

บทที่ 1

บทนำ



1.1 ที่มาและปัญหา

กรุงเทพมหานครได้เจริญขึ้นอย่างรวดเร็ว จากข้อมูลในปี 2522 มีประชากรประมาณ 5 ล้านคน⁽¹⁾ และในรอบ 10 ปีที่ผ่านมามีอัตราเพิ่มประชากรประมาณร้อยละ 5⁽¹⁾ การเพิ่มขึ้นของประชากรนี้มีผลโดยตรงต่อการใช้ที่ดินในเขตเมือง ทำให้ที่ดินที่มีอยู่แออัดคับแคบมากขึ้น เมืองซึ่งไม่สามารถจะขยายออกไปในแนวตั้งได้มากนักก็จะขยายตัวออกไปตามแนวนอน ทำให้เมืองกว้างขวางออกไปทุกที รุกล้ำที่ท่ามาหากินด้านเกษตรกรรมที่อยู่รอบตัวเมือง และกลายเป็นการขยายตัวที่แผ่กว้างออกไปไม่มีเขตจำกัด ปัจจุบันนี้กรุงเทพมหานครกลายเป็นเมืองใหญ่ที่สุดแห่งเดียวในประเทศไทยเท่านั้น โดยกรุงเทพมหานครใหญ่กว่าเชียงใหม่ประมาณ 50 เท่า⁽¹⁾ และกำลังมีแนวโน้มว่าจะใหญ่มากขึ้นทุกที ๆ ไป ได้มีการศึกษาโดยนักวิจัยกลุ่มหนึ่งได้ชี้ให้เห็นว่า กรุงเทพมหานครนั้นเสมือนเป็นहेลือบตัวใหญ่ที่เสพทุก ๆ อย่าง มีการใช้ไฟฟ้าประมาณร้อยละ 82 ของการใช้ไฟฟ้าทั้งหมดของประเทศ⁽¹⁾ มีการใช้โทรศัพท์ร่วมร้อยละ 77 ของประเทศ⁽¹⁾ มีน้ำประปาใช้ร่วมร้อยละ 70 ของการใช้น้ำประปาทั่วราชอาณาจักร⁽¹⁾ มีรถยนต์และพาหนะร่วมร้อยละ 40 ของรถทั้งหมดทั่วประเทศ⁽²⁷⁾ ดังนั้น จึงไม่เป็นที่สงสัยเลยว่า ปัญหาต่าง ๆ ก็คงจะต้องตามมา และจะเป็นแหล่งก่อปัญหาหนักที่สุดของประเทศ จากการเพิ่มของจำนวนประชากร การขยายตัวออกไปในแนวนอนของการใช้ที่ดิน ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคมตามมาอย่างมากมาย ส่วนย่อยของปัญหาหนึ่งที่เกิดขึ้นและกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคมโดยตรง คือปัญหาด้านการคมนาคมขนส่งของคนและสิ่งของในเขตเมือง

ลักษณะของปัญหาด้านการคมนาคมของคนที่ได้ชี้แจงไว้ข้างต้น คือปัญหาการจราจรติดขัด การสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงด้านการเดินทางเพิ่มขึ้น และความไม่สะดวกสบายเกี่ยวกับการเดินทางประเภทต่าง ๆ รวมไปถึงความปลอดภัยในการเดินทาง เมื่อพิจารณาจากแง่ของสถานการณ์ต่าง ๆ นอกเหนือจากประชากรและการขยายตัวของการใช้ที่ดินพักอาศัย ยังมีเรื่องอื่น ๆ ซึ่งส่งผลกระทบต่อปัญหาด้านการคมนาคมของคนอย่างชัดเจน คือ

1.1.1 การขึ้นราคาน้ำมันของกลุ่มโอเปกการขึ้นราคาน้ำมันโดยไม่หยุดยั้งในปี พ.ศ. 2521 และต่อเนื่องจนถึงปี พ.ศ. 2522 ทำให้ราคาน้ำมันในช่วงปลายปี พ.ศ. 2522 มีราคาสูงกว่าปี พ.ศ. 2521 เกือบเท่าตัว ผลดังกล่าวได้ส่งผลกระทบต่อประเทศไทยในฐานะผู้ใช้พลังงานจากน้ำมันประมาณร้อยละ 70-75⁽¹⁾ ในระดับสูงมาก กล่าวคือ การเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันดิบในช่วงปี พ.ศ. 2522 ทำให้ราคาน้ำมันในประเทศปรับราคาตามโดยตลอดและนับวันจะ

