

บทที่ 5

ข้อมูลการใช้งานที่จอดรถสาธารณะบริเวณริมถนนภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยและพื้นที่ใกล้เคียงบริเวณริมถนนอังรีดูนังต์และริมถนนพญาไท

ในเนื้อหาส่วนนี้จะเป็นการสรุปผลการรวบรวมข้อมูลการใช้บริการพื้นที่จอดรถสาธารณะบริเวณริมถนนภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยและพื้นที่จอดรถใกล้เคียงของผู้ที่เดินทางมายังจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยก่อนที่จะเปิดอาคารจอดรถที่ติดกับอาคารมหาจักรีสิรินธร ซึ่งได้แสดงผลการเก็บรวบรวมข้อมูลที่ได้จากภาคสนาม ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

5.1 ผลการรวบรวมข้อมูลการเดินทางเบื้องต้น

จากตารางที่ 5.1 แสดงข้อมูลจากการสอบถามรูปแบบการเดินทางจากนิสิตจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยจำนวน 470 คน ในช่วงเปิดภาคการศึกษา จากแบบสำรวจเบื้องต้นพบว่าผู้ใช้เดินทางที่สามารถเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลและเดินทางโดยมีคนมารับมาส่งรวมกันมีจำนวนร้อยละ 28.68 หรือประมาณหนึ่งในสามของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด ซึ่งถือว่าเป็นจำนวนที่มากพอในการที่จะเก็บข้อมูลจริงด้วยแบบสอบถามแบบ State Preference และจากการสำรวจรูปแบบการเดินทางพบว่าส่วนใหญ่ในนิสิตจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเดินทางด้วย รถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นจำนวนร้อยละ 28.03 รองลงมาเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางและรถไฟฟ้ามหานครจำนวนร้อยละ 19.84 และ 13.42 ตามลำดับ ส่วนรูปแบบอื่นที่ใช้ในการเดินทาง เช่น รถแท็กซี่ รถจักรยานยนต์รับจ้าง มีจำนวนร้อยละ 4.98

ตารางที่ 5.1 ข้อมูลการเดินทางของนิสิตจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ลำดับ	รูปแบบการเดินทาง	สัดส่วน (ร้อยละ)
1	รถยนต์ส่วนบุคคล	19.91
2	มีคนมารับมาส่ง	8.77
3	รถไฟฟ้าบีทีเอส	28.03
4	รถไฟฟ้ามหานคร	13.42
5	รถโดยสารประจำทาง	19.84
6	รถตู้	5.41
7	อื่นๆ	4.98
	รวมทั้งหมด	100.00

จากตารางที่ 5.2 แสดงสัดส่วนข้อมูลของนิสิตจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยในแต่ละคณะที่สามารถเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลได้ พบว่าส่วนใหญ่แล้วเป็นนิสิตที่กำลังศึกษาอยู่ในคณะวิศวกรรมศาสตร์เป็นจำนวนร้อยละ 37.32 รองลงมาเป็นนิสิตคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์เป็นจำนวนร้อยละ 30.28 ส่วนคณะอักษรศาสตร์และคณะศิลปกรรมศาสตร์มีจำนวนร้อยละ 19.01 และ 13.01 ตามลำดับ

ตารางที่ 5.2 ข้อมูลนิสิตในแต่ละคณะที่สามารถเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล

ลำดับ	คณะ	สัดส่วน (ร้อยละ)
1	อักษรศาสตร์	19.01
2	วิศวกรรมศาสตร์	37.32
3	สถาปัตยกรรมศาสตร์	30.28
4	ศิลปกรรมศาสตร์	13.01
	รวม	100.00

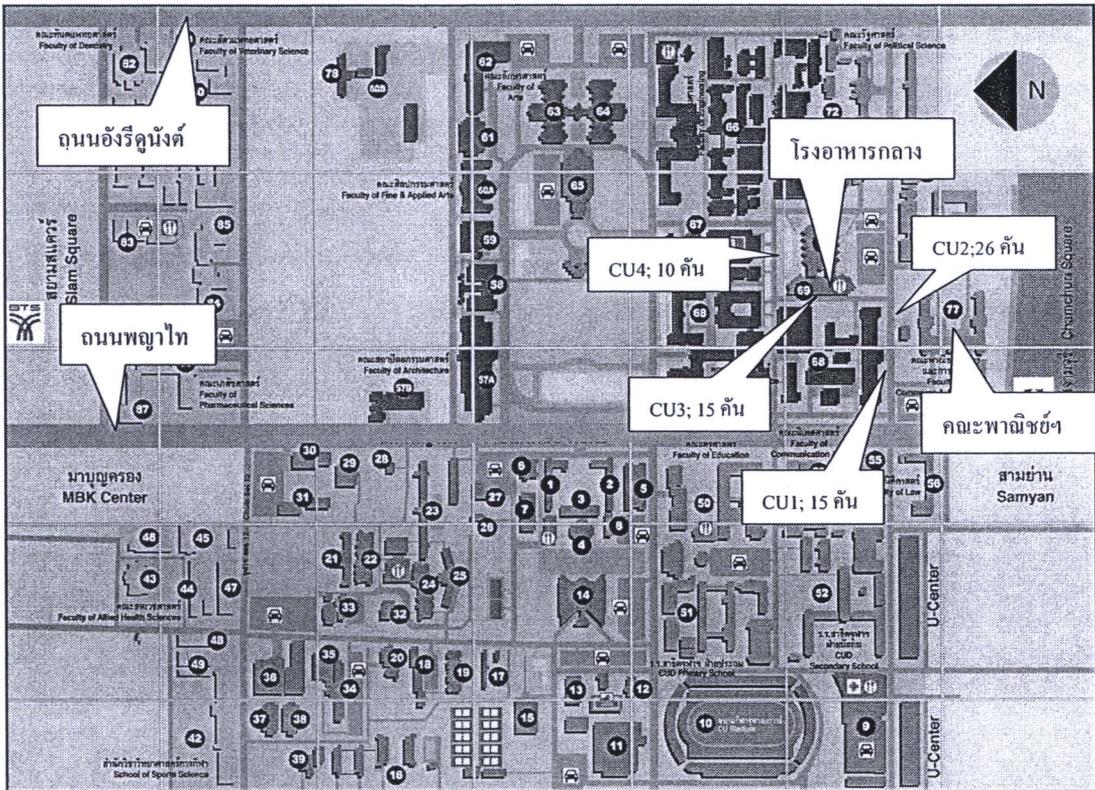
5.2 การเก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับพื้นที่จอดรถสาธารณะบริเวณริมถนนจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และพื้นที่จอดรถใกล้เคียง

5.2.1 ขอบเขตพื้นที่จอดรถที่ทำการเก็บข้อมูลผู้เดินทาง

- บริเวณที่จอดรถสาธารณะภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (ไม่รวมที่จอดรถสำรองให้กับบุคลากรและอาจารย์) ดังรูปที่ 5.1 ผู้วิจัยได้แบ่งพื้นที่เก็บข้อมูลออกเป็น 2 พื้นที่ ดังนี้

1) บริเวณหน้าทางเข้าคณะพาณิชยศาสตร์ โดยเริ่มเก็บข้อมูลตั้งแต่หน้าประตูคณะพาณิชยศาสตร์ไปจนถึงลานจอดรถที่อยู่ติดกับโรงอาหารกลาง และได้กำหนดสัญลักษณ์ที่ใช้ในการเก็บข้อมูลแต่ละพื้นที่ย่อยเป็น CU (Chulalongkorn University) แล้วตามด้วยหมายเลขแต่ละพื้นที่ย่อยที่ถูกแบ่ง ดังตารางที่ 5.3

2) บริเวณโรงอาหารกลางและสระว่ายน้ำ โดยเริ่มเก็บข้อมูลตั้งแต่ริมถนนระหว่างโรงอาหารกลางและคณะวิทยาศาสตร์ไปจนถึงริมถนนระหว่างสระว่ายน้ำและโรงอาหารกลาง และได้กำหนดสัญลักษณ์ที่ใช้ในการเก็บข้อมูลพื้นที่ย่อยเป็น CU (Chulalongkorn University) แล้วตามด้วยหมายเลขพื้นที่ย่อยที่ถูกแบ่ง ดังตารางที่ 5.3 เช่นเดียวกับบริเวณภายในมหาวิทยาลัยหน้าคณะพาณิชยศาสตร์

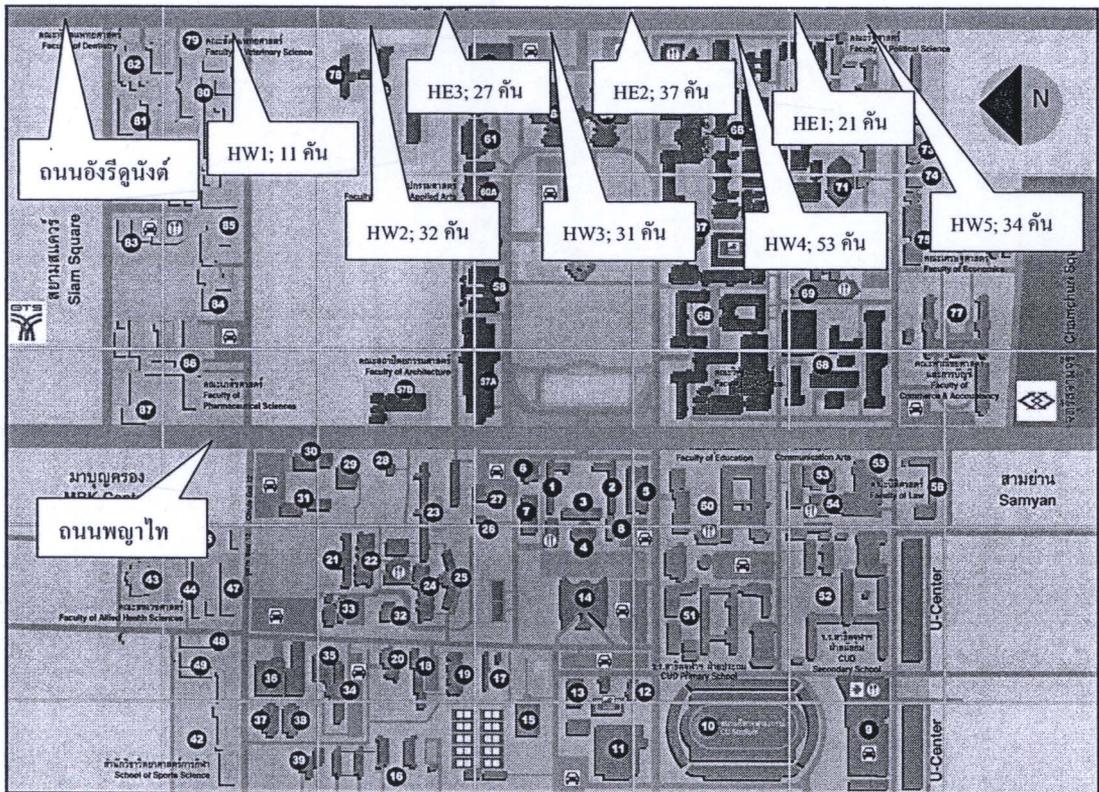


รูปที่ 5.1 พื้นที่เก็บข้อมูลบริเวณพื้นที่จอร์จนครณะภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
(ที่มา : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2010)

• บริเวณริมถนนอังรีดูนังต์ ผู้วิจัยได้แบ่งพื้นที่เก็บข้อมูลผู้เดินทางออกเป็น 2
ฝั่ง คือ

1) ถนนอังรีดูนังต์ฝั่งตะวันออก ดังรูปที่ 5.2 ผู้วิจัยได้กำหนดจุดเริ่มต้นในการเก็บข้อมูลที่ประตูอาคารไทยพาณิชย์สาขาภาษาไทยไปจนถึงฝั่งตรงข้ามประตูทางเข้าโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒปทุมวัน ซึ่งถนนอังรีดูนังต์ฝั่งตะวันออกถูกแบ่งออกเป็น 3 พื้นที่ย่อยดังตารางที่ 5.3 และได้กำหนดคสัญลักษณ์ในการเก็บข้อมูลในแต่ละพื้นที่ย่อยให้เป็น HE (Henri Dunant East) แล้วตามด้วยหมายเลขของพื้นที่ย่อยที่ถูกแบ่งออก

2) ถนนอังรีดูนังต์ฝั่งตะวันตก ดังรูป 5.2 ผู้วิจัยได้กำหนดจุดเริ่มต้นในการเก็บข้อมูลตั้งแต่หน้าประตูคณะทันตแพทยศาสตร์จนถึงประตูคณะรัฐศาสตร์ ซึ่งบริเวณถนนอังรีดูนังต์ถูกแบ่งออกเป็น 5 พื้นที่ย่อย ดังตารางที่ 5.3 และได้กำหนดคสัญลักษณ์ในการเก็บข้อมูลในแต่ละพื้นที่ย่อยให้เป็น HW (Henri Dunant West) แล้วตามด้วยหมายเลขของพื้นที่ย่อยที่ถูกแบ่ง



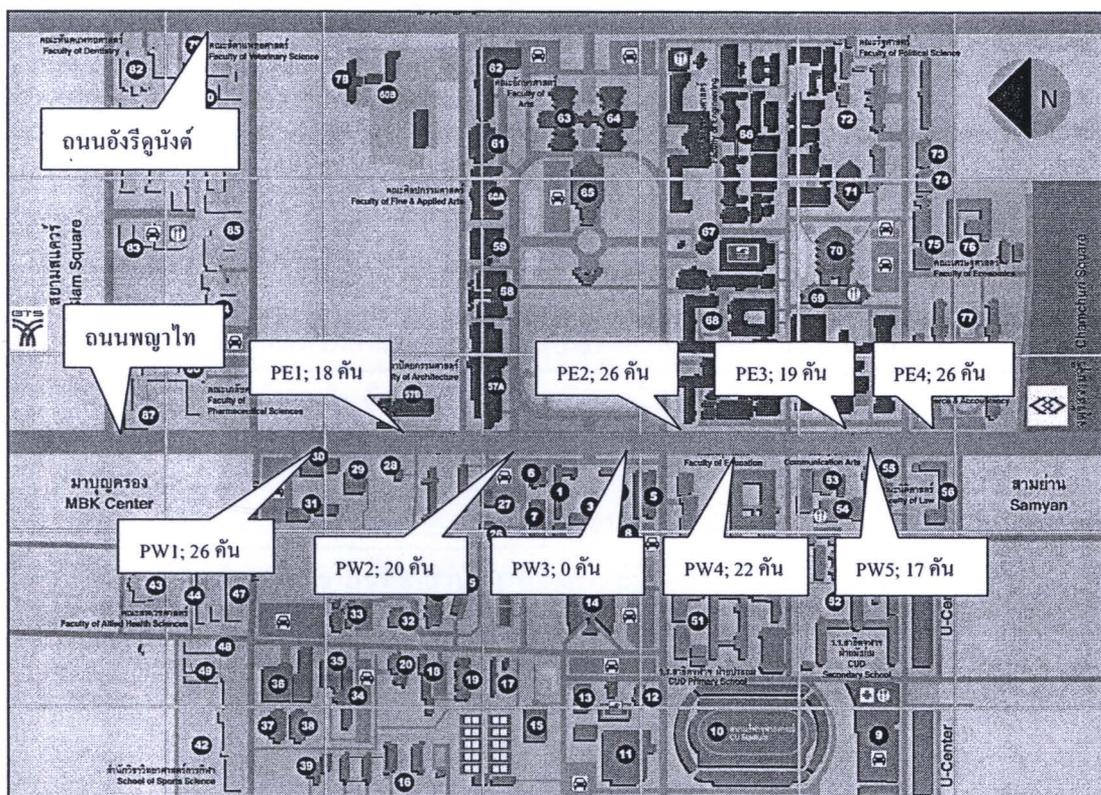
รูปที่ 5.2 พื้นที่ในการเก็บข้อมูลบริเวณริมถนนอังรีดูนังต์

(ที่มา : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2010)

• บริเวณริมถนนพญาไท ผู้วิจัยได้แบ่งพื้นที่ในการเก็บข้อมูลผู้เดินทางออกเป็น 2 ฝั่ง คือ

1) ถนนพญาไทฝั่งตะวันออก ดังรูปที่ 5.3 ผู้วิจัยได้กำหนดจุดเริ่มต้นในการเก็บข้อมูลตั้งแต่ประตูโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาบริเวณคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ภาควิชาออกแบบอุตสาหกรรมจนถึงทางเข้าอาคารจามจุรีสแควร์หน้าคณะพาณิชยศาสตร์ ซึ่งถนนพญาไทฝั่งตะวันออกถูกแบ่งออกเป็น 4 พื้นที่ย่อยดังตารางที่ 5.3 และได้กำหนดสัญลักษณ์ในการเก็บข้อมูลแต่ละพื้นที่ย่อยเป็น PE (Phayathai East) แล้วตามด้วยหมายเลขพื้นที่ย่อยที่ถูกแบ่งออก

2) ถนนพญาไทฝั่งตะวันตก ดังรูปที่ 5.3 ผู้วิจัยได้กำหนดจุดเริ่มต้นในการเก็บข้อมูลตั้งแต่หน้าประตูอาคารจามจุรี 8 อาคารสำนักงานจัดการทรัพย์สินจนถึงประตูทางเข้าคณะนิติศาสตร์ ซึ่งถนนพญาไทฝั่งตะวันตกถูกแบ่งออกเป็น 5 พื้นที่ย่อย ดังตารางที่ 5.3 และได้กำหนดสัญลักษณ์ในการเก็บข้อมูลแต่ละพื้นที่ย่อยเป็น PW (Phayathai West) แล้วตามด้วยหมายเลขพื้นที่ย่อยที่ถูกแบ่งออก



รูปที่ 5.3 พื้นที่เก็บข้อมูลบริเวณริมถนนพญาไท
(ที่มา : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2010)

ตารางที่ 5.3 พื้นที่จัดรถสาธารณะริมถนนภายในจุฬาลงกรณ์และพื้นที่จัดรถใกล้เคียง

เขต	สถานที่เก็บข้อมูล
1	ที่จอดรถสาธารณะภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CU1	ประตูคณะพาณิชยศาสตร์-ลานจอดรถหน้าโรงอาหารกลาง
CU2	ประตูคณะพาณิชยศาสตร์-ลานจอดรถหน้าโรงอาหารกลาง(ฝั่งตรงข้าม)
CU3	ระหว่างโรงอาหารกลางและคณะวิทยาศาสตร์
CU4	ระหว่างโรงอาหารกลางและสระว่ายน้ำ
2E	ถนนอังรีดูนังต์ฝั่งตะวันออก
HE1	ธนาคารไทยพาณิชย์สาขาสภาอากาศไทย-สมาคมราชกรีฑาสโมสร
HE2	สมาคมราชกรีฑาสโมสร-อาคารจอดรถราชกรีฑาสโมสร
HE3	อาคารจอดรถราชกรีฑาสโมสร-โรงเรียนสาธิตปทุมวัน
2W	ถนนอังรีดูนังต์ฝั่งตะวันตก
HW1	คณะทันตแพทยศาสตร์-คณะสัตวแพทยศาสตร์
HW2	หลังโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา
HW3	ประตูโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา-ประตูคณะอักษรศาสตร์

เขต	สถานที่เก็บข้อมูล
HW4	ประตูคณะอักษรศาสตร์-อาคาร 4 คณะวิศวกรรมศาสตร์
HW5	อาคาร 4 คณะวิศวกรรมศาสตร์-ประตูคณะรัฐศาสตร์
3E	ถนนพญาไท ฝั่งตะวันออก
PE1	ประตูโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา-ประตูคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
PE2	ประตูคณะวิทยาศาสตร์ (ประตูใหญ่) –อุโมงค์ทางเดินข้ามถนน
PE3	อุโมงค์ทางเดินข้ามถนน-ประตูคณะพาณิชยศาสตร์
PE4	ประตูคณะพาณิชยศาสตร์-อาคารจามจุรีสแควร์
3W	ถนนพญาไท ฝั่งตะวันตก
PW1	หน้าอาคารจามจุรี 8-สำนักงานจัดการทรัพย์สิน
PW2	สำนักงานจัดการทรัพย์สิน-ประตูทางเข้าอาคารจามจุรี 3
PW3	ประตูทางเข้าอาคารจามจุรี 3-ประตูคณะครุศาสตร์
PW4	ประตูคณะครุศาสตร์-ประตูคณะนิเทศศาสตร์
PW5	ประตูคณะนิเทศศาสตร์-หน้าคณะนิติศาสตร์

5.2.2 เวลาที่เริ่มทำการเก็บข้อมูล

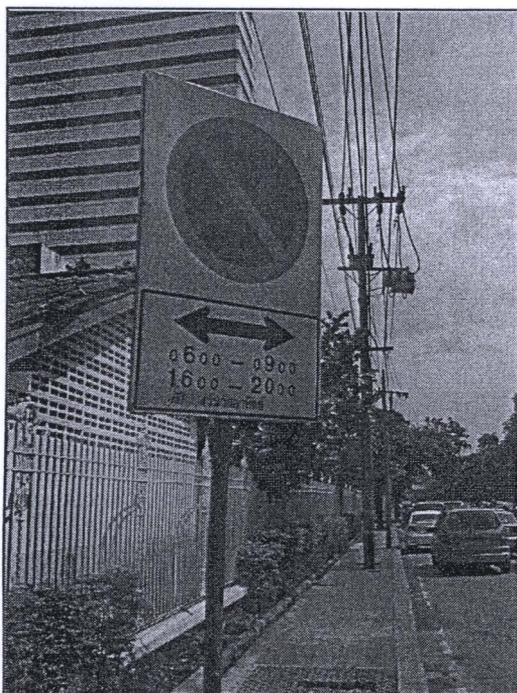
ในการสำรวจข้อมูลผู้เดินทาง ผู้วิจัยต้องทำการศึกษาถึงเรื่องเวลาการอนุญาตให้จอดบริเวณพื้นที่จอดรถสาธารณะในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยและพื้นที่จอดรถบริเวณใกล้เคียงก่อนจึงจะทำการเก็บข้อมูล จากตารางที่ 5.4 บริเวณริมถนนอังรีดูนังต์และริมถนนพญาไทมีช่วงเวลาการอนุญาตให้จอดที่เหมือนกัน คือ อนุญาตให้จอดได้ในช่วงเวลา 9.00 ถึง 16.00 น. แต่เนื่องจากผู้เดินทางบางส่วนเดินทางมาถึงพื้นที่จอดรถก่อนเวลา 9.00 น. ยังคงต้องนั่งอยู่ภายในรถ เพราะอาจจะต้องเสียค่าปรับในการฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นจำนวนเงิน 200 ถึง 400 บาท อีกทั้งในช่วงเวลาเข้าสู่ผู้เดินทางมีความเร่งรีบในการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทาง ดังนั้นผู้วิจัยจึงต้องเริ่มทำการเก็บข้อมูลตั้งแต่เวลา 8.00 น. ส่วนพื้นที่จอดรถสาธารณะภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุญาตให้นิสิตและบุคคลทั่วไปสามารถจอดได้ตลอด 24 ชั่วโมง จากการสำรวจพื้นที่จอดรถบริเวณคณะพาณิชยศาสตร์ในวันจันทร์ถึงวันพฤหัสบดีจะมีผู้มาจอดรถประมาณเวลา 5.30 น. โดยเฉพาะในวันศุกร์จะมีผู้มาจอดรถบริเวณนี้เร็วกว่าเวลาปกติ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นผู้ที่มาขายของบริเวณตลาดนัดวันศุกร์ ส่วนที่จอดรถบริเวณคณะวิทยาศาสตร์ริมสระวายุ่นจะเป็นผู้ที่จอดค้างคืนมีเวลาการนำรถมาจอดที่ไม่แน่นอน



ตารางที่ 5.4 เวลาที่อนุญาตให้จอดรถในพื้นที่จอดรถสาธารณะและพื้นที่จอดรถใกล้เคียง

ลำดับ	พื้นที่เก็บข้อมูล	เวลาที่อนุญาตให้จอด	
		เริ่มต้น (น.)	สิ้นสุด (น.)
1	พื้นที่จอดรถสาธารณะภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	ไม่จำกัดเวลา	ไม่จำกัดเวลา
2	ริมถนนอังรีดูนังต์	9.00	16.00
3	ริมถนนพญาไท	9.00	16.00

จากภาพที่ 5.4 แสดงป้ายจราจรประเภท ป้ายห้ามจอด ซึ่งมีความหมายว่า ห้ามจอดรถทุกชนิดในแนวเขตที่กำหนด เว้นแต่หยุดรับส่งคนหรือสิ่งของในเวลาอันรวดเร็ว ซึ่งป้ายห้ามจอดนี้จะถูกติดตั้งอยู่บริเวณริมถนนอังรีดูนังต์และบริเวณริมถนนพญาไทตลอดแนวถนน เพื่อเตือนผู้ใช้พื้นที่จอดรถให้ทราบถึงเรื่องเวลาในการอนุญาตให้ใช้พื้นที่



รูปที่ 5.4 ป้ายห้ามจอดบริเวณริมถนนอังรีดูนังต์และริมถนนพญาไท

5.2.3 ความจุพื้นที่จอดรถ

จากตารางที่ 5.5 แสดงความจุของพื้นที่จอดรถสาธารณะบริเวณจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยและพื้นที่จอดรถบริเวณใกล้เคียง ซึ่งผู้วิจัยได้นับจำนวนความจุพื้นที่จอดรถตามพื้นที่ย่อยดังที่ได้แบ่งไว้ตามหัวข้อที่ 5.2.1 โดยพื้นที่ที่มีความจุมากที่สุดคือ บริเวณริมถนนอังรีดูนังต์มีความจุทั้งหมดประมาณ 246 คัน เนื่องจากที่จอดรถฝั่งตะวันตกริมถนนอังรีดูนังต์ผู้เดินทางสามารถจอดรถซ้อนคันแบบซ้อนสองคันหรือสามคันได้ ในขณะที่บริเวณริมถนนพญาไท มีความจุทั้งหมด

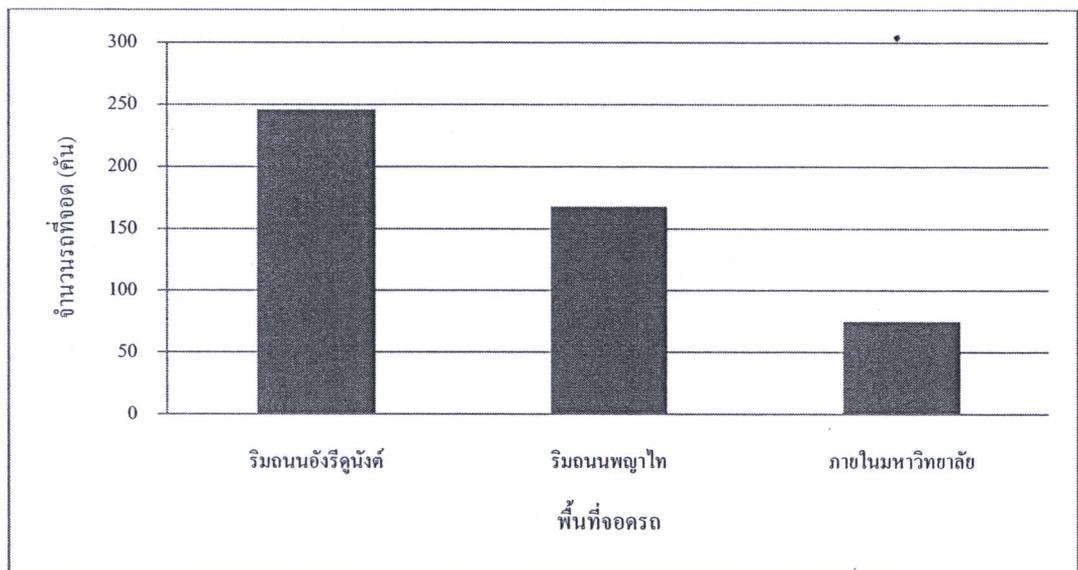
ประมาณ 168 คัน และไม่อนุญาตให้ผู้เดินทางจอดรถซ้อนคันได้ ส่วนที่จอดภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยมีความจุประมาณ 70 คัน ซึ่งมีจำนวนความจุที่น้อยที่สุดและไม่อนุญาตให้ผู้เดินทางจอดรถซ้อนคัน ซึ่งเมื่อรวมความจุของพื้นที่จอดรถทั้ง 3 บริเวณ แล้วจะมีพื้นที่จอดรถสำหรับนิสิตและบุคลากรทั่วไปเพียง 482 คัน

ตารางที่ 5.5 ความจุของพื้นที่จอดรถสาธารณะและพื้นที่จอดรถใกล้เคียง

เขต	สถานที่เก็บข้อมูล	
1	ที่จอดรถภายในมหาวิทยาลัย	จำนวนรถ (คัน)
CU1	ประตูคณะพาณิชยศาสตร์-ลานจอดรถหน้าโรงอาหารกลาง	19
CU2	ประตูคณะพาณิชยศาสตร์-ลานจอดรถหน้าโรงอาหารกลาง (ฝั่งตรงข้าม)	26
CU3	ระหว่างโรงอาหารกลางและคณะวิทยาศาสตร์	10
CU4	ระหว่างโรงอาหารกลางและสระว่ายน้ำ	15
	รวม	70
2E	ถนนอังรีดูนังต์ฝั่งตะวันออก	จำนวนรถ (คัน)
HE1	ธนาคารไทยพาณิชย์สาขาสาขาสภากาชาด-สมาคมราชกรีฑาสโมสร	21
HE2	สมาคมราชกรีฑาสโมสร-อาคารจอดรถราชกรีฑาสโมสร	37
HE3	อาคารจอดรถราชกรีฑาสโมสร-โรงเรียนสาธิตปทุมวัน	27
2W	ถนนอังรีดูนังต์ฝั่งตะวันตก	จำนวนรถ (คัน)
HW1	คณะทันตแพทยศาสตร์-คณะสัตวแพทยศาสตร์	11
HW2	หลังโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา	32
HW3	ประตูโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา-ประตูคณะอักษรศาสตร์	31
HW4	ประตูคณะอักษรศาสตร์-อาคาร 4 คณะวิศวกรรมศาสตร์	53
HW5	อาคาร 4 คณะวิศวกรรมศาสตร์-ประตูคณะรัฐศาสตร์	34
	รวม	246
3E	ถนนพญาไทฝั่งตะวันออก	จำนวนรถ (คัน)
PE1	ประตูโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา-ประตูคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์	18
PE2	ประตูคณะวิทยาศาสตร์ (ประตูใหญ่) – อุโมงค์ทางเดินข้ามถนน	26
PE3	อุโมงค์ทางเดินข้ามถนน-ประตูคณะพาณิชยศาสตร์	19
PE4	ประตูคณะพาณิชยศาสตร์-อาคารจามจุรีสแควร์	20
3W	ถนนพญาไท ฝั่งตะวันตก	จำนวนรถ (คัน)

เขต	สถานที่เก็บข้อมูล	
PW1	หน้าอาคารจามจุรี 8-สำนักงานจัดการทรัพย์สิน	26
PW2	สำนักงานจัดการทรัพย์สิน-ประตูทางเข้าอาคารจามจุรี 3	20
PW3	ประตูทางเข้าอาคารจามจุรี 3-ประตูคณะครุศาสตร์	0
PW4	ประตูคณะครุศาสตร์-ประตูคณะนิเทศศาสตร์	22
PW5	ประตูคณะนิเทศศาสตร์-หน้าคณะนิติศาสตร์	17
	รวม	168

ในการนับจำนวนความจุพื้นที่จอดรถบริเวณริมถนนอังรีดูนังต์และริมถนนพญาไท อาจมีความคลาดเคลื่อนบ้างเล็กน้อย เนื่องจากบริเวณดังกล่าวไม่ได้ใช้เส้นสีแบ่งช่องจอดรถที่ชัดเจนเหมือนบริเวณที่จอดรถภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย การจอดรถเป็นไปในลักษณะจอดไม่เป็นระเบียบทำให้จำนวนความจุอาจมีความคลาดเคลื่อนเล็กน้อย



รูปที่ 5.5 ความจุรถยนต์ในพื้นที่จอดรถสาธารณะบริเวณจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยและพื้นที่จอดรถใกล้เคียง

5.2.4 ช่วงเวลาการเก็บข้อมูลและเวลาที่จำนวนรถยนต์เต็มความจุพื้นที่จอดรถ

ช่วงเวลาที่ผู้วิจัยเริ่มทำการเก็บข้อมูลพื้นที่จอดรถสาธารณะบริเวณจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยและพื้นที่จอดรถใกล้เคียง อยู่ในช่วงระหว่างวันที่ 1 ถึง 12 กุมภาพันธ์ 2553 ซึ่งเป็นช่วงที่มหาวิทยาลัยยังคงเปิดภาคการศึกษา ซึ่งจะทำให้ข้อมูลบางส่วนที่เกี่ยวกับเรื่องเวลาในการเดินทางมีความสอดคล้องกับกิจวัตรประจำวันการเดินทางของกลุ่มตัวอย่าง

จากตารางที่ 5.6 ในการบันทึกเวลาที่จำนวนรถเต็มความจุพื้นที่ย่อย ผู้วิจัยสังเกตจากจำนวนรถที่เต็มพื้นที่จอดรถจนทำให้ผู้เดินทางที่มาหลังไม่มีที่จอด หาที่จอดได้ยาก หรือวนหาที่จอดเป็นระยะเวลาานาน จนต้องตัดสินใจนำรถไปจอดยังอาคารจอดรถที่ทางจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยได้จัดเตรียมไว้ บริเวณพื้นที่จอดรถที่รถเข้ามาจอดเต็มความจุก่อนพื้นที่อื่นๆ คือ พื้นที่จอดรถสาธารณะบริเวณริมถนนภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เนื่องจากมีจำนวนช่องว่างน้อยที่สุด อีกทั้งยังไม่จำกัดเวลาในการจอดจึงทำให้ผู้เดินทางเลือกจอดบริเวณนี้เป็นอันดับแรก ซึ่งเมื่อหลังเวลา 6.30 น. จะมีจำนวนรถเต็มความจุพื้นที่ ผู้เดินทางที่มาหลังเวลาดังกล่าวจะไม่สามารถจอดรถบริเวณนี้ได้ ส่วนบริเวณริมถนนพญาไทความจุที่จอดรถจะเริ่มเต็มเมื่อเวลา 10.00 น. พื้นที่ย่อยบริเวณหน้าคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และหน้าคณะพาณิชยศาสตร์จะเป็นพื้นที่ย่อยที่มีจำนวนรถยนต์เต็มเร็วกว่าพื้นที่ย่อยอื่นๆ เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีระยะทางใกล้กับคณะและหน่วยงานมากกว่าพื้นที่ย่อยอื่นๆ จึงทำให้ผู้เดินทางเลือกจอดในบริเวณนี้ ส่วนบริเวณริมถนนอังรีดูนังต์เป็นบริเวณที่อนุญาตให้ผู้เดินทางสามารถจอดรถซ้อนคันได้ในฝั่งตะวันตก ทำให้บริเวณนี้สามารถจอดรถได้มากกว่าริมถนนพญาไทและริมถนนภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ดังนั้นความจุพื้นที่จอดรถจะเต็มช้ากว่าสองพื้นที่แรก ความจุของพื้นที่จะเริ่มเต็มเมื่อเวลา 10.30 น. พื้นที่ย่อยบริเวณ หน้าประตูคณะรัฐศาสตร์ ประตูคณะอักษรศาสตร์ และหน้าธนาคารไทยพาณิชย์ จะมีความจุเต็มเร็วกว่าพื้นที่ย่อยอื่นๆริมถนนอังรีดูนังต์ เนื่องจากบริเวณดังกล่าวอยู่ใกล้คณะและหน่วยงานต่างๆ ภายในมหาวิทยาลัย หรือสำนักงานต่างๆบริเวณริมถนนอังรีดูนังต์ จึงทำให้นิติและบุคคลที่มีสำนักงานบริเวณนั้นเลือกจอดเป็นลำดับแรก และหลังจากเวลาประมาณ 13.00 น.บริเวณริมถนนอังรีดูนังต์จะเริ่มมีพื้นที่ว่างอีกครั้ง เนื่องจากผู้เดินทางที่เป็นนิติที่มีวิชาเรียนเฉพาะช่วงเช้าได้นำรถออกจากพื้นที่เพื่อเดินทางกลับเช่นเดียวกับผู้เดินทางที่จอดรถบริเวณริมถนนพญาไท

ตารางที่ 5.6 เวลาที่จำนวนรถยนต์เต็มความจุพื้นที่จอดรถ

เขต	สถานที่เก็บข้อมูล	
1	ริมถนนภายในมหาวิทยาลัย	เวลาที่รถเต็ม (น.)
CU1	ประตูคณะพาณิชยศาสตร์-ลานจอดรถหน้าโรงอาหารกลาง	6.30
CU2	ประตูคณะพาณิชยศาสตร์-ลานจอดรถหน้าโรงอาหารกลาง (ฝั่งตรงข้าม)	6.40
CU3	ระหว่างโรงอาหารกลางและคณะวิทยาศาสตร์	-
CU4	ระหว่างโรงอาหารกลางและสระว่ายน้ำ	-
2E	ถนนอังรีดูนังต์ฝั่งตะวันออก	เวลาที่รถเต็ม (น.)
HE1	ธนาคารไทยพาณิชย์สาขาสภาอากาศ-สมาคมราชกรีฑาสโมสร	9.30
HE2	สมาคมราชกรีฑาสโมสร-อาคารจอดรถราชกรีฑา	10.00

เขต	สถานที่เก็บข้อมูล	
HE3	อาคารจอตระราชกรีฑาสโมสร-โรงเรียนสาธิตปทุมวัน	10.30
2W	ถนนอังรีดูนังต์ฝั่งตะวันตก	เวลาที่รถเต็ม (น.)
HW1	คณะทันตแพทยศาสตร์-คณะสัตวแพทยศาสตร์	10.00
HW2	หลังโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา	10.30
HW3	ประตูโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา-ประตูคณะอักษรศาสตร์	10.00
HW4	ประตูคณะอักษรศาสตร์-อาคาร 4 คณะวิศวกรรมศาสตร์	9.30
HW5	อาคาร 4 คณะวิศวกรรมศาสตร์-ประตูคณะรัฐศาสตร์	9.30
3E	ริมถนนพญาไทฝั่งตะวันออก	เวลาที่รถเต็ม (น.)
PE1	โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา-ประตูคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์	9.15
PE2	ประตูคณะวิทยาศาสตร์ (ประตูใหญ่) – อุโมงค์ทางเดินข้ามถนน	9.30
PE3	อุโมงค์ทางเดินข้ามถนน-ประตูคณะพาณิชยศาสตร์	9.15
PE4	ประตูคณะพาณิชยศาสตร์-อาคารจามจุรีสแควร์	9.15
3W	ถนนพญาไทฝั่งตะวันตก	เวลาที่รถเต็ม (น.)
PW1	หน้าอาคารจามจุรี 8 -สำนักงานจัดการทรัพย์สิน	10.00
PW2	สำนักงานจัดการทรัพย์สิน-ประตูทางเข้าอาคารจามจุรี 3	9.45
PW3	ประตูทางเข้าอาคารจามจุรี 3-ประตูคณะครุศาสตร์	9.15
PW4	ประตูคณะครุศาสตร์-ประตูคณะนิเทศศาสตร์	9.30
PW5	ประตูคณะนิเทศศาสตร์-หน้าคณะนิติศาสตร์	9.30

5.3 จำนวนแบบสอบถาม

การคำนวณจำนวนแบบสอบถามที่นำมาวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยอ้างอิงจากสูตรของ Yamane (1967) ภายใต้ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90.00 และที่ค่าสัดส่วนในประชากรตัวแปรเท่ากับ 0.50 แล้วทำการปรับแก้ในกรณีที่ทราบจำนวนที่แท้จริงของจำนวนประชากร ได้ดังสมการที่ 3.1

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

เมื่อ

e = ความคลาดเคลื่อนในการสุ่มตัวอย่าง (0.10)

N = จำนวนประชากร

ตารางที่ 5.7 การคำนวณจำนวนแบบสอบถามบริเวณพื้นที่จอร์จธาธารณะและพื้นที่จอร์จ ไกล่เคียง

ลำดับ	สถานที่เก็บข้อมูล	จำนวน ประชากร (N)	จำนวน แบบสอบถาม (n)	จำนวน ที่เก็บจริง
1	ริมถนนภายในมหาวิทยาลัย	70	41	29
2	ริมถนนอังรีดูนังต์	246	71	98
3	ริมถนนพญาไท	168	62	103

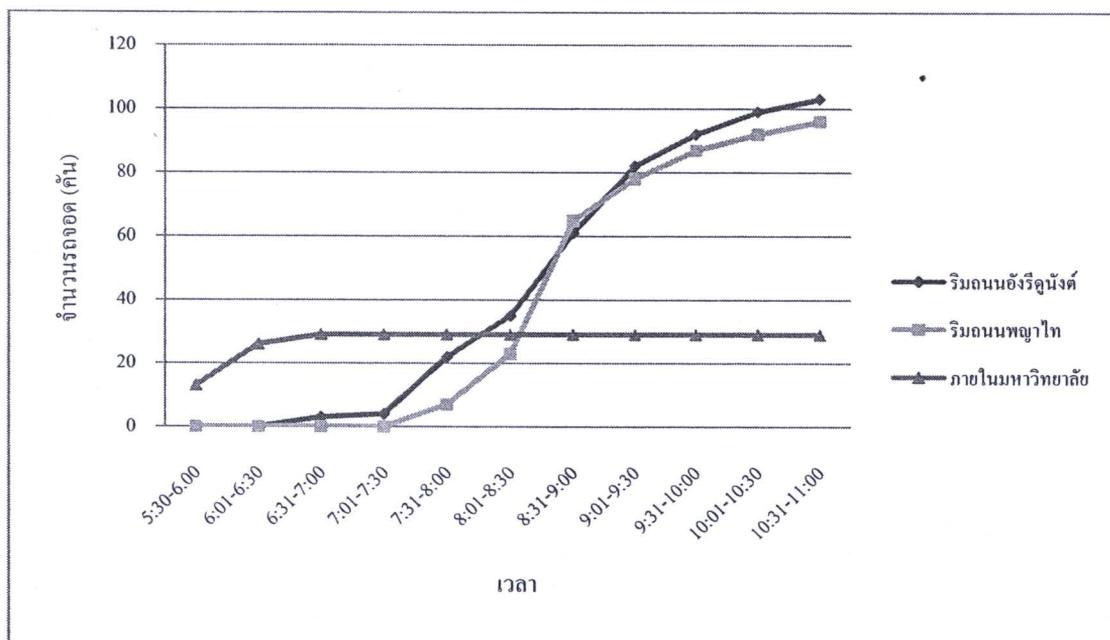
จากตารางที่ 5.7 แสดงจำนวนแบบสอบถามที่เก็บจากพื้นที่จอร์จธาธารณะและพื้นที่จอร์จ ไกล่เคียงพบว่า จำนวนแบบสอบถามที่ได้จากการเก็บข้อมูลจริงในสนามมีจำนวนมากกว่าจำนวนแบบสอบถามที่ได้จากการคำนวณจากสูตรของ Yamane ยกเว้นบริเวณริมถนนภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยที่มีแบบสอบถามที่เก็บได้จริงน้อยกว่าจำนวนแบบสอบถามที่ได้จากการคำนวณเนื่องจากในขณะที่ผู้วิจัยเก็บข้อมูลบริเวณริมถนนภายในมหาวิทยาลัยระหว่างโรงอาหารกลางและคณะวิทยาศาสตร์มีการก่อสร้างจึงทำให้พื้นที่จอร์จธาธารณะนี้ห้ามผู้เดินทางนำรถมาจอด ส่วนบริเวณริมถนนระหว่างสระว่ายน้ำและโรงอาหารกลางส่วนมากผู้เดินทางจอร์จค้ำกิ้นผู้เดินทางนำรถเข้าออกพื้นที่ไม่แน่นอนจึงทำให้ผู้วิจัยเก็บแบบสอบถามได้น้อยกว่าจำนวนที่ได้จากสูตรการคำนวณ

5.4 ข้อมูลผู้เดินทางและข้อมูลการเดินทาง

5.4.1 การใช้งานพื้นที่จอร์จธาธารณะและพื้นที่ใกล้เคียง

จากรูปที่ 5.6 แสดงการใช้พื้นที่จอร์จธาธารณะบริเวณริมถนนภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ส่วนใหญ่ผู้เดินทางจะเข้าใช้พื้นที่จอร์จธาธารณะในเวลา 5.30 ถึง 6.30 น.เป็นจำนวนร้อยละ 37.14 หลังจากนั้นความจุของพื้นที่จอร์จธาธารณะจะเริ่มเต็ม โดยเฉพาะในวันศุกร์ของทุกๆสัปดาห์ความจุของที่จอร์จธาธารณะนี้จะเต็มเร็วกว่าทุกวันเนื่องจากการใช้พื้นที่จอร์จธาธารณะของผู้ที่มาขายของในตลาดนัดวันศุกร์ซึ่งที่จอร์จธาธารณะจะเต็มก่อนเวลา 6.00 น. ส่วนที่จอร์จธาธารณะริมสระว่ายน้ำและบริเวณหน้าโรงอาหารกลางซึ่งจะมีช่องจอดประมาณ 25 คัน ส่วนใหญ่จะเป็นผู้ที่จอร์จค้ำกิ้นและมีเวลาการเข้าใช้พื้นที่ไม่แน่นอน ส่วนบริเวณริมถนนพญาไทผู้เดินทางจะเริ่มเข้าใช้พื้นที่จอร์จธาธารณะในเวลา 8.00 ถึง 8.30 น. ส่วนหนึ่งเป็นผู้ที่มาถึงจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยในเวลาเช้าและไม่สามารถจอดจอร์จธาธารณะในบริเวณริมถนนภายในมหาวิทยาลัยได้ แต่เนื่องจากในบริเวณริมถนนพญาไทอนุญาตให้ผู้เดินทางจอร์จธาธารณะได้หลังเวลา 9.00 น.ทำให้ผู้เดินทางต้องนั่งอยู่ในรถยนต์จนถึงเวลาที่อนุญาตให้จอดไม่เช่นนั้นอาจจะทำให้ต้องเสียค่าปรับจากการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เมื่อเวลา 8.30 ถึง 9.00 น.

บริเวณริมถนนพญาไทจะมีจำนวนกลุ่มตัวอย่างมาจอดรถเป็นจำนวนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 20.38 และเป็นช่วงที่มีจำนวนผู้เดินทางที่มาจอดรถแตกต่างจากช่วงเวลาอื่นๆมาก เนื่องจากที่จอดบริเวณนี้ไม่อนุญาตให้กลุ่มตัวอย่างทำการจอดซ้อนคันและส่วนหนึ่งอาจจะมาจากผู้เดินทางที่มีจุดหมายปลายทางที่ไกลจากอาคารจอดรถที่ทางจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเตรียมไว้เพื่อรองรับจำนวนรถยนต์ จึงทำให้กลุ่มตัวอย่างที่จอดบริเวณนี้มีความต้องการใช้พื้นที่มาก ส่วนบริเวณริมถนนอังรีดูนังต์มีจำนวนผู้เดินทางที่เข้ามาใช้พื้นที่จอดรถในช่วงเวลา 8.30 ถึง 9.00 น. และ 9.00 ถึง 9.30 น. คิดเป็นร้อยละ 15.47 และ ร้อยละ 12.50 ตามลำดับซึ่งเป็นจำนวนที่ใกล้เคียงกัน จากภาพที่ 5.6 พบว่าช่วงเวลา 7.30 ถึง 8.00 น. จะมีจำนวนผู้เดินทางเข้ามาใช้พื้นที่จอดรถสูงเช่นกัน ส่วนหนึ่งมาจากผู้ที่มารับส่งบุตรบริเวณ โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒปทุมวันและผู้เดินทางที่มีสำนักงานตั้งอยู่บริเวณริมถนนอังรีดูนังต์ หลังจากเวลา 9.30 น. จำนวนผู้เดินทางจะมีจำนวนการเข้าใช้พื้นที่จอดลดลง เนื่องจากจะมีจำนวนช่องว่างจอดรถน้อยลง ผู้เดินทางต้องนำรถยนต์ไปจอดยังพื้นที่อื่นๆนอกเหนือจากพื้นที่จอดรถสาธารณะและพื้นที่ใกล้เคียง

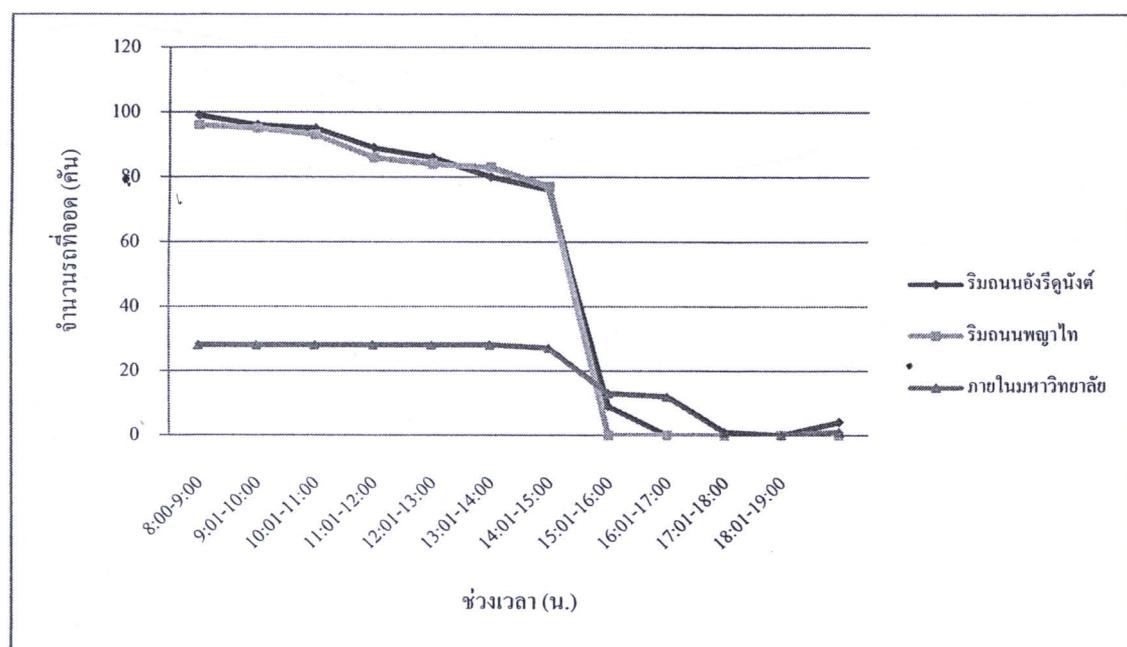


รูปที่ 5.6 เวลาที่ผู้เดินทางเข้าใช้พื้นที่จอดรถ

5.4.2 เวลานำรถออกจากพื้นที่

จากรูปที่ 5.7 แสดงเวลาที่กลุ่มตัวอย่างนำรถออกจากพื้นที่จอดรถสาธารณะและพื้นที่จอดรถใกล้เคียง ซึ่งบริเวณริมถนนภายในมหาวิทยาลัยจะมีการนำรถออกจากพื้นที่จอดมากที่สุดในช่วงเวลา 17.00 ถึง 18.00 น. และผู้เดินทางจะนำรถออกจากพื้นที่จอดรถทั้งหมดในเวลา 19.00 น. เนื่องจากบริเวณริมถนนภายในมหาวิทยาลัยไม่มีการกำหนดช่วงเวลาการใช้พื้นที่ ส่วนในบริเวณพื้นที่ริมถนนพญาไทและริมถนนอังรีดูนังต์จะมีช่วงเวลาที่กลุ่มตัวอย่างนำรถออกจากพื้นที่

ในเวลาเดียวกัน คือ ช่วงเวลา 15.00 ถึง 16.00 น. เนื่องจากกฎระเบียบบังคับการใช้พื้นที่จอดรถทั้งสองบริเวณ คือ ต้องนำรถออกจากพื้นที่ก่อนเวลา 16.00 น. ไม่เช่นนั้นผู้เดินทางอาจจะต้องเสียค่าปรับจากการฝ่าฝืนกฎจราจร ซึ่งอาจจะมีผู้เดินทางที่เป็นนิสิตของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยบางส่วนนำรถยนต์ไปจอดต่อภายในพื้นที่ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเนื่องจากกฎระเบียบของทางมหาวิทยาลัยที่อนุญาตให้นิสิตสามารถนำรถยนต์มาจอดภายในได้หลังจากเวลา 16.00 น. และอาจจะมีนิสิตบางส่วนเดินทางกลับบ้านทันทีหลังจากที่นำรถออกจากพื้นที่ริมถนนพญาไทและริมถนนอังรีดูนังต์



รูปที่ 5.7 เวลาที่ผู้เดินทางนำรถออกจากพื้นที่

5.4.3 ระยะเวลาในการใช้พื้นที่จอดรถของผู้เดินทาง

จากตารางที่ 5.8 แสดงระยะเวลาการจอดรถในแต่ละวันที่กลุ่มตัวอย่างนำรถมาจอดในแต่ละสถานที่ บริเวณที่กลุ่มตัวอย่างทำการจอดรถเป็นระยะเวลานานที่สุดคือพื้นที่จอดรถสาธารณะบริเวณริมถนนภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ซึ่งมีระยะเวลาการจอดเฉลี่ยประมาณ 9 ถึง 10 ชั่วโมง และมากกว่า 10 ชั่วโมงขึ้นไป รวมกันคิดเป็นร้อยละ 96.56 ซึ่งสอดคล้องกับความเป็นจริง เนื่องจากพื้นที่จอดรถบริเวณนี้ไม่มีการกำหนดช่วงเวลาการใช้พื้นที่เหมือนกับบริเวณริมถนนอังรีดูนังต์และริมถนนพญาไท ทำให้ผู้เดินทางที่จอดรถบริเวณนี้มีช่วงระยะเวลาการจอดนานกว่าบริเวณอื่น ส่วนในบริเวณริมถนนพญาไทส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างจะใช้เวลาจอดรถประมาณ 7 ถึง 8 ชั่วโมง เป็นจำนวนร้อยละ 65.63 รองลงมาใช้ระยะเวลาการจอด 5 ถึง 6 ชั่วโมงเป็นจำนวนร้อยละ 18.75 ส่วนในบริเวณริมถนนอังรีดูนังต์ผู้เดินทางมีระยะเวลาการจอดรถส่วนใหญ่อยู่ที่ 7 ถึง 8 ชั่วโมง รองลงมาคือระยะเวลา 5 ถึง 6 ชั่วโมง เป็นจำนวนร้อยละ 18.75 ซึ่งมีจำนวนน้อยมาก

จากการสำรวจระยะเวลาการจอดรถของกลุ่มตัวอย่างทั้งสามพื้นที่ส่วนใหญ่แล้วจะมีระยะเวลาการจอดมากกว่า 8 ชั่วโมงแต่ไม่เกิน 12 ชั่วโมง สาเหตุหนึ่งมาจากการอนุญาตในเรื่องของเวลา เพราะริมถนนอังรีดูนังและริมถนนพญาไท อนุญาตให้ผู้เดินทางจอดรถได้ หลังจากเวลา 9.00 น. และต้องนำรถออกจากพื้นที่ก่อนเวลา 16.00 น. ซึ่งเมื่อนับชั่วโมงการอนุญาตให้จอดแล้วจะอยู่ที่ประมาณ 7 ถึง 8 ชั่วโมง ซึ่งสอดคล้องกับการสำรวจข้อมูลที่ได้ อาจจะมีนิสิตบางส่วนที่มีตารางเรียนเฉพาะในช่วงเช้าผู้เดินทางเหล่านี้อาจใช้ระยะเวลาในการจอดรถประมาณ 3 ถึง 4 ชั่วโมง บริเวณริมถนนอังรีดูนังตั้ยังมีกลุ่มตัวอย่างที่มีวัตถุประสงค์การเดินทางอื่นๆนอกเหนือจากนิสิตที่เดินทางมาศึกษา ซึ่งจะใช้เวลาการจอดที่แตกต่างกันตามวัตถุประสงค์ของการเดินทาง ผู้มารับส่งบุตรอาจจะใช้เวลาในการจอดรถไม่เกิน 1 ชั่วโมง ผู้เดินทางที่มาติดต่อธุรกิจอาจจะใช้เวลาจอดรถประมาณ 1 ถึง 2 ชั่วโมง

ตารางที่ 5.8 ระยะเวลาการจอดรถบริเวณพื้นที่จอดรถสาธารณะและพื้นที่ใกล้เคียง

ระยะเวลาการใช้พื้นที่ (ชั่วโมง)	สถานที่จอดรถ		
	ภายในมหาวิทยาลัย	ริมถนนอังรีดูนังต์	ริมถนนพญาไท
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
1-2	3.45	2.91	1.04
3-4	0.00	9.71	10.42
5-6	0.00	23.30	18.75
7-8	0.00	57.28	65.63
9-10	48.28	1.94	1.04
มากกว่า 10	48.28	4.85	3.13
รวม	100.00	100.00	100.00

5.4.4 ระยะเวลาในการวนหาที่จอดรถ

จากตารางที่ 5.9 แสดงเวลาเฉลี่ยในการวนหาพื้นที่จอดรถสาธารณะในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยและพื้นที่ใกล้เคียงของผู้เดินทาง พบว่าส่วนใหญ่แล้วพื้นที่บริเวณริมถนนภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยผู้เดินทางจะใช้ระยะเวลาเฉลี่ยในการวนหาที่จอดรถประมาณ 1 ถึง 2 นาที เนื่องจากเป็นบริเวณที่มีการใช้สี่ล้อเส้นกำหนดช่องจอดที่ชัดเจน มีจำนวนช่องจอดน้อย ผู้เดินทางสามารถสังเกตหาช่องจอดได้ง่าย ผู้เดินทางที่เดินทางมาถึงพื้นที่จอดหลังเวลา 7.00 น. จะไม่สามารถหาที่จอดรถบริเวณนี้ได้สังเกตได้จากเวลาในการวนหาที่จอดรถที่เป็น 0 ซึ่งสอดคล้องกับหัวข้อที่ 5.4.1 ว่าความจุพื้นที่จอดรถจะเริ่มเต็มเมื่อเวลา 7.00 น. ส่วนบริเวณริมถนนอังรีดูนังต์และริมถนนพญาไท เวลาการวนหาที่จอดรถนั้นจะขึ้นอยู่กับเวลาที่มาถึงพื้นที่ ผู้เดินทางที่เดินทางมาถึง

ในช่วงเวลา 7.00 ถึง 8.00 น. และช่วงเวลา 8.00 ถึง 9.00 น. มักจะใช้เวลาเฉลี่ยในการวนหาที่จอดรถประมาณ 2 ถึง 3 นาที เนื่องจากก่อนช่วงเวลา 9.00 น. เป็นช่วงเวลาที่มียุคเดินทางเดินทางมาถึงพื้นที่จอดรถทั้งสองมากที่สุดดังรูปที่ 5.6 และพื้นที่จอดรถยังมีช่องว่างเหลืออยู่มากทำให้กลุ่มตัวอย่างใช้เวลาการหาที่จอดน้อย ส่วนผู้เดินทางที่มาถึงพื้นที่จอดรถหลังเวลา 9.00 น. จะใช้เวลาในการหาที่จอดเพิ่มมากขึ้น เพราะพื้นที่จอดรถมีช่องว่างเหลือน้อย และที่จอดไม่มีการใช้สีตีเส้นที่ชัดเจน การจอดจะมีลักษณะขนานกันไปตามถนนและจอดไม่เป็นระเบียบ ทำให้ต้องใช้เวลาในการวนหาที่จอดรถเพิ่มมากขึ้น

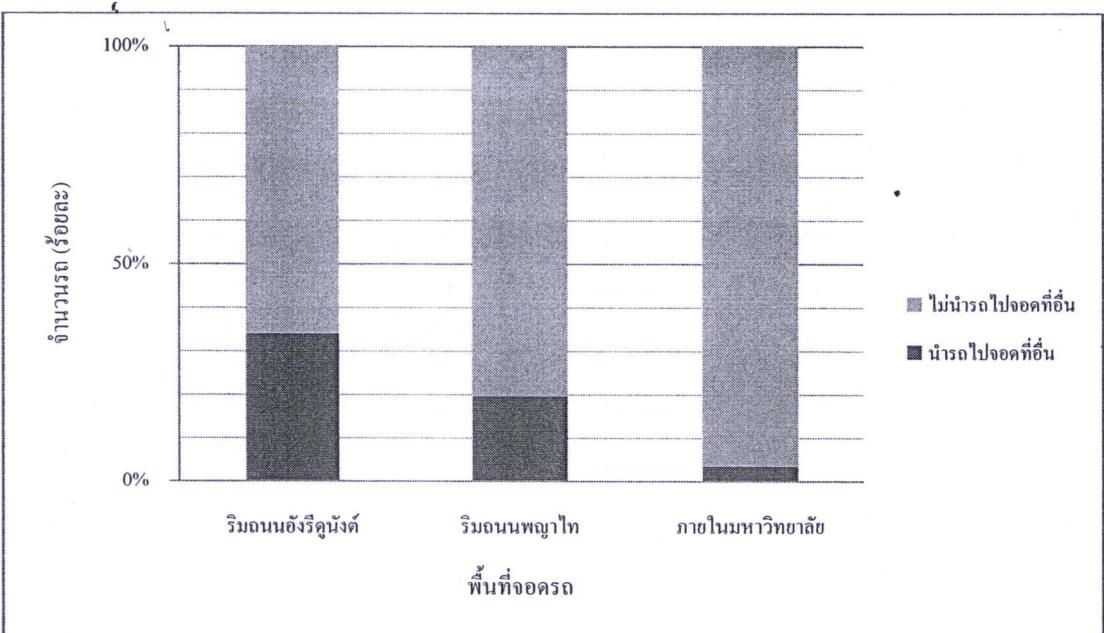
จากการตารางที่ 5.9 ความพอใจในการวนหาที่จอดรถของผู้เดินทางมักจะใช้เวลาไม่เกิน 1 ถึง 4 นาที จากจำนวนผู้เดินทางที่ลดลงมากในช่วงเวลาที่ 9.00 ถึง 10.00 น. ผู้ที่เดินทางมายังจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยบางคนอาจจะตัดสินใจนำรถไปจอดยังอาคารจอดรถที่จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเตรียมไว้เพื่อรองรับจำนวนรถยนต์ เพราะทำให้ผู้เดินทางมั่นใจว่ามีที่จอดแน่นอนและไม่ต้องการเสียเวลาในการวนหาที่จอด

ตารางที่ 5.9 ระยะเวลาในการหาพื้นที่จอดรถสาธารณะและพื้นที่จอดรถใกล้เคียง

เวลามาถึงที่จอดรถ (น.)	สถานที่จอดรถ					
	ริมถนนภายในมหาวิทยาลัย		ริมถนนพญาไท		ริมถนนอังรีดูนังต์	
	ค่าเฉลี่ย (นาที)	จำนวน (ร้อยละ)	ค่าเฉลี่ย (นาที)	จำนวน (ร้อยละ)	ค่าเฉลี่ย (นาที)	จำนวน (ร้อยละ)
5:01-6:00	1.08	44.83	0.00	0.00	0.00	0.00
6:01-7:00	1.31	55.17	0.00	0.00	3.67	2.91
7:01-8:00	0.00	0.00	2.67	6.12	2.74	18.45
8:01-9:00	0.00	0.00	3.17	60.02	3.10	37.86
9:01-10:00	0.00	0.00	3.48	27.55	4.68	30.10
10:01-11:00	0.00	0.00	3.67	6.12	9.36	10.67
รวม	100.00		100.00		100.00	

5.4.5 สถานที่จอดรถของผู้เดินทางหลังจากเวลา 16.00 น.

เนื่องจากพื้นที่จอดรถใกล้เคียงบริเวณริมถนนอังรีดูนังต์และริมถนนพญาไทมีการจำกัดในเรื่องเวลาการใช้พื้นที่จอดรถ ผู้ใช้พื้นที่จอดรถต้องนำรถออกจากพื้นที่ก่อนเวลา 16.00 น. จากรูปที่ 5.8 พบว่าบริเวณริมถนนอังรีดูนังต์และริมถนนพญาไทมีสัดส่วนผู้เดินทางที่ต้องนำรถไปจอดยังสถานที่อื่นๆ มากกว่าบริเวณริมถนนภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เนื่องจากบริเวณริมถนนภายในมหาวิทยาลัยไม่มีการจำกัดเรื่องเวลาการใช้พื้นที่ แต่บริเวณที่จอดรถริมถนนอังรีดูนังต์และริมถนนพญาไทมีผู้เดินทางที่ต้องนำรถไปจอดยังสถานที่อื่นๆเป็นจำนวนร้อยละ 15.10 และ ร้อยละ 8.40 ซึ่งจากการสำรวจพบว่าผู้เดินทางบางคนเป็นนิสิตที่ยังคงมีธุระต้องนำรถเข้ามาจอดภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ทำให้ทราบว่ามีผู้เดินทางบางกลุ่มที่จำเป็นต้องใช้พื้นที่จอดรถมากกว่าเวลาที่อนุญาตให้จอด



รูปที่ 5.8 สัดส่วนของผู้เดินทางที่นำรถไปจอดภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 5.10 แสดงบริเวณที่ผู้เดินทางนำรถไปจอดหลังจากเวลา 16.00 น. จากการสำรวจพบว่าผู้เดินทางจะนำรถไปจอดภายในคณะวิศวกรรมศาสตร์มากที่สุด เป็นจำนวนร้อยละ 33.33 รองลงมาคือ ภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย จำนวนร้อยละ 24.07 ส่วนที่เหลือจะกระจายไปจอดตามคณะต่างๆ ซึ่งเป็นไปตามสัดส่วนจำนวนนิสิตแต่ละคณะของผู้เดินทางด้วยรถยนต์ เมื่อหลังเวลา 16.00 น. นิสิตที่ยังไม่เดินทางกลับส่วนใหญ่แล้วจะนำรถเข้ามาจอดยังคณะที่ตัวเองศึกษาอยู่ จากตารางที่ 5.10 แสดงให้เห็นว่ามีผู้เดินทางที่นำรถไปจอดภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเนื่องจากบางคณะไม่มีที่จอดภายใน ผู้เดินทางจึงต้องใช้พื้นที่จอดรถส่วนกลางเป็นที่จอด เช่น ลานหน้าหอประชุมคณะอักษรศาสตร์ และลานจอดรถศาลาพระเกี้ยว

ตารางที่ 5.10 สถานที่ภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยที่ผู้เดินทางนำรถยนต์ไปจอด

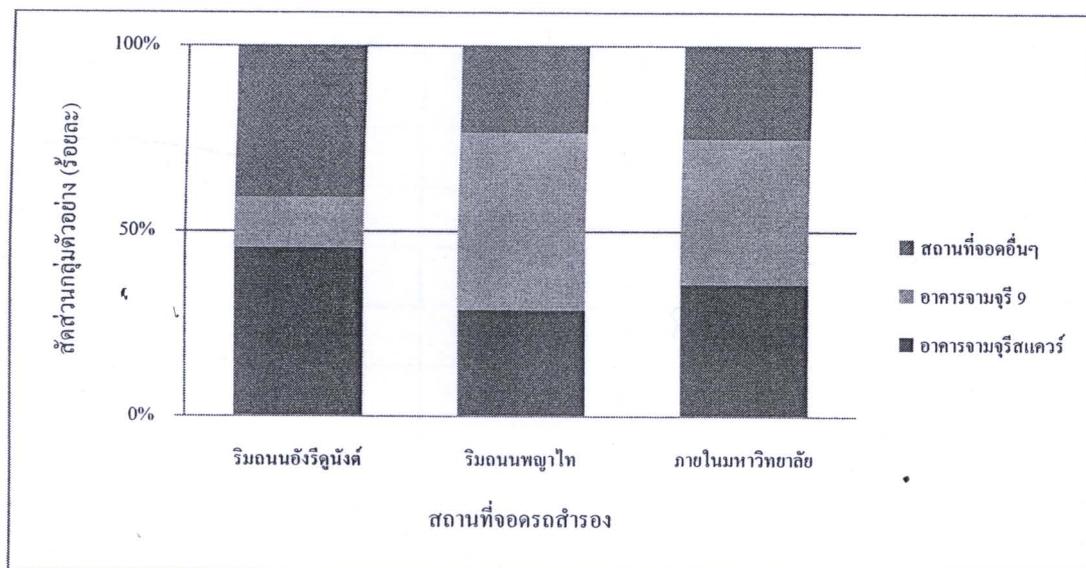
สถานที่	จำนวน	ร้อยละ
คณะวิศวกรรมศาสตร์	18	33.33
ภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	13	24.07
คณะวิทยาศาสตร์	6	11.11
คณะนิเทศศาสตร์	5	9.26
คณะรัฐศาสตร์	4	7.41
คณะพาณิชยศาสตร์	3	5.56
คณะวิทยาการจัดการ	2	3.70
อื่นๆ	3	5.56
รวม	54	100.00

5.4.6 อาคารจอดรถที่ผู้เดินทางใช้เป็นที่ยอดสำรอง

จากรูปที่ 5.9 แสดงถึงพฤติกรรมของผู้เดินทางในการใช้อาคารจอดรถสำรองของผู้เดินทางนอกเหนือจากการใช้พื้นที่บริเวณริมถนนภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ริมถนนอังรีดูนังค์ และริมถนนพญาไท ในกรณีที่กลุ่มตัวอย่างไม่สามารถหาที่ยอดรถทั้ง 3 บริเวณนี้ได้ ผู้เดินทางที่เลือกจอดรถบริเวณริมถนนอังรีดูนังค์ส่วนใหญ่แล้วถ้าไม่สามารถหาที่ยอดรถได้กลุ่มตัวอย่างจะเลือกใช้อาคารจามจूरิสแควร์เป็นที่ยอดสำรองเป็นจำนวนร้อยละ 20.90 รองลงมาคือ การนำไปจอดยังสถานที่อื่นๆ เช่น สยามสแควร์ ศูนย์การค้าสยามพารากอน เป็นจำนวนร้อยละ 18.70 ส่วนผู้เดินทางที่ใช้พื้นที่บริเวณริมถนนพญาไทเมื่อไม่มีที่ยอดรถ กลุ่มตัวอย่างจะนำรถไปจอดยังอาคารจามจूरิส 9 เป็นจำนวนร้อยละ 20.00 รองลงมาคืออาคารจามจूरิสแควร์ เป็นจำนวนร้อยละ 6.20 ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ยอดรถบริเวณริมถนนภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย จะมีสัดส่วนการนำรถไปจอดยัง อาคารจามจूरิสแควร์ อาคารจามจूरิส 9 และสถานที่อื่นๆในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกันเป็นจำนวนร้อยละ 4.40 4.90 และร้อยละ 3.10 ตามลำดับ

สาเหตุที่ผู้เดินทางที่เลือกจอดรถบริเวณริมถนนอังรีดูนังค์มีปริมาณการนำรถไปจอดยังสถานที่อื่นๆสูง เนื่องจากเป็นบริเวณที่มีกลุ่มตัวอย่างประกอบอาชีพหลากหลาย เช่น อาชีพพนักงานธนาคาร ผู้ปกครองที่มารับส่งบุตร นอกเหนือจากที่เป็นนิสิตหรือบุคคลภายนอก การนำรถไปจอดในอาคารจามจूरิสแควร์หรืออาคารจามจूरิส 9 อาจจะทำให้กลุ่มตัวอย่างเหล่านี้ต้องมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพิ่มขึ้นเพราะต้องเสียค่าบริการที่ยอดรถหรืออาจจะทำให้ระยะทางไปยังจุดหมายปลายทางเพิ่มมากขึ้น กลุ่มตัวอย่างที่เป็นนิสิตของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยส่วนใหญ่มีความพึงพอใจที่จะใช้พื้นที่อาคารจอดรถ คือ อาคารจอดรถจามจूरิสแควร์ อาคารจอดรถจามจूरิส 9

เป็นที่จอดรถสำรองในวันที่เดินทางมายังจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยแล้วไม่สามารถหาที่จอดบริเวณพื้นที่จอดรถสาธารณะหรือพื้นที่จอดรถใกล้เคียงได้ พื้นที่อาคารจอดรถดังกล่าวผู้เดินทางต้องเสียค่าบริการตามรายชั่วโมงที่จอด ซึ่งอัตราการเสียค่าบริการที่อาคารจอดรถจามจูริสแควร์และอาคารจอดรถจามจูริ 9 ก็มีค่าบริการที่แตกต่างกัน โดยการเลือกจอดรถของกลุ่มตัวอย่างนั้นอาจจะมีปัจจัยอย่างอื่นเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย



รูปที่ 5.9 สัดส่วนผู้เดินทางในการใช้พื้นที่จอดรถสำรอง

5.4.7 ระยะเวลาการใช้พื้นที่จอดรถสำรอง

จากตารางที่ 5.11 แสดงระยะเวลาการใช้พื้นที่จอดรถสำรองของผู้เดินทางในวันที่ไม่ได้ใช้พื้นที่จอดรถสาธารณะภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยหรือพื้นที่จอดรถใกล้เคียงบริเวณริมถนนอังรีดูนังต์และริมถนนพญาไท ผู้เดินทางที่ใช้อาคารจามจูริสแควร์ส่วนใหญ่มีระยะเวลาการใช้พื้นที่ประมาณ 8 ชั่วโมงต่อวันเป็นจำนวนร้อยละ 30.59 รองลงมาจะใช้ระยะเวลาการจอด 5 ชั่วโมงต่อวันเป็นจำนวนร้อยละ 15.29 ส่วนอาคารจอดรถจามจูริ 9 ส่วนใหญ่ผู้เดินทางจะมีระยะเวลาการใช้พื้นที่ประมาณ 6 ถึง 8 ชั่วโมงเป็นจำนวนร้อยละ 21.43 และ 24.29 ตามลำดับซึ่งมีจำนวนที่ไม่แตกต่างกันมาก ที่เป็นเช่นนี้อาจจะเป็นเพราะว่าอัตราค่าบริการที่อาคารจามจูริสแควร์มีราคาสูงกว่าที่อาคารจามจูริ 9 นิสิตที่จอดรถบริเวณอาคารจามจูริสแควร์จะคำนึงถึงราคาที่จอดรถที่เพิ่มมากขึ้นตามระยะเวลาการใช้พื้นที่ ส่วนบริเวณพื้นที่จอดรถอื่นๆที่ผู้เดินทางสำรองไว้จอดรถได้แก่บริเวณศูนย์การค้าสยามพารากอน ศูนย์การค้าสยามสแควร์ เป็นต้น

จากการสำรวจเวลาในการใช้พื้นที่จอดรถสำรองของผู้เดินทาง พบว่าผู้เดินทางจะใช้ระยะเวลาในการใช้พื้นที่จอดรถสำรองเฉลี่ยอยู่ประมาณ 7 ถึง 8 ชั่วโมง ซึ่งเป็นระยะเวลาเท่ากับ

ช่วงเวลาในการทำงาน คือ ผู้เดินทางเข้าใช้พื้นที่จอดรถในช่วงเช้าและเมื่อถึงเวลาเลิกงานก็จะนำรถออกจากพื้นที่

ตารางที่ 5.11 ระยะเวลาในการจอดรถในพื้นที่จอดสำรอง

ระยะเวลา ในการจอดรถ	สถานที่จอดรถ					
	อาคารจามจุรีสแควร์		อาคารจามจุรี 9		พื้นที่จอดรถอื่นๆ	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยกว่า 2 ชั่วโมง	2	2.35	3	4.29	5	7.04
3 ชั่วโมง	4	4.71	0	0.00	7	9.86
4 ชั่วโมง	4	4.71	4	5.71	8	11.27
5 ชั่วโมง	13	15.29	6	8.57	4	5.63
6 ชั่วโมง	8	9.41	15	21.43	8	11.27
7 ชั่วโมง	12	14.12	17	24.29	16	22.54
8 ชั่วโมง	26	30.59	16	22.86	14	19.72
9 ชั่วโมง	7	8.24	1	1.43	1	1.41
มากกว่า 10 ชั่วโมง	9	10.59	8	11.43	8	11.27
รวม	85	100.00	70	100.00	71	100.00

5.4.8 จุดมุ่งหมายปลายทางที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกที่จอดรถ

จากตารางที่ 5.12 แสดงจุดมุ่งหมายปลายทางของผู้เดินทางในการตัดสินใจเลือกพื้นที่จอดรถสาธารณะบริเวณริมถนนอังรีดูนังค์และพื้นที่จอดรถใกล้เคียง พบว่าผู้เดินทางที่เลือกใช้พื้นที่จอดรถบริเวณริมถนนอังรีดูนังค์ส่วนใหญ่แล้วเป็นนิสิตที่กำลังศึกษาอยู่ในคณะวิศวกรรมศาสตร์ หรือบุคคลภายนอกที่มารับส่งบุตรและผู้เดินทางที่มีสำนักงานอยู่บริเวณริมถนนอังรีดูนังค์ จำนวนร้อยละ 37.86 และ 33.98 ตามลำดับ รองลงมาเป็นนิสิตที่กำลังศึกษาอยู่ในคณะรัฐศาสตร์ คณะทันตแพทยศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ ส่วนพื้นที่จอดรถบริเวณริมถนนพญาไทส่วนใหญ่ผู้เดินทางเป็นนิสิตที่กำลังศึกษาอยู่ในคณะวิทยาศาสตร์ นิเทศศาสตร์ และสถาปัตยกรรมศาสตร์ จำนวนร้อยละ 19.79 16.67 และ 14.58 ตามลำดับรองลงมาเป็นนิสิตคณะนิติศาสตร์ และคณะครุศาสตร์ ส่วนพื้นที่จอดรถสาธารณะภายในมหาวิทยาลัย กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะเป็นนิสิตที่กำลังศึกษาอยู่ในคณะวิศวกรรมศาสตร์ วิทยาศาสตร์ และคณะอื่นๆ ในจำนวนที่ใกล้เคียงกัน

ผู้เดินทางที่เข้ามาใช้พื้นที่จอดรถบริเวณริมถนนภายในมหาวิทยาลัย พบว่าปัจจัยระยะทางระหว่างที่จอดรถกับจุดหมายปลายทางอาจจะมีผลในการเลือกที่จอด เนื่องจากผู้เดินทางที่ใช้พื้นที่บริเวณนี้ได้มาถึงจุดลงกรรมมหาวิทยาลัยในเวลาประมาณ 5.30 ถึง 6.00 น. ทำให้ปัจจัยเรื่องเวลาและการเสียค่าบริการที่จอดรถอาจจะมีผลต่อการเลือกที่จอดรถมากกว่าปัจจัยทางด้านระยะทางไปยังจุดหมายปลายทาง ส่วนผู้เดินทางที่ใช้พื้นที่จอดรถบริเวณริมถนนอังรีดูนังต์และริมถนนพญาไท ปัจจัยเรื่องระยะทางระหว่างพื้นที่จอดรถกับจุดหมายปลายทางอาจจะมีผลในการเลือกพื้นที่จอด เช่น นิสิตที่ศึกษาในคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ซึ่งเป็นคณะที่มีระยะทางไกลจากพื้นที่จอดรถริมถนนอังรีดูนังต์ อาคารจอดรถจามจุรีสแควร์ และอาคารจอดรถจามจุรี 9 ดังนั้นนิสิตคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์จึงเลือกจอดรถบริเวณถนนพญาไทที่มีระยะทางใกล้กับคณะที่ตนเองศึกษาอยู่มากที่สุด

ตารางที่ 5.12 จุดมุ่งหมายปลายทางที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกพื้นที่จอดรถ

คณะ/สังกัด	สถานที่จอดรถ					
	ภายในมหาวิทยาลัย		ริมถนนอังรีดูนังต์		ริมถนนพญาไท	
	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
วิศวกรรมศาสตร์	9	31.03	39	37.86	9	9.38
บุคคลภายนอก	4	13.79	35	33.98	2	2.08
วิทยาศาสตร์	8	27.59	3	2.91	19	19.79
นิเทศศาสตร์	0	0.00	4	3.88	16	16.67
กฏศาสตร์	4	13.79	0	0.00	15	15.63
สถาปัตยกรรมศาสตร์	0	0.00	0	0.00	14	14.58
นิติศาสตร์	0	0.00	0	0.00	11	11.46
พาณิชยศาสตร์	3	10.34	1	0.97	6	6.25
รัฐศาสตร์	0	0.00	8	7.77	0	0.00
อักษรศาสตร์	0	0.00	5	4.85	0	0.00
คณะอื่นๆ	1	3.45	8	7.77	4	4.17
รวม	29	100.00	103	100.00	96	100.00



5.4.9 จุดหมายปลายทางที่มีผลต่อการเลือกที่จอดรถสำรอง

จากตารางที่ 5.13 แสดงการเลือกพื้นที่จอดรถสำรองในวันที่ผู้เดินทางใช้พื้นที่จอดรถสำรอง พบว่าผู้เดินทางมักจะเลือกพื้นที่จอดรถสำรองที่มีระยะทางใกล้กับจุดหมายปลายทาง เช่น นิสิตคณะวิศวกรรมศาสตร์ คณะพาณิชยศาสตร์ คณะแพทยศาสตร์ และนิสิตคณะรัฐศาสตร์ มีแนวโน้มในการเลือกใช้พื้นที่อาคารจอดรถจามจูริสแควร์สูงกว่าการเลือกใช้พื้นที่อาคารจอดรถจามจูริ 9 เพราะมีระยะทางในการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางใกล้กว่า ส่วนนิสิตคณะนิติศาสตร์ นิเทศศาสตร์ และคณะครุศาสตร์จะมีแนวโน้มการเลือกใช้พื้นที่อาคารจอดรถจามจูริ 9 มากกว่าการเลือกใช้อาคารจามจูริสแควร์เนื่องจากมีระยะทางที่ใกล้กับจุดหมายปลายทางเช่นเดียวกัน ส่วนคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์เป็นคณะที่มีระยะทางห่างจากอาคารจอดรถจามจูริสแควร์และอาคารจอดรถจามจูริ 9 ทำให้นิสิตคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ส่วนใหญ่เลือกใช้อาคารจอดรถจามจูริ 9 เนื่องจากสามารถใช้บริการรถโดยสารภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยในการเดินทางจากอาคารจอดรถมายังคณะได้ หากนำรถไปจอดยังพื้นที่อาคารจอดรถจามจูริสแควร์นิสิตต้องใช้เวลาเดินทางเข้ามายังคณะ

ตารางที่ 5.13 จุดหมายปลายทางที่มีผลต่อการเลือกพื้นที่จอดรถสำรอง

คณะ/สังกัด	สถานที่จอดรถ					
	อาคารจอดรถจามจูริสแควร์		อาคารจอดรถจามจูริ 9		สถานที่จอดรถอื่นๆ	
	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
วิศวกรรมศาสตร์	30	35.71	14	20.00	13	18.31
บุคคลภายนอก	7	8.33	6	8.57	26	36.62
วิทยาศาสตร์	10	11.90	13	18.57	7	9.86
นิเทศศาสตร์	8	9.52	8	11.42	4	5.63
ครุศาสตร์	4	4.76	11	15.71	3	4.23
สถาปัตยกรรมศาสตร์	1	1.19	10	14.28	3	4.23
นิติศาสตร์	4	4.76	6	8.57	1	1.41
พาณิชยศาสตร์	5	5.95	1	1.42	4	5.63
รัฐศาสตร์	6	7.14	0	0.00	2	2.82
อักษรศาสตร์	1	1.19	0	0.00	4	5.63
คณะอื่นๆ	8	9.52	1	1.42	4	5.63
รวม	84	100.00	70	100.00	71	100.00

5.4.10 ความถี่ในการใช้พื้นที่จอดรถในแต่ละพื้นที่

จากตารางที่ 5.14 แสดงความถี่ในการใช้พื้นที่จอดรถของผู้เดินทางในหนึ่งสัปดาห์ พบว่า ส่วนใหญ่แล้วกลุ่มตัวอย่างที่จอดรถริมถนนอังรีดูนังต์จะใช้เวลาในการใช้พื้นที่จอดรถ 5 วันต่อสัปดาห์เป็นจำนวนร้อยละ 47.83 รองลงมาคือจำนวนความถี่ 3 ถึง 4 วันต่อสัปดาห์ เป็นจำนวนสัดส่วนที่ใกล้เคียงกันเป็นจำนวนร้อยละ 18.48 และ 16.30 ตามลำดับ ส่วนบริเวณริมถนนพญาไท ส่วนใหญ่ผู้เดินทางมีความถี่การใช้พื้นที่จอดรถประมาณ 3 ถึง 4 วันต่อสัปดาห์ เป็นจำนวนร้อยละ 36.67 รองลงมาคือความถี่ในการใช้พื้นที่ 5 วันต่อสัปดาห์เป็นจำนวนร้อยละ 31.11 ส่วนบริเวณริมถนนภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยส่วนใหญ่ผู้เดินทางมีความถี่ในการใช้พื้นที่ 5 วันต่อสัปดาห์ เป็นจำนวนร้อยละ 51.72 รองลงมาเป็นความถี่ 4 วันต่อสัปดาห์ จำนวนร้อยละ 27.59 จากผลการศึกษาทำให้ผู้วิจัยทราบว่าส่วนใหญ่แล้วผู้ที่เดินทางมายังจุฬาลงกรณ์จะมีความถี่ในการใช้พื้นที่จอดรถแต่ละบริเวณประมาณ 4 ถึง 5 วันต่อสัปดาห์

ตารางที่ 5.14 ความถี่ในการใช้พื้นที่จอดรถสาธารณะและพื้นที่จอดรถใกล้เคียง

ความถี่ในการใช้พื้นที่จอดรถ	สถานที่จอดรถ					
	ภายในมหาวิทยาลัย		ริมถนนพญาไท		ริมถนนอังรีดูนังต์	
	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
1 - 2 วัน	2	6.90	9	10.00	16	17.39
3 วัน	4	13.79	28	31.11	17	18.48
4 วัน	8	27.59	33	36.67	15	16.30
มากกว่า 5 วัน	15	51.72	20	22.22	44	47.83
รวม	29	100.00	90	100.00	92	100.00

5.5 ข้อมูลทั่วไปของผู้เดินทาง

5.5.1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

จากตารางที่ 5.15 แสดงเพศของผู้เดินทางที่เข้ามาใช้พื้นที่จอดรถสาธารณะบริเวณจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยและพื้นที่จอดรถใกล้เคียงริมถนนอังรีดูนังต์และริมถนนพญาไท พบว่าผู้เดินทางที่เข้ามาใช้พื้นที่จอดรถเป็นเพศชายที่มีจำนวนใกล้เคียงกับเพศหญิง โดยเป็นเพศชายร้อยละ 52.60 และเพศหญิงร้อยละ 47.40

ตารางที่ 5.15 จำนวนผู้เดินทางจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ชาย	120	52.60
หญิง	108	47.40
รวม	228	100.00

5.5.2 อาชีพของผู้เดินทาง

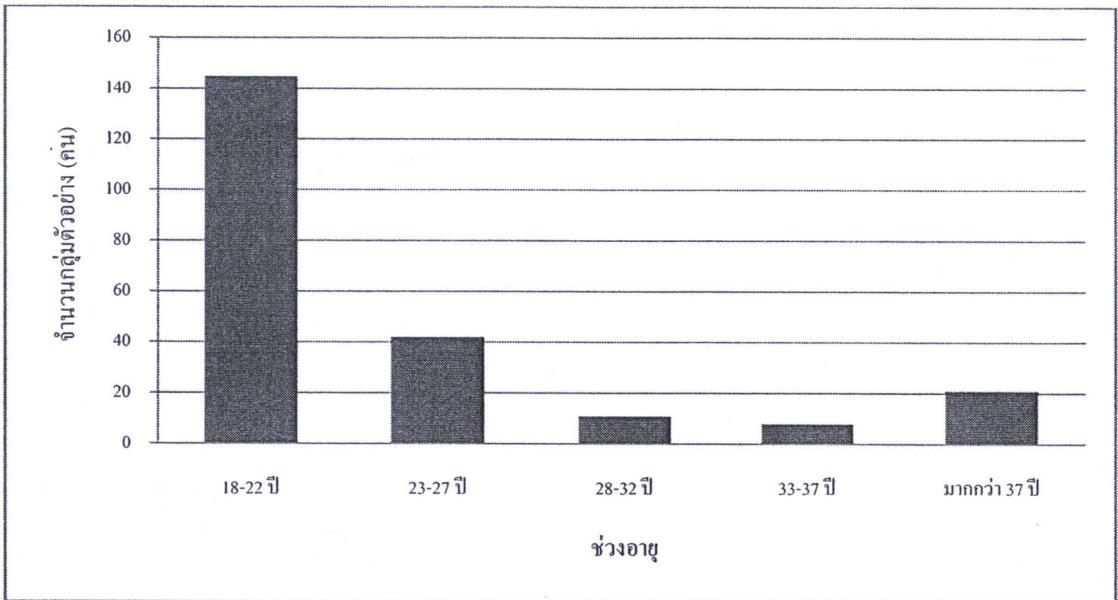
จากตารางที่ 5.16 แสดงประเภทของผู้เดินทางที่เข้ามาใช้พื้นที่จอดรถจากการสำรวจข้อมูลพบว่าส่วนใหญ่เป็นนิสิตของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยจำนวนร้อยละ 84.00 รองลงมา เป็นบุคคลที่มติดต่อธุระภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยและบุคคลที่มีสำนักงานอยู่บริเวณริมถนน อังรีดุนด์และริมถนนพญาไท เช่น พนักงานธนาคาร และผู้เดินทางมารับส่งบุตรที่โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาหรือโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒปทุมวันเป็นจำนวนร้อยละ 16.00 ซึ่งต้องใช้สถานที่จอดเหล่านี้

ตารางที่ 5.16 อาชีพของผู้เดินทางที่ใช้พื้นที่จอดรถสาธารณะและพื้นที่จอดรถใกล้เคียง

อาชีพผู้เดินทาง	ร้อยละ
นิสิต	84.00
บุคคลภายนอก	16.00
รวม	100.00

5.5.3 ช่วงอายุของผู้เดินทาง

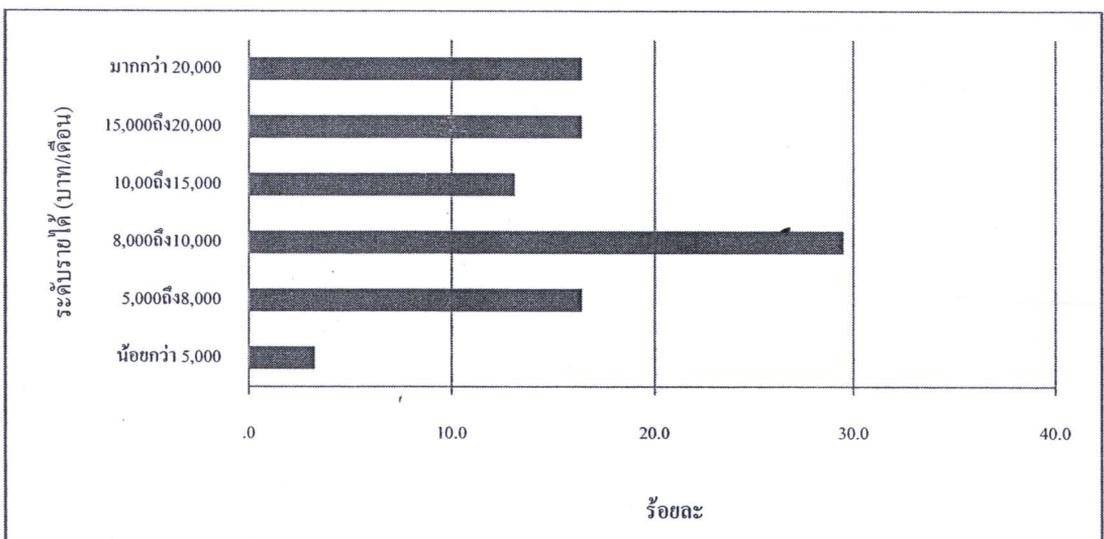
จากรูปที่ 5.10 แสดงช่วงอายุของผู้เดินทาง พบว่าส่วนใหญ่ผู้เดินทางมีอายุอยู่ระหว่าง 18 ถึง 22 ปี ที่เป็นเช่นนี้เพราะผู้เดินทางที่เข้ามาใช้พื้นที่จอดรถสาธารณะบริเวณริมถนนอังรีดุนด์และริมถนนพญาไทเป็นนิสิตของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยจำนวนร้อยละ 84.00 รองลงมา เป็นผู้เดินทางที่มีอายุระหว่าง 22 ถึง 27 ปี ลำดับที่สามเป็นผู้เดินทางที่มีอายุที่มากกว่า 37 ปี ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นผู้ที่มีสำนักงานอยู่บริเวณพื้นที่จอดรถหรือผู้เดินทางที่มารับส่งบุตรบริเวณ โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาและโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒปทุมวัน



รูปที่ 5.10 สัดส่วนช่วงอายุของผู้เดินทาง

5.5.4 รายได้ภายในครัวเรือนของผู้เดินทาง

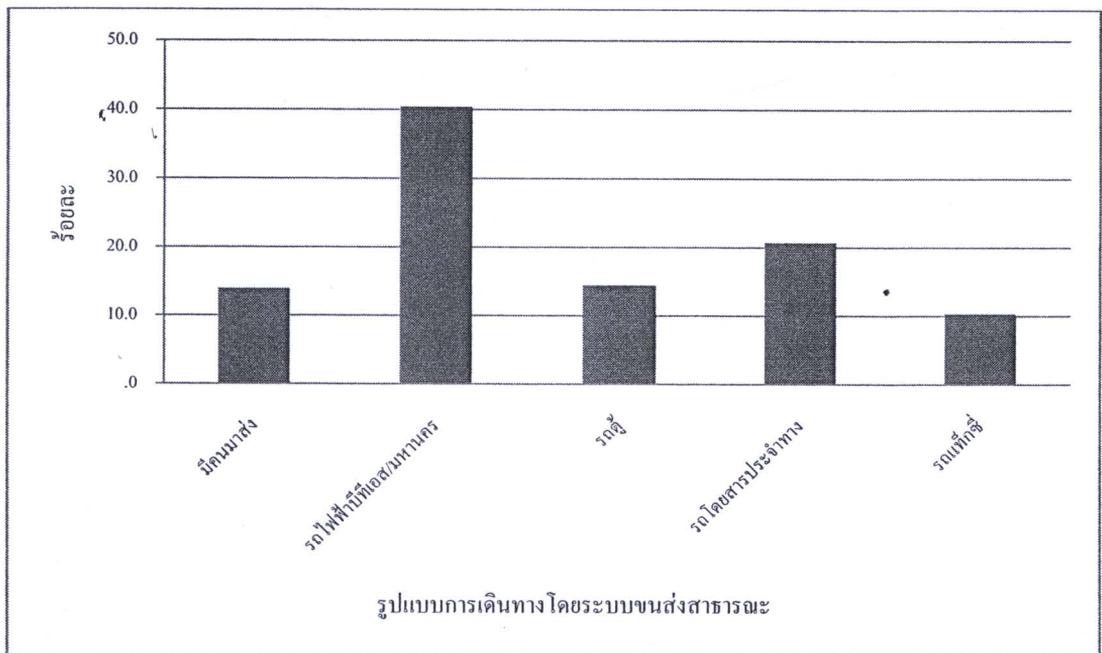
จากรูปที่ 5.11 แสดงรายได้ของผู้เดินทางที่เข้ามาใช้พื้นที่จอดรถสาธารณะบริเวณริมถนนภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยและพื้นที่จอดรถใกล้เคียงบริเวณริมถนนอังรีดูนังต์และริมถนนพญาไท จากการสำรวจข้อมูลพบว่าส่วนใหญ่ผู้เดินทางมีรายได้อยู่ระหว่าง 8,000 ถึง 10,000 บาทต่อเดือนเป็นจำนวนร้อยละ 29.50 รองลงมามีรายได้อยู่ระหว่าง 5,000 ถึง 8,000 บาทต่อเดือนเป็นจำนวนร้อยละ 16.40 ตามลำดับโดยผู้เดินทางมีรายได้เฉลี่ยประมาณ 14,818.40 บาท และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 9,429.30 บาท



รูปที่ 5.11 รายได้ของผู้เดินทางที่ใช้พื้นที่จอดรถสาธารณะและพื้นที่จอดรถใกล้เคียง

5.5.5 รูปแบบการเดินทางสำรองโดยระบบขนส่งสาธารณะของผู้เดินทาง

จากรูปที่ 5.12 แสดงถึงการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะของผู้เดินทางในการเดินทางมายังจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย จากการสำรวจพบว่าถ้าผู้เดินทางที่ไม่เลือกเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล รูปแบบการเดินทางสำรองที่ผู้เดินทางเลือกใช้เป็นอันดับแรกคือ รถไฟฟ้าบีทีเอสและรถไฟฟ้ามหานครเป็นเป็นจำนวนร้อยละ 40.40 รองลงมาเป็นรูปแบบการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางเป็นจำนวนร้อยละ 20.70 ส่วนการเดินทางโดยรถตู้และเดินทางมาโดยมีคนมาส่งมีจำนวนที่ใกล้เคียงกัน รูปแบบการเดินทางที่ผู้เดินทางใช้น้อยที่สุดคือ เดินทางด้วยรถแท็กซี่มีจำนวนร้อยละ 10.00



รูปที่ 5.12 รูปแบบการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะของผู้เดินทาง