropriate amount of parking in the condo . Due to the limited amount of parking and the number of homes and renovate the parking within the condominium rising . Insufficient parking problems can occur. This special project designed to study the adequacy of the parking within the condominium . A study of traffic volumes into and out of the shop , parking and the satisfaction of using parking services . Information from three condominiums are located on different locations . Each were collected by means of surveys collected statistical data and queries . The analysis of the data are unknown to the satisfaction of the collector car parking . And satisfaction in each period . Study found that when Adequacy of parking , there is increased proportions of Rhythm parking lot and parking is a separate cause of satisfaction is higher with the traffic volume accumulated during the day with the most negative value . Shows that the amount of the remaining parking . Although the study will be sufficient to provide parking. But in the future there may be a higher demand , which could be the result of this study is to optimize parking to meet the needs of the next rise .

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น "ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กิตติกรรมประกาศ

โครงการพิเศษฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ดีด้วยความอนุเคราะห์ของอาจารย์ที่ปรึกษา ผศ.ดร. วุฒิชัย ชาติพัฒนานันท์ ที่ให้ความเอาใจใส่ให้คำแนะนำช่วยเหลือ ช่วยแก้ปัญหาตลอดจนให้ความรู้และประสบการณ์ที่ดี อันเป็นประโยชน์อย่างยิ่งสำหรับงานวิจัยชิ้นนี้ คณะผู้จัดทำขอขอบพระคุณอย่างสูง

ขอขอบคุณพระคุณผู้มีอุปการคุณที่ให้เข้าไปสำรวจและเก็บสถิติต่างๆ ได้แก่ คอนโดมิเนียม The Key ย่านพหลโยธิน Rhythm ย่านสุขุมวิท The Kith ย่านนนทบุรี และบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องในการช่วยเหลือที่ไม่ได้กล่าวถึง ณ ที่นี้ ที่ทำให้โครงการพิเศษฉบับนี้เสร็จสิ้นลงโดยสมบูรณ์

สุดท้ายนี้ขอขอบพระคุณ บิดา มารดาอันเป็นที่รักเคารพยิ่ง ซึ่งเป็นผู้ที่ให้ความรักและกำลังใจให้การสนับสนุนการศึกษาเล่าเรียนของคณะผู้จัดทำมาโดยตลอด ทำให้คณะผู้จัดทำมีวันนี้ได้ คณะผู้จัดทำรู้สึกซาบซึ้งในพระคุณเป็นอย่างสูง

นายพลวัชร เรื่องจิรภัทร
นายมนัส เสริมบุญสุข
นายสิริวิทย์ ไชยเชาวน์
คณะผู้จัดทำโครงการพิเศษ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	I
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	II
กิตติกรรมประกาศ.....	III
สารบัญ.....	IV
สารบัญตาราง.....	VII
สารบัญรูป.....	IX
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการพิเศษ.....	1
1.3 ขอบเขตของโครงการพิเศษ.....	2
1.4 ขั้นตอนการดำเนินงาน.....	2
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	4
บทที่ 2 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย.....	5
2.1 กล่าวนำ.....	5
2.2 นิยามและความหมาย.....	5
2.2.1 การศึกษาที่จอตรด.....	5
2.2.2 ข้อมูลที่จอตรด.....	5
2.2.3 ระดับความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยต่อที่จอตรด.....	5
2.3 บทความและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง.....	6
2.3.1 ความหมายของความพึงพอใจ.....	6
2.3.2 พฤติกรรมของผู้อยู่อาศัยที่มีต่อสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารชุดพักอาศัย.....	6
2.3.3 ปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการที่จอตรดยนต์.....	6
2.3.4 การจัดสรรที่จอตรดภายในคอนโด.....	7
2.3.5 ลักษณะที่จอตรด.....	8

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ(ต่อ)

	หน้า
2.4 โครงการวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	9
2.4.1 การศึกษาความพอเพียงในการให้บริการอาคารจอดรถท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (PARKING STUDY AT DON MUANG AIRPORT).....	9
2.4.2 ปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยในคอนโดมิเนียมในเขตกรุงเทพมหานคร..	9
บทที่ 3 ระเบียบวิธีเชิงวิจัย.....	11
3.1 ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา.....	11
3.2 ประชากรเป้าหมาย.....	11
3.3 สภาพแวดล้อมโดยรอบโครงการ.....	12
3.4 วิธีการสุ่มตัวอย่าง.....	12
3.5 เครื่องมือที่ใช้เก็บรวบรวมข้อมูลและการเก็บรวบรวมข้อมูล.....	12
3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	13
3.7 ปริมาณรถเข้าออกและสะสมในแต่ละชั่วโมง.....	14
บทที่ 4 ผลการศึกษา.....	15
4.1 กล่าวนำ.....	15
4.2 การเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	15
4.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	16
4.4 คอนโดมีเนียม The KEY ย่าน พหลโยธิน.....	17
4.4.1 ข้อมูลพื้นที่ทำการศึกษา.....	17
4.4.2 แผนผังที่จอดรถ.....	18
4.4.3 ลักษณะที่จอดรถ.....	19
4.5 คอนโดมีเนียม Rhythm สุขุมวิท 50.....	24
4.5.1 ข้อมูลพื้นที่ทำการศึกษา.....	24
4.5.2 แผนผังที่จอดรถ.....	25
4.5.3 ลักษณะที่จอดรถ.....	25
4.6 คอนโด The Kith เขต ดิวานนท์.....	31

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ(ต่อ)

	หน้า
4.6.1 ข้อมูลพื้นที่ทำการศึกษา.....	31
4.6.2 แผนผังที่จอดรถ.....	32
4.6.3 ลักษณะที่จอดรถ.....	32
4.7 เปรียบเทียบปริมาณรถระหว่างวัน.....	36
4.8 การวิเคราะห์ผลจากแบบสอบถาม.....	55
บทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะ.....	73
5.1 ความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม.....	73
5.2 ผลจากการศึกษา.....	73
5.3 ความพึงพอใจและความคิดเห็นของผู้อยู่อาศัยต่อการให้บริการที่จอดรถ.....	75
5.4 ความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยต่อการใช้บริการที่จอดรถในแต่ละช่วงเวลา.....	75
5.5 ปริมาณรถและปริมาณช่องจอดคงเหลือ.....	76
5.6 ข้อเสนอแนะ.....	77
บรรณานุกรม.....	77

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
3.1	เกณฑ์การให้คะแนนแบบสอบถาม..... 13
3.2	เกณฑ์ในการแปลความหมายค่าเฉลี่ยของแบบสอบถาม..... 14
4.1	ปริมาณรวันธรรมดา โครงการ The Key..... 21
4.2	ปริมาณรวันหยุด โครงการ The Key..... 22
4.3	ปริมาณรวันธรรมดา โครงการ Rhythm..... 28
4.4	ปริมาณรวันหยุด โครงการ Rhythm..... 29
4.5	ปริมาณรวันธรรมดา โครงการ The Kith..... 33
4.6	ปริมาณรวันหยุด โครงการ The Kith..... 34
4.7	เปรียบเทียบปริมาณรเช้า โครงการ The Key..... 37
4.8	เปรียบเทียบปริมาณรออก โครงการ The Key..... 39
4.9	เปรียบเทียบปริมาณรสะสม โครงการ The Key..... 41
4.10	เปรียบเทียบปริมาณรเช้า โครงการ Rhythm..... 43
4.11	เปรียบเทียบปริมาณรออก โครงการ Rhythm..... 45
4.12	เปรียบเทียบปริมาณรสะสม โครงการ Rhythm..... 47
4.13	เปรียบเทียบปริมาณรเช้า โครงการ The Kith..... 49
4.14	เปรียบเทียบปริมาณรออก โครงการ The Kith..... 51
4.15	เปรียบเทียบปริมาณรสะสม โครงการ The Kith..... 53
4.16	ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล โครงการ The Key..... 56
4.17	ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล โครงการ Rhythm..... 59
4.18	ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล โครงการ The Kith..... 62
4.19	คะแนนความพึงพอใจในแต่ละช่วงเวลา โครงการ The Key..... 65
4.20	คะแนนความพึงพอใจต่อการบริการ โครงการ The Key..... 66
4.21	คะแนนความพึงพอใจในแต่ละช่วงเวลา โครงการ Rhythm..... 67
4.22	คะแนนความพึงพอใจต่อการบริการ โครงการ Rhythm..... 68
4.23	คะแนนความพึงพอใจในแต่ละช่วงเวลา โครงการ The Kith..... 69
4.24	คะแนนความพึงพอใจต่อการบริการ โครงการ The Kith..... 70

เอกสารนี้...
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญตาราง(ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.25	เปรียบเทียบผลความพึงพอใจของการให้บริการที่จอดรถ..... 71



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญรูป

รูปที่		หน้า
1.1	แผนผังขั้นตอนการทำงาน.....	3
4.1	ตำแหน่งของที่ตั้งโครงการในพื้นที่กรุงเทพมหานคร.....	16
4.2	แผนที่ตั้งคอนโดมิเนียม The Key.....	17
4.3	แผนผังตัวอาคารและที่จอดรถโดยรอบ The Key.....	18
4.4	ช่องจอดรถชนิดตั้งฉากกับแนวทางเดินรถ.....	19
4.5	ช่องจอดรถชนิดขนานกับแนวทางเดินรถ.....	20
4.6	แผนที่ตั้งคอนโดมิเนียม Rhythm.....	24
4.7	แผนผังตัวอาคารและที่จอดรถโดยรอบ Rhythm.....	25
4.8	ที่จอดรถแบบสามช่องจอด.....	26
4.9	ทางขึ้นลงของอาคารจอดรถระหว่างวัน.....	26
4.10	สภาพที่จอดรถโดยรวม.....	27
4.11	แผนที่ตั้งคอนโดมิเนียม The Kith.....	31
4.12	แผนผังตัวอาคารและที่จอดรถโดยรอบ The Kith.....	32

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญกราฟ

กราฟที่		หน้า
4.1	เปรียบเทียบปริมาณรถวันธรรมดา โครงการ The Key.....	21
4.2	เปรียบเทียบปริมาณรถวันหยุด โครงการ The Key.....	22
4.3	เปรียบเทียบปริมาณรถวันธรรมดา โครงการ Rhythm.....	28
4.4	เปรียบเทียบปริมาณรถวันหยุด โครงการ Rhythm.....	29
4.5	เปรียบเทียบปริมาณรถวันธรรมดา โครงการ The Kith.....	33
4.6	เปรียบเทียบปริมาณรถวันหยุด โครงการ The Kith.....	34
4.7	เปรียบเทียบปริมาณรถเช้า โครงการ The Key.....	37
4.8	เปรียบเทียบปริมาณรถออก โครงการ The Key.....	39
4.9	เปรียบเทียบปริมาณรถสะสม โครงการ The Key.....	41
4.10	เปรียบเทียบปริมาณรถเช้า โครงการ Rhythm.....	43
4.11	เปรียบเทียบปริมาณรถออก โครงการ Rhythm.....	45
4.12	เปรียบเทียบปริมาณรถสะสม โครงการ Rhythm.....	47
4.13	เปรียบเทียบปริมาณรถเช้า โครงการ The Kith.....	49
4.14	เปรียบเทียบปริมาณรถออก โครงการ The Kith.....	51
4.15	เปรียบเทียบปริมาณรถสะสม โครงการ The Kith.....	53
4.16	ปัจจัยส่วนบุคคลอาชีพ โครงการ The Key.....	57
4.17	ปัจจัยส่วนบุคคล โครงการ The Key.....	57
4.18	ปัจจัยส่วนบุคคลรายได้ โครงการ The Key.....	58
4.19	ปัจจัยส่วนบุคคลสถานภาพ โครงการ The Key.....	58
4.20	ปัจจัยส่วนบุคคลเพศ โครงการ Rhythm.....	60
4.21	ปัจจัยส่วนบุคคลอาชีพ โครงการ Rhythm.....	60
4.22	ปัจจัยส่วนบุคคลสถานภาพ โครงการ Rhythm.....	61
4.23	ปัจจัยส่วนบุคคลรายได้ โครงการ Rhythm.....	61
4.24	ปัจจัยส่วนบุคคลเพศ โครงการ The Kith.....	63
4.25	ปัจจัยส่วนบุคคลอาชีพ โครงการ The Kith.....	63
4.26	ปัจจัยส่วนบุคคลสถานภาพ โครงการ The Kith.....	64

เอกสารนี้ได้ออกมาจากรายงานชิ้นงานที่ชื่อว่า "ไม่อนาคตให้น่าไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญกราฟ(ต่อ)

กราฟที่		หน้า
4.27	ปัจจัยส่วนบุคคล รายได้ โครงการ The Kith.....	64
4.28	ค่าเฉลี่ยคะแนนความพึงพอใจแบบช่วงเวลา โครงการ The Key.....	65
4.29	ค่าเฉลี่ยคะแนนความพึงพอใจต่อการบริการ โครงการ The Key.....	66
4.30	ค่าเฉลี่ยคะแนนความพึงพอใจแบบช่วงเวลา โครงการ Rhythm.....	67
4.31	ค่าเฉลี่ยคะแนนความพึงพอใจต่อการบริการ โครงการ Rhythm.....	68
4.32	ค่าเฉลี่ยคะแนนความพึงพอใจแบบช่วงเวลา โครงการ The Kith.....	69
4.33	ค่าเฉลี่ยคะแนนความพึงพอใจต่อการบริการ โครงการ The Kith.....	70



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหา

เนื่องจากในปัจจุบันประชากรในกรุงเทพมหานครมีอัตราการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จึงทำให้มีความต้องการที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้นตามไปด้วยแต่ในด้วยพื้นที่ภายในกทม.ที่มีจำกัด คอนโดมิเนียมจึงเป็นอีกทางเลือกหนึ่งที่ประชากรส่วนใหญ่ให้ความสนใจกันมากในปัจจุบัน การที่ประชากรจำนวนมากอยู่รวมกันในพื้นที่จำกัดย่อมจะก่อให้เกิดปัญหาหลายประการตามมาอย่างแน่นอน ปัญหาที่จอตกรภายในคอนโดเป็นหนึ่งในปัญหาเหล่านั้น เพราะเนื่องจากผู้อยู่อาศัยภายในคอนโดส่วนใหญ่เลือกการเดินทางโดยยานพาหนะส่วนตัวหรือรถยนต์เป็นหลัก ในปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายหรือกฎข้อบังคับในการออกแบบปริมาณที่จอตกรของคอนโดมิเนียมที่แน่นอน คอนโดมิเนียมแต่ละแห่งมีอัตราปริมาณที่จอตกรเทียบกับห้องพักที่ไม่เท่ากัน โดยส่วนมากจะมีปริมาณที่จอตกรน้อยกว่ามาก ทำให้เกิดความไม่พอเพียงของที่จอตกร ผู้ที่พักอาศัยต้องแย่งที่จอตกรกัน ผู้มาเยี่ยมต้องไปจอตกรในบริเวณที่ไกลออกไปหรือบริเวณข้างเคียง ก่อให้เกิดความไม่สะดวกต่อผู้ที่มาใช้บริการและผู้อยู่อาศัยเอง ดังนั้นเพื่อศึกษาความพอเพียงของการให้บริการที่จอตกรภายในคอนโดและความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัย คณะผู้วิจัยจึงจะสำรวจปัญหาดังกล่าวเพื่อหาข้อสรุปและแนวทางการปรับปรุงแก้ไขที่จอตกรภายในคอนโดให้เพียงพอและตรงต่อความต้องการของผู้อยู่อาศัย

1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการพิเศษ

1. เพื่อศึกษาปริมาณที่จอตกรที่ว่างในแต่ละช่วงเวลาเพื่อความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยในการให้บริการที่จอตกร
2. วัดความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยภายในคอนโดต่อที่จอตกร
3. เพื่อนำผลที่ได้นำมาปรับใช้ในการกำหนดหรือเป็นแบบอย่างในการให้บริการที่จอตกรภายในคอนโดมิเนียม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

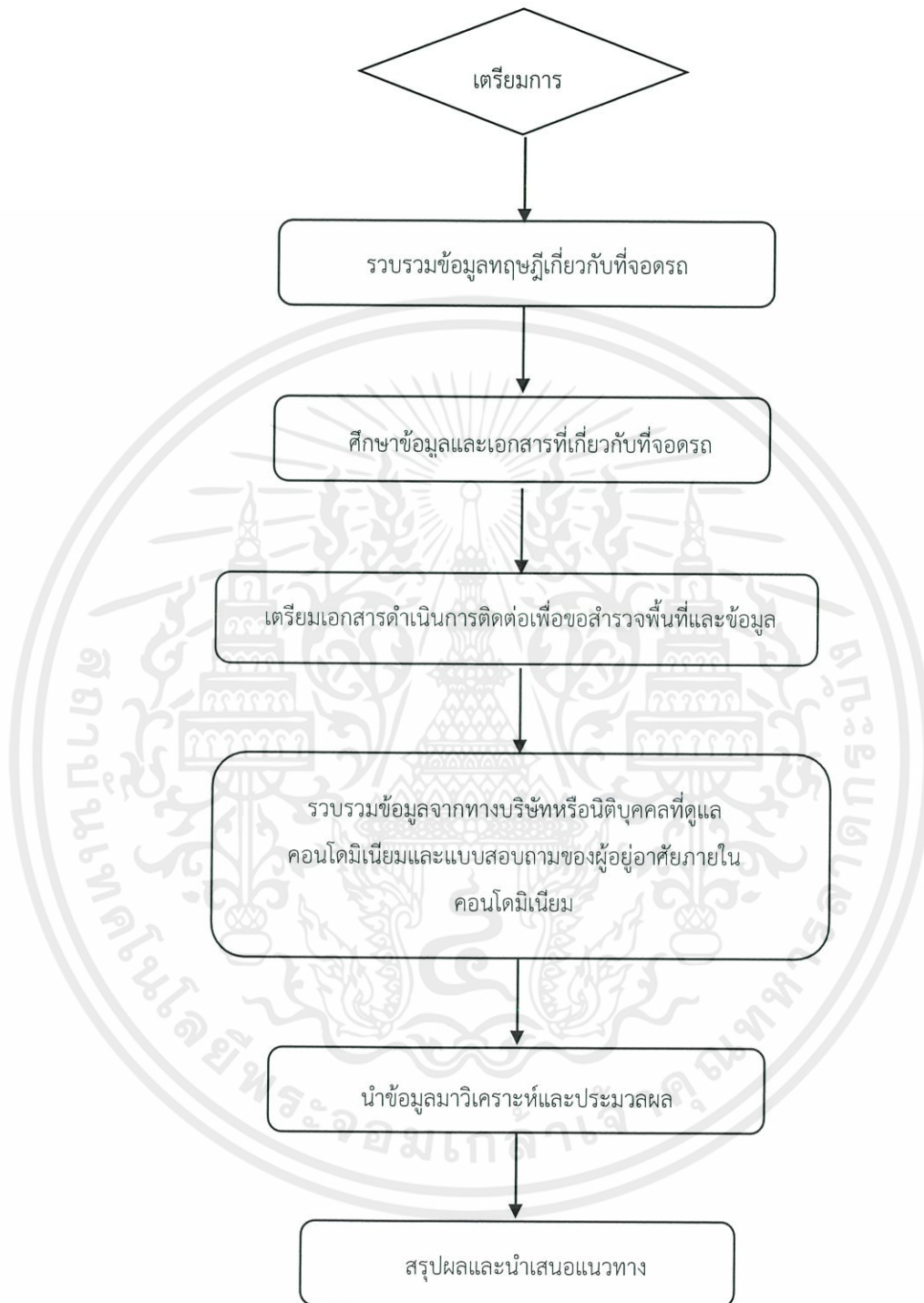
1.3 ขอบเขตของโครงการพิเศษ

1. คอนโดมิเนียมในแต่ละเขต แยกตามความหนาแน่นของประชากรต่อพื้นที่
 - เขตประชากรหนาแน่น มากกว่า 7,000 คน/ตร.ม.
 - เขตประชากรหนาแน่น ระหว่าง 4,000 – 7,000 คน/ตร.ม.
 - เขตประชากรหนาแน่น น้อยกว่า 4,000 คน/ตร.ม.
2. ศึกษาจำนวนพื้นที่ให้บริการที่จอดรถในคอนโดมิเนียม และปริมาณความต้องการที่จอดรถ
3. ศึกษาความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยของที่จอดรถภายในคอนโด โดยการแจกแบบสอบถาม
4. ทำการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากข้อมูลคอมพิวเตอร์ของรถที่ใช้บริการที่จอดรถ โดยขอความอนุเคราะห์ข้อมูลจากบริษัทหรือคอนโดมิเนียมต่างๆ พร้อมทั้งนำแบบสอบถามมาวิเคราะห์ถึงความพึงพอใจ

1.4 ขั้นตอนการดำเนินงาน

1. ศึกษาจำนวนประชากรต่อพื้นที่ภายในกรุงเทพมหานคร
2. สุ่มเลือกคอนโดมิเนียมในเขตพื้นที่เป้าหมาย
3. ติดต่อเจ้าของคอนโดมิเนียมหรือฝ่ายนิติบุคคลที่ดูแลรับผิดชอบคอนโดมิเนียม เตรียมเอกสารเรื่องขอความอนุเคราะห์ข้อมูลจำนวนรถเข้าออก ปริมาณรถภายในคอนโด และสถานที่ให้บริการที่จอดรถในคอนโดแต่ละแห่ง พร้อมทั้งขอเข้าดูพื้นที่จริงและแจกแบบสอบถาม
4. นำข้อมูลมาวิเคราะห์และประมวลผลโดยใช้ ตารางเวลาปริมาณรถเข้า รถออก รถสะสม และคำนวณหาที่จอดรถที่สามารถบริการได้ในแต่ละช่วงเวลา เพื่อเปรียบเทียบกับผลสำรวจจากแบบสอบถามความพึงพอใจ
5. สรุปผลการวิเคราะห์ และเสนอแนวทางการแก้ไขเพิ่มเติมเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการที่จอดรถในคอนโดมิเนียมในอนาคต

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 1.1 แผนผังขั้นตอนการดำเนินงาน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ผู้อยู่อาศัยภายในคอนโดมีความพึงพอใจต่อที่จอดรถมากขึ้น
2. เพื่อทราบถึงปริมาณรถเข้า รถออก รถสะสม และปริมาณที่จอดรถในแต่ละวันของคอนโดมิเนียม
3. เพื่อเป็นแนวทางในการออกแบบและแก้ไขที่จอดรถของคอนโดมิเนียมในอนาคต
4. ใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบการศึกษาและแก้ปัญหาเกี่ยวกับเรื่องที่จอดรถได้



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 2

วรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย

2.1 กล่าวนำ

ปริมาณการใช้นานพาหนะที่สูงขึ้น ส่งผลให้ปริมาณความต้องการที่จอดรถ ในบริเวณที่อยู่อาศัยสูงขึ้น ประกอบกับกฎหมาย หรือระเบียบข้อบังคับ กำหนดให้มีอัตราส่วนที่จอดรถต่อที่พำนักอาศัยที่ต่ำทำให้เกิดปัญหาความไม่พอเพียงของที่จอดรถ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงวันหยุดหรือวันหยุดตามราชการ ผู้ที่มาใช้บริการจอดจะมากขึ้นเนื่องจากรถของผู้อยู่อาศัยเองและผู้สัญจร ดังนั้นจึงจำเป็นต้องทำการศึกษาความพอเพียงของที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียมเพื่อใช้ในการรองรับจำนวนรถที่เข้ามาใช้บริการได้อย่างสะดวก

2.2 นิยามและความหมาย

2.2.1 การศึกษาที่จอดรถ (Parking studies)

จะใช้เพื่อการศึกษาความต้องการและการตอบสนองสำหรับ การจัดการที่จอดรถในพื้นที่ในการขยายผลของความต้องการที่จอดรถของผู้อยู่อาศัย และตรวจสอบความเห็นของผู้อยู่อาศัยภายในคอนโดมิเนียมว่ามีความพึงพอใจต่อที่จอดรถอย่างไร เพื่อหาวิธีในการแก้ไขปัญหา และแนวทางการนำไปปฏิบัติใช้ต่อไปในอนาคต

2.2.2 ข้อมูลที่จอดรถ (Parking inventories)

เป็นการรวบรวมข้อมูลสถานที่จอดรถเพื่อให้ทราบถึงความสามารถในการรองรับจำนวนรถ ข้อมูลที่สำรวจได้แก่ จำนวนและตำแหน่งช่องจอด ชนิดและขนาดความกว้างความยาวของช่องจอด ช่วงเวลามากที่สุดที่มีการใช้ที่จอดรถ จำนวนที่จอดสำรอง สิ่งแวดล้อมโดยรอบ และรวมถึงระบบความปลอดภัยภายในสถานที่จอดรถ โดยการเก็บข้อมูลจะใช้วิธีการสำรวจด้วยตนเอง และข้อมูลทางสถิติอีกส่วนหนึ่งจะใช้วิธีขออนุเคราะห์ข้อมูลคอมพิวเตอร์ของแต่ละคอนโดมิเนียมที่สำรวจได้แก่ จำนวนรถทั้งหมดที่จอด (Parking volume) ระยะเวลาที่จอด (Parking duration)

2.2.3 ระดับความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยต่อที่จอดรถ

เป็นการรวบรวมข้อมูลทางด้านทัศนคติของผู้ใช้บริการที่จอดรถ เนื่องจากการเก็บข้อมูลทางด้านตัวเลขเป็นเพียงข้อเท็จจริงเท่านั้น หากจะนำข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์ไปใช้ประโยชน์และเป็นแนวทางเอกสารนี้เป็นเอกสารทงสวน เวสสำหรับกร เซงนเพื่อกรศกษาเทहनน โมอนุญาด หน่นา ไปใช้ประโยชน์ด้นกรค้่า "ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ปฏิบัติในอนาคตแล้ว จำเป็นต้องคำนึงถึงทัศนคติด้วย โดยการเก็บข้อมูลจะแบ่งเป็นการให้คะแนน และ ส่วนของความคิดเห็นต่อสถานที่จอดรถ

2.3 บทความและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

2.3.1 ความหมายของความพึงพอใจ

สุภาพร นามวงศ์อนุสรณ์, 2544 : (6) , [1] ได้กล่าวถึงความพึงพอใจ หมายถึง ความรู้สึกหรือทัศนคติของบุคคลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งหรือปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ความรู้สึกพอใจ จะเกิดขึ้นเมื่อความต้องการของบุคคลได้รับการตอบสนอง หรือบรรลุจุดมุ่งหมายในระดับหนึ่ง ความรู้สึกดังกล่าวจะลดลงหรือไม่เกิดขึ้นหากความต้องการหรือจุดมุ่งหมายนั้นไม่ได้รับการตอบสนอง

ชัยสมพล ชาวประเสริฐ, 2548 : (141) , [2] จากความหมายของนักวิชาการหลายท่านได้กล่าวถึงความพึงพอใจข้างต้น ผู้ศึกษาจึงขอสรุปความหมายความพึงพอใจดังนี้คือ การตอบสนองความรู้สึกของลูกค้าใน ด้านบวกและความประทับใจที่ลูกค้ามีต่อการให้บริการอย่างมีคุณภาพ

2.3.2 พฤติกรรมของผู้อยู่อาศัยที่มีต่อสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารชุดพักอาศัย

สายหยุด เกิดสวัสดิ์, 2546 , [3] การอยู่อาศัยในอาคารชุดที่มีความสูงและความหนาแน่นของห้องชุดมาก การใช้สอยอาคารจำเป็นต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกประเภทต่างๆ เช่น ลิฟท์ ที่จอดรถ ที่ทิ้งขยะ เป็นต้น

ที่จอดรถ การออกแบบที่กำหนดจำนวนที่จอดรถไว้ในแบบ ส่วนใหญ่จะไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้พักอาศัยได้ เนื่องจากมาตรฐานในการออกแบบมักใช้ข้อบัญญัติท้องถิ่น ที่กำหนดจำนวนที่จอดรถเป็นสัดส่วนกับพื้นที่อาคาร ไม่เหมาะสมกับความต้องการแท้จริงของผู้ใช้สอย ประกอบกับอาคารชุดมีการใช้งานผิดวัตถุประสงค์ เช่นทำเป็นสำนักงาน ทำให้ผู้ติดต่อและลูกค้าซึ่งจำเป็นต้องมีที่จอดรถมากขึ้น ทำให้เกิดปัญหาที่จอดรถไม่เพียงพอ หรือในบางโครงการก็มีการกำหนดพื้นที่จอดรถเป็นทรัพย์สินส่วนกลาง ทำให้ไม่สามารถกำหนดตำแหน่งตายตัวสำหรับการจอดรถของผู้พักอาศัย ทำให้มีการแย่งที่จอดรถกัน แต่ในบางโครงการกำหนดให้ที่จอดรถเป็นทรัพย์สินส่วนบุคคล หมายถึงเป็นพื้นที่ซื้อขายให้พร้อมกับพื้นที่ห้องชุด ซึ่งจะแก้ปัญหารีเช่าตำแหน่งของที่จอดรถได้

2.3.3 ปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการที่จอดรถยนต์

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

1.) ลักษณะของประชากร ลักษณะพื้นฐานของประชากรที่มีผลต่อความต้องการที่จอดรถ เช่น ขนาดของครอบครัว ช่วงอายุของประชากร รายได้ อัตราการเป็นเจ้าของรถยนต์ และความหนาแน่นของประชากรในย่านพักอาศัย โดยช่วงอายุของประชากรในวัยที่สามารถขับซิ่งรถได้จะอยู่ในช่วง 16-76 ปี ประชากรในช่วงวัยหนุ่มสาวจะชี้ให้เห็นถึงความต้องการสถานที่จอดรถทั้งในส่วนที่จอดรถของยานพัก

อาศัย และสถานที่จอดรถของสถานศึกษาความหนาแน่นของประชากรจะมีผลต่อความต้องการที่จอดรถ เนื่องจากพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของประชากรต่ำ โดยทั่วไปแล้วการบริการของระบบขนส่งสาธารณะจะน้อยตาม เช่น บริเวณชานเมือง การเดินทางของประชากรเพื่อไปทำงานหรือซื้อสินค้าส่วนใหญ่ จะเป็นการเดินทางด้วยรถยนต์ ซึ่งมีผลต่อความต้องการสถานที่จอดรถ

2.) การใช้อาคารและที่ดิน การใช้อาคารและที่ดินจะก่อให้เกิดความต้องการที่จอดรถที่สัมพันธ์กับขนาดพื้นที่ของอาคาร จำนวนผู้ใช้อาคาร เช่น จำนวนพนักงาน ผู้มาติดต่อ จำนวนผู้ชม หรือลักษณะของหน่วยการใช้สอยอาคาร เช่น จำนวนห้องพัก จำนวนเตียงของโรงพยาบาล จำนวนที่นั่งในโรงภาพยนตร์ เป็นต้น

3.) ทางเลือกของรูปแบบการเดินทาง ความต้องการที่จอดรถจะลดน้อยลงถ้าผู้เดินทางมีรูปแบบการเดินทางอื่นๆ แทนการเดินทางด้วยรถยนต์ เช่น แท็กซี่ ระบบขนส่งมวลชน โดยรูปแบบการเดินทางที่เป็นทางเลือกจะต้องมีจำนวนเพียงพอ และมีลักษณะที่ดึงดูดให้มาใช้บริการ ในด้านความสะดวกสบาย ช่วงเวลาในการให้บริการระยะเวลาในการเดินทาง ระยะเวลาเดินเท้าไปใช้บริการ และค่าใช้จ่าย

4.) ความแออัดคับคั่งของสถานที่จอดรถ ความต้องการที่จอดรถจะน้อยลงถ้าระยะเวลาที่ใช้ในการเข้าหรือออกสถานที่จอดรถกินเวลานาน ซึ่งเกิดได้จาก ความไม่เหมาะสมของจำนวน/ที่ตั้งของจุดควบคุมการเข้าออกสถานที่จอดรถ ระบบการจัดการจราจรภายในที่ไม่มีประสิทธิภาพ ขนาดความกว้างของทางวิ่ง หรือขนาดที่จอดไม่เหมาะสม

5.) การขาดแคลนสถานที่จอดรถ ความต้องการสถานที่จอดรถจะถูกจำกัดลงด้วยปริมาณการตอบสนองของจำนวนที่จอดรถ โดยทั่วไปแล้วปริมาณการใช้ที่จอดรถประมาณ ร้อยละ 85 ของจำนวนที่จอดรถทั้งหมด เป็นปริมาณการใช้สูงสุดที่ยังไม่ก่อให้เกิดสภาพความไม่เพียงพอที่จอดรถ

2.3.4 การจัดสรรที่จอดรถภายในคอนโด

ข่าวสังหาริมทรัพย์ [ฉบับที่ 1075 ประจำวันที่ 17-2-2010 ถึง 19-2-2010], [5] การเลือกห้องชุดในตึกสูงใหญ่เป็นที่อยู่อาศัย มีปัจจัยที่ต้องเรียนรู้และปรับตัวให้ เข้ากับ “บ้านหลังใหญ่” หลายด้าน หนึ่งในจำนวนนั้นคือการจอดพาหนะในอาคาร ซึ่งมีหลากหลายรูปแบบด้วยกัน

1.) แบบแรก “แก้อัฒจันทร์” มาก่อนจอดรถก่อนหรือมีพื้นวางโล่งตรงไหนก็สามารถเข้ามาจอดได้เลย ในฝ่ายของผู้พัฒนารูปแบบนี้ถือว่าจัดง่ายที่สุด เพียงบวกค่าก่อสร้างที่จอดรถเข้าไปรวมอยู่ในราคาขายเท่านั้น แต่ในแง่ของผู้บริหารถือว่าไม่ใช่ปัญหาสำคัญ เจ้าของพาหนะโวยวายเพราะเข้าใจว่ารถหายเนื่องมาจากหารถราตัวเองไม่เจอ ถ้าปัญหาหนักขึ้นมา คือมีรถคันอื่นจอดซ้อนปิดหัวท้าย เข้าเกียร์ดึงเบรกมือ จะทำให้เกิดปัญหาตามมาอย่างแน่นอน ซึ่งถ้าเกิดซ้ำๆ ซากๆ ส่งผลให้ผู้อยู่อาศัยเกิดไม่พอใจขึ้นได้ ปัญหาที่พบเห็นบ่อยสำหรับอาคารชุดที่จัดสรรที่จอดรถแบบแก้อัฒจันทร์ คือ นำอุปกรณ์ประเภทเหล็กกัน เอาล้อรถเอาแก้อัฒจันทร์วาง ซึ่งเชือกชิงโซ่ขวาง ตลอดรวมไปจนถึงเขียนชื่อ เลขทะเบียน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในการศึกษาวิจัยเท่านั้น ไม่สามารถนำข้อมูลไปใช้ในการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

พาหนะของตัวเองจับจองที่พื้นผนังอย่างถาวร เจ้าของห้องชุดรายอื่นๆ ไม่สามารถทำอะไรได้ เพราะหากขยับอุปกรณ์และสิ่งให้พนักงาน รักษาความปลอดภัยของอาคารไปลบเครื่องหมาย จะกลับกลายเป็นเรื่องเป็นราวทันที

4.) แบบที่สี่ “จ่ายค่าบริการ (จอตรด) เป็นครั้งคราว” ตอนที่นำรถเข้าอาคารในบางเวลา ซึ่งบางแห่งจะที่จอตรดชั่วคราวไว้ให้บริการอยู่แล้ว เพียงแค่เสียค่าบริการเป็นรายชั่วโมงหรือ แบบเหมาทั้งวันก็แล้วแต่เจ้าของกิจการหรือนิติบุคคลที่ดูแลในส่วนของที่จอตรดนั้น

5.) แบบที่ห้า “ทำสัญญาเช่า” รายเดือนรายปี ข้อดีของจัดสรรรูปแบบนี้คือ เจ้าของห้องชุดที่ทำสัญญาเช่าจะมีช่องสำหรับจอตรดยนต์เป็นที่เป็นที่แน่นอน ส่วนข้อเสียนอกจากจะต้องมีการระคายจ่ายแล้ว สิทธิจอตรดในอาคารอย่างถาวรก็เป็นปัญหาระยะยาว

8.) แบบที่แปด “แถมฟรี” หนึ่งยูนิตหนึ่งคัน หรืออาจจะมากกว่านั้น ซึ่งก็จะทำให้ราคาซื้อขายนั้นสูงขึ้นมาก อย่างเช่นห้องชุดทุกๆ ไปราคาแค่ 10-20 แสนแถมที่จอตรดยนต์หนึ่งคัน แต่ยูนิตเพนต์เฮาส์ที่ตั้งอยู่บนยอดตึกราคา 10 ล้านบาท ส่วนใหญ่จะเพิ่มจำนวนเป็น 2 หรือ 3 ขึ้นอยู่กับการเจรจาและข้อตกลง

2.3.5 ลักษณะที่จอตรด

ลักษณะของช่องจอด ลักษณะของช่องจอตรด ช่องแบ่งตามองศาของแนวการจอด โดยจะทำการมุมกับขอบทางสัญจร ได้แก่ จอดแบบขนานหรือ 0' , 30' , 60' , 90' หรือจอดแบบตั้งฉาก โดย

ในมุมมองของการเคลื่อนที่ การจอตรดแบบทำมุมกับขอบทางจะทำให้การเคลื่อนที่ง่ายและสะดวกกว่าการจอดแบบขนาน

ในมุมมองของความปลอดภัย การจอดแบบทำมุมกับขอบทางจะมีอันตรายที่เกิดจากอุบัติเหตุได้ง่ายกว่าการจอดแบบขนาน แต่เมื่อเปรียบเทียบในอัตราส่วนพื้นที่จอดเท่ากัน การจอดแบบตั้งฉากหรือ 90' จะสามารถรองรับปริมาณการจอตรดได้มากกว่า

ขนาดของช่องจอดที่จอตรด 1 คัน ต้องเป็นพื้นที่สี่เหลี่ยมผืนผ้า และ ต้องมีลักษณะและขนาดดังนี้

ในกรณี ที่จอตรดขนานกับแนวทางเดินรถหรือทำมุมกับแนวทางเดินรถน้อยกว่าสามสิบองศา ให้มีความกว้างไม่น้อยกว่า 2.40 เมตร และ ความยาวไม่น้อยกว่า 6.00 เมตร

ในกรณี ที่จอตรดตั้งฉากกับแนวทางเดินรถ ให้มีความกว้างไม่น้อยกว่า 2.40 เมตร และ ความยาวไม่น้อยกว่า 5.00 เมตร แต่ทั้งนี้ต้องไม่จัดให้มีทางเข้าออกของรถเป็นทางเดินรถทางเดียว

ในกรณี ที่จอตรดทำมุมกับแนวทางเดินรถมากกว่าสามสิบองศา ให้มีความกว้างไม่น้อยกว่า 2.40 เมตร และ ความยาวไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.4 โครงการวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.4.1 การศึกษาความพอเพียงในการให้บริการอาคารจอดรถท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (PARKING STUDY AT DON MUANG AIRPORT)

การวิจัยนี้ได้ทำการศึกษา ข้อมูลผู้โดยสารในแต่ละปีของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บันทึกโดยส่วนเทคนิคการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย แสดงให้เห็นว่าผู้โดยสารในประเทศและระหว่างประเทศมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ทำให้ความต้องการที่จอดรถสูงขึ้น ปัญหาที่จอดรถไม่เพียงพอและการจอดรถในบริเวณที่ไม่อนุญาตให้จอดจึงเกิดขึ้น ปรินญานิพนธ์ฉบับนี้เป็นการศึกษาถึงความเพียงพอของที่จอดรถ โดยศึกษาจากปริมาณความต้องการที่จอดรถและปริมาณที่จอดที่มีอยู่ รวมทั้งศึกษาการใช้ประโยชน์ของที่จอดรถที่มีอยู่ ข้อมูลต่างๆจะถูกรวบรวมโดยวิธีเก็บสำรวจข้อมูลทางคอมพิวเตอร์ของรถที่มาจอดจากการวิเคราะห์ข้อมูลจะทำให้ทราบถึงจำนวนรถทั้งหมดที่มาจอด (Parking Volume) จำนวนรถทั้งหมดที่จอดในที่จอดรถ (Parking Accumulation) ระยะเวลาที่จอดรถ (Parking Duration) ร้อยละของการครอบครองที่จอดรถ (Percent Occupancy) และการหมุนเวียนของการจอดรถ (Parking Turnover) เมื่อทำการศึกษาพบว่าความต้องการที่จอดรถในอาคารจอดรถอาคาร 2 สูงกว่าอาคารจอดรถอาคาร 3 และอาคารจอดรถอาคาร 2 มีการใช้ประโยชน์ที่จอดรถสูงกว่า เนื่องจากมีค่าการหมุนเวียนของการจอดรถสูงกว่า ถึงแม้ว่าขณะทำการศึกษาที่จอดรถมีความเพียงพอในการให้บริการ แต่ในอนาคตอาจจะมีความต้องการสูงขึ้น ซึ่งสามารถนำผลการศึกษานี้เป็นข้อมูลในการเพิ่มประสิทธิภาพของที่จอดรถเพื่อรองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้นต่อไป

2.4.2 ปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยในคอนโดมิเนียมในเขตกรุงเทพมหานคร

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงปัจจัยส่วนบุคคล และพฤติกรรมการพักอาศัยของเจ้าของห้องชุด ที่มีอิทธิพลต่อความพึงพอใจต่อคอนโดมิเนียมของผู้อยู่อาศัยในคอนโดมิเนียมในเขตกรุงเทพมหานคร โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูลจากผู้อยู่อาศัยในคอนโดมิเนียมในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 400 คน สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ คือ การทดสอบเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของตัวแปรอิสระ T-test และ F-test การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว One-Way ANOVA โดยวิธี LSD

ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้อยู่อาศัยในคอนโดมิเนียมในเขตกรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุระหว่าง 31-40 ปี มีการศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรี มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน/รับจ้าง รายได้เฉลี่ยต่อเดือน อยู่ในระดับ 30,001-40,000 บาท และมีสถานภาพโสด เอกสารนี้และ ความพึงพอใจต่อคอนโดมิเนียม โดยรวมอยู่ในระดับมากนั้น ไม่น่าไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า เพศ ที่แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อความพึงพอใจต่อคอนโดมิเนียนของผู้อยู่อาศัยในคอนโดมิเนียมในเขตกรุงเทพมหานครไม่แตกต่างกัน ส่วนอายุ อาชีพ การศึกษารายได้ และสถานภาพที่แตกต่างกัน มีอิทธิพลต่อความพึงพอใจต่อคอนโดมิเนียนของผู้อยู่อาศัยในคอนโดมิเนียมในเขตกรุงเทพมหานครแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และพฤติกรรมการพักอาศัยของเจ้าของห้องชุด ประกอบด้วยลักษณะการพักอาศัย ลักษณะการจอร์ดยนต์ และการใช้บริการสิ่งอำนวยความสะดวก ที่แตกต่างกันมีอิทธิพลต่อความพึงพอใจต่อคอนโดมิเนียนของผู้อยู่อาศัยในคอนโดมิเนียมในเขตกรุงเทพมหานครแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 3

ระเบียบวิธีการวิจัย

บทนำ

การวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) และการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินความพึงพอใจของผู้พักอาศัยที่มีต่อการให้บริการทางด้านที่จอดรถของโครงการแต่ละช่วงเวลา โดยมีรายละเอียดจะนำเสนอตามลำดับ ดังนี้

- 3.1 ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา
- 3.2 ประชากรเป้าหมาย
- 3.3 สภาพแวดล้อมโดยรอบโครงการ
- 3.4 วิธีการสุ่มตัวอย่าง
- 3.5 เครื่องมือที่ใช้เก็บรวบรวมข้อมูลและการเก็บรวบรวมข้อมูล
- 3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล
- 3.7 ปริมาณรถเข้าออกและสะสมในแต่ละชั่วโมง

3.1 ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา

- 1.) ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือข้อมูลที่เก็บรวบรวมจากกลุ่มตัวอย่างของผู้พักอาศัยที่ใช้บริการทางด้านที่จอดรถของโครงการที่ได้รับแบบสอบถาม ซึ่งมีที่พักอาศัยอยู่ในโครงการนั้น เพื่อศึกษาความพึงพอใจของผู้พักอาศัยที่มีต่อการให้บริการที่จอดรถแต่ละช่วงเวลา
- 2.) ข้อมูลที่ได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูลปริมาณการเข้าออกของรถในช่วงเวลา ซึ่งแบ่งเป็นวันธรรมดา และวันหยุด ของโครงการที่ได้ไปศึกษา

3.2 ประชากรเป้าหมาย

ประชากรกลุ่มเป้าหมายสำหรับการเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) คือประชาชนที่อาศัยอยู่ในโครงการ จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ โครงการ The Key พหลโยธิน , โครงการ Rhythm สุขุมวิท 50 และโครงการ The Kith ทิวานนท์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.3 สภาพแวดล้อมโดยรอบโครงการ

ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมโดยรอบโครงการ เป็นสิ่งที่มีผลต่อการศึกษาข้อมูลอีกอย่างหนึ่ง ซึ่งเป็นสิ่งที่สำคัญ เพราะการคมนาคมโดยรอบโครงการนั้นส่งผลต่อการตัดสินใจของประชาชนผู้พักอาศัยในการจอดรถไว้ในพื้นที่

3.4 วิธีการสุ่มตัวอย่าง

ในการศึกษาข้อมูลในครั้งนี้ผู้ศึกษาได้ศึกษาข้อมูลจากผู้พักอาศัยในโครงการ ดังนี้ โครงการ The Key พหลโยธิน จำนวน 30 ตัวอย่าง , โครงการ Rhythm สุขุมวิท 50 จำนวน 30 ตัวอย่างและ โครงการ The Kith ทิวานนท์ จำนวน 30 ตัวอย่าง และวิธีการสุ่มโดยการเข้าไปสัมภาษณ์แบบบังเอิญสำหรับผู้นำรถมาจอดในโครงการ

3.5 เครื่องมือที่ใช้เก็บรวบรวมข้อมูลและการเก็บรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูลครั้งนี้ เป็นแบบสอบถามแบบปลายปิดและปลายเปิด โดยการศึกษาจากเอกสาร บทความ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง นำมาสร้างเป็นแบบสอบถามให้ครอบคลุมกับวัตถุประสงค์ โดยแบบสอบถามประกอบไปด้วย 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อาชีพ สถานภาพ รายได้ต่อเดือน จำนวนผู้อยู่อาศัยกับท่าน จำนวนรถที่ท่านมีรวมทั้งบุคคลที่พักอาศัยอยู่ด้วยกัน

ตอนที่ 2 ความพึงพอใจของประชาชนผู้พักอาศัยอยู่ในโครงการ ที่มีต่อการให้บริการด้านที่จอดรถของแต่ละโครงการ ได้แก่ โครงการ The Key พหลโยธิน , โครงการ Rhythm สุขุมวิท 50 และโครงการ The Kith ทิวานนท์ โดยใช้มาตรวัดแบบ Likert Scale ให้ค่าน้ำหนักความพึงพอใจของประชาชนผู้พักอาศัยที่มีต่อการให้บริการที่จอดรถของแต่ละโครงการ จำแนกเป็นแต่ละด้าน ได้แก่ ด้านกายภาพ ด้านสภาพแวดล้อม และด้านความปลอดภัย

ตอนที่ 3 ความพึงพอใจของประชาชนผู้พักอาศัยอยู่ในโครงการ ที่มีต่อการใช้บริการทางด้านที่จอดรถในแต่ละช่วงเวลาในวันธรรมดา(จันทร์ – ศุกร์) และวันหยุด(เสาร์ – อาทิตย์)ของแต่ละโครงการ ได้แก่ โครงการ The Key พหลโยธิน , โครงการ Rhythm สุขุมวิท 50 และ โครงการ The Kith ทิวานนท์ โดยใช้มาตรวัดแบบ Likert Scale ให้ค่าน้ำหนักความพึงพอใจของประชาชนผู้พักอาศัยที่มีต่อการใช้บริการที่จอดรถในแต่ละช่วงเวลาในวันธรรมดา(จันทร์ – ศุกร์) และวันหยุด(เสาร์ – อาทิตย์)จำแนกเป็นช่วงเวลาต่างๆ ได้แก่ ช่วงเช้า 05.00 -12.00 น. , ช่วงบ่าย 12.00 – 16.00 น. , ช่วงเย็น 16.00 – 20.00 น. , ช่วงดึก 20.00 – 24.00 น.

เกณฑ์การให้คะแนนของแบบสอบถาม (ตอนที่ 2 และ ตอนที่ 3) จะเป็นไปตามลักษณะตารางด้านล่างนี้

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

ตารางที่ 3.1 แสดงเกณฑ์การให้คะแนนแบบสอบถาม

3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลต่างๆที่ได้รับจะถูกนำมาวิเคราะห์เพื่อให้ทราบถึงค่าตัวแปรต่างๆ ดังต่อไปนี้ การนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล เรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจของการใช้บริการที่จอดรถในคอนโดมิเนียมที่ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บ ข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 3 แห่งคอนโดละ 30 ฉบับรวมทั้งสิ้น 90 ฉบับ ผู้วิจัยนำ ข้อมูลไปวิเคราะห์ด้วยสูตรหาค่าเฉลี่ยทางคณิตศาสตร์ ซึ่งผู้วิจัยนำเสนอผลการวิจัยและการวิเคราะห์ข้อมูลออกเป็น 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ สถานภาพ จำนวนผู้พักอาศัยร่วมกันและรายได้ครอบครัวเฉลี่ยต่อเดือน

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ระดับด้านความพึงพอใจ ศักยภาพ ความปลอดภัย สิ่งแวดล้อม

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ระดับแบบประเมินการหาที่จอดรถในแต่ละช่วงเวลา โดยแบ่งเป็น 4 ช่วงเวลา ซ้ำ สาย เย็น ดึก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แล้วหาค่าเฉลี่ยเกณฑ์คะแนนของคำตอบของแบบสอบถาม โดยการหาค่าเฉลี่ยโดยใช้วิธี \bar{X} -bar (\bar{X}) จาก

$$\bar{X} = \frac{\text{ผลรวมของคะแนน}}{\text{จำนวนผู้ประเมินทั้งหมด}}$$

โดยใช้เกณฑ์ในการแปลความหมายค่าเฉลี่ย ดังนี้

เกณฑ์ในการแปลความหมายค่าเฉลี่ยของแบบสอบถาม			
ค่าเฉลี่ย	4.51-5.00	หมายถึง	ระดับความพึงพอใจมากที่สุด
ค่าเฉลี่ย	3.51-4.50	หมายถึง	ระดับความพึงพอใจมาก
ค่าเฉลี่ย	2.51-3.50	หมายถึง	ระดับความพึงพอใจปานกลาง
ค่าเฉลี่ย	1.51-2.50	หมายถึง	ระดับความพึงพอใจน้อย
ค่าเฉลี่ย	1.00-1.50	หมายถึง	ระดับความพึงพอใจน้อยที่สุด

ตารางที่ 3.2 แสดงเกณฑ์ในการแปลความหมายค่าเฉลี่ยของแบบสอบถาม

3.7 ปริมาณรถเข้าออกและสะสมในแต่ละชั่วโมง

ข้อมูลจำนวนรถเข้าและจำนวนรถออกโดยทำการเก็บข้อมูลทุกๆหนึ่งชั่วโมงเพื่อให้ทราบถึงจำนวนรถสะสม เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับจำนวนที่จอดรถของคอนโดมิเนียม จึงทราบจำนวนที่จอดรถที่ว่าง เพื่อใช้เป็นข้อมูลอ้างอิงในการศึกษาความพอเพียงของที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม เทียบเคียงกับข้อมูลความพึงพอใจที่ได้จากแบบสอบถาม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 4

ผลการศึกษา

4.1 กล่าวนำ

จากข้อมูลที่ได้จากการสำรวจพื้นที่บริเวณที่จอดรถของคอนโดมิเนียมต่างๆ ซึ่งเป็นข้อมูลปฐมภูมิ ได้นำข้อมูล จำนวนรถเข้าออก จำนวนที่จอดรถ แผนผังที่จอดรถ และชนิดของอาคาร ที่ได้ ทำการศึกษามาวิเคราะห์และประมวลผลได้ดังต่อไปนี้

4.2 การเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยได้เสนอผลตามความมุ่งหมายของการวิจัย โดยแบ่งการนำเสนอ ออกเป็น 2 ส่วน ตามลำดับต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงสถิติ

- 1.) การวิเคราะห์ข้อมูลลักษณะทางกายภาพของที่จอดรถในคอนโดมิเนียม
- 2.) การวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการเก็บข้อมูลทางสถิติ ปริมาณรถเข้าออกในแต่ละ ชั่วโมง

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงแบบสอบถาม

ศึกษาข้อมูลพื้นฐานผู้ทำแบบสอบถาม(ผู้พักอาศัย)

ศึกษาความพึงพอใจของการให้บริการที่จอดรถในคอนโดมิเนียม เพื่อประกอบกับข้อมูล ทางสถิติ ข้อมูลทางกายภาพของที่จอดรถในคอนโดมิเนียม

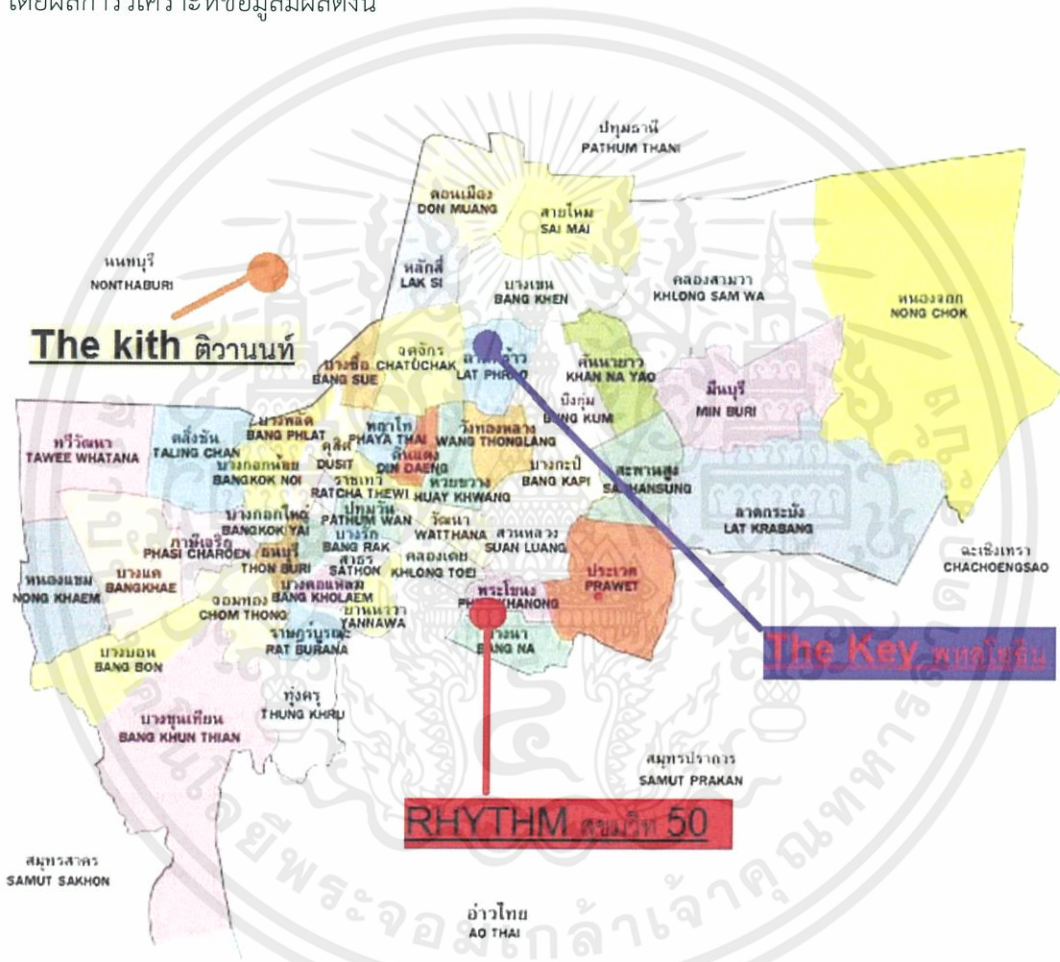
ศึกษาความพึงพอใจของผู้ใช้บริการที่จอดในแต่ละช่วงเวลา เพื่อใช้ประกอบกับข้อมูล ทางสถิติ ปริมาณรถเข้าออกในแต่ละชั่วโมง เพื่อให้ทราบถึงปัญหาและความต้องการที่แท้จริง ของความเพียงพอของที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

เนื่องจากการเก็บข้อมูลประกอบด้วยข้อมูลของคอนมินิกัม 3 แห่งด้วยกัน ทางคณะผู้จัดทำจึงจะอภิปรายผลแยกเป็นแต่ละแห่งและสรุปผลในตอนท้าย เพื่อให้ง่ายต่อการวิเคราะห์และทำความเข้าใจ

โดยผลการวิเคราะห์ข้อมูลมีผลดังนี้



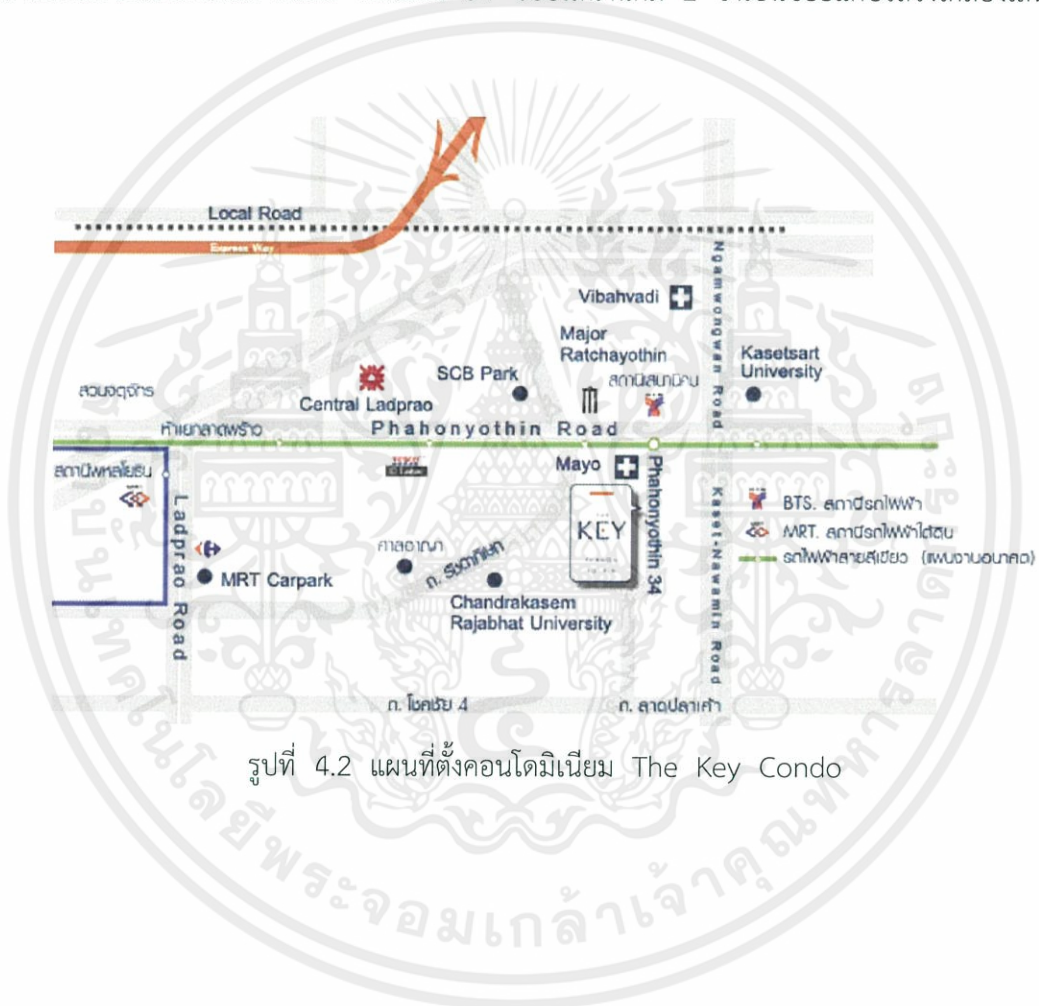
รูปที่ 4.1 ตำแหน่งของที่ตั้งโครงการในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.4 คอนโดมีเนียม The KEY ย่าน พหลโยธิน

4.4.1 ข้อมูลพื้นที่ทำการศึกษา

บริเวณพื้นที่ทำการศึกษาทั้งหมดอยู่เฉพาะภายในบริเวณคอนโดมีเนียม โครงการ The Key condo พหลโยธิน จากการหาข้อมูลในแผนที่ดาวเทียม และข้อมูลคอมพิวเตอร์ของคอนโดมีเนียม The Key โดยลักษณะพื้นที่โดยรอบจะอยู่ในย่านที่พักอาศัย หมู่บ้าน อพาร์ทเมนต์ และคอนโดอื่นๆ การเข้าถึงพื้นที่จะเข้าถึงโดยทางซอย พหลโยธิน 34 ซอยเสนานิคม 2 ซึ่งเป็นซอยแคบรถวิ่งได้สองเลน



รูปที่ 4.2 แผนที่ตั้งคอนโดมีเนียม The Key Condo

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.4.2 แผนผังที่จอดรถ

จากรูปสามารถเห็นที่จอดรถโดยรอบได้อย่างชัดเจน ซึ่งจะไม่สามารถมองเห็นที่จอดรถใต้อาคารบางส่วนได้



รูปที่ 4.3 แสดงแผนผังตัวอาคารและที่จอดรถโดยรอบ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.4.3 ลักษณะที่จอดรถ

ที่จอดรถแนวตั้งฉากกับทางเดินรถโดยมีความกว้าง 2.5 เมตร และยาว 5 เมตร โดยจะมีแผงปูนกันล้อ เพื่อระยะเกินช่วงท้ายรถ 1 เมตร

ที่จอดรถขนานกับทางเดินรถ (ที่จอดรถซ้อนคัน) กว้าง 2.5 เมตร ยาว 6 เมตร โดยระยะความยาวจะเพื่อขึ้นเมื่อเทียบกับแบบจอดตั้งฉากกับแนวทางเดินรถ เพื่อสะดวกในการเข้าจอดและออกจากช่องจอดนั่นเอง โดยช่องจอดประเภทจะทำให้เกิดปัญหาการจอดซ้อนคันเกิดขึ้นจะทำให้เกิดการติดขัดทางการสัญจรอีกด้วย



รูปที่ 4.4 แสดงช่องจอดรถ ชนิดตั้งฉากกับแนวทางเดินรถ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.5 แสดงช่องจอดรถชนิดขนานกับแนวทางเดินรถ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.1 แสดงปริมาณรถวันธรรมดาโครงการ The Key

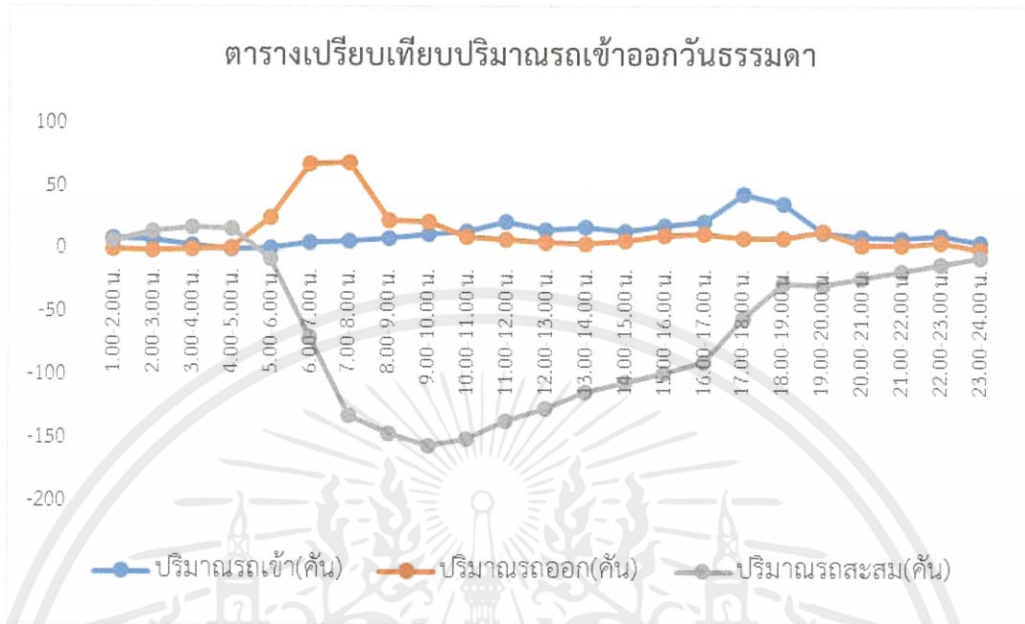
ช่วงเวลา	ปริมาณรถเข้า(คัน)	ปริมาณรถออก(คัน)	ปริมาณรถสะสม(คัน)
1.00-2.00 น.	10	2	8
2.00-3.00 น.	9	1	16
3.00-4.00 น.	5	2	19
4.00-5.00 น.	2	3	18
5.00-6.00 น.	3	27	-6
6.00-7.00 น.	7	69	-68
7.00-8.00 น.	8	70	-130
8.00-9.00 น.	10	25	-145
9.00-10.00 น.	14	23	-154
10.00-11.00 น.	16	11	-149
11.00-12.00 น.	23	9	-135
12.00-13.00 น.	17	7	-125
13.00-14.00 น.	19	6	-112
14.00-15.00 น.	16	8	-104
15.00-16.00 น.	20	13	-97
16.00-17.00 น.	23	14	-88
17.00-18.00 น.	45	10	-53
18.00-19.00 น.	37	10	-26
19.00-20.00 น.	15	16	-27
20.00-21.00 น.	11	5	-21
21.00-22.00 น.	10	5	-16
22.00-23.00 น.	13	7	-10
23.00-24.00 น.	7	2	-5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

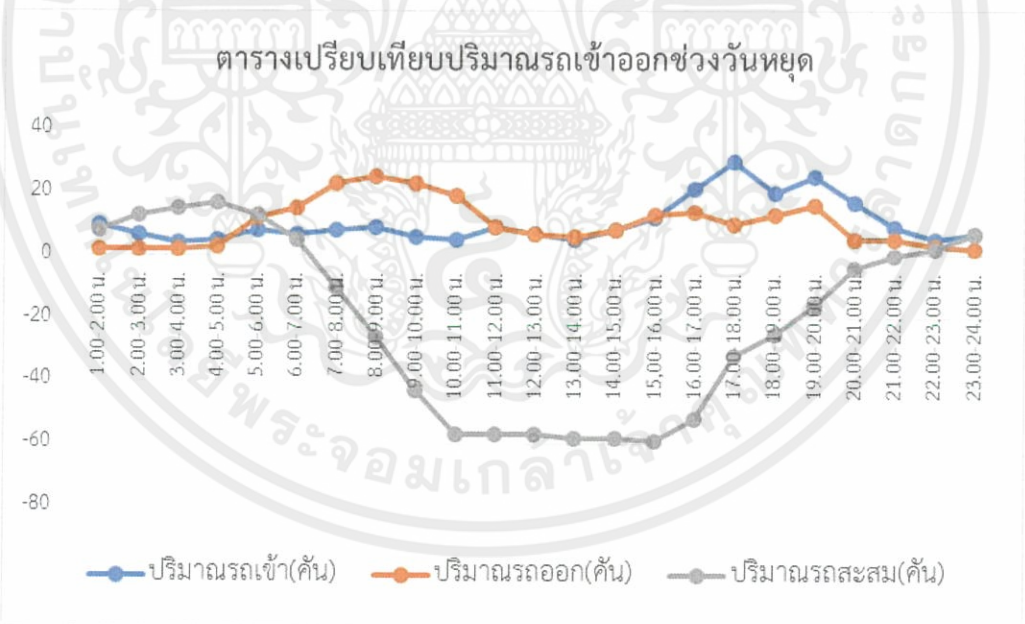
ตารางที่ 4.2 แสดงปริมาณรถยนต์โครงการ The Key

ช่วงเวลา	ปริมาณรถเข้า(คัน)	ปริมาณรถออก(คัน)	ปริมาณรถสะสม(คัน)
1.00-2.00 น.	10	2	8
2.00-3.00 น.	7	2	13
3.00-4.00 น.	4	2	15
4.00-5.00 น.	5	3	17
5.00-6.00 น.	8	12	13
6.00-7.00 น.	7	15	5
7.00-8.00 น.	8	23	-10
8.00-9.00 น.	9	25	-26
9.00-10.00 น.	6	23	-43
10.00-11.00 น.	5	19	-57
11.00-12.00 น.	9	9	-57
12.00-13.00 น.	7	7	-57
13.00-14.00 น.	5	6	-58
14.00-15.00 น.	8	8	-58
15.00-16.00 น.	12	13	-59
16.00-17.00 น.	21	14	-52
17.00-18.00 น.	30	10	-32
18.00-19.00 น.	20	13	-25
19.00-20.00 น.	25	16	-16
20.00-21.00 น.	17	5	-4
21.00-22.00 น.	9	5	0
22.00-23.00 น.	5	3	2
23.00-24.00 น.	7	2	7

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



กราฟที่ 4.1 เปรียบเทียบปริมาณรถวันธรรมดาโครงการ The key



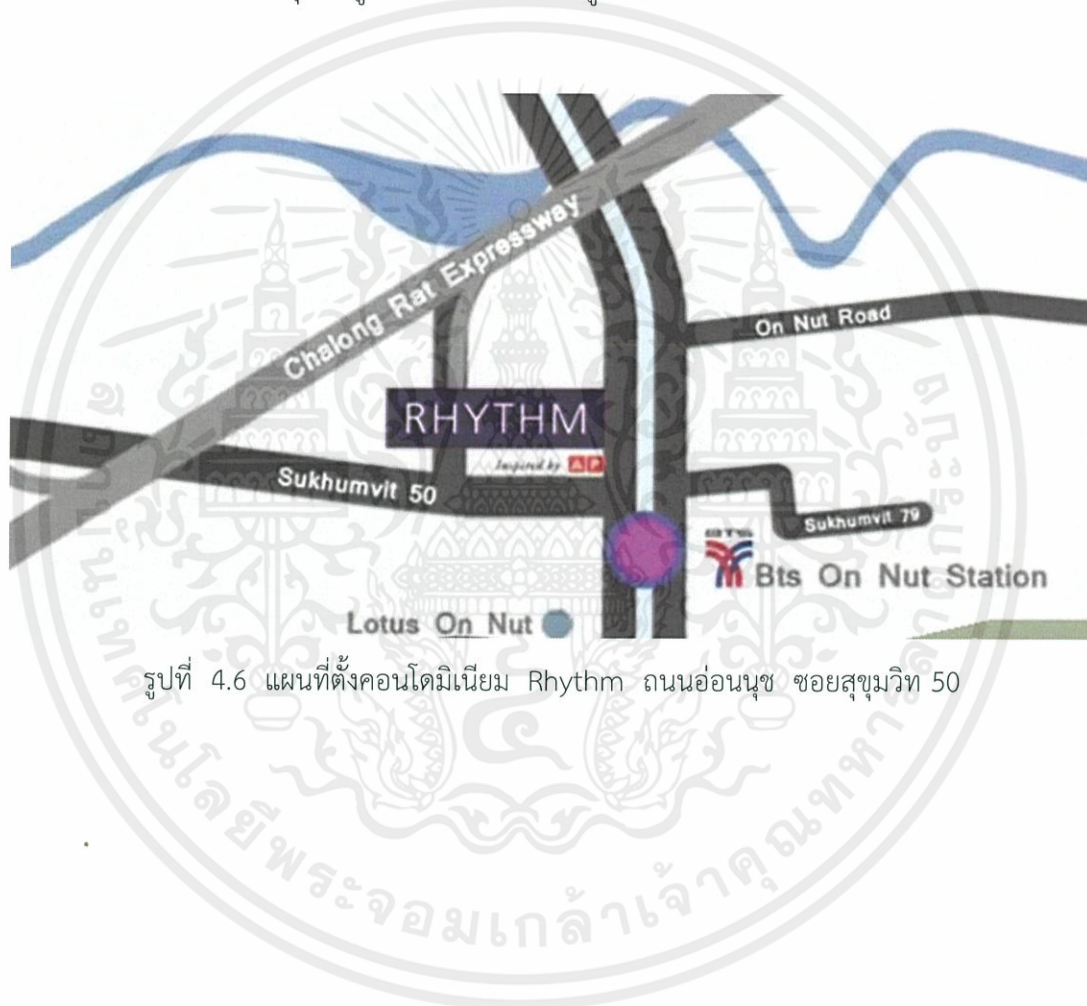
กราฟที่ 4.2 เปรียบเทียบปริมาณรถวันหยุดโครงการ The key

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.5 คอนโดมิเนียม Rhythm สุขุมวิท 50

4.5.1 ข้อมูลพื้นที่ทำการศึกษา

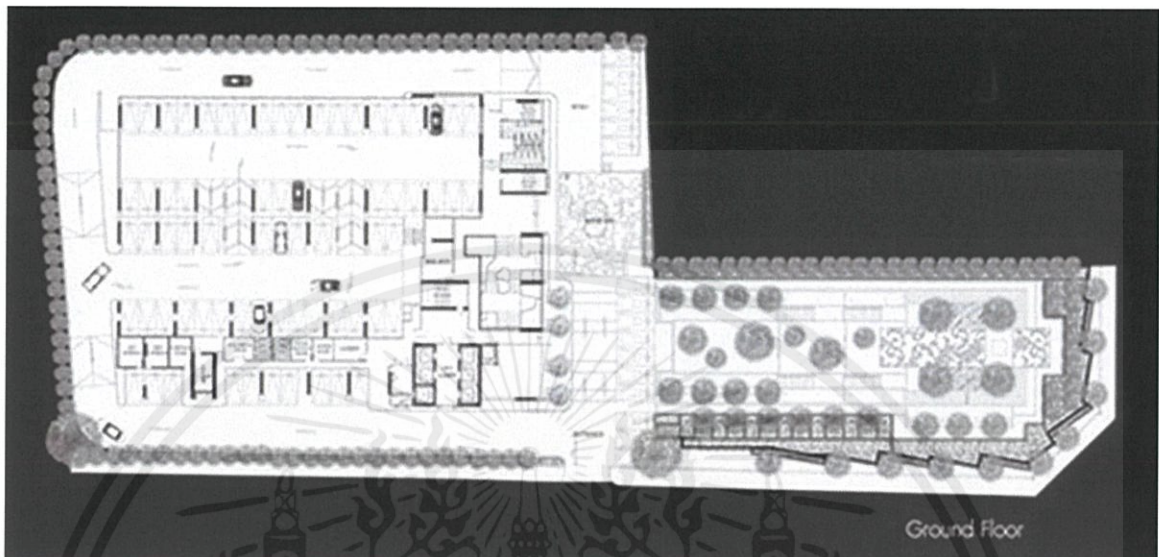
คอนโด Rhythm สุขุมวิท 50 เป็นคอนโด ริมนถนนสุขุมวิท 50 ติด BTS อ่อนนุช เพียง 100 เมตร มีความสูง 37 ชั้น จำนวน 1 อาคาร มีจำนวนห้อง 589 ห้องแบ่งเป็นห้องแบบ 1 ห้องนอน และ 2 ห้องนอน ตั้งอยู่บนเนื้อที่ 1,583 ตารางวา ติดโลตัส สามารถทะลุไป ซอยริมทางรถไฟสายเก่าได้ ใกล้กับ BTS อ่อนนุช อยู่บริเวณคอนโดละหมูบ้าน



รูปที่ 4.6 แผนที่ตั้งคอนโดมิเนียม Rhythm ถนนอ่อนนุช ซอยสุขุมวิท 50

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.5.2 แผนผังที่จอดรถ



รูปที่ 4.7 แสดงแผนผังที่จอดรถบริเวณชั้นล่างสุด

4.5.3 ลักษณะที่จอดรถ

ลักษณะที่จอดรถของคอนโดมิเนียม Rhythm เป็นแบบอาคารจอดรถโดยมีลักษณะ เหมือน ฟันปลาสลับกันซ้ายขวาขึ้นไปตามแนวตั้ง มีทั้งหมด 5 ชั้น อาคารจอดรถติดตัวอาคารหลักสามารถเดิน เข้าไปในอาคารได้โดยสะดวก ลักษณะของที่จอดรถฝั่งนอกและฝั่งในจะมีจำนวนไม่เท่ากัน ฝั่งนอกจะใช้ ตัวอักษร A กำกับหลังและชั้นด้วย ส่วนฝั่งในจะกำกับด้วยเลขชั้นเท่านั้น

ฝั่งนอกจะประกอบด้วย 1A จะประกอบไปด้วย 2 แบบ ช่องจอด 3 ช่องจอดติดกัน และ ช่องจอด 2 ช่องจอดติดกัน ลักษณะช่องจอดทำมุม 90 องศากับแนวการเดินรถ มี 32 ที่จอด

ฝั่งนอกจะประกอบด้วย 1 จะประกอบไปด้วย 2 แบบ ช่องจอด 3 ช่องจอดติดกัน และ ช่องจอด 2 ช่องจอดติดกัน ลักษณะช่องจอดทำมุม 90 องศากับแนวการเดินรถ มี 24 ที่จอด

ขนาดของช่องจอด กว้าง 2.5 เมตร ยาว 5 เมตร ทางสัญจรกว้างสามารถวิ่งสวนได้ 2 คน แต่ทางขึ้นลงมีลักษณะแคบและมีแผงปูนกันชั้นทำให้เลี้ยวยาก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.8 แสดงที่จอดรถแบบสามช่องจอด



รูปที่ 4.9 แสดงความขึ้นลงของอาคารจอดรถปริมาณระหว่างวัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.10 แสดงความสว่างของที่จอดรถ

สำหรับที่จอดรถค่อนข้างจะสว่างและมี รปภ. คอยอำนวยความสะดวกตลอดเวลา หายห่วงเรื่องความปลอดภัยในส่วนนี้ได้ครับ มีที่จอดจำนวน 348 คัน รวมจอดซ้อนคัน โดยจะจอดที่ชั้น 1-5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.3 แสดงปริมาณรถวันธรรมดาโครงการ Rhythm

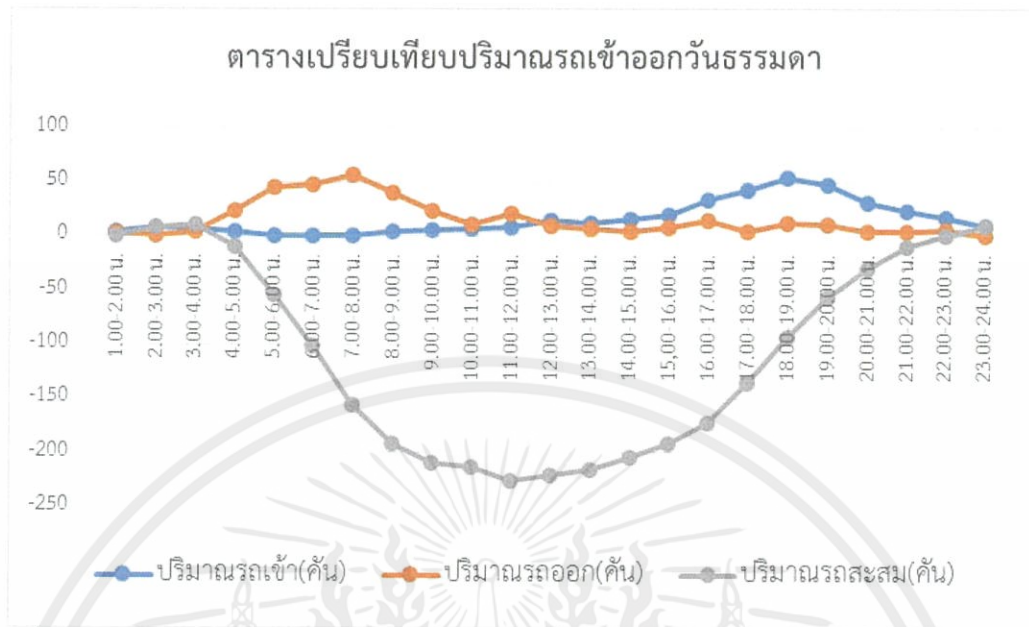
ช่วงเวลา	ปริมาณรถเข้า(คัน)	ปริมาณรถออก(คัน)	ปริมาณรถสะสม(คัน)
1.00-2.00 น.	4	3	1
2.00-3.00 น.	8	1	8
3.00-4.00 น.	7	4	11
4.00-5.00 น.	4	24	-9
5.00-6.00 น.	0	45	-54
6.00-7.00 น.	1	48	-101
7.00-8.00 น.	1	56	-156
8.00-9.00 น.	4	40	-192
9.00-10.00 น.	6	23	-209
10.00-11.00 น.	7	11	-213
11.00-12.00 น.	8	21	-226
12.00-13.00 น.	15	10	-221
13.00-14.00 น.	12	7	-216
14.00-15.00 น.	16	4	-204
15.00-16.00 น.	20	8	-192
16.00-17.00 น.	34	14	-172
17.00-18.00 น.	42	5	-135
18.00-19.00 น.	54	12	-93
19.00-20.00 น.	48	11	-56
20.00-21.00 น.	31	5	-30
21.00-22.00 น.	24	4	-10
22.00-23.00 น.	17	6	1
23.00-24.00 น.	10	1	10

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่ ใช้นิตินด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

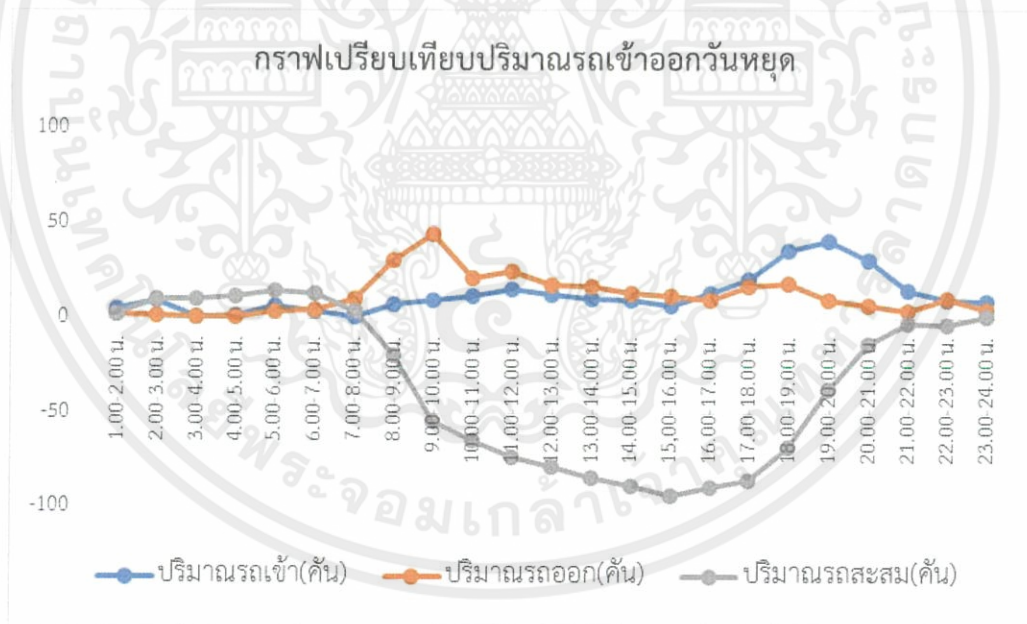
ตารางที่ 4.4 แสดงปริมาณรถยนต์โครงการ Rhythm

ช่วงเวลา	ปริมาณรถเข้า(คัน)	ปริมาณรถออก(คัน)	ปริมาณรถสะสม(คัน)
1.00-2.00 น.	6	3	3
2.00-3.00 น.	10	2	11
3.00-4.00 น.	1	1	11
4.00-5.00 น.	2	1	12
5.00-6.00 น.	7	4	15
6.00-7.00 น.	4	5	14
7.00-8.00 น.	1	11	4
8.00-9.00 น.	8	31	-19
9.00-10.00 น.	10	45	-54
10.00-11.00 น.	12	22	-64
11.00-12.00 น.	16	25	-73
12.00-13.00 น.	13	18	-78
13.00-14.00 น.	11	17	-84
14.00-15.00 น.	10	14	-88
15.00-16.00 น.	7	12	-93
16.00-17.00 น.	14	10	-89
17.00-18.00 น.	21	17	-85
18.00-19.00 น.	36	19	-68
19.00-20.00 น.	41	10	-37
20.00-21.00 น.	31	7	-13
21.00-22.00 น.	15	4	-2
22.00-23.00 น.	10	11	-3
23.00-24.00 น.	9	5	1

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ของโครงการฯ ไม่อนุญาตให้ทำไปใช้ประโยชน์อื่นใด
 "ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้"



กราฟที่ 4.3 เปรียบเทียบปริมาณรถวันธรรมดาโครงการ Rhythm



กราฟที่ 4.4 เปรียบเทียบปริมาณรถวันหยุดโครงการ Rhythm

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.6.2 แผนผังที่จอดรถ



รูปที่ 4.12 แสดงแผนผังที่จอดรถโครงการ The Kith ติวานนท์

4.6.3 ลักษณะที่จอดรถ

ลักษณะที่จอดรถจะเป็นพื้นที่โล่งบริเวณข้างคอนโดมิเนียม โดยจากรูปจะเห็นเป็นบริเวณโซน A1 และ A2 ซึ่งเป็นที่จอดรถทั้งสิ้น 60 คัน และที่จอดมอเตอร์ไซด์ 48 คัน แบ่งเป็นฝั่งติดตัวอาคาร 24 คัน และ ฝั่งนอก 36 คัน

ที่จอดรถแนวตั้งฉากกับทางเดินรถ โดย มีความกว้าง 2.5 เมตร และ ยาว 5 เมตร โดยจะมีแผงปูนกันล้อ เพื่อระยะเกินช่วงท้ายรถ 1 เมตร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.5 แสดงปริมาณรถวันธรรมดาโครงการ The Kith

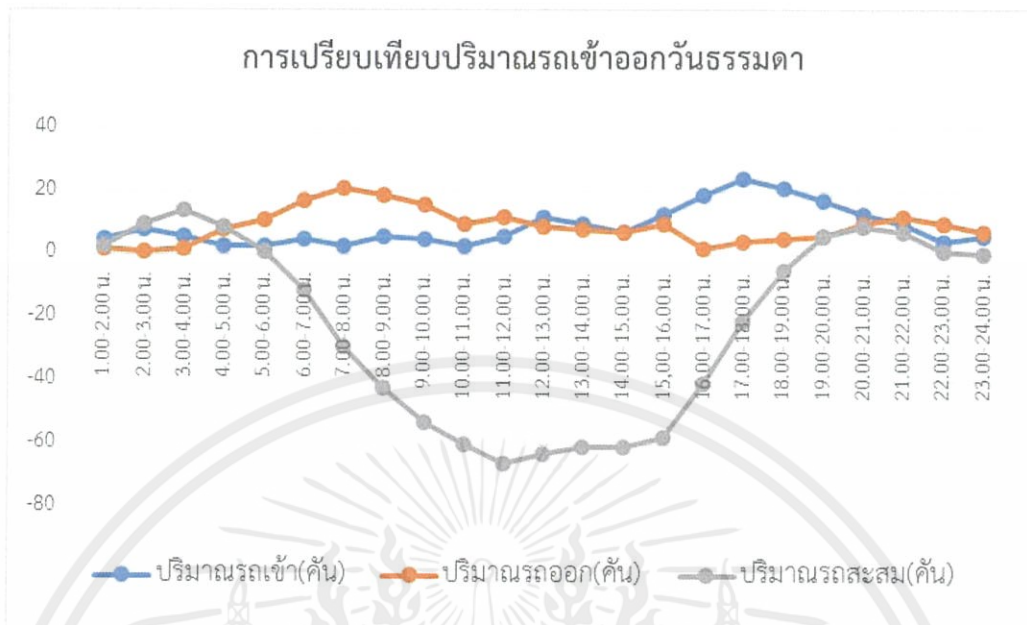
ช่วงเวลา	ปริมาณรถเข้า(คัน)	ปริมาณรถออก(คัน)	ปริมาณรถสะสม(คัน)
1.00-2.00 น.	5	2	3
2.00-3.00 น.	8	1	10
3.00-4.00 น.	6	2	14
4.00-5.00 น.	3	8	9
5.00-6.00 น.	3	11	1
6.00-7.00 น.	5	17	-11
7.00-8.00 น.	3	21	-29
8.00-9.00 น.	6	19	-42
9.00-10.00 น.	5	16	-53
10.00-11.00 น.	3	10	-60
11.00-12.00 น.	6	12	-66
12.00-13.00 น.	12	9	-63
13.00-14.00 น.	10	8	-61
14.00-15.00 น.	7	7	-61
15.00-16.00 น.	13	10	-58
16.00-17.00 น.	19	2	-41
17.00-18.00 น.	24	4	-21
18.00-19.00 น.	21	5	-5
19.00-20.00 น.	17	6	6
20.00-21.00 น.	13	10	9
21.00-22.00 น.	10	12	7
22.00-23.00 น.	4	10	1
23.00-24.00 น.	6	7	0

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

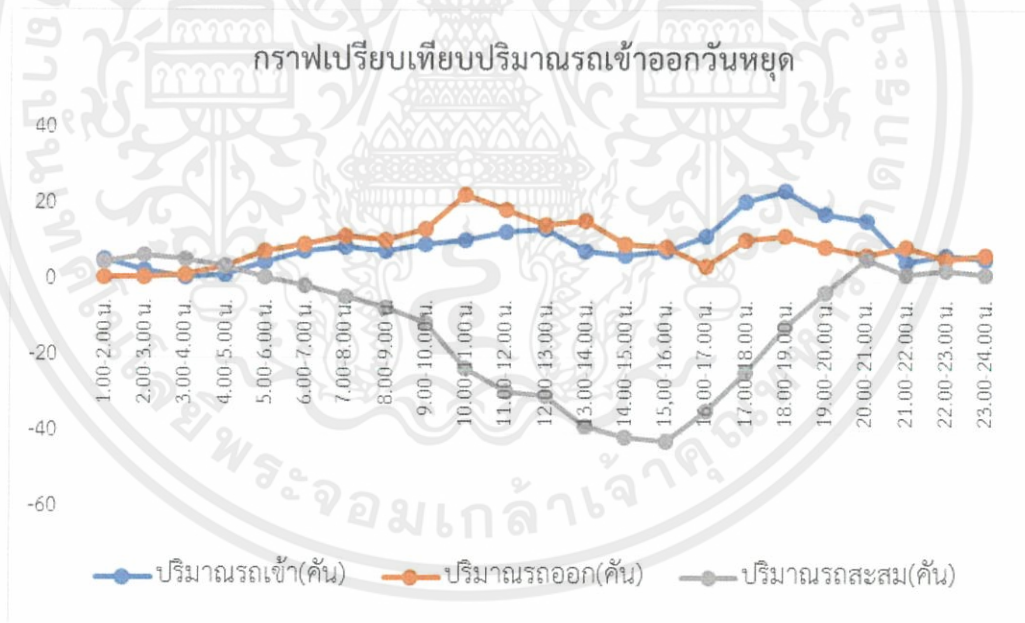
ตารางที่ 4.6 แสดงปริมาณรถวันหยุดโครงการ The Kith

ช่วงเวลา	ปริมาณรถเข้า(คัน)	ปริมาณรถออก(คัน)	ปริมาณรถสะสม(คัน)
1.00-2.00 น.	6	1	5
2.00-3.00 น.	3	1	7
3.00-4.00 น.	1	2	6
4.00-5.00 น.	2	4	4
5.00-6.00 น.	5	8	1
6.00-7.00 น.	8	10	-1
7.00-8.00 น.	9	12	-4
8.00-9.00 น.	8	11	-7
9.00-10.00 น.	10	14	-11
10.00-11.00 น.	11	23	-23
11.00-12.00 น.	13	19	-29
12.00-13.00 น.	14	15	-30
13.00-14.00 น.	8	16	-38
14.00-15.00 น.	7	10	-41
15.00-16.00 น.	8	9	-42
16.00-17.00 น.	12	4	-34
17.00-18.00 น.	21	11	-24
18.00-19.00 น.	24	12	-12
19.00-20.00 น.	18	9	-3
20.00-21.00 น.	16	7	6
21.00-22.00 น.	5	9	2
22.00-23.00 น.	7	6	3
23.00-24.00 น.	6	7	2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



กราฟที่ 4.5 เปรียบเทียบปริมาณรถวันธรรมดาโครงการ The Kith



กราฟที่ 4.6 เปรียบเทียบปริมาณรถวันหยุดโครงการ The Kith

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.7 เปรียบเทียบปริมาณรถระหว่างวัน

การที่ปริมาณรถเข้าออกระหว่างวันที่เข้ามาใช้บริการช่องจอดภายในคอนโดมิเนียม แตกต่างกันในวันธรรมดาและวันหยุดสุดสัปดาห์ เนื่องจาก ผู้อาศัยส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุวัยทำงานและวัยศึกษา จึงทำให้ทำให้ปริมาณการใช้รถในวันสุดสัปดาห์มีน้อย ที่จอดรถจึงจำเป็นมากขึ้น ซึ่งวันที่เราได้ศึกษาเปรียบเทียบคือวันธรรมดา (วันจันทร์ถึงวันศุกร์) วันสุดสัปดาห์ (วันเสาร์และวันอาทิตย์) ดังกล่าวในหัวข้อต่อไป



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.7 เปรียบเทียบปริมาณรถเข้าภายในโครงการ The Key

ช่วงเวลา	ปริมาณรถเข้าวันธรรมดา(คัน)	ปริมาณรถเข้าวันหยุด(คัน)
1.00-2.00 น.	10	10
2.00-3.00 น.	9	7
3.00-4.00 น.	5	4
4.00-5.00 น.	2	5
5.00-6.00 น.	3	8
6.00-7.00 น.	7	7
7.00-8.00 น.	8	8
8.00-9.00 น.	10	9
9.00-10.00 น.	14	6
10.00-11.00 น.	16	5
11.00-12.00 น.	23	9
12.00-13.00 น.	17	7
13.00-14.00 น.	19	5
14.00-15.00 น.	16	8
15.00-16.00 น.	20	12
16.00-17.00 น.	23	21
17.00-18.00 น.	45	30
18.00-19.00 น.	37	20
19.00-20.00 น.	15	25
20.00-21.00 น.	11	17
21.00-22.00 น.	10	9
22.00-23.00 น.	13	5
23.00-24.00 น.	7	7

เอกสารนี้เป็นเอกสารสำหรับกรใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



กราฟที่ 4.7 เปรียบเทียบปริมาณรถเข้าภายในโครงการ The Key

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ตารางที่ 4.8 เปรียบเทียบปริมาณรถออกภายในโครงการ The Key

ช่วงเวลา	ปริมาณรถออกวันธรรมดา(คัน)	ปริมาณรถออกวันหยุด(คัน)
1.00-2.00 น.	2	2
2.00-3.00 น.	1	2
3.00-4.00 น.	2	2
4.00-5.00 น.	3	3
5.00-6.00 น.	27	12
6.00-7.00 น.	69	15
7.00-8.00 น.	70	23
8.00-9.00 น.	25	25
9.00-10.00 น.	23	23
10.00-11.00 น.	11	19
11.00-12.00 น.	9	9
12.00-13.00 น.	7	7
13.00-14.00 น.	6	6
14.00-15.00 น.	8	8
15.00-16.00 น.	13	13
16.00-17.00 น.	14	14
17.00-18.00 น.	10	10
18.00-19.00 น.	10	13
19.00-20.00 น.	16	16
20.00-21.00 น.	5	5
21.00-22.00 น.	5	5
22.00-23.00 น.	7	3
23.00-24.00 น.	2	2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้เผยแพร่ไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 "ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้"

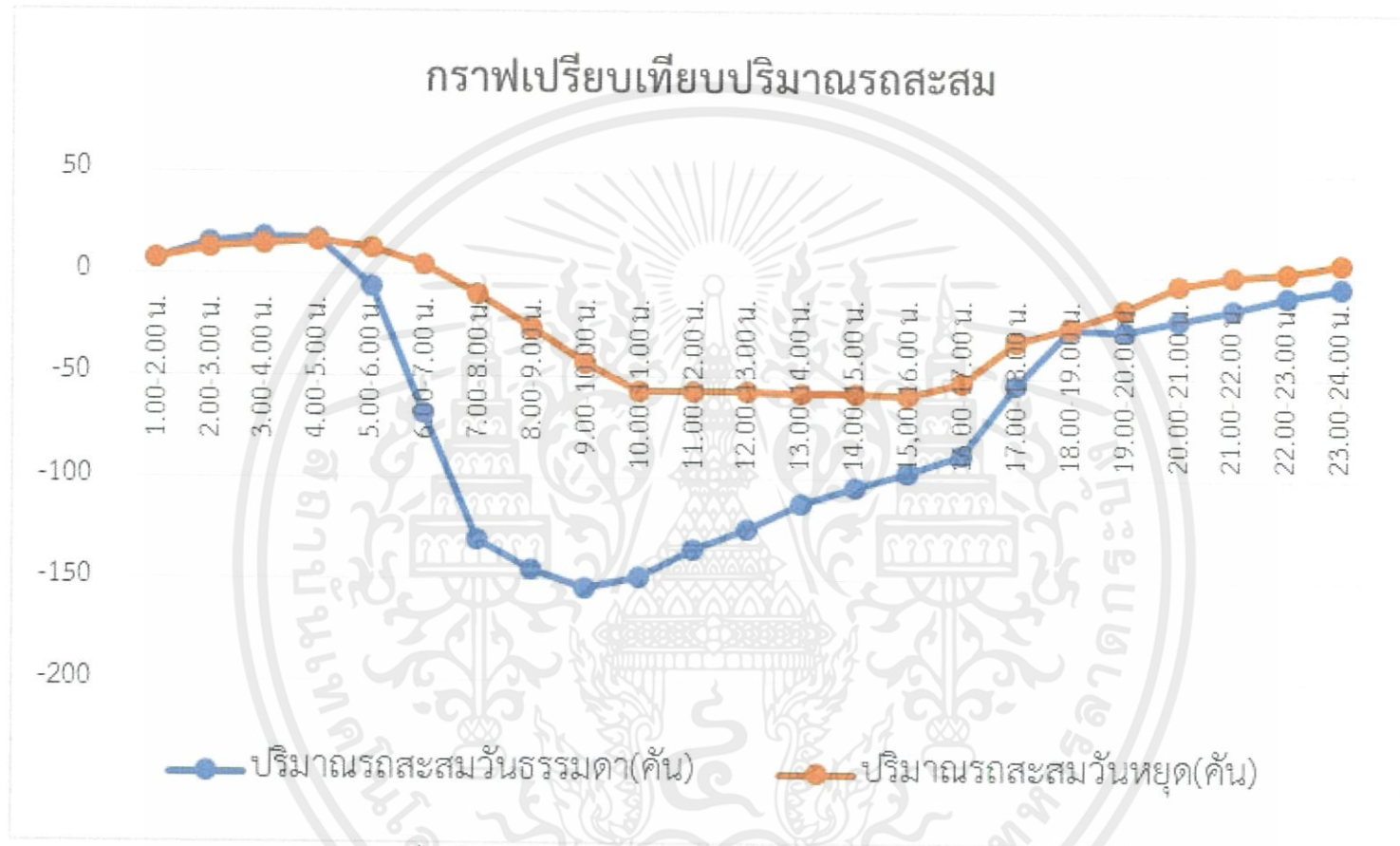


กราฟที่ 4.8 เปรียบเทียบปริมาณรถออกภายในโครงการ The Key

ตารางที่ 4.9 เปรียบเทียบปริมาณรถสะสมภายในโครงการ The Key

ช่วงเวลา	ปริมาณรถสะสมวันธรรมดา(คัน)	ปริมาณรถสะสมวันหยุด(คัน)
1.00-2.00 น.	8	8
2.00-3.00 น.	16	13
3.00-4.00 น.	19	15
4.00-5.00 น.	18	17
5.00-6.00 น.	-6	13
6.00-7.00 น.	-68	5
7.00-8.00 น.	-130	-10
8.00-9.00 น.	-145	-26
9.00-10.00 น.	-154	-43
10.00-11.00 น.	-149	-57
11.00-12.00 น.	-135	-57
12.00-13.00 น.	-125	-57
13.00-14.00 น.	-112	-58
14.00-15.00 น.	-104	-58
15.00-16.00 น.	-97	-59
16.00-17.00 น.	-88	-52
17.00-18.00 น.	-53	-32
18.00-19.00 น.	-26	-25
19.00-20.00 น.	-27	-16
20.00-21.00 น.	-21	-4
21.00-22.00 น.	-16	0
22.00-23.00 น.	-10	2
23.00-24.00 น.	-5	7

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



กราฟที่ 4.9 เปรียบเทียบปริมาณรถสะสมภายในโครงการ The Key

ตารางที่ 4.10 เปรียบเทียบปริมาณรถเข้าภายในโครงการ Rhythm

ช่วงเวลา	ปริมาณรถเข้าวันธรรมดา(คัน)	ปริมาณรถเข้าวันหยุด(คัน)
1.00-2.00 น.	4	6
2.00-3.00 น.	8	10
3.00-4.00 น.	7	1
4.00-5.00 น.	4	2
5.00-6.00 น.	0	7
6.00-7.00 น.	1	4
7.00-8.00 น.	1	1
8.00-9.00 น.	4	8
9.00-10.00 น.	6	10
10.00-11.00 น.	7	12
11.00-12.00 น.	8	16
12.00-13.00 น.	15	13
13.00-14.00 น.	12	11
14.00-15.00 น.	16	10
15.00-16.00 น.	20	7
16.00-17.00 น.	34	14
17.00-18.00 น.	42	21
18.00-19.00 น.	54	36
19.00-20.00 น.	48	41
20.00-21.00 น.	31	31
21.00-22.00 น.	24	15
22.00-23.00 น.	17	10
23.00-24.00 น.	10	9

เอกสารนี้เป็นเอกสารสำหรับงานเพื่อศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้ไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



กราฟที่ 4.10 เปรียบเทียบปริมาณรถเข้าภายในโครงการ Rhythm

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ตารางที่ 4.11 เปรียบเทียบปริมาณรถออกภายในโครงการ Rhythm

ช่วงเวลา	ปริมาณรถออกวันธรรมดา(คัน)	ปริมาณรถออกวันหยุด(คัน)
1.00-2.00 น.	3	3
2.00-3.00 น.	1	2
3.00-4.00 น.	4	1
4.00-5.00 น.	24	1
5.00-6.00 น.	45	4
6.00-7.00 น.	48	5
7.00-8.00 น.	56	11
8.00-9.00 น.	40	31
9.00-10.00 น.	23	45
10.00-11.00 น.	11	22
11.00-12.00 น.	21	25
12.00-13.00 น.	10	18
13.00-14.00 น.	7	17
14.00-15.00 น.	4	14
15.00-16.00 น.	8	12
16.00-17.00 น.	14	10
17.00-18.00 น.	5	17
18.00-19.00 น.	12	19
19.00-20.00 น.	11	10
20.00-21.00 น.	5	7
21.00-22.00 น.	4	4
22.00-23.00 น.	6	11
23.00-24.00 น.	1	5

เอกสารนี้เป็นเอกสารสำหรับงานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้เผยแพร่ไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

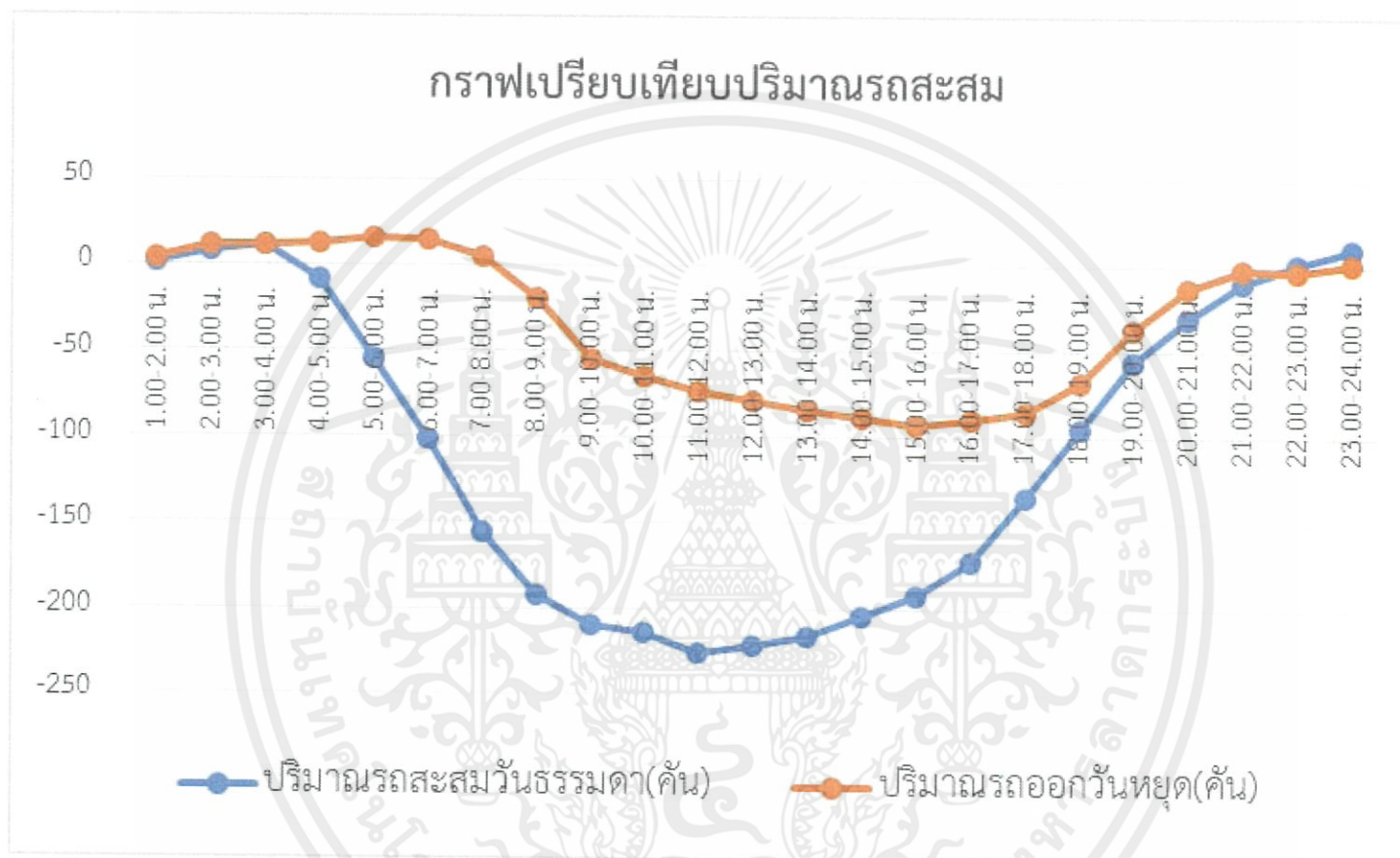


กราฟที่ 4.11 เปรียบเทียบปริมาณรถออกภายในโครงการ Rhythm

ตารางที่ 4.12 เปรียบเทียบปริมาณรถสะสมภายในโครงการ Rhythm

ช่วงเวลา	ปริมาณรถสะสมวันธรรมดา(คัน)	ปริมาณรถออกวันหยุด(คัน)
1.00-2.00 น.	1	3
2.00-3.00 น.	8	11
3.00-4.00 น.	11	11
4.00-5.00 น.	-9	12
5.00-6.00 น.	-54	15
6.00-7.00 น.	-101	14
7.00-8.00 น.	-156	4
8.00-9.00 น.	-192	-19
9.00-10.00 น.	-209	-54
10.00-11.00 น.	-213	-64
11.00-12.00 น.	-226	-73
12.00-13.00 น.	-221	-78
13.00-14.00 น.	-216	-84
14.00-15.00 น.	-204	-88
15.00-16.00 น.	-192	-93
16.00-17.00 น.	-172	-89
17.00-18.00 น.	-135	-85
18.00-19.00 น.	-95	-68
19.00-20.00 น.	-56	-37
20.00-21.00 น.	-30	-13
21.00-22.00 น.	-10	-2
22.00-23.00 น.	1	-3
23.00-24.00 น.	10	1

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



กราฟที่ 4.12 เปรียบเทียบปริมาณรถสะสมโครงการ Rhythm

ตารางที่ 4.13 เปรียบเทียบปริมาณรถเข้าภายในโครงการ The Kith

ช่วงเวลา	ปริมาณรถเข้าวันธรรมดา(คัน)	ปริมาณรถเข้าหยุด(คัน)
1.00-2.00 น.	5	6
2.00-3.00 น.	8	3
3.00-4.00 น.	6	1
4.00-5.00 น.	3	2
5.00-6.00 น.	3	5
6.00-7.00 น.	5	8
7.00-8.00 น.	3	9
8.00-9.00 น.	6	8
9.00-10.00 น.	5	10
10.00-11.00 น.	3	11
11.00-12.00 น.	6	13
12.00-13.00 น.	12	14
13.00-14.00 น.	10	8
14.00-15.00 น.	7	7
15.00-16.00 น.	13	8
16.00-17.00 น.	19	12
17.00-18.00 น.	24	21
18.00-19.00 น.	21	24
19.00-20.00 น.	17	18
20.00-21.00 น.	13	16
21.00-22.00 น.	10	5
22.00-23.00 น.	4	7
23.00-24.00 น.	6	6

เอกสารนี้เป็นเอกสารราชการสงวนลิขสิทธิ์ ห้ามเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

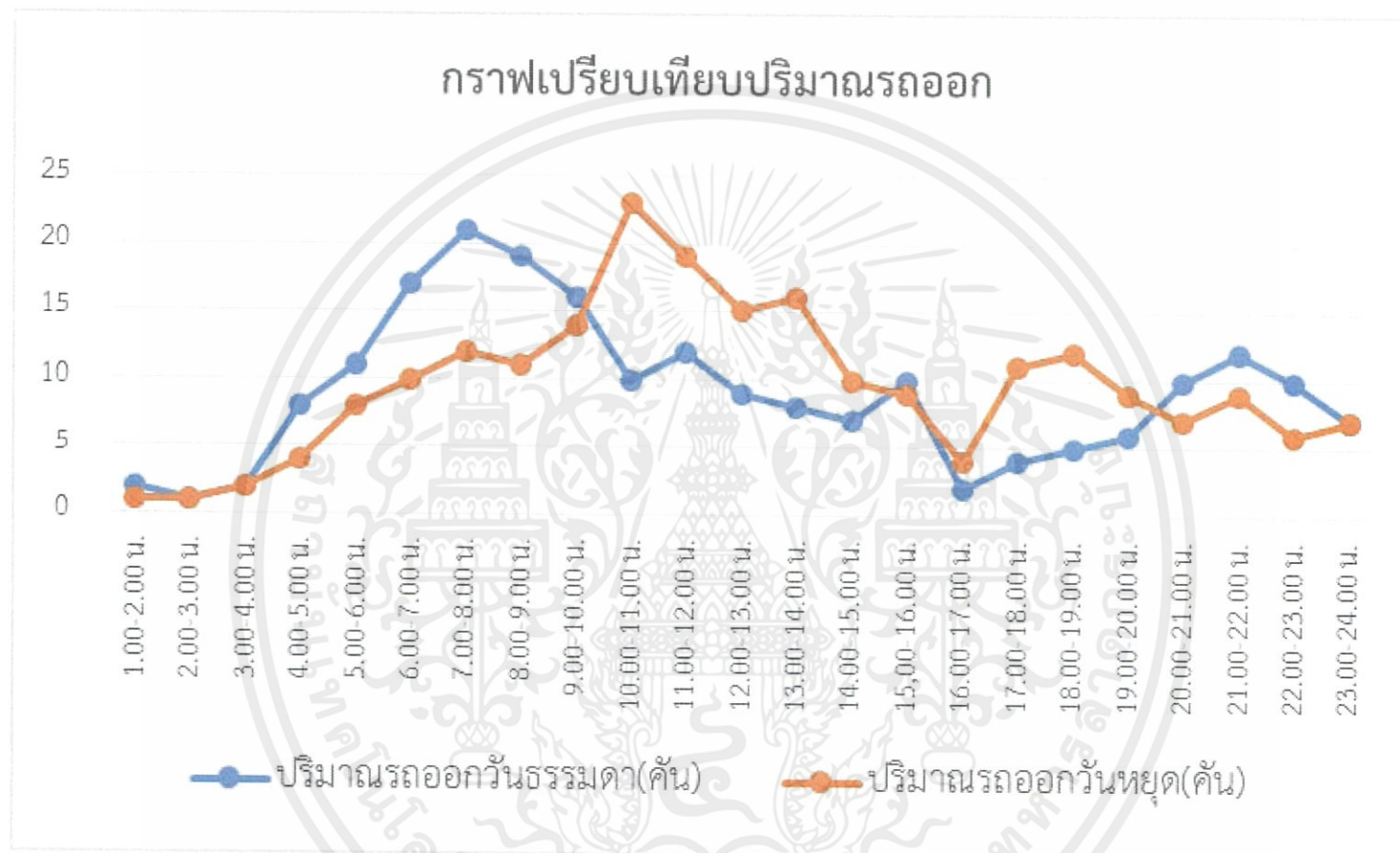


กราฟที่ 4.13 เปรียบเทียบปริมาณรถเข้าภายในโครงการ The Kith

ตารางที่ 4.14 เปรียบเทียบปริมาณรถออกภายในโครงการ The Kith

ช่วงเวลา	ปริมาณรถออกวันธรรมดา(คัน)	ปริมาณรถออกวันหยุด(คัน)
1.00-2.00 น.	2	1
2.00-3.00 น.	1	1
3.00-4.00 น.	2	2
4.00-5.00 น.	8	4
5.00-6.00 น.	11	8
6.00-7.00 น.	17	10
7.00-8.00 น.	21	12
8.00-9.00 น.	19	11
9.00-10.00 น.	16	14
10.00-11.00 น.	10	23
11.00-12.00 น.	12	19
12.00-13.00 น.	9	15
13.00-14.00 น.	8	16
14.00-15.00 น.	7	10
15.00-16.00 น.	10	9
16.00-17.00 น.	2	4
17.00-18.00 น.	4	11
18.00-19.00 น.	5	12
19.00-20.00 น.	6	9
20.00-21.00 น.	10	7
21.00-22.00 น.	12	9
22.00-23.00 น.	10	6
23.00-24.00 น.	7	7

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์สำหรับวงใช้งานเพื่อการศึกษเท่านั้น ไม่อนุญาติให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 "ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้"

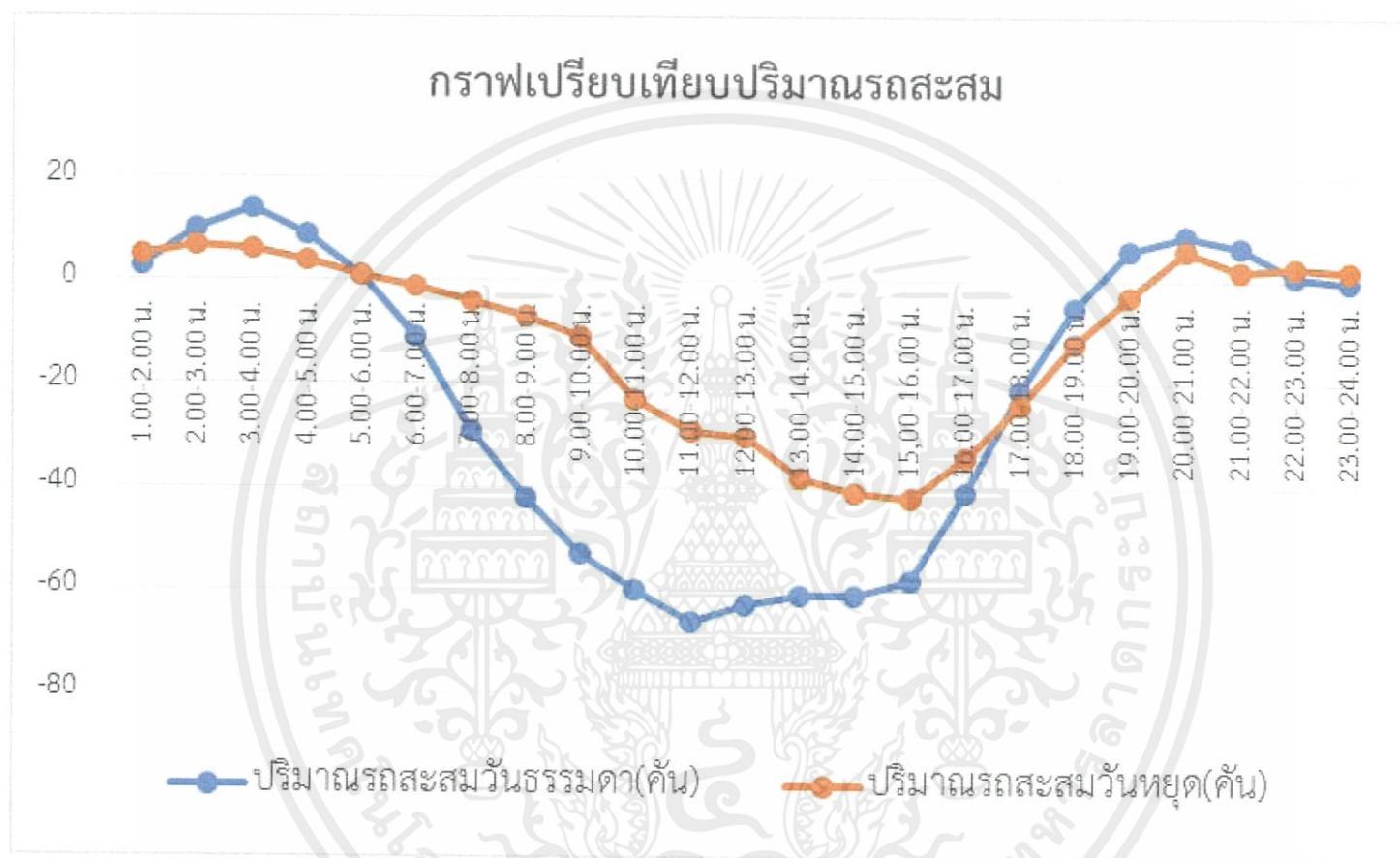


กราฟที่ 4.14 เปรียบเทียบปริมาณรถออกภายในโครงการ The Kith

ตารางที่ 4.15 เปรียบเทียบปริมาณรถสะสมโครงการ The Kith

ช่วงเวลา	ปริมาณรถสะสมวันธรรมดา(คัน)	ปริมาณรถสะสมวันหยุด(คัน)
1.00-2.00 น.	3	5
2.00-3.00 น.	10	7
3.00-4.00 น.	14	6
4.00-5.00 น.	9	4
5.00-6.00 น.	1	1
6.00-7.00 น.	-11	-1
7.00-8.00 น.	-29	-4
8.00-9.00 น.	-42	-7
9.00-10.00 น.	-53	-11
10.00-11.00 น.	-60	-23
11.00-12.00 น.	-66	-29
12.00-13.00 น.	-63	-30
13.00-14.00 น.	-61	-38
14.00-15.00 น.	-61	-41
15.00-16.00 น.	-58	-42
16.00-17.00 น.	-41	-34
17.00-18.00 น.	-21	-24
18.00-19.00 น.	-5	-12
19.00-20.00 น.	6	-3
20.00-21.00 น.	9	6
21.00-22.00 น.	7	2
22.00-23.00 น.	1	3
23.00-24.00 น.	0	2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



กราฟที่ 4.15 เปรียบเทียบปริมาณรถสะสมโครงการ The Kith

4.8 การวิเคราะห์ผลจากแบบสอบถาม

การนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล เรื่องปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจของการใช้บริการที่จอดรถในคอนโดมิเนียมที่ โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บ ข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 3 แห่ง คอนโดละ 30 ฉบับ รวมทั้งสิ้น 90 ฉบับ ผู้วิจัยนำ ข้อมูลไปวิเคราะห์ด้วยสูตรหาค่าเฉลี่ยทางคณิตศาสตร์ ซึ่งผู้วิจัยนำ เสนอผลการวิจัยและการวิเคราะห์ข้อมูลออกเป็น 4 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ สถานภาพ จำนวนผู้พักอาศัยร่วมกันและรายได้ครอบครัวเฉลี่ยต่อเดือน

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ระดับแบบประเมินการหาที่จอดรถในแต่ละช่วงเวลา โดยแบ่งเป็น 4 ช่วงเวลา ช้า สาย เย็น ดึก

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ระดับด้านความพึงพอใจของการให้บริการที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม



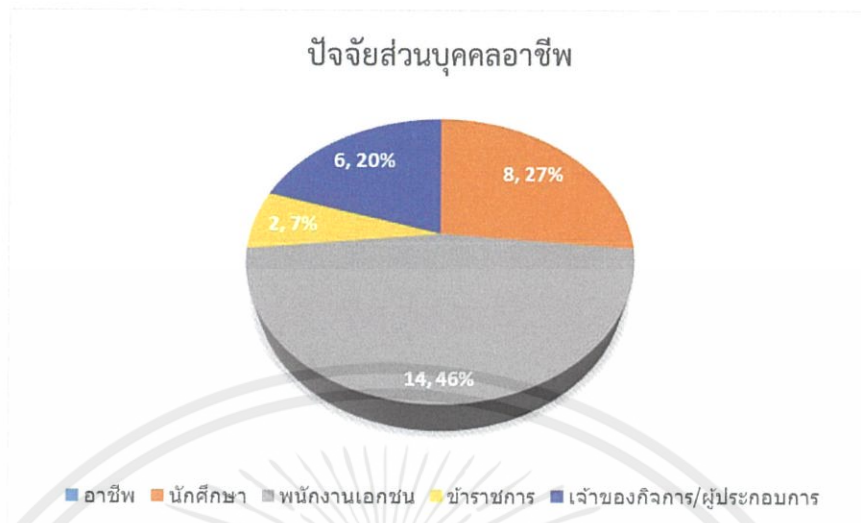
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ สถานภาพ จำนวนผู้พักอาศัยร่วมกันและรายได้ครอบครัวเฉลี่ยต่อเดือน ปรากฏผลดังนี้

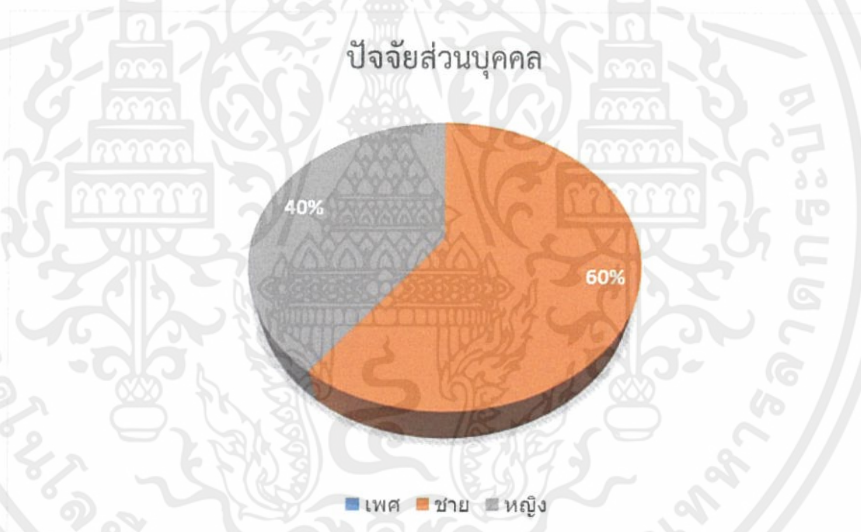
ตารางที่ 4.16 แสดงข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล โครงการ The Key

ปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวนคน	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	18	60
หญิง	12	40
อาชีพ		
นักศึกษา	8	26.7
พนักงานเอกชน	14	46.7
ข้าราชการ	2	6.7
เจ้าของกิจการ/ผู้ประกอบการ	6	20
สถานภาพ		
โสด	22	73.3
สมรส	6	20
อยู่ร้างหรือแยกกันอยู่	2	6.7
รายได้		
15,000-30,000	7	23.3
30,000-50,000	16	53.3
มากกว่า 50,000	7	23.3
ค่าเฉลี่ย		
จำนวนผู้อยู่อาศัยกับท่าน	1.3	
จำนวนรถที่ท่านครอบครอง	0.97	
ระยะเวลาในการให้บริการที่จอดรถ	11.5	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

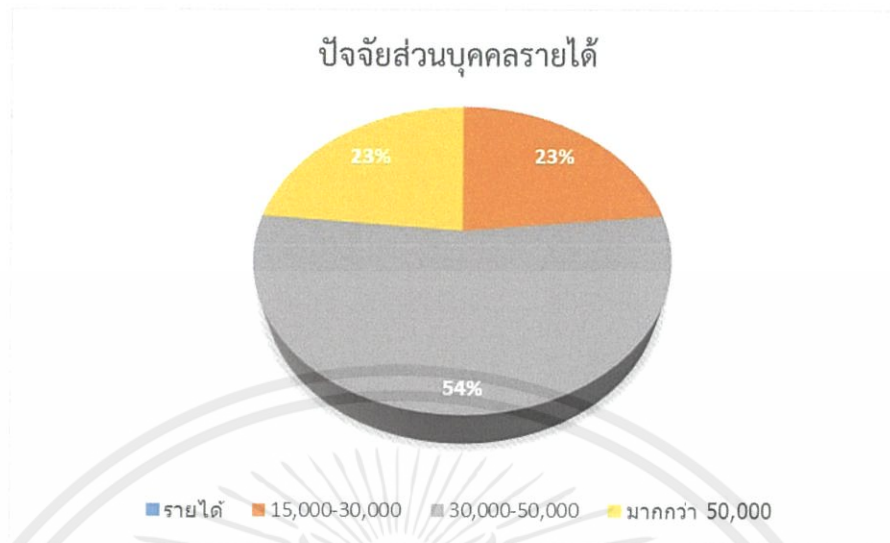


กราฟที่ 4.16 แสดงปัจจัยส่วนบุคคลอาชีพ

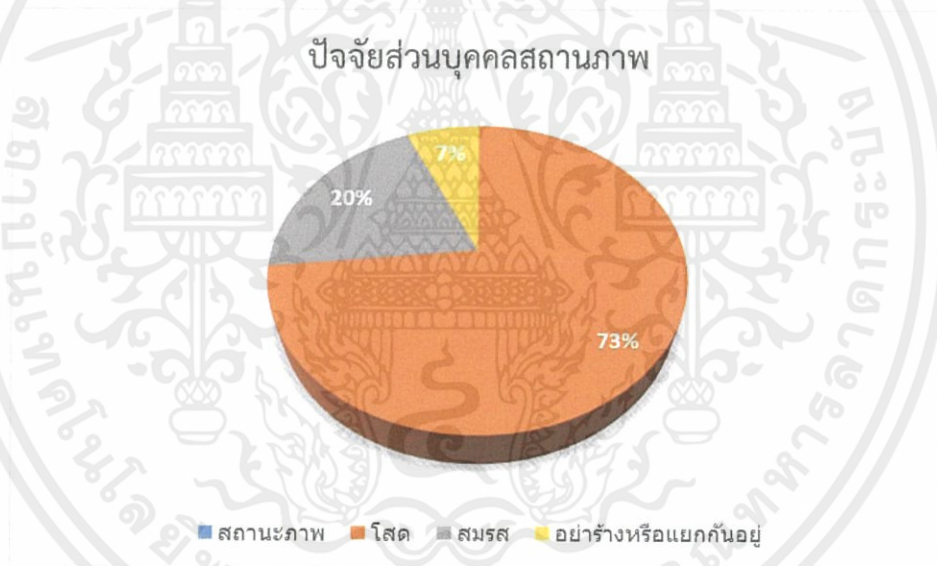


กราฟที่ 4.17 แสดงปัจจัยส่วนบุคคล

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



กราฟที่ 4.18 แสดงปัจจัยส่วนบุคคลรายได้



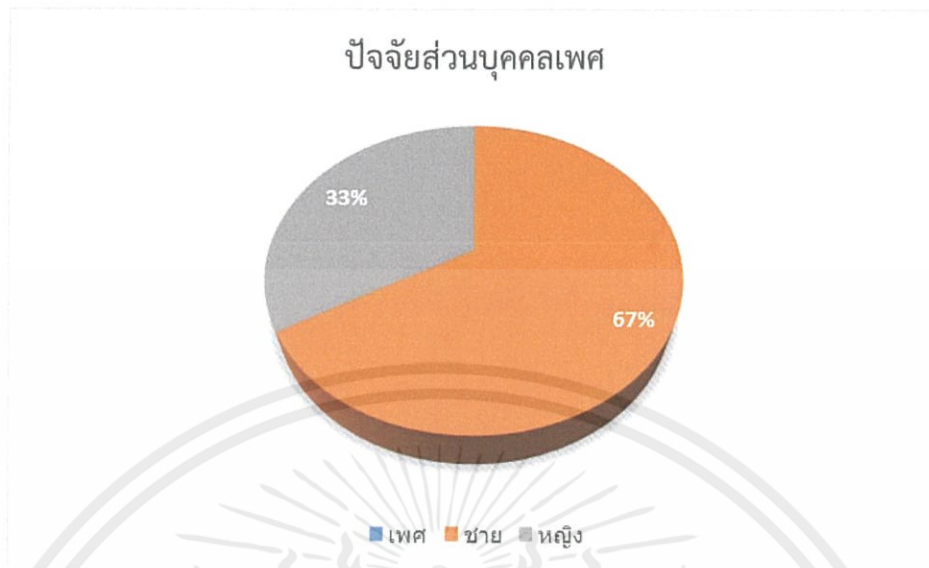
กราฟที่ 4.19 แสดงปัจจัยส่วนบุคคลสถานภาพ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

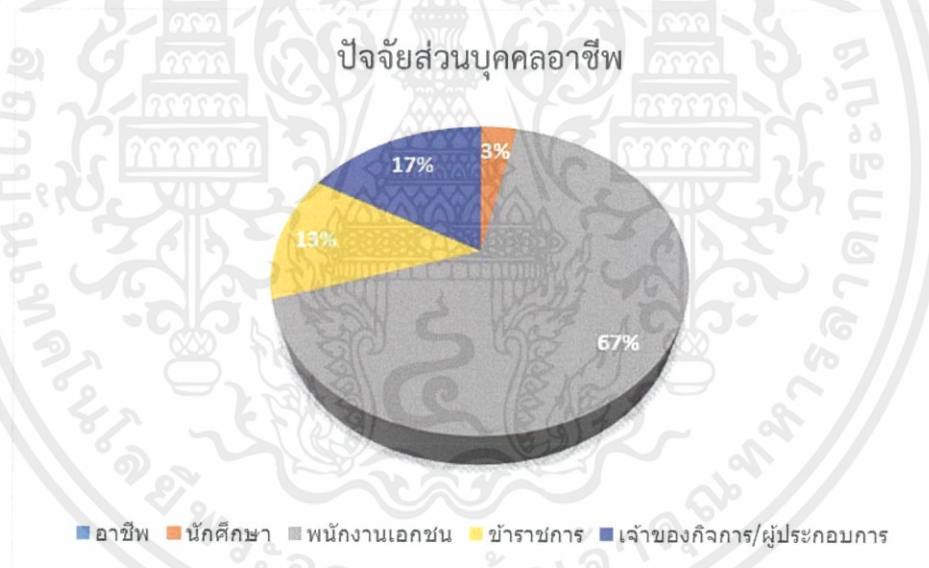
ตารางที่ 4.17 แสดงข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลโครงการ Rhythm

ปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวนคน	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	20	66.67
หญิง	10	33.33
อาชีพ		
นักศึกษา	1	3.33
พนักงานเอกชน	20	66.67
ข้าราชการ	4	13.33
เจ้าของกิจการ/ผู้ประกอบการ	5	16.67
สถานะภาพ		
โสด	18	80
สมรส	12	20
อยู่ร้างหรือแยกกันอยู่	0	0
รายได้		
15,000-30,000	20	66.67
30,000-50,000	6	20
มากกว่า 50,000	4	13.33
ค่าเฉลี่ย		
จำนวนผู้อยู่อาศัยกับท่าน	1.13	
จำนวนรถที่ท่านครอบครอง	1.07	
ระยะเวลาในการให้บริการที่จอดรถ	8.7 hr	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

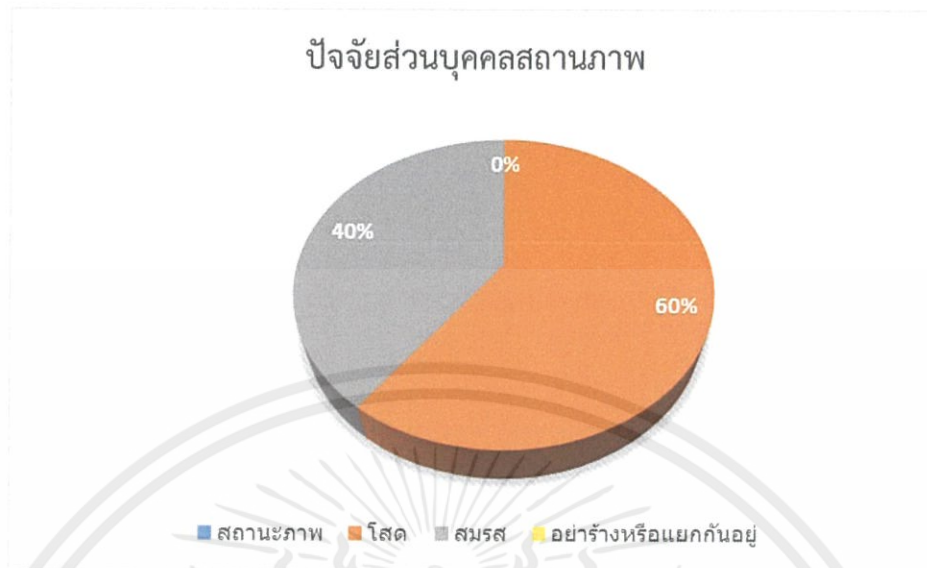


กราฟที่ 4.20 แสดงปัจจัยส่วนบุคคลเพศ

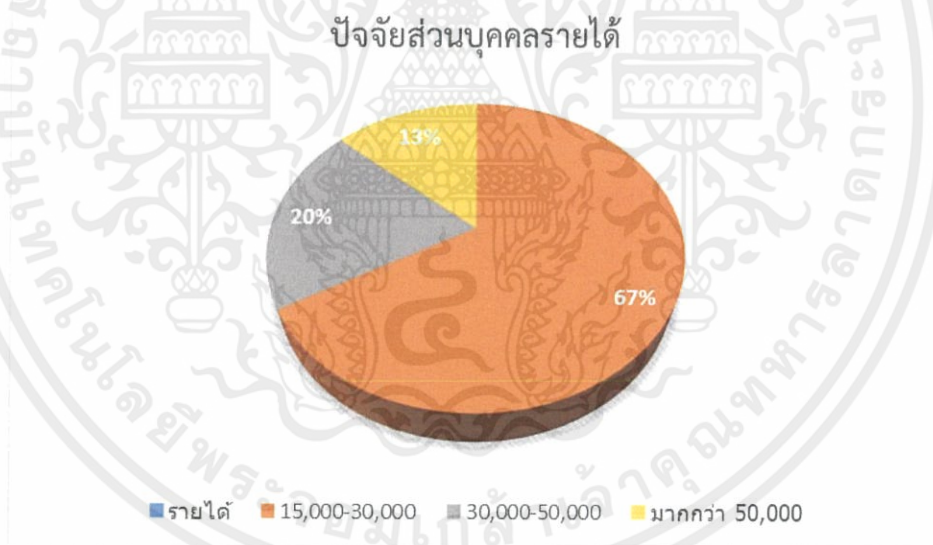


กราฟที่ 4.21 แสดงปัจจัยส่วนบุคคลอาชีพ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



กราฟที่ 4.22 แสดงปัจจัยส่วนบุคคลสถานภาพ



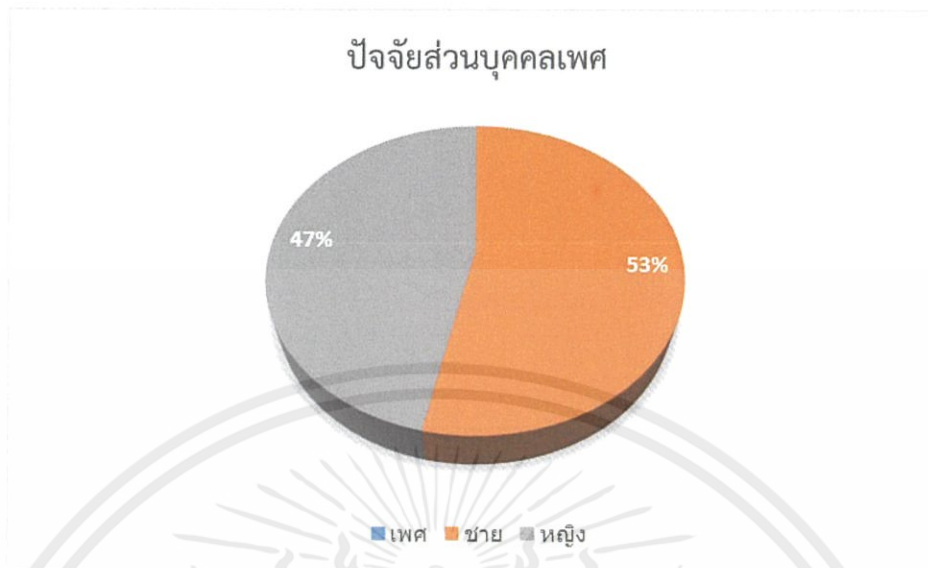
กราฟที่ 4.23 แสดงปัจจัยส่วนบุคคลรายได้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

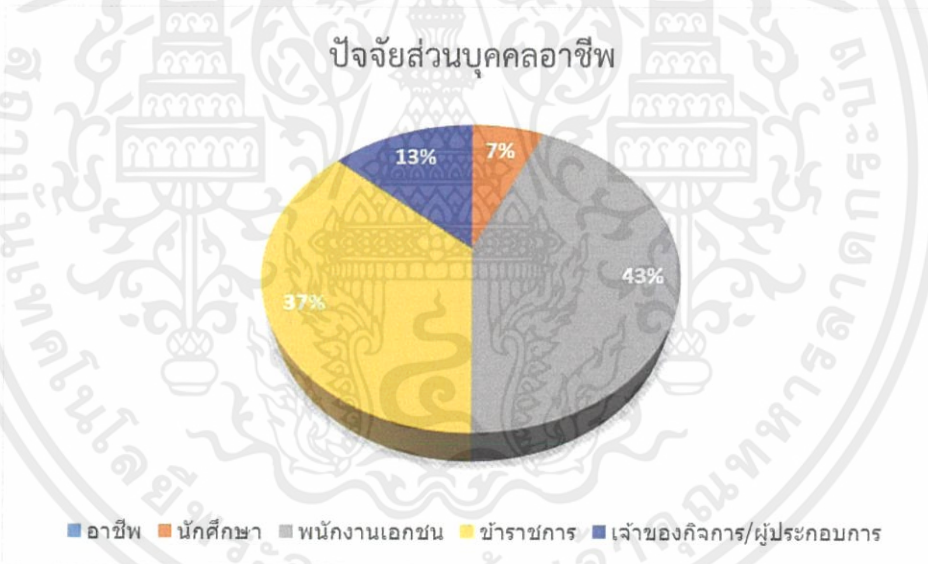
ตารางที่ 4.18 แสดงข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลโครงการ The Kith

ปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวนคน	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	16	53.33
หญิง	14	46.67
อาชีพ		
นักศึกษา	2	6.66666667
พนักงานเอกชน	13	43.33333333
ข้าราชการ	11	36.66666667
เจ้าของกิจการ/ผู้ประกอบการ	4	13.33333333
สถานะภาพ		
โสด	12	40
สมรส	18	60
อยู่ร้างหรือแยกกันอยู่	0	0
รายได้		
15,000-30,000	14	46.66666667
30,000-50,000	11	36.66666667
มากกว่า 50,000	5	16.66666667
ค่าเฉลี่ย		
จำนวนผู้อยู่อาศัยกับท่าน	1.5	
จำนวนรถที่ท่านครอบครอง	1.2	
ระยะเวลาในการให้บริการที่จอดรถ	11.7 hr	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

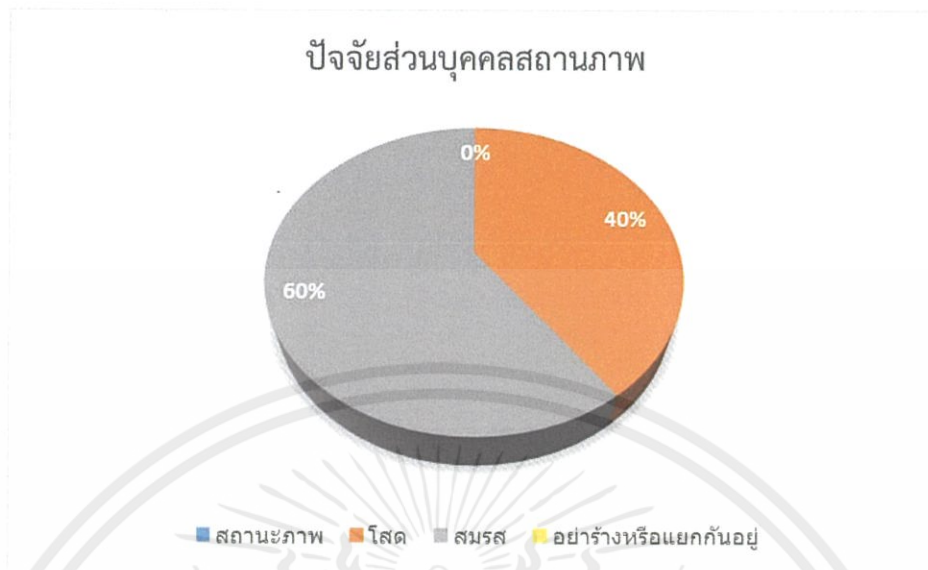


กราฟที่ 4.24 แสดงปัจจัยส่วนบุคคลเพศ

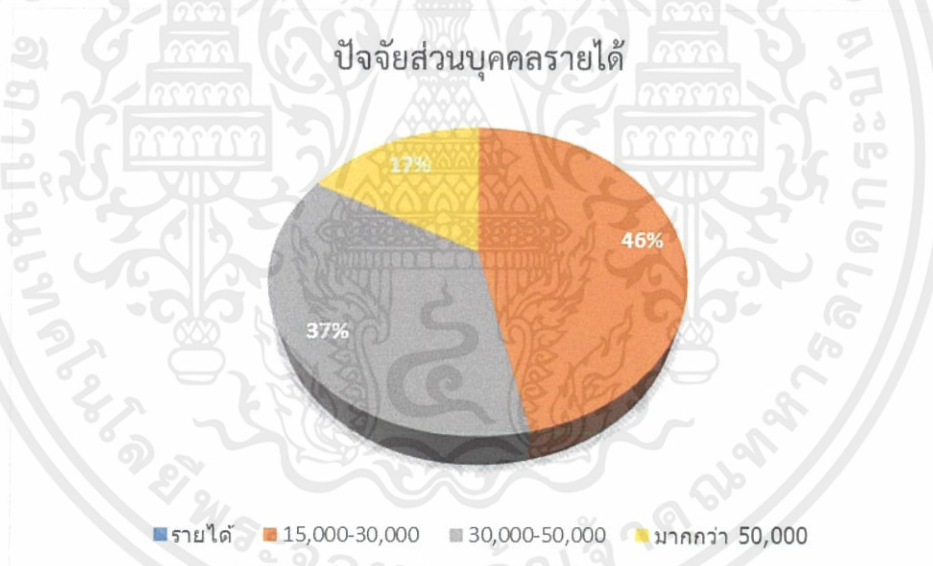


กราฟที่ 4.25 แสดงปัจจัยบุคคลอาชีพ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



กราฟที่ 4.26 แสดงปัจจัยส่วนบุคคลสถานภาพ



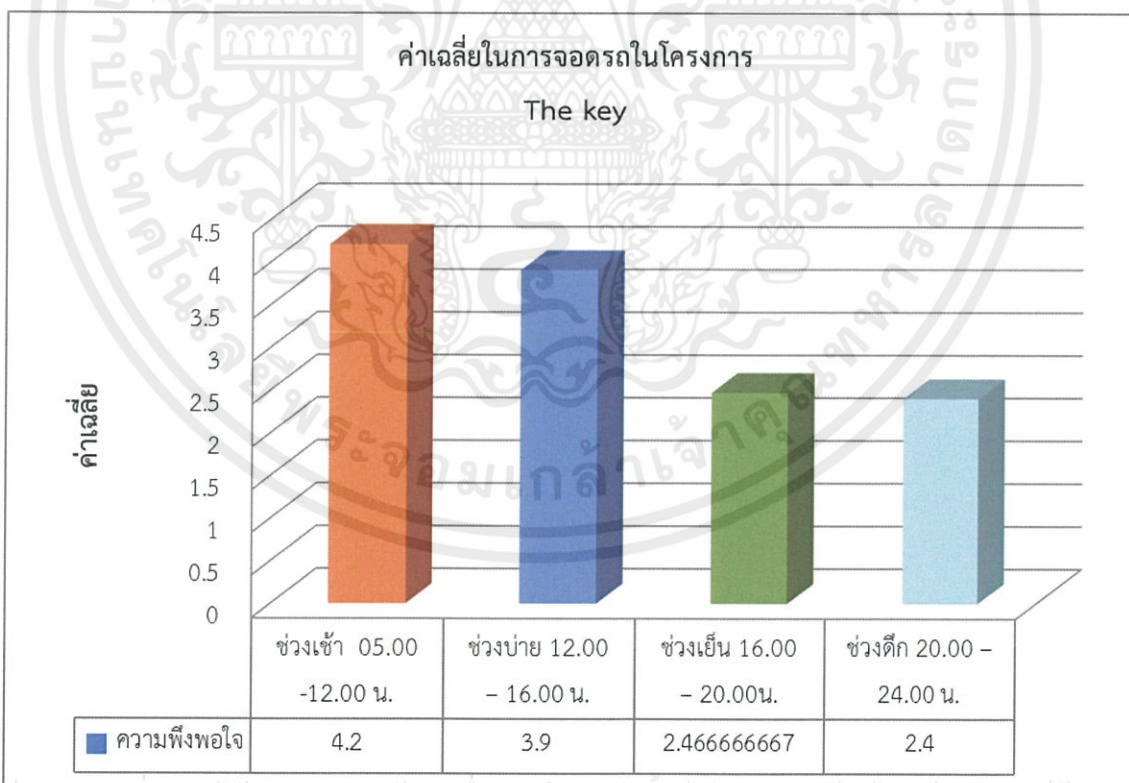
กราฟที่ 4.27 แสดงปัจจัยส่วนบุคคลรายได้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การวิเคราะห์ผลในส่วนของตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ระดับแบบประเมินการหาที่จอดรถในแต่ละช่วงเวลา โดยแบ่งเป็น 4 ช่วงเวลา เช้า สาย เย็น ดึก และ ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ระดับด้านความพึงพอใจของการให้บริการที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม จะเป็นลักษณะที่จะแสดงผลควบคู่กันไปเนื่องจากมีเกณฑ์การประเมินเดียวกัน และจะนำผลข้อมูลมาเทียบเคียงกัน

ตารางที่ 4.19 แสดงคะแนนความพึงพอใจในแต่ละช่วงเวลาโครงการ The Key

ช่วงเวลา	ความพึงพอใจ					ค่าเฉลี่ย	ระดับประเมินอยู่ในช่วง
	5	4	3	2	1		
ช่วงเช้า 05.00 -12.00 น.	10	12	8	2	0	4.2	ที่จัดมีความหนาแน่นปานกลาง
ช่วงบ่าย 12.00 – 16.00 น.	8	13	7	2	0	3.9	ที่จัดมีความหนาแน่นปานกลาง
ช่วงเย็น 16.00 – 20.00น.	3	4	8	9	1	2.467	ที่จัดมีความหนาแน่นมาก
ช่วงดึก 20.00 – 24.00 น.	1	4	7	12	6	2.4	ที่จัดมีความหนาแน่นปานกลาง

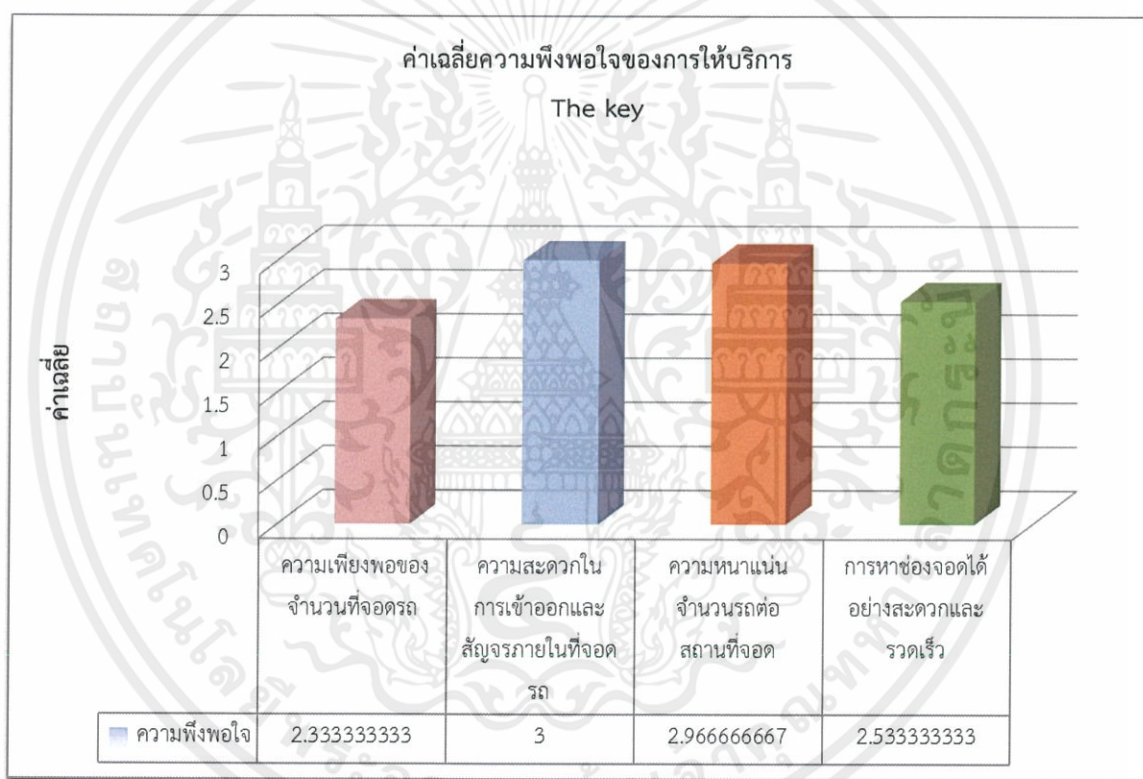


กราฟที่ 4.28 แสดงค่าเฉลี่ยคะแนนความพึงพอใจในแต่ละช่วงเวลา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้ในการศึกษาเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.20 แสดงคะแนนความพึงพอใจต่อการให้บริการที่จอดรถโครงการ The Key

รายการแบบสอบถาม	ความพึงพอใจ						ค่าเฉลี่ย	ระดับประเมินอยู่ในช่วง
	5	4	3	2	1			
ความเพียงพอของจำนวนที่จอดรถ	1	2	8	14	5	2.333333	ระดับความพึงพอใจน้อย	
ความสะดวกในการเข้าออกและสัญจรภายในที่จอดรถ	3	5	13	6	4	3	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	
ความหนาแน่นจำนวนรถต่อสถานที่จอด	5	6	7	7	5	2.966667	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	
การหาช่องจอดได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว	2	4	9	8	7	2.533333	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	

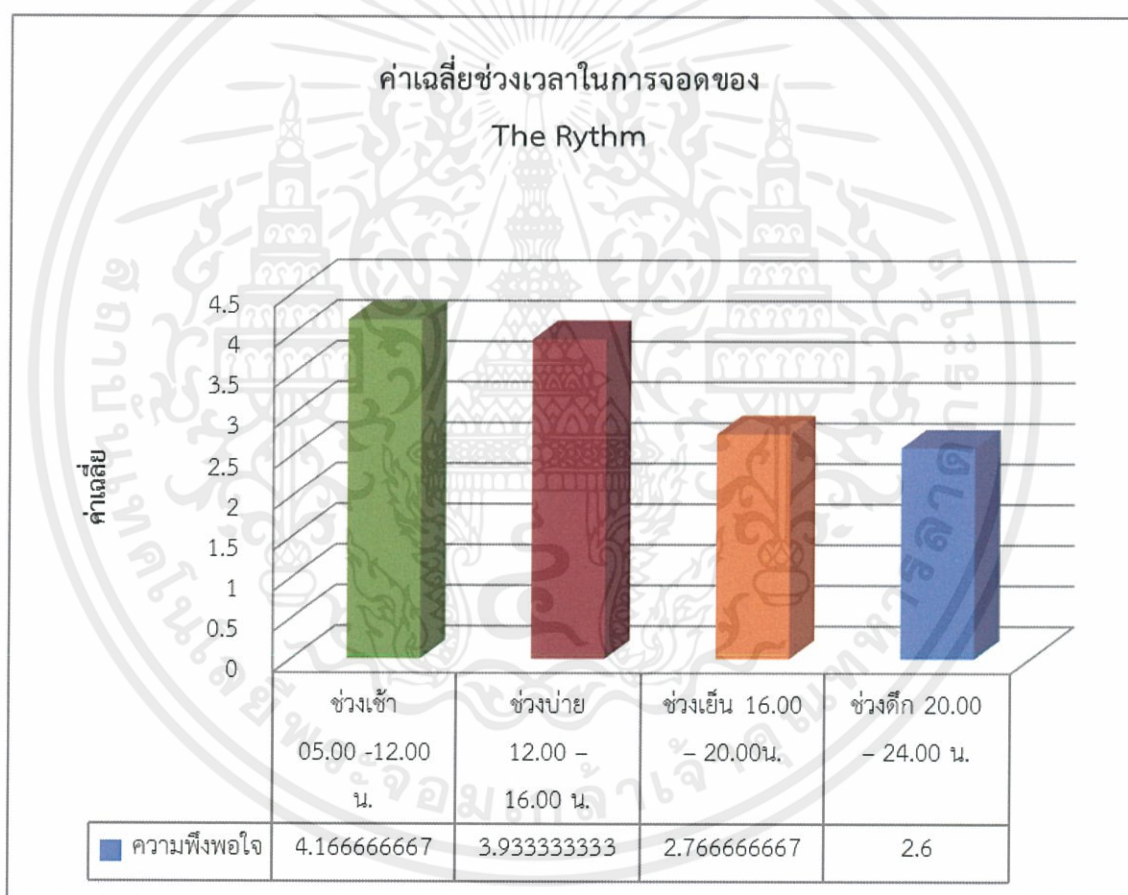


กราฟที่ 4.29 แสดงค่าเฉลี่ยคะแนนความพึงพอใจต่อการให้บริการที่จอดรถ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.21 แสดงคะแนนความพึงพอใจในแต่ละช่วงเวลาโครงการ Rhythm

ช่วงเวลา	ความพึงพอใจ					ค่าเฉลี่ย	ระดับประเมินอยู่ในช่วง
	5	4	3	2	1		
ช่วงเช้า 05.00 -12.00 น.	11	14	4	1	0	4.166667	ที่จัดมีความหนาแน่นน้อย
ช่วงบ่าย 12.00 – 16.00 น.	12	8	7	2	1	3.933333	ที่จัดมีความหนาแน่นน้อย
ช่วงเย็น 16.00 – 20.00น.	4	4	8	9	5	2.766667	ที่จัดมีความหนาปานกลาง
ช่วงดึก 20.00 – 24.00 น.	2	3	9	11	7	2.6	ที่จัดมีความหนาปานกลาง

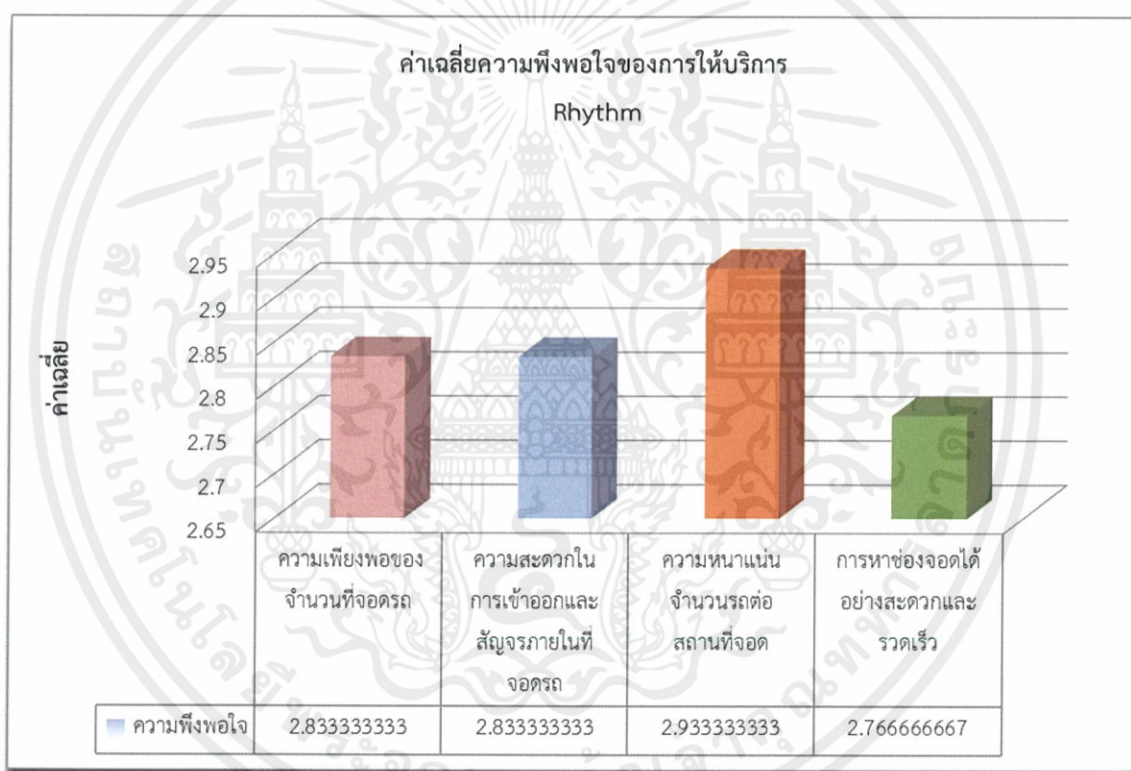


กราฟที่ 4.30 แสดงค่าเฉลี่ยคะแนนความพึงพอใจในแต่ละช่วงเวลา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.22 แสดงคะแนนความพึงพอใจต่อการให้บริการที่จอดรถโครงการ Rhythm

รายการแบบสอบถาม	ความพึงพอใจ					ค่าเฉลี่ย	ระดับประเมินอยู่ในช่วง
	5	4	3	2	1		
ความเพียงพอของจำนวนที่จอดรถ	2	6	12	5	5	2.833	ระดับความพึงพอใจปานกลาง
ความสะดวกในการเข้าออกและสัญจรภายในที่จอดรถ	2	5	13	6	4	2.833	ระดับความพึงพอใจปานกลาง
ความหนาแน่นจำนวนรถต่อสถานที่จอด	5	5	8	7	5	2.933	ระดับความพึงพอใจปานกลาง
การหาช่องจอดได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว	4	4	8	9	5	2.767	ระดับความพึงพอใจปานกลาง

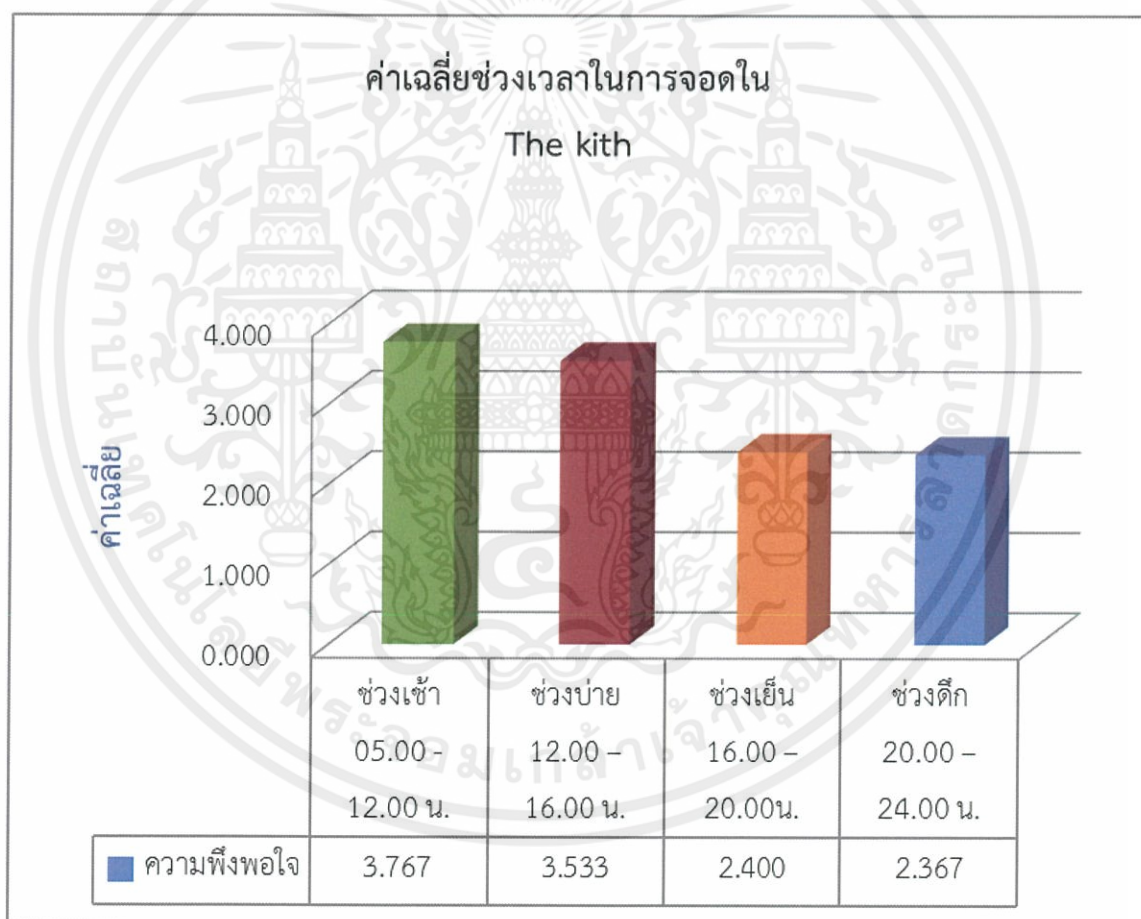


กราฟที่ 4.31 แสดงค่าเฉลี่ยคะแนนความพึงพอใจต่อการให้บริการที่จอดรถ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.23 แสดงคะแนนความพึงพอใจในแต่ละช่วงเวลาโครงการ The Kith

ช่วงเวลา	ความพึงพอใจ						ค่าเฉลี่ย	ระดับประเมินอยู่ในช่วง
	5	4	3	2	1			
ช่วงเช้า 05.00 -12.00 น.	8	12	6	3	1	3.767	ที่จัดมีความหนาแน่นน้อย	
ช่วงบ่าย 12.00 – 16.00 น.	8	8	8	4	2	3.533	ที่จัดมีความหนาแน่นน้อย	
ช่วงเย็น 16.00 – 20.00น.	2	2	9	10	7	2.400	ที่จัดมีความหนาแน่นมาก	
ช่วงดึก 20.00 – 24.00 น.	1	3	10	8	8	2.367	ที่จัดมีความหนาแน่นมาก	

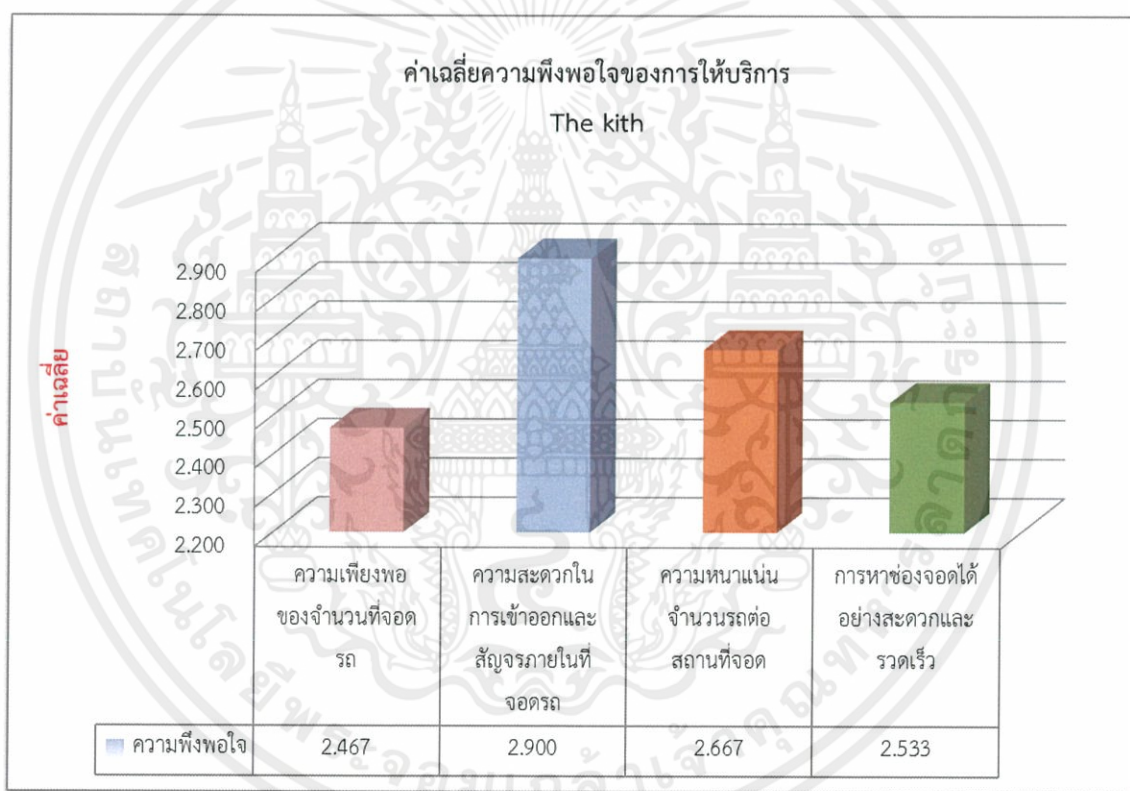


กราฟที่ 4.32 แสดงค่าเฉลี่ยคะแนนความพึงพอใจในแต่ละช่วงเวลา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.24 แสดงคะแนนความพึงพอใจต่อการให้บริการที่จอดรถโครงการ The Kith

รายการแบบสอบถาม	ความพึงพอใจ						ค่าเฉลี่ย	ระดับประเมินอยู่ในช่วง
	5	4	3	2	1			
ความเพียงพอของจำนวนที่จอดรถ	2	4	8	8	8	2.467	ระดับความพึงพอใจน้อย	
ความสะดวกในการเข้าออกและสัญจรภายในที่จอดรถ	3	5	12	6	4	2.900	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	
ความหนาแน่นจำนวนรถต่อสถานที่จอด	2	4	11	8	5	2.667	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	
การหาช่องจอดได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว	3	3	8	9	7	2.533	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	



กราฟที่ 4.33 แสดงค่าเฉลี่ยคะแนนความพึงพอใจต่อการให้บริการที่จอดรถ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.26 เปรียบเทียบผลความพึงพอใจของการให้บริการที่จอดรถ

ข้อมูลทางเบื้องต้นของโครงการ			
โครงการ	The Key พหลโยธิน	Rhythm สุขุมวิท 50	The Kith ติวานนท์
ลักษณะโครงการ	โดยรอบโครงการเป็นเขตชุมชนชานเมือง มีปริมาณรถสัญจรค่อนข้างหนาแน่น การเดินทางส่วนใหญ่ของผู้พักอาศัยจะขึ้นอยู่กับรถส่วนตัว และส่วนของรถเมล์	โดยรอบโครงการเป็นเขตชุมชนเมือง มีการจราจรของค่อนข้างหนาแน่น โดยในเขตโครงการมีทางด่วน รถไฟฟ้า BTS และรถเมล์ มีความสะดวกต่อผู้พักอาศัย	โดยรอบโครงการเป็นเขตชุมชนต่างจังหวัด โดยการจราจรมีปริมาณเบาบางกว่าชุมชนเมือง การเดินทางส่วนใหญ่ของผู้พักอาศัยจะใช้รถส่วนตัวเป็นส่วนใหญ่ การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะค่อนข้างยากกว่าในเขตเมือง
ลักษณะที่จอดรถ	เป็นพื้นที่รอบโครงการ	อาคารจอดรถ	พื้นที่รอบโครงการ
อัตราส่วน(ห้อง:ที่จอดรถ)	503:280	589:341	158:78
จำนวนผู้อยู่อาศัยกับ ท่าน (คน)	1.3	1.13	1.5
จำนวนรถที่ครอบครอง (คัน)	0.97	1.07	1.2
ระยะเวลาการให้บริการ ที่จอดรถ (ชม.)	11.5	8.7	11.7
คะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจต่อการให้บริการที่จอดรถ			
ความพอเพียงของ จำนวนที่จอดรถ	2.33	2.83	2.47

เอกสารนี้เป็นความพอเพียงของงานนี้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่าารณีนี่จำนวนที่จอดรถห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ความสะดวกในการเข้า ออกและสัญญาณ	3.00	2.83	2.90
ความหนาแน่นจำนวน รถต่อที่จอด	2.97	2.97	2.67
การหาช่องจอดได้อย่าง สะดวกและรวดเร็ว	2.53	2.77	2.53
คะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจในแต่ละช่วงเวลา			
ช่วงเช้า (05.00-12.00 น.)	4.20	4.17	3.77
ช่วงบ่าย (12.00-16.00 น.)	3.90	3.93	3.53
ช่วงเย็น (16.00-20.00 น.)	2.47	2.77	2.40
ช่วงค่ำ (20.00-24.00 น.)	2.40	2.60	2.37

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 ความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยต่อที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม

งานวิจัยเรื่องความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยต่อที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระดับความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยต่อที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม และเพื่อประเมินผลการใช้บริการที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม

วิธีการศึกษาคือการเก็บข้อมูลระดับความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยที่มีต่อที่จอดรถภายในคอนโดมิเนียม โดยใช้แบบสอบถามแบบปลายปิดและปลายเปิด ประกอบด้วย 3 ตอน ได้แก่

ตอนที่ 1 เก็บข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 เก็บข้อมูลความพึงพอใจและความคิดเห็นของผู้อยู่อาศัยต่อการให้บริการที่จอดรถ

ตอนที่ 3 เก็บข้อมูลความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยต่อการให้บริการที่จอดรถในแต่ละช่วงเวลา

โดยในตอนที่ 2 และตอนที่ 3 ใช้มาตรวัดแบบ Likert Scale ให้ค่าน้ำหนักระดับความพึงพอใจจากน้อยที่สุด น้อย ปานกลาง มาก มากที่สุด โดยถือเกณฑ์การให้คะแนนจาก 1 – 5 ตามลำดับ

5.2 ผลจากการศึกษา ได้ข้อมูลสรุปดังนี้

ผลสำรวจกลุ่มตัวอย่างผู้อยู่อาศัยภายในคอนโดมิเนียม จำนวน 90 คน ที่ตอบแบบสอบถามพบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 60 เป็นผู้ชาย อาชีพส่วนใหญ่เป็นพนักงานประจำร้อยละ 52.23 สถานภาพโสดร้อยละ 54.43 รายได้ส่วนใหญ่อยู่ที่ 15,000-30,000 บาทต่อเดือนคิดเป็นร้อยละ 45.55 จำนวนผู้อยู่อาศัยร่วม 1.31 ต่อห้อง จำนวนรถที่ครอบครอง 1.08 คันต่อห้อง ระยะเวลาในการใช้บริการที่จอดรถ 10.63 ชั่วโมง

จากข้อมูลที่ได้จากทั้ง 3 โครงการสามารถนำมาสรุปได้ดังนี้

1.) สถานที่ตั้งมีผลต่อปริมาณผู้พักอาศัยในโครงการและปริมาณรถของผู้พักอาศัยด้วยโดยถ้าเขต

ที่พักอาศัยอยู่ย่านชุมชนจะส่งเป็นปริมาณผู้พักอาศัยอยู่เยอะและปริมาณรถของผู้พักอาศัยก็จะเยอะตาม

ไปด้วยส่งผลต่อที่จอดรถภายในโครงการที่จะมีไม่เพียงพอ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับบริการใช้งานเพื่อการศึกษเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.) สภาพการจราจรของพื้นที่โดยรอบโครงการจะมีผลต่อการเดินทางของผู้พักอาศัยโดยถ้าโครงการอยู่ใกล้การคมนาคมขนส่งมวลชนจะทำให้ผู้พักอาศัยมีทางเลือกในการโดยสารอื่นนอกจากการขับรถส่วนบุคคล

3.) ปริมาณรถที่เข้าออกจากโครงการในแต่ละวันจะเป็นไปตามเวลาของชั่วโมงเร่งด่วน โดยในช่วงเช้าจะสามารถหาที่จอดรถได้ง่ายเพราะมีปริมาณรถออกมาก

สรุปผลการศึกษา

จำนวนรถทั้งหมดที่จอดในช่วงทำการศึกษา

ในคอนโด The key จะมีจำนวนเฉลี่ย 340 คัน ในวันธรรมดาและในวันหยุด 244 คัน ที่จอดรถให้บริการ 280 ช่องจอด ในคอนโด rhythm จะมีจำนวนเฉลี่ย 373 คัน และในวันหยุด 295 คัน ที่จอดรถให้บริการ 341 ช่องจอด ในคอนโด Kith จีจำนวนเฉลี่ย 279 คัน และในวันหยุด 222 คัน ที่จอดรถให้บริการ 78 ช่องจอดโดยการใช้ โดยรวมแล้วทั้ง 3 คอนโด มีจำนวนที่จอดรถเทียบกับปริมาณรถเข้าจะไม่เพียงพอ แต่เนื่องจากมีการเหนียวของรถเข้าออกจึงทำให้ที่จอดรถเพียงพอหรือไม่เพียงพอบ้างขึ้นอยู่กับจำนวนรถเข้าออกในแต่ละวันนั่นเอง อีกทั้งที่ตั้งของคอนโดมิเนียมแต่ละแห่งมีความแตกต่างกันจึงทำให้ปริมาณการใช้รถไม่เท่ากัน

ระยะเวลาที่จอดรถ

ระยะเวลาที่จอดรถในคอนโดแต่ละแห่งมีความแตกต่างกันเล็กน้อย ผู้ใช้บริการที่จอดรถส่วนใหญ่ใช้เวลาจอดเฉลี่ย 9-13 ชม โดยค่าเฉลี่ยที่ได้มาจากกรณส่วนใหญ่ของผู้ที่พักอาศัยภายในคอนโดมิเนียมที่เข้ามาจอดตอนเวลากลับจากการทำงานและการศึกษาดังผลที่ได้จากตารางและกราฟที่ได้ทำการศึกษา

การหมุนเวียนของการจอดรถ

การหมุนเวียนของรถทั้งสามคอนโดมิเนียม มีแนวโน้มไปในทิศทางเดียวกันคือ ช่วงเช้าจะมีปริมาณรถออกสูงตั้งแต่ 5.00-9.00 และในช่วง 17.00-21.00 จะมีปริมาณรถเข้าสูง จึงทำให้ปริมาณรถสะสมทั้งวันมีจำนวนประมาณใกล้เคียงกันในช่วงเวลากลางคืนซึ่งเป็นช่วงการจอดรถที่นานที่สุด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.3 ความพึงพอใจและความคิดเห็นของผู้อยู่อาศัยต่อการให้บริการที่จอดรถ จำแนกเป็น 4 หัวข้อ ได้แก่

1.) ความพอเพียงของที่จอดรถ จากผลการประเมินพบว่า โครงการ Rhythm สุขุมวิท 50 มีค่าเฉลี่ย 2.83 มากที่สุด ซึ่งอยู่ในระดับปานกลาง เนื่องจากโครงการนี้โดยลักษณะโครงการแล้วเป็นอาคารจอดรถซึ่งจะมีพื้นที่จอดที่แน่นอน ไม่มีการจอดซ้อนคัน ถูกจัดสรรและดูแลอย่างดี และพื้นที่เป็นย่านชุมชน ติด BTS ผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่เป็นพนักงานเอกชน คนส่วนมากจึงนำรถยนต์ส่วนตัวมาใช้น้อย ประกอบกับปริมาณรถออกที่สูงทำให้มีที่จอดรถเพียงพอ

2.) ความสะดวกในการเข้าออกและสัญจร จากผลการประเมินพบว่า โครงการ The Key พหลโยธิน มีค่าเฉลี่ย 3 มากที่สุด เนื่องจากลักษณะที่จอดรถเป็นพื้นที่จอดรอบโครงการ ประกอบกับมีถนนที่กว้าง สามารถเดินรถได้สองทาง และยังมีระยะขอบทางสัญจรซึ่งสามารถเป็นที่จอดซ้อนคันได้อีก ทำให้พื้นที่ในการเข้าออกและสัญจรสะดวกและคล่องตัว

3.) ความหนาแน่นของจำนวนรถที่จอด จากผลการประเมินพบว่า โครงการ The Key และ Rhythm มีค่าเฉลี่ย 2.97 มากที่สุด เนื่องจากความหนาแน่นของจำนวนรถต่อที่จอดน้อย หมายความว่าที่จอดที่ว่างสามารถจอดได้เยอะ เพราะปริมาณรถออก ของทั้ง 2 โครงการมีค่าสูง ดังนั้นปริมาณรถสะสมจึงมีค่าติดลบสูง เมื่อเทียบกับจำนวนที่จอดที่มีอยู่

4.) การหาช่องจอดได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว จากผลการประเมินพบว่า โครงการ Rhythm มีค่าเฉลี่ย 2.77 มากที่สุด เนื่องจากลักษณะโครงการเป็นอาคารจอดรถซึ่งจะมีพื้นที่จอดที่แน่นอน ไม่มีการจอดซ้อนคัน เดินรถช่องทางสัญจรเดียว และมีรปภ. คอยอำนวยความสะดวกอยู่ทุกชั้น ประกอบกับปริมาณรถออกมาก และช่องจอดจำนวนมาก จึงทำให้สามารถหาช่องจอดได้อย่างรวดเร็ว

โครงการ The Kith ดิวานนท์ นั้น เนื่องจากพื้นที่อยู่เขตปริมณฑล และไม่มีการขนส่งสาธารณะ จึงทำให้แทบทุกห้องมีรถส่วนตัว ซึ่งจากปริมาณรถเข้าออก สะสม ที่มีการหมุนเวียนของรถน้อย และจากอัตราส่วนรถต่อที่จอดภายในคอนโดมิเนียมที่ไม่เพียงพออยู่แล้วทำให้ค่าความพึงพอใจมีค่าต่ำ

5.4 ความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยต่อการให้บริการที่จอดรถในแต่ละช่วงเวลา

ความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยต่อการให้บริการที่จอดรถในแต่ละช่วงเวลา จำแนกเป็น 4 ช่วงเวลาดังนี้ ช่วงเช้า [05.00 -12.00 น.] , ช่วงบ่าย [12.00 – 16.00 น.] , ช่วงเย็น [16.00 – 20.00 น.] , ช่วงดึก [20.00 – 24.00 น.] ซึ่งภาพรวมของทั้ง 3 คอนโดมิเนียมที่ทำการสำรวจได้ผลดังนี้โดย ช่วงเช้าและช่วง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในการศึกษาวิจัยเท่านั้น ไม่สามารถนำข้อมูลไปใช้ในการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ป้าย ภาพรวมอยู่ในระดับความหนาแน่นของที่จอดรถน้อย หมายความว่าพึงพอใจมาก สามารถหาที่จอดได้ง่าย ส่วนในช่วงเย็นและดึกภาพรวมอยู่ในระดับความหนาแน่นปานกลางถึงหนาแน่นมาก หมายความว่าความพึงพอใจปานกลางถึงน้อย สามารถหาที่จอดรถได้บ้างจนถึงเกือบหาที่จอดรถไม่ได้เลย

โดยทางคณะผู้วิจัยได้มีการสำรวจข้อมูลทางสถิติปริมาณรถสะสมในแต่ละชั่วโมง เพื่อเป็นตัวชี้ให้เห็นถึงปริมาณที่จอดรถคงเหลือโดยคำนวณจากจำนวนรถทั้งหมด(เท่ากับจำนวนที่จอด)บวกปริมาณรถสะสมในแต่ละชั่วโมง เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาเปรียบเทียบกับผลสำรวจที่ได้จากแบบสอบถามความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยต่อการให้บริการที่จอดรถในแต่ละช่วงเวลา ได้ผลดังนี้โดย

5.5 ปริมาณรถและปริมาณช่องจอดคงเหลือ

ภาพรวมในวันธรรมดา ช่วงเช้า ปริมาณรถสะสมจะมีค่าติดลบเพิ่มสูงขึ้นและมากที่สุดประมาณ ชั่วโมงที่ 11.00-12.00 น. ซึ่งจะทำให้ปริมาณที่จอดรถคงเหลือมีจำนวนมากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับผลประเมินความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยภายในคอนโดที่มีมากในช่วงเช้า [5.00-12.00] ที่มีค่ามาก ช่วงบ่าย [12.00-16.00] ปริมาณรถสะสมจะมีค่าเพิ่มขึ้นหรือลดลงไม่มากนักในช่วงแรกแต่ในเวลาต่อมาค่าปริมาณรถสะสมจะเพิ่มขึ้นเนื่องจากปริมาณรถที่กลับเข้ามาจอดในคอนโดมิเนียม ทำให้ความพึงพอใจน้อยลงเล็กน้อย ช่วงเย็น [16.00-20.00] ปริมาณรถสะสมจะเริ่มเปลี่ยนจากค่าลบไปเป็นค่าบวก แต่ก็ยังติดลบอยู่ แสดงให้เห็นว่ามีปริมาณรถเข้ามาจอดมากกว่ารถออกส่งผลให้ปริมาณรถสะสมเพิ่มขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากเป็นเวลาที่ผู้อาศัยส่วนมากกลับจากทำงานหรือศึกษา ทำให้ค่าความพึงพอใจลดลงอย่างมาก ช่วงดึก [20.00-24.00] เป็นช่วงที่ปริมาณรถสะสมมีค่าเท่าเดิมในตอนเริ่มศึกษา ที่จอดรถส่วนใหญ่จะเต็มและหาที่จอดแทบไม่ได้เลย ทำให้ความพึงพอใจน้อยที่สุด

ทั้งนี้จากข้อมูลที่ได้จากทางสถิติจึงแสดงให้เห็นว่า ความพึงพอใจในการใช้บริการที่จอดรถนั้นมีแนวโน้มตามปริมาณรถสะสมในแต่ละวันนั่นเอง โดยยังมีปริมาณติดลบมากก็จะมีค่าความพึงพอใจมาก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.6 ข้อเสนอแนะ

Rhythm เป็นโครงการที่ความเพียงพอสูงที่สุด จึงมีข้อเสนอแนะดังนี้

- 1.) ควรแยกที่จอดรถจากที่พักอาศัย เพื่อให้ง่ายต่อการเข้าจอด ความสะดวก รวดเร็ว และปริมาณที่จอด
- 2.) ลักษณะอาคารจอดรถเป็นที่จอดรถที่เหมาะสมด้านปริมาณ แต่ปัญหาส่วนใหญ่คือทางขึ้นลงที่แคบ และมีขอบกั้นที่สูงเกินไปทำให้ไม่สะดวก ตรงข้ามกับที่จอดรถบนพื้นรอบบริเวณที่พักอาศัย
- 3.) ปริมาณรถสะสมแสดงให้เห็นว่า ที่จอดรถคงเหลือ ในช่วงเวลากลางวันจะมีมากกว่าช่วงเช้าตรู่และช่วงค่ำ หมายความว่า การจะจอดรถข้ามคืนเป็นไปได้ยาก ควรมีที่จอดรถสำรองไว้ในกรณีนี้
- 4.) เนื่องจากผู้อยู่อาศัยที่พักอยู่ในคอนโดมิเนียมส่วนใหญ่เป็ยวัยทำงาน ในช่วงเช้าและเย็นที่มีการเข้าออกสูง จึงควรมีมาตรการเพื่ออำนวยความสะดวกในการสัญจรเข้าออกด้วย

ปัจจุบันแม้ว่าที่จอดรถในคอนโดมิเนียมจะมีความเพียงพอต่อการให้บริการ แต่ในอนาคตอาจมีความต้องการสูงขึ้น เนื่องจากการขยายตัวของชุมชนเมืองและการที่ผู้พักอาศัยนิยมใช้รถยนต์ส่วนตัวมากขึ้น ซึ่งสามารถนำผลการศึกษานี้เป็นข้อมูลในการเพิ่มประสิทธิภาพของที่จอดรถเพื่อรองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้นต่อไป

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บรรณานุกรม

- นาย ภัทรพงศ์ เชื้อสงฆ์ . “การศึกษาความคลาดเคลื่อนของเวลารถโดยสาร BTS”
หลักสูตรปริญญาวิศวกรรมบัณฑิต. ภาควิชา วิศวกรรมโยธา. คณะวิศวกรรมศาสตร์.
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง. ปีการศึกษา 2553
- นาย หริรักษ์ เจียมรุ่งรักษา “การศึกษาความพอเพียงในการใช้บริการอาคารจอดรถที่
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” หลักสูตรปริญญาวิศวกรรมบัณฑิต. ภาควิชา วิศวกรรม
โยธา. คณะวิศวกรรมศาสตร์.สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
ปีการศึกษา 2555
- นางสาว สุดารัตน์ รักบำรุง “ปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยภายใน
คอนโดมิเนียมในเขตกรุงเทพมหานคร” วิทยานิพนธ์. คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัย
กรุงเทพ. ปีการศึกษา 2552
- สุภาพร นามวงศ์อนุสรณ์, 2544 : (6) , ความหมายของความพึงพอใจ
- ชัยสมพล ชาวประเสริฐ, 2548 : (141) , ความหมายของความพึงพอใจ
- สายหยุด เกิดสวัสดิ์, 2546 , พฤติกรรมของผู้อยู่อาศัยที่มีต่อสิ่งอำนวยความสะดวกใน
อาคารชุดพักอาศัย
- Highway Research Board, 1974 : (17-18) , 3 ปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการที่จอดรถ
- ชาวอสังหาริมทรัพย์ [ฉบับที่ 1075 ประจำวันที่ 17-2-2010 ถึง 19-2-2010] , การ
จัดสรรที่จอดรถภายในคอนโด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้