ทวีสูงขึ้นไปเรื่อย ๆ ทำให้ผู้เดินทางต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูง อีกทั้งยังต้องประสบกับภาวะค่าครองชีพที่สูง อันเนื่องมาจากน้ำมันเชื้อเพลิงที่ขึ้นราคา

1.1.2 พลังงานค่าน้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศ ซึ่งต้องซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงจากต่างประเทศปีละประมาณกว่า 60,000 ล้านบาท⁽²⁾ ในจำนวนนี้ประมาณร้อยละ 45.8 ถูกใช้เพื่อการจราจรและการขนส่ง⁽²⁾ หากสามารถประหยัดการใช้เชื้อเพลิงของระบบนี้ลงได้ จะช่วยให้เศรษฐกิจของประเทศดีขึ้น

1.1.3 เป็นที่ทราบดีแล้วว่า กรุงเทพมหานครของเรามีพื้นที่ที่เป็นถนนน้อยมาก เมื่อเทียบกับเมืองขนาดเดียวกันในประเทศอื่น และการก่อสร้างถนนเพิ่มก็มีน้อยเช่นกัน ฉะนั้น การแก้ปัญหาการจราจรด้วยวิธีก่อสร้างถนนเพิ่มให้เพียงพอจะเป็นไปได้ยากยิ่งและไม่คุ้มค่าทางเศรษฐกิจ เนื่องจากเมืองได้เติบโตไปแล้วและการก่อสร้างถนนใหม่ในเมืองจะสิ้นเปลืองงบประมาณสูง ด้วยเหตุนี้จึงต้องมีการพิจารณาหาทางใช้ถนนที่มีอยู่เดิมให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด ในช่วงปี พ.ศ. 2522 ได้มีการจัดทำช่องทางสำหรับรถประจำทางขึ้น (Bus lane) ซึ่งเป็นวิธีการทางหนึ่งที่ทำให้ถนนถูกใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพราะได้คำนึงถึงหลักการเคลื่อนย้ายคนเป็นหลัก มิได้มองเห็นความสำคัญของรถยนต์ส่วนตัว จากผลของการศึกษาเปรียบเทียบการใช้งานของพาหนะแต่ละประเภทที่ไต่อยู่บนถนน พบว่า เมื่อต้องการขนส่งผู้โดยสาร 500 คนไปบนถนน จะใช้รถโดยสารประจำทางเพียง 9 คัน ถ้าใช้รถยนต์ส่วนตัวแล้วจะต้องใช้ถึง 165 คัน⁽³⁾

1.1.4 การใช้เชื้อเพลิงด้านการเดินทางของประชากรมีความแตกต่างกันอย่างเห็นได้ชัด เจน ระหว่างผู้ใช้รถยนต์ส่วนตัวกับผู้ใช้บริการของระบบขนส่งมวลชน เช่น ผู้ที่เดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวจะใช้น้ำมันเชื้อเพลิงประมาณ 3.22 ลิตร/100 กม./คน⁽²¹⁾ แต่ผู้ที่เดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนจะใช้น้ำมันเชื้อเพลิงประมาณ 0.2 ลิตร/100 กม./คน⁽²¹⁾ หากสามารถประหยัดเชื้อเพลิงของผู้ใช้รถยนต์ส่วนตัวลงได้บ้าง จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อระบบเศรษฐกิจของครอบครัวและของประเทศชาติ ความพยายามนี้ได้เริ่มดำเนินการขึ้นแล้วในหลาย ๆ ประเทศ เช่น สหรัฐอเมริกา อังกฤษ ญี่ปุ่นและประเทศอื่น ๆ ในยุโรป

ตารางที่ 1.1

จำนวนยานพาหนะประเภทต่าง ๆ ที่จดทะเบียนในเขตนครหลวง ปี พ.ศ. 2522

ประเภทยานพาหนะ	คัน
รถยนต์ส่วนบุคคล	203,507
รถจักรยานยนต์	136,266
รถแท็กซี่	13,768
รถสามล้อเครื่อง	6,886
รถบรรทุก	83,093
รถโดยสารประจำทาง	112,262
รวมทั้งสิ้น	555,782

ที่มา: กองทะเบียนฯ กรมตำรวจและกรมการขนส่งทางบก

ตารางที่ 1.1 แสดงถึงจำนวนยวดยานประเภทต่าง ๆ ซึ่งจดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า ปริมาณรถยนต์ส่วนตัวมีประมาณ 1 ใน 3 ของยวดยานทั้งหมด ฉะนั้น เพื่อพิจารณาตารางที่ 1.1 และผลของสถานการณ์ต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้นจะสรุปได้ว่า ระบบการคมนาคมในกรุงเทพมหานครรถยนต์ส่วนตัวจะเป็นประเภทของยานพาหนะที่ใช้เชื้อเพลิงมากที่สุดของระบบ จึงก่อให้เกิดปัญหาการจราจรต่าง ๆ มากกว่ายานพาหนะประเภทอื่น ๆ และยังก่อให้เกิดปัญหาด้านมลภาวะขึ้นอีกด้วย ปัญหาต่าง ๆ เหล่านี้ส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจและสังคมโดยส่วนรวมของประเทศ ดังนั้นหากได้มีการศึกษาและปรับปรุงระบบขนส่งมวลชนแบบใหม่ ๆ ที่เหมาะสมพอสมควร อาจจะได้รับการศึกษาจากกลุ่มบุคคลบางกลุ่มที่เคยใช้รถยนต์ส่วนตัว ให้เปลี่ยนแปลงมาใช้บริการขนส่งสาธารณะได้ งานวิจัยนี้จะได้ศึกษาเทคโนโลยีด้านการจัดระบบการคมนาคมขนส่งของคนเสริมในระบบขนส่งมวลชนเดิม และปรับปรุงให้เหมาะสมกับสภาพของกรุงเทพมหานคร

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

เป้าหมายใหญ่ของการวางแผนการจราจรและการขนส่งใด ๆ มักจะอยู่ในกรอบเรื่องจัดหาและจัดให้มีระบบการคมนาคมขนส่งที่สะดวกปลอดภัยและประหยัดสำหรับการขนส่งคนและสิ่งของ ดังนั้น ในการศึกษาหรือวางแผนในเรื่องของการจราจรและการขนส่งใด ๆ จึงควรเน้นความสำคัญให้สัมพันธ์กับเป้าหมายดังกล่าว อย่างไรก็ตามในการแก้ปัญหาที่กระทำอยู่ในปัจจุบันนั้น เป้าหมาย

มักจะถูกลืมโดยการจัดการระบบการจราจรและการขนส่งให้สะดวกและปลอดภัยสำหรับรถยนต์และคำว่ารถยนต์ถูกตีความหมายว่าเป็นรถยนต์ส่วนตัวเสียเป็นส่วนใหญ่ โดยลืมระบบการขนส่งแบบอื่น ๆ ไป เช่น ระบบรถโดยสารประจำทาง ระบบรถบรรทุก เป็นต้น

ดังนั้น ในงานวิจัยนี้จะได้นั้นหนักที่การศึกษาระบบการขนส่งมวลชนแบบ "ต้องการ-สนองตอบ" (Demand-Responsive transit system) ซึ่งได้เคยกระทำมาแล้วในต่างประเทศและจะได้ศึกษาถึงสมมุติฐานและความเหมาะสม เพื่อจะได้นำมาดัดแปลงใช้กับระบบในประเทศไทย วัตถุประสงค์สำคัญ ๆ ของการศึกษาแบ่งออกได้ดังนี้

1.2.1 เพื่อให้ทราบถึงทัศนคติของประชากรที่อยู่ในเคหะชุมชน มีความสนใจและต้องการระบบขนส่งมวลชนแบบ "ต้องการ-สนองตอบ" หรือไม่

1.2.2 เพื่อสำรวจความต้องการของผู้อยู่อาศัยในเคหะชุมชนเกี่ยวกับชนิดของการบริการระดับของการบริการและรูปแบบของรถที่ใช้เพื่อการบริการขนส่งมวลชน

1.2.3 เพื่อทำการศึกษาปรับปรุง ประยุกต์ระบบขนส่งมวลชนแบบ "ต้องการ-สนองตอบ" ซึ่งมีใช้กันหลายแห่งในต่างประเทศ ให้เข้ากับระบบการเดินททางภายในกรุงเทพมหานคร เนื่องจากระบบขนส่งมวลชนแบบนี้ช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชากรในเขตชุมชนนั้น ๆ รวมทั้งให้การประหยัดพลังงาน เชื้อเพลิงของชาติอีกด้วย

1.3 แนวเหตุผลและสมมุติฐานสำคัญ

การบริการขนส่งของรถโดยสารประจำทาง (Fixed route transit service) นับเป็นระบบการขนส่งแบบแรกที่ได้ดำเนินการในเมือง การบริการแบบนี้โดยทั่วไปจะออกแบบให้ขนส่งผู้โดยสารจำนวนมาก ตามเส้นทางสายหลักซึ่งมีความต้องการการบริการชนิดนี้สูง ผู้โดยสารคนใดที่ต้องการเปลี่ยนเส้นทางไปในทิศทางอื่น ๆ ก็มักจะต้องต่อรถซึ่งจะแยกไปเส้นทางอื่น ๆ ต่อไปหรืออาจจะใช้วิธีการเดินต่อก็ได้ ผู้ใช้บริการแบบนี้ก็มีรายได้ต่ำ การบริการของรถโดยสารประจำทางจะไม่ตลอดไปจนถึงจุดที่ต้องการจะไป ฉะนั้น ระดับของการบริการจึงต่างกับการใช้รถยนต์ส่วนตัวมาก ระบบการขนส่งของรถโดยสารประจำทางนั้น จะมีลักษณะคล้ายการจำกัดเขตการให้บริการแก่ประชาชนที่อยู่ประจำ ประชากรที่กระจายอยู่นอกบริเวณ 200 เมตร จะมีความรู้สึกไม่อยากจะไปใช้บริการ เพราะระยะทางไม่เอื้ออำนวยให้ใช้ นอกจากนี้การบริการของรถโดยสารประจำทางจะมีระดับบริการต่ำ กล่าวคือไม่มีความสะดวกสบายในการขึ้นหรือลงรถ และไม่มีความสะดวกสบายในระหว่างการเดินทางเพราะต้องยืนเนื่องจากไม่มีที่นั่งว่าง

ระบบขนส่งมวลชนแบบ "ต้องการ-สนองตอบ" (Demand-Responsive transit system) เป็นระบบการบริการการขนส่ง ซึ่งมีคุณลักษณะเปลี่ยนแปลงเส้นทางเดินรถ (flexible

routing) และเปลี่ยนแปลงตารางเวลาเดินรถ (flexible scheduling) โดยอาจใช้รถขนาดเล็กหรือใหญ่จัดให้บริการแก่ผู้ใช้บริการแบบรับ-ส่งถึงที่ (door-to-door)* หรือแบบจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง (point-to-point) เมื่อผู้ใช้บริการมีความต้องการ

การบริการระบบ "ต้องการ-สนองตอบ" (Demand-Responsive service) ที่เหมาะสมกับในประเทศไทย อาจจะมีลักษณะตรงกันข้ามกับการบริการของระบบรถโดยสารประจำทาง (fixed route service) กล่าวคือ จะบริการแก่คนจำนวนน้อยโดยคิดอัตราค่าโดยสารสูงขึ้น จัดให้มีระดับของการบริการที่สูงขึ้นและแผ่คลุมพื้นที่ได้มากขึ้น ให้ความสะดวกสบายแก่ผู้ใช้บริการ ตั้งแต่เด็กจนถึงคนชราและคนพิการ ในต่างประเทศการบริการของระบบ "ต้องการ-สนองตอบ" ครอบคลุมการบริการแบบต่าง ๆ อย่างกว้างขวาง ซึ่งพอสรุปแยกออกได้เป็น 2 ลักษณะ คือ การบริการแบบยืดหยุ่น (flexible service) และการบริการแบบผสม (hybrid service)

1.3.1 การบริการแบบยืดหยุ่น (flexible service)

- 1.3.1.1 การบริการแบบ Exclusive ride เป็นการบริการเป็นพิเศษ ที่ได้รับบริการโดยตรงจากจุดเริ่มต้นถึงจุดปลายทาง การบริการแบบนี้ในกรุงเทพมหานครจะเห็นได้มากกว่าแบบอื่น ๆ เช่น การบริการของรถแท็กซี่
- 1.3.1.2 การบริการแบบ Group ride เป็นการเดินทางของกลุ่มคนจำนวนมากที่มีจุดหมายปลายทางเดียวกัน จะเดินทางร่วมกัน
- 1.3.1.3 การบริการแบบ Share ride เป็นการเดินทางที่มีจุดหมายปลายทางต่าง ๆ กัน แต่จะเดินทางร่วมกัน การเดินทางจะเป็นกลุ่ม โดยมีการเบี่ยงเบนเส้นทางเพื่อรับและส่งผู้โดยสาร การบริการสามารถแยกออกได้อย่างกว้าง ๆ คือ แบบจุดเริ่มต้นหลายแห่ง-จุดปลายทางหลายแห่ง (many-to-many basis) แบบจุดเริ่มต้นหลายแห่ง-จุดปลายทางสองสามแห่ง (many-to-few basis) และแบบจุดเริ่มต้นหลายแห่ง-จุดปลายทางแห่งเดียว (many-to-one basis) การบริการแบบ Share ride จะอยู่ในรูปของ dial-a-bus, dial-a-ride หรือ Share ride taxi

1.3.2 การบริการแบบผสม (Hybrid service)

- 1.3.2.1 การบริการแบบเบี่ยงเบนเส้นทาง (Route-deviation service) รถที่ให้บริการจะวิ่งไปตามเส้นทางที่แน่นอน (fixed route) แต่จะเบี่ยงเบนไปจากเส้นทางเพื่อรับและส่งผู้โดยสาร เมื่อบริการผู้

* การบริการแบบรับ-ส่งถึงที่ (door-to-door) หมายถึงการบริการขนส่งโดยใช้รถชนิดเดียว จัดให้บริการจากจุดเริ่มจนถึงจุดหมายปลายทาง โดยปราศจากการเปลี่ยนรถในระหว่างการเดินทาง และคำว่ารับ-ส่งถึงที่นั้นจะหมายความว่า รับ-ส่งที่จุดผู้โดยสารต้องการหรือจุดซึ่งอยู่ห่างจากจุดผู้โดยสารต้องการไม่เกิน 200 ม.

- โดยสารเสร็จจึงวิ่งกลับเข้าเส้นทางเดิม เช่น การให้บริการของรถสองแถวในจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งถือว่าเป็นรถประเภท Jitney
- 1.3.2.2 การบริการแบบจำกัดจุดที่จอดรถ (Limited-stop service) รถจะให้บริการโดยมีขอบเขตของจุดเริ่มต้นการเดินทางและจุดปลายทาง เช่น limousine service จะให้บริการแก่ผู้โดยสารจากจุดเริ่มการเดินทางเพียงจุดเดียว ไปสู่จุดหมายปลายทางที่จำกัด นอกจากนี้ยังมี peak-hour subscription bus service ซึ่งจะให้บริการโดยไปรับผู้โดยสารที่บ้านในตอนเช้าแล้วไปส่งที่ย่านที่ทำงาน การเดินทางกลับในตอนเย็นจะใช้บริการนี้เช่นกัน
- 1.3.2.3 การบริการแบบเบี่ยงเบนเป็นจุด (Point-deviation service) การบริการจะมีการกำหนดจุดรับส่งผู้โดยสารซึ่งจะสัมพันธ์กับศูนย์กลางกิจกรรม รถจะจอดที่จุดรับส่งผู้โดยสารที่ได้กำหนดเอาไว้ตามเวลาที่กำหนดเพื่อรับส่งผู้โดยสาร ช่วงระหว่างจุดรับส่งผู้โดยสารที่ได้กำหนดไว้ รถสามารถที่จะรับส่งผู้โดยสารตามจุดที่มีผู้โดยสารต้องการ แต่ทั้งนี้รถจะต้องมีเวลาเพียงพอที่จะไปถึงจุดรับส่งผู้โดยสารที่ได้กำหนดเอาไว้ ซึ่งอยู่ข้างหน้าตามเวลาที่กำหนด

1.4 ความสำคัญหรือประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัยนี้

จากภาวะที่น้ำมันเชื้อเพลิงในขณะนี้ราคาสูงขึ้นและนับวันราคาจะยิ่งสูงมากขึ้นไปเรื่อย ๆ ทำให้ประชากรในเขตเคหะชุมชนซึ่งเดินทางประจำวันโดยใช้รถยนต์ส่วนตัวเป็นส่วนใหญ่ ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูง หากประชากรในเขตชุมชนหันมาใช้การบริการระบบขนส่งมวลชนแบบ "ต้องการ-สนองตอบ" แทนรถยนต์ส่วนตัว ย่อมจะก่อให้เกิดผลดีต่อผู้ใช้บริการเอง ต่อเนื่องไปถึงสถานะเศรษฐกิจของประเทศชาติ การลดปัญหาการจราจรและด้านสภาวะแวดล้อม

เนื่องจากระบบขนส่งมวลชนแบบ "ต้องการ-สนองตอบ" เป็นระบบใหม่ที่เพิ่งจะได้รับการปรับปรุงและยังไม่มีผู้นำมาใช้อย่างจริงจังภายในประเทศเรา ดังนั้น การวิจัยครั้งนี้จะเป็นประโยชน์ต่อนักวิชาการอื่น ๆ รวมไปถึงองค์การของรัฐที่สนใจและอาจนำระบบการขนส่งแบบนี้ไปใช้ได้

1.5 พื้นที่ที่ทำการศึกษา

พื้นที่ที่ทำการศึกษาจะศึกษาเฉพาะชุมชนในกรุงเทพมหานคร ซึ่งสามารถวัดระดับเศรษฐกิจและสังคมของผู้อยู่อาศัยได้ รายชื่อของเคหะชุมชนต่าง ๆ ได้รับจากธนาคารอาคารสงเคราะห์ และจากรายงานการศึกษาของ TISCO⁽⁴⁾ เกี่ยวกับการพัฒนาของหมู่บ้านจัดสรรในปี พ.ศ. 2521 เคหะชุมชน 5 แห่งที่จะทำการศึกษา คือ หมู่บ้านเสนานิเวศน์ หมู่บ้านเสรี หมู่บ้านเมืองทองนิเวศน์ หมู่บ้านผาสุกนิเวศน์และหมู่บ้านสัมมาการ

หมู่บ้านเสนานิเวศน์ ตั้งอยู่ที่ซอยเสนานิคม 1 ถนนพหลโยธิน เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร มีระยะเวลาปรับปรุงก่อสร้าง 5 ปี (พ.ศ. 2512-2516) มีพื้นที่ประมาณ 700 ไร่ และมีบ้านจำนวน 1700 หน่วย ปัจจุบันนี้หมู่บ้านเสนานิเวศน์มีโครงการขยายหมู่บ้านในพื้นที่ที่เหลืออีก 300 ไร่ โดยจะทำการก่อสร้างบ้านเพิ่มอีก 1500 หน่วย

หมู่บ้านเสรี ตั้งอยู่ที่หลังมหาวิทยาลัยรามคำแหง ถนนรามคำแหง ตำบลสวนหลวง เขตพระโขนง กรุงเทพมหานคร ดำเนินการก่อสร้างเมื่อปี พ.ศ. 2514-2520 มีพื้นที่ประมาณ 1000 ไร่ และมีบ้านจำนวน 2400 หน่วย

หมู่บ้านเมืองทอง 2 โครงการ 1-3 ตั้งอยู่ที่ถนนพัฒนาการ แขวงประเวศ เขตพระโขนง กรุงเทพมหานคร ดำเนินการก่อสร้างเมื่อปี พ.ศ. 2517-2520 มีพื้นที่ 350 ไร่ และมีบ้านจำนวน 954 หน่วย

หมู่บ้านผาสุกนิเวศน์ ตั้งอยู่ที่สุดถนนพัฒนาการ แขวงประเวศ เขตพระโขนง กรุงเทพมหานคร ดำเนินการก่อสร้างเมื่อปี พ.ศ. 2517-2520 มีพื้นที่ประมาณ 325 ไร่ และมีบ้านจำนวน 647 หน่วย

หมู่บ้านสัมมากร ตั้งอยู่ที่ถนนสุขาภิบาล 3 ตำบลสะพานสูง เขตบางกะปิ กรุงเทพมหานคร ดำเนินการก่อสร้างเมื่อปี พ.ศ. 2513-2516 (ปัจจุบันยังไม่แล้วเสร็จ) มีพื้นที่ประมาณ 600 ไร่ และมีบ้านจำนวน 1500 หน่วย ปัจจุบันก่อสร้างได้เพียง 700 หน่วย

สำหรับรายละเอียดเกี่ยวกับเคหะชุมชนที่ทำการศึกษานั้น จะแสดงในตารางที่ 1.2

1.6 แหล่งข้อมูล

เนื่องจากระบบขนส่งมวลชนแบบ "ต้องการ-สนองตอบ" เป็นระบบใหม่ที่เพิ่งจะได้รับการปรับปรุง และยังไม่มีการนำมาใช้อย่างจริงจังภายในประเทศเรา จึงไม่สามารถที่จะหาข้อมูลที่มีอยู่แล้ว ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่องานวิจัยนี้ได้ ต้องทำการเก็บรวบรวมข้อมูลใหม่ การเก็บรวบรวมข้อมูลนี้จะใช้วิธีสำรวจตามเคหะชุมชนต่าง ๆ (Home interview survey) ซึ่งสามารถวัดระดับเศรษฐกิจและสังคมได้แบบสุ่มตัวอย่าง (Random Sampling) แล้วทำการตรวจสอบความแม่นยำโดยการทำ cordon line count

ตารางที่ 1.2 รายละเอียดเกี่ยวกับชุมชนที่ทำการศึกษา

รายชื่อหมู่บ้าน รายละเอียด	เสนาณิเวศน์	เสรี	เบืองทอง 2	ผาสุกนิเวศน์	สัมมากร
ดำเนินการโดย	บริษัทสยามประชาคาร	บริษัทสุริยและเสรีจำกัด	บริษัทบางกอกแลนด์จำกัด	บริษัทยูไนโต เวส เทคส์ จำกัด	บริษัทสัมมากรจำกัด
ที่ตั้งโครงการ	ขอยเสนาณิกม ถ. พหลโยธิน เขตบางเขน กทม.	หลังมหาวิทยาลัยรามคำ แหง ถ. รามคำแหง ถ. สวนหลวง เขตพระโขนง กทม.	ถ. พัฒนาการ แขวงประเวศ เขตพระโขนง กทม.	ถ. พัฒนาการ แขวงประเวศ เขตพระโขนง กทม.	ถ. สุขุมวิท 3 ถ. สะพานสูง เขตบางกะปิ กทม.
ระยะเวลาปรับปรุงก่อสร้าง	5ปี(พ.ศ.2512-2516)	7ปี(พ.ศ.2514-2520)	4ปี(พ.ศ.2517-2520)	4ปี(พ.ศ.2517-2520)	4ปี(พ.ศ.2513-2516)
ขนาดเนื้อที่ (ไร่)	400	1000	350	325	600
จำนวนบ้านพักอาศัย	1700	2400	1385	647	700
ราคาบ้าน	254,850-1,010,000	262,000-602,000	357,000-870,000	310,000-1,150,000	430,000-690,000
การบริการสาธารณสุข	สวนสาธารณะ หน่วย- รักษาความปลอดภัย สระว่ายน้ำ ตลาด โรงเรียน สโมสร น้ำใช้	สวนสาธารณะ โรงเรียน ตลาด สระว่ายน้ำ สโมสร น้ำใช้ ที่เก็บขยะ	สวนสาธารณะ หน่วย- รักษาความปลอดภัย รถประจำหมู่บ้าน สโมสร	สวนสาธารณะ หน่วย- รักษาความปลอดภัย สระว่ายน้ำ สโมสร โรงเรียน ที่จอดรถประจำทาง น้ำใช้	สวนสาธารณะ โรง หน่วยรักษาความปลอดภัย
สนับสนุนการลงทุนโดย	ธนาคารกรุงศรีอยุธยา ธนาคารกรุงเทพจำกัด ธนาคารกสิกรไทย	ธนาคารกรุงศรีอยุธยา	ธนาคารกรุงไทย	ธนาคารกรุงศรีอยุธยา	ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด