

## รายการอ้างอิง

### ภาษาไทย

- กฤติกา มาโนช . การเปิดรับและทัศนคติเกี่ยวกับป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรของผู้ใช้รถในเขตกรุงเทพมหานคร.วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต ภาควิชาการประชาสัมพันธ์ คณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2540 .
- การสื่อสาร หน่วยที่ 1-7 โรงพิมพ์สุโขทัยธรรมมาธิราช , 2538 .
- กิติมา สุรสนธิ . เทคนิคการโน้มน้าวใจในการสื่อสารระหว่างบุคคล .คณะวารสารศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ , 2528.
- จรัญ บุรรัตน์ . ระบบขนส่งมวลชนในอนาคตของประเทศ . วิทยาลัยป้องกันอาณาจักร , 2534 .
- จำนง วิบูลย์ศรี . หลักและการปฏิบัติทางวาณิชเทศ . 2538 .
- दानินทร์ กิจนิจิ . การเปิดรับสาร ความรู้ ทัศนคติและการอนุรักษ์พลังงานในโครงการรวมพลังหารสองของประชาชนในกรุงเทพมหานคร . วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต ภาควิชาการประชาสัมพันธ์ คณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2540 .
- ธนวัฒน์ สุวรรณจรัส . การประเมินประสิทธิผลของการใช้เนื้อหาสารที่เร้าความกลัวในสื่อโทรทัศน์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต ภาควิชาการสื่อสารมวลชน คณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2539.
- ธีระพล ห่วมชุมพร . การเปิดรับข่าวสาร ทัศนคติ และเหตุผลของการตัดสินใจซื้อวิทยุติดตามตัวของเยาวชนที่ศึกษาในระดับอุดมศึกษาในเขตกรุงเทพมหานคร . วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต ภาควิชาการประชาสัมพันธ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2541.
- นฤพล โรหิตจันทร์ . ประสิทธิผลของสื่อประชาสัมพันธ์ที่มีต่อ ความรู้ ทัศนคติ เกี่ยวกับโครงการรักเจ้าพระยากับตาวิเศษของประชาชนในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต ภาควิชาการประชาสัมพันธ์ คณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2534.

- นิพนธ์ ภูพันธ์ศรี . การนำนโยบายการแก้ปัญหาการจราจรติดขัดไปปฏิบัติ กรณีวิจัยปฏิบัติ  
กรณีวิจัยปฏิบัติการในโครงการนำร่องเกี่ยวกับระบบจราจรบนถนนรามคำแหง  
ของสถานีตำรวจสถานีตำรวจนครบาลหัวหมาก . วิทยานิพนธ์ปริญญา  
มหาบัณฑิต ภาควิชานโยบายและการวางแผนสังคม คณะสังคมศาสตร์  
สถาบันเทคโนโลยีสังคม ( เกริก ) , 2536.
- นันทา ชุนภักดี . การพูด . นครปฐม : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยศิลปากร , 2529 .
- บำรุง สุขพรรณ . บทบาทของสื่อมวลชนในการเผยแพร่ข่าวสารปลุกฝังความรักชาติ  
ความสามัคคี ส่งเสริมความสามัคคี ความมีระเบียบวินัย และปลุกฝังค่านิยมที่พึง  
ประสงค์ต่อเยาวชนไทย . รายงานการศึกษาสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมและ  
ประสานงานเยาวชนแห่งชาติ สำนักงานนายกรัฐมนตรี , 2526 .
- เบญจพร วุฒิพันธ์ . การศึกษากลยุทธ์การประชาสัมพันธ์และประสิทธิผลโครงการรณรงค์  
อ่านฉลากก่อนซื้อ ของสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา . วิทยานิพนธ์  
ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการประชาสัมพันธ์ คณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์  
มหาวิทยาลัย , 2540 .
- ปทุมพร ศิริรังคะมานนท์ . การนำนวัตกรรมทางการสื่อสารเข้าสู่วงการธุรกิจ ศึกษาเฉพาะ  
กรณีโทรศัพท์เคลื่อนที่ . วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการสื่อสาร  
มวลชน คณะวารสารศาสตร์และสื่อสารมวลชน มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2532.
- ประมะ สตะเวทิน . หลักนิเทศศาสตร์ . กรุงเทพมหานคร : ห้างหุ้นส่วนจำกัด ภาพพิมพ์ ,  
2538 .
- พิสมัย ตีเกะแก้ว . เอกสารการฝึกอบรมการพูดให้สัมฤทธิ์ผล . 22 เมษายน 2522 ,  
หน่วยศึกษานิเทศก์ กรมการฝึกหัดครู , 2524.
- เพ็ญจันทร์ สุทธิพิเชษฐกุล . ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมกาเปิดรับสื่อ ความรู้ทัศนคติ  
และพฤติกรรมในการรณรงค์เพื่อการไม่สูบบุหรี่ : ศึกษาเฉพาะกรณีข้าราชการ  
กรุงเทพมหานคร . วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการสื่อสารมวลชน  
คณะวารสารศาสตร์และสื่อสารมวลชน มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ , 2534 .
- ภาระณี ประถมบุรณ์ . ปัจจัยที่ก่อให้เกิดความสัมฤทธิ์ผลในการโน้มน้าวใจสมาชิกให้ร่วม  
กันจัดตั้งสหกรณ์หมู่บ้านเก่า . วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการ  
ประชาสัมพันธ์ คณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2524 .

- มาริสลา แสงกุลศิริศักดิ์ . กลยุทธ์ในการใช้สื่อประเภทละครเวทีเพื่อโน้มน้าวใจให้รักษา  
ความสะอาดและสิ่งแวดล้อม : ศึกษาเฉพาะกรณีละครเรื่อง " ตาวิเศษตะลุยเมือง  
มอมแมม .ปริญญาานิพนธ์วารสารศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ,  
2532.
- มุกดา แก้วมณีโชค . ประสิทธิผลของสื่อเสียงตามสายที่มีต่อความรู้ ทัศนคติและการ  
ปฏิบัติตนเกี่ยวกับสุขภาพโภชนาการของประชาชนในเทศบาลเมืองชลบุรี .  
วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต ภาควิชาการประชาสัมพันธ์ คณะนิเทศศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2532 .
- ยงยุทธ รักษาศรี . การใช้ระบบข่าวสารในการตัดสินใจเพื่อพัฒนาการกำหนดเส้นทางการ  
เดินรถยนต์โดยสาร จ.ขอนแก่น . วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต ภาควิชาการ  
ประชาสัมพันธ์ คณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2525 .
- วนิด มาลาศรี . ศึกษาประสิทธิภาพและประสิทธิผลของสื่อสิ่งพิมพ์ที่ใช้เผยแพร่ในโครง  
การพัฒนาดินเค็มภาคตะวันออกเฉียงเหนือ . วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต  
ภาควิชาสื่อสารมวลชน คณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2533 .
- รังสิมา สุวรรณจินดา . ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมกาเปิดรับข่าวสารนวงรรวมกับ  
ความรู้ ความเข้าใจ คุณลักษณะของโครงข่ายบริการการสื่อสารร่วมระบบดิจิทัล  
(ISDN) : เปรียบเทียบระหว่างกลุ่มผู้ใช้บริการและกลุ่มที่ไม่ได้ใช้บริการโครงข่าย  
บริการสื่อสารร่วมระบบดิจิทัล (ISDN) . วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต ภาควิ  
ชาสื่อสารมวลชน คณะวารสารศาสตร์และสื่อสารมวลชน มหาวิทยาลัย  
ธรรมศาสตร์ , 2540 .
- วันชัย ธนะวังน้อย . การเปิดรับข่าวสารและการยอมรับนวัตกรรมของชาวบ้านในโครงการ  
เตาแก๊สมูลสัตว์ ตำบลท่าข้าม อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม . วิทยานิพนธ์  
ปริญญาามหาบัณฑิต ภาควิชาการประชาสัมพันธ์ คณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์  
มหาวิทยาลัย , 2526 .
- วิรัช ลภีรัตนกุล . วาทนิเทศและวาทศิลป์ : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2525 .
- วิษณุ สุวรรณเพิ่ม . การสื่อสารเพื่อโน้มน้าวใจ . กรุงเทพมหานคร , 2523 .
- วิเชียร เกตุสิงห์ . การวิจัยเชิงปฏิบัติ . กรุงเทพมหานคร : ไทยวัฒนาพานิช , 2537 .
- วุฒิชัย จำนง . แนวความคิดเรื่องพฤติกรรมองค์กร . พิมพ์ครั้งที่ 1 . กรุงเทพมหานคร :  
ห้างหุ้นส่วนจำกัด รวมสาส์น , 2534 .

- ศศิวิมล ปาลศรี . พฤติกรรมกรรมการเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ทักษะคนคิด และพฤติกรรมการใช้พลังงานไฟฟ้าอย่างประหยัดของเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจ และเอกชนในเขตกรุงเทพมหานคร . วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการประชาสัมพันธ์ คณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2538 .
- สมบุญณี ศรีวิวัฒน์ตระกูล . กลยุทธ์การสื่อสารและประสิทธิผลของโครงการประชาร่วมใจประหยัดไฟฟ้า ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย . วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการประชาสัมพันธ์ คณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2540 .
- สมศักดิ์ ไอบาสเจริญกิจ . การพึ่งพาและการใช้ประโยชน์ข่าวสารการจราจรของผู้ขับขี่ในเขตกรุงเทพมหานคร . วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการประชาสัมพันธ์ คณะนิเทศศาสตร์ มหาวิทยาลัยกรุงเทพ , 2540 .
- สุกัลยา บุญยบัณฑิต . ประสิทธิผลของสื่อประชาสัมพันธ์โครงการฉลาดประหยัดไฟ . วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาสื่อสารมวลชน คณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2541 .
- สุรพงษ์ ไสธนะเสถียร . การสื่อสารกับสังคม กรุงเทพมหานคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2533 .
- โสภิตสุดา มงคลเกษม . พฤติกรรมกรรมการเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ทักษะคนคิด และพฤติกรรม การคาดเดาเริ่มชัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร . วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการประชาสัมพันธ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2539 .
- เสาวนีย์ ฉัตรแก้ว . การนำเสนอนวัตกรรมของชาติตะวันตกในหนังสือพิมพ์ของมิชชันนารี ระหว่างสมัยรัชกาลที่ 3 ถึงสมัยรัชกาลที่ 5 . วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาวารสารสารสนเทศ คณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2541
- หนังสือพิมพ์ประชาชาติธุรกิจ ฉบับที่ 3132 วันที่ 21-23 มกราคม 2543 : 20 .
- อดุลย์ จาตุรงค์กุล . ทฤษฎีการจูงใจ . กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง , 2526 .
- อรวรรณ ปิลาพันธ์โอวาท . การสื่อสารเพื่อโน้มน้าวใจ . กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2537 .
- อุบลวรรณ ปิติพัฒน์โฆษิต . พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวกับการสื่อสารและงานด้านนิเทศศาสตร์พัฒนาการ . วารสารนิเทศศาสตร์ ฉบับภาคการศึกษาภาคต้น : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2530 .

เอกสาร "รถไฟฟ้าบีทีเอส" บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด,กันยายน ,2537 .  
 อัญชลี ลิขวรรณ . การพูดเพื่อโน้มน้าวใจ Persuasive Speaking , เอกสารการฝึกอบรม  
 เรื่องการพูดให้สัมฤทธิ์ผล 1, พฤษภาคม 2522 คณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์  
 มหาวิทยาลัย ,2522

### ภาษาอังกฤษ

Bangkok MTS Consultants , First Stage Mass Transit System in Bangkok .

Preliminary Engineering ( Bangkok : MTS ) 2 (1979 ) : 2-50 .

Bettinghaus P. Erwin . Persuasive Communication . New York : Holt Rinehart  
 and Winston Inc , 1981 .

Bickhard H. Mark . Cognition , Conention and Communication . New York :  
 Praeger Publisher , 1980 .

Brembeck L. Winston & Howell S. Williams . Persusion : A means of social  
 Influence . Englewood Cliffs , New Jersey : Prentice Hall Inc , 1976 .

Cutlip M. Scott and Allen H.Center . Effective Public Ralations . New Jersey :  
 Prentice Hall Inc , 1964 .

Everett M. Rogers . Communication and Development . Beverly Hills :  
 Sage Publications, 1976 .

Everett M.Rogers and F.Floyd Shoemaker . Communication of Innovations  
 A cross-cultural Approach . New York : The Free Press , 1971 .

Everett M.Rogers .Diffusion of Innovation . New York : The Free Press ,1995 .

Fishbein Martin . Reading in Attitude theory and measurement . New York :  
 John Wiley & Sons Inc , 1967.

Gerald R. Miller & Michael Burgoon .New Techniques of persuasion . New York:  
 Harper & Row Publishers , 1973 .

Herbert W. Simons . Persuasion ; Understanding , Practice , and Analysis ,1968.

Hovland C. Rosenberg & I.L. Janish . Communication and Persuasion .  
 New York : Yale University Press , 1960 .

Jerald J. Feasters. "Measurement and Determinants of Innovativeness among  
 Primitive Agriculturists" Rural Sociology Vol 33 ( Septermer 1968 ) .

- Katz Elihu . Personal Influence : the part played by people in Paul F.Lazarfeld .  
New York : The Free Press , 1981 .
- Klapper Joseph . The Effects of Mass Communication . New York : The Free  
Press , 1960 .
- L.L. Thurstone . The Measurement of Attitude : A Psychophysical method and  
And some experiments with a scale for measuring attitude forward  
The church . Chicago : The University of Chicago Press , 1992 .
- Mcguire J Williams . Persuasion , Resistance and Attitude Change .Chicago :  
Ran McNally ,1973 .
- Philips G. Zimbrado . Influencing Attitude and Changing Behavior . London ,  
1987 .
- Rokeach Milton . Belief , Attitude and Values : A Theory of organization and  
Change . San Francisco : Jossey-Bass Inc , 1970 .



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## ภาคผนวก ก

**สาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร**

(ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก อ้างจากกฏกติกา  
มาโนช 2540 )

1. **การเติบโตอย่างรวดเร็วของกรุงเทพมหานคร**  
กรุงเทพมหานครเป็นเมืองแห่งหนึ่งของโลกที่เจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว ซึ่งเป็นการเติบโตที่เป็นไปในแนวตั้ง เช่น ตึกสูงต่างๆ คอนโดมิเนียม และแฟลต กรุงเทพมหานคร ได้เพิ่มมากขึ้นอย่างมาก เพราะที่ทำงานและที่อยู่อาศัยต่างก็ต้องใช้รถยนต์ในการสัญจรเดินทาง
2. **การเพิ่มขึ้นของประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร**  
ในแต่ละปีจะมีประชากรเพิ่มมากขึ้นในกรุงเทพมหานคร จึงทำให้มีประชากรที่เดินทางเข้ามาทำงานในกรุงเทพมหานครช่วงเช้า แล้วเดินทางกลับในตอนเย็นอยู่เป็นจำนวนมาก
3. **ถนนในกรุงเทพไม่เพียงพอ มีน้อยเกินไป**
4. **การเพิ่มขึ้นของโรงงานในเขตกรุงเทพมหานคร**  
โรงงานอุตสาหกรรมต่าง ๆ ต้องทำกิจกรรมต่าง ๆ บนถนน เช่น การขนส่งวัตถุดิบหรือคนงานต้องเดินทางไปทำงาน การขนส่งไปจำหน่าย
5. **โรงเรียนและมหาวิทยาลัยมักจะตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีประชากรหนาแน่น**  
ผู้ปกครองนิยมไปส่งลูกหลานของตนเองด้วยการขับรถยนต์ส่วนตัว ซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบกับถนนใกล้เคียง สำหรับมหาวิทยาลัยใหญ่ ๆ นักศึกษานิยมขับรถยนต์ส่วนตัวไปเรียน ทำให้จำนวนรถบนถนนเพิ่มมากขึ้น
6. **ระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ไม่เพียงพอ**  
มีจำนวนคนที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวมากกว่ารถเมล์มาก เพราะรถเมล์มีจำนวนไม่เพียงพอและไม่สะดวกสบาย
7. **ระยะทางที่ไกลเกินไประหว่างบ้านกับที่ทำงาน**
8. **ประชาชนไม่เคารพกฎจราจร และไม่มีระเบียบวินัยในการขับขี่**
9. **การมีจำนวนตำรวจจราจรที่ไม่เพียงพอ**

## ภาคผนวก ข

## แบบสอบถาม

เงื่อนไข : ผู้ตอบแบบสอบถามจะต้องเป็นผู้โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอส ที่เคยมี  
พฤติกรรมใช้บริการอย่างน้อย 2 ครั้ง หรือผู้โดยสารรถประจำทาง

ตอนที่ 1 : มีจำนวน 6 ข้อ โปรดใส่เครื่องหมาย / ในช่องที่ตรงกับข้อความที่ท่านเลือก

1. เพศ

ชาย

หญิง

2. อายุ ..... ปี

3. สถานภาพ  โสด

สมรส

4. ระดับการศึกษา

ประถมศึกษา

มัธยมศึกษา

ปวช./ ปวส. หรืออนุปริญญา

ปริญญาตรี

สูงกว่าปริญญาตรี

5. รายได้ต่อเดือน

ต่ำกว่า 5,000 บาท

5,001 – 9,000 บาท

9,001 – 13,000 บาท

13,001 บาทขึ้นไป

6. อาชีพ / หน้าที่สถานภาพ

นักเรียน

นักศึกษา

พนักงานบริษัทเอกชน

ธุรกิจส่วนตัว

รับราชการ

พนักงานรัฐวิสาหกิจ

รับจ้าง

อื่น ๆ .....

ตอนที่ 2 : มีจำนวน 14 ข้อ โปรดใส่เครื่องหมาย / ในช่องที่ตรงกับข้อความที่ท่านเลือก

ข้อความต่อไปนี้ถูกหรือผิด

7. รถไฟฟ้าบีทีเอส จะคิดอัตราค่าบริการตามระยะทาง

ถูก

ผิด

8. อัตราค่าบริการรถไฟฟ้าบีทีเอส จะเริ่มต้นที่ 15 บาท

ถูก

ผิด

9. รถไฟฟ้าบีทีเอสจะมีการเปิดบริการตลอด 24 ชั่วโมง

ถูก

ผิด



10. การซื้อตัวของรถไฟฟ้าบีทีเอสทำได้เฉพาะซื้อจากตู้ขายอัตโนมัติ  
 ถูก  ผิด
11. รถไฟฟ้าบีทีเอส มีการใช้ระบบคอมพิวเตอร์ในการควบคุมด้านความปลอดภัยป้องกันการชน  
 ถูก  ผิด
12. รถไฟฟ้าบีทีเอส มีความเสี่ยงทำให้เกิดมลพิษทางอากาศมากกว่ารถเมล์  
 ถูก  ผิด
13. ถ้านั่งรถไฟฟ้าเพียงคนเดียวจากสยามสแควร์ไปอ่อนนุช จะมีค่าโดยสารที่ถูกกว่าการนั่งรถแท็กซี่  
 ถูก  ผิด
14. ระยะเวลาจากการนั่งรถไฟฟ้าบีทีเอส ตั้งแต่สถานีหมอชิต-อ่อนนุชจะใช้เวลาประมาณ 30 นาที  
 ถูก  ผิด
15. มีบริการรถวิ่งไปรับผู้โดยสารตามตรอกซอยเพื่อมาส่งที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส  
 ถูก  ผิด
16. อัตราค่าบริการ จะไม่มีการเปลี่ยนแปลงภายในระยะเวลา 3 ปีที่เริ่มให้บริการ  
 ถูก  ผิด
17. สถานีหลักที่ใช้ในการเปลี่ยนเส้นทาง คือ สถานีสยามสแควร์ โดยไม่ต้องซื้อตั๋วใบใหม่  
 ถูก  ผิด
18. มีรถวิ่งให้บริการแต่ละคัน จะรอไม่นานเกิน 5 นาที  
 ถูก  ผิด
19. ความเร็วเฉลี่ยของการวิ่งรถไฟฟ้าจะอยู่ที่ 35 กิโลเมตร/ชั่วโมง  
 ถูก  ผิด

20. ท่านเคยได้รับข่าวสารเกี่ยวกับรถไฟฟ้าบีทีเอส จากสื่อต่างๆต่อไปนี้ มากน้อยเพียงใด  
โปรดตอบโดยเขียนเครื่องหมาย / ลงในช่องว่างที่ตรงกับความเป็นจริง

สื่อ	ประจำ สัปดาห์ละ 4 ครั้ง	บ่อย สัปดาห์ละ 2-3 ครั้ง	ไม่ค่อยบ่อย (สัปดาห์ละครั้ง)	นานๆครั้ง (1-2 ครั้งต่อเดือน)	ไม่เคยได้รับ
I. โทรทัศน์					
II. วิทยุ					
III. ป้ายโฆษณา					

สื่อ	บ่อยครั้ง (ทุก 2 สัปดาห์)	เคยเห็น เดือนละครั้ง	ไม่ค่อยบ่อย (2-3 เดือน/ครั้ง)	นาน ๆ ครั้ง (มากกว่า 2-3 เดือน/ ครั้ง)	ไม่เคยเห็นเลย ซักครั้งเดียว
III . นิตยสาร					
IV. วารสารรถไฟฟ้า บีทีเอสจัดทำขึ้น					

## V. สื่อแผ่นพับ

 เคยได้รับ ..... ครั้ง

 ไม่เคยได้รับเลย

## VI . การวิงวอนขอรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยการแสนผ่านไปมาให้เห็น

 เคยเห็นบ่อยครั้ง

 ไม่ค่อยเคยเห็น

 ไม่เคยเห็นเลยซักครั้ง

21. ท่านมีโอกาสที่ได้รับการบอกต่อ และรับข่าวสารเกี่ยวกับรถไฟฟ้าบีทีเอสจากบุคคลอื่นมากน้อยเพียงใด  
โปรดใส่เครื่องหมาย / ในช่องว่างที่กำหนดไว้

สื่อบุคคล	ประจำ สัปดาห์ละ 4 ครั้งขึ้นไป	บ่อย สัปดาห์ละ 2-3 ครั้ง	ไม่ค่อยบ่อย สัปดาห์ละครั้ง	นาน ๆ ครั้ง 1-2 ครั้งต่อเดือน	ไม่เคยได้รับ
1. เพื่อนนักเรียน / เพื่อนร่วมงาน					
2. บุคคลในครอบครัว					

**ตอนที่ 3** ความคิดเห็นเกี่ยวกับรถไฟฟ้าบีทีเอส

22. ท่านมีความคิดเห็นเกี่ยวกับรถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นอย่างไร

โปรดใส่เครื่องหมาย / ในช่องที่ท่านมีความเห็นว่า เป็นเช่นนั้น

ความคิดเห็นต่อรถไฟฟ้าบีทีเอส	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง
1. เป็นโครงการที่ดีในการแก้ปัญหาจราจร					
2. ทำให้การเดินทางเป็นไปได้รวดเร็วขึ้น					
3. เส้นทางที่รถไฟฟ้าวิ่งผ่านมีความเหมาะสม					
4. มีความปลอดภัยในการเดินทาง					

ความคิดเห็นต่อรถไฟฟ้าบีทีเอส	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง
5. เป็นพาหนะที่ไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม					
6. มีการโฆษณาที่ทำให้ดึงดูดใจมาก					
7. มีการประชาสัมพันธ์ที่น่าสนใจมาก					
8. ราคาค่าบริการเหมาะสมตามระยะทาง					
9. เป็นการลงทุนก่อสร้างที่ไม่คุ้มค่า					
10. มีทางเลือกหลากหลายขึ้นในการเดินทาง					

23. ในอนาคต ท่านจะใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส หรือไม่ เพราะเหตุใด

- ใช้แน่นอน เพราะ .....
- อาจจะใช้ เพราะ .....
- ไม่ใช้ เพราะ .....

24. ถ้าไม่มีเหตุขัดข้องด้านราคาค่าบริการ ท่านจะใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส หรือไม่

- ใช่  ไม่แน่ใจ เพราะ .....
- ไม่ใช้ เพราะ.....

25. ท่านมีความต้องการคาดหวังให้รถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นอย่างไร จึงจะได้รับความนิยมในการใช้บริการ  
โปรดระบุ

.....

.....

.....

.....

ลูกค้าใช้บริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

#### ตอนที่ 4 ปัจจัยที่ใช้ในการตัดสินใจใช้บริการ

26. ท่านใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสเพื่อการเดินทาง ด้วยเหตุผลแต่ละข้อต่อไปนี้มากน้อยเพียงใด โปรดใส่เครื่องหมาย / ในช่องว่างที่ท่านมีความเห็นว่าเป็นเช่นนั้น

ปัจจัยที่โน้มน้าวให้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด / ไม่ใช่เหตุนี้
1. ให้ความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง					
2. มีราคาค่าบริการที่เหมาะสม					
3. คำนวณเวลาในการเดินทางได้แน่นอน					
4. เส้นทางครอบคลุมจุดสำคัญในการเดินทาง					
5. ช่วยลดความเครียดในการเดินทาง					
6. ภายในตัวรถไฟฟ้ามีความสะอาดดี					
7. บริเวณชานชาลาของรถไฟฟ้ามีความสะอาด					
8. บริการที่ประทับใจ เช่น พนักงานมีความสุภาพ					
9. มีความปลอดภัยในการเดินทาง					
10. การเห็นโฆษณาแล้วทำให้ไม่อยากใช้					
11. การได้ยินจากบุคคลอื่นๆแล้วเกิดความอยากใช้					
12. ราคาค่าบริการสูงแต่ยอมรับได้					
13. รถไฟฟ้าเป็นพาหนะที่มีความทันสมัย					
14. ให้ความรู้สึกดีน้อยกว่าการนั่งรถเมล์					
15. เป็นพาหนะที่ไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม					

##### ขอขอบคุณในความร่วมมือของท่านเป็นอย่างสูง #####

### ปัจจัยที่ทำให้ไม่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส

27. เพราะเหตุใด ท่านจึงไม่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสเพื่อการเดินทาง  
โปรดใส่เครื่องหมาย / ในช่องว่างที่ท่านมีความเห็นว่าเป็นเช่นนั้น

สาเหตุที่ไม่ใช้บริการ	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด / ไม่ใช่เหตุนี้
1. คิดว่าไม่จำเป็นที่จะต้องใช้รถไฟฟ้าในการเดินทาง					
2. ความไม่สะดวกยุ่งยากต่อการเดินทาง					
3. เส้นทางที่รถวิ่งผ่านไม่ตรงกับความต้องการใช้					
4. อัตราค่าบริการสูง ไม่คุ้มค่ากับเงินที่จ่าย					
5. ทำให้ใช้เวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้น					
6. ติดขัดในเรื่องค่าใช้จ่ายเงินค่าบริการ					
7. โฆษณาไม่น่าสนใจ					
8. การประชาสัมพันธ์มีน้อยเกินไป					
9. ขาดการลดแลกแจกแถมเพื่อดึงดูดใจ					
10. ไม่มั่นใจในความปลอดภัยของระบบการเดินทาง					
11. เป็นการเดินทางที่ใช้จ่ายพุ่มเพื่อยเกินไป					
12. เป็นโครงการที่บดบังทัศนียภาพกรุงเทพฯ					

##### ขอขอบคุณในความร่วมมือของท่านเป็นอย่างสูง #####

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## ภาคผนวก ค

### รายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ( รถไฟฟ้าบีทีเอส )

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครเป็นโครงการที่ทางกรุงเทพมหานครให้สัมปทานเป็นเวลา 30 ปี โดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้คือ

- เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร
- เพื่อเพิ่มทางเลือกในการเดินทางที่มีประสิทธิภาพให้ประชาชน

### รถไฟฟ้าบีทีเอสทำให้เกิดผลประโยชน์ต่อทางด้านเศรษฐกิจและสังคม ดังนี้

#### ผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ

1. ประหยัดค่าใช้จ่ายและเวลาในการเดินทาง สำหรับผู้ใช้ระบบขนส่งมวลชนและผู้ใช้รถใช้ถนน
2. ช่วยให้เกิดการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น เนื่องจากประสิทธิภาพในการทำงานที่เพิ่มขึ้น เมื่อลดเวลาในการเดินทางลง
3. ช่วยเพิ่มการลงทุนโดยเฉพาะจากต่างประเทศ เนื่องจากปัจจัยโครงสร้างพื้นฐานดีขึ้น
4. ช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในการแก้ไขปัญหาจราจร

#### ผลประโยชน์ต่อสังคม

1. ช่วยเพิ่มคุณภาพชีวิต โดยทำให้มีสุขภาพกายและสุขภาพจิตที่ดีขึ้น มีเวลาในการพักผ่อนมากขึ้น สมาชิกในครอบครัวมีโอกาสอยู่ใกล้ชิดกันมากขึ้น และมีโอกาสในการเลือกดำเนินวิถีชีวิตมากขึ้น
2. ทำให้เกิดการพัฒนาทางสังคมจากการพบปะสังสรรค์ และเกิดความใกล้ชิดกันมากขึ้น ด้วยเหตุที่มีการเดินทางร่วมกัน
3. เป็นการสร้างโอกาสในการทำงานเพิ่มขึ้น

ในส่วนของความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์ จากการศึกษาเมื่อเริ่มดำเนินโครงการพบว่า จะช่วยประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากกว่า 15 ล้านบาทต่อวัน และมีค่า Economic Internal Rate of Return สูงกว่า 28% โดยโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอส ใช้ระบบรถไฟฟ้ามาตรฐานที่ได้รับความนิยมแพร่หลายในการใช้กับเมืองใหญ่ๆ ด้วยการใช้มอเตอร์ไฟฟ้าในการขับเคลื่อนวิ่งอยู่บนรางคู่ยกระดับแยกทิศทางไปกลับ ทำให้มีความปลอดภัยสูง อีกทั้งยังควบคุมด้วยคอมพิวเตอร์ในการทำงาน



### บริษัทผู้ทำการก่อสร้างรถไฟฟ้า

รถไฟฟ้าบีทีเอสได้เริ่มก่อสร้างเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2538 โดยกลุ่มบริษัท ซีเมนต์ เอ.จี และบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) และได้ก่อสร้างแล้วเสร็จพร้อมส่งมอบให้กับทางบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ เมื่อต้นเดือนธันวาคม พ.ศ. 2542 รวมใช้เวลาในการก่อสร้างทั้งสิ้นถึง 5 ปี

### รายละเอียดเกี่ยวกับรถไฟฟ้าบีทีเอส

รถไฟฟ้าบีทีเอสได้เริ่มเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ. 2542 โดยมีเวลาให้บริการทุกวัน ตั้งแต่เวลา 6:00 น.- 24:00 น.

### ตัวรถไฟฟ้าบีทีเอส ประกอบด้วยรถที่ใช้ 2 ประเภท คือ

1. รถชนิดที่มีห้องคนขับซึ่งมีมอเตอร์ขับเคลื่อนได้
2. รถชนิดที่ไม่มีห้องคนขับ ไม่มีมอเตอร์ที่ขับเคลื่อนได้

โดยตัวรถแต่ละคัน มีความกว้าง 3.20 เมตร ความยาว 21.8 เมตร สามารถจุคนได้ในหนึ่งตู้ขบวนเป็นจำนวนคนทั้งสิ้น 320 คน แบ่งเป็นคนนั่ง 42 คน และคนยืน 278 คน ประตุมิลักษณะเหมือนประตูลิฟท์โดยสารเป็นแบบเลื่อน ความกว้างของประตู 1.40 เมตร ด้านละ 4 บาน ตัวถังปลอดภัยสูง ติดตั้งระบบปรับอากาศพร้อมหน้าต่างชนิดกันแสง ความกว้างของราง 1.435 เมตร (Standard Gauge) และมีรางป้อนกระแสไฟฟ้าอยู่ด้านข้าง (Third Rail System) ทำให้มีความปลอดภัยสูง ไม่มีผลต่อกระทบทัศนียภาพ สถานีรับ-ส่งผู้โดยสาร ออกแบบให้หลบเลี่ยงสาธารณูปโภคใต้ดินและบนดิน และรักษาผิวจราจรบนถนนให้มากที่สุดโดยเป็นโครงสร้างแบบเสาเดี่ยวตั้งบนเกาะกลางถนนยาว 150 เมตร

### ลักษณะของสถานีรถไฟฟ้า มี 2 ลักษณะ คือ

1. มีชานชาลา 2 ข้าง (Side Platform Station) ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 22 สถานี โดยมีลักษณะที่รถไฟฟ้าวิ่งอยู่ตรงกลางสถานี ใช้เนื้อที่น้อยและสามารถก่อสร้างได้รวดเร็ว
2. มีชานชาลาอยู่ตรงกลาง (Center Platform Station) มีจำนวน 1 สถานี คือ สถานีสยาม ซึ่งเป็นสถานีร่วมที่เป็นจุดแยกของสองเส้นทาง มีลักษณะที่เป็นรถไฟฟ้าวิ่งอยู่บนราง 2 ข้าง ลักษณะเช่นนี้ทำให้ใช้พื้นที่มาก การก่อสร้างยุ่งยากกว่าแบบแรก เนื่องจากตัวรางต้องเบนออกจากกันเมื่อเข้าสู่สถานี แต่เป็นแบบที่มีประสิทธิภาพในการรับผู้โดยสารจำนวนมาก

## จำนวนชั้นของสถานีรถไฟฟ้ายูบีทีเอส

สถานีรถไฟฟ้ายูบีทีเอสมีชานชาลา 2 ชั้น ( Side Platform Station ) ตัวสถานีจะมี 2 ชั้น คือ

1. ชั้นจำหน่ายตั๋ว ( Concourse ) อยู่ในระดับเดียวกับสะพานลอยคนเดินข้ามถนน ในพื้นที่ชั้นนี้จะประกอบไปด้วยบริเวณจำหน่ายตั๋ว ตู้ขายตั๋วอัตโนมัติ และร้านค้าต่างๆ
2. ชั้นชานชาลา ( Platform ) บนพื้นที่ชั้นนี้จะเป็นที่สำหรับการโดยสารรถไฟฟ้ายูบีทีเอสในการเดินทาง

## โรงจอดและซ่อมบำรุง

รถไฟฟ้ายูบีทีเอสมีโรงจอดและซ่อมบำรุงอยู่บริเวณสถานีขนส่งตลาดหมอชิต ภายในบริเวณยังมีศูนย์บริหารและควบคุมการเดินรถไฟฟ้ายูบีทีเอส

## วิธีการซื้อตั๋วโดยสาร

1. ตู้จำหน่ายตั๋วอัตโนมัติ ( Ticket Issuing Machine : TIM ) ใช้ตั๋วแบบเที่ยวเดียว การชำระเงินจะใช้เฉพาะเหรียญเท่านั้น
2. เจ้าหน้าที่ห้องจำหน่ายตั๋วให้บริการขายตั๋วแบบสะสมมูลค่า และให้บริการแลกเหรียญ

## ชนิดของตั๋วโดยสารรถไฟฟ้ายูบีทีเอส มี 2 ชนิด คือ

1. ตั๋วแบบเที่ยวเดียว ( Single - Journey Ticket ) ซึ่งเป็นตั๋วที่ใช้เดินทางเพียงครั้งเดียว มูลค่าของตั๋วจะเท่ากับค่าโดยสารในแต่ละเที่ยวที่เดินทาง
2. ตั๋วแบบสะสมมูลค่า ( Stored - Value Ticket ) เป็นตั๋วที่ใช้เดินทางได้หลายครั้ง โดยมูลค่าของตั๋วจะถูกหักไปเรื่อยๆตามค่าโดยสารที่เดินทางจนกว่ามูลค่าของตั๋วจะหมด ตั๋วประเภทนี้สามารถนำมาเติมมูลค่าได้อีกที่ห้องจำหน่ายตั๋วภายในระยะเวลา 2 ปี โดยมีค่ามัดจำตั๋ว 30 บาท และในช่วงแรกมีการส่งเสริมการขายด้วยการให้มูลค่าเงินในตั๋วเพิ่มขึ้นอีก 10 บาท นั่นคือ ถ้าตั๋วมูลค่า 100 บาทจะเป็นค่ามัดจำ 30 บาท เหลือ 70 บาท แต่ทั้งนี้สามารถใช้เดินทางได้ในจำนวนเงิน 80 บาทและตั๋วประเภทนี้จะมีมูลค่าตั้งแต่ 100 , 200 , 300 , 400 และ 500 บาท ซึ่งตั๋วแบบสะสมมูลค่า จะให้ความสะดวกในการซื้อ ไม่ต้องเตรียมเหรียญเพื่อหยอดตู้ขายอัตโนมัติ และไม่ต้องคอยต่อคิวซื้อจากตู้ขายอัตโนมัติ

### ขั้นตอนในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส

1. เริ่มจากการซื้อตั๋วจากผู้จำหน่ายอัตโนมัติ หรือจากห้องจำหน่ายตั๋ว
2. เมื่อได้ตั๋วแล้ว ผู้โดยสารก็จะเดินผ่านช่องทางเข้า (Entry Gate) โดยจะต้องป้อนตั๋วผ่านเข้าประตูอัตโนมัติ เมื่อเครื่องตรวจสอบว่าตั๋วถูกต้องประตูจะเปิด และรับตั๋วคืนจากเครื่องก่อนเข้าประตูไป เก็บตั๋วโดยสารไว้เพื่อเป็นบัตรผ่านเมื่อถึงปลายทาง
3. เมื่อผู้โดยสารถึงสถานีที่ต้องการแล้ว ผู้โดยสารจะผ่านออกที่ช่องทางออก (Exit Gate) โดยป้อนตั๋วเดิมผ่านเข้าประตูอัตโนมัติ ในกรณีที่เป็นตั๋วแบบเที่ยวเดียว (Single - Journey Ticket) ที่ซื้อตรงตามราคาค่าโดยสารประตูจะเปิดออกได้และ เครื่องจะเก็บตั๋วคืน แต่ถ้าเป็นตั๋วแบบสะสมมูลค่า (Stored - Value Ticket) เครื่องจะทำการหักค่าโดยสารพร้อมแสดงจำนวนมูลค่าเงินที่เหลืออยู่ในตั๋วใบนั้น แล้วคืนตั๋วให้ก่อนเดินออกจากประตู ซึ่งตั๋วนี้สามารถเก็บไว้ใช้ครั้งต่อไปได้

### อัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอส

ราคาค่าโดยสารจะอยู่ระหว่าง 10 - 40 บาท

### สิ่งอำนวยความสะดวก

มีบันไดเลื่อนเพื่อขึ้นไปบนสถานี โดยในระยะเริ่มต้นจะมี 5 จุด คือ ที่สถานีสยาม , สถานีช่องนนทรี , สถานีอ่อนนุช , สถานีโศก และสถานีหมอชิต นอกจากนี้ยังมีบริการตู้ ATM โทรศัพท์สาธารณะ , ร้านค้า

### ระบบควบคุมการเดินทางด้วยคอมพิวเตอร์

เป็นระบบควบคุมความปลอดภัยอัตโนมัติ (Automatic Train Protection) เพื่อควบคุมความเร็วของรถ การหยุดรถ และระยะห่างของขบวนรถ โดยใช้มาตรฐานความปลอดภัยสูงสุดที่ยอมรับจากทั่วโลก มีความลาดชันของทางวิ่งไม่เกิน 3.5%

เมื่อเข้าสู่ทางโค้งจะมีมุมเอียงบังคับ มีการติดตั้งรางกันตกเพิ่มเติมในบริเวณที่เป็นทางโค้งแคบ และความเร็วของรถไฟฟ้าจะอยู่ที่ประมาณ 35 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยควบคุมด้วยระบบ SCADA (Supervisory Control and Data Acquisition) ซึ่งเป็นระบบตรวจสอบและควบคุมการจ่ายไฟอัตโนมัติ

### ระบบการป้องกันอัคคีภัย

ออกแบบตามมาตรฐานสากล ( NFPA ) มีการติดตั้งถังดับเพลิงทั้งบริเวณสถานีและภายในตัวรถ

### การรักษาความปลอดภัย

ได้รับความร่วมมือจากกองบัญชาการตำรวจนครบาล ( บข.น ) ร่วมกับยามรักษาความปลอดภัยภายในสถานีเพื่อความปลอดภัย

### ข้อควรปฏิบัติในการใช้รถไฟฟ้าบีทีเอส

1. ขณะรอรถไฟฟ้าบนชานชาลา ควรยืนอยู่หลังเส้นสีเหลือง
2. ระวังระวังช่องว่างระหว่างพื้นชานชาลา และรถไฟฟ้าขณะขึ้น-ลงรถไฟฟ้า
3. ยืนให้ห่างจากบริเวณประตูเข้า-ออกรถไฟฟ้า
4. ควรนั่งหรือยืนจับราวในขณะที่รถไฟฟ้าวิ่ง
5. ปฏิบัติตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่บริษัทอย่างเคร่งครัด

### ข้อห้ามในการใช้รถไฟฟ้าบีทีเอส

1. ห้ามรับประทานอาหาร / เครื่องดื่มในสถานีรถไฟฟ้าและในตัวรถไฟฟ้า
2. ห้ามเล่นหรือทดลองใช้อุปกรณ์ใดๆที่ติดตั้งในสถานีรถไฟฟ้าและภายในรถไฟฟ้า
3. ห้ามลงไปบริเวณรางรถไฟฟ้า
4. ห้ามยื่นพิงประตูรถไฟฟ้า

### การประสานงานกับโครงการใหญ่อื่นๆ

1. โครงการรถไฟฟ้ามหานคร ซึ่งเป็นโครงการรถไฟฟ้าใต้ดินขององค์การรถไฟฟ้ามหานคร ( รฟม. ) โดยจะมีทั้งสิ้นรวม 18 สถานี ในความลึก 20 เมตรจากพื้นดิน ครอบคลุมเส้นทางถนนพระราม4, ถนนรัชดาภิเษก , ถนนลาดพร้าว , ถนนพหลโยธิน และถนนกำแพงเพชร ซึ่งบริเวณก่อสร้างมีบางจุดที่ทางรถไฟฟ้าบีทีเอสสามารถร่วมประสานงานได้ คือ

- มีการประสานจุดตัดและจุดร่วมด้วยกัน 3 แห่ง คือ จุดตัดพระราม 4 – ราชดำริ , จุดตัดสุขุมวิท – อโศก , จุดร่วมสถานีขนส่งหมอชิต
  - ใช้ระบบไฟฟ้าคล้ายคลึงกัน และขนาดใกล้เคียงกัน ( 40,000 – 50,000 กิโลวัตต์ ต่อชั่วโมงต่อทิศทาง โดยใช้ไฟ 750 Volt / DC.
2. โครงการไฮเบรลล์
- มีการประสานจุดตัดที่บริเวณพญาไท และเพลินจิต



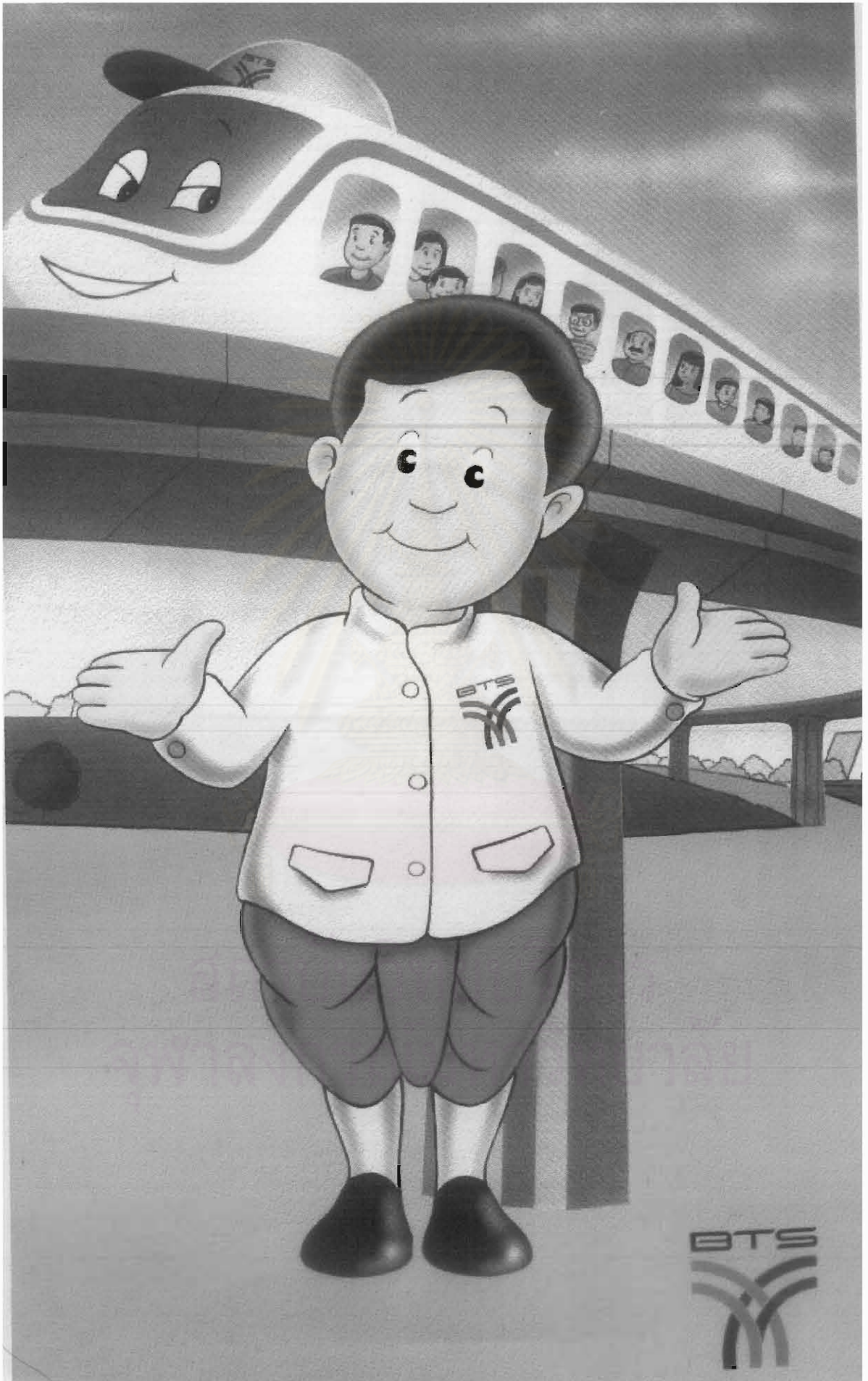
# โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร Bangkok Mass Transit System Project



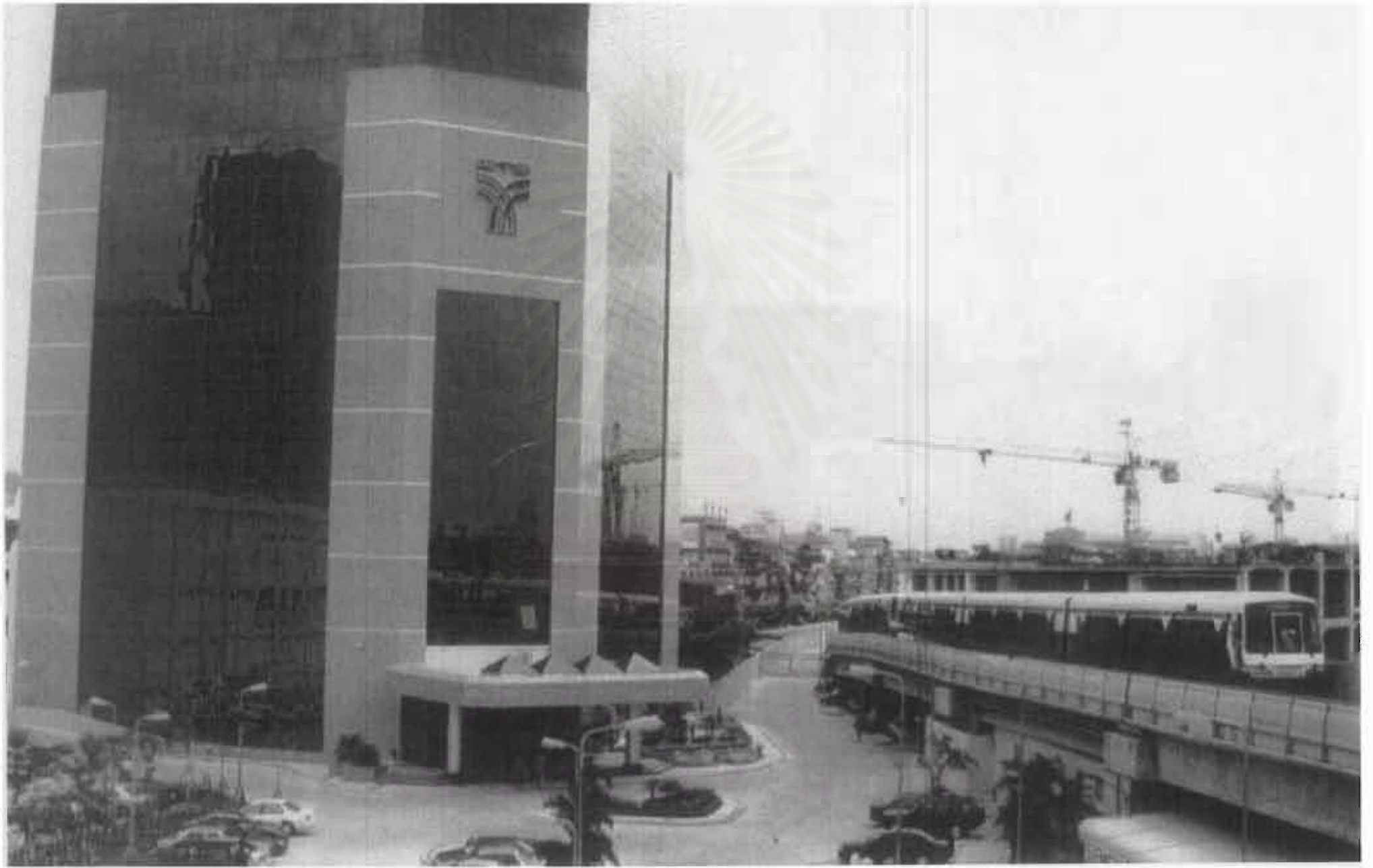
บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

Bangkok Mass Transit System Public Company Limited



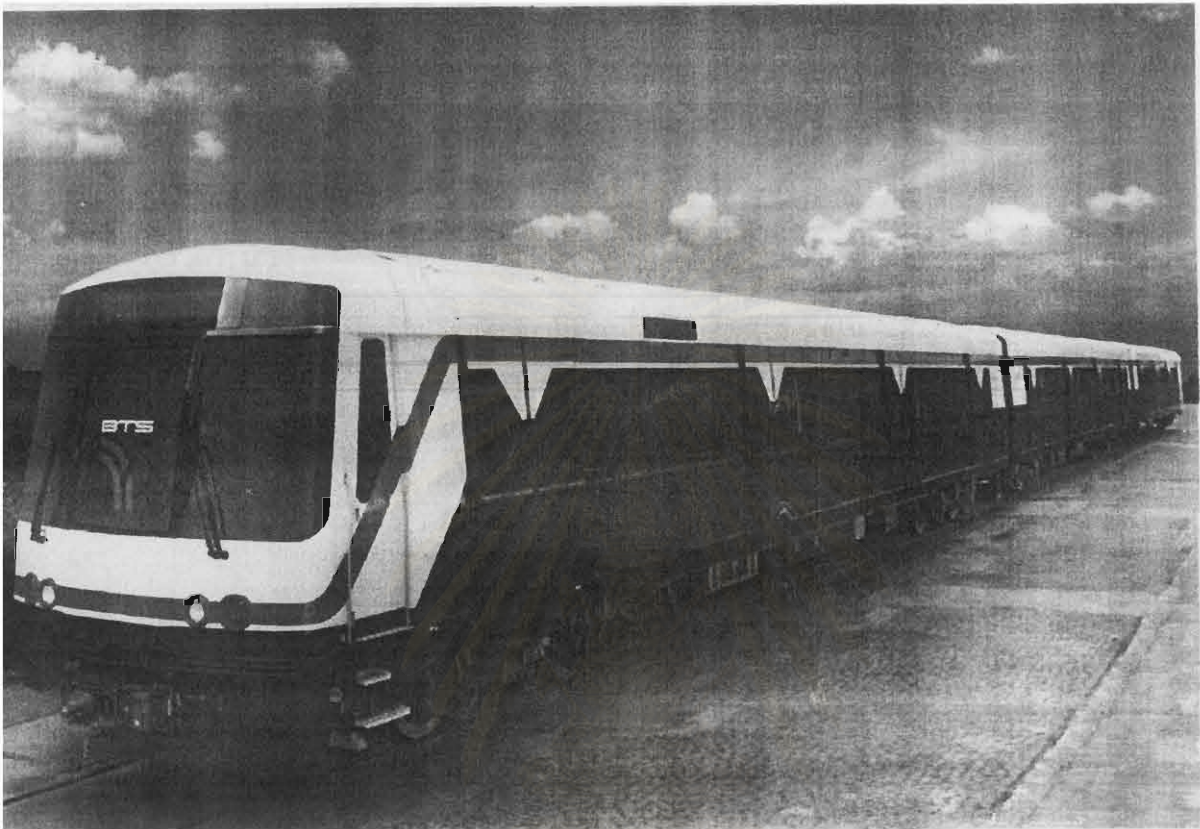




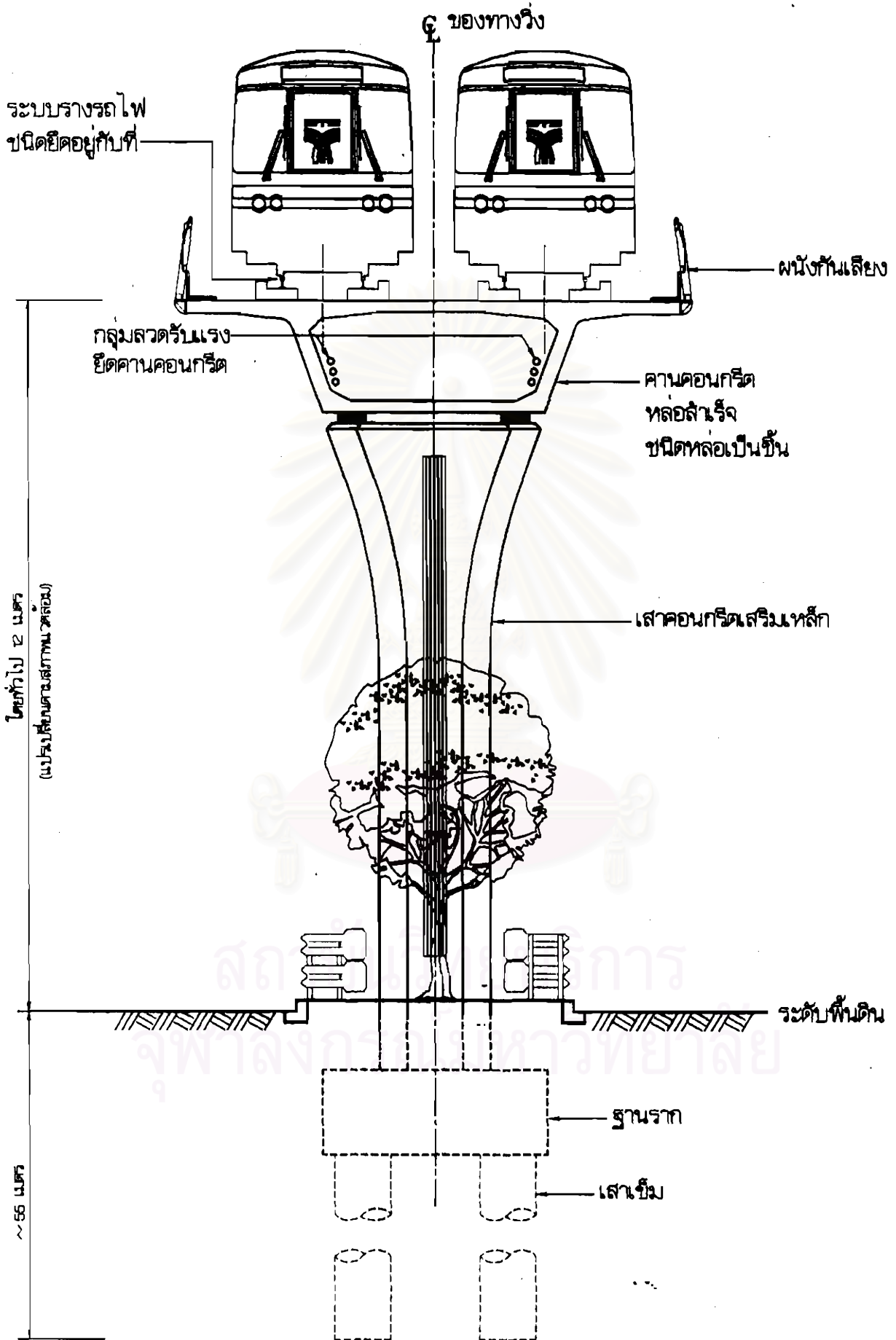




# รถชนิดใหม่ ไร้มลพิษ เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม



ชื่อทางการ	: รถไฟฟ้า บีทีเอส
ประเทศผู้ผลิต	: สาธารณรัฐเยอรมัน
ผลิตโดย	: บริษัท ซิเมนส์ เอ อี จำกัด
ออกแบบโดย	: ปอร์เช่ ดีไซน์
ประสิทธิภาพ	: มากกว่า 50,000 คนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง
ความจุต่อ 1 ขบวน (6 ตู้)	: 2,000 คน
ชนิด	: รถไฟฟ้าปรับอากาศ
สมรรถนะในการขับเคลื่อน	: มอเตอร์ไฟฟ้า กระแสขั้ว 16 เครื่อง ขนาด 2,720 กิโลวัตต์
พลังงานที่ใช้	: ไฟฟ้า (ปลอดมลพิษ)
พ.ศ. 2540	: รถคันแบบไฮบริดวิ่งรอบ กรุงเทพมหานคร
พ.ศ. 2541	: เริ่มวิ่งทดสอบ
พ.ศ. 2542	: เปิดให้บริการแก่ประชาชนทั่วไป



รูปตัด โครงสร้างทางยกระดับ





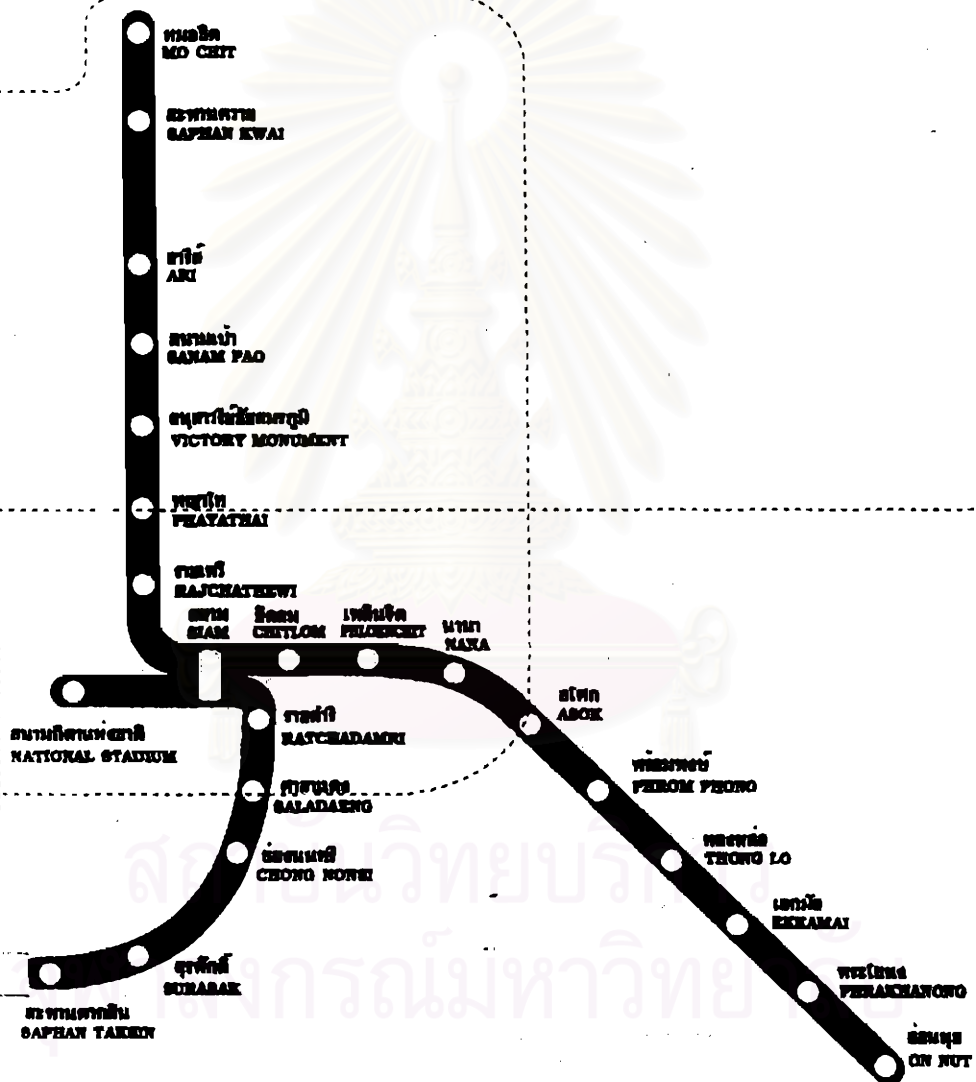
# สัญลักษณ์

- — — — — เส้นทางรถไฟฟ้า BTS สายสุขุมวิท
- — — — — เส้นทางรถไฟฟ้า BTS สายสีลม





**ตำแหน่งและชื่อสถานีที่ให้บริการในระบบรถไฟฟ้า บีทีเอส**  
**LOCATION AND NAMES OF THE BTS STATIONS**



**รถไฟฟ้า บีทีเอส เปิดให้บริการตั้งแต่เวลา 06.00 - 24.00 น.**  
**SERVICE HOURS : 06.00 - 24.00 hrs.**



### ประวัติผู้เขียน

นางสาวจินตนา มานิตยโชติพิสิฐ เกิดวันที่ 26 ธันวาคม พ.ศ. 2516 ที่อำเภอบ้านโป่ง จ.ราชบุรี สำเร็จการศึกษาปริญญาตรีวารสารศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับสอง) สาขาโฆษณาจากคณะวารสารศาสตร์และสื่อสารมวลชน มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ในปีการศึกษา 2538 และเข้าศึกษาต่อปริญญาโทคณะนิเทศศาสตร์ ในสาขาวารวิทยาและสื่อสารการแสดง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อปี พ.ศ. 2541 ปัจจุบันทำธุรกิจด้านคอมพิวเตอร์ ตำแหน่งผู้ช่วยผู้จัดการ บริษัท มากาต้าคอม จำกัด



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย