

ผลกระทบต่อเมืองของโรงเรียนที่มีชื่อเสียง
ในเขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร



นาย อุทัย ชาติเผือก

ศูนย์วิทยพัทยาการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการวางแผนผังเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง

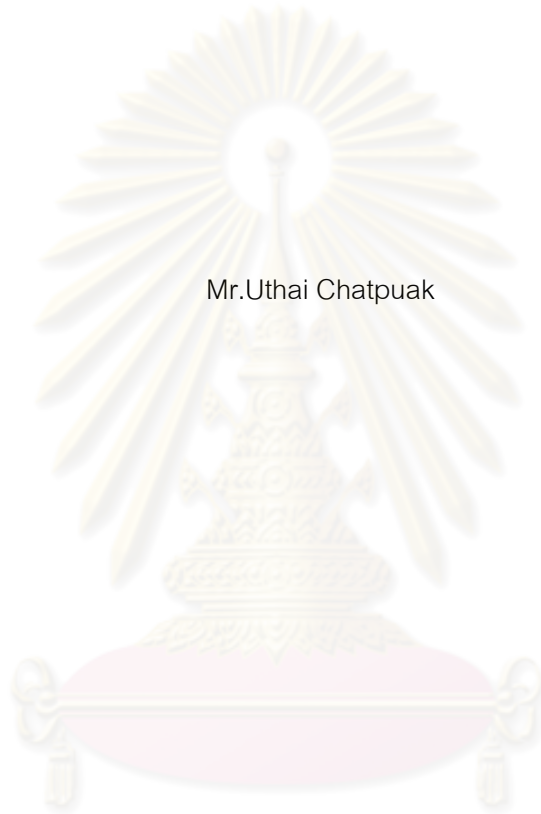
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2553

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

URBAN IMPACTS OF FAMOUS SCHOOLS
IN BANGKOK'S INNER METROPOLITAN AREA

Mr.Uthai Chatpuak



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Urban and Regional Planning Program in Urban Planning

Department of Urban and Regional Planning
Faculty of Architectuer

Chulalongkorn University

Academic Year 2010

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์

ผลกระทบต่อเมืองของโรงเรียนที่มีชื่อเสียง
ในเขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร

โดย

นายอุทัย ชาติเมือก


สาขาวิชา

การวางผังเมือง


อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

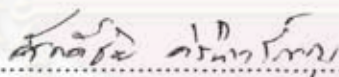
รองศาสตราจารย์ ดร.ศักดิ์ชัย ศิริจันทร์ภาณุ


คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้แก่นักศึกษานิพนธ์ฉบับนี้
เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารธุรกิจ

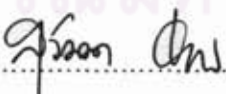

..... คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
(ศาสตราจารย์ ดร.บัณฑิต จุลาสัย)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์


..... ประธานกรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นพรัตน์ ตาปานานท์)


..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(รองศาสตราจารย์ ดร.ศักดิ์ชัย ศิริจันทร์ภาณุ)


..... กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไนศรี รักดีสุขเจริญ)


..... กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(รองศาสตราจารย์ ดร.สุวัฒนา ธาดานิติ)

อุทัยชาติเผือก : ผลกระทบต่อเมืองของโรงเรียนที่มีชื่อเสียงในเขตชั้นในของ
กรุงเทพมหานคร. (URBAN IMPACTS OF FAMOUS SCHOOLS IN BANGKOK'S
INNER METROPOLITAN AREA) อ. ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก : รศ.ดร.ศักดิ์ชัย
ศิรินทร์ภาณ, 194 หน้า.

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบด้านกายภาพและสิ่งแวดล้อมบริเวณเขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร และ
ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของผู้ปกครองและนักเรียน โดยใช้วิธีการเก็บข้อมูลจากแบบสอบถามซึ่งเป็นคำถามปลายปิด(Closed
response questions) และการสัมภาษณ์(Interviews) โดยใช้กลุ่มตัวอย่างโรงเรียนที่มีชื่อเสียง จำนวน 4 โรงเรียน ด้วยวิธีดัดแปลง
(Purposive Sample) ได้แก่ เตรียมอุดมศึกษา สามเสนวิทยาลัย สาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร(ฝ่ายประถมและ
มัธยม)และราชินี และกลุ่มตัวอย่างนักเรียนโรงเรียนที่มีชื่อเสียง ด้วยวิธีคำนวณจากสูตร Taro Yamane ที่มีความเชื่อมั่น 95% ค่า
ความคลาดเคลื่อน $\pm 5\%$ ได้โรงเรียนละ 400 ชุด รวมเป็นจำนวน 1,600 ตัวอย่าง การวิเคราะห์ใช้วิธีการทางสถิติและการวิเคราะห์หึ่ง
ดึงดูดการเคลื่อนย้ายการเดินทาง(Movement Attractor)เข้ามาในเขตชั้นในกรุงเทพมหานคร เพื่อหาผลกระทบที่เกิดขึ้น

จากการศึกษาพบว่าการเดินทางของนักเรียนโรงเรียนที่มีชื่อเสียงส่งผลกระทบต่อเมืองด้านปัญหาการจราจรสมควร เนื่องจาก
ผู้ปกครองนักเรียนส่วนใหญ่รับส่งนักเรียนด้วยรถยนต์ส่วนตัว แต่เสียงปัญหาการจราจรติดขัด ด้วยการออกจากบ้านแต่เช้าในช่วงเวลา
6.01-6.30 น.และใช้ระยะเวลาในการเดินทาง 30-60 นาที มากที่สุด โดยพบว่านักเรียนส่วนใหญ่เดินทางมาถึงโรงเรียนก่อนชั่วโมงเร่งด่วน
(Peak hour) การเดินทางส่งนักเรียนจึงไม่ส่งผลกระทบต่อเมืองโดยตรง แต่หลังจากส่งนักเรียนแล้วพบว่าผู้ปกครองจะ
เดินทางต่อเนื่องไปสถานที่ทำงานและกลับบ้าน ทำให้ยานพาหนะไปเพิ่มปริมาณจราจร(Traffic Volume)ในช่วงโมงเร่งด่วน จึงส่งผลให้เกิด
ปัญหาการจราจรและสูญเสียเวลา จากการวิเคราะห์หึ่งดึงดูดการเคลื่อนย้ายการเดินทาง(Movement Attractor)ไม่ว่าสถานที่ราชการ สถาน
ประกอบการด้านธุรกิจและการค้าต่างๆ ในพื้นที่เขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร ผู้เข้ามาใช้บริการเป็นการเดินทางต่างช่วงเวลากับการเข้า
เรียนของโรงเรียนต่างๆ แต่อาจเป็นช่วงเวลาเดียวกันกับผู้ปกครองเดินทางไปยังที่ทำงานหลังจากส่งนักเรียน ส่วนการรับนักเรียนตอนเย็น
อาจเป็นเวลาใกล้เคียงกับการเลิกงาน ดังนั้นการเดินทางดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อเมืองโดยตรง ส่วนการเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยของ
นักเรียนโรงเรียนที่มีชื่อเสียง พบว่าโรงเรียนที่มีชื่อเสียงระดับประเทศ ได้แก่ โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา ส่งผลให้เกิดการเคลื่อนย้ายมาจาก
ส่วนภูมิภาคมาก โดยภาเช่าหอพักใกล้โรงเรียนซึ่งเป็นการหลีกเลี่ยงการเดินทางไกล โรงเรียนสามเสนวิทยาลัย ส่งผลให้เกิดการเคลื่อนย้าย
มาจากส่วนภูมิภาคเช่นกันแต่ไม่มากนัก ทั้งนี้มีการเคลื่อนย้ายภายในเขตกรุงเทพมหานครเพื่อได้สิทธิในการอยู่อาศัยในพื้นที่บริการของ
โรงเรียน โรงเรียนสาธิตประสานมิตรและโรงเรียนราชินี มีการเคลื่อนย้ายภายในเขตกรุงเทพมหานครแต่มีจำนวนไม่สูงนัก โดยผู้ปกครอง
บางรายที่มีความพร้อมก็จะซื้ออาคารชุดใกล้โรงเรียนให้บุตรหลานอยู่อาศัยระหว่างที่ศึกษาเล่าเรียน หรืออาศัยบ้านญาติ ทำให้นักเรียน
กลุ่มนี้ไม่ต้องตื่นแต่เช้าติด หลีกเลี่ยงการเดินทางไกลและการจราจรติดขัด อันเป็นการทำให้คุณภาพชีวิตดีขึ้น ดังนั้นการเคลื่อนย้ายที่อยู่
อาศัยของนักเรียนซึ่งมีจำนวนไม่มากนักจึงไม่ส่งผลกระทบต่อเมือง แต่พบว่านักเรียนและผู้ปกครองจำนวนมากได้รับผลกระทบด้าน
คุณภาพชีวิตที่เคร่งเครียดโดยต้องตื่นแต่เช้าติด มีความเครียดในการเดินทางซึ่งส่งผลกระทบต่อร่างกายและจิตใจและมีผลไปถึง
ประสิทธิภาพการเรียนและการทำงาน ยิ่งกว่านั้นผู้ปกครองและนักเรียนได้รับผลกระทบโดยตรง เช่น การเตรียมความพร้อมเข้าเรียน การ
แข่งขันในการเรียนสูง การต้องเรียนเสริม และการมีภาระค่าใช้จ่ายต่างๆที่เพิ่มขึ้น นอกจากนี้จะพบว่าโรงเรียนที่มีชื่อเสียงทำให้เกิด
กิจกรรมที่เกิดขึ้นบริเวณโดยรอบและบริเวณใกล้เคียงกับโรงเรียน เช่น ร้านสะดวกซื้อ สถานบันเทิงร้านอาหาร รองรับนักเรียน
และสัมพันธ์กับกิจกรรมที่มีอยู่แล้ว เช่น ห้างสรรพสินค้า ร้านกาแฟ ร้านทำผม เพื่อรองรับผู้ปกครองหรือเป็นแหล่งนัดหมายบุตรหลานหลัง
เลิกเรียน ดังนั้นโรงเรียนที่มีชื่อเสียงจึงมีส่วนผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมของเมืองบริเวณโรงเรียน แนวทางในการบรรเทา
ปัญหา หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสมควรพิจารณาสร้างเครือข่ายโรงเรียนที่มีชื่อเสียงให้กระจายอยู่นอกเขตพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร
และพัฒนาปรับปรุงโรงเรียนต่างๆให้มีคุณภาพและมาตรฐานที่ดี เพื่อลดค่านิยมที่ให้ความสำคัญเฉพาะกับโรงเรียนที่มีชื่อเสียงเท่านั้น
นอกจากนี้อาจจะสร้างหอพักให้อยู่ภายในโรงเรียนหรืออยู่ใกล้โรงเรียน เพื่อลดปัญหาการเดินทางและการเคลื่อนย้ายเข้ามาในเขตเมือง

ภาควิชา...การวางแผนภาคและเมือง...ลายมือชื่อนิสิต.....
สาขาวิชา...การวางแผนเมือง.....ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก...ศักดิ์ชัย ศิรินทร์ภาณ
ปีการศึกษา.....2553.....

5074171225 : MAJOR URBAN PLANNING

KEYWORDS : URBAN IMPACTS / FAMOUS SCHOOLS

UTHAI CHATPUAK : URBAN IMPACTS OF FAMOUS SCHOOLS IN BANGKOK'S INNER

METROPOLITAN AREA. THESIS ADVISOR : ASSOC. PROF. SAKCHAI KIRINPANU, Ph.D., 194 pp.

This research aims to study the physical and environmental impacts at the inner Bangkok metropolitan areas as well as impacts on quality of life of parents and students. The methodologies of this research are data collection from the questionnaires using closed response questions and interviews. The samples of this research consist of 4 famous schools which are Triam Udom Suksa School, Samsen Wittayalai School, Srinakharinwirot University Prasanmit Demonstration School (Primary and Secondary), and Rajini School, chosen by purposive sampling and calculated from Taro Yamane formula, with reliability 95% and error $\pm 5\%$, so there are 400 sets per schools or totally 1,600 samples of students from the famous schools. Data came from analysing movement attractor to the inner Bangkok metropolitan area and by statistic method, in order to know the impacts.

It was found that transportation of students from famous schools provide moderate impacts on urban traffic problems, because most parents and students get to the schools by personal cars and need to avoid traffic congestion by leaving their home around 6.01-6.30 am. and use time period for transportation around 30-60 minutes. As most students arrive the schools before the peak hour, so transportation to school will not directly cause traffic problems. Meanwhile, after leaving the schools, parents will continue to their offices or go home, this make high traffic volume and will result in traffic problems and time wasting. From analysing the movement attractor such as government offices, business and trading places located at the inner Bangkok metropolitan, it was found that people will come to these places at the same time when parents drive to their offices. On the other hand, taking students to home after finishing schools may effect to the city directly because this may at the same time of office closing. According to residential mobility of students from famous schools, it was found that Triam Udon Suksa School result in provincial mobility. Some students from this school rent nearby dormitories in order to avoid long distant transportation. Samsen Wittayalai School also result in provincial mobility as well, but only a small proportion. There also be mobility within Bangkok district in order to make students having the right to live in the service area of the schools. For Srinakharinwirot University Prasanmit Demonstration School (Primary and Secondary) and Rajini School, they do not have much mobility within Bangkok district. Some parents who are affordable may buy condominiums located on the school area for their children or let their children live with relatives, so that the students do not have to wake up in the early morning, take a long distant driving to school, and face traffic jam. Therefore, residential mobility of this small group of students will not provide an impact on the city. However, many students and parents were affected on their quality of life when they have to wake up earlier and have stress on traffic. This will affect on them both physical and mental, leading to drop in learning and working efficiency. Moreover, increasing in expenditure from preparation for admission, educational competition, and supplement learning will directly affect on them as well. Additionally, it was found that famous schools make some new activities occurred inside the school area or nearby, such as convenient stores, tutor institutes, and cart food to serve students. This relates to existing activities around the schools, such as department stores, coffee shops, and beauty salon that favor parents or as meeting places after their children finish schools. As a result, famous schools contribute to some environmental changes around the schools. Therefore, one of the solutions to mitigate the problems is that concerning department should consider establishing the famous schools network scattered outside the inner area of Bangkok. Another way is to delvelop other schools to have better quality and standard in order to reduce the social value of focusing only famous schools. Besides, there should have dormitories inside or nearby the school area in order to reduce transportation problems and mobility to the city area.

Department : Urban and Regional Planning.....
 Field of Study : Urban Planning.....
 Academic Year : 2010.....

Student's Signature *Uthai Chatpuak*
 Advisor's Signature *Sakchai Kirinpanu*

กิตติกรรมประกาศ

ข้าพเจ้าขอขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร.ศักดิ์ชัย ศิริจันทร์ภาณุ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ที่คอยชี้แนะและให้คำปรึกษาที่ดีตลอดมา ขอขอบคุณอาจารย์ภาควิชาการวางแผนภาคและเมืองทุกท่าน ที่ให้ความกรุณาช่วยเหลือแนะนำอบรมสั่งสอนให้ความรู้ เพื่อนำมาใช้ประกอบในการศึกษางานวิทยานิพนธ์ รวมถึงผู้เชี่ยวชาญและเจ้าหน้าที่ของสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษากทม. กรุงเทพมหานคร ผู้บริหารสถานศึกษา ผู้บริหารสถานีตำรวจนครบาลในเขตพื้นที่ ผู้บังคับบัญชากรมโยธาธิการและผังเมือง ตลอดจนเพื่อนๆ เพื่อนๆ น้องๆ ที่ให้กำลังใจและสนับสนุนข้อมูลแก่ข้าพเจ้า

อนึ่งสำหรับทุนการวิจัยในครั้งนี้ บางส่วนได้รับจากทุนอุดหนุนการวิจัยของบัณฑิตวิทยาลัย จึงขอขอบพระคุณมา ณ ที่นี้ด้วย

ทำนุขอขอบคุณครอบครัวของข้าพเจ้าที่ให้การสนับสนุนและเป็นกำลังใจที่ดีตลอดมา ทำให้งานวิทยานิพนธ์นี้สำเร็จไปได้ด้วยดี

ศูนย์วิทยพัชกร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อ.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฎ
สารบัญภาพ.....	ฐ
สารบัญแผนที่.....	ฑ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 คำถามวิจัย.....	1
1.3 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	1
1.4 สมมติฐาน.....	2
1.5 ขอบเขตการศึกษา.....	2
1.6 นิยามศัพท์.....	2
1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	4
1.8 ข้อจำกัดในการศึกษา.....	4
บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	5
2.1 แนวคิด ทฤษฎี และมาตรฐานสถานศึกษา.....	5
2.1.1 แนวคิดค่านิยมการเลือกโรงเรียนกับคุณภาพการศึกษา.....	5
2.1.2 แนวคิดเกี่ยวกับการคมนาคมขนส่งกับการใช้ที่ดิน.....	7
2.1.3 ระบบการขนส่งในเมือง.....	7
2.1.4 การเกิดการเดินทางกับรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน.....	7
2.1.5 การกำหนดที่ตั้งที่อยู่อาศัยตามแนวความคิดการวางผัง.....	8
2.1.6 แนวคิดเกี่ยวกับการเลือกที่อยู่อาศัย.....	9
2.2 มาตรฐานด้านสถานศึกษา.....	9
2.2.1 มาตรฐานด้านสถานศึกษาของต่างประเทศ.....	9

2.2.2 มาตรฐานด้านสถานศึกษาของประเทศไทย.....	12
2.3 การกำหนดเขตพื้นที่บริการของโรงเรียนมัธยมศึกษา สังกัดกรมสามัญศึกษา.	15
2.4 การดำเนินการรับนักเรียนของโรงเรียนรัฐบาล ปีการศึกษา 2537-2552.....	15
2.5 สรุปกรอบการวิจัย.....	16
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	18
3.1 แบบของการวิจัย.....	18
3.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	18
3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	20
3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	21
3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	21
บทที่ 4 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษาและรัศมีเฉลี่ยของโรงเรียนที่มีชื่อเสียง.....	23
4.1 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา.....	23
4.2 โครงข่ายถนนของกรุงเทพมหานคร.....	25
4.3 สาธารณูปการด้านการศึกษา.....	26
4.4 ที่ตั้งของโรงเรียนที่มีชื่อเสียงในเขตกรุงเทพมหานคร.....	27
4.5 ปัญหาโรงเรียนที่มีชื่อเสียงในพื้นที่เขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร.....	29
4.6 ประเภทที่อยู่อาศัยของนักเรียนโรงเรียนที่มีชื่อเสียง.....	30
4.6.1 ประเภทที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนกลุ่มตัวอย่างช่วงวันธรรมดา....	30
4.6.2 ประเภทที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนกลุ่มตัวอย่างช่วงวันหยุด.....	30
4.7 การกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนโรงเรียนที่มีชื่อเสียง.....	31
4.7.1 ภาพรวมการกระจายตัวที่อยู่อาศัยของนักเรียนโรงเรียนที่มีชื่อเสียง....	31
4.7.2 การกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนรายโรงเรียน.....	33
4.7.3 การกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนกลุ่มตัวอย่างเชิงสถิติ....	44
4.7.4 สรุปรัศมีการให้บริการตามเกณฑ์มาตรฐานสถานศึกษา.....	45
4.7.5 เปรียบเทียบรัศมีบริการตามเกณฑ์มาตรฐานกับสภาพความเป็นจริง...	45
4.7.6 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางกับระยะเวลาที่ใช้เดินทางไปโรงเรียน และเวลาออกจากบ้าน.....	46

4.7.7 ข้อเสนอแนะระยะรัศมีบริการของโรงเรียนที่มีชื่อเสียง.....	47
4.8 การกำหนดพื้นที่บริการของโรงเรียนรัฐบาล.....	48
4.9 การเปรียบเทียบข้อดี-ข้อเสียรูปแบบพื้นที่บริการของโรงเรียน.....	50
4.10 การกำหนดเขตพื้นที่บริการตามความคิดเห็นของผู้ปกครองและนักเรียน...	52
4.11 สรุปการกำหนดพื้นที่บริการของโรงเรียนที่มีชื่อเสียง.....	53
บทที่ 5 พฤติกรรมการเดินทางและสิ่งดึงดูดการเคลื่อนย้ายการเดินทาง.....	54
5.1 การส่งบุตรหลานไปโรงเรียน.....	54
5.1.1 ผู้ส่งบุตรหลานไปโรงเรียน.....	54
5.1.2 ยานพาหนะที่ใช้เดินทางไปโรงเรียน.....	54
5.1.3 เวลาที่เริ่มเดินทางออกจากบ้าน.....	54
5.1.4 กิจกรรมระหว่างการเดินทางไปโรงเรียน.....	55
5.1.5 ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางไปโรงเรียน.....	55
5.1.6 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางกับช่วงเวลาที่ออกจากบ้าน.....	55
5.1.7 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางกับระยะเวลาที่ใช้เดินทางไปโรงเรียน....	56
5.1.8 ความสัมพันธ์ระหว่างยานพาหนะกับช่วงเวลาที่ออกจากบ้าน.....	56
5.1.9 ความสัมพันธ์ระหว่างยานพาหนะกับระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง.....	57
5.1.10 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาเดินทางกับจุดหมายปลายทาง.....	57
5.1.11 การเดินทางหลังจากส่งนักเรียนที่โรงเรียน.....	57
5.2 การรับนักเรียนหลังเลิกเรียน.....	64
5.2.1 จุดเริ่มต้นในการไปรับนักเรียน.....	64
5.2.2 ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางจากจุดหมายปลายทางถึงโรงเรียน.....	64
5.2.3 การรับนักเรียนกลับบ้าน.....	65
5.2.4 ยานพาหนะที่ใช้เดินทางกลับบ้าน.....	65
5.2.5 เวลาที่เริ่มเดินทางออกจากโรงเรียน.....	65
5.2.6 กิจกรรมระหว่างการเดินทางกลับบ้าน.....	66
5.2.7 ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางกลับบ้าน.....	66
5.2.8 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางกับช่วงเวลาที่ออกจากโรงเรียน.....	67

5.2.9 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางกับระยะเวลาที่ใช้เดินทางกลับบ้าน.....	67
5.2.10 ความสัมพันธ์ระหว่างยานพาหนะกับเวลาที่ออกจากโรงเรียน.....	67
5.2.11 ความสัมพันธ์ระหว่างยานพาหนะกับระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง.....	68
5.2.12 กิจกรรมระหว่างทางก่อนเดินทางไปรับนักเรียน.....	68
5.3 การเพิ่มปริมาณจราจรเนื่องจากรถยนต์ส่วนตัวของผู้ปกครองนักเรียน.....	69
5.3.1 การเพิ่มปริมาณจราจรจากการรับส่งนักเรียนโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา.	70
5.3.2 การเพิ่มปริมาณจราจรจากการรับส่งนักเรียนโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย.	73
5.3.3 การเพิ่มปริมาณจราจรจากการรับส่งนักเรียนโรงเรียนสาธิตฯ.....	75
5.3.4 การเพิ่มปริมาณจราจรจากการรับส่งนักเรียนโรงเรียนราชินี.....	77
5.4 สิ่งดึงดูดการเคลื่อนย้ายการเดินทาง (Movement Attractor).....	79
5.4.1 โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา.....	79
5.4.2 โรงเรียนสามเสนวิทยาลัย.....	81
5.4.3 โรงเรียนสาธิตฯประสานมิตร (ฝ่ายประถมและมัธยม).....	83
5.4.4 โรงเรียนราชินี.....	85
5.5 ปัญหาการจราจรจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารโรงเรียนที่มีชื่อเสียง.....	87
5.6 ปัญหาการจราจรจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารสถานีตำรวจนครบาลในเขตพื้นที่.....	89
บทที่ 6 การวิเคราะห์ผลกระทบต่อเมืองของโรงเรียนที่มีชื่อเสียง.....	91
6.1 ผลกระทบด้านกายภาพและสิ่งแวดล้อม.....	91
6.1.1 ผลกระทบต่อการเดินทาง.....	91
6.1.1.1 การสูญเสียเวลาจากการเดินทาง.....	91
6.1.1.2 ผลกระทบจากการรับ-ส่งนักเรียนที่หน้าโรงเรียน.....	94
6.1.1.3 ผลกระทบการจราจรเนื่องจากสิ่งดึงดูดการเคลื่อนย้ายการเดินทาง..	95
6.1.1.4 การสิ้นเปลืองพลังงานจากปัญหาการเดินทาง.....	103
6.1.1.5 การเกิดความเครียดจากปัญหาการเดินทาง.....	103
6.1.2 ผลกระทบต่อการเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัย.....	104
6.1.2.1 การเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยจริง.....	104
6.1.2.2 การย้ายเข้าทะเบียนบ้านแต่ไม่ได้เคลื่อนย้ายเข้ามาอาศัยอยู่จริง..	110

6.1.2.3 การเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยช่วงวันธรรมดากับวันหยุดสุดสัปดาห์....	110
6.1.2.4 ผลกระทบด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อม.....	111
6.1.2.5 การเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารโรงเรียนฯ.....	113
6.2 ผลกระทบด้านคุณภาพชีวิต.....	114
6.2.1 ผลกระทบต่อนักเรียนโรงเรียนที่มีชื่อเสียง.....	114
6.2.1.1 การเตรียมความพร้อมในการเข้าเรียนโรงเรียนที่มีชื่อเสียง.....	114
6.2.1.2 กิจกรรมที่บุตรหลานต้องปฏิบัติระหว่างรอคอยผู้ปกครองมารับ....	114
6.2.2 ผลกระทบต่อผู้ปกครองนักเรียนโรงเรียนที่มีชื่อเสียง.....	116
6.2.2.1 ภาระค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น.....	116
6.2.2.2 ความเร่งรีบและความจำเป็นต้องตื่นแต่เช้าตรู่.....	117
บทที่ 7 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ.....	119
7.1 สรุปผลการศึกษา.....	119
7.2 ข้อเสนอแนะ.....	123
รายการอ้างอิง.....	126
ภาคผนวก.....	129
ภาคผนวก ก ตารางแสดงรายชื่อ100โรงเรียนที่มีชื่อเสียงและรายชื่อหอพัก.....	130
ภาคผนวก ข แบบสอบถามประกอบการวิจัย.....	135
ภาคผนวก ค ตารางแสดงจำนวนร้อยละของข้อมูลแบบสอบถาม.....	145
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	194

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
3.1	แสดงขนาดประชากรนักเรียน (ปี 2551) แยกตามกลุ่มระดับการศึกษา.....	19
3.2	แสดงกลุ่มตัวอย่างนักเรียนที่แยกตามกลุ่มระดับการศึกษา.....	20
3.3	แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม.....	22
4.1	แสดงจำนวนและที่ตั้งของโรงเรียนที่มีชื่อเสียงในเขตพื้นที่การศึกษา.....	27
4.2	แสดงจำนวนความถี่สะสมและร้อยละของการกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบัน...	32
4.3	แสดงค่าตัวเลขเชิงสถิติของระยะทางระหว่างบ้านกับโรงเรียน.....	44
4.4	แสดงการเปรียบเทียบมาตรฐานสถานศึกษากับที่อยู่อาศัยปัจจุบัน.....	45
5.1	แสดงปริมาณการจราจรของรถทุกชนิดบริเวณ รร.เตรียมอุดมศึกษา(ปี 2551)...	70
5.2	แสดงปริมาณการจราจรของผู้ปกครองนักเรียนแยกตามโครงข่ายถนน.....	71
5.3	แสดงปริมาณการจราจรของรถทุกชนิดบริเวณ รร.สามเสนวิทยาลัย(ปี 2552)...	73
5.4	แสดงปริมาณการจราจรของรถทุกชนิดบริเวณ รร.สาธิตสาธิตฯ(ปี 2552)..	75
5.5	แสดงปริมาณการจราจรของรถทุกชนิดบริเวณโรงเรียนราชินี(ปี 2551).....	77
6.1	แสดงระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางไปรับ-ส่งนักเรียนโรงเรียนกลุ่มตัวอย่าง.....	93
6.2	แสดงเวลาเข้าทำงานของสถานประกอบการบริเวณโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา..	96
6.3	แสดงเวลาเข้าทำงานของสถานประกอบการบริเวณโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย...	98
6.4	แสดงเวลาเข้าทำงานของสถานประกอบการรอบโรงเรียนสาธิตฯประสานมิตร...	100
6.5	แสดงเวลาเข้าทำงานของสถานประกอบการรอบโรงเรียนราชินี.....	102
6.6	แสดงเวลาเข้าและเลิกเรียนของนักเรียนโรงเรียนกลุ่มตัวอย่าง.....	117

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
2.1	แสดงความสัมพันธ์ที่ตั้งของที่อยู่อาศัยกับที่ตั้งกิจกรรมอื่น.....	8
2.2	แสดงระยะเวลาการเดินทางจากที่อยู่อาศัยถึงสถานศึกษา.....	10
2.3	แสดงองค์ประกอบของสถานศึกษาในระดับชุมชน.....	10
2.4	แสดงองค์ประกอบของสถานศึกษาในระดับย่าน.....	11
2.5	แสดงกรอบการวิจัย.....	17
4.1	แสดงประเภทที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนช่วงวันธรรมดาและวันหยุด.....	30
4.2	แสดงการกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง.....	31
4.3	แสดงการกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา..	33
4.4	แสดงการกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย..	36
4.5	แสดงการกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียน รร.สาธิตฯประสานมิตร....	39
4.6	แสดงการกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนโรงเรียนราชินี.....	42
4.7	แสดงการกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนแยกตามกลุ่มระดับ.....	46
4.8	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางกับระยะเวลาที่ใช้เดินทางไปโรงเรียน.....	47
4.9	แสดงรูปแบบการกำหนดเขตพื้นที่บริการตามความคิดเห็นของผู้ปกครองฯ.....	53
5.1	แสดงประเภทยานพาหนะที่ใช้เดินทางระหว่างบ้านกับโรงเรียน.....	69
6.1	แสดงระยะเวลาการเดินทางระหว่าง บ้าน โรงเรียนและสถานที่ทำงาน (เช้า).....	91
6.2	แสดงระยะเวลาการเดินทางระหว่าง บ้าน โรงเรียน และสถานที่ทำงาน (บ่าย)...	92
6.3	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาเดินทางไปโรงเรียนกับเดินทางกลับบ้าน..	93
6.4	แสดงการเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยจริงจากส่วนภูมิภาคและภายในเขตกรุงเทพฯ...	104
6.5	แสดงการเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยจริงจากส่วนภูมิภาคของนักเรียนเตรียมอุดมฯ...	105
6.6	แสดงการเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยจริงจากส่วนภูมิภาคของนักเรียนสามเสนฯ.....	107
6.7	แสดงสภาพแวดล้อมบริเวณ รร.สาธิตฯประสานฯและ รร.สามเสนวิทยาลัย.....	111
6.8	แสดงสภาพแวดล้อมบริเวณ รร.สาธิตฯประสานฯและ รร.เตรียมอุดมศึกษา.....	112
6.9	แสดงสภาพแวดล้อมบริเวณ รร.สามเสนวิทยาลัยและ รร.เตรียมอุดมศึกษา.....	112
6.10	แสดงการจอดรถนอนรอคอยเวลาบริเวณ รร.ราชินี และ รร.สามเสนวิทยาลัย....	117

สารบัญแนบที่

แนบที่		หน้า
4.1	แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตพื้นที่ชั้นในและกรุงเทพมหานคร.....	24
4.2	แสดงที่ตั้งของโรงเรียนที่มีชื่อเสียงในเขตพื้นที่การศึกษาและกรุงเทพมหานคร...	28
4.3	แสดงการกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา..	35
4.4	แสดงการกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย...	37
4.5	แสดงการกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนโรงเรียนสาธิตฯประสานฯ...	40
4.6	แสดงการกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนโรงเรียนราชินี.....	43
4.7	แสดงที่ตั้งและเขตพื้นที่บริการของโรงเรียนสามเสนวิทยาลัยเปรียบเทียบกับ เกณฑ์มาตรฐานสถานศึกษาของสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร.....	51
5.1	แสดงจุดหมายปลายทางหลังส่งนักเรียนที่โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา.....	59
5.2	แสดงจุดหมายปลายทางหลังส่งนักเรียนที่โรงเรียนสามเสนวิทยาลัย.....	60
5.3	แสดงจุดหมายปลายทางหลังส่งนักเรียนที่โรงเรียนสาธิตฯประสานมิตร.....	62
5.4	แสดงจุดหมายปลายทางหลังส่งนักเรียนที่โรงเรียนราชินี.....	63
5.5	แสดงปริมาณรถยนต์ส่วนตัวตามโครงข่ายถนน(โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา).....	72
5.6	แสดงปริมาณรถยนต์ส่วนตัวตามโครงข่ายถนน(โรงเรียนสามเสนวิทยาลัย).....	74
5.7	แสดงปริมาณรถยนต์ส่วนตัวตามโครงข่ายถนน(โรงเรียนสาธิตฯประสานมิตร)...	76
5.8	แสดงปริมาณรถยนต์ส่วนตัวตามโครงข่ายถนน(โรงเรียนราชินี).....	78
5.9	แสดงที่ตั้งสิ่งดึงดูดการเคลื่อนย้ายการเดินทางบริเวณโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา	80
5.10	แสดงที่ตั้งสิ่งดึงดูดการเคลื่อนย้ายการเดินทางบริเวณโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย	82
5.11	แสดงที่ตั้งสิ่งดึงดูดการเคลื่อนย้ายการเดินทางบริเวณโรงเรียนสาธิตฯประสานฯ	84
5.12	แสดงที่ตั้งสิ่งดึงดูดการเคลื่อนย้ายการเดินทางบริเวณโรงเรียนราชินี.....	86
6.1	แสดงการเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยจากส่วนภูมิภาคของนักเรียน รร.เตรียมอุดมฯ...	106
6.2	แสดงการเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยจากส่วนภูมิภาคของนักเรียน รร.สามเสนฯ.....	108

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางทางการศึกษาที่สำคัญของประเทศ ทำให้พื้นที่เขตชั้นในมีสถานศึกษาเป็นจำนวนมาก พบว่าโรงเรียนที่มีชื่อเสียงในพื้นที่เขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร มีส่วนดึงดูดผู้ปกครองให้บุตรหลานและนักเรียนเข้ารับการศึกษ โดยไม่ได้คำนึงถึงความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางกับระยะเวลาที่ต้องใช้ในการเดินทาง อีกทั้งโรงเรียนที่มีชื่อเสียงยังถูกบุคคลในสังคมกล่าวหาว่าสร้างปัญหาให้กับเมือง ได้แก่ การจราจรติดขัด การใช้ชีวิตที่เร่งรีบตั้งแต่เช้ามีด

ปัจจุบันโรงเรียนรัฐบาล สังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน ที่เปิดรับนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนต้นถึงตอนปลาย มีการกำหนดเขตพื้นที่บริการของโรงเรียนอยู่ทุกโรงเรียน ยกเว้นโรงเรียนที่เปิดรับนักเรียนเฉพาะระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ได้แก่ โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา ที่ไม่กำหนดเขตพื้นที่บริการของโรงเรียนเนื่องจากเป็นโรงเรียนยอดนิยมของนักเรียนทั่วประเทศ ทั้งนี้โรงเรียนรัฐบาลที่มีชื่อเสียงที่กำหนดเขตพื้นที่บริการและโรงเรียนที่มีชื่อเสียงสังกัดอื่นที่ไม่กำหนดพื้นที่บริการ อาจทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายเข้ามาในเขตเมืองชั้นในของกรุงเทพมหานครได้ง่ายขึ้น ด้วยสาเหตุดังกล่าวจึงทำให้เกิดงานวิจัยนี้ เพื่อพิสูจน์ข้อกล่าวหาว่าเป็นจริงหรือไม่ ทั้งนี้เพื่อให้ทราบถึงอิทธิพลของโรงเรียนที่มีชื่อเสียงและได้แนวทางในการบรรเทาปัญหาให้กับเมือง

1.2 คำถามวิจัย

โรงเรียนที่มีชื่อเสียงส่งผลกระทบต่อเมืองได้หรือไม่ อย่างไร

1.3 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 1) ศึกษาผลกระทบด้านกายภาพและสิ่งแวดล้อมบริเวณเขตชั้นในกรุงเทพมหานคร
- 2) ศึกษาผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของผู้ปกครองและนักเรียน

1.4 สมมติฐาน

- 1) โรงเรียนที่มีชื่อเสียงส่งผลให้เกิดการเดินทางไกลข้ามเขตพื้นที่การศึกษา
- 2) โรงเรียนที่มีชื่อเสียงส่งผลให้เกิดปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นในเขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร
- 3) โรงเรียนที่มีชื่อเสียงส่งผลให้เกิดการเคลื่อนย้ายเข้ามาในเขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร
- 4) โรงเรียนที่มีชื่อเสียงส่งผลให้ผู้ปกครองและนักเรียนต้องใช้ชีวิตที่เร่งรีบตั้งแต่เช้ามีด

1.5 ขอบเขตการศึกษา

ขอบเขตด้านพื้นที่ เป็นเขตพื้นที่ชั้นในฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร เนื่องจากมีโรงเรียนที่มีชื่อเสียงตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก และมีเส้นทางคมนาคมเชื่อมต่อกับพื้นที่กิจกรรมอื่น โดยที่ตั้งของโรงเรียนกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาตั้งอยู่ในพื้นที่เขตปทุมวัน เขตพญาไท เขตวัฒนา และเขตพระนคร

ขอบเขตด้านเนื้อหา ศึกษาผลกระทบด้านกายภาพและสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ปัญหาจากการเดินทาง การเคลื่อนย้ายหรือเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัย การกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบันของกลุ่มตัวอย่างนักเรียนโรงเรียนที่มีชื่อเสียง และศึกษาผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของผู้ปกครองและนักเรียน อีกทั้งศึกษาการรับนักเรียน การกำหนดพื้นที่บริการของโรงเรียนรัฐบาล สังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐานตั้งแต่ในอดีตถึงปัจจุบัน และทฤษฎี แนวคิด เกณฑ์มาตรฐานสถานศึกษาทางด้านผังเมือง เพื่อนำไปวิเคราะห์เปรียบเทียบกับปัญหาและผลกระทบที่เกิดขึ้นในพื้นที่เขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร

1.6 นิยามศัพท์

- 1) โรงเรียนที่มีชื่อเสียง หมายถึง โรงเรียนที่มีชื่อเสียงทางด้านวิชาการ (วิทยาศาสตร์ ศิลปศาสตร์ สังคมศาสตร์) ทางสังคมที่มีชื่อเสียงมานานเป็นที่ยอมรับทั้งในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งดูจากสถิติทุน กพ. ทุน พสวท. ทุน สสวท. ทุนวิทย์ ทุนทางภาษา ผลการสอบเข้ามหาวิทยาลัย ผลการสร้างชื่อเสียงให้กับประเทศทั้งทางวิชาการและสังคม รวมไปถึงรางวัลในประเทศ เช่น โรงเรียนต้นแบบ ครูต้นแบบ โรงเรียนรางวัลพระราชทาน ฯลฯ (100โรงเรียนที่มีชื่อเสียงทางวิชาการ, 2551)
- 2) พื้นที่บ้านใกล้โรงเรียน หมายถึง พื้นที่ที่ทางโรงเรียนกำหนดขึ้นโดยยึดที่ตั้งของโรงเรียนเป็นศูนย์กลาง และกำหนดรัศมีตามความเหมาะสมของจำนวนนักเรียนชั้น ป.6 ซึ่งเป็นตัวบ่งชี้สภาพพื้นที่ และแผนการรับนักเรียนของโรงเรียน (กองแผนงาน กรมสามัญศึกษา, 2540-2544: 8)
- 3) พื้นที่บริการของโรงเรียน หมายถึง อาณาบริเวณที่โรงเรียนแต่ละโรงเรียน กำหนดขึ้นตามข้อตกลงของโรงเรียนในสหวิทยาเขต และนอกสหวิทยาเขตที่อยู่ใกล้เคียงกันให้สอดคล้องกับนโยบายและแนวปฏิบัติในการรับนักเรียนของกระทรวงศึกษาธิการ และกรมสามัญศึกษา เพื่อให้ นักเรียนมีโอกาสได้เข้าเรียนสะดวก เสมอภาค เป็นธรรม โปร่งใส และใกล้บ้านมากที่สุด (กองแผนงาน กรมสามัญศึกษา, 2540-2544: 8)
- 4) เขตพื้นที่บริการ หมายถึง พื้นที่โดยรอบที่โรงเรียนให้บริการรับนักเรียนเข้าเรียนก่อนนักเรียนทั่วไป โดยคำนึงถึงความสะดวกในการเดินทางของนักเรียน การแบ่งพื้นที่ที่มีการประสาน

ระหว่างโรงเรียนใกล้เคียงให้ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด โดยอาจมีการทับซ้อนกันบ้าง ซึ่งดำเนินการมาแล้วนับ 10 ปี (สำนักนโยบายและแผนการศึกษาขั้นพื้นฐาน, 2551: 27)

5) เขตพื้นที่บริการของโรงเรียน หมายถึง เขตพื้นที่ที่ทางโรงเรียนกำหนดขึ้นโดยความตกลงและเห็นชอบจากโรงเรียนในกลุ่มหรือในจังหวัดเดียวกัน โดยให้ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด ซึ่งเขตพื้นที่บริการของแต่ละโรงเรียนอาจจะมีบางส่วนที่ซ้ำซ้อนกันได้เพื่อรับนักเรียน ม.1 ที่สามารถเดินทางไปเรียนได้สะดวก (กองแผนงาน กรมสามัญศึกษา, 2540: 5)

6) เขตเมืองชั้นใน หมายถึง กลุ่มเขตของกรุงเทพมหานครที่มีระดับความหนาแน่นของประชากรสูงกว่า 10,000 คนต่อตารางกิโลเมตร และมีจำนวนประชากรที่ค่อนข้างคงที่ หรือมีแนวโน้มลดลงของประชากร ประกอบด้วยเขตพระนคร ป้อมปราบศัตรูพ่าย สัมพันธวงศ์ ปทุมวัน ราชเทวี บางรัก ดุสิต บางซื่อ จตุจักร ห้วยขวาง ดินแดง พญาไท คลองเตย วัฒนา สาทร ยานนาวา บางคอแหลม บางกอกน้อย บางกอกใหญ่ คลองสาน บางพลัด และธนบุรี (สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร, 2546: 1-2)

7) เมือง (Urban Area) เป็นพื้นที่อันเป็นแหล่งรวมผู้คน เป็นศูนย์กลางการบริหารการปกครอง ศิลปวัฒนธรรม ธุรกิจอุตสาหกรรม และเป็นแหล่งเผยแพร่วัฒนธรรมและเทคโนโลยี ภาพของเมืองจึงมีองค์ประกอบหลายด้าน คือ ทางกายภาพ เศรษฐกิจสังคม ประชากรและการจัดการ สิ่งเหล่านี้ประกอบกันจึงเกิดเป็นเมืองขึ้น (การวางผังเมืองระดับพื้นฐาน, 2542-2544: 2-5)

8) ความเป็นเมือง(ราชบัณฑิตยสถาน, 2524: 409) หมายถึงกระบวนการที่ชุมชนกลายเป็นเมือง หรือการเคลื่อนย้ายของผู้คนหรือการดำเนินกิจการงานเข้าสู่บริเวณเมือง หรือการขยายตัวของเมืองออกไปทางพื้นที่ การเพิ่มจำนวนประชากร หรือในการดำเนินกิจการงานต่างๆ มากขึ้น

นิยามปฏิบัติการ

1) รัศมีบริการของโรงเรียน หมายถึง ตำแหน่งที่ตั้งและรัศมีบริการของสถานศึกษา ตามเกณฑ์มาตรฐานด้านสถานศึกษา

2) ผลกระทบ หมายถึง ผลจากเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งซึ่งอาจเกิดผลประการเดียวหรือหลายประการโดยเกิดได้ทั้งโดยตรงและโดยทางอ้อม ได้แก่ ผลกระทบด้านกายภาพและสิ่งแวดล้อม ผลกระทบด้านคุณภาพชีวิต ดังนี้

ผลกระทบทางด้านกายภาพและสิ่งแวดล้อม

ประเด็นการเดินทาง ปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นบนท้องถนน และสิ่งดึงดูดการเคลื่อนย้ายการเดินทาง อาจส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในเขตเมืองชั้นในกรุงเทพมหานคร

ประเด็นการเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัย โรงเรียนที่มีความแตกต่างกัน เช่น โรงเรียนที่เปิดสอนเฉพาะมัธยมศึกษาตอนปลาย และโรงเรียนที่เปิดสอนตั้งแต่ระดับประถมศึกษาถึงมัธยมศึกษาตอนปลาย อาจทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายมาจากส่วนภูมิภาคและในเขตกรุงเทพมหานคร และอาจส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อม

ผลกระทบทางด้านคุณภาพชีวิต

ประเด็นการเดินทาง ปัญหาการจราจรติดขัดทำให้เกิดการสูญเสียทรัพยากร และเสียเวลาไปอย่างไม่คุ้มค่า อีกทั้งต้องมาใช้ชีวิตที่เร่งรีบ อาจส่งผลต่อคุณภาพชีวิตของคนในเมือง

ประเด็นการเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัย การเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยเข้ามาของกลุ่มนักเรียน ทำให้มีความต้องการใช้บริการระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ทำให้มีภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น และการปรับตัวให้เข้ากับสภาพแวดล้อมใหม่ส่งผลต่อคุณภาพชีวิตของเด็กนักเรียน

1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) ทราบรัศมีเฉลี่ยของโรงเรียนที่มีชื่อเสียง
- 2) ทราบข้อดี-ข้อเสีย เขตพื้นที่บริการของโรงเรียนรัฐบาล สังกัด(สพฐ.)
- 3) ทราบการกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนโรงเรียนที่มีชื่อเสียง
- 4) ทราบปัญหาและผลกระทบต่อเมืองของโรงเรียนที่มีชื่อเสียง
- 5) ได้แนวทางในการบรรเทาปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อเมือง

1.8 ข้อจำกัดในการศึกษา

1) ข้อมูลเกี่ยวกับปริมาณการจราจร(Traffic Volume) พยายามที่จะอ้างอิงข้อมูลที่เป็นปัจจุบันที่สุด แต่ข้อมูลส่วนใหญ่เป็นฐานข้อมูลคนละปี เช่น ปี พ.ศ.2551 และ 2552 อีกทั้งเป็นข้อมูลที่สำรวจเพียงวันเดียว จึงมีข้อจำกัดในการวิเคราะห์ค่าดัชนีการจราจรติดขัด (V/C)

2) เนื่องจากจำนวนแบบสอบถามมีจำนวนมาก ทำให้ไม่ได้รับความร่วมมือจากผู้บริหารบางโรงเรียน ส่งผลให้เสียเวลารอคอยการตอบรับแจกแบบสอบถาม

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษางานวิจัยเรื่อง ผลกระทบต่อเมืองของโรงเรียนที่มีชื่อเสียงในเขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร จะพิจารณารอบการศึกษา ตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ได้แก่ ด้านกายภาพ และสิ่งแวดล้อม เช่น การเดินทาง การเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัย ผลกระทบด้านคุณภาพชีวิต และแนวทางในการบรรเทาปัญหา ดังนั้นจึงต้องทำการศึกษาเอกสาร แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นกรอบแนวทางในการศึกษาวิจัย ดังนี้

2.1 แนวคิด ทฤษฎี และมาตรฐานสถานศึกษา

2.1.1 แนวคิดค่านิยมการเลือกโรงเรียนกับคุณภาพการศึกษา

รองปลัดกระทรวงศึกษาธิการ (พนม พงษ์ไพบูลย์, 254: 27-28) กล่าวว่าความเด่นความมีชื่อเสียงของโรงเรียนอาจเป็นตัวบ่งบอกความมีคุณภาพของโรงเรียน แต่โรงเรียนที่ไม่เด่นไม่ดังก็ไม่ใช่ที่ไม่มีคุณภาพและอาจมีคุณภาพไม่แพ้โรงเรียนเด่นโรงเรียนดังก็เป็นได้ ดังนั้นโรงเรียนมีคุณภาพไม่จำเป็นต้องมีชื่อเสียงแต่ควรมีลักษณะ ดังนี้

1) เป็นโรงเรียนที่สภาพแวดล้อมดี ทั้งสภาพแวดล้อมภายนอกและภายใน โรงเรียนที่อยู่ในบริเวณที่สงบห่างไกลจากถนน เสียง กลิ่น ฝุ่น รบกวน จะช่วยให้เด็กอยู่และเรียนได้อย่างมีความสุข ถ้าตรงข้าม เด็กจะเรียนอย่างมีสมาธิด้วยความยากลำบาก และยังเป็นเรื่องบั่นทอนสุขภาพอนามัยของเด็กด้วย สภาพแวดล้อมทางสังคม เช่น แหล่งเร่ร่อน แหล่งผิดกฎหมาย แหล่งยาเสพติดก็เป็นบรรยากาศที่ไม่พึงปรารถนาสำหรับโรงเรียน

2) โรงเรียนมีบรรยากาศที่ร่มรื่น สวยงามเป็นระเบียบเรียบร้อย สะอาด ซึ่งย่อมช่วยเสริมสร้างบรรยากาศการเรียนรู้ ทำให้การเรียนการสอนมีคุณภาพได้ด้วย บรรยากาศที่ร่มรื่น สวยงามนี้ไม่จำเป็นต้องสรรหามาด้วยราคาแพงๆ เช่น รั้วแพงๆ ป้ายโรงเรียนใหญ่ๆ แต่อยู่ที่การจัดตกแต่งให้เรียบร้อย เหมาะแก่ประโยชน์ใช้สอย สะอาดเป็นระเบียบ ไม่หรูหรา เพื่อช่วยสร้างค่านิยมที่เหมาะสมให้กับผู้เรียน

3) โรงเรียนมีแหล่งสำหรับให้นักเรียนศึกษาค้นคว้าหาความรู้ เช่น มีห้องสมุดที่เหมาะสมมีบรรยากาศที่เชิญให้เข้าไปศึกษาค้นคว้า มีหนังสือ มีสิ่งอื่นๆ เพื่อการเรียนรู้ตามหลักสูตรและการแสวงหาความรู้เพิ่มเติม และที่สำคัญมีระบบการเรียนการสอนที่เอื้ออำนวยต่อการแสวงหาความรู้ด้วยตนเองของนักเรียน

4) มีระบบการจัดการเรียนการสอนที่ดี ครูและผู้บริหารมีความเข้าใจที่ถูกต้องต่อหลักการจัดการเรียนการสอนที่เหมาะสม คือ การส่งเสริมแสวงหาความรู้ด้วยตนเอง ให้รู้จักคิด และมีกระบวนการคิดที่ถูกต้อง เด็กได้ทำกิจกรรมทดลองมากๆ ได้ทำงานร่วมกันเป็นกลุ่ม รู้จักวิธีการแก้ปัญหา รู้จักช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ไม่ใช่สอนด้วยการบอก การให้ท่องจำ การทำตามตัวอย่าง เป็นต้น

5) มีสื่อการเรียนการสอนที่เหมาะสม เช่น มีสื่อสำหรับเรียนรู้ด้วยการทดลอง มีเครื่องมือทดลอง มีหนังสือ มีแหล่งค้นคว้า มีสื่อเทคโนโลยีที่จำเป็น เช่น คอมพิวเตอร์เพื่อการเรียนการสอน

6) มีอาคารสถานที่กว้างขวาง เพียงพอกับการจัดการกิจกรรมการเรียนการสอน ห้องเรียนไม่แออัด และมีบริเวณให้นักเรียนได้ทำกิจกรรมต่างๆอย่างเหมาะสม โรงเรียนที่อัตรานักเรียนเข้าไปห้องละ 50-60 คนนั้น ยากที่จะจัดการเรียนการสอนให้ได้ดี

7) มีครูอาจารย์ที่สอนที่มีคุณภาพ มีความเข้าใจต่อปรัชญาการศึกษาที่ถูกต้อง มีความรู้ความสามารถ จัดกิจกรรมการเรียนการสอนได้ถูกต้องเหมาะสม สอดคล้องกับหลักวิชา มีความรับผิดชอบต่อนหน้าที่การงาน รักนักเรียน เอาใจใส่ดูแลนักเรียน ไม่เห็นนักเรียนเป็นแหล่งแสวงหาประโยชน์ หารายได้

8) มีผู้บริหารและระบบบริหารจัดการภายในโรงเรียนที่ดี คอยเอาใจใส่ดูแลนักเรียนในทุกด้าน เพื่อให้นักเรียนได้เรียนรู้ เติบโตพัฒนาไปในทิศทางที่เหมาะสม ต้องไม่เป็นผู้บริหารที่เผด็จการโดยยึดตนเองเป็นใหญ่ และต้องไม่ปล่อยปละละเลยจนไม่มีระบบ ระบบบริหารเปิดรับฟังความคิดเห็นจากทุกฝ่าย โดยเฉพาะจากประชาชนในท้องถิ่นในการมีส่วนร่วมจัดการศึกษา

9) โรงเรียนสนใจและมีระบบให้ประชาชนในท้องถิ่นได้มีส่วนร่วมเสนอแนะ ตัดสินใจแก้ปัญหา โรงเรียนที่ดีต้องได้รับความร่วมมือช่วยเหลือจากชุมชนอย่างเต็มที่ จึงจะสามารถดำเนินการหลายๆอย่างได้อย่างมีคุณภาพ โรงเรียนที่ดีจึงต้องมีกรรมการโรงเรียนที่เข้มแข็ง และมีบทบาทในการดำเนินกิจกรรมต่างๆของโรงเรียน

10) โรงเรียนมีระบบวางแผนที่ดี ทั้งแผนการจัดการเรียนการสอน แผนการแสวงหาทรัพยากรและบุคลากร แผนการพัฒนา แผนความร่วมมือกับชุมชน เป็นต้น

ทั้งนี้ (พนม พงษ์ไพบูลย์, 2541) สรุปว่า ถ้ามีลูกหลานอยากให้เข้าเรียนในโรงเรียนดีๆ ก็น่าจะเอาคุณลักษณะ 10 ประการนี้ไปตรวจสอบดู ถ้าเข้าลักษณะทุกข้อ หรือหลายๆข้อ ก็พอเชื่อได้ว่าเป็นโรงเรียนที่ดีพอสำหรับลูกหลานที่เรารักและห่วงใย น่าจะส่งเขาเข้าเรียนได้ ไม่จำเป็นต้องไปพยายามให้เข้าโรงเรียนดีๆ แต่จริงๆแล้วถ้าเรามัวแต่หาโรงเรียนดีๆต่างๆ อาจได้แต่โรงเรียนที่

ห่างไกล ทางที่ดีน่าจะมาช่วยสนับสนุนโรงเรียนใกล้บ้าน แล้วตามไปควบคุมดูแลส่งเสริมสนับสนุนให้โรงเรียนใกล้บ้านเป็นโรงเรียนที่ดีของชุมชนของเพื่อนบ้าน

2.1.2 แนวคิดเกี่ยวกับการคมนาคมขนส่งกับการใช้ที่ดิน

Needharm ได้กล่าวถึงความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ที่ดินกับระบบการขนส่งและการจราจร ว่าระบบขนส่งและการจราจร เป็นผลมาจากการใช้ที่ดิน ดังนั้นถ้าการใช้ที่ดินเปลี่ยนแปลงลักษณะการเดินทางของประชาชน จุดต้นทางและจุดปลายทาง รวมทั้งชนิดของยานพาหนะก็ย่อมมีการเปลี่ยนแปลงด้วย ในทางกลับกันถ้ามีการเปลี่ยนแปลงระบบการขนส่ง การใช้ที่ดินก็ต้องเปลี่ยนแปลงไป ดังนั้นจึงสามารถคาดคะเนการเดินทางของประชาชนจากการใช้ที่ดิน หรือคาดคะเนการใช้ที่ดินจากระบบการคมนาคมได้ (Needharm B., 1977: 132)

2.1.3 ระบบการขนส่งในเมือง

ระบบขนส่งภายในเมืองมีหลายแบบแต่จะกลายเป็นระบบโครงการของตนเอง คือประกอบด้วยเส้นทาง สถานีต้นทางและปลายทาง บางระบบอาจเป็นบางส่วนของเมือง หรืออาจบริการได้ทั่วทั้งเมือง ระบบขนส่งอย่างหนึ่งอาจช่วยเสริมอีกระบบหนึ่ง ในขณะที่บางเมืองอาจมีสองระบบที่แข่งขันกัน โดยทั่วไปตามเมืองต่างๆ จะจัดระบบขนส่งให้สอดคล้องเอื้อหนุนกัน (ฉัตรชัย พงศ์ประยูร, 2527: 143)

ในเมืองใหญ่มีระบบการขนส่งหลายแบบ ข้อแตกต่างระหว่างระบบการขนส่งอาจขึ้นอยู่กับความเป็นเจ้าของการจัดการบริการหรือวิธีการขนส่ง รูปแบบการขนส่งจะมี 2 รูปแบบใหญ่ ๆ คือ

1) การขนส่งแบบเดี่ยว ได้แก่ รถยนต์ส่วนบุคคล และพาหนะส่วนบุคคลอื่นๆ เช่น รถจักรยานยนต์ รถแท็กซี่

2) การขนส่งแบบกลุ่ม เช่น รถประจำทาง เรือข้ามฟาก รถไฟ เป็นต้น

2.1.4 การเกิดการเดินทางกับรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน (จารีก ประพันธ์พจน์, 2533:

17) การเกิดการเดินทางจะสัมพันธ์กับสภาพ (Condition) การใช้ที่ดินในลักษณะต่างๆ คือ

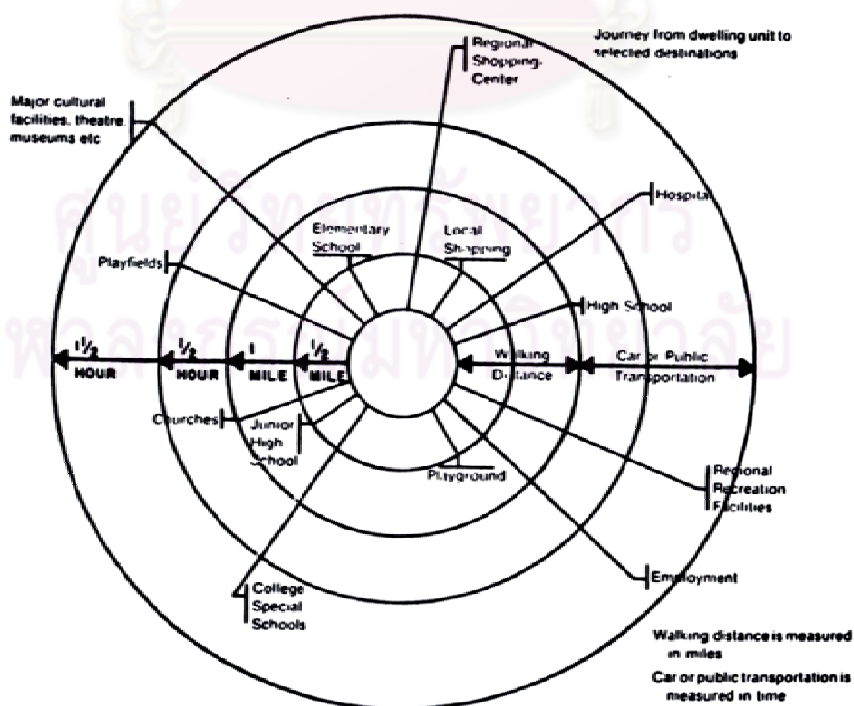
1) ลักษณะของการใช้ที่ดิน (Character of Land Use) ความหนาแน่นของการใช้ประโยชน์ในที่ดินยังไม่สามารถอธิบายการเกิดการเดินทางได้อย่างสมบูรณ์ แม้ว่าจะมีความสัมพันธ์กันอย่างเด่นชัด แต่ความหนาแน่นของการใช้ที่ดินก็ไม่สามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงของการเดินทางได้ทั้งหมด ตัวแปรลักษณะของการใช้ที่ดินจะสะท้อนให้เห็นความสัมพันธ์ของการเดินทางเพิ่มมากขึ้น ตัวแปรดังกล่าว ได้แก่ รายได้และการเป็นเจ้าของรถยนต์ของครอบครัว

2) ที่ตั้งการประกอบกิจการของการใช้ที่ดิน (Location of Land Use Activity) หมายถึง ระยะการกระจายของการใช้ที่ดิน (Spatial Distribution) และลักษณะของการใช้ที่ดิน เช่น บริเวณพักอาศัย พาณิชยกรรม เกษตรกรรม อุตสาหกรรม เป็นต้น ซึ่งลักษณะของการใช้ที่ดินแตกต่างกัน จะทำให้เกิดการเดินทางแตกต่างกันออกไปด้วย

3) การเกิดการเดินทางกับลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของประชากรในพื้นที่ สภาพทางเศรษฐกิจและสังคมในที่นี้หมายถึง สภาพความเป็นอยู่ของประชากร ประกอบไปด้วย อายุ เพศ การศึกษา รายได้ การเป็นเจ้าของรถยนต์ เป็นต้น สภาพการดังกล่าว จะมีผลต่อการเกิดการเดินทางอย่างมาก เช่น เมื่อสภาพทางเศรษฐกิจดี จะทำให้ประชากรมีรายได้สูง และมีโอกาสเป็นเจ้าของรถยนต์ จะมีผลทำให้มีอัตราการเดินทางสูงตามไปด้วย

2.1.5 การกำหนดที่ตั้งที่อยู่อาศัยตามแนวความคิดการวางผัง

Planning Design Criteria (Joseph De Chaira and Lee Koppelman, 1969) เสนอที่ตั้งที่อยู่อาศัยในกลุ่มชุมชนที่เหมาะสมควรมีระยะทางห่างจากสถานที่ที่มีความสัมพันธ์ในกิจกรรมของผู้อยู่อาศัย เช่น โรงเรียนระดับประถมศึกษาและมัธยมศึกษาตอนต้น ควรมีระยะทางการเดินทางเท้าจากที่อยู่อาศัยประมาณ $\frac{1}{2}$ ไมล์ ส่วนโรงเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ควรมีระยะทางการเดินทางเท้าจากที่อยู่อาศัยประมาณ 1 ไมล์ หรือใช้ระยะเวลาเดินทางไม่เกิน 30 นาที ส่วนสถาบันอุดมศึกษาควรใช้ระยะเวลาเดินทาง 30-60 นาที โดยรถยนต์หรือรถโดยสาร ดังภาพที่ 2.1



ภาพที่ 2.1 แสดงความสัมพันธ์ที่ตั้งของที่อยู่อาศัยกับที่ตั้งกิจกรรมอื่น

2.1.6 แนวคิดเกี่ยวกับการเลือกที่อยู่อาศัย

Berrie Needham, 1977 กล่าวว่า การมีปฏิสัมพันธ์ของกิจกรรมต่างๆ จะเป็นสาเหตุให้เกิดการรวมกลุ่มของกิจกรรมต่างๆ ขึ้นได้ เช่น การรวมกลุ่มของที่อยู่อาศัยจะมีสาเหตุได้ 2 กรณี (สำนักมาตรฐาน กรมโยธาธิการและผังเมือง, 2548)

ความสะดวกในการเข้าถึง (Accessibility) ผู้อยู่อาศัยต้องเดินทางไปทำงาน ชื้อสินค้า และติดต่อธุระ จึงพอใจที่จะจับกลุ่มอยู่ 2 บริเวณ คือ ข้างเส้นทางคมนาคม และกระจายอยู่รอบๆ ศูนย์ธุรกิจ ร้านค้า สถานที่ทำงาน และสถานศึกษา

การประหยัดจากภายนอก (External Economics) การรวมกลุ่มของอาคารที่พักอาศัย จะทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายในเรื่องการใช้บริการสาธารณูปโภคของเมือง

2.2 มาตรฐานด้านสถานศึกษา

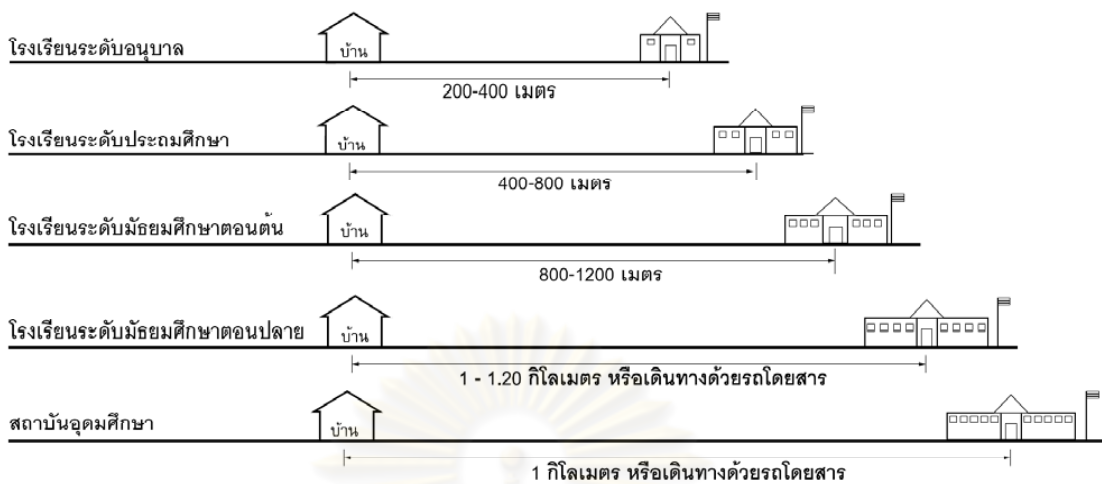
2.2.1 มาตรฐานด้านสถานศึกษาของต่างประเทศ (โครงการจัดทำมาตรฐานด้านผังเมืองของกรุงเทพมหานคร, 2551: 6-1 6-3)

การวางแผนเกี่ยวกับสถานศึกษาของต่างประเทศมีการกล่าวถึงวัตถุประสงค์เบื้องต้นของสถานศึกษาว่าเป็นสถานที่สำหรับสร้างเสริมประสบการณ์ในการเรียนรู้ให้แก่เยาวชนผู้สนใจในการศึกษา นอกจากนี้การกำหนดที่ตั้งสถานศึกษาใกล้กับศูนย์กลางชุมชนจะมีผลให้การใช้รถยนต์และเวลาที่ใช้ในการเดินทางลดลงอีกด้วย การวางแผนสาธารณูปการในด้านสถานศึกษามีรายละเอียดดังต่อไปนี้

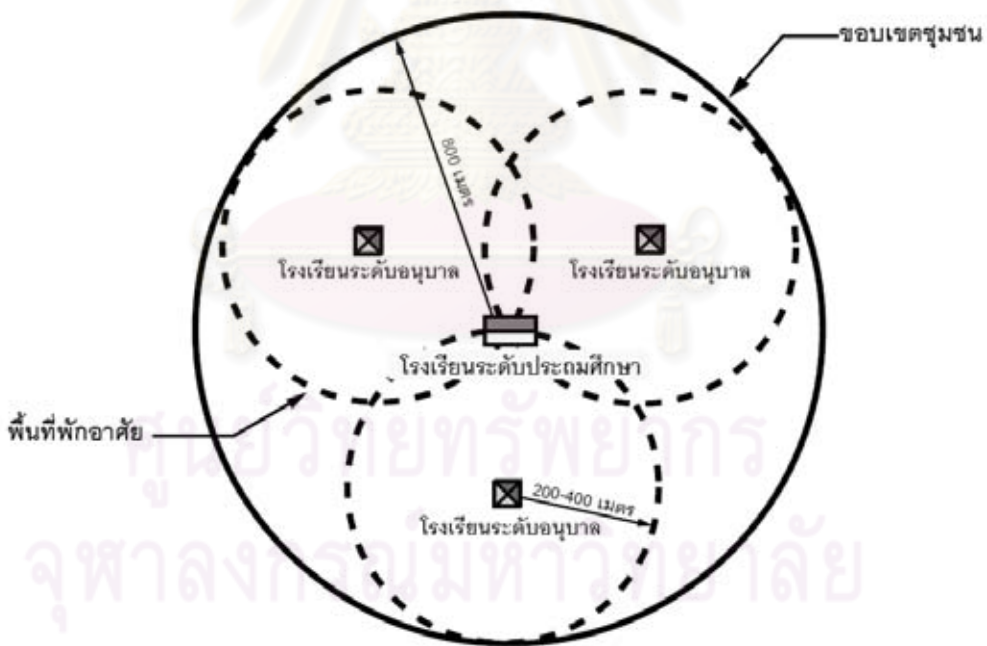
1) การกำหนดตำแหน่งที่ตั้งและรัศมีบริการ

Planning and Urban Design Standards (American Planning Association, 2006) ได้กล่าวว่า โรงเรียนควรตั้งอยู่ในพื้นที่เมืองและควรมีการระบุตำแหน่งลงในผังเมืองรวม (Comprehensive Plan) โดยที่ตั้งของสถานศึกษาควรคำนึงถึงการเดินเท้าและจักรยานเป็นหลัก อีกทั้งตั้งอยู่ในพื้นที่พักอาศัย และเดินทางต่อเชื่อมกับระบบถนนได้ดีเพื่อรองรับการสัญจรจากพื้นที่อื่น โรงเรียนควรมีพื้นที่เปิดโล่งนอกอาคารด้วย เพื่อประโยชน์ต่อกิจกรรมเรียนรู้กลางแจ้ง

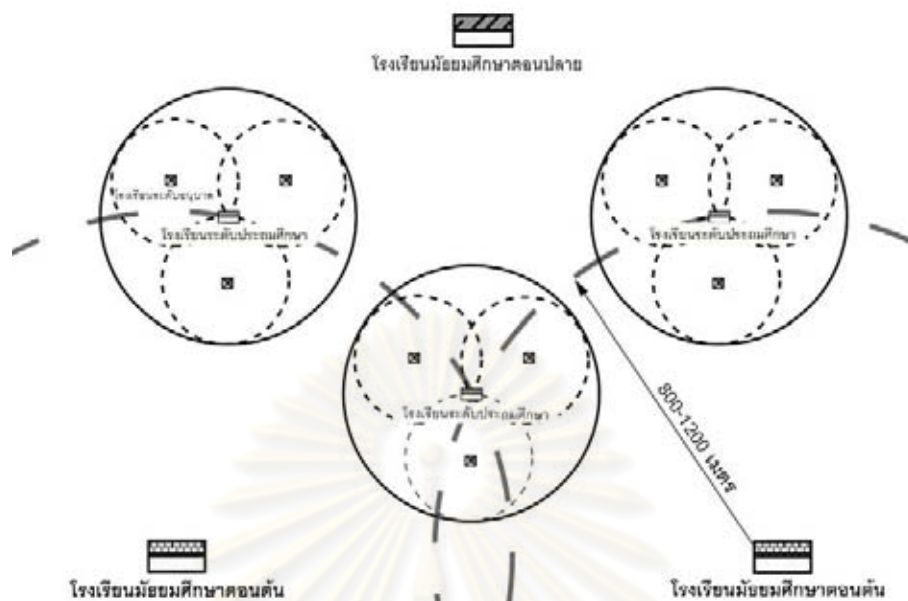
Urban Planning and Design Criteria (Joseph De Chiara, 1982) ได้กล่าวถึงสาธารณูปการในด้านสถานศึกษาเกี่ยวกับระยะทางโดยระบุว่าในพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของประชากรสูงสถานศึกษาควรให้บริการในรัศมีที่อยู่ในระยะซึ่งสามารถเดินเท้าได้ ในขณะที่ในพื้นที่ซึ่งมีประชากรเบาบาง สถานศึกษาควรตั้งอยู่ในรัศมีการให้บริการที่อยู่ระหว่างระยะเดินที่ไกลที่สุดและอาศัยรถยนต์ในการให้บริการเสริม ดังแสดงในภาพที่ 2.2-2.4



ภาพที่ 2.2 แสดงระยะการเดินทางจากที่อยู่อาศัยถึงสถานศึกษา
ที่มา: Urban Planning and Design Criteria, 1982.



ภาพที่ 2.3 แสดงองค์ประกอบของสถานศึกษาในระดับชุมชน
ที่มา: Urban Planning and Design Criteria, 1982.



ภาพที่ 2.4 แสดงองค์ประกอบของสถานศึกษาในระดับย่าน

ที่มา: Urban Planning and Design Criteria, 1982.

Time-saver Standards for Site Planning (Joseph De Chiara, 1984) ได้กล่าวถึงมาตรฐานการด้านการศึกษา โดยระบุขั้นตอนการเลือกทำเลที่ตั้งในเนื้อหาด้านการออกแบบและกล่าวถึงขนาดของพื้นที่ โดยกำหนดครีมีกรให้บริการของสถานศึกษาระดับต่างๆ ดังนี้

- โรงเรียนมัธยม 2.4-3.6 กม. (1.5-2 ไมล์) - โรงเรียนประถม 1.6 กม. (1 ไมล์)
- โรงเรียนอนุบาล 0.8 กม. (0.5 ไมล์) - Home-school 0.4-0.8 กม. (0.25-0.5 ไมล์)

นอกจากนี้ Handbook on Urban Planning (William H. Claire, 1973) ได้กำหนดตัวอย่างของโรงเรียนประถมศึกษาทั่วไปจะมีครีมีกรให้บริการในระยะไม่เกิน 2.56 ตารางกิโลเมตร (1 ตารางไมล์) แต่ทั้งนี้มิใช่เป็นกฎเกณฑ์ที่ตายตัว เพราะเงื่อนไขดังกล่าวขึ้นอยู่กับข้อพิจารณาด้านอื่นๆ เช่น ลักษณะการใช้ที่ดิน จำนวนประชากร และความหนาแน่นของประชากรอีกด้วย

2) แนวคิดเกี่ยวกับการกำหนดที่ตั้ง (Location Theory)

The Secondary School Plant ; An Approach for Planning Functional Facilities (Tayler James L., 1956:15) ได้ให้ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับองค์ประกอบที่ควรพิจารณาในการวางแผนจุดที่ตั้งโรงเรียน ดังนี้

- กำหนดจุดที่ตั้งโรงเรียน ให้อยู่ในศูนย์กลางท้องถิ่น อันเป็นที่อยู่ของนักเรียน หรือบริเวณที่มีนักเรียนหนาแน่น
- กำหนดจุดที่ตั้งโรงเรียน อยู่ในตำแหน่งที่ประชากรกำลังขยายตัวเข้าไปอยู่อาศัย แต่ไม่ควรตั้งโรงเรียนในจุดที่กลายเป็นอุปสรรคในการขยายตัวทางด้านการค้าหรือธุรกิจ

- ไม่ควรตั้งอยู่ในพื้นที่ที่ขยายตัวลำบาก เช่น ติดแม่น้ำ ทางรถไฟ และทางหลวงสายสำคัญ เพราะโรงเรียนควรขยายตัวรับประชากรเพิ่มขึ้นได้ และมีนโยบายที่จะขยายขนาดโรงเรียนตามการปรับปรุงการคมนาคม
- ไม่ควรอยู่ในที่อันตราย เช่น ฝุ่นละออง เสียง ย่านการค้า ย่านอุตสาหกรรม ย่านอบายมุข และบริเวณการจราจรคับคั่ง
- ไม่ควรอยู่ชิดถนน โดยเฉพาะไม่ควรตั้งอยู่ตรงทางแยกต่างๆ เพราะการจราจรแออัดและเป็นอันตรายต่อนักเรียน
- อาคารน่าอยู่ พื้นดินดี สภาพแวดล้อมทำเลดี

2.2.2 มาตรฐานด้านสถานศึกษาของประเทศไทย (โครงการจัดทำมาตรฐานด้านผังเมืองของกรุงเทพมหานคร, 2551: 6-4 6-22)

1) พระราชบัญญัติการศึกษาแห่งชาติ พ.ศ. 2542 ในหมวด 4 เรื่องแนวทางการศึกษาได้กล่าวว่า“มาตรา 25 รัฐต้องส่งเสริมการดำเนินงานและจัดตั้งแหล่งการเรียนรู้ตลอดชีวิตทุกรูปแบบได้แก่ ห้องสมุดประชาชน พิพิธภัณฑ์ หอศิลป์ สวนสัตว์ สวนสาธารณะ สวนพฤกษศาสตร์ อุทยานวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ศูนย์การกีฬาและนันทนาการ แหล่งข้อมูลและแหล่งการเรียนรู้ อื่นอย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพ” และ“มาตรา 37 การบริหารและการจัดการศึกษาขั้นพื้นฐานและอุดมศึกษาระดับต่ำกว่าปริญญา ให้ยึดแนวเขตพื้นที่การศึกษา โดยคำนึงถึงปริมาณสถานศึกษา จำนวนประชากรเป็นหลัก และความเหมาะสมด้านอื่นด้วย”ทั้งนี้ ระเบียบกระทรวงศึกษาธิการ ว่าด้วยการจัดตั้ง รวม หรือเลิกสถาบันการศึกษาขั้นพื้นฐาน พ.ศ.2550 มีเนื้อหาระบุอยู่ในหมวดที่ 1 เรื่องการจัดตั้งสถานศึกษาโดยระบุว่า

- สถานศึกษาที่จะจัดตั้งขึ้นในชุมชนใดต้องมีจำนวนนักเรียนดังต่อไปนี้
 - ระดับประถมศึกษา ต้องมีจำนวนนักเรียนในแต่ละรายอายุไม่น้อยกว่า 25 คน ถ้ามีนักเรียนในแต่ละรายอายุไม่ถึง 25 คนแต่มากกว่า 10 คน ให้จัดตั้งเป็นสาขาของสถานศึกษาอื่น
 - ระดับมัธยมศึกษา ต้องมีจำนวนนักเรียนที่จะมาเข้าเรียนชั้นละไม่น้อยกว่า 80 คน ถ้ามีนักเรียนไม่ถึงชั้นละ 80 คน แต่มากกว่า 40 คน ให้จัดตั้งเป็นสาขาของสถานศึกษาอื่น
- สถานที่ที่จะจัดตั้งสถานศึกษาต้องเป็นที่ดินที่มีหลักฐานอนุญาตให้ใช้ ตามประเภทของที่ดินอย่างถูกต้อง จำนวนไม่น้อยกว่า 25 ไร่ (40,000 ตารางเมตร)
- สถานศึกษาที่จะจัดตั้งขึ้นใหม่จะต้องอยู่ห่างจากสถานศึกษาประเภทเดียวกันที่ตั้งอยู่เดิมไม่น้อยกว่า 6 กิโลเมตร ตามเส้นทางคมนาคม

2) มาตรฐานที่อยู่อาศัยและสิ่งแวดล้อมของการเคหะแห่งชาติ มีเนื้อหาระบุถึง สาธารณูปการด้านการศึกษาเกี่ยวกับจำนวนนักเรียนกับขนาดของโรงเรียนที่ได้กำหนดไว้เป็นการ สอนผลัดเดียวไว้ ดังนี้

- โรงเรียนประถม ป.1-ป.7

อายุ	6-13 ปี
นักเรียน	150 คนต่อประชากร 1,000 คน
เนื้อที่ต่ำสุด	เขตในเมืองต้องไม่ต่ำกว่า 2.5 ไร่ เพิ่ม 0.5 ไร่ทุก 100 คน

ตามมาตรฐานนี้ต้องไม่ต่ำกว่า 5 ไร่ เพิ่ม 1 ไร่ทุก 100 คน
ระยะทางจากที่อยู่อาศัยถึงที่ตั้งโรงเรียนไม่เกิน 800 เมตร

- โรงเรียนมัธยมต้น ม.ศ.1-ม.ศ.3

อายุ	13-16 ปี
นักเรียน	75 คนต่อประชากร 1,000 คน
เนื้อที่ต่ำสุด	เขตในเมืองต้องไม่ต่ำกว่า 5 ไร่ เพิ่ม 0.5 ไร่ทุก 100 คน

ตามมาตรฐานนี้ต้องไม่ต่ำกว่า 10 ไร่ เพิ่ม 1 ไร่ทุก 100 คน
ระยะทางจากที่อยู่อาศัยถึงที่ตั้งโรงเรียนไม่เกิน 1,200 เมตร

- โรงเรียนมัธยมปลาย ม.ศ.4-ม.ศ.5

อายุ	16-18 ปี
นักเรียน	25 คนต่อประชากร 1,000 คน
เนื้อที่ต่ำสุด	เขตในเมืองต้องไม่ต่ำกว่า 5 ไร่ เพิ่ม 0.5 ไร่ทุก 100 คน

ตามมาตรฐานนี้ต้องไม่ต่ำกว่า 10 ไร่ เพิ่ม 1 ไร่ทุก 100 คน
ระยะทางจากที่อยู่อาศัยถึงที่ตั้งโรงเรียนไม่เกิน 1,600 เมตร

3) เกณฑ์และมาตรฐานผังเมืองรวม พ.ศ.2549 กรมโยธาธิการและผังเมือง ได้กำหนด เกณฑ์การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทบริการ โดยมีเนื้อหาเกี่ยวกับสถาบันการศึกษาว่าผู้ใช้บริการมี ความแตกต่างกันตามกลุ่มอายุ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ระดับอนุบาล (อายุ 3-6 ปี) โรงเรียนควรอยู่ในกลุ่มบ้านของย่านพักอาศัย ระยะไม่ควร เกิน 500 เมตร เป็นอาคารชั้นเดียว มีสนามเด็กเล่นที่ขนาดพอเหมาะคือประมาณ 0.5-2 ไร่ มี จำนวนนักเรียน 40- 60 คน

- ระดับประถมศึกษา (อายุ 7-12 ปี) โรงเรียนควรอยู่ในกลุ่มบ้านของย่านพักอาศัยเช่นกัน ในชุมชนที่มีประชากร 3,500 คน ควรมีโรงเรียนระดับประถมศึกษา 1 แห่ง นักเรียนประถมศึกษา

ตอนต้น (ป.1-ป.4) 200-400 คน ประถมศึกษาตอนปลาย (ป.5-ป.6) 600-800 คน ขนาดพื้นที่ 5-7 ไร่ อาคารเรียนสามารถสูงกว่า 1 ชั้น มีสนามกีฬากลางแจ้ง

- ระดับมัธยมศึกษาและอาชีวศึกษา (อายุ 13-20 ปี) แบ่งเป็นระดับมัธยมศึกษาตอนต้น (อายุ 13-15 ปี) มัธยมศึกษาตอนปลาย (อายุ 16-18 ปี) และอาชีวศึกษา (อายุ 16-20 ปี) เป็นนักเรียนที่อยู่ในวัยที่สามารถช่วยเหลือตนเอง โรงเรียนจึงห่างจากย่านพักอาศัยได้ ในชุมชนที่มีขนาดประชากรประมาณ 9,000 คน จะมีนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น 600-1,000 คน ควรมีโรงเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น 1 แห่ง พื้นที่ 5-7 ไร่ ถ้าประชากรเกินกว่า 10,000 คน ควรมีโรงเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายและอาชีวศึกษา 1 แห่ง ขนาดพื้นที่ประมาณ 25 ไร่ มีอาคารสูงเกินกว่า 2 ชั้นได้ มีสนามกีฬาในร่มและกลางแจ้ง อาคารกิจกรรม อาคารฝึกงานตามลักษณะวิชาของการศึกษา

4) มาตรฐานด้านผังเมืองของกรุงเทพมหานคร การกำหนดตำแหน่งที่ตั้งและรัศมีบริการของสถานศึกษา จะคำนึงถึงการเข้าถึงสถานศึกษาของผู้มาใช้สถานศึกษาประเภทต่างๆ ที่กระจายตัวอยู่ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยมีการศึกษาสภาพทั่วไปของโรงเรียนในแต่ละระดับ เพื่อดูการกระจายตัวและพิจารณารัศมีบริการเฉลี่ยของแต่ละกลุ่มพื้นที่ อีกทั้งศึกษาเกณฑ์และข้อกำหนดเกี่ยวกับตำแหน่งที่ตั้งและรัศมีบริการของสถานศึกษาในแต่ละระดับทั้งในประเทศและต่างประเทศ ทำให้ได้มาตรฐานของตำแหน่งที่ตั้งและรัศมีบริการของโรงเรียนในแต่ละระดับ ดังนี้

- โรงเรียนระดับประถมศึกษา มาตรฐานของขนาดรองรับในการให้บริการของโรงเรียนระดับประถมในกรุงเทพมหานคร ควรกำหนดให้สามารถรองรับจำนวนนักเรียน 75-100 คนต่อประชากร 1,000 คน และมีขนาดพื้นที่ 2.5-10 ไร่ โดยควรมีระยะของรัศมีการให้บริการระหว่าง 400-1,200 เมตร
- โรงเรียนระดับมัธยมศึกษา มาตรฐานของขนาดรองรับในการให้บริการของโรงเรียนระดับมัธยมในกรุงเทพมหานคร ควรกำหนดให้สามารถรองรับจำนวนนักเรียน 50-75 คนต่อประชากร 1,000 คน และมีขนาดพื้นที่ 5-20 ไร่ โดยควรมีระยะของรัศมีการให้บริการระหว่าง 1-2 กิโลเมตร

5) มาตรฐานการวางผังเมืองของกรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น (มาตรฐานการวางผังเมือง สำนักมาตรฐานการบริหารงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น, 2553: 55-56) โดยให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นวางแผนผังกำหนดที่ตั้งของสาธารณูปการ ได้แก่ การให้บริการด้านการศึกษา พิจารณาถึงระดับและรัศมีการให้บริการที่สอดคล้องกับแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินที่กำหนดเป็นย่านที่อยู่อาศัยตามความหนาแน่นต่างๆ ย่านพาณิชยกรรม และอุตสาหกรรม ทั้งนี้การ

ให้บริการด้านการศึกษา อาจจำแนกความเหมาะสมของขนาดพื้นที่และรัศมีการให้บริการตามระดับการศึกษา

- โรงเรียนระดับประถมศึกษา ควรมีขนาดพื้นที่ 5 ไร่ และ มีรัศมีการให้บริการ 2,000 ม.
- โรงเรียนระดับมัธยมศึกษา ควรมีขนาดพื้นที่ 20 ไร่ และ มีรัศมีการให้บริการ 5,000 ม.

2.3 การกำหนดเขตพื้นที่บริการของโรงเรียนมัธยมศึกษา สังกัดกรมสามัญศึกษาในกรุงเทพมหานครและส่วนภูมิภาค (กองแผนงาน กรมสามัญศึกษา, 2540) มีวิธีการกำหนดอยู่ 2 แบบ ดังนี้

- 1) วิธีการกำหนดพื้นที่บ้านใกล้โรงเรียน
 - ใช้โรงเรียนเป็นศูนย์กลางและขยายพื้นที่จากศูนย์กลางออกเป็นรัศมีวงกลมเป็นชั้นๆให้เหมาะสมกับจำนวนตัวบ่อน
- 2) วิธีการกำหนดเขตพื้นที่บริการของโรงเรียน
 - พิจารณาพื้นที่ปกครองโดยใช้เขตและแขวง
 - พิจารณาการคมนาคมและจำนวนตัวบ่อน

2.4 การดำเนินการรับนักเรียนของโรงเรียนรัฐบาลปีการศึกษา 2537-2552

การรับนักเรียนและการกำหนดเขตพื้นที่บริการของโรงเรียนรัฐบาล ระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1 และ 4 (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 64-67) พบว่ากรมสามัญศึกษาได้กำหนดพื้นที่รับนักเรียนอยู่ 2 แบบ คือ พื้นที่บ้านใกล้โรงเรียน และเขตพื้นที่บริการของโรงเรียน โดยให้โรงเรียนและสหวิทยาเขตร่วมกันกำหนดเขตพื้นที่บริการของโรงเรียน โดยพิจารณาจากเขตปกครอง สภาพภูมิศาสตร์ การคมนาคมและตัวบ่อน ซึ่งเป็นการกำหนดขอบเขตการรับผิดชอบในการบริการทางการศึกษาของโรงเรียน เป็นการแบ่งสรรตัวบ่อน นอกจากนี้ยังสนับสนุนการเรียนใกล้บ้านแต่เนื่องจากปัญหานักเรียนในพื้นที่บริการบางคนไม่ได้เรียนเพราะตัวบ่อนมากกว่าแผนที่ได้รับ ทำให้ต้องจับฉลาก ส่งผลให้นักเรียนที่มีบ้านใกล้โรงเรียนมีความเดือดร้อนเพราะไม่ได้เรียนในโรงเรียนใกล้บ้าน ดังนั้นจึงมีการกำหนดพื้นที่บ้านใกล้โรงเรียนในปีการศึกษา 2537

ต่อมาในปีการศึกษา 2538, 2541-2542 ได้มีการยกเลิกเขตพื้นที่บ้านใกล้โรงเรียน เพราะปัญหาความไม่ชัดเจนและความซ้ำซ้อนของเขตพื้นที่รับนักเรียน (กรมสามัญศึกษา, 2540) แต่เนื่องจากพบปัญหานักเรียนในพื้นที่บริการบางคนที่มีบ้านอยู่ใกล้โรงเรียน ไม่ได้เข้าเรียน จึงมีการกำหนดพื้นที่บ้านใกล้โรงเรียนขึ้นอีกใน ปีการศึกษา 2543 และได้ดำเนินการต่อเนื่องถึงปีการศึกษา 2548

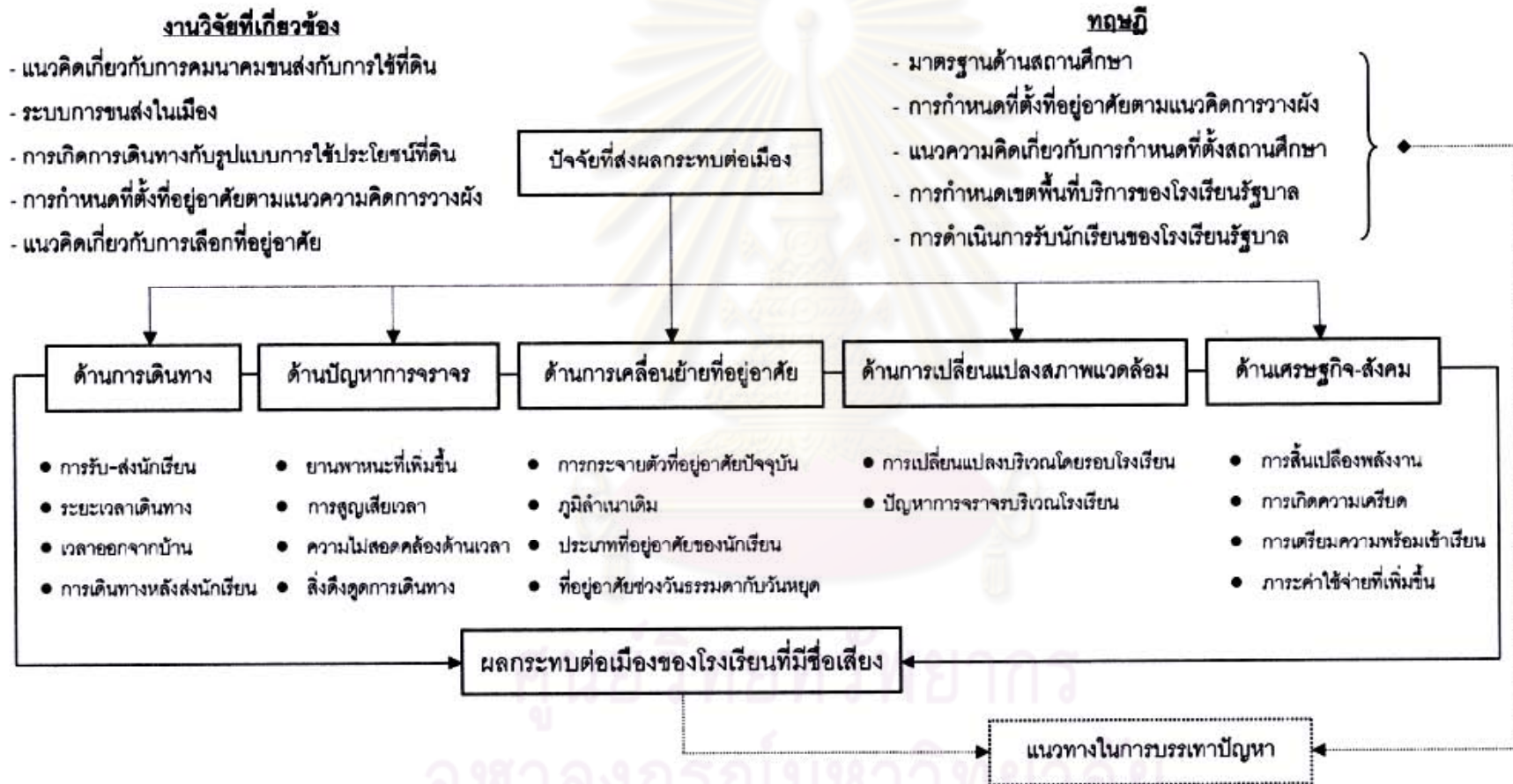
สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐานช่วงปีการศึกษา 2549-2552 ให้โรงเรียนในสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษารุงเทพฯ ดำเนินการรับนักเรียนในเขตพื้นที่บริการ โดยแบ่งโรงเรียนออกเป็น 2 ประเภท คือ โรงเรียนทั่วไป ให้นักเรียนในเขตพื้นที่บริการทุกคนที่มาสมัครเข้าเรียน ถ้ายังไม่เต็มให้นักเรียนนอกเขตพื้นที่บริการ ส่วนโรงเรียนที่ได้รับความนิยมสูง ให้นักเรียนตามสัดส่วนที่ได้กำหนดไว้ ทั้งในเขตและนอกเขตพื้นที่บริการ (สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน กระทรวงศึกษาธิการ, 2552)

สำหรับนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 นั้น เคยมีการกำหนดเขตพื้นที่บริการในปีการศึกษา 2541-2542 แต่กำหนดสำหรับโรงเรียนที่เปิดสอนเฉพาะชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายเท่านั้น (กรมสามัญศึกษา, 2541) แต่เนื่องจากปัญหาการเลือกโรงเรียน ปัญหาตัวบ่อน และปัญหาการเคลื่อนย้ายของนักเรียนทำให้การกำหนดเขตพื้นที่บริการของโรงเรียนไม่ได้ผล (กรมสามัญศึกษา, 2541) จึงต้องยกเลิกเขตพื้นที่บริการสำหรับโรงเรียนที่เปิดสอนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย

ส่วนการรับนักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 1 ปีการศึกษา 2552 ให้นักเรียนที่มีอายุย่างเข้าปีที่ 7 หรือจบการศึกษาชั้นก่อนประถมศึกษา ที่อยู่ในเขตพื้นที่บริการของโรงเรียนเข้าเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 1 ทุกคน โดยไม่มีการสอบวัดความสามารถทางวิชาการ ถ้ายังไม่เต็มให้นักเรียนนอกเขตพื้นที่บริการได้ กรณีที่มีผู้สมัครเกินจำนวนที่รับได้ ให้ใช้วิธีจับฉลากและประสานกับโรงเรียนใกล้เคียง เพื่อจัดหาที่เรียนให้เด็กได้เข้าเรียนทุกคน (สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน กระทรวงศึกษาธิการ, 2552) แต่จากการสัมภาษณ์ผู้บริหารของโรงเรียนรัฐบาล สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษารุงเทพมหานคร พบว่าเขตพื้นที่บริการของโรงเรียนระดับประถมศึกษาปีที่ 1 คือเขตกรุงเทพมหานครทั้งหมด โดยมีการกำหนดคุณสมบัติการรับนักเรียน เช่น นักเรียนต้องมีชื่ออยู่ในทะเบียนบ้านในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร หรืออยู่ใกล้แหล่งงานของบิดามารดา ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความสะดวกในการรับ-ส่งบุตรหลานหรือได้เดินทางร่วมกับผู้ปกครอง

2.5 สรุปกรอบการวิจัย

จากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องพบว่าโรงเรียนที่มีชื่อเสียงมีปัจจัยหลายด้านที่อาจส่งผลกระทบต่อเมือง ดังแสดงในภาพที่ 2.5



ภาพที่ 2.5 แสดงกรอบการวิจัย

บทที่ 3 การดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัยเรื่อง ผลกระทบต่อเมืองของโรงเรียนที่มีชื่อเสียงในเขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร กรณีโรงเรียนที่มีชื่อเสียงตั้งอยู่เขตเมืองชั้นในของกรุงเทพมหานคร แล้วมีผู้ปกครองเลือกให้บุตรหลานและนักเรียนได้เข้าเรียนในโรงเรียนที่มีชื่อเสียง แล้วเกิดปัญหาในเขตพื้นที่การศึกษา จากการย้ายเข้ามาในเรื่องที่อยู่อาศัยและเรื่องการเดินทางมีวิธีดำเนินการวิจัย ดังนี้

3.1 แบบของการวิจัย

เป็นการวิจัยภาคสนามด้วยวิธีสำรวจ (survey) โดยใช้แบบสอบถาม(Questionnaires) ซึ่งเป็นคำถามปลายปิด (Closed response questions) กับกลุ่มตัวอย่างของประชากรที่ศึกษา ประกอบกับการวิเคราะห์สิ่งดึงดูดการเคลื่อนย้ายการเดินทางเข้ามาในเขตชั้นในกรุงเทพมหานคร และการสัมภาษณ์(Interviews) ผู้บริหารของโรงเรียนกลุ่มตัวอย่าง และผู้บริหารสถานีตำรวจนครบาลในเขตพื้นที่ แล้วนำมาสรุปในประเด็นต่างๆ โดยนำเสนอผลการศึกษาในรูปแบบของการวิเคราะห์เชิงอธิบาย (Explanatory Analysis) โดยจะชี้ให้เห็นว่าโรงเรียนที่มีชื่อเสียงส่งผลกระทบต่อเมืองได้หรือไม่

3.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรโรงเรียนที่มีชื่อเสียง พื้นที่เขตชั้นในฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร มีโรงเรียนที่มีชื่อเสียงตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก พบว่าในอดีตโรงเรียนจะมีชื่อเสียงหลายด้าน เช่น ด้านวิชาการ ด้านกล้าแสดงออก ด้านกีฬา และด้านความมีระเบียบวินัย ปัจจุบันมีชื่อเสียงทางด้านวิชาการ และทางสังคมมีชื่อเสียงมายาวนานทั้งในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งสอดคล้องกับ100โรงเรียนที่มีชื่อเสียงในประเทศไทย (ที่มา : Assumption Board) ดังนั้นจะพิจารณาเฉพาะโรงเรียนที่มีชื่อเสียงที่ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ชั้นในฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานครซึ่งเป็นเขตพื้นที่การศึกษา พบว่ามีจำนวน 30 โรงเรียน จากนั้นแบ่งลักษณะโรงเรียนออกเป็น 3 กลุ่ม คือ โรงเรียนที่เปิดสอนเฉพาะระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนที่เปิดสอนระดับมัธยมศึกษาตอนต้นถึงตอนปลาย และโรงเรียนที่เปิดสอนระดับประถมศึกษาถึงระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย แล้วทำการเลือกกลุ่มตัวอย่างของโรงเรียนที่มีชื่อเสียง ด้วยวิธีต้องประสงค์ (Purposive Sample) คือโรงเรียนที่ให้ความร่วมมือตอบแบบสอบถาม ได้จำนวน 4 โรงเรียน ดังนี้ (โปรดดูรายละเอียดในตารางที่ 3.1)

1) โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา เหตุผลที่เลือกเพราะเป็นโรงเรียนที่มีชื่อเสียงเป็นอันดับหนึ่งของประเทศและมีเฉพาะนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ซึ่งเป็นเด็กโตแล้ว พบว่าบริเวณ

รอบโรงเรียนเป็นย่านพาณิชย์กรรมและสถาบันการศึกษาน่าจะทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายเข้ามาในเขตกรุงเทพมหานครและเกิดการเดินทางที่น่าสนใจ

2) โรงเรียนสามเสนวิทยาลัย เหตุผลที่เลือกเพราะเป็นโรงเรียนที่มีเขตพื้นที่บริการของโรงเรียนและมีนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนต้นถึงตอนปลาย ซึ่งเป็นเด็กโตและค่อนข้างโต พบว่าโรงเรียนตั้งอยู่ในย่านแหล่งงานน่าจะทำให้เกิดการเดินทาง และเกิดการเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยเข้ามาในเขตเมือง และเกิดการเคลื่อนย้ายนักเรียนเข้ามาในเขตพื้นที่บริการที่น่าสนใจ

3) โรงเรียนสาธิต มศว.ประสานมิตร เหตุผลที่เลือกเพราะเป็นโรงเรียนสหศึกษาที่ไม่กำหนดเขตพื้นที่บริการของโรงเรียนและมีนักเรียนตั้งแต่ระดับประถมศึกษาถึงมัธยมศึกษาตอนปลาย ซึ่งมีทั้งเด็กเล็กและเด็กโต พบว่าโรงเรียนตั้งอยู่ในซอยค่อนข้างลึก ติดกับมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร น่าจะทำให้เกิดการเดินทางและเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยที่น่าสนใจ

4) โรงเรียนราชินี เหตุผลที่เลือกเพราะเป็นโรงเรียนสตรีที่ไม่กำหนดเขตพื้นที่บริการของโรงเรียนและมีนักเรียนตั้งแต่ระดับประถมศึกษาถึงมัธยมศึกษาตอนปลาย ซึ่งมีทั้งเด็กเล็กและเด็กโต พบว่าโรงเรียนตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาและอยู่ใกล้แหล่งงานน่าจะทำให้เกิดการเดินทางและเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยที่น่าสนใจ

ตารางที่ 3.1 แสดงขนาดประชากรนักเรียน (ปี 2551) แยกตามกลุ่มระดับการศึกษา

โรงเรียน	จำนวนนักเรียน (คน)			รวม (คน)	ประเภทโรงเรียน	พื้นที่เขต
	ประถมฯ	มัธยมฯต้น	มัธยมฯปลาย			
เตรียมอุดมศึกษา	-	-	4,542	4,542	รัฐบาล	ปทุมวัน
สามเสนวิทยาลัย	-	1,804	1,610	3,414	รัฐบาล	พญาไท
สาธิต มศว.ประสานฯ	1,253	842	828	2,923	รัฐบาล	วัฒนา
ราชินี	1,372	738	681	2,791	เอกชน	พระนคร
ยอดรวม	2,625	3,384	7,661	13,670	-	-

ส่วนประชากรนักเรียนโรงเรียนที่มีชื่อเสียงรวมจำนวน 13,670 คน พิจารณาเลือกกลุ่มตัวอย่างนักเรียนโรงเรียนละ 400 คน ด้วยวิธีการคำนวณจากสูตร Taro Yamane ที่มีความเชื่อมั่น 95% ค่าความคลาดเคลื่อน $\pm 5\%$ ทำให้ได้นักเรียนกลุ่มตัวอย่างจำนวน 1,600 คน โดยแบ่งกลุ่มตัวอย่างนักเรียนออกเป็น 3 ระดับ คือ ระดับประถมศึกษา ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น และระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ดังแสดงใน ตารางที่ 3.1

การหาขนาดตัวอย่าง จากสูตรของ Taro Yamane

$$สูตร \quad n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

$$\begin{aligned} \text{เมื่อ } n &= \text{ขนาดตัวอย่าง} \\ N &= \text{จำนวนประชากรที่ใช้ในการศึกษา} \\ e &= \text{ความผิดพลาดที่ยอมรับได้ (0.05)} \end{aligned}$$

แทนค่าจากสูตร ตัวอย่าง เช่น จำนวนประชากรของโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา เท่ากับ

$$\begin{aligned} n &= \frac{4,542}{1 + 4,542(0.05)^2} \\ &= 367.62 \approx 400 \end{aligned}$$

โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา	=	368	ตัวอย่าง
โรงเรียนสามเสนวิทยาลัย	=	358	ตัวอย่าง
โรงเรียนสาธิต มศว.ประสานมิตร	=	352	ตัวอย่าง
โรงเรียนราชินี	=	350	ตัวอย่าง

ผู้วิจัยเพื่อการสุ่มสุญหายจากการเก็บรวบรวมแบบสำรวจไว้ประมาณ 20-30 % ทำให้มียอดรวมของกลุ่มตัวอย่าง ดังแสดงในตารางที่ 3.2 จากนั้นแยกขนาดของกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 3 กลุ่มระดับ โดยใช้สัดส่วนของประชากรนักเรียนที่แยกตามกลุ่มระดับและกลุ่มที่เจาะจง

ตารางที่ 3.2 แสดงกลุ่มตัวอย่างนักเรียนที่แยกตามกลุ่มระดับการศึกษา

โรงเรียน	จำนวนนักเรียน (คน)			รวม (คน)
	ประถมศึกษา	มัธยมศึกษาตอนต้น	มัธยมศึกษาตอนปลาย	
เตรียมอุดมศึกษา	-	-	450	450
สามเสนวิทยาลัย	-	260	220	480
สาธิต มศว.ประสานมิตร	220	90	120	430
ราชินี	220	90	120	430
ยอดรวม	440	440	910	1,790

3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

3.3.1 ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data)

ผู้วิจัยใช้แบบสอบถามที่สร้างขึ้น แล้วนำไปให้กลุ่มตัวอย่างตอบแบบสอบถาม และลงสำรวจพื้นที่สังเกตการณ์เพื่อเก็บข้อมูลเชิงประจักษ์บริเวณโรงเรียนกลุ่มตัวอย่างช่วงเช้าก่อนเข้าเรียนและช่วงเย็นก่อนเลิกเรียนจนถึงหลังเลิกเรียน

ผู้วิจัยใช้วิธีการสัมภาษณ์ โดยลงพื้นที่สัมภาษณ์ผู้บริหารของโรงเรียนกลุ่มตัวอย่าง ผู้บริหารของสถานีดำรวจนครบาลในเขตพื้นที่

3.3.2 ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data)

1. ศึกษาทฤษฎี แนวคิด และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
2. ศึกษาข้อมูลจำนวนนักเรียน ของโรงเรียนกลุ่มตัวอย่าง
3. ศึกษาการรับนักเรียนและการกำหนดพื้นที่บริการของโรงเรียนรัฐบาล สังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน ในอดีตถึงปัจจุบัน
4. จัดทำแผนที่ประกอบการวิเคราะห์ เช่น การเดินทาง การเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัย
5. ศึกษาข้อมูลสถิติจากรปี 2551-2552 ส่วนของปริมาณการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน จากสำนักงานการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร

3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยทำหนังสือแนะนำตนเองถึงผู้อำนวยการของโรงเรียน พร้อมทั้งแจ้งวัตถุประสงค์ในการแจกแบบสอบถาม เพื่อขอความอนุเคราะห์ในการทำวิจัย โดยผู้วิจัยเป็นผู้ถือหนังสือไปติดต่อกับผู้บริหารของโรงเรียน แล้วอธิบายถึงวิธีการแจกแบบสอบถามและนัดหมายวันเวลาในการจัดเก็บรวบรวมข้อมูล

3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

หลังจากรวบรวมข้อมูลแบบสอบถามและตรวจสอบความถูกต้องสมบูรณ์ดีแล้ว ก็จะนำข้อมูลมาทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบความสัมพันธ์ด้วยตาราง Crosstabulation แสดงจำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปเพื่อการวิจัยทางสังคมศาสตร์ (SPSSX) กับกลุ่มตัวอย่างผู้ปกครองและนักเรียนโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา โรงเรียนสามเสนวิทยาลัย โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร และโรงเรียนราชินี ที่เก็บรวบรวมได้ทั้งหมด จำนวน 1,490 ตัวอย่าง (จาก 1,790 ตัวอย่าง) ทั้งนี้กลุ่มตัวอย่างของผู้ตอบแบบสอบถามแบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มระดับประถมศึกษาปีที่ 1 ถึงระดับมัธยมศึกษาปีที่ 2 ผู้ปกครองจะเป็นผู้ตอบแบบสอบถาม (41.8%) และกลุ่มระดับมัธยมศึกษาปีที่ 3-6 นักเรียนจะเป็นผู้ตอบแบบสอบถาม (58.2%) (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ 3.3)

ตารางที่ 3.3 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม

โรงเรียน	ผู้ตอบแบบสอบถาม				รวม ผู้ปกครอง และนักเรียน (คน)	
	ผู้ปกครอง (คน)		นักเรียน (คน)			
เตรียมอุดมศึกษา	-	-	370	100.0%	370	100.0%
สามเสนวิทยาลัย	130	34.2%	250	65.8%	380	100.0%
สาธิต มศว.ประสานฯ	242	65.4%	128	34.6%	370	100.0%
ราชินี	251	67.8%	119	32.2%	370	100.0%
รวม	623	41.8%	867	58.2%	1,490	100.0%

1) เพศ จากข้อมูลแบบสอบถาม พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 65.8 รองลงมาเป็นเพศชาย ร้อยละ 34.2 โดยพบว่ากลุ่มระดับประถมศึกษา มัธยมศึกษาตอนต้น และมัธยมศึกษาตอนปลาย ร้อยละ 69.6, 66.9 และ 65.8 ตามลำดับ เป็นเพศหญิง โดยมีสัดส่วนที่สูงกว่าเพศชายทุกระดับ (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.1)

2) อายุ สำหรับนักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 1 ถึงชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 2 ผู้ปกครองจะเป็นผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่าผู้ปกครองส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 41-45 ปี (40.6%) รองลงมาอายุระหว่าง 36-40 ปี (24.6%) และ 46-50 ปี (21.0%) (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.2) ส่วนนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3-6 ที่เป็นผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่ามีอายุ 16 ปี มากที่สุด ร้อยละ 33.0 รองลงมาอายุ 15 ปี ร้อยละ 28.0 และอายุ 17 ปี ร้อยละ 24.5 (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.3)

3) อาชีพ ผู้ปกครองนักเรียนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัวมากที่สุด ร้อยละ 32.1 รองลงมา คือ อาชีพรับราชการ ร้อยละ 23.7 และทำงานบริษัทเอกชน ร้อยละ 14.7 โดยโรงเรียนต่างๆ จะมีลำดับเหมือนกัน ยกเว้นโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย อาชีพผู้ปกครองส่วนใหญ่จะเป็นข้าราชการ (31.6%) รองลงมาได้แก่ ธุรกิจส่วนตัว (26.6%) (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.4)

4) รายได้ จากแบบสอบถามจะพบว่าผู้ปกครองนักเรียนมีรายได้ครอบครัวเฉลี่ยต่อเดือนอยู่ระหว่าง 90,001-100,000 บาท มากที่สุดเท่ากับ ร้อยละ 20.2 รองลงมาอยู่ระหว่าง 50,001-60,000 บาท เท่ากับ ร้อยละ 12.1 และอยู่ระหว่าง 40,001-50,000 บาท ในสัดส่วนใกล้เคียงกันเท่ากับ ร้อยละ 11.6 (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.5)

บทที่ 4

สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษาและรัศมีเฉลี่ยของโรงเรียนที่มีชื่อเสียง

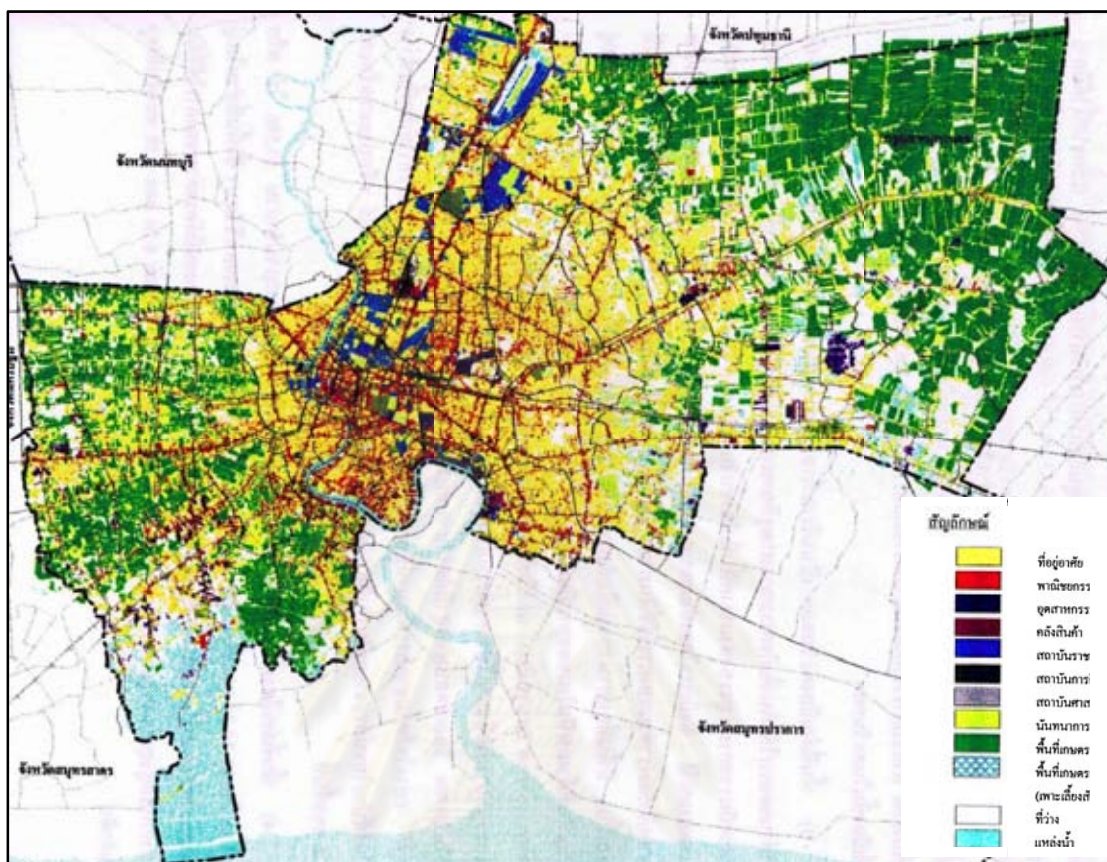
จากผลการสำรวจการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน (Existing Land Use) กรุงเทพมหานครในปัจจุบันมีพื้นที่ทั้งหมด 1,568.7 ตารางกิโลเมตร ซึ่งจากการศึกษาภาพถ่ายทางอากาศเพื่อตรวจสอบพื้นที่ความเป็นเมือง (Urbanized Area) ของกรุงเทพมหานคร พบว่าในปี พ.ศ. 2545 กรุงเทพมหานครมีพื้นที่ความเป็นเมืองประมาณ เกือบครึ่งหนึ่งของพื้นที่ทั้งหมด กล่าวคือประมาณ 700 ตารางกิโลเมตร และเมื่อได้สำรวจการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Existing Land use) ปรากฏว่า กรุงเทพมหานครมีการใช้ประโยชน์ที่ดิน 3 ประเภทในจำนวนพื้นที่ที่ใกล้เคียงกัน คือปริมาณ 23% ของพื้นที่ทั้งหมด ได้แก่ เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย จำนวน 366.385 ตารางกิโลเมตร (หรือร้อยละ 23.36) การใช้ที่ดินเพื่อการเกษตรกรรม 369.837 ตารางกิโลเมตร (ร้อยละ 23.58) และเป็นการใช้ประเภทที่ว่าง 378.974 ตารางกิโลเมตร (หรือร้อยละ 24) นอกนั้นจะเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่างๆ เช่น เพื่อการพาณิชย์กรรม อุตสาหกรรม สถานที่ราชการ ฯลฯ (โปรดดูรายละเอียดแผนที่ 4.1) และเมื่อได้นำผลสำรวจการใช้ประโยชน์ที่ดินมาพิจารณาถึงลักษณะและรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่บริเวณต่างๆของกรุงเทพมหานครแล้วสามารถสรุปภาพรวมได้ดังนี้ (สำนักงานปศุสัตว์กรุงเทพมหานคร, 2554)

4.1 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

4.1.1 บริเวณพื้นที่เขตชั้นใน

1) เขตชั้นในด้านตะวันออก เป็นพื้นที่ศูนย์กลางเมืองที่มีรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นประเภทที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม สถาบันราชการ สถาบันการศึกษา โดยการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยจะเป็นการใช้ที่ดินหลักในทุกเขต แต่จะมีอัตราส่วนสูงสุดในเขตวัฒนา บางซื่อ ดินแดง และสาทร สำหรับการที่ดินประเภทพาณิชยกรรม ซึ่งเป็นลักษณะเด่นของการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่เขตชั้นใน มีอัตราส่วนการใช้ที่ดินพาณิชยกรรมสูงสุดในเขตสัมพันธวงศ์ เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย เขตบางรัก และเขตปทุมวัน และการใช้ที่ดินประเภทสถาบันราชการ ซึ่งมีมากถึงครึ่งหนึ่งของที่ดินสถาบันราชการในกรุงเทพมหานคร มีการกระจายตัวมากในเขตดุสิต เขตราชเทวี เขตปทุมวัน เขตพระนคร เขตจตุจักร และเขตห้วยขวาง และมีการใช้ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษากระจายตัวสูงสุดในเขตปทุมวันและเขตจตุจักร

แผนที่ 4.1 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตพื้นที่ชั้นในและกรุงเทพมหานคร



ที่มา : สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร

2) เขตชั้นในด้านตะวันตก มีการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัย โดยเกือบทุกเขตของกลุ่มพื้นที่นี้มีการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยสูงกว่าร้อยละ 50 สำหรับประเภทพาณิชยกรรม มีอัตราส่วนร้อยละ 8.45 ของพื้นที่ ซึ่งสูงเป็นอันดับ 2 รองจากพื้นที่เมืองชั้นในตะวันออก

4.1.2 บริเวณพื้นที่เขตต่อเนื่องหรือเขตชั้นกลาง

1) เขตต่อเนื่องด้านตะวันออก เป็นพื้นที่รองรับการขยายตัวการพัฒนาจากพื้นที่เมืองชั้นใน จึงมีอัตราส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดิน ประเภทพาณิชยกรรมสูงในเขตบางนา เขตวังทองหลาง เขตสวนหลวง และเขตบางกะปิ ทั้งนี้เนื่องจากมีโครงข่ายคมนาคมพาดผ่าน และเป็นจุดเชื่อมต่อของระบบคมนาคมขนส่ง สำหรับประเภทอุตสาหกรรมนั้นจะมีการใช้ที่ดินประเภทนี้มากในเขตบางนาและเขตประเวศ และการใช้ที่ดินประเภทสถาบันราชการจะกระจายตัวอยู่มากในพื้นที่ด้านเหนือในเขตดอนเมืองและเขตบางเขน ซึ่งเป็นที่ตั้งของกิจกรรมของทหาร และสถานีขนส่งทางอากาศ ตลอดจนที่ตั้งของหน่วยงานราชการส่วนกลาง และองค์การรัฐวิสาหกิจ การใช้ประโยชน์ที่ดินของกลุ่มเขตต่อเนื่องนั้นมีอัตราส่วน การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยมากในทุกเขต โดยอยู่ระหว่างอัตราร้อยละ 25.54 ของพื้นที่เขตและจากกรณีที่มีการขยายตัวของเมืองอย่าง

รวดเร็วจากศูนย์กลางเมืองไปสู่เขตชานเมือง ทำให้เกิดพื้นที่ว่างรอการพัฒนาหรือไม่ได้ใช้ประโยชน์ กระจายอยู่ในพื้นที่เขตต่อเนื่องด้านตะวันออกเป็นจำนวนมาก(ร้อยละ 25 ของพื้นที่เขต)

2) เขตต่อเนื่องด้านตะวันตก การใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม (ประมาณร้อยละ 35 ของพื้นที่เขต) กระจายตัวมากในเขตราชบุรีบูรณะ เขตหนองแขม เขตทุ่งครุ และเขตทวีวัฒนา สำหรับประเภทพาณิชยกรรมนั้น จะมีลักษณะเป็นการค้าในรูปแบบดั้งเดิม ได้แก่ อาคาร ห้างแถว ที่ให้บริการระดับท้องถิ่น

4.2 โครงข่ายถนนของกรุงเทพมหานคร

ระบบคมนาคมขนส่งของกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน เป็นระบบที่ใช้ทางบกเป็นหลัก โดยเฉพาะการคมนาคมขนส่งตามเส้นทางถนน เนื่องจากเข้าถึงชุมชนได้สะดวกกว่าระบบอื่น และเป็นการเดินทางโดยพียงยานพาหนะส่วนบุคคล (ศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร, 2553)

4.2.1 โครงข่ายถนนและทางด่วนในกรุงเทพมหานคร เป็นโครงข่ายหลักที่สำคัญของการคมนาคมขนส่ง โดยในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีถนนสายสำคัญประมาณ 4,700 กิโลเมตร มีถนนสายหลักที่เป็นเส้นทางเข้า-ออกเมืองในทิศต่างๆ ดังนี้

ด้านทิศเหนือ ได้แก่ ถนนวิภาวดีรังสิต พหลโยธิน ประชาชื่น นวมวงศ์วาน รามอินทรา

ด้านทิศตะวันออก ได้แก่ ถนนสุขุมวิท เพชรบุรี พระราม 9 พระรามที่ 4 ศรีนครินทร์ อ่อนนุช

ด้านทิศตะวันตก ได้แก่ ถนนเพชรเกษม บรรมาราชชนนี จรัญสนิทวงศ์ พุทธมณฑล วงแหวนรอบนอก

วงรอบนอก

ด้านทิศใต้ ได้แก่ ถนนพระรามที่ 2 ถนนพระรามที่ 3 ถนนตากสิน ถนนเอกชัย ฯลฯ

4.2.2 โครงข่ายระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานครมีการบริการขนส่งมวลชนทางบก 4 ประเภท ได้แก่

1) รถโดยสารประจำทาง องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร หรือ ขสมก. คือหน่วยงานรับผิดชอบในการจัดการบริการเดินรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียง ซึ่งสำหรับกรุงเทพมหานครนั้น ปัจจุบันมีรถโดยสารธรรมดา 158 เส้นทาง (สาย) รวม 4,093 คัน และรถโดยสารปรับอากาศ 47 เส้นทาง (สาย) รวม 2,806 คัน

2) รถไฟชานเมือง ปัจจุบันมีประชากรส่วนหนึ่งที่อาศัยอยู่ในเขตชานเมืองและจังหวัดปริมณฑล เดินทางเข้ามาทำงานหรือศึกษาในกรุงเทพมหานครจำนวนมาก การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงจัดให้บริการรถไฟชานเมืองขึ้น เพื่อขนส่งผู้โดยสารดังกล่าวข้างต้น ให้เข้ามาในกรุงเทพมหานครได้สะดวกและรวดเร็วขึ้น เป็นเส้นทางสั้นๆ ที่มีความถี่ในการให้บริการสูงในช่วงเวลาเร่งด่วนในช่วงเช้าและเย็น เช่น

สายเหนือ - หัวลำโพง-บางซื่อ-ดอนเมือง-อยุธยา-บ้านภาชี

สายตะวันออก - หัวลำโพง-มักกะสัน-ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา

สายใต้ - หัวลำโพง-บางซื่อ-นครปฐม

สายตะวันตก - สายแม่กลอง/วงเวียนใหญ่-มหาชัย

การเดินทางรถไฟฟ้าในเมืองดังกล่าว แม้จะช่วงขนส่งผู้โดยสารได้จำนวนมากก็ตามแต่ส่งผลกระทบต่อบริเวณจุดตัดกับถนนในเมืองที่มีปริมาณค่อนข้างสูง ในช่วงเวลาเดียว

3) รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (BTS) กรุงเทพมหานครมีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายแรกในปลายปี พ.ศ. 2542 เป็นระบบรถไฟฟ้าแบบยกระดับ ให้บริการโดย บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งได้รับสัมปทานเป็นเวลา 30 ปี มี 2 เส้นทาง คือ สายสุขุมวิท (จากสถานีอ่อนนุช-สถานีหมอชิต) ระยะทางรวม 16.8 กิโลเมตร และสายสีลม (จากสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ-สถานีสะพานตากสิน) มีระยะทาง 6.3 กิโลเมตร รวมเส้นทางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในปัจจุบัน 23.1 กิโลเมตร และในอนาคตจะมีการต่อขยายเส้นทางให้บริการออกไปเขตชานเมืองเพิ่มขึ้น เช่น โครงการต่อขยายช่วงอ่อนนุช สำโรง โครงการต่อขยายช่วงสะพานตากสิน-ศูนย์คมนาคมกรุงเทพมหานครด้านใต้

4) การรถไฟฟ้าใต้ดิน การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (MRTA) คือหน่วยงานรับผิดชอบจัดการเดินรถและให้บริการ ซึ่งในปีปัจจุบันได้เปิดเดินรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนใต้ดินสายแรก คือ สายเฉลิมรัชมงคลจากหัวลำโพง-บางซื่อ ระยะทางประมาณ 20 กิโลเมตร มี 18 สถานี ซึ่งในอนาคตมีแผนงาน-โครงการ จะเปิดให้บริการในอีกหลายเส้นทาง เช่น ส่วนต่อขยายจากหัวลำโพง-บางหว้า-บางแค ฯลฯ

4.3 สาธารณูปการด้านการศึกษา

การให้บริการด้านการศึกษาในพื้นที่กรุงเทพมหานคร พบว่าในปีการศึกษา 2544 มีจำนวนสถานศึกษาทั้งสิ้น 1,634 แห่ง จำนวนนักเรียน นิสิต และนักศึกษาทั้งสิ้น 2,075,326 คน กลุ่มที่มีจำนวนมากที่สุดคือ กลุ่มเขตเมืองชั้นในตะวันออก มีจำนวน 687,808 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 33.54 ของจำนวนนักเรียน นิสิต และนักศึกษาทั้งหมดในเขตกรุงเทพมหานคร (ศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร, 2553)

4.3.1 ระดับประถมศึกษา เขตรัศมีการให้บริการ 1 กิโลเมตร พบว่าในเขตชั้นในการให้บริการของโรงเรียนระดับประถมศึกษา สามารถให้บริการได้ทั่วถึงและค่อนข้างหนาแน่น ขณะที่เขตต่อเมืองบางบริเวณและชานเมืองยังมีพื้นที่อยู่นอกเขตรัศมีการให้บริการ

4.3.2 ระดับมัธยมศึกษา เขตรัศมีการให้บริการ 1.5 กม. ซึ่งพิจารณาแล้ว พบว่า ในเขตเมืองชั้นในการให้บริการของโรงเรียนมัธยมศึกษา สามารถให้บริการได้ทั่วถึงและค่อนข้างหนาแน่น ขณะที่พื้นที่เขตต่อเมืองบางบริเวณและเขตชานเมืองยังมีพื้นที่อยู่นอกเขตรัศมีการให้บริการ

4.4 ที่ตั้งของโรงเรียนที่มีชื่อเสียงในเขตกรุงเทพมหานคร

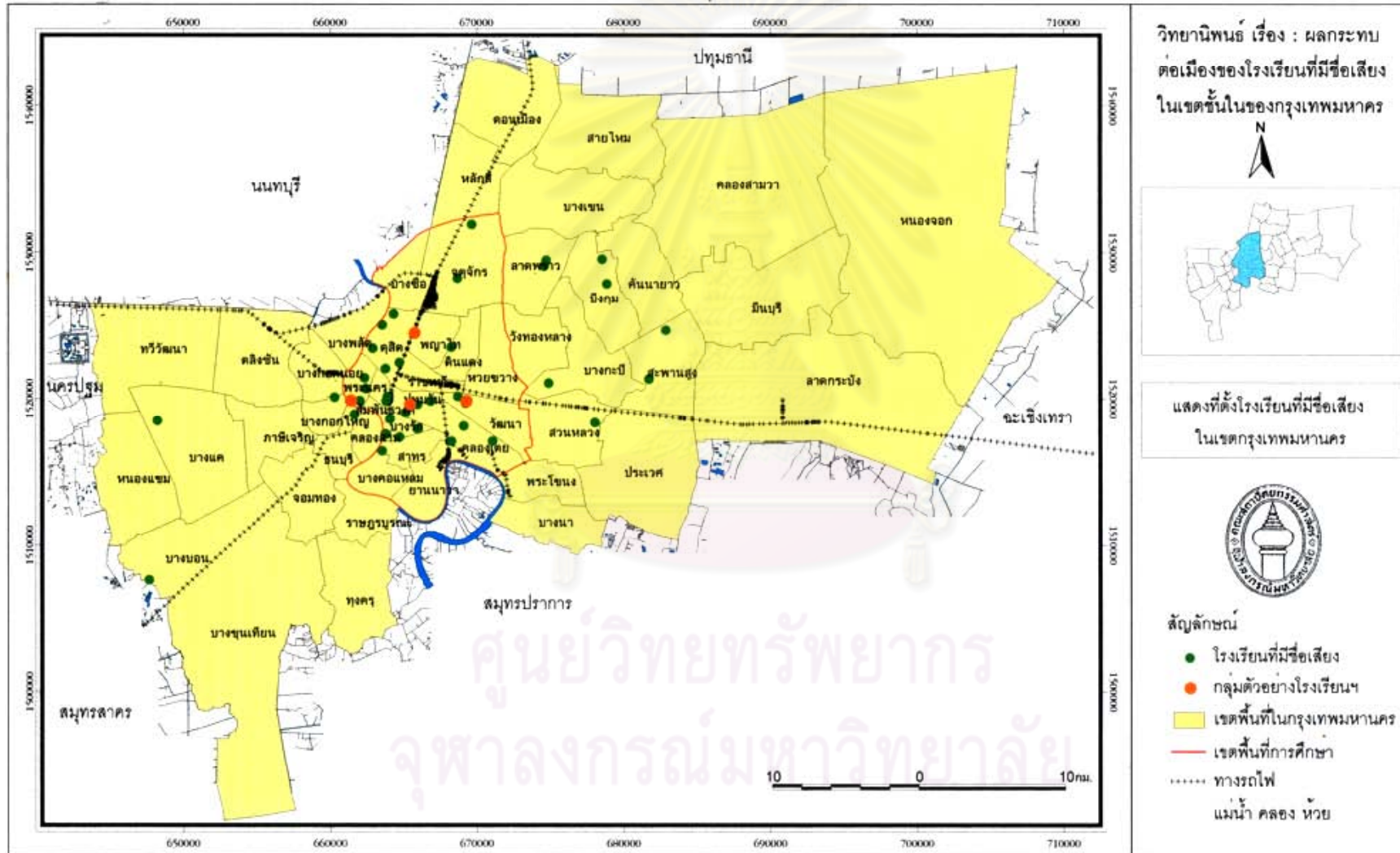
กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางทางการศึกษา ทำให้มีโรงเรียนที่มีชื่อเสียงเกิดขึ้นในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 40 โรงเรียน จาก 100 โรงเรียนที่มีชื่อเสียงในประเทศไทย (ที่มา : Assumption Board) โดยเฉพาะในพื้นที่เขตชั้นในฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร มีจำนวนมากถึง 30 โรงเรียนใน 17 เขตของพื้นที่การศึกษา ได้แก่ เขตพระนคร บ่อมปราบศัตรูพ่าย สัมพันธวงศ์ ปทุมวัน ราชเทวี บางรัก ดุสิต พญาไท สาทร ยานนาวา บางคอแหลม บางซื่อ จตุจักร ห้วยขวาง ดินแดง คลองเตย และวัฒนา โดยสามารถแบ่งลักษณะของโรงเรียนได้ 3 ประเภท คือ โรงเรียนที่เปิดสอนระดับประถมศึกษาถึงระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนที่เปิดสอนระดับมัธยมศึกษาตอนต้นถึงระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย และโรงเรียนที่เปิดสอนเฉพาะระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ซึ่งที่ตั้งของโรงเรียนส่วนใหญ่จะเกาะตัวไปตามถนนสายต่างๆ และกระจายอยู่ในชอยทั่วเขตพื้นที่การศึกษา (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ 4.1 และแผนที่ 4.2)

ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนและที่ตั้งของโรงเรียนที่มีชื่อเสียงในเขตพื้นที่การศึกษา

ลำดับ	เขตพื้นที่ศึกษา	โรงเรียนเอกชน	โรงเรียนรัฐบาล	จำนวนโรงเรียน
1	พระนคร	1	3	4
2	บ่อมปราบศัตรูพ่าย	0	2	2
3	สัมพันธวงศ์	0	0	0
4	ปทุมวัน	1	3	4
5	ราชเทวี	0	0	0
6	บางรัก	4	1	5
7	ดุสิต	3	2	5
8	พญาไท	0	1	1
9	สาทร	0	1	1
10	ยานนาวา	0	0	0
11	บางคอแหลม	0	0	0
12	บางซื่อ	0	0	0
13	จตุจักร	0	2	2
14	ห้วยขวาง	0	0	0
15	ดินแดง	0	1	1
16	คลองเตย	1	2	3
17	วัฒนา	1	1	2
รวม		11	19	30

ที่มา : ผู้วิจัย

แผนที่ 4.2 แสดงที่ตั้งโรงเรียนที่มีชื่อเสียงในเขตพื้นที่การศึกษาและในเขตกรุงเทพมหานคร



4.5 ปัญหาโรงเรียนมีชื่อเสียงในพื้นที่เขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร(เขตพื้นที่การศึกษา)

จากผลการศึกษาพื้นที่เขตชั้นในฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร พบว่ามีโรงเรียนที่มีชื่อเสียงตั้งอยู่จำนวน 30 โรงเรียน โดยมีชื่อเสียงทางด้านวิชาการและในสังคมมายาวนานที่เด่นชัดจากการพิจารณารูปแบบโรงเรียนที่มีชื่อเสียง แบ่งออกได้ 3 ลักษณะ คือ โรงเรียนที่เปิดสอนเฉพาะระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนที่เปิดสอนระดับมัธยมศึกษาตอนต้นถึงตอนปลาย และโรงเรียนที่เปิดสอนตั้งแต่ระดับประถมศึกษาถึงระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ เป็นโรงเรียนรัฐบาล และโรงเรียนเอกชน ทำให้ได้โรงเรียนตามลักษณะที่ต้องการศึกษา ได้แก่ โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา โรงเรียนสามเสนวิทยาลัย โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร และโรงเรียนราชินี ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาและโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย เป็นโรงเรียนรัฐบาลที่มีนักเรียนระดับมัธยมศึกษา พบว่าที่ตั้งของโรงเรียนมีแหล่งงานเป็นสิ่งดึงดูดการเคลื่อนย้ายเข้ามาบริเวณรอบโรงเรียนมากมาย อีกทั้งยังอยู่ชิดถนนสายหลัก เช่น ถนนพญาไท ถนนอังรีดูนังด์ และถนนพระรามที่ 6 ถนนกำแพงเพชร 5 ซึ่งอาจทำให้เกิดปัญหาการเดินทาง และพบว่าในแต่ละปีการศึกษาโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษามีนักเรียนมาสมัครเข้าเรียนในอัตราส่วนที่สูงมาก ซึ่งอาจทำให้เกิดปัญหาการเคลื่อนย้ายเข้ามาในเขตพื้นที่การศึกษา ส่วนโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย พบว่าเป็นโรงเรียนที่มีเขตพื้นที่การให้บริการของโรงเรียน ซึ่งอาจทำให้เกิดการเดินทางและเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยที่น่าสนใจ

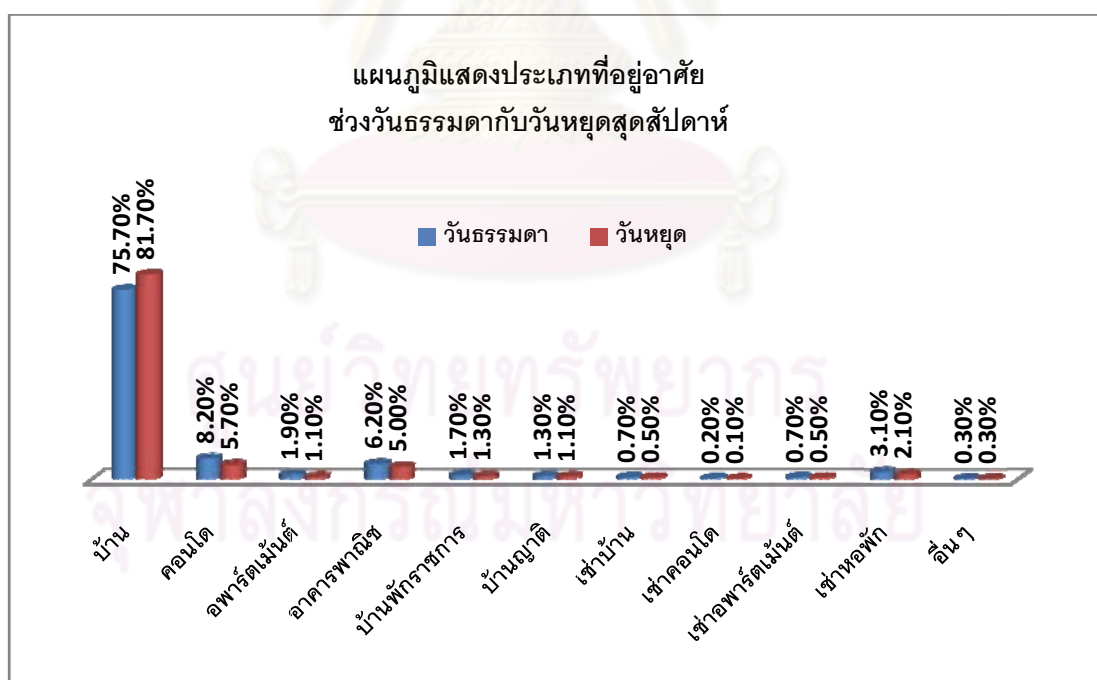
โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร เป็นโรงเรียนรัฐบาลที่มีนักเรียนตั้งแต่ระดับประถมศึกษาถึงระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย พบว่ามีที่ตั้งอยู่ในซอยค่อนข้างลึกและอยู่ใกล้มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร โดยมีทางเข้าออกหลายเส้นทาง อีกทั้งภายในมหาวิทยาลัยมีสถานที่และอาคารจอดรถกว้างขวาง โดยนักเรียนหนึ่งคนผู้ปกครองสามารถนำรถยนต์เข้ามาจอดได้หนึ่งคันตามสิทธิ พบว่าที่ตั้งของโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร ไม่อยู่ชิดถนนสายหลักจึงมีความเหมาะสมกว่า ซึ่งสอดคล้องกับแนวความคิดของ Tayler, James L. (1956) ความมีชื่อเสียงและลักษณะที่ตั้งของโรงเรียนอาจทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยและการเดินทางที่น่าสนใจ

โรงเรียนราชินี เป็นโรงเรียนเอกชนและเป็นโรงเรียนสตรี ที่มีนักเรียนตั้งแต่ระดับประถมศึกษาถึงระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย พบว่ามีที่ตั้งอยู่ติดแม่น้ำเจ้าพระยาและถนนมหาธาตุ จึงเป็นที่ตั้งที่ไม่เหมาะสมมากนักเนื่องจากไม่เกิดการขยายตัวเชิงพื้นที่เพื่อรองรับประชากรใน

อนาคต แต่จะเป็นการเพิ่มอาคารเรียนภายในพื้นที่โรงเรียนมากกว่า โดยพบว่าบริเวณรอบโรงเรียนมีแหล่งงานและสถานที่ราชการกระจายอยู่มากมาย ซึ่งอาจทำให้เกิดการเดินทางที่น่าสนใจ

4.6 ประเภทที่อยู่อาศัยของนักเรียนโรงเรียนที่มีชื่อเสียง

4.6.1) ประเภทที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนโรงเรียนกลุ่มตัวอย่างช่วงวันธรรมดา พบว่านักเรียนอาศัยอยู่บ้านมากที่สุด (75.7%) รองลงมาอาศัยอยู่คอนโด (8.2%) และอาศัยอยู่อาคารพาณิชย์ (6.2%) (โปรดดูรายละเอียดภาพที่ 4.1) ถ้าพิจารณาเป็นรายโรงเรียน พบว่านักเรียนที่อาศัยอยู่บ้านของโรงเรียนราชินี โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร(ฝ่ายประถมและมัธยม) โรงเรียนสามเสนวิทยาลัย และโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา เท่ากับ ร้อยละ 83.0, 78.6, 76.7 และ 64.6 ตามลำดับ ส่วนรองลงมาพบว่านักเรียน โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา โรงเรียนสาธิตประสานมิตร และโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย อาศัยอยู่คอนโด เท่ากับ ร้อยละ 12.4, 11.4 และ 7.9 ตามลำดับ ยกเว้น นักเรียนโรงเรียนราชินี ร้อยละ 13.5 อาศัยอยู่อาคารพาณิชย์ เนื่องจากผู้ปกครองส่วนใหญ่ประกอบอาชีพการค้าขาย โดยสถานประกอบการจึงเป็นอาคารพาณิชย์ ซึ่งใช้เป็นการค้าและอยู่อาศัยร่วมกัน (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.6)



ภาพที่ 4.1 แสดงประเภทที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนช่วงวันธรรมดาและวันหยุดสุดสัปดาห์

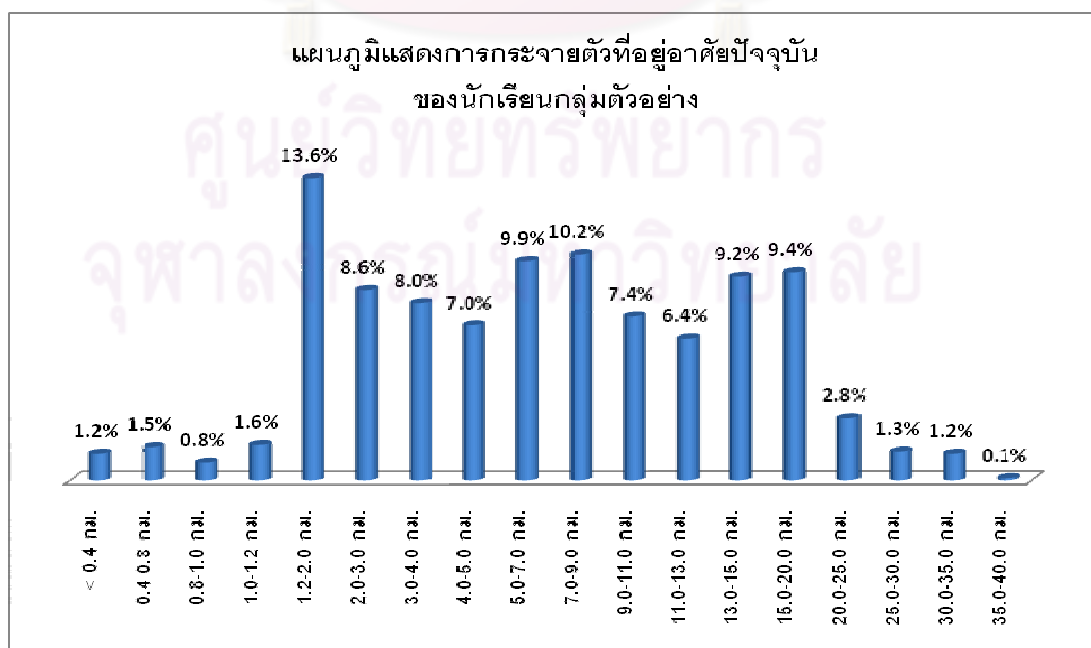
4.6.2) ประเภทที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนโรงเรียนกลุ่มตัวอย่างช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ พบว่านักเรียนอาศัยอยู่บ้าน มากที่สุด (81.7%) รองลงมาอาศัยอยู่คอนโด (5.7%) และ

อาศัยอยู่อาคารพาณิชย์ (5.0 %) (โปรดดูรายละเอียดภาพที่ 4.1) ถ้าพิจารณาเป็นรายโรงเรียน พบว่านักเรียนโรงเรียนราชินี (86.8%) โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร (ฝ่ายประถมและมัธยม) (84.6%) โรงเรียนสามเสนวิทยาลัย (80.5%) และโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา (75.1%) ส่วนใหญ่จะอาศัยอยู่บ้าน ส่วนรองลงมาพบว่ามีนักเรียนโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา (7.6%) โรงเรียนสามเสนวิทยาลัย(7.4%) และโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร(ฝ่ายประถมและมัธยม) (6.5%) จะอาศัยอยู่คอนโด ยกเว้นนักเรียนโรงเรียนราชินี (10.3%) จะอาศัยอยู่อาคารพาณิชย์ (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.7)

4.7 การกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนโรงเรียนที่มีชื่อเสียง

การศึกษาลักษณะการกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง จะทำให้ทราบระยะทางระหว่างบ้านกับโรงเรียน แล้วนำมาเปรียบเทียบกับข้อกำหนดที่ตั้งและรัศมีบริการของโรงเรียนตามเกณฑ์มาตรฐานสถานศึกษาหรือตามมาตรฐานทางด้านผังเมือง ทั้งนี้เพื่อให้ทราบถึงข้อดีข้อเสียของการให้บริการและช่วยบรรเทาปัญหาให้กับเมือง

4.7.1 ภาพรวมการกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนโรงเรียนที่มีชื่อเสียง จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลแบบสอบถามผู้ปกครองและนักเรียน พบว่านักเรียนกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 13.6 มีการกระจายตัวที่อยู่อาศัยในช่วงรัศมี 1.2-2.0 กม.มากที่สุด รองลงมาประมาณร้อยละ 10.0 เท่ากัน มีการกระจายตัวที่อยู่อาศัย 3 ช่วง คือ รัศมี 5-7, 7-9 และ 15-20 กม.และอีกประมาณร้อยละ 9.0 เท่ากัน มีกระจายตัวอยู่ 2 ช่วง คือ รัศมี 2-3 กม.และ 13-15 กม.(โปรดดูภาพที่ 4.2)



ภาพที่ 4.2 แสดงการกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง

จากข้อมูลจะเห็นได้ว่านักเรียนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีที่อยู่อาศัยกระจายตัวไปทั่วพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เนื่องจากความมีชื่อเสียงของโรงเรียน และโรงเรียนบางสังกัดไม่กำหนดเขตพื้นที่บริการของโรงเรียน อีกทั้งโรงเรียนที่กำหนดเขตพื้นที่บริการก็มีการกำหนดสัดส่วนการรับนักเรียนนอกเขตพื้นที่บริการ โดยพบว่าในช่วงรัศมีไม่เกิน 2.0 กม.ตามเกณฑ์มาตรฐานทางด้านผังเมืองกรุงเทพมหานคร มีนักเรียนกลุ่มตัวอย่างอาศัยอยู่เพียงร้อยละ 18.6 จึงส่งผลให้นักเรียนส่วนใหญ่ต้องเดินทางไกล (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ 4.2)

ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนความถี่สะสมและจำนวนร้อยละของการกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียน

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	< 0.4 กม.	17	1.1	1.2	1.2
	0.4-0.8 กม.	21	1.4	1.5	2.7
	0.8-1.0 กม.	11	.7	.8	3.5
	1.0-1.2 กม.	22	1.5	1.6	5.0
	1.2-2.0 กม.	193	13.0	13.6	18.6
	2.0-3.0 กม.	122	8.2	8.6	27.2
	3.0-4.0 กม.	113	7.6	8.0	35.2
	4.0-5.0 กม.	99	6.6	7.0	42.2
	5.0-7.0 กม.	140	9.4	9.9	52.1
	7.0-9.0 กม.	144	9.7	10.2	62.2
	9.0-11.0 กม.	105	7.0	7.4	69.7
	11.0-13.0 กม.	91	6.1	6.4	76.1
	13.0-15.0 กม.	130	8.7	9.2	85.3
	15.0-20.0 กม.	133	8.9	9.4	94.6
	20.0-25.0 กม.	40	2.7	2.8	97.5
	25.0-30.0 กม.	18	1.2	1.3	98.7
30.0-35.0 กม.	17	1.1	1.2	99.9	
35.0-40.0 กม.	1	.1	.1	100.0	
	Total	1417	95.1	100.0	
Missing	System	73	4.9		
	Total	1490	100.0		

4.7.2 การกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนโรงเรียนที่มีชื่อเสียงรายโรงเรียน

1) โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา เป็นโรงเรียนที่เปิดสอนเฉพาะนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย พบว่านักเรียนโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาจะอาศัยอยู่ในช่วงระยะรัศมี 1.2-2.0 กม.มากที่สุด ร้อยละ 17.3 รองลงมาจะอาศัยอยู่ในช่วงระยะรัศมี 7-9, 2-3 กม. ร้อยละ 11.9, 11.1 ตามลำดับ และจะอาศัยอยู่ในช่วงระยะรัศมี 9-11, 15-20 กม. อีกประมาณร้อยละ 9.7 เท่ากัน (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.13) นอกจากนี้ยังพบว่าในช่วงระยะรัศมี 1 กม. ไม่มีนักเรียนอาศัยอยู่เนื่องจากบริเวณโดยรอบโรงเรียนเป็นย่านสถานศึกษาและเป็นย่านศูนย์กลางทางการค้า ส่วนช่วงระยะรัศมีไม่เกิน 2, 2-5, 5-10, 10-20 กม. และตั้งแต่ 20 กม. ขึ้นไปพบว่ามีนักเรียนอาศัยอยู่ประมาณร้อยละ 22.2, 22.2, 26.7, 23.3 และ 5.7 ตามลำดับ (โปรดดูรายละเอียดแผนที่ 4.3)

ทั้งนี้หากพิจารณาเป็นรายเขตและจังหวัด พบว่านักเรียนโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษากระจุกตัวมากที่สุดในเขตราชเทวี (14.9%) เนื่องจากมีที่อยู่อาศัย ประเภทคอนโด อพาร์ทเมนต์และหอพักตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก ทำให้นักเรียนที่มีภูมิลำเนาอยู่ต่างจังหวัดเกิดความต้องการเข้าพักอาศัยเพราะอยู่ใกล้โรงเรียนและสะดวกต่อการเดินทาง รองลงมาเป็นเขตปทุมวัน (6.8%) เขตบางรัก (5.7%) และจังหวัดนนทบุรี (5.4%) (โปรดดูรายละเอียดภาพที่ 4.3)

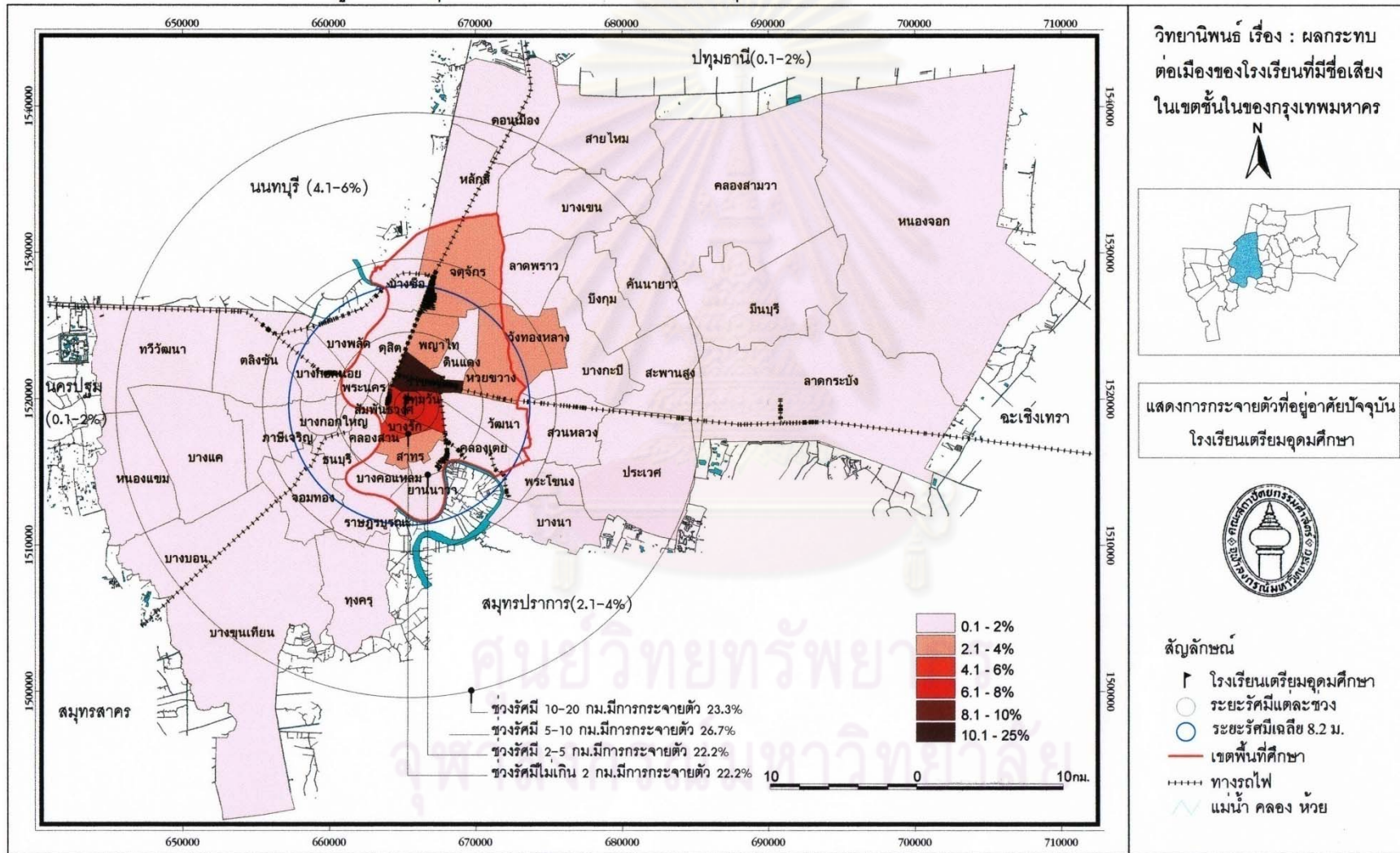


ภาพที่ 4.3 แสดงการกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา

จากผลการศึกษาระยะกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาพบว่านักเรียนส่วนใหญ่กระจายอยู่ในเขตพื้นที่ชั้นในฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร(เขตพื้นที่ศึกษา) ร้อยละ 51.1 และกระจายอยู่นอกเขตพื้นที่ศึกษา ร้อยละ 44.1 (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 68) โดยพบว่ามีกระจายตัวอยู่นอกเขตพื้นที่ศึกษาด้านฝั่งตะวันออก ร้อยละ 19.5 ด้านฝั่งตะวันตก ร้อยละ 13.5 และบริเวณปริมณฑล ได้แก่ จังหวัดนนทบุรี สมุทรปราการ ปทุมธานี และนครปฐม ร้อยละ 5.4, 3.5, 1.4 และ 0.8 ตามลำดับ (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 69 และแผนที่ 4.3) จากข้อมูลชี้ให้เห็นว่านักเรียนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีที่อยู่อาศัยกระจายตัวอยู่ใกล้สถานศึกษาหรือกระจายเป็นวงรัศมีที่กว้างและครอบคลุมหลายเขตเมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร ที่กำหนดให้โรงเรียนระดับมัธยมศึกษาควรมีรัศมีการให้บริการอยู่ระหว่าง 1-2 กม. ส่งผลให้ให้นักเรียนต้องตื่นแต่เช้าตรู่ เพื่อมาให้ทันเวลาเข้าเรียน ช่วงเวลา 7.30 น. โดยพบว่านักเรียนเดินทางออกจากบ้านช่วงเวลา 6.01-6.30 น.มากที่สุด ร้อยละ 31.6 รองลงมาช่วงเวลา 6.31-7.00, 7.01-7.30 น. และ 5.31-6.00 น. ร้อยละ 28.6, 21.6 และ 12.4 ตามลำดับ (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 21)

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ 4.3 แสดงการกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา



2) โรงเรียนสามเสนวิทยาลัย เป็นโรงเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนต้นและตอนปลาย พบว่านักเรียนโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย ร้อยละ 17.9 กระจายตัวอยู่ในช่วงระยะรัศมี 1.2-2.0 กม. มากที่สุด รองลงมาร้อยละ 12.6 จะกระจายตัวอยู่ในช่วงระยะรัศมี 5-7 กม.และอีกประมาณร้อยละ 9.6 เท่ากันจะกระจายตัวอยู่ในช่วงระยะรัศมี 2-3, 15-20 กม. (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค. 13) นอกจากนี้ยังพบว่าในช่วงระยะรัศมี 1 กม.มีนักเรียนอาศัยอยู่ประมาณร้อยละ 5.4 ส่วนช่วงระยะรัศมีไม่เกิน 2, 2-5, 5-10, 10-20 กม.และตั้งแต่ 20 กม.ขึ้นไปพบว่ามีนักเรียนอาศัยอยู่ประมาณร้อยละ 23.4, 27.5, 23.6, 19.2 และ 6.3 ตามลำดับ (โปรดดูรายละเอียดแผนที่ 4.2)

ทั้งนี้หากพิจารณาที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนเป็นรายเขตและจังหวัด พบว่ามีการกระจุกตัวมากที่สุดในเขตพญาไท (22.9%) เนื่องจากเขตพญาไทเป็นเขตพื้นที่บริการของโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย รองลงมาเป็นเขตจังหวัดนนทบุรี(13.9%)เขตบางซื่อ(10.0%)และเขตจตุจักร (6.6%)(โปรดดูรายละเอียดภาพที่ 4.4) จากข้อมูลจะเห็นว่ามีมีการกระจุกตัวในเขตพื้นที่บริการของโรงเรียนเพิ่มขึ้นแต่ก็มีสัดส่วนที่ไม่สูงนัก โดยส่วนใหญ่ยังคงกระจายตัวเป็นวงรัศมีที่กว้างและครอบคลุมหลายเขต เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับรัศมีการให้บริการตามเกณฑ์มาตรฐานทางด้านผังเมือง เช่น มาตรฐานสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร ที่กำหนดให้โรงเรียนระดับมัธยมศึกษาควรมีรัศมีการให้บริการอยู่ระหว่าง 1-2 กม.พบว่านักเรียนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ยังมีระยะการเดินทางที่ไกลเกินกว่าเกณฑ์มาตรฐาน (โปรดดูรายละเอียดแผนที่ 4.2)



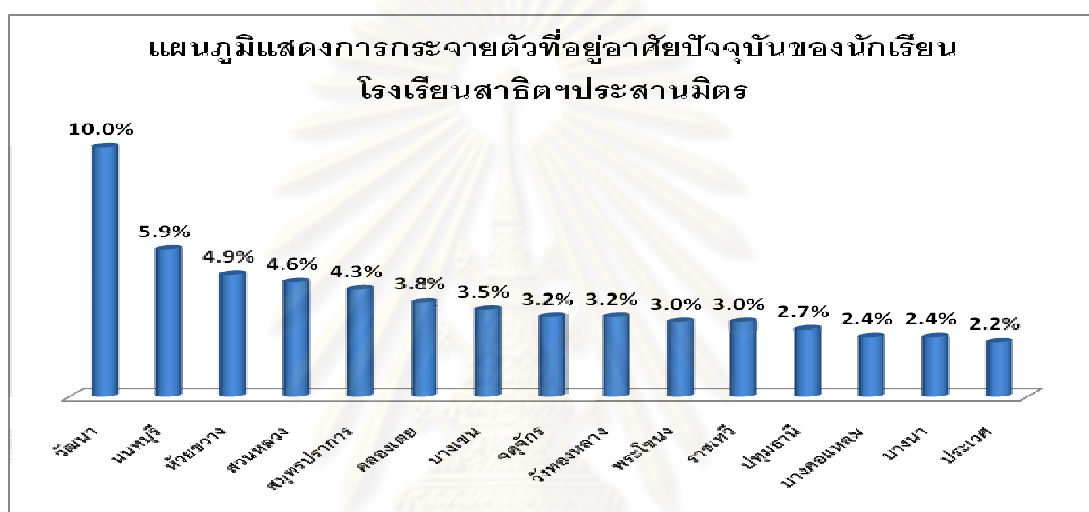
ภาพที่ 4.4 แสดงการกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย

จากผลการศึกษาระยะการกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย พบว่านักเรียนส่วนใหญ่กระจายอยู่ในเขตพื้นที่ชั้นในฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ร้อยละ 53.9 และกระจายอยู่นอกเขตพื้นที่ศึกษา ร้อยละ 41.8 (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 68) โดยพบว่ามีการกระจายตัวอยู่นอกเขตพื้นที่ศึกษาด้านฝั่งตะวันออก ร้อยละ 16.1 ด้านฝั่งตะวันตก ร้อยละ 5.3 และบริเวณปริมณฑล ได้แก่ จังหวัดนนทบุรี ปทุมธานี และสมุทรปราการ ร้อยละ 13.9, 5.0 และ 1.6 ตามลำดับ (โปรดดูตารางที่ ค 69 และแผนที่ 4.4) จากข้อมูลชี้ให้เห็นว่านักเรียนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีที่อยู่อาศัยกระจายตัวอยู่ใกล้สถานศึกษาหรือกระจายเป็นวงรัศมีที่กว้างและครอบคลุมหลายเขตเมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร ที่กำหนดให้โรงเรียนระดับมัธยมศึกษาควรมีรัศมีการให้บริการอยู่ระหว่าง 1-2 กม. ส่งผลให้ให้นักเรียนต้องตื่นแต่เช้าตรู่ เพื่อมาให้ทันเวลาเข้าเรียนช่วงเวลา 7.30 น. โดยพบว่านักเรียนเดินทางออกจากบ้านช่วงเวลา 6.01-6.30 น. มากที่สุด ร้อยละ 36.6 รองลงมาช่วงเวลา 6.31-7.00, 7.01-7.30 น. และ 5.31-6.00 น. ร้อยละ 27.6, 17.4 และ 15.3 ตามลำดับ (โปรดดูตารางที่ ค 21)

3) โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร (ฝ่ายประถมและมัธยม) พบว่านักเรียนระดับประถมศึกษา ร้อยละ 14.7 จะอาศัยอยู่ในช่วงรัศมี 7-9 กม. มากที่สุด รองลงมาประมาณ ร้อยละ 12.1, 11.6 จะอาศัยอยู่ในช่วงรัศมี 5-7, 4-5 กม. ตามลำดับ และอีกประมาณ ร้อยละ 10 เท่ากันจะอาศัยอยู่ในช่วงรัศมี 1.2-2.0, 11-13 กม. และ 15-20 กม. นอกจากนี้ยังพบว่าในช่วงรัศมี 0.4, 0.4-1.2 กม. มีนักเรียนระดับประถมศึกษาอาศัยอยู่เพียง ร้อยละ 1.1, 2.7 ตามลำดับ ส่วนนักเรียนระดับมัธยมศึกษาพบว่า จะอาศัยอยู่ในช่วงรัศมี 15-20 กม. มากที่สุด ร้อยละ 14.2 รองลงมา ร้อยละ 10.6 เท่ากันจะอาศัยอยู่ในช่วงรัศมี 5-7, 7-9 กม. และอีกประมาณ ร้อยละ 9.2 จะอาศัยอยู่ในช่วงรัศมี 1.2-2.0 กม. นอกจากนี้ยังพบว่าในช่วงรัศมี 1, 1-2 กม. มีนักเรียนระดับมัธยมศึกษาอาศัยอยู่เพียง ร้อยละ 4.9, 9.2 ตามลำดับ (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.14) เมื่อพิจารณาภาพรวมของโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร พบว่าในช่วงระยะรัศมี 1 กม. มีนักเรียนอาศัยอยู่ประมาณ ร้อยละ 3.6 ส่วนช่วงระยะรัศมีไม่เกิน 2, 2-5, 5-10, 10-20 กม. และตั้งแต่ 20 กม. ขึ้นไป พบว่ามีนักเรียนอาศัยอยู่ประมาณ ร้อยละ 13.0, 19.9, 29.9, 29.9 และ 7.3 ตามลำดับ (โปรดดูรายละเอียดแผนที่ 4.3)

ทั้งนี้หากพิจารณาที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร เป็นรายเขตและจังหวัด พบว่ามีการกระจุกตัวมากที่สุดในเขตวัฒนา (10.0%) เนื่องจากเป็นที่ตั้งของโรงเรียนสาธิตฯ ประสานมิตร โดยพบว่ามีสัดส่วนที่ไม่สูงนัก รองลงมาในเขตจังหวัดนนทบุรี (5.9%) เขตห้วยขวาง (4.9%) เขตสวนหลวง (4.6%) และจังหวัดสมุทรปราการ

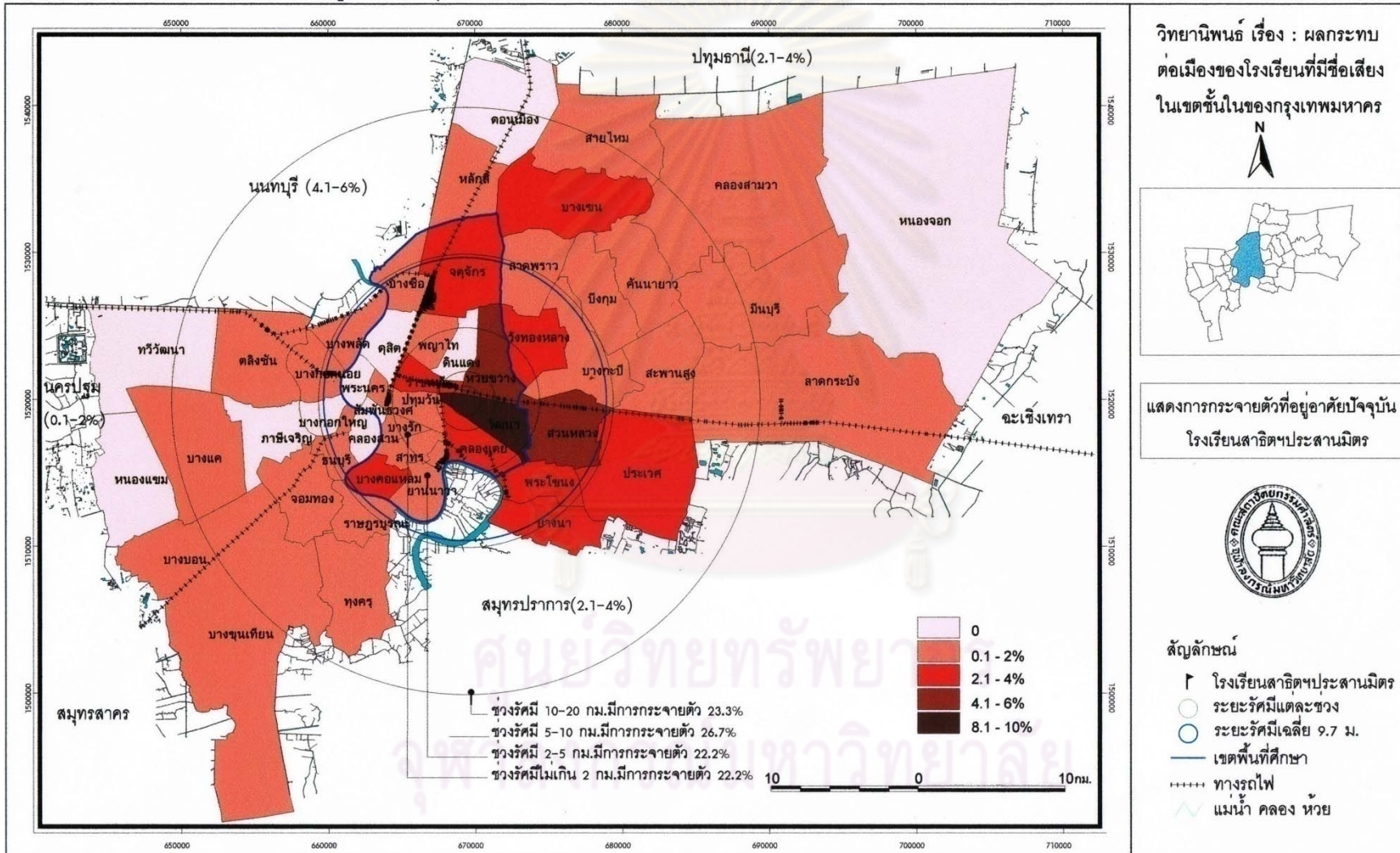
(4.3%)(โปรดดูภาพที่ 4.5) จากข้อมูลจะเห็นว่ามึลักษณะการกระจายตัวเป็นวงรัศมีที่กว้างและครอบคลุมหลายเขตมาก เนื่องจากโรงเรียนไม่กำหนดเขตพื้นที่บริการ เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับรัศมีการให้บริการตามเกณฑ์มาตรฐานทางด้านผังเมือง เช่น มาตรฐานสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร ที่กำหนดให้โรงเรียนระดับประถมศึกษาควรมีรัศมีการให้บริการอยู่ระหว่าง 0.4-1.2 กม. และโรงเรียนระดับมัธยมศึกษาควรมีรัศมีการให้บริการอยู่ระหว่าง 1-2 กม.พบว่านักเรียนส่วนใหญ่ยังมีระยะการเดินทางที่ไกลเกินกว่าเกณฑ์มาตรฐาน (โปรดดูแผนที่ 4.3)



ภาพที่ 4.5 แสดงการกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนโรงเรียนสาธิตฯประสานมิตร

จากผลการศึกษาการกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร พบว่านักเรียนส่วนใหญ่กระจายอยู่ในเขตพื้นที่ชั้นในฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ร้อยละ 37.6 และกระจายอยู่นอกเขตพื้นที่ศึกษา ร้อยละ 51.9 (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 68) โดยพบว่ามีกระจายตัวอยู่นอกเขตพื้นที่ศึกษาด้านฝั่งตะวันออก ร้อยละ 33.2 ด้านฝั่งตะวันตก ร้อยละ 5.4 และบริเวณปริมณฑล ได้แก่ จังหวัดนนทบุรี สมุทรปราการ และปทุมธานี ร้อยละ 5.9, 4.3 และ 2.7 ตามลำดับ (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 69 และแผนที่ 4.5) จากข้อมูลชี้ให้เห็นว่านักเรียนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีที่อยู่อาศัยกระจายตัวอยู่ไกลสถานศึกษาหรือกระจายเป็นวงรัศมีที่กว้างและครอบคลุมหลายเขตเมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร ที่กำหนดให้โรงเรียนระดับประถมศึกษาและมัธยมศึกษาควรมีรัศมีการให้บริการอยู่ระหว่าง 0.4-1.2 กม.และ 1-2 กม. ส่งผลให้ให้นักเรียนต้องตื่นแต่เช้าตรู่เพื่อมาให้ทันเวลาเข้าเรียนช่วงเวลา 7.30 น. โดยพบว่านักเรียนเดินทางออกจากบ้านช่วงเวลา 6.01-6.30 น.มากที่สุด ร้อยละ 41.6 รองลงมาช่วงเวลา 6.31-7.00, 5.31-6.00 น.และ 7.01-7.30 น. ร้อยละ 28.4, 12.7 และ 11.1 ตามลำดับ (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 21)

แผนที่ 4.5 แสดงการกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร(ฝ่ายประถมและมัธยม)

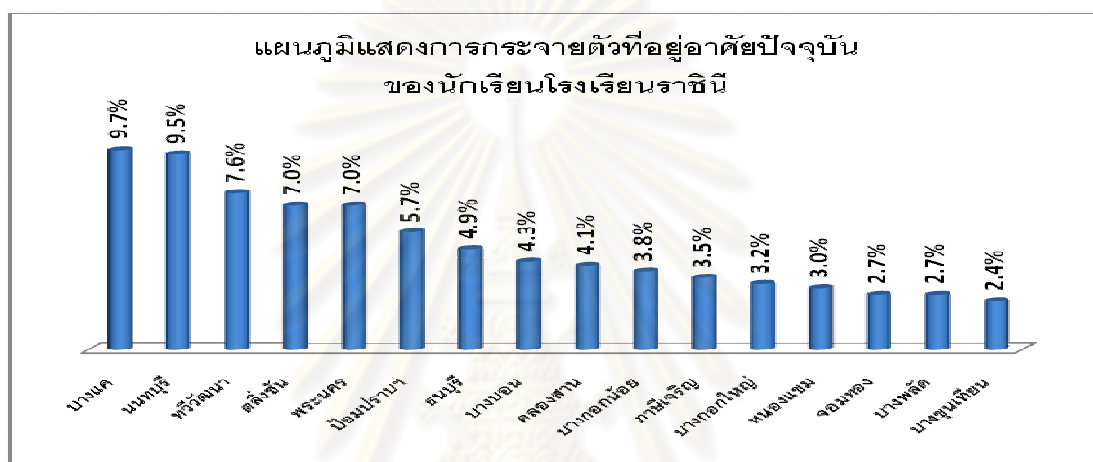


4) โรงเรียนราชินี เป็นโรงเรียนระดับประถมศึกษาและระดับมัธยมศึกษาตอนต้นถึงตอนปลาย พบว่านักเรียนระดับประถมศึกษา ร้อยละ 14.5 จะอาศัยอยู่ในช่วงระยะรัศมี 13-15 กม.มากที่สุด รองลงมาประมาณร้อยละ 10 เท่ากันจะอาศัยอยู่ในช่วงระยะรัศมี 1.2-2.0, 3-4 กม.และ 5-7 กม.และอีกประมาณร้อยละ 8 เท่ากัน จะอาศัยอยู่ในช่วงระยะรัศมี 2-3, 7-9, 9-11, 11-13 กม. และ 15-20 กม.นอกจากนี้ยังพบว่าในช่วงระยะรัศมี 0.4, 0.4-1.2 กม.มีนักเรียนระดับประถมศึกษาอาศัยอยู่เพียงร้อยละ 1.5, 5.0 ตามลำดับ ส่วนนักเรียนระดับมัธยมศึกษาพบว่าจะอาศัยอยู่ในช่วงระยะรัศมี 13-15 กม.มากที่สุด ร้อยละ 17.6 รองลงมาร้อยละ 12.9 จะอาศัยอยู่ในช่วงระยะรัศมี 2-3 กม.และอีกประมาณร้อยละ 10 เท่ากันจะอาศัยอยู่ในช่วงระยะรัศมี 1.2-2.0, 5-7 กม.และ 7-9 กม. นอกจากนี้ยังพบว่าในช่วงรัศมี 1, 1-2 กม.มีนักเรียนระดับมัธยมศึกษาอาศัยอยู่เพียงร้อยละ 3.6, 10.0 ตามลำดับ (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.15) เมื่อพิจารณาภาพรวมของโรงเรียนราชินีพบว่าในช่วงระยะรัศมี 1 กม.มีนักเรียนอาศัยอยู่ประมาณร้อยละ 4.6 ส่วนช่วงระยะรัศมีไม่เกิน 2, 2-5, 5-10, 10-20 กม.และตั้งแต่ 20 กม.ขึ้นไปพบว่านักเรียนอาศัยอยู่ประมาณร้อยละ 14.9, 23.5, 20.5, 37.5 และ 3.5 ตามลำดับ (โปรดดูรายละเอียดแผนที่ 4.4)

ทั้งนี้หากพิจารณาที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนโรงเรียนราชินีเป็นรายเขตและจังหวัด พบว่ามีการกระจายตัวมากที่สุดในเขตบางแค (9.7%) และจังหวัดนนทบุรี (9.5%) รองลงมาเขตทวีวัฒนา (7.6%) และอีกร้อยละ 7.0 เท่ากัน เขตพระนคร เขตตลิ่งชัน (โปรดดูรายละเอียดภาพที่ 4.6) จากข้อมูลจะเห็นว่าการกระจายตัวเป็นวงรัศมีที่กว้างและครอบคลุมหลายเขตมากเนื่องจากโรงเรียนไม่กำหนดเขตพื้นที่บริการ เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับรัศมีการให้บริการตามเกณฑ์มาตรฐานทางด้านผังเมือง เช่น มาตรฐานสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร ที่กำหนดให้โรงเรียนระดับประถมศึกษาควรมีรัศมีการให้บริการอยู่ระหว่าง 0.4-1.2 กม.และโรงเรียนระดับมัธยมศึกษาควรมีรัศมีการให้บริการอยู่ระหว่าง 1-2 กม.พบว่านักเรียนส่วนใหญ่ยังมีระยะการเดินทางที่ไกลเกินกว่าเกณฑ์มาตรฐาน (โปรดดูรายละเอียดแผนที่ 4.4)

จากผลการศึกษาการกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนโรงเรียนราชินี พบว่านักเรียนส่วนใหญ่กระจายอยู่ในเขตพื้นที่ชั้นในฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร(เขตพื้นที่ศึกษา) ร้อยละ 21.1 และกระจายอยู่นอกเขตพื้นที่ศึกษา ร้อยละ 78.9 (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.68) โดยพบว่าการกระจายตัวอยู่นอกเขตพื้นที่ศึกษาด้านฝั่งตะวันออก ร้อยละ 3.2 ด้านฝั่งตะวันตก ร้อยละ 61.9 และบริเวณปริมณฑล ได้แก่ จังหวัดนนทบุรี นครปฐม สมุทรสาคร และปทุมธานี ร้อยละ 9.5, 1.6, 1.1 และ 0.3 ตามลำดับ (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.69 และแผนที่ 4.6) จากข้อมูลชี้ให้เห็นว่านักเรียนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีที่อยู่อาศัยกระจายตัวอยู่ไกลสถานศึกษาหรือ

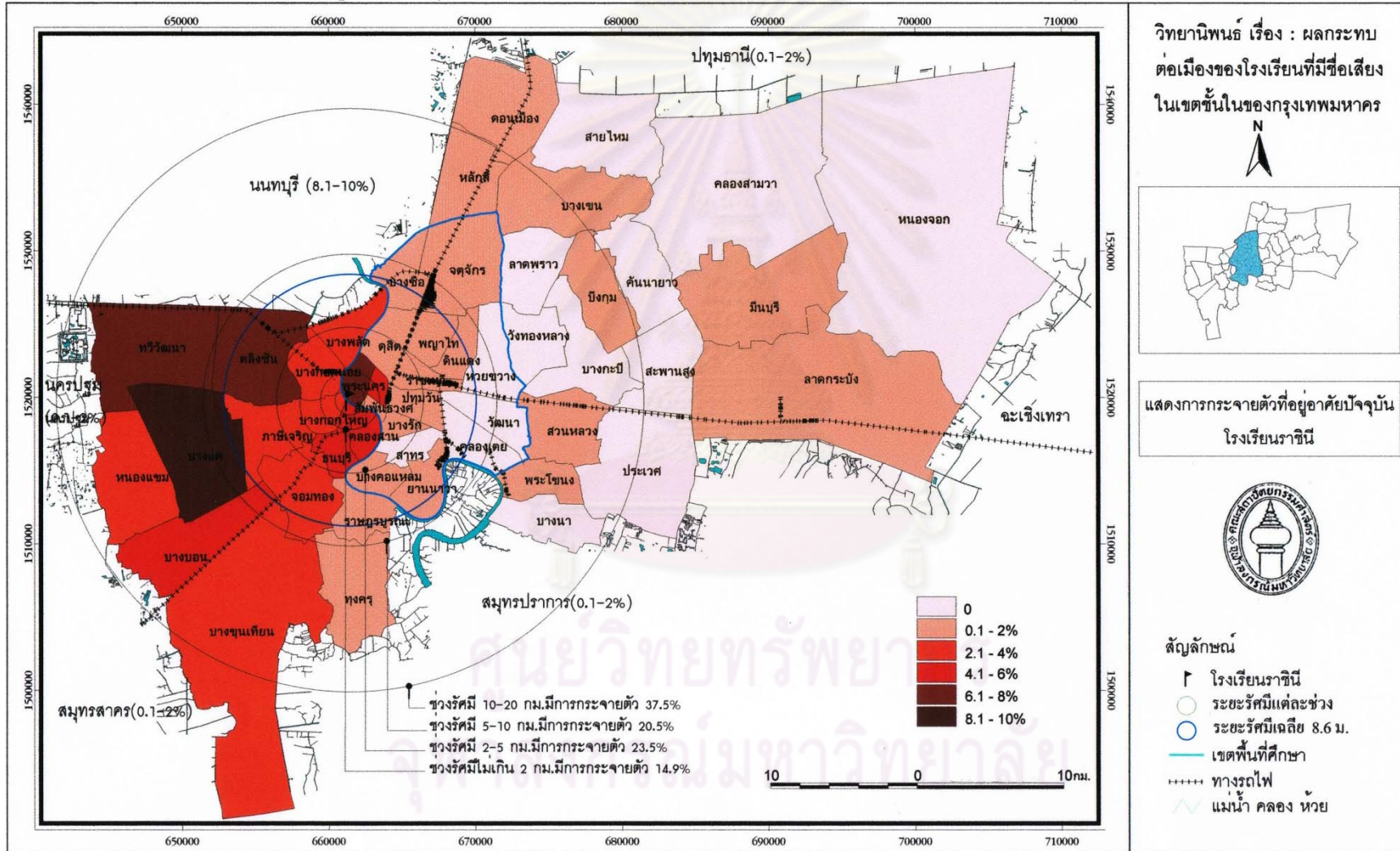
กระจายเป็นวงรัศมีที่กว้างและครอบคลุมหลายเขตเมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร ที่กำหนดให้โรงเรียนระดับประถมศึกษาและมัธยมศึกษา ควรรัศมีการให้บริการอยู่ระหว่าง 0.4-1.2 กม. และ 1-2 กม. ตามลำดับ ส่งผลให้นักเรียนต้องตื่นแต่เช้าตรู่เพื่อมาให้ทันเวลาเข้าเรียนช่วงเวลา 7.30 น. โดยพบว่านักเรียนเดินทางออกจากบ้านช่วงเวลา 6.01-6.30 น. มากที่สุด ร้อยละ 39.5 รองลงมาช่วงเวลา 6.31-7.00, 7.01-7.30 น. และ 5.31-6.00 น. ร้อยละ 22.2, 17.3 และ 15.4 ตามลำดับ (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 21)



ภาพที่ 4.6 แสดงการกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนโรงเรียนราชินี

สรุปผลการวิเคราะห์การกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนโรงเรียนกลุ่มตัวอย่าง พบว่านักเรียนโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาและโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย มีการกระจายตัวสอดคล้องกับเกณฑ์มาตรฐานสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานครมากที่สุดแต่มีสัดส่วนที่ไม่สูงนัก เนื่องจากนักเรียนโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษามีภูมิลำเนามาจากส่วนภูมิภาค ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเด็กที่โตแล้ว และสามารถดูแลตนเองได้ ส่วนโรงเรียนสามเสนวิทยาลัยเป็นโรงเรียนที่มีเขตพื้นที่บริการของโรงเรียนทำให้นักเรียนบางส่วนมีบ้านอยู่ใกล้โรงเรียนเนื่องจากได้สิทธิเป็นนักเรียนในเขตพื้นที่บริการ ทำให้นักเรียนกลุ่มนี้หาที่พักและมีที่พักอาศัยอยู่ใกล้โรงเรียนเพื่อสะดวกต่อการเดินทาง ส่งผลให้นักเรียนมีที่อยู่อาศัยกระจายตัวอยู่ในเขตพื้นที่ศึกษามากกว่า สำหรับโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตรและโรงเรียนราชินี พบว่านักเรียนระดับประถมศึกษาและมัธยมศึกษา มีการกระจายตัวไม่สอดคล้องกับเกณฑ์มาตรฐานสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร เนื่องจากทั้งสองโรงเรียนไม่กำหนดเขตพื้นที่บริการ โดยพบว่ามีสัดส่วนนักเรียนที่อยู่ในเขตพื้นที่ศึกษาหรือตามเกณฑ์มาตรฐานสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานครเพียงเล็กน้อยและน้อยกว่านักเรียนโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาและโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย จึงส่งผลให้นักเรียนส่วนใหญ่ต้องประสบปัญหาเดินทางไกล

แผนที่ 4.6 แสดงการกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนโรงเรียนราชินี



4.7.3 การกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนโรงเรียนกลุ่มตัวอย่างเชิงสถิติ

จากข้อมูลตัวเลขเชิงสถิติของระยะทางระหว่างบ้านกับโรงเรียน พบว่าโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย มีระยะรัศมีไกลที่สุด (Max) เท่ากับ 33.0 กม. ซึ่งเป็นระยะที่สั้นกว่าระยะรัศมีไกลที่สุด (Max) ของโรงเรียนกลุ่มตัวอย่างทั้งสาม เนื่องจากโรงเรียนสามเสนวิทยาลัยเป็นโรงเรียนเดียวที่กำหนดเขตพื้นที่บริการ และพบว่าโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา มีระยะรัศมีใกล้ที่สุด (Min) เท่ากับ 1.2 กม. ซึ่งเป็นระยะที่ยาวกว่าระยะรัศมีใกล้ที่สุดของโรงเรียนกลุ่มตัวอย่างทั้งสาม เนื่องจากในช่วงรัศมีไม่เกิน 1 กม. โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา มีการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบเป็นย่านสถานศึกษา ส่วนโรงเรียนกลุ่มตัวอย่างอื่นพบว่าพื้นที่โดยรอบโรงเรียนเป็นย่านที่อยู่อาศัยและที่อยู่อาศัยกึ่งพาณิชยกรรม จึงส่งผลให้เกิดระยะทางระหว่างบ้านกับโรงเรียนที่ใกล้กว่า นอกจากนี้ยังพบว่าโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย มีระยะทางเฉลี่ย (Average) ที่สั้นที่สุดเท่ากับ 7.9 กม. โดยมีค่ามัธยฐาน (Median) ของระยะทางระหว่างบ้านกับโรงเรียนเฉลี่ยเท่ากับ 5.0 กม. ซึ่งเป็นระยะทางเฉลี่ยที่สั้นกว่าโรงเรียนกลุ่มตัวอย่างทั้งสาม เนื่องจากโรงเรียนกลุ่มตัวอย่างทั้งสามไม่กำหนดเขตพื้นที่บริการ หากพิจารณาค่าฐานนิยม (mode) ของการกระจายตัวที่อยู่อาศัยของนักเรียนกลุ่มตัวอย่างพบว่าโรงเรียนสามเสนวิทยาลัยและโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร มีค่าความถี่สูงสุดที่ระยะทาง 2 กม. (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ 4.3) แสดงว่าโรงเรียนที่กำหนดเขตพื้นที่บริการและโรงเรียนที่มีพื้นที่โดยรอบเป็นย่านศูนย์กลางพาณิชยกรรม ซึ่งมีมูลค่าที่ดินสูงทำให้มีที่อยู่อาศัยประเภทคอนโดเกิดขึ้น จึงส่งผลให้เกิดการกระจุกตัวที่อยู่อาศัยให้อยู่ใกล้โรงเรียน แต่เมื่อนำระยะรัศมีบริการเฉลี่ย (Average) ไปเปรียบเทียบกับรัศมีการให้บริการตามเกณฑ์มาตรฐานผังเมืองของกรุงเทพมหานคร ที่กำหนดให้โรงเรียนระดับมัธยมศึกษาควรมีรัศมีบริการอยู่ระหว่าง 1-2 กม. พบว่านักเรียนส่วนใหญ่ยังคงมีที่อยู่อาศัยกระจายตัวไปทั่วพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล จึงส่งผลให้นักเรียนส่วนใหญ่ต้องเดินทางไกล

ตารางที่ 4.3 แสดงค่าตัวเลขเชิงสถิติของระยะทางระหว่างบ้านกับโรงเรียน

VALUE	โรงเรียนเตรียมอุดมฯ	โรงเรียนสามเสนฯ	โรงเรียนสาธิตฯ	โรงเรียนราชินี
MAX	33.8	33.0	37.0	35.0
MIN	1.2	0.3	0.3	0.3
AVERAGE	8.2	7.9	9.7	8.6
MEDIAN	6.8	5.0	7.8	7.3
MODE	10.0	2.0	2.0	13.9
COUNT	352	364	331	370

ที่มา : ผู้วิจัย

4.7.4 สรุปวิธีมีการให้บริการตามเกณฑ์มาตรฐานสถานศึกษา

จากการศึกษาการวางแผนเกี่ยวกับสถานศึกษาของต่างประเทศและตามเกณฑ์มาตรฐานของหน่วยงานในประเทศไทย (อ้างอิงจากบทที่2) พบว่าเกณฑ์การกำหนดที่ตั้งของสถานศึกษาจะอยู่ใกล้กับศูนย์กลางชุมชนหรือตั้งอยู่ในพื้นที่พักอาศัย อีกทั้งควรคำนึงถึงความสามารถในการเดินเท้าไปโรงเรียนได้โดยไม่ต้องอาศัยรถยนต์เป็นหลักและสามารถเดินทางต่อเชื่อมกับระบบถนนได้ดี ซึ่งมีวิธีการกำหนดโดยให้โรงเรียนเป็นศูนย์กลางแล้วกระจายออกเป็นวงรัศมี พบว่ามีความต่างกันที่ระยะรัศมีบริการ เนื่องจากระยะรัศมีจะผันแปรไปตามความหนาแน่นของประชากรในพื้นที่ ส่งผลให้มีการใช้รถยนต์และใช้เวลาในการเดินทางลดลง จากการเปรียบเทียบเกณฑ์มาตรฐานสถานศึกษาของต่างประเทศและหน่วยงานภายในประเทศ พบว่าโรงเรียนระดับประถมศึกษาที่มีระยะรัศมีบริการสั้นที่สุด 0.4 กม.และไกลที่สุด 2 กม. ส่วนโรงเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนต้นและตอนปลายมีระยะรัศมีบริการสั้นที่สุด 0.8 กม.และไกลที่สุด 5 กม. (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ 4.4)

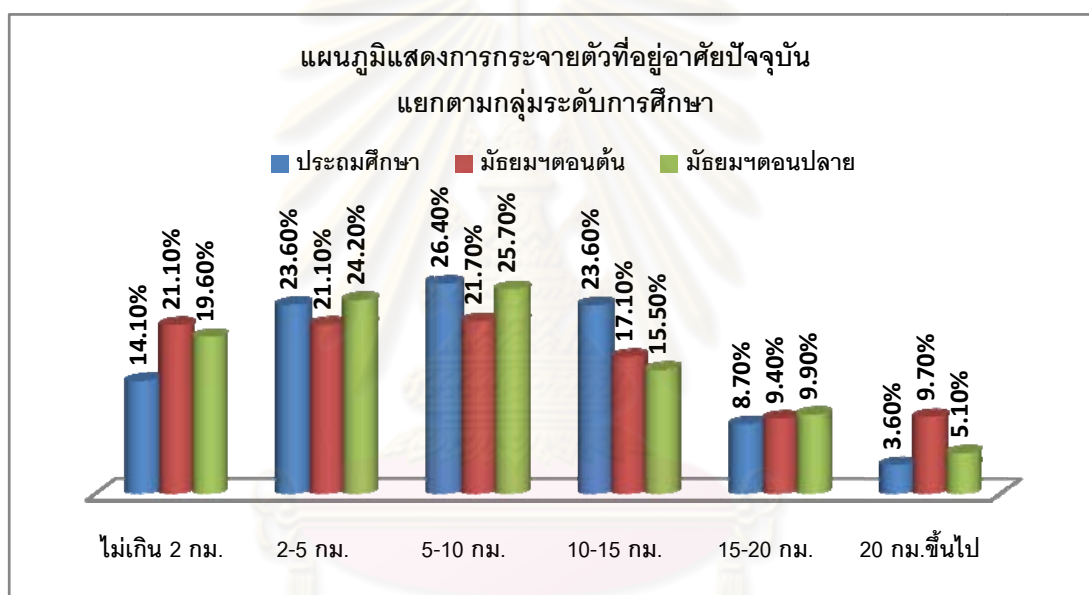
ตารางที่ 4.4 แสดงการเปรียบเทียบมาตรฐานสถานศึกษากับที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มระดับ	มาตรฐานสถานศึกษา (รัศมีบริการของโรงเรียน)		การกระจายตัวที่อยู่อาศัย (สภาพความเป็นจริง)
	ต่างประเทศ	หน่วยงานในประเทศไทย	
ประถมศึกษา	1.(Joseph De Chiara, 1982)ระหว่าง 0.4-0.8 กม. 2.(Joseph De Chiara, 1984) ประมาณ 1.6 กม.	1. (การเคหะแห่งชาติ 2529)ไม่เกิน 0.8 กม. 2. (กรมโยธาธิการฯ 2549) ไม่เกิน 0.5 กม. 3. (กรมส่งเสริมการปกครองฯ) ระยะ 2 กม. 4. (สำนักผังเมือง กทม.) ระหว่าง 0.4-1.2 กม.	1. ระยะรัศมี 5-10 กม. (26.4%) 2. ระยะรัศมี 2-5 กม. (23.6%) 3. ระยะรัศมี 10-15 กม. (23.6%) 4. ระยะรัศมีไม่เกิน 2 กม. (14.1%)
มัธยมศึกษาตอนต้น	1.(Joseph De Chiara, 1982)ระหว่าง 0.8-1.2 กม. 2.(Joseph De Chiara, 1984) ประมาณ 2.4-3.6 กม.	1. (การเคหะแห่งชาติ 2529)ไม่เกิน 1.2 กม. 2. (กรมโยธาธิการฯ 2549) ไม่เกิน 1.5 กม. 3. (กรมส่งเสริมการปกครองฯ) ระยะ 5 กม. 4. (สำนักผังเมืองกรุงเทพฯ) ระหว่าง 1-2 กม.	1. ระยะรัศมี 5-10 กม. (21.7%) 2. ระยะรัศมี 2-5 กม. (21.1%) 3. ระยะรัศมีไม่เกิน 2 กม. (21.1%) 4. ระยะรัศมี 10-15 กม. (17.1%)
มัธยมศึกษาตอนปลาย	1.(Joseph De Chiara, 1982)ระหว่าง 0.8-1.2 กม. 2.(Joseph De Chiara, 1984) ประมาณ 2.4-3.6 กม.	1. (การเคหะแห่งชาติ 2529) ไม่เกิน 1.6 กม. 2. (กรมโยธาธิการฯ 2549) ไม่เกิน 1.5 กม. 3. (กรมส่งเสริมการปกครองฯ) ระยะ 5 กม. 4. (สำนักผังเมืองกรุงเทพฯ) ระหว่าง 1-2 กม.	1. ระยะรัศมี 5-10 กม. (25.7%) 2. ระยะรัศมี 2-5 กม. (24.2%) 3. ระยะรัศมีไม่เกิน 2 กม. (19.6%) 4. ระยะรัศมี 10-15 กม. (15.5%)

ที่มา : ผู้วิจัย

4.7.5 การเปรียบเทียบรัศมีบริการตามเกณฑ์มาตรฐานกับสภาพความเป็นจริง จากผลการศึกษาเปรียบเทียบพบว่านักเรียนระดับประถมศึกษาส่วนใหญ่มีที่อยู่อาศัยปัจจุบันอยู่ไกลเกินเกณฑ์มาตรฐานสถานศึกษา โดยพบว่ามีที่อาศัยอยู่ในช่วงระยะรัศมีบริการไม่เกิน 2, 2-5, 5-10 และ 10-15 กม.เท่ากับร้อยละ 14.1, 23.6, 26.4 และ 23.6 ตามลำดับ ส่วนนักเรียนระดับ

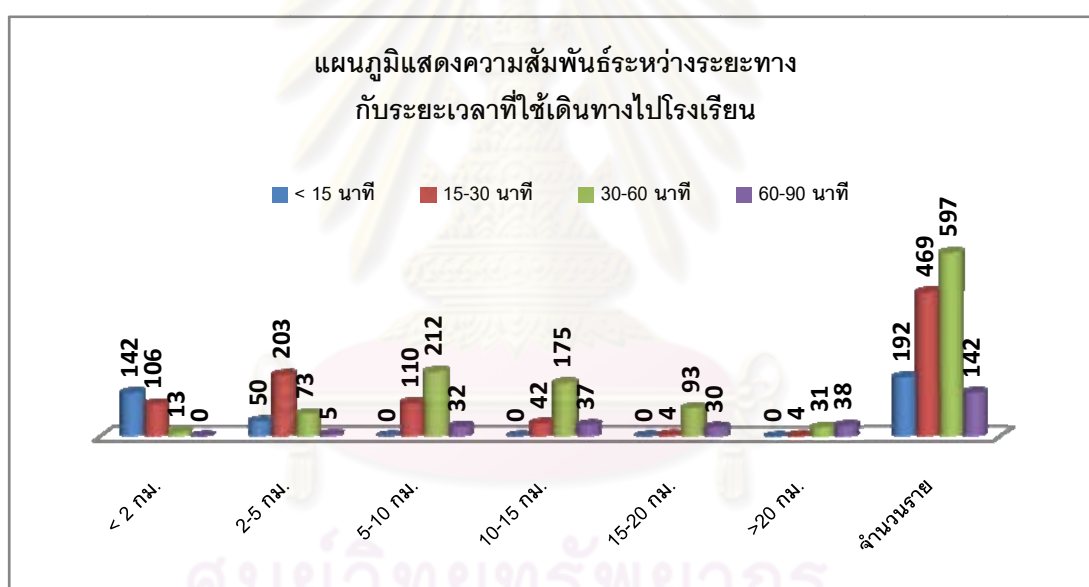
มัธยมศึกษาตอนต้นพบว่ามียุทธศาสตร์ที่อาศัยอยู่ในช่วงระยะรัศมีบริการไม่เกิน 2, 2-5, 5-10 และ 10-15 กม.เท่ากับร้อยละ 21.1, 21.0, 21.7 และ 17.1 ตามลำดับ สำหรับนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายพบว่ามียุทธศาสตร์ที่อาศัยอยู่ในช่วงระยะรัศมีบริการไม่เกิน 2, 2-5, 5-10 และ 10-15 กม.เท่ากับร้อยละ 19.6, 24.2, 25.7 และ 15.5 ตามลำดับ (โปรดดูรายละเอียดภาพที่ 4.7 หรือ ตารางที่ ค 61) จากข้อมูลชี้ให้เห็นว่านักเรียนกลุ่มตัวอย่างประมาณร้อยละ 60 ของแต่ละกลุ่มระดับการศึกษา มีที่อยู่อาศัยปัจจุบันกระจายตัวอยู่ไกลกว่าระยะรัศมีบริการตามเกณฑ์มาตรฐาน เช่น มาตรฐานของกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น มีระยะรัศมีบริการที่ไกลที่สุด 5 กม. จึงส่งผลให้ผู้ปกครองและนักเรียนส่วนใหญ่ต้องเดินทางไกล



ภาพที่ 4.7 แสดงการกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนแยกตามกลุ่มระดับการศึกษา

4.7.6 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางกับระยะเวลาที่ใช้เดินทางและเวลาออกจากบ้าน พบว่ากลุ่มตัวอย่างจำนวน 597 ราย ร้อยละ 42.1 ใช้ระยะเวลาในการเดินทาง 30-60 นาที มากที่สุด โดยกลุ่มตัวอย่างของกลุ่มนี้จะอยู่ในช่วงระยะรัศมี 5-10 กม.มากที่สุด จำนวน 212 ราย ร้อยละ 59.7 รองลงมาอยู่ในช่วงระยะรัศมี 10-15 กม.จำนวน 175 ราย ร้อยละ 68.4 และอยู่ในช่วงระยะรัศมี 15-20 กม.จำนวน 93 ราย ร้อยละ 69.4 ส่วนรองลงมาในกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ระยะเวลาเดินทาง 15-30 นาที จำนวน 469 ราย ร้อยละ 33.1 พบว่ากลุ่มตัวอย่างของกลุ่มนี้จะอยู่ในช่วงระยะรัศมี 2-5 กม.มากที่สุด จำนวน 203 ราย ร้อยละ 61.3 รองลงมาอยู่ในช่วงระยะรัศมี 5-10 กม.จำนวน 110 ราย ร้อยละ 31.0 และอยู่ในช่วงระยะรัศมีไม่เกิน 2 กม.จำนวน 106 ราย ร้อยละ 40.6 และสำหรับกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ระยะเวลาเดินทางน้อยกว่า 15 นาที จำนวน 192 ราย ร้อยละ 13.5

พบว่ากลุ่มตัวอย่างของกลุ่มนี้จะอยู่ในช่วงระยะรัศมีไม่เกิน 2 กม.มากที่สุด จำนวน 142 ราย ร้อยละ 54.4 รองลงมาอยู่ในช่วงระยะรัศมี 2-5 กม.จำนวน 50 ราย ร้อยละ 15.1(โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.25 หรือภาพที่ 4.8) ทั้งนี้หากนำระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางไปโรงเรียนมาพิจารณา ร่วมกับช่วงเวลาที่นักเรียนออกจากบ้าน คือช่วงเวลา 6.01-6.30 น.(37.3%)มากที่สุด รองลงมา ช่วงเวลา 6.31-7.00 น.(26.8%) และช่วงเวลา 7.01-7.30 น.(17.0%) (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.24) พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ถึงโรงเรียนช่วงระยะเวลา 6.30-7.30, 6.31-7.30 น.และ 6.46-7.30 น.ตามลำดับ จากข้อมูลชี้ให้เห็นว่าระยะทางที่มากขึ้นจะมีสัดส่วนของการใช้ระยะเวลาเดินทางเพิ่มขึ้นด้วย หากพิจารณาระยะเวลาเดินทางไปโรงเรียนเฉพาะช่วงเวลาเดียวกัน พบว่าในช่วงเวลาเดียวกันกลุ่มตัวอย่างสามารถเดินทางได้หลายช่วงระยะทางและในแต่ละช่วงของระยะเวลาเดินทางจะมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ออกจากบ้าน



ภาพที่ 4.8 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางกับระยะเวลาที่ใช้เดินทางไปโรงเรียน

4.7.7 ข้อเสนอแนะระยะรัศมีบริการของโรงเรียนที่มีชื่อเสียง

จากการเปรียบเทียบสภาพการกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนกลุ่มตัวอย่างกับรัศมีบริการตามเกณฑ์มาตรฐานสถานศึกษา โดยพิจารณาร่วมกับความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางกับระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางไปโรงเรียน ทำให้ได้ระยะรัศมีบริการของโรงเรียนที่มีชื่อเสียงแยกตามกลุ่มระดับการศึกษา ดังนี้

1) ระยะรัศมีบริการของนักเรียนโรงเรียนที่มีชื่อเสียงระดับประถมศึกษา จากผลการศึกษานักเรียนกลุ่มตัวอย่างโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตรและ

โรงเรียนราชินี ซึ่งมีนักเรียนระดับประถมศึกษาและระดับมัธยมศึกษา พบว่าสภาพความเป็นจริงที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนกระจายตัวอยู่ทั่วกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยมีระยะรัศมีเฉลี่ยประมาณ 9.7 กม.และ 8.6 กม.ตามลำดับ เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับรัศมีการให้บริการตามเกณฑ์มาตรฐานผังเมืองกรุงเทพมหานคร ที่กำหนดให้โรงเรียนระดับประถมศึกษาและโรงเรียนระดับมัธยมศึกษาควรมีรัศมีการให้บริการระหว่าง 0.4-1.2 กม.และ 1.0-2.0 กม.ตามลำดับ พบว่านักเรียนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีที่อยู่อาศัยปัจจุบันไม่สอดคล้องกับเกณฑ์มาตรฐานผังเมืองกรุงเทพมหานคร ดังนั้นระยะรัศมีการให้บริการสมควรอยู่ระหว่าง 2-5 กม.เนื่องจากในช่วงระยะรัศมีไม่เกิน 2 กม.นักเรียนสามารถเดินเท้าไปโรงเรียนได้ ส่วนช่วงระยะรัศมี 2-5 กม.นักเรียนกลุ่มนี้ส่วนใหญ่สามารถเดินทางได้ในระยะเวลาไม่เกิน 30 นาที โดยใช้ยานพาหนะบริการเสริม

2) ระยะรัศมีการบริการของนักเรียนโรงเรียนที่มีชื่อเสียงระดับมัธยมศึกษา จากผลการศึกษานักเรียนกลุ่มตัวอย่างโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาและสามเสนวิทยาลัย ซึ่งเป็นโรงเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย และระดับมัธยมศึกษาตอนต้นถึงมัธยมศึกษาตอนปลาย พบว่าสภาพความเป็นจริงที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนกระจายตัวอยู่ทั่วกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยมีระยะรัศมีเฉลี่ยประมาณ 8.2 กม.และ 7.9 กม.ตามลำดับ เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับรัศมีการให้บริการตามเกณฑ์มาตรฐานผังเมืองกรุงเทพมหานคร ที่กำหนดให้โรงเรียนระดับมัธยมศึกษาควรมีรัศมี 1.0-2.0 กม.พบว่านักเรียนโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาและสามเสนวิทยาลัย มีที่อยู่อาศัยปัจจุบันการกระจายตัวอยู่ในช่วงระยะรัศมีไม่เกิน 2.0 กม.เพิ่มขึ้นแต่มีสัดส่วนที่ไม่สูงนัก เนื่องจากนักเรียนโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา มีภูมิลำเนาย้ายมาจากส่วนภูมิภาคซึ่งส่วนใหญ่เป็นเด็กที่โตแล้วจึงสามารถดูแลตนเองได้ ทำให้นักเรียนกลุ่มนี้หาที่พักอาศัยอยู่ใกล้โรงเรียน ส่วนนักเรียนโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย เป็นโรงเรียนที่มีเขตพื้นที่บริการ จึงทำให้นักเรียนส่วนใหญ่มีบ้านอยู่ในเขตพื้นที่บริการ จากข้อมูลชี้ให้เห็นว่าที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการกระจายตัวไม่สอดคล้องกับเกณฑ์มาตรฐานผังเมืองกรุงเทพมหานคร ดังนั้นระยะรัศมีการบริการสมควรอยู่ระหว่าง 5-8 กม.เนื่องจากผู้ปกครองและนักเรียนกลุ่มตัวอย่างนี้ จำนวนร้อยละ 46.6 สามารถเดินทางได้ไม่เกิน 30 นาที โดยใช้ยานพาหนะบริการเสริม ซึ่งสอดคล้องกับแนวความคิดการวางผังของ (Joseph De Chaira, 1969) ที่กำหนดให้โรงเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายควรใช้ระยะเวลาเดินทางไม่เกิน 30 นาที

4.8 การกำหนดพื้นที่บริการของโรงเรียนรัฐบาล

จากผลการศึกษาวิธีการรับนักเรียนและวิธีการกำหนดพื้นที่การให้บริการของโรงเรียนรัฐบาล สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษากรุงเทพมหานคร ปีการศึกษา 2537-2552 พบว่ามี

ปรับเปลี่ยนสัดส่วนการรับนักเรียนมากกว่าการปรับเปลี่ยนพื้นที่บริการ โดยที่ผ่านมามีการกำหนดพื้นที่บริการอยู่ 2 แบบ คือ (1) พื้นที่บ้านใกล้โรงเรียน ซึ่งปัจจุบันยกเลิกไปแล้วเนื่องจากที่ผ่านมาผู้ปกครองร้องเรียนบ่อยครั้ง เช่น นักเรียนที่มีบ้านอยู่ใกล้โรงเรียนไม่ได้เข้าเรียน ปัญหาความไม่ชัดเจนและความซ้ำซ้อนของพื้นที่รับนักเรียน เป็นต้น (กรมสามัญศึกษา. 2544:157) (2) เขตพื้นที่บริการของโรงเรียน ซึ่งมีการดำเนินการต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน โดยมีวิธีการกำหนดพื้นที่บริการของโรงเรียนในอดีตและปัจจุบัน ดังนี้

1) การกำหนดพื้นที่บ้านใกล้โรงเรียน จะใช้โรงเรียนเป็นศูนย์กลางโดยวัดออกจากเสาธง แล้วขยายพื้นที่จากศูนย์กลางออกเป็นรัศมีวงกลมเป็นชั้นๆ ให้เหมาะสมกับจำนวนตัวบ่อน ซึ่งวิธีการนี้จะดำเนินการเฉพาะโรงเรียนมัธยมศึกษาตอนต้นเท่านั้นเนื่องจากมีการแข่งขันสูงมาก โดยพบว่าที่ผ่านมามีการกำหนดพื้นที่บ้านใกล้โรงเรียน มีระยะรัศมีบริการอยู่ระหว่าง 0.5-2.0 กิโลเมตร ขึ้นอยู่กับข้อตกลงของคณะกรรมการของโรงเรียน แต่ก็มีโรงเรียนบางแห่งไม่ดำเนินการกำหนดพื้นที่บ้านใกล้โรงเรียนเพราะปัญหาความไม่ชัดเจนของเขตพื้นที่รับนักเรียน เช่น การกำหนดเขตพื้นที่บริการในพื้นที่จริงยุ่งยากไม่ชัดเจน พื้นที่บริการเป็นเขตและแขวงเดียวกัน ปัญหาโรงเรียนของผู้ปกครองกรณีบุตรหลานอยู่ในเขตพื้นที่บริการแต่ไม่ได้เข้าเรียนเนื่องจากรับนักเรียนใกล้บ้าน อีกทั้งปัญหาการรับนักเรียนของโรงเรียนที่เป็นชายล้วนและหญิงล้วน ด้วยสาเหตุดังกล่าวทำให้กรมสามัญศึกษายกเลิกพื้นที่บ้านใกล้โรงเรียน (จากการสอบถามครูและผู้บริหารของโรงเรียน)

2) การกำหนดเขตพื้นที่บริการ จะพิจารณาตัวบ่อน พิจารณาพื้นที่ปกครองโดยใช้ เขตแขวงและหมู่ พิจารณาการคมนาคม และพิจารณาเขตพื้นที่บริการของปีก่อนหลัง การกำหนดวิธีนี้พบว่าทำให้ที่ตั้งของโรงเรียนส่วนใหญ่ไม่อยู่ในตำแหน่งศูนย์กลางของพื้นที่บริการ เมื่อนำรัศมีการให้บริการตามเกณฑ์มาตรฐานทางด้านผังเมืองมาเปรียบเทียบโดยใช้ตำแหน่งที่ตั้งของโรงเรียนซ้อนทับหรือให้เป็นศูนย์กลางเดียวกัน พบว่า ทำให้เกิดพื้นที่บริการที่ไม่เหมาะสม ตัวอย่างเช่นพื้นที่บริการของโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย หากพิจารณาที่ตั้งของโรงเรียนพบว่าด้านหน้าโรงเรียนอยู่ติดถนนพระยาวาร 6 ส่วนด้านหลังอยู่ติดถนนกำแพงเพชร 5 ซึ่งขนานไปกับทางรถไฟจะเห็นว่าพื้นที่ในส่วนด้านหลังเป็นพื้นที่นอกเขตบริการของโรงเรียนแต่กลับเป็นพื้นที่ที่สามารถเดินเท้าไปโรงเรียนได้สะดวกเพราะอยู่ใกล้โรงเรียน (โปรดดูรายละเอียดแผนที่ 4.5) ซึ่งขัดแย้งกับมาตรฐานสถานศึกษาที่กำหนดให้ที่ตั้งสถานศึกษาควรคำนึงถึงการเดินเท้าและใช้จักรยานเป็นหลัก อีกทั้งควรตั้งอยู่ในพื้นที่พักอาศัยและเดินทางต่อเชื่อมกับระบบถนนได้ดีเพื่อรองรับการสัญจรจากพื้นที่อื่น Planning and Urban Design Standards (American Planning Association, 2006)

4.9 การเปรียบเทียบข้อดี-ข้อเสียรูปแบบพื้นที่บริการของโรงเรียน

การกำหนดพื้นที่บริการของโรงเรียนไม่ว่าจะเป็นรูปแบบใดก็ตาม ถ้าต้องการให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ควรพิจารณาวัตถุประสงค์ของการกำหนดพื้นที่บริการว่าต้องการให้เกิดผลอย่างไร จากผลการศึกษาพบว่าต้องการให้เด็กได้เรียนโรงเรียนใกล้บ้านและเดินทางโดยไม่ต้องอาศัยรถยนต์เป็นหลักหรือให้เด็กนักเรียนเกิดการเดินทางน้อยที่สุด ดังนั้นจึงจำเป็นต้องศึกษาเปรียบเทียบข้อดี-ข้อเสียของรูปแบบพื้นที่บริการให้ผู้ใช้บริการได้ประโยชน์สูงสุด

1) รูปแบบพื้นที่บริการของโรงเรียนตามเกณฑ์มาตรฐานทางด้านผังเมือง ของสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร (โปรดดูรายละเอียดแผนที่ 4.7)

ข้อดี พบว่าทำให้มีการเข้าถึงที่สมดุโดยผู้ปกครองและนักเรียนไม่ต้องประสบปัญหาเดินทางไกลและสูญเสียเวลาในการเดินทาง เนื่องจากอยู่ในรัศมีการให้บริการของโรงเรียนหรือบ้านอยู่ใกล้โรงเรียน และช่วยลดปัญหาความไม่เท่าเทียมกันในเชิงสิทธิพื้นที่บริการ

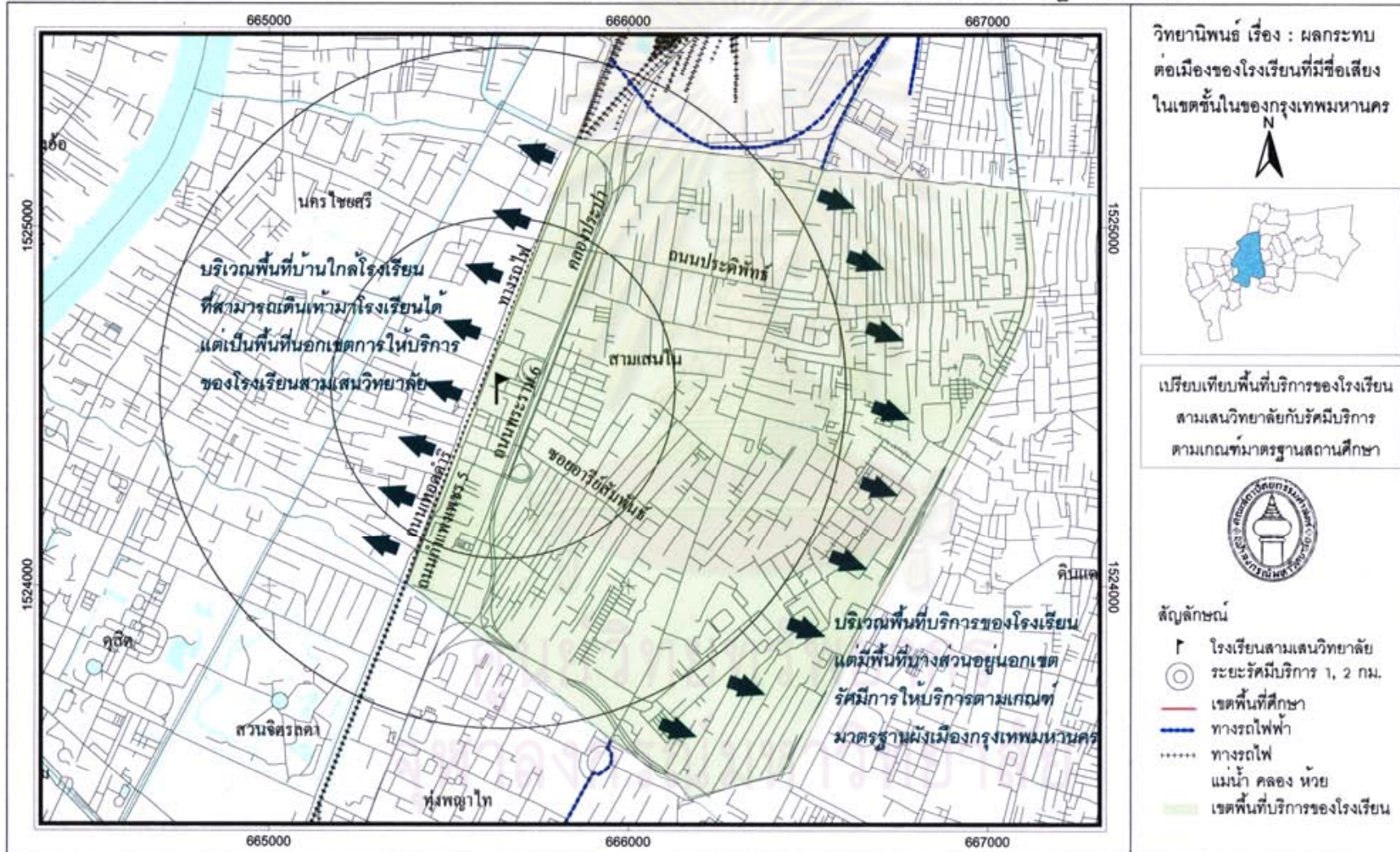
ข้อเสีย พบว่าการกำหนดเขตพื้นที่บริการในพื้นที่จริงอาจทำความเข้าใจได้ยาก เนื่องจากไม่มีขอบเขตรัศมีการบริการปรากฏให้เห็นเด่นชัดในพื้นที่ แต่ปัจจุบันมีแผนที่ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์(GIS) ซึ่งสามารถกำหนดเขตพื้นที่บริการแบบรัศมีการบริการในแผนที่และรายงานผลผู้อยู่ในเขตพื้นที่บริการได้สะดวก

2) รูปแบบพื้นที่บริการของโรงเรียนตามแนวปฏิบัติของสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษา กรุงเทพมหานคร (โปรดดูรายละเอียดแผนที่ 4.7)

ข้อดี พบว่าการกำหนดเขตพื้นที่บริการในพื้นที่จริงดำเนินการได้ง่ายและเห็นเด่นชัด เนื่องจากใช้เขตการปกครองและสภาพภูมิศาสตร์ การรับนักเรียนมีการกำหนดสัดส่วนนักเรียนในเขตพื้นที่บริการและนอกเขตพื้นที่บริการส่งผลให้ลดปัญหาการร้องเรียนจากผู้ปกครอง

ข้อเสีย พบว่าการกำหนดเขตพื้นที่บริการมีหลายขั้นตอน และการกำหนดเขตพื้นที่บริการแบบเขตการปกครองทำให้เกิดพื้นที่บริการที่ไม่เหมาะสม เกิดความไม่เท่าเทียมกันในสังคมเชิงสิทธิพื้นที่บริการ ส่งผลให้ผู้ปกครองและนักเรียนที่อยู่นอกเขตพื้นที่บริการต้องเดินทางไกลและสูญเสียเวลาในการเดินทาง

แผนที่ 4.7 แสดงที่ตั้งและเขตพื้นที่บริการของโรงเรียนสามเสนวิทยาลัยเปรียบเทียบกับรัศมีบริการตามเกณฑ์มาตรฐานสถานศึกษา



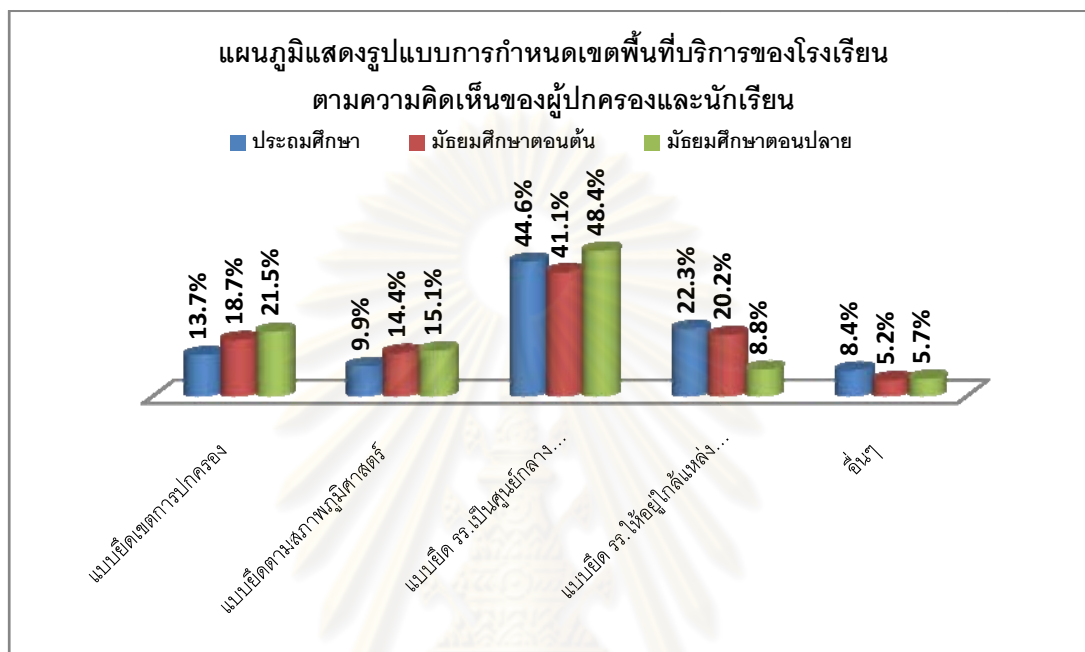
4.10 การกำหนดเขตพื้นที่บริการตามความคิดเห็นของผู้ปกครองและนักเรียน

จากแบบสอบถามความคิดเห็นของผู้ปกครองและนักเรียนเกี่ยวกับรูปแบบที่เหมาะสมต่อการกำหนดเขตพื้นที่บริการของโรงเรียนให้สามารถเข้าถึงสถานศึกษาได้รวดเร็วและเกิดประสิทธิภาพในการเดินทางสูงสุดควรเป็นแบบใด

จากผลการวิเคราะห์พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่าควรใช้แบบยึดโรงเรียนเป็นศูนย์กลาง โดยใช้รัศมีปกคลุมอาณาบริเวณพื้นที่ให้เกิดพื้นที่บ้านใกล้โรงเรียนได้อย่างทั่วถึงเป็นเขตพื้นที่บริการของโรงเรียน โดยมีสัดส่วน ร้อยละ 45.8 ซึ่งสอดคล้องกับแนวความคิดแบบหน่วยชุมชนของ Clearance Perry ที่กำหนดหน่วยชุมชนให้โรงเรียนประถมศึกษาตั้งอยู่ ณ ศูนย์กลางชุมชน ซึ่งจะห่างจากบ้านเรือนทั้งหลายในรัศมีการเดินเท้าไม่เกิน $\frac{1}{4}$ ไมล์ ส่วนรองลงมาร้อยละ 18.8 เห็นว่าควรใช้แบบยึดเขตการปกครอง โดยใช้พื้นที่เขต แขวง และหมู่ เป็นเขตพื้นที่บริการของโรงเรียน พบว่าปัจจุบันดำเนินการใช้อยู่และเป็นไปตามแนวปฏิบัติของโรงเรียนรัฐบาลระดับมัธยมศึกษา สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษารุงเทพมหานคร และอีกร้อยละ 14.9 เห็นว่าควรใช้แบบยึดโรงเรียนให้อยู่ใกล้แหล่งงานของผู้ปกครองและยึดพื้นที่บริการใกล้โรงเรียนเป็นเขตพื้นที่บริการของโรงเรียน พบว่ามีความใกล้เคียงกับเขตพื้นที่บริการของโรงเรียนรัฐบาลระดับประถมศึกษาชั้นปีที่ 1 สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษารุงเทพมหานคร ที่กำหนดให้นักเรียนต้องอยู่ใกล้แหล่งงานของผู้ปกครองหรือมีทะเบียนบ้านอยู่ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร (จากการสอบถามผู้บริหารโรงเรียนประถมศึกษาของรัฐบาล) หากแยกเป็นรายโรงเรียนพบว่าโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา (48.4%) โรงเรียนสามเสนวิทยาลัย (46.8%) โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร (42.2%) และโรงเรียนราชินี (45.7%) ส่วนใหญ่เห็นว่าควรใช้แบบยึดโรงเรียนเป็นศูนย์กลาง โดยใช้รัศมีปกคลุมอาณาบริเวณพื้นที่ให้เกิดพื้นที่บ้านใกล้โรงเรียนได้อย่างทั่วถึงเป็นเขตพื้นที่บริการของโรงเรียนมากที่สุดเหมือนกัน (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.17)

ทั้งนี้หากพิจารณาแยกเป็นกลุ่มระดับการศึกษา พบว่ากลุ่มระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย (48.4%) กลุ่มระดับประถมศึกษา (44.6%) และกลุ่มระดับมัธยมศึกษาตอนต้น (41.1%) ส่วนใหญ่เลือกแบบยึดโรงเรียนเป็นศูนย์กลางเป็นเขตพื้นที่บริการของโรงเรียนมากที่สุด รองลงมาพบว่ากลุ่มระดับประถมศึกษา (22.3%) และกลุ่มระดับมัธยมศึกษาตอนต้น (20.2%) เลือกแบบยึดโรงเรียนให้อยู่ใกล้แหล่งงานของผู้ปกครองและยึดพื้นที่บริการใกล้โรงเรียน เนื่องจากนักเรียนกลุ่มนี้ยังเป็นเด็กเล็กและยังช่วยเหลือตัวเองไม่ได้ผู้ปกครองส่วนใหญ่จึงเป็นผู้รับ-ส่งและเลือกพื้นที่บริการให้อยู่ใกล้แหล่งงานเพื่อความสะดวกในการเดินทาง ยกเว้นกลุ่มระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย (21.5%) เลือกแบบยึดเขตการปกครองโดยใช้พื้นที่เขต แขวง และหมู่ เป็นเขตพื้นที่บริการ

ของโรงเรียน (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.18 หรือ ภาพที่ 4.9) จากข้อมูลชี้ให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างแต่ละกลุ่มระดับการศึกษาส่วนใหญ่เลือกแบบยึดโรงเรียนเป็นศูนย์กลางโดยใช้รัศมีปกคลุมอาณาบริเวณพื้นที่ให้เกิดพื้นที่บ้านใกล้โรงเรียนได้อย่างทั่วถึงเป็นเขตพื้นที่บริการของโรงเรียน



ภาพที่ 4.9 แสดงรูปแบบการกำหนดเขตพื้นที่บริการของโรงเรียนตามความคิดเห็นของผู้ปกครองและนักเรียน

4.11 สรุปการกำหนดเขตพื้นที่บริการของโรงเรียนที่มีชื่อเสียง

จากผลการวิเคราะห์การกำหนดพื้นที่บริการของโรงเรียนรัฐบาล การเปรียบเทียบข้อดี-ข้อเสียรูปแบบพื้นที่บริการของโรงเรียน และความคิดเห็นของผู้ปกครองและนักเรียนต่อการมีส่วนร่วมในการกำหนดเขตพื้นที่บริการ สรุปว่าเขตพื้นที่บริการของโรงเรียนสมควรใช้แบบรัศมีบริการโดยยึดโรงเรียนเป็นศูนย์กลางเพราะทำให้เกิดพื้นที่บ้านใกล้โรงเรียนได้อย่างทั่วถึง ช่วยลดปัญหาความไม่เท่าเทียมกันในเชิงสิทธิพื้นที่บริการ ช่วยลดปัญหาการเดินทางไกล ซึ่งสอดคล้องกับเกณฑ์มาตรฐานสถานศึกษาที่มีวัตถุประสงค์ของการกำหนดพื้นที่บริการเพื่อให้เด็กได้เรียนโรงเรียนใกล้บ้าน สามารถเดินเท้าไปโรงเรียนได้โดยไม่ต้องอาศัยรถยนต์เป็นหลัก และยังสอดคล้องกับนโยบายและแนวปฏิบัติกรับนักเรียน สังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน ปี 2547(2) ที่ส่งเสริมให้เด็กได้เรียนโรงเรียนใกล้บ้าน และปี 2548-2553 ที่วิธีการรับนักเรียนยังคำนึงถึงหลักการให้นักเรียนได้เรียนใกล้บ้าน อีกทั้งยังสอดคล้องกับความคิดเห็นของผู้ปกครองและนักเรียนมากที่สุด โดยพบว่ามีความแตกต่างกันกับพื้นที่บริการของโรงเรียนรัฐบาลที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบัน ที่กำหนดโดยใช้เขตการปกครองหรือสภาพภูมิศาสตร์ ทำให้เกิดพื้นที่บริการบางส่วนไม่เหมาะสม

บทที่ 5

พฤติกรรมการเดินทาง และสิ่งดึงดูดการเคลื่อนย้ายการเดินทาง

5.1 การส่งบุตรหลานไปโรงเรียน

5.1.1 ผู้ส่งบุตรหลานไปโรงเรียน

จากแบบสอบถามพบว่าผู้ไปส่งบุตรหลานที่โรงเรียนมากที่สุด คือ บิดา (41.4%) รองลงมาเป็นมารดา (27.9%) และบุตรหลานไปเอง (19.5%) เมื่อแยกตามโรงเรียนจะพบว่านักเรียนโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย โรงเรียนราชินี และโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร มีบิดาไปส่งมากที่สุด เท่ากับร้อยละ 47.4, 47.3 และ 40.8 ตามลำดับ ส่วนโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา พบว่านักเรียนเดินทางไปเอง มีสัดส่วนร้อยละ 43.5 เพราะเป็นเด็กโต และบางส่วนมีภูมิลำเนาอยู่ต่างจังหวัด โดยพบว่าจะเช่าห้องพัก หรือ ซื้อคอนโดที่อยู่ใกล้โรงเรียน จึงสามารถเดินทางได้เอง (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.19)

5.1.2 ยานพาหนะที่ใช้เดินทางไปโรงเรียน

จากข้อมูลแบบสอบถามพบว่าประเภทยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทางไปโรงเรียน มากที่สุด คือ รถยนต์ส่วนตัว (72.6%) รองลงมาได้แก่ รถโดยสารประจำทาง และรถไฟฟ้า BTS ซึ่งมีสัดส่วนต่ำกว่ามาก โดยมีเพียงร้อยละ 7.7 และ 5.4 ตามลำดับ ทั้งนี้จากการวิเคราะห์แยกรายโรงเรียนพบว่าโรงเรียนราชินี โรงเรียนสาธิตประสานมิตร โรงเรียนสามเสนวิทยาลัย และโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา นักเรียนเดินทางไปโรงเรียนด้วยรถยนต์ส่วนตัว โดยมีผู้ปกครองไปส่ง เท่ากับร้อยละ 84.3, 83.2, 73.2 และ 49.5 ตามลำดับ ซึ่งสัดส่วนการใช้ยานพาหนะประเภทรถยนต์ดังกล่าว ส่งผลให้ไปเพิ่มจำนวนปริมาณการจราจรบนท้องถนน ซึ่งจะพิสูจน์ในรายละเอียดของการเพิ่มปริมาณจราจรบนท้องถนนต่อไป ส่วนการใช้รถประจำทางในการเดินทางไปโรงเรียนมีสัดส่วนรองลงมา พบว่าโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา โรงเรียนสามเสนวิทยาลัย และโรงเรียนราชินี มีสัดส่วนร้อยละ 18.6, 7.4 และ 4.3 ตามลำดับ ยกเว้นโรงเรียนสาธิตประสานมิตร เพราะลักษณะที่ตั้งของโรงเรียนอยู่ในซอยค่อนข้างลึก จึงไม่สะดวกใช้รถประจำทาง แต่พบว่าใช้รถไฟฟ้า MRT ในสัดส่วนรองลงมา เท่ากับ ร้อยละ 4.3 (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.20)

5.1.3 เวลาที่เริ่มเดินทางออกจากบ้าน

จากแบบสอบถาม พบว่านักเรียนโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร (41.6%) โรงเรียนราชินี (39.5%) โรงเรียนสามเสนวิทยาลัย (36.6%) และโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา (31.6%) ออกจากบ้านช่วงเวลา 6.01-6.30 น.มากที่สุด รองลงมาโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา (28.4%) โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร (28.4%) โรงเรียน

สามเสนวิทยาลัย (22.6%) และโรงเรียนราชินี (22.2%) ออกจากบ้านช่วงเวลา 6.31-7.00 น. โดยพบว่านักเรียนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ที่ออกจากบ้านช่วงเวลา 6.01-6.30 น. มีจำนวน ร้อยละ 37.3 รองลงมาออกจากบ้าน ช่วงเวลา 6.31-7.00 น. มีจำนวนร้อยละ 26.6 และช่วงเวลา 7.01-7.30 น. มีจำนวนร้อยละ 16.8 (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.21)

5.1.4 กิจกรรมระหว่างการเดินทางไปโรงเรียน

จากแบบสอบถามระหว่างการเดินทางไปส่งบุตรหลานที่โรงเรียนในช่วงเช้าพบว่ากลุ่มตัวอย่างร้อยละ 82.6 เดินทางไปโรงเรียนโดยไม่ได้แวะที่ไหนเลย เมื่อแยกแบบสอบถามเป็นรายโรงเรียนพบว่า เป็นโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา (81.6%) โรงเรียนสามเสนวิทยาลัย (85%) โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร (82.4%) และโรงเรียนราชินี (81.4%) เดินทางไปโรงเรียนโดยไม่ได้แวะมากที่สุด รองลงมาได้แก่ การแวะส่งบุตรหลานอีกโรงเรียน โดยพบว่ามีสัดส่วนที่แตกต่างกันมาก เพียงร้อยละ 7.1 (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.22) จากข้อมูลจะเห็นว่าผู้ปกครองและนักเรียนมีการแวะระหว่างทางเพียงเล็กน้อย เนื่องจากมีกรอบของเวลาเข้าเรียนและเวลาเข้าทำงานบังคับอยู่

5.1.5 ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางไปโรงเรียน

จากแบบสอบถามพบว่าผู้ปกครองและนักเรียนของโรงเรียนกลุ่มตัวอย่างใช้ระยะเวลาในการเดินทางไปโรงเรียน 30-60 นาที (42.1%) มากที่สุด รองลงมาใช้เวลา 15-30 นาที (33.3%) และใช้นเวลาน้อยกว่า 15 นาที (13.1 %) โดยพบว่าโรงเรียนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้เวลา 30-60 นาที ยกเว้นโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย ที่ใช้เวลาในการเดินทาง 15-30 นาที (38.4%) มากที่สุด เนื่องจากเป็นโรงเรียนที่มีเขตพื้นที่บริการของโรงเรียน ทำให้ผู้ที่อยู่ในเขตพื้นที่บริการไม่ต้องเดินทางไกล จึงส่งผลให้ผู้ปกครองและนักเรียนส่วนใหญ่ใช้ระยะเวลาในการเดินทางน้อยลง (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.23)

5.1.6 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางกับช่วงเวลาที่ยอกจากบ้าน

จากแบบสอบถามพบว่านักเรียนที่ออกจากบ้านเวลา 7.01-7.30 น. มีสัดส่วนร้อยละ 17.0 โดยนักเรียนประมาณครึ่ง (50.2%) จะมีระยะทางระหว่างบ้านกับโรงเรียนไม่เกิน 2 กิโลเมตร ส่วนนักเรียนที่ออกจากบ้านเวลา 6.31-7.00 น. มีสัดส่วนร้อยละ 26.8 โดยนักเรียนร้อยละ 40.2 ของกลุ่มนี้มีระยะทางระหว่างบ้านกับโรงเรียน 2-5 กิโลเมตร ทั้งนี้ นักเรียนส่วนใหญ่จะออกจากบ้านเวลา 6.01-6.30 น. โดยมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 37.3 พบว่านักเรียนที่ออกจากบ้านเวลานี้ส่วนใหญ่มีระยะทางระหว่างบ้านกับโรงเรียน 5-10 กิโลเมตร ร้อยละ 45.4 ระยะทางระหว่าง 10-15 กิโลเมตร ร้อยละ 53.9 ระยะทางระหว่าง 15-20 กิโลเมตร ร้อยละ 45.5 และระยะทางตั้งแต่ 20

กิโลเมตรขึ้นไป ร้อยละ 47.5 ส่วนนักเรียนที่ออกจากบ้านเวลา 5.31-6.00 น. มีสัดส่วนร้อยละ 13.8 โดยนักเรียนร้อยละ 33.8 ของกลุ่มนี้มีระยะทางระหว่างบ้านกับโรงเรียนตั้งแต่ 20 กิโลเมตรขึ้นไป ฉะนั้นจากข้อมูลชี้ให้เห็นเด่นชัดว่าระยะทางระหว่างบ้านกับโรงเรียนมีผลอย่างมากกับเวลาที่ออกเดินทาง (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 24)

5.1.7 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางกับระยะเวลาที่ใช้เดินทางไปโรงเรียน

จากแบบสอบถามพบว่า นักเรียนที่ใช้ระยะเวลาเดินทางไปโรงเรียนน้อยกว่า 15 นาที มีสัดส่วนร้อยละ 13.5 โดยนักเรียนประมาณครึ่ง (54.4%) จะมีระยะทางระหว่างบ้านกับโรงเรียนไม่เกิน 2 กิโลเมตร ส่วนนักเรียนที่ใช้ระยะเวลาในการเดินทางไปโรงเรียน 15-30 นาที มีสัดส่วนร้อยละ 33.1 โดยนักเรียนร้อยละ 61.3 ของกลุ่มนี้มีระยะทางระหว่างบ้านกับโรงเรียน 2-5 กิโลเมตร ทั้งนี้ นักเรียนส่วนใหญ่จะใช้ระยะเวลาในการเดินทางไปโรงเรียน 30-60 นาที มากที่สุด โดยมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 42.1 พบว่านักเรียนที่ใช้ระยะเวลาในการเดินทางไปโรงเรียนในช่วงนี้ ส่วนใหญ่มีระยะทางระหว่างบ้านกับโรงเรียน 5-10 กิโลเมตร ร้อยละ 59.7 ระยะทางระหว่าง 10-15 กิโลเมตร ร้อยละ 68.4 ระยะทางระหว่าง 15-20 กิโลเมตร ร้อยละ 69.4 และระยะทางตั้งแต่ 20 กิโลเมตรขึ้นไป ร้อยละ 38.8 ส่วนนักเรียนที่ใช้ระยะเวลาในการเดินทางไปโรงเรียน 60-90 นาที มีสัดส่วนร้อยละ 10.0 โดยนักเรียนร้อยละ 47.5 ของกลุ่มนี้มีระยะทางระหว่างบ้านกับโรงเรียนตั้งแต่ 20 กิโลเมตรขึ้นไป ฉะนั้นจากข้อมูลชี้ให้เห็นเด่นชัดว่าระยะทางระหว่างบ้านกับโรงเรียนมีผลอย่างมากกับระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 25)

5.1.8 ความสัมพันธ์ระหว่างยานพาหนะกับช่วงเวลาที่ออกจากบ้าน

จากแบบสอบถามพบว่า พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่ใช้รถยนต์ส่วนตัว ร้อยละ 41.4 จะออกจากบ้านเวลา 6.01-6.30 น.มากที่สุด รองลงมา ร้อยละ 26.0 จะออกจากบ้านเวลา 6.31-7.00 น. และร้อยละ 15.0 จะออกจากบ้านเวลา 5.31-6.00 น. ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้รถประจำทาง ร้อยละ 35.1 จะออกจากบ้านเวลา 6.01-6.30 น. รองลงมา ร้อยละ 22.8 เท่ากัน จะออกจากบ้านสองช่วงเวลา คือ 6.31-7.00 น. และ 7.01-7.30 น. ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้รถไฟฟ้า BTS ร้อยละ 33.8 จะออกจากบ้านเวลา 6.31-7.00 น. และร้อยละ 27.5 จะออกจากบ้านเวลา 7.01-7.30 น. ซึ่งออกข่าวว่าผู้ใช้รถยนต์ส่วนตัวและรถประจำทาง เพราะการขนส่งระบบรางสามารถกำหนดระยะเวลาในการเดินทางได้ดีกว่าระบบถนน อีกทั้งไม่มีทางร่วมกับระบบอื่น ส่งผลให้ไม่ต้องพบกับสภาพปัญหาการจราจรติดขัด และไม่ต้องเร่งรีบออกเดินทางแต่เช้ามืดเหมือนผู้ใช้รถยนต์ส่วนตัวและผู้ใช้รถโดยสารประจำทาง (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 26)

5.1.9 ความสัมพันธ์ระหว่างยานพาหนะกับระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางไปโรงเรียน

จากแบบสอบถามพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ใช้รถยนต์ส่วนตัวจำนวนร้อยละ 46.8 จะใช้ระยะเวลาในการเดินทางประมาณ 30-60 นาที มากที่สุด รองลงมาร้อยละ 32.9 จะใช้ระยะเวลาในการเดินทางประมาณ 15-30 นาที และร้อยละ 11.5 จะใช้ระยะเวลาในการเดินทางประมาณ 60-90 นาที ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางจำนวนร้อยละ 34.2, 28.9 และร้อยละ 27.2 จะใช้ระยะเวลาในการเดินทางประมาณ 15-30 นาที, น้อยกว่า 15 นาที และ 30-60 นาที ตามลำดับ โดยพบว่ากลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถไฟฟ้า BTS จำนวนร้อยละ 42.5 และ 32.5 จะใช้ระยะเวลาในการเดินทางประมาณ 15-30 นาที และ 30-60 นาที ตามลำดับ จะเห็นว่ากลุ่มตัวอย่างที่ใช้ยานพาหนะรถยนต์ส่วนตัว โดยส่วนใหญ่จะใช้ระยะเวลาในการเดินทางมากกว่ายานพาหนะอื่นๆ (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 27)

5.1.10 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางกับจุดหมายปลายทาง

จากแบบสอบถามระยะเวลาที่ใช้เดินทางออกจากโรงเรียนไปยังจุดหมายปลายทางพบว่าใช้ระยะเวลาในการเดินทาง 15-30 นาที (39.3%)มากที่สุด รองลงมา 30-60 นาที (33.5%) โดยกลุ่มผู้ปกครองที่มีจุดหมายปลายทางอยู่สถานที่ทำงาน (42.0%) ซึ่งส่วนใหญ่จะเดินทางโดยตรงไม่ได้แวะที่ไหน พบว่าใช้ระยะเวลาในการเดินทางเท่ากับ 15-30 นาที รองลงมาใช้ระยะเวลาเดินทาง 30-60 นาที ร้อยละ 30.7 ส่วนกลุ่มผู้ปกครองที่มีจุดหมายปลายทางอยู่ที่บ้าน (38.4%) หลังจากส่งบุตรหลานที่โรงเรียนแล้วผู้ปกครองส่วนใหญ่จะเดินทางกลับบ้านโดยตรงไม่ได้แวะที่ไหน พบว่าใช้ระยะเวลาในการเดินทาง 15-30 นาที รองลงมาใช้ระยะเวลาเดินทาง 30-60 นาที ร้อยละ 32.6 จะเห็นว่าจุดหมายปลายทางที่ผู้ปกครองเดินทางไปสถานที่ทำงาน มีสัดส่วนของระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางสูงกว่าจุดหมายปลายทางที่เดินทางกลับบ้านเล็กน้อย (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 29)

5.1.11 การเดินทางหลังจากส่งนักเรียนที่โรงเรียน

จากแบบสอบถามหลังการส่งบุตรหลานที่โรงเรียนแล้ว พบว่าผู้ปกครองส่วนใหญ่มีจุดหมายปลายทางอยู่สถานที่ทำงาน (43.9%) รองลงมาคือเดินทางกลับบ้าน (23.6%) โดยพบว่ามีสัดส่วนการแวะระหว่างทางก่อนกลับบ้านเพียง ร้อยละ 8 และสัดส่วนการแวะระหว่างทางก่อนไปสถานที่ทำงาน เท่ากับ ร้อยละ 6.3 (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.46) ซึ่งสามารถพิจารณาจุดหมายปลายทางแยกเป็นเขตพื้นที่และเป็นรายชื่อโรงเรียนได้ ดังนี้

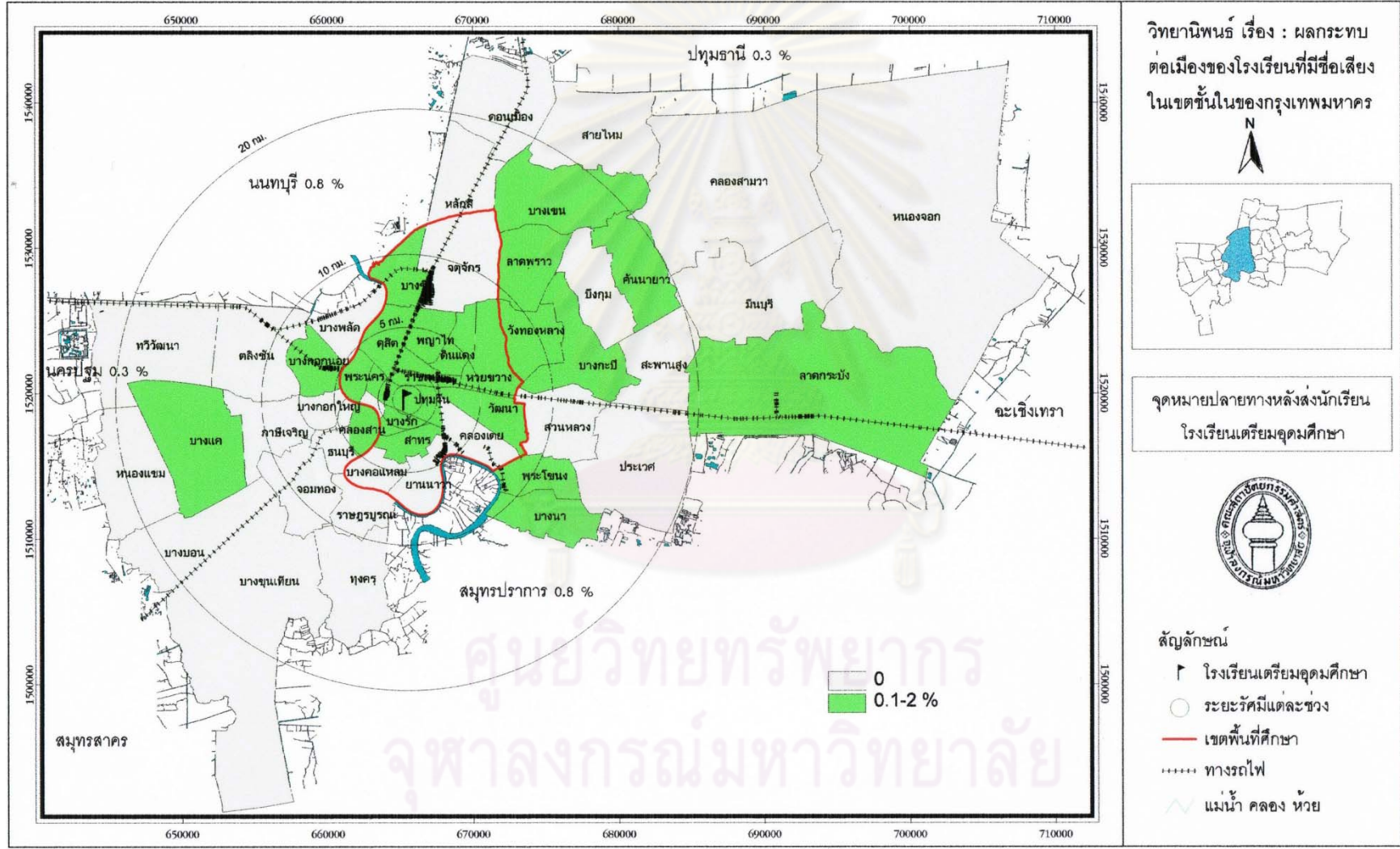
1) โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา หลังจากผู้ปกครองส่งนักเรียนที่โรงเรียนแล้วพบว่าส่วนใหญ่จะเดินทางต่อเนื่องไปสถานที่ทำงาน ร้อยละ 31.9 รองลงมาเดินทางกลับบ้าน ร้อยละ 19.7

โดยพบว่าผู้ปกครองจะแวะส่งบุตรหลานอีกโรงเรียน(3.5%) แล้วแวะซื้อของ(1.4%)ก่อนเดินทางกลับบ้าน และพบว่าผู้ปกครองแวะส่งบุตรหลานอีกโรงเรียน(3.0%) แล้วจึงแวะไปส่งคู่สมรส(3.0%) ก่อนเดินทางไปสถานที่ทำงาน (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.46) เมื่อพิจารณาเป็นเขตพื้นที่ พบว่าผู้ปกครองนักเรียนโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษามีจุดหมายปลายทางไปรวมอยู่ในเขตพื้นที่ชั้นในมากที่สุด ร้อยละ 4 โดยพบว่าแต่ละเขตพื้นที่มีสัดส่วนใกล้เคียงกัน ระหว่างร้อยละ 0.1-2 (โปรดดูรายละเอียดแผนที่ 5.1) และพบว่าผู้ปกครองกลุ่มนี้ ร้อยละ 34.1 จะใช้ระยะเวลาในการเดินทางประมาณ 15-30 นาที เนื่องจากจุดหมายปลายทางอยู่ในเขตพื้นที่ชั้นใน (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.28) รองลงมาพบว่าไปรวมอยู่ทางด้านทิศตะวันออกซึ่งเป็นเขตต่อเมืองของเขตพื้นที่ชั้นในประมาณร้อยละ 2.8 และไปกระจายอยู่ตามแถบบริเวณทลเล็กน้อย ได้แก่ จังหวัดนนทบุรี สมุทรปราการ ปทุมธานี และนครปฐม ร้อยละ 0.8, 0.8, 0.3 และ 0.3 ตามลำดับ (โปรดดูรายละเอียดแผนที่ 5.1) และพบว่าผู้ปกครองกลุ่มนี้ ร้อยละ 37.2 ส่วนใหญ่จะใช้ระยะเวลาในการเดินทาง 30-60 นาที เนื่องจากจุดหมายปลายทางกระจายอยู่นอกเขตพื้นที่ชั้นใน

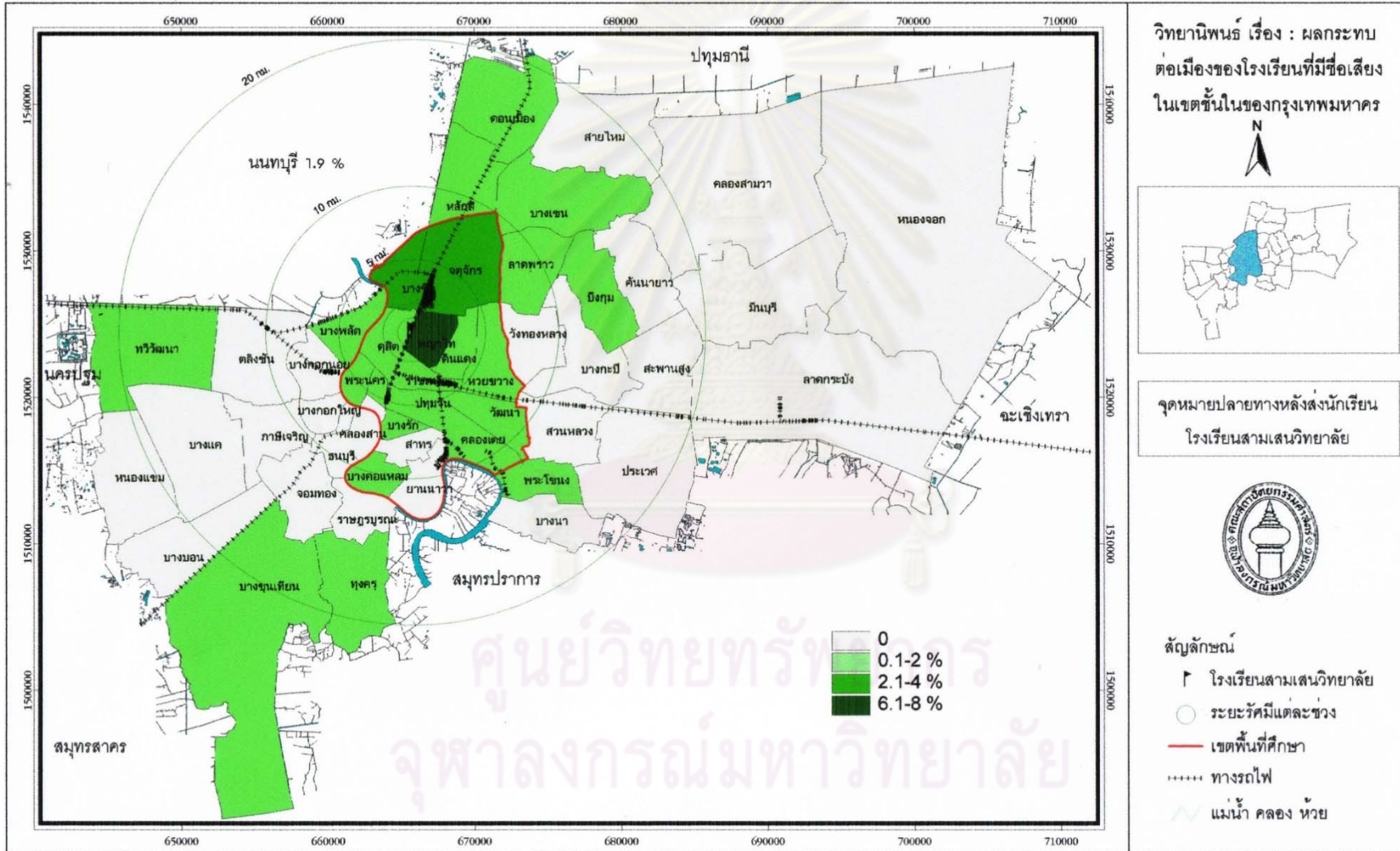
2) โรงเรียนสามเสนวิทยาลัย หลังจากผู้ปกครองส่งนักเรียนที่โรงเรียนแล้วพบว่าส่วนใหญ่จะเดินทางต่อเนื่องไปสถานที่ทำงาน ร้อยละ 51.8 รองลงมาเดินทางกลับบ้าน ร้อยละ 19.2 โดยพบว่าผู้ปกครองจะแวะซื้อของ(3.9%) แล้วไปส่งบุตรหลานอีกโรงเรียน(2.6%) ก่อนเดินทางกลับบ้าน และพบว่าผู้ปกครองจะแวะส่งบุตรหลานอีกโรงเรียน(3.4%) แล้วจึงแวะไปส่งคู่สมรส(2.4%) ก่อนเดินทางไปสถานที่ทำงาน (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.46) เมื่อพิจารณาเป็นเขตพื้นที่ พบว่าผู้ปกครองนักเรียนโรงเรียนสามเสนวิทยาลัยมีจุดหมายปลายทางไปรวมอยู่ในเขตพื้นที่ชั้นในมากที่สุด ร้อยละ 18.9 และพบว่าหนาแน่นที่สุดในพื้นที่เขตพญาไท ร้อยละ 6.1 รองลงมาเขตจตุจักรและเขตบางซื่อ ร้อยละ 3.2, 2.4 ตามลำดับ เนื่องจากมีแหล่งงานตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก (โปรดดูรายละเอียดแผนที่ 5.2) และพบว่าผู้ปกครองกลุ่มนี้ ร้อยละ 44.7 จะใช้ระยะเวลาในการเดินทางประมาณ 15-30 นาที เนื่องจากจุดหมายปลายทางอยู่ในเขตพื้นที่ชั้นใน(โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.28) รองลงมาพบว่าไปรวมอยู่ทางด้านทิศเหนือซึ่งเป็นเขตต่อเมืองของเขตพื้นที่ชั้นในประมาณร้อยละ 3.2 และไปกระจายอยู่ตามแถบบริเวณทล ได้แก่ จังหวัดนนทบุรี ร้อยละ (โปรดดูรายละเอียดแผนที่ 5.2) โดยพบว่าผู้ปกครองกลุ่มนี้ ร้อยละ 24.4 ส่วนใหญ่จะใช้ระยะเวลาในการเดินทาง 30-60 นาที เนื่องจากจุดหมายปลายทางกระจายอยู่นอกเขตพื้นที่ชั้นใน

3) โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร(ฝ่ายประถมและมัธยม) หลังจากผู้ปกครองส่งนักเรียนที่โรงเรียนแล้วพบว่าส่วนใหญ่จะเดินทางต่อเนื่องไปสถานที่ทำงาน ร้อยละ 45.9 รองลงมาเดินทางกลับบ้าน ร้อยละ 26.8 โดยพบว่าผู้ปกครองจะแวะซื้อของ (5.4%)

แผนที่ 5.1 แสดงจุดหมายปลายทางหลังส่งนักเรียนที่โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา



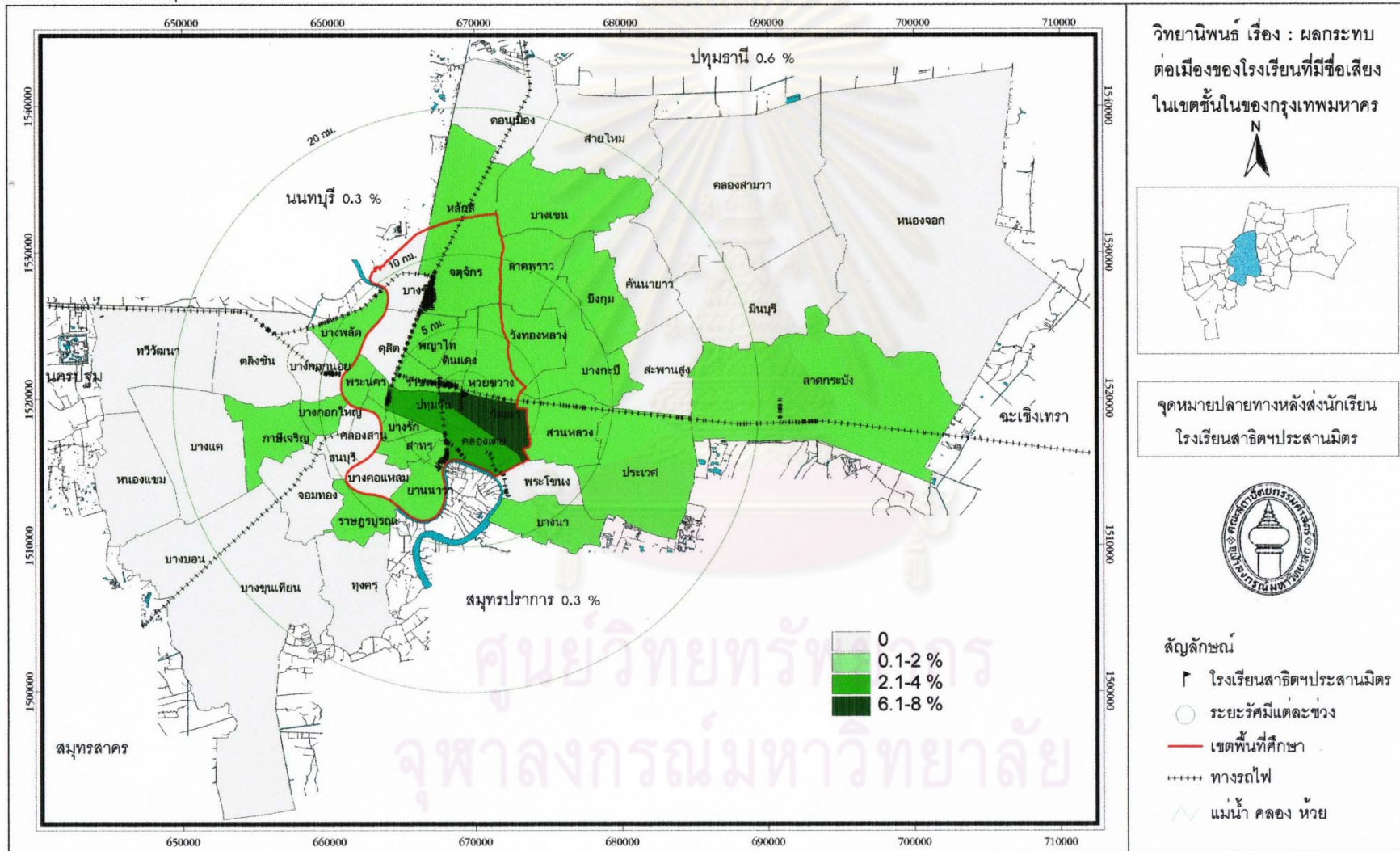
แผนที่ 5.2 แสดงจุดหมายปลายทางหลังส่งนักเรียนที่โรงเรียนสามเสนวิทยาลัย



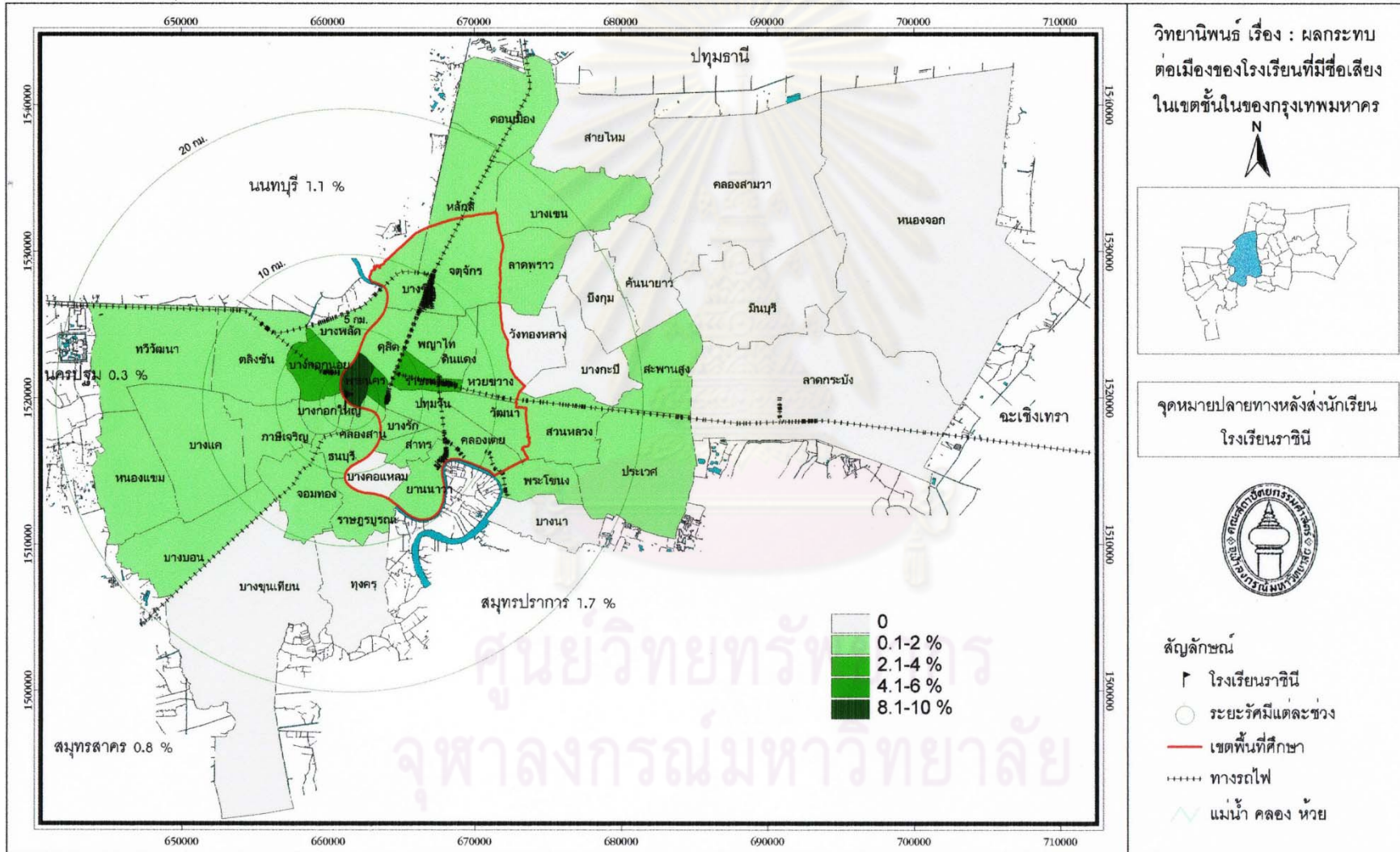
แล้วไปส่งบุตรหลานอีกโรงเรียน (3.5%) ก่อนเดินทางกลับบ้าน และพบว่าผู้ปกครองจะแวะส่งบุตรหลานอีกโรงเรียน (4.3%) แล้วแวะไปส่งคู่สมรส (1.9%) ก่อนเดินทางไปสถานที่ทำงาน (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.46) เมื่อพิจารณาเป็นเขตพื้นที่ พบว่าผู้ปกครองนักเรียนโรงเรียนสาธิตฯ ประสานมิตร(ฝ่ายประถมและมัธยม) มีจุดหมายปลายทางไปรวมอยู่ในเขตพื้นที่ชั้นในมากที่สุด ร้อยละ 24 พบว่าหนาแน่นที่สุดในพื้นที่เขตวัฒนา(6.8%) รองลงมาเขตคลองเตย(3.4%) และเขตปทุมวัน (2.4%) (โปรดดูรายละเอียดแผนที่ 5.3) โดยพบว่าผู้ปกครองกลุ่มนี้ ร้อยละ 36.1 จะใช้ระยะเวลาในการเดินทางประมาณ 15-30 นาที เนื่องจากจุดหมายปลายทางอยู่ในเขตพื้นที่ชั้นใน (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.28) รองลงมาพบว่าไปรวมอยู่ทางด้านทิศตะวันออกซึ่งเป็นเขตต่อเมืองของเขตพื้นที่ชั้นในประมาณร้อยละ 4.2 และไปกระจายอยู่ตามแถบบริเวณทลเล็กน้อย ได้แก่ จังหวัดปทุมธานี นนทบุรี และสมุทรปราการ ร้อยละ 0.6, 0.3 และ 0.3 ตามลำดับ (โปรดดูรายละเอียดแผนที่ 5.3) และพบว่าผู้ปกครองกลุ่มนี้ ร้อยละ 38.9 ส่วนใหญ่จะใช้ระยะเวลาในการเดินทาง 30-60 นาที เนื่องจากจุดหมายปลายทางกระจายอยู่นอกเขตพื้นที่ชั้นใน

4) โรงเรียนราชินี หลังจากผู้ปกครองส่งนักเรียนที่โรงเรียนแล้วพบว่าส่วนใหญ่จะเดินทางต่อเนื่องไปสถานที่ทำงาน ร้อยละ 31.9 รองลงมาเดินทางกลับบ้าน ร้อยละ 19.7 โดยพบว่าผู้ปกครองจะแวะซื้อของ(5.1%) แล้วแวะไปส่งบุตรหลานอีกโรงเรียน(4.3%) ก่อนเดินทางกลับบ้าน และพบว่าผู้ปกครองจะแวะส่งคู่สมรส(3.5%) แล้วแวะส่งบุตรหลานอีกโรงเรียน(2.2%) ก่อนเดินทางไปสถานที่ทำงาน (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.46) เมื่อพิจารณาเป็นเขตพื้นที่ พบว่าผู้ปกครองนักเรียนโรงเรียนราชินี มีจุดหมายปลายทางไปรวมอยู่ในเขตพื้นที่ชั้นในมากที่สุด ร้อยละ 27.7 พบว่าหนาแน่นที่สุดในพื้นที่เขตพระนคร (9.5%) รองลงมาเขตป้อมปราบศัตรูพ่าย(4.3%) และเขตราชเทวี (2.2%) (โปรดดูรายละเอียดแผนที่ 5.4) โดยพบว่าผู้ปกครองกลุ่มนี้ ร้อยละ 40.8 จะใช้ระยะเวลาในการเดินทางประมาณ 15-30 นาที เนื่องจากจุดหมายปลายทางอยู่ในเขตพื้นที่ชั้นใน(โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.28) รองลงมาพบว่าไปรวมอยู่ทางด้านทิศตะวันตกซึ่งเป็นเขตต่อเมืองของเขตพื้นที่ชั้นในประมาณร้อยละ 12.4 พบว่าหนาแน่นที่สุดในพื้นที่เขตบางกอกน้อย (2.2%) และกระจายอยู่ตามแถบบริเวณทล ได้แก่ จังหวัดสมุทรปราการ นนทบุรี สมุทรสาคร และนครปฐม ร้อยละ 1.7, 1.1, 0.8 และ 0.3 ตามลำดับ (โปรดดูรายละเอียดแผนที่ 5.4) โดยพบว่าผู้ปกครองกลุ่มนี้ ร้อยละ 34.5 ส่วนใหญ่จะใช้ระยะเวลาในการเดินทาง 30-60 นาที เนื่องจากจุดหมายปลายทางกระจายอยู่นอกเขตพื้นที่ชั้นใน

แผนที่ 5.3 แสดงจุดหมายปลายทางหลังส่งนักเรียนที่โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร(ฝ่ายประถมและมัธยม)



แผนที่ 5.4 แสดงจุดหมายปลายทางหลังส่งนักเรียนที่โรงเรียนราชินี



5.2 การรับนักเรียนหลังเลิกเรียน

5.2.1 จุดเริ่มต้นในการไปรับนักเรียน

จากแบบสอบถามพบว่าหลังเลิกเรียนผู้ปกครองส่วนใหญ่ออกจากสถานที่ทำงาน (51.1%) รองลงมาออกจากที่บ้าน (42.5%) ก่อนมารับบุตรหลานที่โรงเรียน ถ้าแยกเป็นรายโรงเรียน พบว่าผู้ปกครองนักเรียนโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย (59.9%) โรงเรียนราชินี (53.7%) และโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา (49.7%) ส่วนใหญ่มีจุดเริ่มต้นในการไปรับโดยออกจากสถานที่ทำงานเหมือนกัน ยกเว้นโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร (48.4%) จะมีจุดเริ่มต้นในการไปรับอยู่ที่บ้านมากกว่า (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 30)

5.2.2 ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางจากจุดหมายปลายทางถึงโรงเรียน

จากแบบสอบถามพบว่าผู้ปกครองนักเรียนที่มีจุดหมายปลายทางออกจากบ้านแล้วมารับบุตรหลานที่โรงเรียนส่วนใหญ่ใช้ระยะเวลาในการเดินทาง 30-60 นาที ร้อยละ 40.8 รองลงมาใช้ระยะเวลาในการเดินทาง 15-30 นาที ร้อยละ 39.2 ส่วนผู้ปกครองนักเรียนที่มีจุดหมายปลายทางออกจากสถานที่ทำงานแล้วมารับบุตรหลานที่โรงเรียนส่วนใหญ่ใช้ระยะเวลาในการเดินทาง 15-30 นาที ร้อยละ 40.7 รองลงมาใช้ระยะเวลาในการเดินทาง 30-60 นาที ร้อยละ 28.5 (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ 41) โดยพบว่าโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย และโรงเรียนราชินี ร้อยละ 47.3 และ 43.1 ตามลำดับ ใช้ระยะเวลาในการเดินทาง 15-30 นาที มากที่สุด รองลงมา ร้อยละ 23.2 และ 31.6 ตามลำดับ ใช้ระยะเวลาในการเดินทาง 30-60 นาที ส่วนผู้ปกครองนักเรียนโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา และโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร ร้อยละ 34.9 และ 41.9 ตามลำดับ ส่วนใหญ่ใช้ระยะเวลาในการเดินทาง 30-60 นาที รองลงมา ร้อยละ 33.3 และ 32.6 ตามลำดับ ใช้ระยะเวลาในการเดินทาง 15-30 นาที (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.42)

จากข้อมูลดังกล่าวเมื่อนำระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางมาเปรียบเทียบกับระหว่างบ้านกับโรงเรียนและระหว่างโรงเรียนกับสถานที่ทำงาน พบว่าผู้ปกครองที่เดินทางออกจากโรงเรียนโดยมีจุดหมายปลายทางอยู่ที่บ้านในช่วงตอนเช้าจะใช้ระยะเวลาเดินทางน้อยกว่าจุดหมายปลายทางที่ออกจากบ้านแล้วเดินทางมารับบุตรหลานที่โรงเรียนในช่วงตอนเย็น เนื่องจากปริมาณการจราจรขาออกมีความหนาแน่นน้อยกว่าขาเข้าเมือง ส่วนผู้ปกครองที่เดินทางออกจากโรงเรียนโดยมีจุดหมายปลายทางอยู่สถานที่ทำงานในช่วงตอนเช้ากับจุดหมายปลายทางที่ออกจากสถานที่ทำงานแล้วมารับบุตรหลานที่โรงเรียนในช่วงตอนเย็น พบว่าส่วนใหญ่ใช้ระยะเวลาเดินทางเท่ากัน และมีสัดส่วนที่ไม่แตกต่างกันมากนัก โดยพบว่าผู้ปกครองที่มีจุดออกจากสถานที่ทำงานจะใช้ระยะเวลาในการเดินทางน้อยกว่าจุดที่ออกมาจากบ้าน

5.2.3 การรับนักเรียนกลับบ้าน

จากแบบสอบถามพบว่านักเรียนเดินทางกลับเอง ร้อยละ 32.2 ส่วนนักเรียนที่มีผู้ปกครองมารับเป็นบิดา ร้อยละ 25.2 มารดา ร้อยละ 31.3 โดยพบว่านักเรียนที่กลับบ้านเป็นนักเรียนโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา และโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย ร้อยละ 60.0 และ 38.2 ตามลำดับ (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 31) เนื่องจากทั้งสองโรงเรียนเป็นนักเรียนกลุ่มระดับมัธยมศึกษาตอนต้นและมัธยมศึกษาตอนปลายซึ่งเป็นเด็กที่โตแล้ว อีกทั้งสัดส่วนของนักเรียนโรงเรียนทั้งสองที่เดินทางกลับเอง พบว่ามีบ้านอยู่ใกล้โรงเรียนในช่วงรัศมีไม่เกิน 2 กม. เท่ากับ ร้อยละ 23.0 และ 23.3 ตามลำดับ (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค13) จึงสามารถเดินทางกลับเองได้ ส่วนนักเรียนโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร และโรงเรียนราชินี ที่เดินทางกลับเองมีเพียงร้อยละ 15.7 และ 14.9 ตามลำดับ โดยมารดามารับกลับบ้านมากที่สุด ร้อยละ 42.7 และ 40.0 รองลงมาบิดามารับเท่ากับ ร้อยละ 26.2 และ 30.0 ตามลำดับ เพราะทั้งสองโรงเรียนเป็นนักเรียนกลุ่มระดับประถมศึกษาด้วย ซึ่งเป็นเด็กเล็กจึงไม่สามารถเดินทางเองได้

5.2.4 ยานพาหนะที่ใช้เดินทางกลับบ้าน

จากแบบสอบถามพบว่าประเภทยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทางกลับบ้านมากที่สุด คือ รถยนต์ส่วนตัว ร้อยละ 55.4 รองลงมาเป็นรถไฟฟ้า และรถโดยสารประจำทาง ร้อยละ 14.3 และ 11.9 ตามลำดับ หากจำแนกเป็นรายโรงเรียน พบว่านักเรียนโรงเรียนราชินี โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร และ โรงเรียนสามเสนวิทยาลัย จะเดินทางกลับบ้านด้วยรถส่วนตัวเท่ากับ ร้อยละ 73.2, 66.8 และ 54.7 ตามลำดับ ยกเว้นโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา ร้อยละ 45.1 จะกลับบ้านด้วยรถไฟฟ้า BTS มากที่สุด เพราะเป็นเด็กที่โตแล้ว อีกทั้งมีความสะดวกโดยที่ตั้งของโรงเรียนตั้งอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้า ทั้ง รถไฟฟ้าลอยฟ้า BTS และรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 32) จากข้อมูลชี้ให้เห็นว่าจำนวนยานพาหนะรถยนต์ที่ผู้ปกครองใช้มารับนักเรียนกลับบ้านมีสัดส่วนที่ลดลง เนื่องจากความไม่สัมพันธ์ของเวลาเลิกเรียนกับเวลาเลิกงานของผู้ปกครอง

5.2.5 เวลาที่เริ่มเดินทางออกจากโรงเรียน

จากแบบสอบถามพบว่านักเรียนโรงเรียนราชินี (34.1%) โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา (28.4%) โรงเรียนสาธิตฯประสานมิตร (25.4%) และโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย (21.3%) ออกจากโรงเรียนช่วงเวลา 16.01-16.30 น. มากที่สุด ซึ่งสอดคล้องกับเวลาเลิกเรียนของนักเรียนโรงเรียนกลุ่มตัวอย่างที่ออกช้ากว่าเวลาเลิกเรียนเพียงเล็กน้อย (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ 5.11) รองลงมาโรงเรียนราชินี (29.2%) ออกช่วงเวลา 17.01-17.30 น. ส่วนโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา

(26.8%) และโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย (17.1%) ออกช่วงเวลา 16.31-17.00 น. ยกเว้นโรงเรียน สาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร (25.1%) ออกช่วงเวลา 15.31-16.00 น. โดยพบว่านักเรียนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ที่ออกจากโรงเรียนช่วงเวลา 16.01-16.30 น. มีจำนวนร้อยละ 27.2 เนื่องจากนักเรียนกลุ่มนี้จะเดินทางกลับบ้านเลย เพราะไม่มีกิจกรรมที่ต้องทำหลังเลิกเรียน ส่วนรองลงมาออกช่วงเวลา 16.31-17.00 น. มีจำนวนร้อยละ 18.7 และออกช่วงเวลา 17.01-17.30 น. มีจำนวนร้อยละ 17.7 (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 33) เนื่องจากเวลาเลิกงานของผู้ปกครองกับเวลาเลิกเรียนไม่สัมพันธ์กัน ทำให้นักเรียนทั้งสองกลุ่มนี้ต้องรอผู้ปกครองอยู่ที่โรงเรียน โดยมีกิจกรรม เช่น เรียนพิเศษ ทำการบ้าน และเล่นอยู่ที่โรงเรียน

5.2.6 กิจกรรมระหว่างการเดินทางกลับบ้าน

จากแบบสอบถามระหว่างการเดินทางกลับบ้านในช่วงเย็นพบว่านักเรียนโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา (70.8%) โรงเรียนสามเสนวิทยาลัย (78.4%) โรงเรียนราชินี (74.3%) และโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร (72.4%) ส่วนใหญ่จะกลับบ้านโดยตรงไม่ได้แวะที่ไหน รองลงมาร้อยละ 12.7, 5.8 และ 8.4 ตามลำดับ จะแวะรับประทานอาหารก่อนแล้วจึงเดินทางกลับบ้าน ยกเว้นนักเรียนโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร ที่รองลงมา ร้อยละ 9.2 ผู้ปกครองจะแวะรับบุตรหลานอีกโรงเรียนก่อนแล้วจึงเดินทางกลับบ้าน (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 34) จากข้อมูลจะเห็นว่าผู้ปกครองและนักเรียนมีส่วนร่วมแวะระหว่างทางมากกว่าในช่วงเช้า เนื่องจากในช่วงเย็นไม่มีกรอบของเวลากำหนด จึงทำให้ผู้ปกครองและนักเรียนมีเวลามากพอที่จะแวะระหว่างทางขณะเดินทางกลับบ้าน

5.2.7 ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางกลับบ้าน

จากแบบสอบถามพบว่าผู้ปกครองและนักเรียนของโรงเรียนกลุ่มตัวอย่างใช้ระยะเวลาในการเดินทางกลับบ้าน 30-60 นาที มากที่สุด รองลงมาระยะเวลา 15-30 นาที และ 60-90 นาที เท่ากับ ร้อยละ 38.9, 25.3 และ 17.7 ตามลำดับ หากแยกเป็นรายโรงเรียน พบว่านักเรียนโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร (45.1%) โรงเรียนราชินี (44.9%) โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา (33.8%) และโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย (32.1%) ใช้ระยะเวลาในการเดินทางกลับบ้าน 30-60 นาที มากที่สุด รองลงมาพบว่านักเรียนโรงเรียนสาธิตฯประสานมิตร (23.5%) และโรงเรียนราชินี (21.4%) ใช้ระยะเวลาในการเดินทางกลับบ้าน 60-90 นาที เนื่องจากเป็นโรงเรียนที่ไม่กำหนดเขตพื้นที่บริการ ทำให้เกิดระยะทางระหว่างบ้านกับโรงเรียนที่ไกลขึ้น จึงส่งผลให้ใช้ระยะเวลาการเดินทางกลับบ้านเพิ่มขึ้นด้วย ยกเว้นโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา (30.0%) และโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย (26.1%) ใช้ระยะเวลาในการเดินทางกลับบ้าน 15-30 นาที (โปรดดู

รายละเอียดตารางที่ ค 35) เนื่องจากโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา เป็นโรงเรียนที่มีชื่อเสียงมาก ทำให้นักเรียนที่มาจากภูมิภาคต่างๆหาที่อยู่อาศัยอยู่ใกล้โรงเรียนเพื่อสะดวกต่อการเดินทาง ส่วนโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย เป็นโรงเรียนที่มีเขตพื้นที่บริการของโรงเรียน จึงส่งผลให้ผู้ปกครองและนักเรียนกลุ่มดังกล่าวใช้ระยะเวลาในการเดินทางน้อยลง

5.2.8 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางกับช่วงเวลาที่ออกจากโรงเรียน

จากแบบสอบถามพบว่านักเรียนที่ออกจากโรงเรียนเวลา 16.01-16.30 น. มีสัดส่วนร้อยละ 27.4 โดยนักเรียนร้อยละ 24.1, 29.0, 29.3, 30.9 และ 24.6 ของกลุ่มนี้ส่วนใหญ่จะมีระยะทางระหว่างบ้านกับโรงเรียนไม่เกิน 2, 2-5, 5-10, 10-15 และ 15-20 กิโลเมตร ตามลำดับ รองลงมา นักเรียนที่ออกจากโรงเรียนเวลา 16.31-17.00 น. มีสัดส่วนร้อยละ 18.3 โดยนักเรียนร้อยละ 21.5, 19.9 และ 19.4 ของกลุ่มนี้มีระยะทางระหว่างบ้านกับโรงเรียนไม่เกิน 2, 2-5 และ 5-10 กิโลเมตร ตามลำดับ สำหรับนักเรียนที่ออกจากโรงเรียนเวลา 17.01-17.30 น. มีสัดส่วนร้อยละ 17.9 โดยนักเรียนร้อยละ 19.1 และ 16.4 ของกลุ่มนี้มีระยะทางระหว่างบ้านกับโรงเรียน 10-15 และ 15-20 กิโลเมตร ตามลำดับ จากข้อมูลชี้ให้เห็นว่าระยะทางระหว่างบ้านกับโรงเรียนไม่มีผลต่อเวลาออกจากโรงเรียนมากนัก เนื่องจากความไม่สัมพันธ์กันระหว่างเวลาเลิกงานกับเวลาเลิกเรียน อีกทั้งในช่วงเย็นมีความเร่งรีบน้อยกว่าช่วงเช้า (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 36)

5.2.9 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางกับระยะเวลาที่ใช้เดินทางกลับบ้าน

จากแบบสอบถามพบว่านักเรียนที่ใช้ระยะเวลาเดินทางกลับบ้าน 60-90 นาที มีสัดส่วนร้อยละ 20.7 โดยนักเรียนประมาณครึ่ง (51.3%) ของกลุ่มนี้จะมีระยะทางระหว่างบ้านกับโรงเรียนตั้งแต่ 20 กิโลเมตรขึ้นไป ส่วนนักเรียนที่ใช้ระยะเวลาเดินทางกลับบ้าน 15-30 นาที มีสัดส่วนร้อยละ 23.6 โดยนักเรียนร้อยละ 49.8 และ 44.4 ของกลุ่มนี้จะมีระยะทางระหว่างบ้านกับโรงเรียนไม่เกิน 2 และ 2-5 กิโลเมตร ตามลำดับ ทั้งนี้นักเรียนส่วนใหญ่จะใช้ระยะเวลาในการเดินทางกลับบ้าน 30-60 นาที มากที่สุด โดยมีสัดส่วนสูงถึง (41.4%) พบว่านักเรียนที่ใช้ระยะเวลาในการเดินทางกลับบ้านในช่วงนี้ ส่วนใหญ่มีระยะทางระหว่างบ้านกับโรงเรียน 5-10 กิโลเมตร (55.8%) ระยะทางระหว่าง 10-15 กิโลเมตร (53.1%) และระยะทางระหว่าง 15-20 กิโลเมตร (42.5%) จากข้อมูลชี้ให้เห็นว่าระยะทางระหว่างบ้านกับโรงเรียนมีผลอย่างมากต่อระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 37)

5.2.10 ความสัมพันธ์ระหว่างยานพาหนะกับเวลาที่ออกจากโรงเรียน

จากแบบสอบถามพบว่านักเรียนกลุ่มตัวอย่าง (27.2%) ส่วนใหญ่จะออกจากโรงเรียนเวลา 16.01-16.30 น. รองลงมา(18.7%) จะออกจากโรงเรียนเวลา 16.31-17.00 น. และ(17.7%)

จะออกจากโรงเรียนเวลา 17.01-17.30 น. โดยพบว่ากลุ่มตัวอย่างที่ใช้รถยนต์ส่วนตัว (25.5%) จะออกจากโรงเรียนเวลา 16.01-16.30 น. มากที่สุด รองลงมา(18.2%) จะออกจากโรงเรียนเวลา 17.01-17.30 น. และ(17.6%) จะออกจากโรงเรียนเวลา 16.31-17.00 น. ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้รถไฟฟ้า BTS (27.7%) ส่วนใหญ่จะออกจากโรงเรียน เวลา 16.01-16.30 น. รองลงมา(23.9%) จะออกจากโรงเรียน เวลา 16.31-17.00 น. และ(27.5%) จะออกจากโรงเรียนเวลา 17.01-17.30 น. สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่ใช้รถประจำทาง (34.5%) จะออกจากโรงเรียนเวลา 16.01-16.30น.มากที่สุด รองลงมา(15.3%) จะออกจากโรงเรียนเวลา 17.01-17.30 น. และอีกประมาณ(14.0%) เท่ากัน จะออกจากโรงเรียนสองช่วงเวลา 15.31-16.00 น.และ 17.01-17.30 น. จะเห็นว่านักเรียนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ประเภทยานพาหนะแตกต่างกัน ส่วนใหญ่จะออกจากโรงเรียน เวลา 16.01-16.30 น. เหมือนกัน ดังนั้นความแตกต่างของยานพาหนะจึงไม่มีผลต่อเวลาที่ออกเดินทางมากนัก (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 38)

5.2.11 ความสัมพันธ์ระหว่างยานพาหนะกับระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางกลับบ้าน

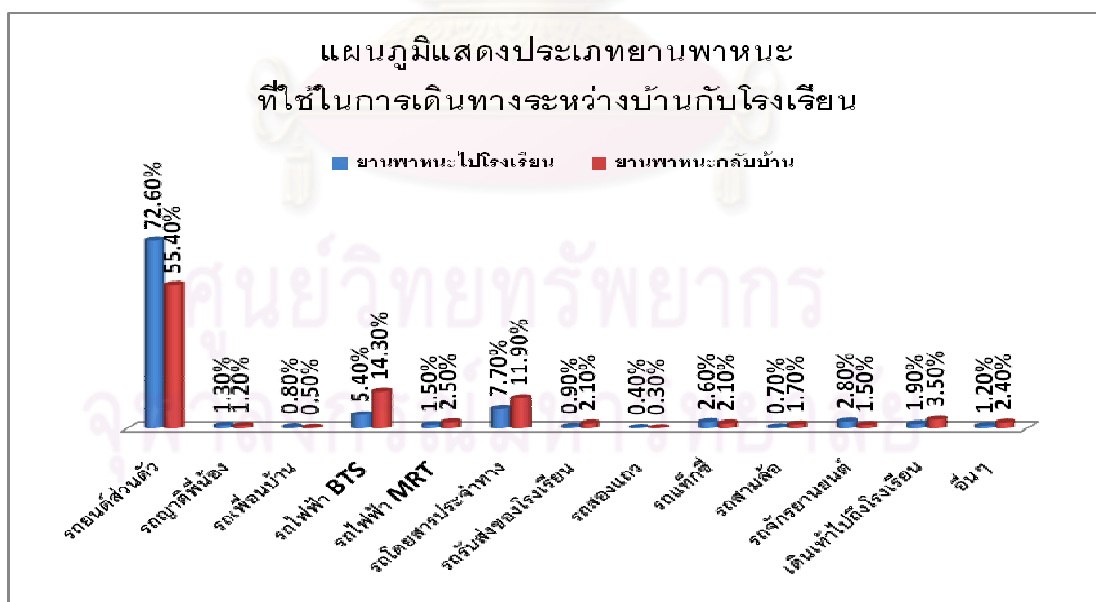
จากแบบสอบถามพบว่ากลุ่มตัวอย่างที่ใช้รถยนต์ส่วนตัวจำนวนร้อยละ 44.7 ส่วนใหญ่จะใช้ระยะเวลาในการเดินทางกลับบ้าน 30-60 นาที รองลงมาร้อยละ 22.2 จะใช้ระยะเวลาในการเดินทางประมาณ 15-30 นาที และร้อยละ 21.1 จะใช้ระยะเวลาในการเดินทางประมาณ 60-90 นาที ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถไฟฟ้า BTS ร้อยละ 30.0 เท่ากัน จะใช้ระยะเวลาในการเดินทางอยู่สองช่วงเวลา คือ 15-30 นาที และ 30-60 นาที สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง ประมาณร้อยละ 33.0 เท่ากัน จะใช้ระยะเวลาในการเดินทางอยู่สองช่วงเวลา คือ 15-30 นาที และ 30-60 นาที จากข้อมูลจะเห็นว่ากลุ่มตัวอย่างที่ใช้ยานพาหนะประเภทรถยนต์ส่วนใหญ่จะใช้ระยะเวลาในการเดินทางกลับบ้านมากกว่ายานพาหนะประเภทรถไฟฟ้า BTS และรถโดยสารประจำทาง โดยมีสัดส่วนที่สูงกว่าเพียงเล็กน้อย (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 39)

5.2.12 กิจกรรมระหว่างทางก่อนเดินทางไปรับนักเรียน

จากแบบสอบถามพบว่ากลุ่มตัวอย่างร้อยละ 75.9 เดินทางไปโรงเรียนโดยตรงไม่ได้แวะที่ไหน ทั้งนี้เมื่อแยกเป็นรายโรงเรียนพบว่า เป็นโรงเรียนราชินี ร้อยละ 84.7 โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร ร้อยละ 76.1 โรงเรียนสามเสนวิทยาลัย ร้อยละ 72.2 และโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา ร้อยละ 63.0 รองลงมา ได้แก่ แวะซื้ออาหาร และแวะรับบุตรหลานอีกโรงเรียน โดยพบว่ามีสัดส่วนที่แตกต่างกันมาก เพียงร้อยละ 9.5 และ 7.3 ตามลำดับ (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 40) จากข้อมูลจะเห็นว่าผู้ปกครองนักเรียนมีการแวะระหว่างทางก่อนมารับบุตรหลานที่โรงเรียนเพียงเล็กน้อย

5.3 การเพิ่มปริมาณการจราจรเนื่องจากรถยนต์ส่วนตัวของผู้ปกครองนักเรียน

จากการศึกษาการเดินทางระหว่างบ้านกับโรงเรียน พบว่าผู้ปกครองนักเรียนส่วนใหญ่ใช้ยานพาหนะรถยนต์ส่วนตัวไปรับ-ส่งบุตรหลานที่โรงเรียน เนื่องจากมีฐานะทางการเงินดีโดยมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนอยู่ระหว่าง 90,000-1000,000 บาท รองลงมา 50,001-60,000 บาท และ 40,001-50,000 บาท ร้อยละ 20.2, 12.1 และ 11.6 ตามลำดับ (ดูรายละเอียดตารางที่ ค.5) อีกทั้งมีความสะดวกสบายกว่ายานพาหนะประเภทอื่น ทั้งนี้รถยนต์ของผู้ปกครองนักเรียนอาจส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจร เนื่องจากไปเพิ่มปริมาณจราจรบนท้องถนน จากผลการวิเคราะห์พบว่าผู้ปกครอง (72.6%) ใช้รถยนต์ส่วนตัวไปส่งบุตรหลานที่โรงเรียน หากแยกเป็นรายโรงเรียน พบว่าโรงเรียนราชินี (84.3%) ใช้ยานพาหนะรถยนต์ส่วนตัวไปส่งมากที่สุด รองลงมาโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร (83.2%) โรงเรียนสามเสนวิทยาลัย (73.2%) และโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา (49.5%) (ดูรายละเอียดตารางที่ ค.20) หลังจากผู้ปกครองส่งบุตรหลานที่โรงเรียนแล้วพบว่าผู้ปกครองส่วนใหญ่เดินทางต่อเนื่องไปสถานที่ทำงาน รองลงมาเดินทางกลับบ้าน ร้อยละ 43.9 และ 23.6 ตามลำดับ (ดูรายละเอียดตารางที่ ค.46) ซึ่งการเดินทางต่อเนื่องจะส่งผลให้รถยนต์ไปค้างสะสมบนท้องถนนมากขึ้น ส่วนการเดินทางไปรับนักเรียนหลังเลิกเรียนพบว่าผู้ปกครองกว่าครึ่ง(55.4%) ยังคงใช้รถยนต์ส่วนตัวไปรับบุตรหลาน(ดูรายละเอียดภาพที่ 5.1)



ภาพที่ 5.1 แสดงประเภทยานพาหนะที่ใช้เดินทางระหว่างบ้านกับโรงเรียนของกลุ่มตัวอย่าง

โดยพบว่ามีส่วนลดลงเนื่องจากความไม่สัมพันธ์ของเวลาเลิกงานกับเวลาเลิกเรียนและนักเรียนบางส่วนต้องไปเรียนพิเศษเสริมหลังเลิกเรียน ส่งผลให้มีนักเรียนเดินทางกลับบ้านเอง

หลังจากได้รับบุตรหลานที่โรงเรียนแล้วพบว่าผู้ปกครองส่วนใหญ่เดินทางกลับบ้านโดยตรง (74.0%) ส่วนผู้ปกครองที่มีการเดินทางต่อเนื่องไปยังสถานที่อื่น (20.4%) พบว่าส่วนใหญ่จะแวะรับประทานอาหารเย็นก่อนกลับบ้าน (7.9%) เนื่องจากเป็นเวลาเย็นมากแล้ว (ดูรายละเอียดตารางที่ ค 34)

5.3.1 การเพิ่มปริมาณจราจรจากการรับส่งนักเรียนโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา

จากข้อมูลปริมาณการจราจร (Traffic Volume) ของรถทุกชนิดพบว่า ถนนพญาไท และ ถนนอังรีดูนังต์ มีปริมาณการจราจรช่วงเร่งด่วนเช้า 6,050 คัน 3,394 คัน และช่วงเร่งด่วนเย็น 8,707 คัน 3,446 คัน ตามลำดับ (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ 5.1) ทั้งนี้ปริมาณการจราจรช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็นส่วนหนึ่งเป็นรถยนต์ของผู้ปกครองนักเรียนกลุ่มตัวอย่างที่มารับส่งนักเรียน พบว่าถนนพญาไท มีรถยนต์ของผู้ปกครองมารับส่งนักเรียนมากที่สุด ช่วงเช้า 132 คัน ช่วงเย็น 138 คัน รองลงมา ถนนอังรีดูนังต์ ช่วงเช้า 73 คัน ช่วงเย็น 99 คัน และถนนอื่นๆอีก (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ 5.2 และแผนที่ 5.5) หลังจากส่งนักเรียนแล้วพบว่าผู้ปกครองจะเดินทางต่อเนื่องไปยังสถานที่ทำงานและเดินทางกลับบ้าน พบว่าการเดินทางรับส่งนักเรียนและเดินทางต่อเนื่องดังกล่าว จะทำให้ยานพาหนะรถยนต์ส่วนตัวของผู้ปกครองบางส่วนไปเพิ่มปริมาณการจราจรบนท้องถนนให้มีความหนาแน่นมากขึ้นในช่วงเวลาเร่งด่วน ส่งผลให้เกิดปัญหาจราจร ซึ่งสามารถสังเกตความแตกต่างด้านความคล่องตัวของการจราจรได้ในช่วงเปิดเทอมและปิดเทอม

ตารางที่ 5.1 แสดงปริมาณการจราจรของรถทุกชนิด บริเวณโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา (ปี 2551)

ชื่อถนน	เวลาเร่งด่วนเช้า 7-9			นอกเวลาเร่งด่วน 9-16			เวลาเร่งด่วนเย็น 16-19		
	7 - 9	คัน/ช.ม.	pcu/hour	9 - 16	คัน/ช.ม.	pcu/hour	16 - 19	คัน/ช.ม.	pcu/hour
ถนนพญาไท	6,050	3,025	3,177	22,726	3,247	3,438	8,707	2,902	3,069
ซอยจุฬา 12	2,962	1,481	1,480	9,540	1,363	1,365	4,271	1,424	1,416
ถนนอังรีดูนังต์	3,394	1,697	1,735	10,601	1,514	1,550	3,446	1,149	1,181
ถนนพระรามที่ 1	5,029	2,515	2,677	17,499	2,500	2,659	7,710	2,570	2,683

ที่มา : สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร



ที่มา : ผู้วิจัย



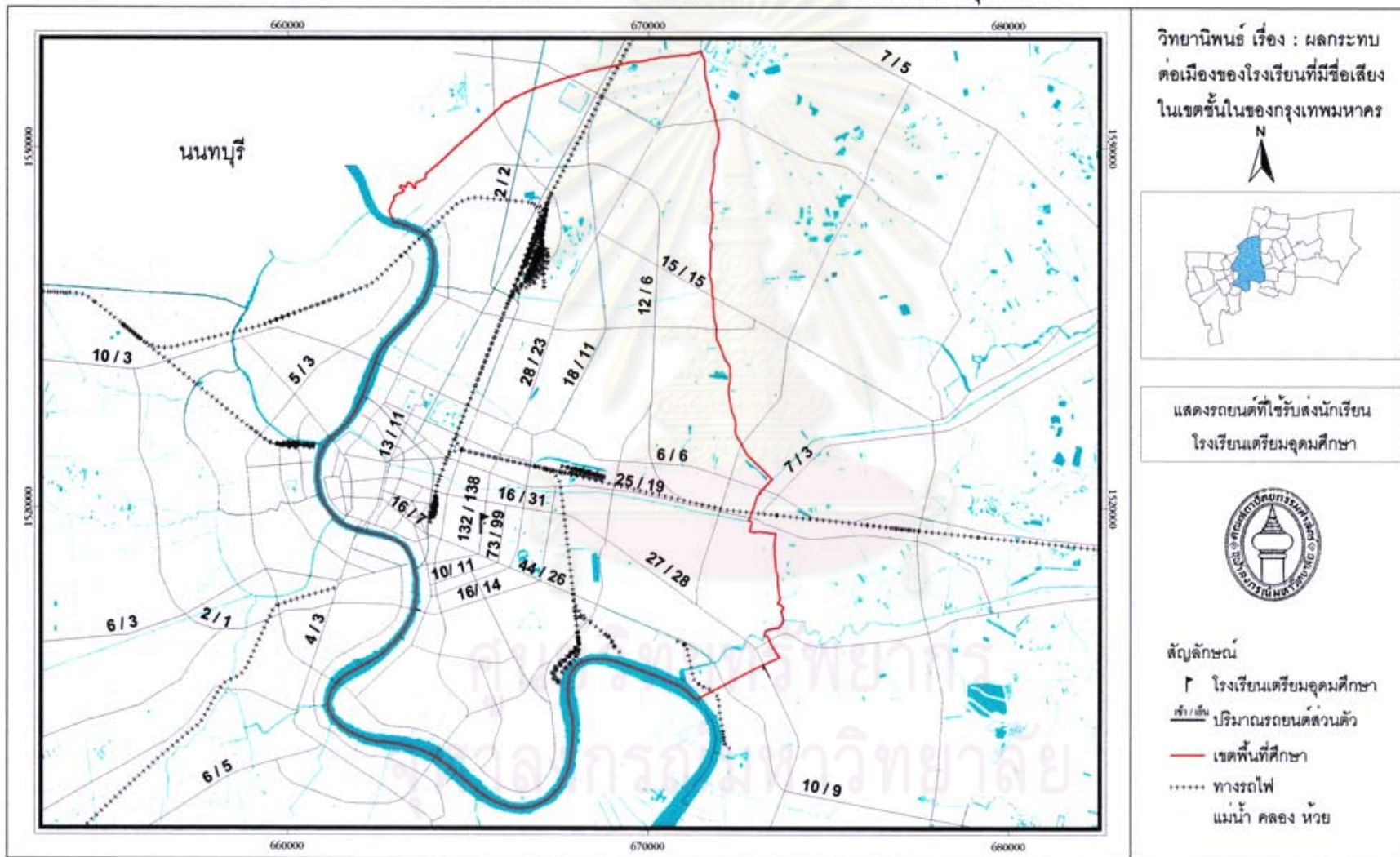
สภาพแวดล้อมบริเวณด้านหน้าและด้านหลังโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา

ตารางที่ 5.2 แสดงปริมาณการจราจร (Traffic Volume) ของผู้ปกครองนักเรียนแยกตามโครงข่ายถนน

ชื่อถนน	ปริมาณการจราจรของผู้ปกครองที่รับ-ส่งนักเรียน (คัน)								รวม	
	รร.เตรียมอุดมฯ		รร.สามเสนฯ		รร.สาธิตฯ		รร.ราชินี			
	(เช้า)	(เย็น)	(เช้า)	(เย็น)	(เช้า)	(เย็น)	(เช้า)	(เย็น)	(เช้า)	(เย็น)
บรมราชชนนี	10	3	1	0	4	0	63	67	78	70
พญาไท	132	138	5	7	4	1	0	1	141	147
พระราม 1	16	31	2	1	1	3	0	0	19	35
พหลโยธิน	28	23	51	53	11	7	1	1	91	84
เพชรบุรีตัดใหม่	25	19	0	1	81	107	1	1	107	128
รัชดาภิเษก	12	6	3	4	45	49	1	0	61	59
วิภาวดีรังสิต	18	11	49	37	17	14	3	2	87	64
สุขุมวิท	27	28	5	4	140	164	1	0	173	196
อังรีตุนังค์	73	99	0	0	0	3	0	0	73	102
ราชดำเนิน	13	11	1	1	2	1	50	50	66	63
ประดิพัทธ์	0	1	43	48	0	0	0	0	43	49
พระราม 6	0	2	188	187	2	3	1	1	191	193
อโศกมนตรี	0	2	0	0	61	36	0	0	61	38
ประชาธิปไตย	0	0	0	0	0	0	65	36	65	36
ปิ่นเกล้า	2	1	0	0	1	0	40	57	43	58
มหาราช	0	0	0	0	0	0	129	158	129	158
เพชรเกษม	6	3	1	0	1	2	54	38	62	43
พระราม 4	44	26	1	0	19	17	4	4	68	47
ลาดพร้าว	15	15	13	8	12	9	2	1	42	33
บางนาตราด	10	9	2	0	12	11	1	1	25	21
พระราม 2	6	5	2	0	3	1	16	8	27	14
พระราม 9	6	6	2	1	32	24	2	0	42	31
รามอินทรา	7	5	3	1	20	16	2	0	32	22
เจริญกรุง	16	7	2	2	1	0	13	19	32	28
แจ้งวัฒนะ	9	5	16	10	3	2	3	2	31	19
ประชาชื่น	2	2	29	24	3	2	1	0	35	28
จรัญสนิทวงศ์	5	3	3	1	0	0	27	9	35	13
ราชพฤกษ์	2	1	1	0	6	5	17	15	26	21

ที่มา : ผู้วิจัย

แผนที่ 5.5 แสดงปริมาณรถยนต์ส่วนตัวที่ใช้เดินทางไปโรงเรียนและกลับบ้านของนักเรียนโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา



5.3.2 การเพิ่มปริมาณจราจรจากการรับส่งนักเรียนโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย

จากข้อมูลปริมาณการจราจร (Traffic Volume) ของรถทุกชนิดพบว่า ถนนพระรามที่ 6 และทางขึ้น-ลงทางด่วน มีปริมาณการจราจรช่วงเร่งด่วนเช้า 6,589 คัน 2,940 คัน และช่วงเร่งด่วนเย็น 9,231 คัน 4,462 คัน ตามลำดับ (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ 5.3) ทั้งนี้ปริมาณการจราจรช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็นส่วนหนึ่งเป็นรถยนต์ของผู้ปกครองนักเรียนกลุ่มตัวอย่างที่มารับส่งนักเรียน พบว่าถนนพระราม 6 มีรถยนต์ของผู้ปกครองมารับส่งนักเรียนมากที่สุด ช่วงเช้า 188 คัน และช่วงเย็น 187 คัน รองลงมา ถนนพหลโยธิน ช่วงเช้า 51 คัน และช่วงเย็น 53 คัน และถนนอื่นๆ อีก (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ 5.2 และแผนที่ 5.6) หลังจากส่งนักเรียนแล้วพบว่าผู้ปกครองจะเดินทางต่อเนื่องไปยังสถานที่ทำงานและเดินทางกลับบ้าน พบว่าการเดินทางรับส่งนักเรียนและเดินทางต่อเนื่องดังกล่าว จะทำให้ยานพาหนะรถยนต์ส่วนตัวของผู้ปกครองบางส่วนไปเพิ่มปริมาณจราจรบนท้องถนนให้มีความหนาแน่นมากขึ้นในช่วงเวลาเร่งด่วน ส่งผลให้เกิดปัญหาจราจร ซึ่งสามารถสังเกตความแตกต่างด้านความคล่องตัวของการจราจรได้ในช่วงเปิดเทอมและปิดเทอม

ตารางที่ 5.3 แสดงปริมาณการจราจรของรถทุกชนิด บริเวณโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย (ปี 2552)

ชื่อถนน	เวลาเร่งด่วนเช้า 7-9			นอกเวลาเร่งด่วน 9-16			เวลาเร่งด่วนเย็น 16-19		
	7 - 9	คัน/ช.ม.	pcu/hour	9 - 16	คัน/ช.ม.	pcu/hour	16 - 19	คัน/ช.ม.	pcu/hour
ถนนพระรามที่ 6	6,589	3,295	3,379	20,830	2,976	3,082	9,231	3,077	3,138
ทางขึ้น-ลงทางด่วน	2,940	1,470	1,471	7,019	1,003	1,016	4,462	1,487	1,501
ซอยพิบูลย์วัฒนา	1,164	582	581	1,916	274	277	1,066	355	358
ถนนกำแพงเพชร 5	1,971	986	985	4,151	593	602	1,675	558	565

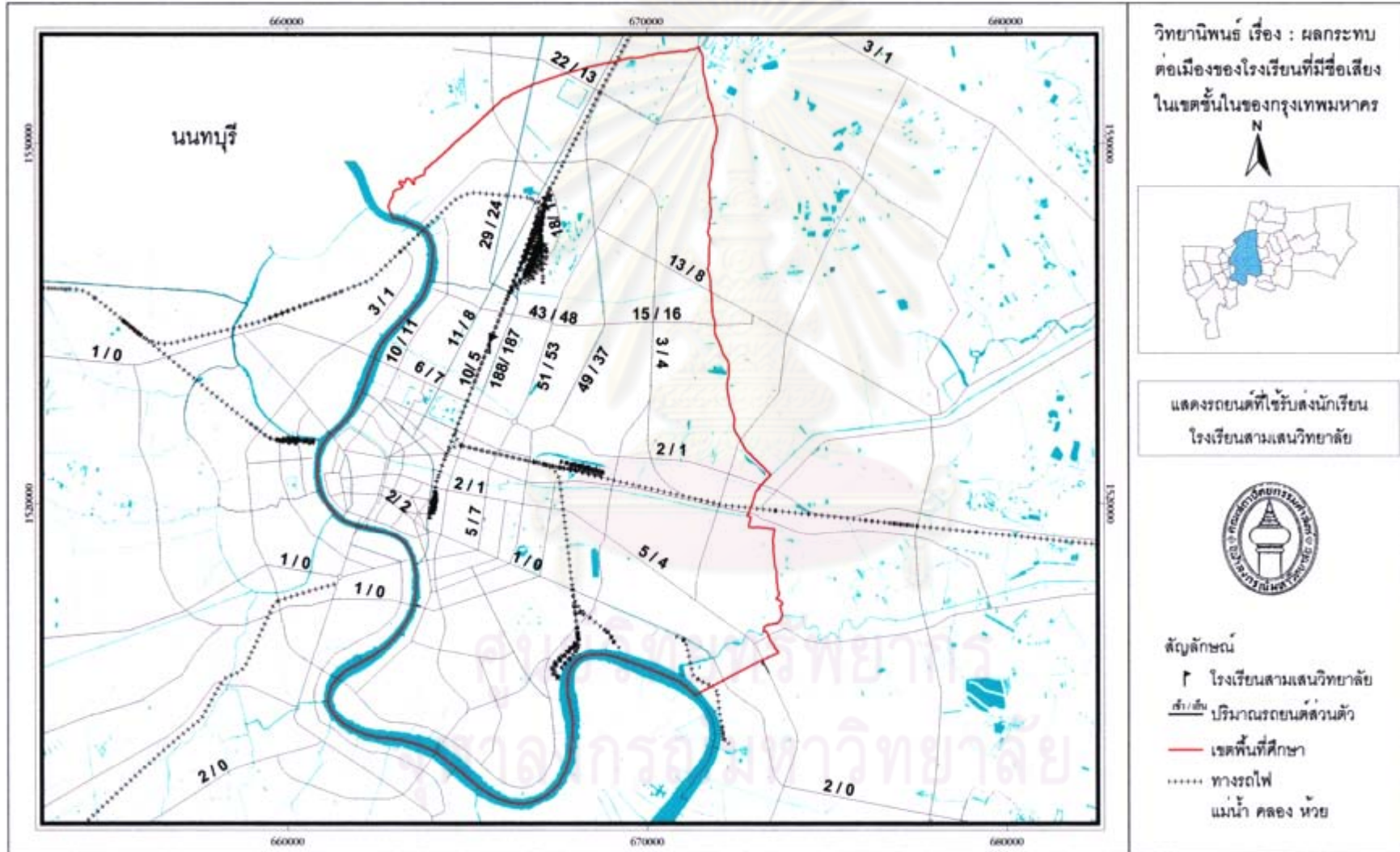
ที่มา : สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร



ที่มา : ผู้วิจัย

สภาพแวดล้อมบริเวณด้านหน้าและด้านหลังโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย

แผนที่ 5.6 แสดงปริมาณรถยนต์ส่วนตัวที่ใช้เดินทางไปโรงเรียนและกลับบ้านของนักเรียนโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย



5.3.3 การเพิ่มปริมาณจราจรจากการรับส่งนักเรียนโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร (ฝ่ายประถมและมัธยม)

จากข้อมูลปริมาณการจราจร (Traffic Volume) ของรถทุกชนิดพบว่า ถนนสุขุมวิทและถนนอโศกมนตรี มีปริมาณการจราจรช่วงเร่งด่วนเช้า 8,071 คัน 5,738 คัน และช่วงเร่งด่วนเย็น 7,257 คัน 6,832 คัน ตามลำดับ (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ 5.4) ทั้งนี้ปริมาณการจราจรช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็นส่วนหนึ่งเป็นรถยนต์ของผู้ปกครองนักเรียนกลุ่มตัวอย่างที่มาส่งนักเรียน พบว่าถนนสุขุมวิท มีรถยนต์ของผู้ปกครองมารับส่งนักเรียนมากที่สุด ช่วงเช้า 140 คัน และช่วงเย็น 164 คัน รองลงมาถนนเพชรบุรีตัดใหม่ ช่วงเช้า 81 คัน ช่วงเย็น 107 คัน ถนนอโศกมนตรี ช่วงเช้า 61 คัน ช่วงเย็น 36 คัน และถนนอื่นๆอีก (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ 5.2 และแผนที่ 5.7) หลังจากส่งนักเรียนแล้วพบว่าผู้ปกครองจะเดินทางต่อเนื่องไปยังสถานที่ทำงานและเดินทางกลับบ้าน พบว่าการเดินทางรับส่งนักเรียนและเดินทางต่อเนื่องดังกล่าว จะทำให้ยานพาหนะรถยนต์ส่วนตัวของผู้ปกครองบางส่วนไปเพิ่มปริมาณจราจรบนท้องถนนให้มีความหนาแน่นมากขึ้นในช่วงเวลาเร่งด่วน ส่งผลให้เกิดปัญหาจราจร ซึ่งสามารถสังเกตุด้านความคล่องตัวของการจราจรได้ในช่วงเปิดเทอมและปิดเทอม

ตารางที่ 5.4 แสดงปริมาณการจราจรของรถทุกชนิด บริเวณ รร.สาธิตฯประสานมิตร (ปี 2552)

ชื่อถนน	เวลาเร่งด่วนเช้า 7-9			นอกเวลาเร่งด่วน 9-16			เวลาเร่งด่วนเย็น 16-19		
	7 - 9	คัน/ช.ม.	pcu/hour	9 - 16	คัน/ช.ม.	pcu/hour	16 - 19	คัน/ช.ม.	pcu/hour
ถนนรัชดาภิเษก	8,278	4,139	4,201	24,035	3,434	3,567	10,111	3,370	3,451
ถนนอโศกมนตรี	5,738	2,869	2,959	1,9692	2,813	2,950	6,832	2,277	2,353
ถนนสุขุมวิท	8,071	4,036	4,177	2,4164	3,452	3,617	7,257	2,419	2,505

ที่มา : สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

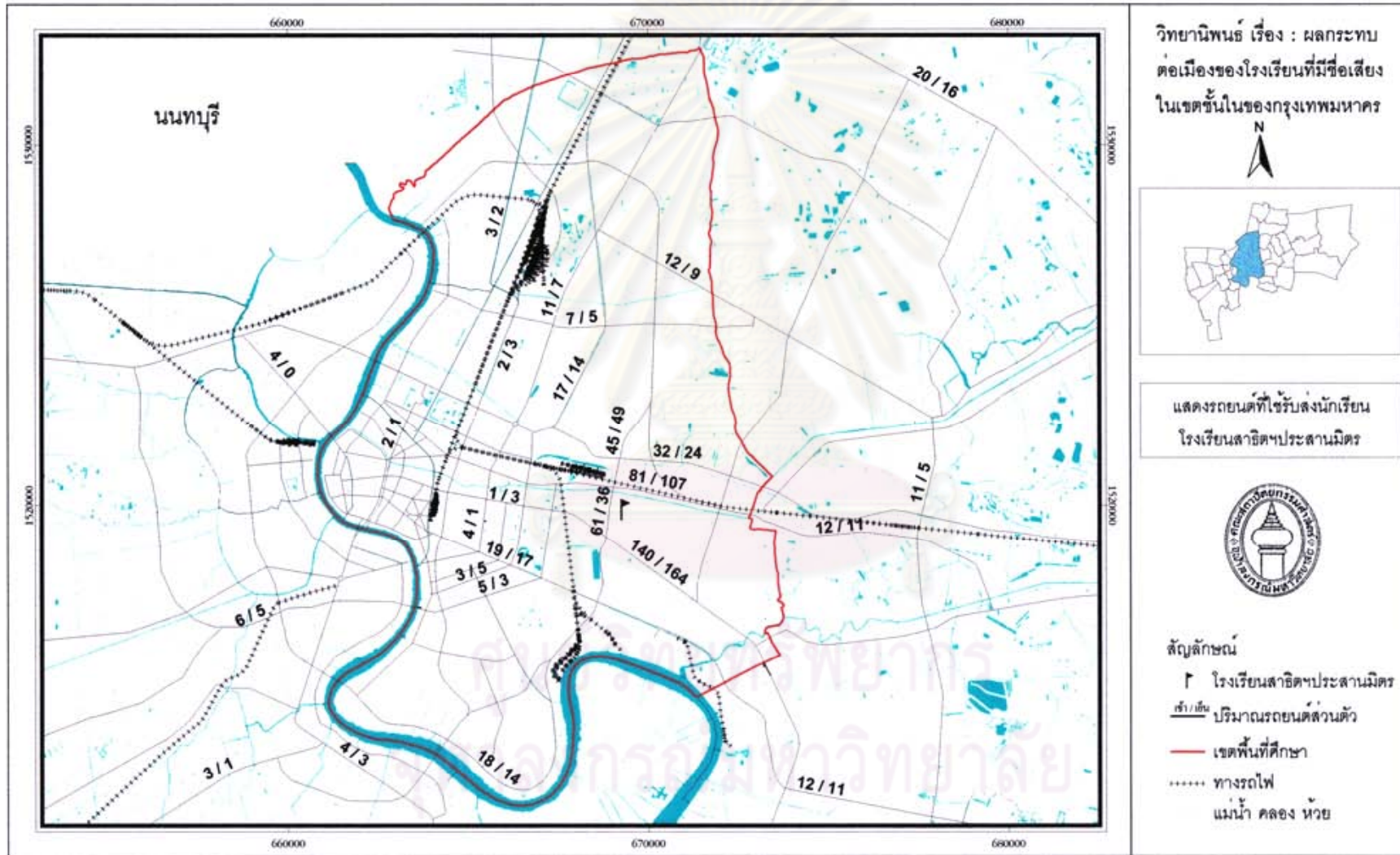


ที่มา : ผู้วิจัย



สภาพแวดล้อมบริเวณด้านหน้าและด้านหลังโรงเรียนสาธิตฯประสานมิตร

แผนที่ 5.7 แสดงปริมาณรถยนต์ส่วนตัวที่ใช้เดินทางไปโรงเรียนและกลับบ้านของนักเรียนโรงเรียนสาธิตฯประสานมิตร(ฝ่ายประถมและมัธยมศึกษา)



5.3.4 การเพิ่มปริมาณจราจรจากการรับส่งนักเรียนโรงเรียนราชินี

จากข้อมูลปริมาณการจราจร (Traffic Volume) ของรถทุกชนิดพบว่า ถนนมหาราชและถนนสนามไชย มีปริมาณการจราจรช่วงเร่งด่วนเช้า 2,417 คัน 2,433 คัน และช่วงเร่งด่วนเย็น 2,088 คัน 1,524 คัน ตามลำดับ (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ 5.5) ทั้งนี้ปริมาณการจราจรช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็นส่วนหนึ่งเป็นรถยนต์ของผู้ปกครองนักเรียนกลุ่มตัวอย่างที่มารับส่งนักเรียน พบว่าถนนมหาราช มีรถยนต์ของผู้ปกครองมารับส่งนักเรียนมากที่สุด ช่วงเช้า 129 คัน ช่วงเย็น 158 คัน รองลงมา ถนนบรมราชชนนี ช่วงเช้า 63 คัน ช่วงเย็น 67 คัน ถนนประชาธิปไตย ช่วงเช้า 65 คัน ช่วงเย็น 36 คัน และถนนอื่นๆอีก (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ 5.2 และแผนที่ 5.8) หลังจากส่งนักเรียนแล้วพบว่าผู้ปกครองจะเดินทางต่อเนื่องไปยังสถานที่ทำงานและเดินทางกลับบ้าน พบว่าการเดินทางรับส่งนักเรียนและเดินทางต่อเนื่องดังกล่าว จะทำให้ยานพาหนะรถยนต์ส่วนตัวของผู้ปกครองบางส่วนไปเพิ่มปริมาณจราจรบนท้องถนนให้มีความหนาแน่นมากขึ้นในช่วงเวลาเร่งด่วน ส่งผลให้เกิดปัญหาจราจร ซึ่งสามารถสังเกตความแตกต่างด้านความคล่องตัวของการจราจรได้ในช่วงเปิดเทอมและปิดเทอม

ตารางที่ 5.5 แสดงปริมาณการจราจรของรถทุกชนิด บริเวณโรงเรียนราชินี (ปี 2551)

ชื่อถนน	เวลาเร่งด่วนเช้า 7-9			นอกเวลาเร่งด่วน 9-16			เวลาเร่งด่วนเย็น 16-19		
	7 - 9	คัน/ช.ม.	pcu/hour	9 - 16	คัน/ช.ม.	pcu/hour	16 - 19	คัน/ช.ม.	pcu/hour
ราชินี	392	196	231	1,217	174	208	553	184	196
สนามไชย	2,433	1,217	999	5,035	719	666	1,524	508	562
อัษฎางค์	1,508	754	517	609	87	350	277	92	283
มหาราช	2,417	1,208	1,353	7,044	1,006	1,165	2,088	696	775

ที่มา : สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

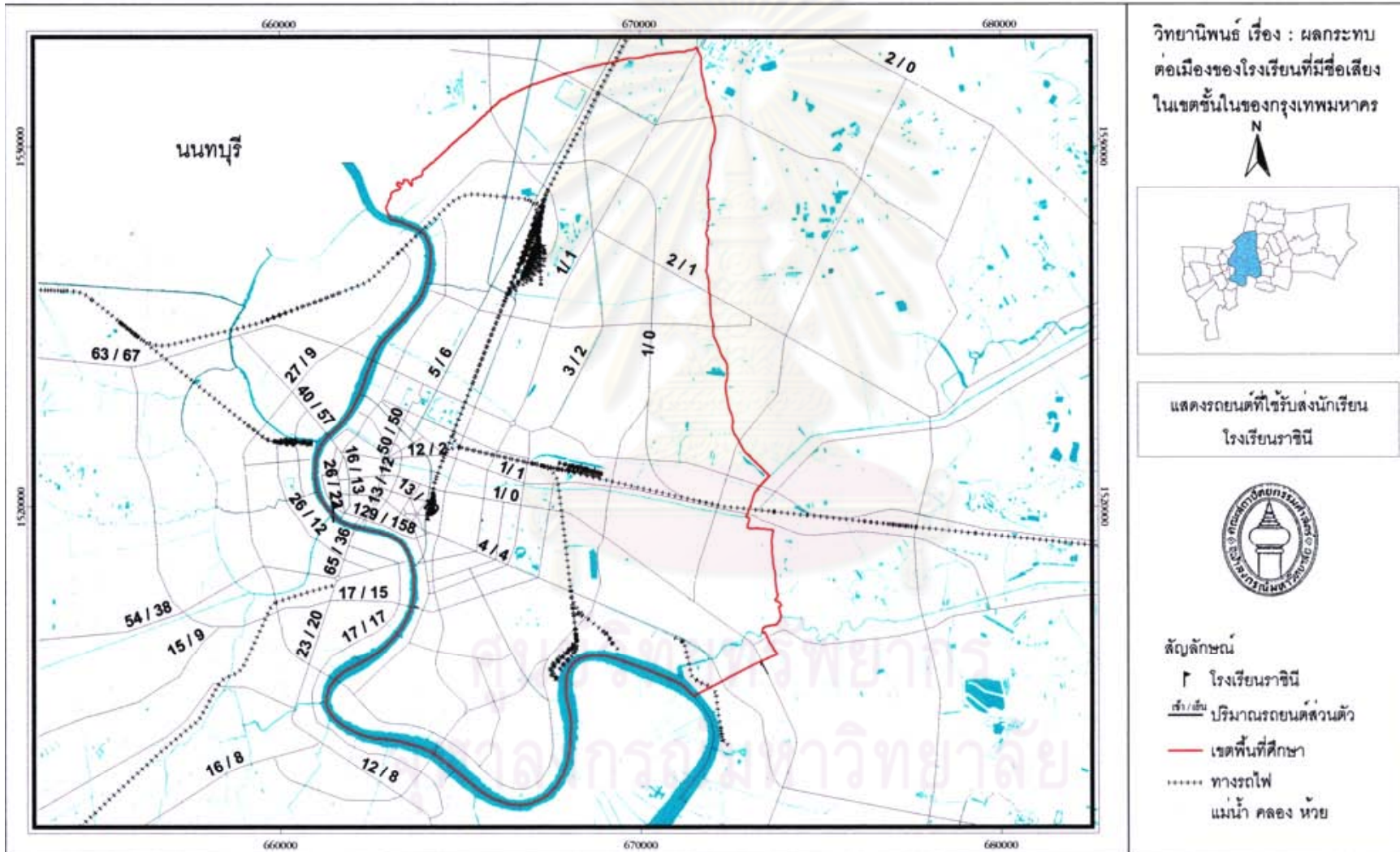


ที่มา : ผู้วิจัย



สภาพแวดล้อมบริเวณด้านหน้าและด้านหลังโรงเรียนราชินี

แผนที่ 5.8 แสดงปริมาณรถยนต์ส่วนตัวที่ใช้เดินทางไปโรงเรียนและกลับบ้านของนักเรียนโรงเรียนราชินี



5.4 สิ่งดึงดูดการเคลื่อนย้ายการเดินทาง(Movement Attractor)

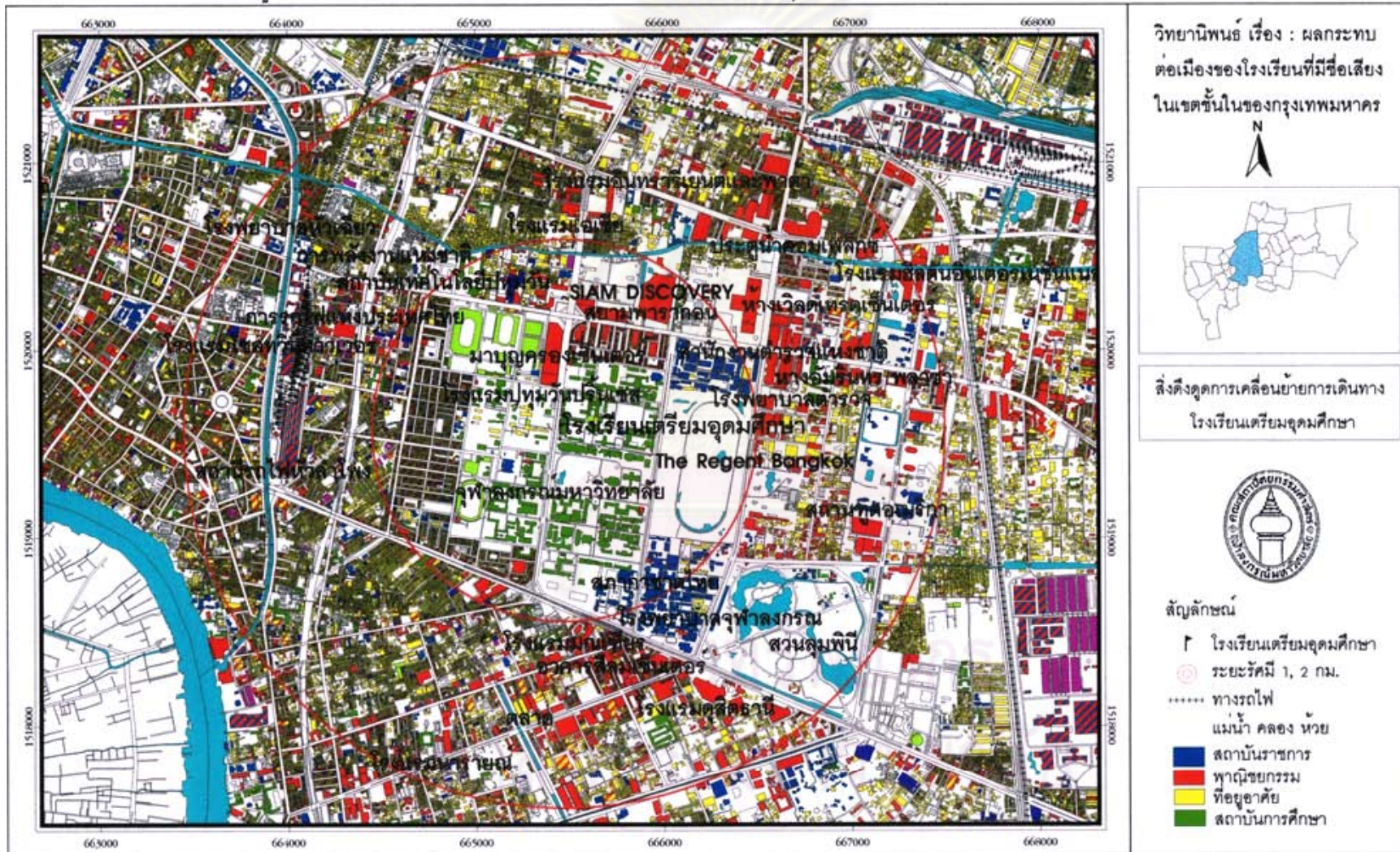
การวิเคราะห์จะพิจารณาที่ตั้งของโรงเรียนและสิ่งดึงดูดการเคลื่อนย้ายการเดินทางบริเวณพื้นที่เขตชั้นใน อีกทั้งลักษณะการเคลื่อนย้ายการเดินทางเข้ามาของผู้ปกครองและนักเรียนว่าเดินทางมาเส้นทางไหน ผ่านสถานที่สำคัญอะไรบ้าง ดังนี้

5.4.1 โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา

1) ลักษณะที่ตั้งของโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา เป็นโรงเรียนสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษากรุงเทพมหานคร เขต 1 สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน ที่เปิดสอนเฉพาะนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตปทุมวันพบว่าภายในโรงเรียนมีสภาพบรรยากาศดีร่มรื่นสวยงามทำให้ห้องเรียนไม่ต้องใช้เครื่องปรับอากาศ มีอาคารสถานที่กว้างขวาง และมีห้องสมุดเป็นแหล่งสำหรับให้นักเรียนศึกษาหาความรู้ อีกทั้งโรงเรียนมีสื่อการเรียนการสอนที่เหมาะสม ส่วนบริเวณโดยรอบโรงเรียนพบว่ามีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นย่านสถานศึกษา ย่านสถาบันราชการ ย่านพาณิชยกรรม และย่านที่อยู่อาศัย พบว่าบริเวณที่ตั้งของโรงเรียนอยู่ใกล้ระบบการคมนาคมและขนส่งสาธารณะ เช่น รถประจำทาง รถไฟฟ้า BTS และ MRT

2) ลักษณะการเดินทางของผู้ปกครองและนักเรียน พบว่านักเรียนส่วนใหญ่มีที่อยู่อาศัยปัจจุบันกระจายตัวไปทั่วพื้นที่เขตกรุงเทพฯและปริมณฑล ส่วนที่เป็นพื้นที่เขตชั้นในพบว่ามีการกระจุกตัวในพื้นที่เขตราษเทวีมากที่สุด รองลงมาเขตปทุมวัน บางรัก และสาทร พญาไท ทำให้การเดินทางของผู้ปกครองและนักเรียนต้องผ่านสถานประกอบการมากมายภายในเขตพื้นที่ชั้นใน เช่น ย่านพาณิชยกรรม ได้แก่ ห้างสรรพสินค้าสยามเซ็นเตอร์ ดิสคัฟเวอรี่ เพนนิงฮูล่าพลาซ่า จามจุรีสแควร์ โรบินสันสีลม โรงพยาบาลกรุงเทพคริสเตียน อีกทั้งธนาคาร โรงแรม บริษัท ย่านสถาบันราชการ ได้แก่ โรงพยาบาลจุฬา โรงพยาบาลตำรวจ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สถานีตำรวจนครบาลปทุมวัน สภากาชาดไทย สำนักงานสรรพากรพื้นที่12 การรถไฟแห่งประเทศไทย ย่านสถาบันการศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เทคโนโลยีราชมงคลตะวันออกวิทยาเขตอุเทนถวาย สถาบันเทคโนโลยีปทุมวัน (ดูแผนที่ 5.9) ส่วนผู้ปกครองและนักเรียนที่อยู่นอกเขตพื้นที่การศึกษาพบว่ามีการกระจายตัวทั่วทุกพื้นที่เขตกรุงเทพฯในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน โดยมีการกระจุกตัวมากที่สุดแถบปริมณฑล ได้แก่ จังหวัดนนทบุรี และสมุทรปราการ ทำให้ผู้ปกครองและนักเรียนจากนอกเขตพื้นที่ศึกษา ที่ส่วนใหญ่เดินทางโดยใช้รถยนต์ส่วนตัวผ่านเส้นทางหลัก เช่น ถนนวิภาวดีรังสิต ลาดพร้าว พหลโยธิน เพชรบุรีตัดใหม่ สาทร สุขุมวิท บางนาตราด และบรมราชชนนี โดยเดินทางเข้าไปสมทบกับจำนวนรถยนต์ของผู้ปกครองนักเรียนและสถานประกอบการในเขตพื้นที่ชั้นในให้มีปริมาณมากขึ้น เช่น ถนนพญาไท อังรีดุนังด์ พระราม 1, 4 สีลม และราชดำเนิน (ดูแผนที่ 5.5)

แผนที่ 5.9 แสดงที่ตั้งสิ่งดึงดูดการเคลื่อนย้ายการเดินทางบริเวณรอบโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา



5.4.2 โรงเรียนสามเสนวิทยาลัย

1) ลักษณะที่ตั้งของโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย เป็นโรงเรียนสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษากรุงเทพมหานคร เขต 1 สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน ที่เปิดสอนเฉพาะนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนต้นและตอนปลาย ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตพญาไท พบว่าภายในโรงเรียนมีสภาพบรรยากาศดีร่มรื่นสวยงาม มีอาคารสถานที่กว้างขวาง และมีห้องสมุดเป็นแหล่งสำหรับให้นักเรียนศึกษาหาความรู้ มีอาคารสถานที่กว้างขวาง มีห้องสมุดเป็นแหล่งสำหรับให้นักเรียนศึกษาหาความรู้ มีสื่อการเรียนการสอนที่เหมาะสม และมีระบบให้ประชาชนในท้องถิ่นได้มีส่วนร่วมเสนอแนะและตัดสินใจ ส่วนบริเวณโดยรอบโรงเรียน พบว่ามีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นย่านสถานที่ราชการ ย่านพาณิชย์กรรม และย่านที่อยู่อาศัย อีกทั้งที่ตั้งของโรงเรียนมีระบบการคมนาคมและขนส่งสาธารณะผ่านหรืออยู่ไม่ไกลโรงเรียนมากนัก เช่น รถประจำทาง รถไฟ และรถไฟฟ้า BTS

2) ลักษณะการเดินทางของผู้ปกครองและนักเรียน พบว่านักเรียนส่วนใหญ่มีที่อยู่อาศัยปัจจุบันกระจายตัวเกือบทั่วพื้นที่เขตกรุงเทพฯและปริมณฑล ส่วนที่เป็นพื้นที่เขตชั้นในพบว่ามีภาระจุกตัวในพื้นที่เขตพญาไทมากที่สุด รองลงมาเขตบางซื่อ ดุสิต จตุจักร และดินแดง ทำให้การเดินทางของผู้ปกครองและนักเรียนต้องผ่านสถานประกอบการมากมายภายในเขตพื้นที่ชั้นใน เช่น ย่านพาณิชย์กรรม ได้แก่ โรงพยาบาลพญาไท 2 โรงพยาบาลวิชัยยุทธ บริษัทปูนซิเมนต์ไทย อีกทั้งธนาคาร โรงแรม ห้างร้าน และบริษัทอีกมากมาย ย่านสถาบันราชการ ได้แก่ กรมการขนส่งทางบก กรมสรรพากร ทหารบก กรมการทหารสื่อสาร สถานีตำรวจนครบาลบางซื่อ และดุสิต กองบัญชาการตำรวจตระเวนชายแดน การปราบปรามนครหลวง กรมสรรพสามิต โรงพยาบาลพระมงกุฎเกล้า โรงพยาบาลและสถาบันประสาทวิทยา กองษาปณ์ กรมธนารักษ์ กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงการคลัง กรมสรรพากร สถานีโทรทัศน์กองทัพบกช่อง 5 ที่ทำการไปรษณีย์สนามเป้า เป็นต้น ย่านสถาบันการศึกษา ได้แก่ วิทยาลัยแพทยศาสตร์พระมงกุฎเกล้า โรงเรียนช่างอากาศยานสูง วิทยาลัยเทคนิคดุสิต (โปรดดูรายละเอียดแผนที่ 5.10) ส่วนผู้ปกครองและนักเรียนที่อยู่นอกเขตพื้นที่การศึกษาพบว่ามีภาระจุกตัวมากที่สุดแถบปริมณฑล ได้แก่ จังหวัดนนทบุรี รองลงมาบริเวณเขตต่อเมืองด้านทิศตะวันออกของเขตพื้นที่ชั้นใน ได้แก่ เขตหลักสี่ ดอนเมือง และสายไหม ทำให้ผู้ปกครองและนักเรียนจากนอกเขตพื้นที่ศึกษาที่ส่วนใหญ่เดินทางโดยใช้รถยนต์ส่วนตัว ผ่านเส้นทางหลัก เช่น ถนนวิภาวดีรังสิต พหลโยธิน แจ้งวัฒนะ ประชาชื่น และงามวงศ์วาน โดยเดินทางเข้าไปสมทบกับจำนวนรถยนต์ของผู้ปกครองนักเรียนและสถานประกอบการในพื้นที่เขตชั้นในให้มีปริมาณมากขึ้น เช่น ถนนพระราม 6 ประดิพัทธ์ พระราม 5 สุทธิสาร และอารีย์สัมพันธ์ ฯลฯ (โปรดดูรายละเอียดแผนที่ 5.6)

แผนที่ 5.10 แสดงที่ตั้งสิ่งดึงดูดการเคลื่อนย้ายการเดินทางบริเวณรอบโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย

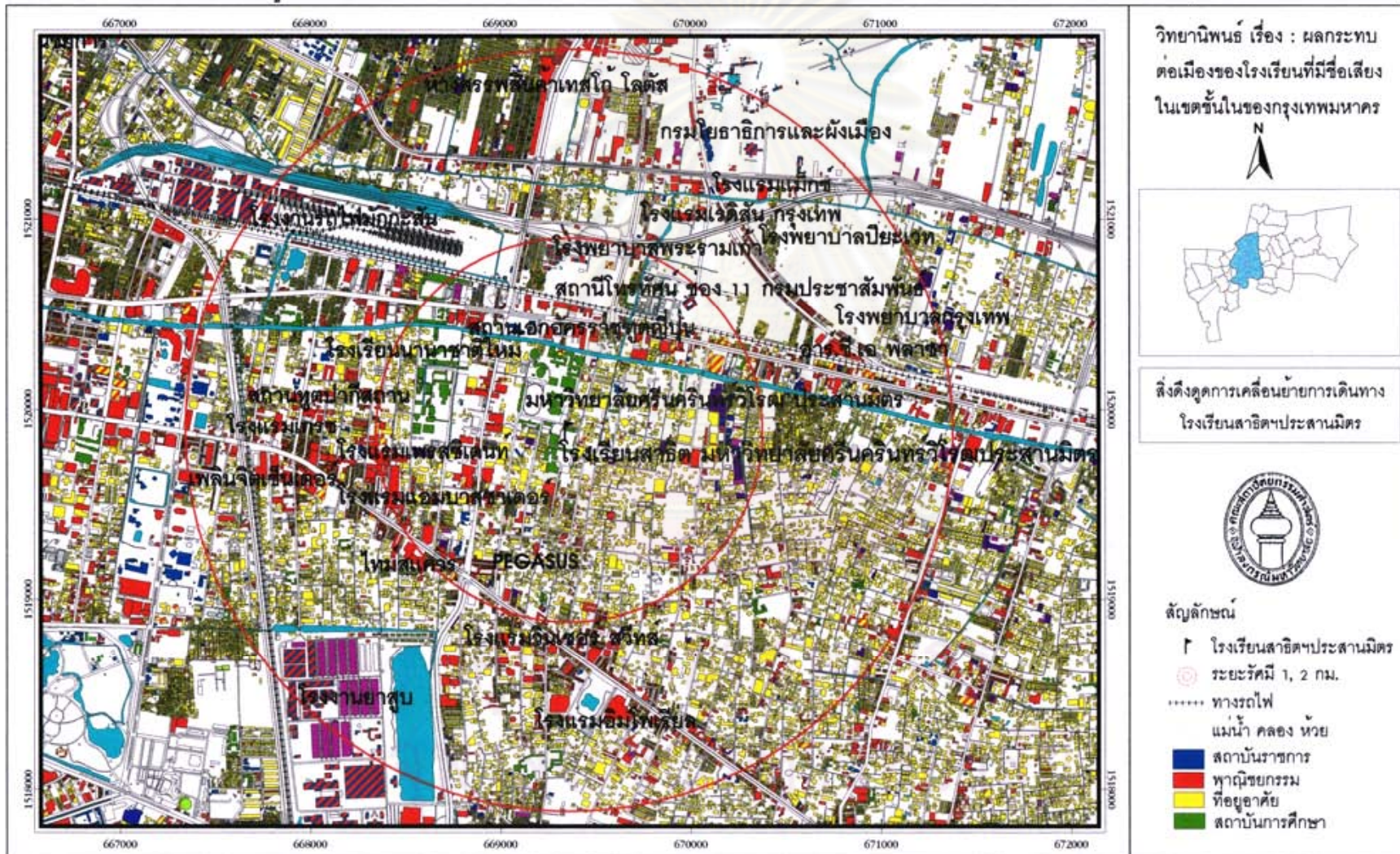


5.4.3 โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร(ฝ่ายประถมและมัธยม)

1) ลักษณะที่ตั้งของโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร(ฝ่ายประถมและมัธยม) เป็นโรงเรียนที่อยู่ภายใต้การดูแลของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร สังกัดสำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา โดยมีที่ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตวัฒนา เข้าไปในซอยค่อนข้างลึกติดกับมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร พบว่าบริเวณภายในโรงเรียนมีสภาพบรรยากาศดี มีอาคารสถานที่เป็นอาคารสูงขนาดใหญ่หลายชั้น มีระบบความปลอดภัยให้กับนักเรียนสูง มีห้องสมุดเป็นแหล่งสำหรับให้นักเรียนศึกษาหาความรู้ มีสื่อการเรียนการสอนที่เหมาะสม และโรงเรียนมีผู้บริหารและระบบบริหารจัดการภายในโรงเรียนที่ดี ส่วนบริเวณโดยรอบโรงเรียนพบว่ามีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นย่านพาณิชยกรรม ย่านสถานศึกษา และย่านที่อยู่อาศัยเป็นหลัก โดยที่ตั้งของโรงเรียนพบว่าอยู่ค่อนข้างไกลระบบการคมนาคมและขนส่งสาธารณะ เช่น รถประจำทาง รถไฟฟ้า BTS และ MRT

2) ลักษณะการเดินทางของผู้ปกครองและนักเรียน พบว่านักเรียนส่วนใหญ่มีที่อยู่อาศัยปัจจุบันกระจายตัวเกือบทั่วพื้นที่เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ส่วนเขตพื้นที่ชั้นในพบว่ามี การกระจุกตัวในเขตวัฒนามากที่สุด รองลงมาเขตห้วยขวาง คลองเตย ราชเทวี จตุจักร และบางคอแหลม ทำให้การเดินทางของผู้ปกครองและนักเรียนต้องผ่านสถานประกอบการมากมายภายในเขตพื้นที่ชั้นใน เช่น ย่านพาณิชยกรรม ได้แก่ ห้างสรรพสินค้าเพลินิจิตเซ็นเตอร์ อิมโพเรียม โรบินสัน โรงพยาบาลบำรุงราษฎร์ กรุงเทพ จักรวรรดินิ สมิติเวช โรงแรมวินเซอร์ แอมบาสเตอร์ อิมพีเรียลควีนส์ปาร์ค ไมอามี ฯลฯ และห้างร้าน บริษัทอีกมากมาย ย่านสถาบันราชการ ได้แก่ โรงงานยาสูบ โรงงานรถไฟฟ้ามกคะสัน สถานีวิทยุโทรทัศน์แห่งประเทศไทย โรงพยาบาลรถไฟ สถานีทูตญี่ปุ่น อินเดีย และกรมโยธาธิการและผังเมือง ส่วนย่านสถาบันการศึกษา ได้แก่ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร และโรงเรียนนานาชาติ(โปรดดูรายละเอียดแผนที่ 5.11) ส่วนผู้ปกครองและนักเรียนที่อยู่นอกเขตพื้นที่การศึกษาพบว่ามี การกระจายตัวมากที่สุดบริเวณปริมณฑล ได้แก่ จังหวัดนนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ รองลงมาบริเวณเขตต่อเมืองด้านทิศตะวันออกของเขตพื้นที่ชั้นใน ได้แก่ เขตสวนหลวง พระโขนง บางนา ประเวศ วังทองหลางและบางเขน ทำให้ผู้ปกครองและนักเรียนจากนอกเขตพื้นที่ศึกษา ที่ส่วนใหญ่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว ใช้เส้นทางหลัก เช่น ถนนรามอินทรา วิภาวดีรังสิต พหลโยธิน แจ้งวัฒนะ ประชาชื่น และงามวงศ์วาน โดยเดินทางเข้าไปสมทบกับจำนวนรถยนต์ของผู้ปกครองนักเรียนและสถานประกอบการในเขตพื้นที่ชั้นในให้มีปริมาณมากขึ้น เช่น ถนนสุขุมวิท อโศกมนตรี รัชดาภิเษก เพชรบุรีตัดใหม่ พระราม 3 พระราม 4 พระราม 9 ราชดำเนิน และสีลม ฯลฯ (โปรดดูรายละเอียดแผนที่ 5.7)

แผนที่ 5.11 แสดงที่ตั้งสิ่งดึงดูดการเคลื่อนย้ายการเดินทางบริเวณรอบโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร(ฝ่ายประถมและมัธยม)

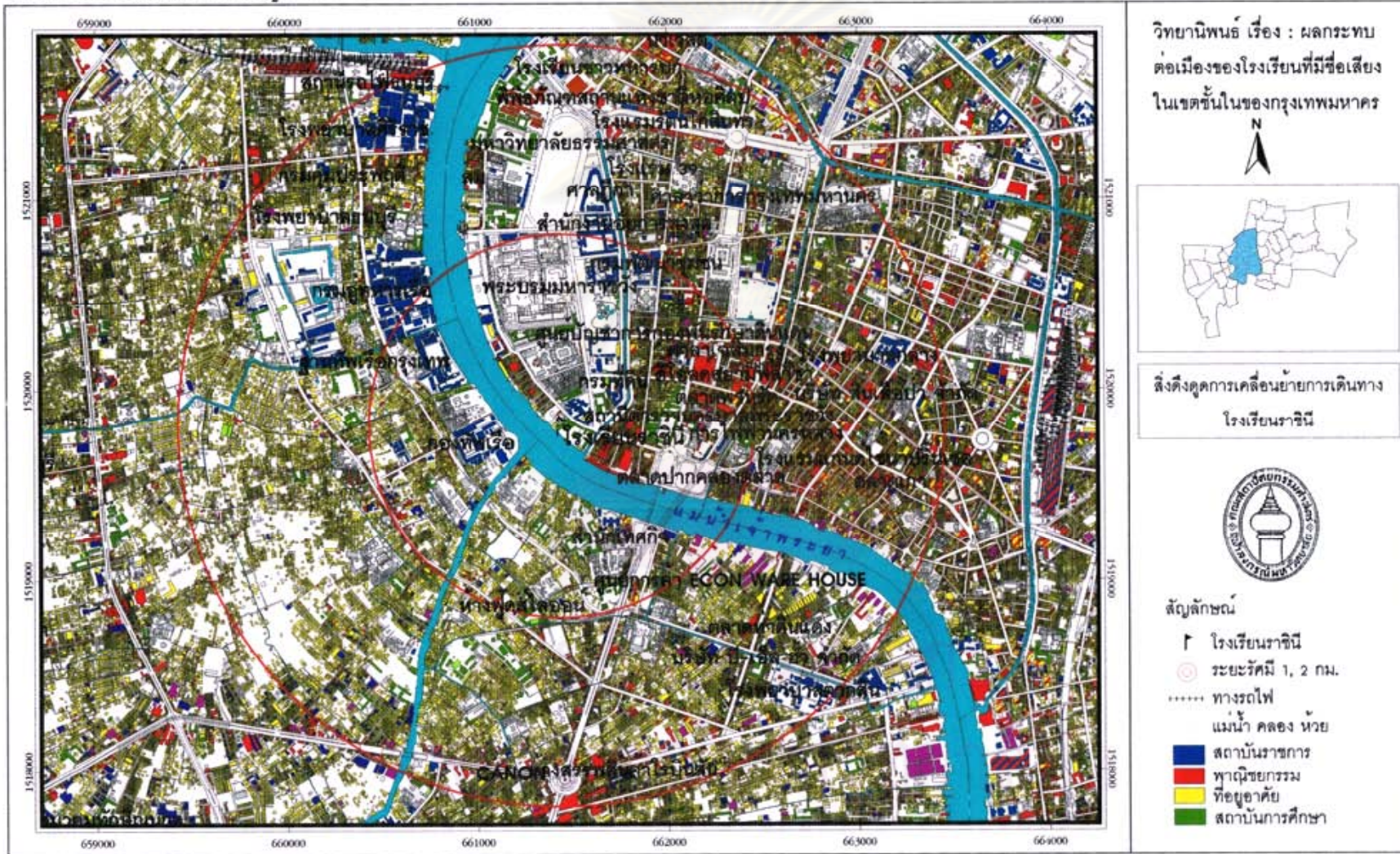


5.4.4 โรงเรียนราชินี

1) ลักษณะที่ตั้งของโรงเรียนราชินี เป็นโรงเรียนเอกชน สังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน เปิดสอนนักเรียนระดับประถมศึกษาถึงระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตพระนคร ริมฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา พบว่าภายในโรงเรียนมีสภาพบรรยากาศดีร่มรื่นสวยงาม มีระบบความปลอดภัยให้กับนักเรียนสูง มีอาคารเรียนขนาดใหญ่ มีห้องสมุดเป็นแหล่งสำหรับให้นักเรียนศึกษาหาความรู้ มีสื่อการเรียนการสอนที่เหมาะสม มีระบบการจัดการเรียนการสอนดี มีผู้บริหารและระบบบริหารจัดการภายในโรงเรียนที่ดี ส่วนบริเวณโดยรอบโรงเรียน พบว่ามีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็น ย่านสถานที่ราชการ พาณิชยกรรม สถานศึกษา และย่านที่อยู่อาศัย พบว่าที่ตั้งของโรงเรียนมีระบบการคมนาคมและขนส่งสาธารณะผ่าน เช่น รถประจำทาง และเรือด่วน โดยมีท่าเรือราชินีและท่าเรือปากคลองตลาดอยู่ใกล้โรงเรียน

2) ลักษณะการเดินทางของผู้ปกครองและนักเรียน พบว่านักเรียนส่วนใหญ่มีที่อยู่อาศัยปัจจุบันกระจายตัวบริเวณเขตต่อเมืองด้านทิศตะวันตก โดยมีการกระจุกตัวที่เขตบางแคมากที่สุด รองลงมาถึงชั้น ทวีวัฒนา คลองสาน ธนบุรี และบางบอน ส่วนพื้นที่เขตชั้นในพบว่ามีมีการกระจุกตัวมากที่สุดในเขตวัฒนา รองลงมาเขตป้อมปราบศัตรูพ่าย และบริเวณปริมณฑล ได้แก่ จังหวัดนนทบุรี นครปฐม ทำให้การเดินทางของผู้ปกครองและนักเรียนต้องผ่านสถานประกอบการมากมายจากนอกเขตพื้นที่เข้ามาสมทบกับเขตพื้นที่ชั้นใน เช่น ย่านพาณิชยกรรม ได้แก่ ห้างสรรพสินค้าดิไอสยาม เซ็นทรัล เมอร์รี่คิงส์ โรบินสัน สะพานหัน ตลาดปากคลอง ศาลาเฉลิมกรุง ธนาคาร โรงแรม ห้างร้าน บริษัทอีกมากมาย ย่านสถาบันราชการ ได้แก่ พระบรมมหาราชวัง (Grand Palace) กองทัพเรือ กรมอุทกหารเรือ กองดุริยางค์ทหารเรือ กรมการรักษาดินแดง กระทรวงกลาโหม กรมการค้าภายใน กระทรวงยุติธรรม พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร การไฟฟ้านครหลวงศาลฎีกา กรมพัฒนาชุมชน กรมที่ดิน สำนักงานเทศกิจ กรุงเทพมหานคร โรงพยาบาลกลาง โรงพยาบาลสมเด็จพระเจ้าพระยา โรงพยาบาลศิริราช และสถานีตำรวจนครบาลภายในเขตพื้นที่ ส่วนย่านสถาบันการศึกษา ได้แก่ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ วิทยาเขตเพาะช่าง (โปรดดูรายละเอียดแผนที่ 5.12) โดยพบว่าผู้ปกครองและนักเรียนจากนอกเขตพื้นที่ศึกษา ที่ส่วนใหญ่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว ใช้เส้นทางหลัก เช่น ถนนบรมราชชนนี เพชรเกษม กัลปพฤกษ์ ราชพฤกษ์กาญจนาภิเษก จรัลสนิทวงศ์ ประชาธิปก อีสรรภาพ พระราม 2 และสุขสวัสดิ์ โดยเดินทางเข้าไปสมทบกับจำนวนรถยนต์ของผู้ปกครองนักเรียนและสถานประกอบการในเขตพื้นที่ชั้นในให้มีปริมาณมากขึ้น เช่น ถนนมหาธาตุ สนามไชย จักรเพชร ราชดำเนิน เจริญกรุง เยาวราช ราชินี ฯลฯ (โปรดดูรายละเอียดแผนที่ 5.8)

แผนที่ 5.12 แสดงที่ตั้งสิ่งดึงดูดการเคลื่อนย้ายการเดินทางบริเวณรอบโรงเรียนราชินี



5.5 ปัญหาจราจรจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารโรงเรียนที่มีชื่อเสียง

5.5.1 รองผู้อำนวยการโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา ซึ่งแจ้งว่าถนนบริเวณโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาไม่มีปัญหาการจราจรทั้งช่วงเช้าและช่วงเย็น เนื่องจากโรงเรียนมีทางเข้า-ออกได้หลายเส้นทาง เช่น ถนนพญาไท ถนนอังรีดูนังต์ และจุฬาลงกรณ์ 12 อีกทั้งครูและนักเรียนส่วนใหญ่อีกจะเดินทางมาถึงโรงเรียนแต่เช้าตรู่ โดยโรงเรียนจะเปิดเพลงเรียกนักเรียนเข้าแถวเวลา 7.20 น. ส่วนช่วงตอนเย็นนักเรียนก็จะทยอยเลิกคนละช่วงเวลา ทำให้ปริมาณรถยนต์ของผู้ปกครองไม่เกิดการสะสมบริเวณโรงเรียนมากนัก แต่จะเห็นว่าปริมาณรถยนต์บริเวณถนนพญาไทและถนนอังรีดูนังต์มีการชะลอตัวบางช่วงจังหวะ โดยสาเหตุหลักไม่ใช่เกิดจากโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาแต่เกิดจากที่ตั้งของโรงเรียนอยู่ใกล้ศูนย์การค้า จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โรงพยาบาล ย่านธุรกิจ และความไม่เป็นระเบียบของยานพาหนะบนท้องถนน แต่ก็ไม่ได้สร้างปัญหาให้กับเมืองมากนัก เนื่องจากบริเวณทางเข้า-ออกของโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา มีเจ้าหน้าที่ของโรงเรียนและเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเขตพื้นที่มาคอยช่วยอำนวยความสะดวกทำให้การจราจรบริเวณโรงเรียนเกิดความคล่องตัวขึ้น (เผด็จกมล, เสียงสกุล, สัมภาษณ์, 16 ธันวาคม 2553)

5.5.2 รองผู้อำนวยการกลุ่มบริหารทั่วไปโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย ซึ่งแจ้งว่าถนนบริเวณโรงเรียนสามเสนวิทยาลัยไม่ประสบปัญหาการจราจรทั้งช่วงเช้าและช่วงเย็นมากนัก เนื่องจากโรงเรียนมีจุดรับ-ส่งนักเรียนหลายเส้นทาง เช่น ถนนพระราม 6 ถนนกำแพงเพชร 5 ถนนเลียบคลองประปา และบริเวณซอยข้างโรงเรียน โดยพบว่าจุดรับ-ส่งบริเวณถนนพระราม 6 ถนนกำแพงเพชร 5 จะมีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเขตพื้นที่มาช่วยอำนวยความสะดวกเนื่องจากมีปริมาณยานพาหนะที่มารับ-ส่งค่อนข้างสูงทำให้บางครั้งเกิดการชะลอตัว อีกทั้งผู้บริหารของโรงเรียนมีการประชุมวางแผนการรับ-ส่งนักเรียนร่วมกับผู้ปกครอง เพื่อให้เกิดความสะดวกและรวดเร็วในการรับ-ส่งนักเรียนและมีการปรับเวลาเข้าเรียน โดยให้ครูและนักเรียนพยายามมาถึงโรงเรียนก่อนเวลา 7.30 น. ส่วนช่วงตอนเย็นพบว่าจะให้นักเรียนทยอยเลิกเป็นช่วงระยะเวลา ระหว่าง 15.00-15.50 น. ส่งผลให้การจราจรบริเวณโรงเรียนสามเสนวิทยาลัยไม่มีปัญหา (นิตยา เทพอรุณรัตน์, สัมภาษณ์, 17 ธันวาคม 2553)

5.5.3 โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร(ฝ่ายประถมและมัธยม)

1) หัวหน้างานวิจัยและบริการวิชาการสู่ชุมชนโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตรฝ่ายประถม ซึ่งแจ้งว่าบริเวณโรงเรียนไม่มีปัญหาการจราจรทั้งช่วงเช้าและช่วงเย็น เนื่องจากทางโรงเรียนมีเจ้าหน้าที่ของโรงเรียนมาช่วยดูแลบริเวณจุดรับ-ส่งนักเรียน และยังมีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมาช่วยอำนวยความสะดวก อีกทั้งภายในมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

ประสานมิตรมีที่จอดรถที่กว้างขวาง โดยนักเรียน 1 คน จะได้รับสิทธิสำหรับที่จอดรถ 1 คัน ผู้บริหารยังกล่าวอีกว่าการเดินทางของนักเรียนไม่ได้เป็นปัญหา เนื่องจากนักเรียนประมาณ 50% จะเป็นบุตรหลานของบุคลากรโดยจะเดินทางร่วมกับผู้ปกครอง ส่วนอีก 50% จะเป็นผู้ปกครอง และคนขับรถประจำตำแหน่งของบุตรหลาน โดยพบว่าผู้ปกครองบางส่วนทำหน้าที่รับ-ส่งบุตรหลานเพียงอย่างเดียว ส่วนคนขับรถประจำตำแหน่งของบุตรหลานพบว่าหลังจากส่งนักเรียนแล้ว จะจอดยานพาหนะอยู่บริเวณโรงเรียนเพื่อรอรับกลับบ้าน (มิ่ง เทพครเมือง, สัมภาษณ์, 29 ธันวาคม 2553)

2) รองผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนานักเรียนโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตรฝ่ายมัธยม ชี้แจงว่าการเดินทางช่วงเช้าและช่วงเย็นของผู้ปกครองและนักเรียนไม่มีปัญหา เนื่องจากไม่มีข้อมูลเรื่องร้องเรียนใดๆเกิดขึ้น โดยพบว่าโรงเรียนเปิดเพลงเรียกเข้าแถว ตั้งแต่เวลา 7.30 น. ซึ่งขณะนั้นจะเป็นช่วงเวลาปริมาณการจราจรยังไม่คับคั่ง และนักเรียนประมาณ 50% จะเดินทางด้วยตนเองโดยอาศัยระบบขนส่งสาธารณะเพราะเป็นเด็กที่โตแล้วจึงสามารถดูแลตนเองได้ ส่วนอีกประมาณ 50% จะเดินทางมาร่วมกับผู้ปกครองหรือเป็นทางผ่านสถานที่ทำงานของผู้ปกครองจึงไม่มีปัญหาการเดินทาง อีกทั้งยังพบว่ามีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเขตพื้นที่มาช่วยอำนวยความสะดวกบริเวณโรงเรียนทั้งช่วงเช้าและช่วงเย็น จึงส่งผลให้บริเวณโรงเรียนไม่มีปัญหาการจราจร (สุรพงษ์ ด้านลักษณะโยธิน, สัมภาษณ์, 29 ธันวาคม 2553)

5.5.4 ผู้อำนวยการโรงเรียนราชินี ชี้แจงว่าถนนบริเวณโรงเรียนราชินี มีปัญหาการจราจร บ้างเล็กน้อยในช่วงเช้าและช่วงเย็น เนื่องจากโรงเรียนมีที่ตั้งอยู่ใกล้ปากคลองตลาด อยู่ใกล้แหล่งงาน และผู้ปกครองไม่นิยมให้บุตรหลานใช้บริการรถรับ-ส่งของโรงเรียนและรถขนส่งสาธารณะ เพราะเป็นห่วงบุตรหลาน ทำให้ช่วงเย็นมีรถมาจอดบริเวณริมถนนมหาราช ถนนสนามไชย ถนนราชินี และถนนพระพิพิธ ส่งผลให้ถนนบางเส้นเสียช่องทางจราจร ทางผู้บริหารโรงเรียนแก้ปัญหานี้ โดยการจัดประชุมผู้ปกครองนักเรียน มีการประสานขอความร่วมมือกับผู้บริหารสถานีตำรวจนครบาลสำนักพระราชวังให้จัดส่งเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมาช่วยอำนวยความสะดวก โดยบางครั้งมีการประชาสัมพันธ์บริเวณหน้าโรงเรียน และแจกเอกสารแนะนำวิธีการเตรียมตัวให้เกิดความรวดเร็วในการรับ-ส่งบุตรหลาน อีกทั้งโรงเรียนยังแก้ปัญหาช่วงเช้าด้วยการให้เด็กนักเรียนรุ่นพี่คอยช่วยรับเด็กนักเรียนรุ่นน้องบริเวณหน้าโรงเรียนโดยมีครูดูแลอยู่ใกล้ชิด ส่วนช่วงเย็นทางโรงเรียนจะแบ่งเวลาเลิกเรียนเป็นสองช่วง คือ เวลา 14.40 น.และ 15.40 น.ทำให้ถนนบริเวณโรงเรียนไม่มีปัญหาจราจรมากนัก (เรืองศิริ สิงหเดช, สัมภาษณ์, 15 ธันวาคม 2553)

5.6 ปัญหาจราจรจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารสถานีดำรงจนครบาลในเขตพื้นที่

5.6.1 รองผู้กำกับการจราจรสถานีดำรงจนครบาลปทุมวัน ชี้แจงว่าผู้บริหารสถานีดำรงจนครบาลได้จัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไปช่วยอำนวยความสะดวกให้กับโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า-เย็น ตามหน้าที่ในช่วงวันปกติ แต่ถ้าโรงเรียนจัดงานจะมีหนังสือขอความอนุเคราะห์ต่อผู้กำกับการสถานีดำรงจนครบาล โดยพบว่าช่วงเช้าและช่วงเย็น บริเวณโรงเรียนไม่ประสบปัญหาการจราจร เนื่องจากเวลาเช้าเรียนยังเป็นช่วงเช้าอยู่ปริมาณจราจรจึงยังไม่คับคั่ง ส่วนช่วงตอนเย็นพบว่าผู้ปกครองจะมาจอดรถยนต์รอคอยนักเรียนอยู่บริเวณถนนอังรีนดุม และบริเวณหน้าโรงเรียนด้านถนนพญาไท แต่ก็มีจำนวนไม่มากนักเนื่องจากนักเรียนส่วนใหญ่จะเดินทางกลับบ้านเองและบางส่วนจะมีกิจกรรมไปเรียนเสริมทักษะทางวิชาการโดยเดินทางไปสถานีกวดวิชาย่านสยามสแควร์และเรียนพิเศษอยู่ที่โรงเรียน ทำให้ปริมาณรถยนต์ของผู้ปกครองไม่เกิดการสะสมมากนัก อีกทั้งช่วงตอนเช้าและเย็นยังมีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเขตพื้นที่มาช่วยอำนวยความสะดวกโดยจัดระบบช่องทางจราจรบริเวณทางเข้า-ออกของโรงเรียน ให้มีความคล่องตัวมากขึ้น (คณิต มีชูบท, สัมภาษณ์, 16 ธันวาคม 2553)

5.6.2 สารวัตรจราจรสถานีดำรงจนครบาลบางซื่อ ชี้แจงว่าผู้บังคับบัญชาสถานีดำรงจนครบาลบางซื่อ ได้จัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไปช่วยอำนวยความสะดวกให้กับโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย โดยพบว่าถนนพระราม 6 และถนนกำแพงเพชร 5 ช่วงเช้าและช่วงเย็นไม่มีปัญหาจราจร เนื่องจากช่วงเช้านักเรียนเข้าเรียนเวลา 7.30 น. นักเรียนส่วนใหญ่มาถึงโรงเรียนก่อนเวลาเข้าเรียน ซึ่งขณะนั้นปริมาณรถยนต์ยังไม่คับคั่งมากนัก ส่วนช่วงตอนเย็นบริเวณถนนกำแพงเพชร 5 และบริเวณซอยข้างโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย พบว่ามีรถยนต์ของผู้ปกครองทยอยมาจอดรอรับบุตรหลานตั้งแต่เวลา 14.30 น. ทำให้การจราจรบริเวณถนนกำแพงเพชร 5 เกิดการชะลอตัวบ้างเล็กน้อย ผู้บังคับบัญชาสถานีดำรงจนครบาลบางซื่อแก้ไขปัญหาโดยจัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไปช่วยอำนวยความสะดวกและจัดระบบการเดินรถบริเวณโรงเรียน ส่งผลให้ไม่เกิดปัญหาจราจร โดยสารวัตรจราจรชี้แจงว่าปัญหาการจราจรส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นไม่ใช่มาจากสาเหตุของโรงเรียน แต่มาจากโรงเรียนมีที่ตั้งอยู่ใกล้แหล่งงาน เช่น สถานีราชการ โรงพยาบาล เป็นต้น (จตุรภัทร์ ภิรมย์แก้ว, สัมภาษณ์, 17 ธันวาคม 2553)

5.6.3 สารวัตรจราจรสถานีดำรงจนครบาลทองหล่อ ชี้แจงว่าผู้บริหารสถานีดำรงจนครบาลได้จัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไปช่วยอำนวยความสะดวกให้กับโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร(ฝ่ายประถมและมัธยม)ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า-เย็น แต่จะอยู่บริเวณทางแยกเข้า-ออกของโรงเรียนที่ห่างออกไป เนื่องจากบริเวณโรงเรียนมีเจ้าหน้าที่ของ

โรงเรียนมากำกับดูแลการรับ-ส่งนักเรียนอยู่แล้ว อีกทั้งที่ตั้งของโรงเรียนก็มีทางเข้าออกหลายเส้นทางด้วยกัน ได้แก่ ถนนอโศก ถนนสุขุมวิท ถนนเพชรบุรี จึงทำให้ปริมาณการจราจรไม่เกิดการสะสมและยังพบว่าภายในมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสามมิตรมีอาคารจอดรถที่กว้างขวางสามารถรองรับปริมาณรถยนต์ของผู้ปกครองได้ จึงส่งผลให้ถนนบริเวณโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสามมิตร(ฝ่ายประถมและมัธยม)ไม่มีปัญหาจราจร (วิชัย ณรงค์, สัมภาษณ์, 29 ธันวาคม 2553)

5.6.4 รองผู้กำกับการจราจรสถานีตำรวจนครบาลสำนักพระราชวัง ชี้แจงว่าโรงเรียนราชินีไม่มีปัญหาการจราจรในช่วงตอนเช้า แต่พบว่ามีปัญหาบ้างเล็กน้อยในช่วงตอนเย็น เนื่องจากมีการผ่อนปรนให้ผู้ปกครองจอดยานพาหนะรอคอยบุตรหลานบริเวณริมถนนมหาธาตุ ถนนสนามไชย ถนนราชินี และถนนพระพิพิธ ตั้งแต่เวลาประมาณ 14.30 น. ซึ่งหลังจากเลิกเรียนแล้วบุตรหลานก็จะโทรศัพท์นัดหมายผู้ปกครองให้มารับบริเวณหน้าโรงเรียน อีกทั้งโรงเรียนมีที่ตั้งอยู่ใกล้ปากคลองตลาด ทำให้อานพาหนะที่แล่นผ่านไปมาเกิดการชะลอตัวบางช่วงจึงหวั่นเนื่องจากเสียช่องทางจราจร ผู้บริหารสถานีตำรวจนครบาลสำนักพระราชวังแก้ไขปัญหานี้โดยการจัดส่งเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไปช่วยอำนวยความสะดวกร่วมกับเจ้าหน้าที่ของโรงเรียนราชินี ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า-เย็น โดยการจัดระบบการเดินทางเดียว ได้แก่ ถนนมหาธาตุ ซึ่งเป็นเส้นทางที่ผ่านบริเวณหน้าโรงเรียนทำให้เกิดความคล่องตัวหรือเกิดการสิ้นไหลของยานพาหนะ อีกทั้งมีการประสานงานร่วมกับผู้บริหารของโรงเรียนราชินี และประชาสัมพันธ์แจกแผ่นพับแนะนำวิธีการจอดยานพาหนะให้เป็นระเบียบ ร่วมประชุมผู้ปกครอง ครู นักเรียน เจ้าหน้าที่ของโรงเรียนเกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมอย่างไรให้เกิดความรวดเร็วในการรับ-ส่งนักเรียน ส่งผลให้การจราจรบริเวณโรงเรียนเกิดความคล่องตัวจึงไม่มีปัญหาจราจร (ประสงค์ อานมณี, สัมภาษณ์, 15 ธันวาคม 2553)

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 6

การวิเคราะห์ผลกระทบต่อเมืองของโรงเรียนที่มีชื่อเสียง

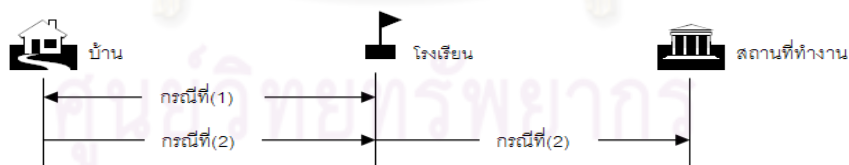
6.1 ผลกระทบด้านกายภาพและสิ่งแวดล้อม

6.1.1 ผลกระทบต่อการเดินทาง

6.1.1.1 การสูญเสียเวลาจากการเดินทาง การดำเนินชีวิตประจำวันของผู้ปกครองและนักเรียนมีการเชื่อมโยงพื้นที่กิจกรรมด้วยการเดินทางระหว่างบ้านกับโรงเรียนและระหว่างโรงเรียนกับสถานที่ทำงาน โดยอาศัยระบบการคมนาคมหรือการขนส่งเป็นหลัก ซึ่งโดยปกติแล้วใน 1 วัน (24 ชั่วโมง) ผู้ปกครองและนักเรียนส่วนใหญ่จะใช้เวลาอยู่กับบ้านประมาณ 8 ชั่วโมง และอยู่สถานที่ทำงานหรือโรงเรียนอีกประมาณ 8 ชั่วโมง ทำให้เหลือเวลาในการทำกิจกรรมอื่นและเวลาในการเดินทางประมาณ 8 ชั่วโมงต่อวัน ดังนั้นระยะเวลาเดินทางจึงมีนัยสำคัญต่อการเดินทาง

1) การเดินทางไปโรงเรียนในช่วงเช้า

กรณีที่ (1) จุดเริ่มต้นออกจากบ้านไปส่งนักเรียนที่โรงเรียนแล้วเดินทางกลับบ้าน พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้ระยะเวลาเดินทาง 30-60 นาที (42.1%) และ 15-30 นาที (38.4%) ตามลำดับ (โปรดดูตารางที่ 6.1 และภาพที่ 6.1) จากข้อมูลชี้ให้เห็นว่าการเดินทางออกจากบ้านไปส่งนักเรียนที่โรงเรียนจะใช้เวลาเดินทางมากกว่าการเดินทางกลับบ้าน เนื่องจากเส้นทางขาเข้าเมืองมีปริมาณรถยนต์มากกว่าเส้นทางออกนอกเมืองจึงส่งผลให้ช่วงเช้าที่ไปส่งนักเรียนใช้เวลาเดินทางมากกว่า พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้ระยะเวลาเดินทางไปกลับโดยรวมประมาณ 45-90 นาที



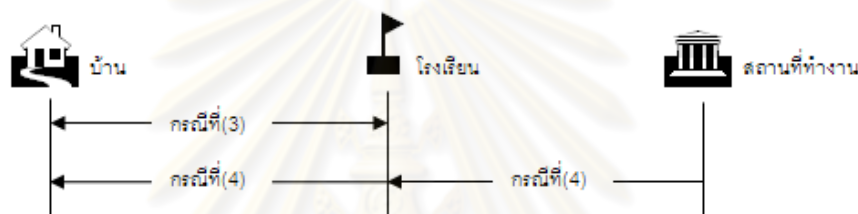
ภาพที่ 6.1 แสดงระยะเวลาการเดินทางระหว่าง บ้าน โรงเรียนและสถานที่ทำงาน (ช่วงเช้า)

กรณีที่ (2) จุดเริ่มต้นออกจากบ้านไปส่งนักเรียนที่โรงเรียนแล้วเดินทางต่อเนื่องไปสถานที่ทำงาน พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้ระยะเวลาเดินทาง 30-60 นาที(42.1%) และ15-30 นาที(42.0%) ตามลำดับ (โปรดดูตารางที่ 6.1และภาพที่ 6.1) จากข้อมูลชี้ให้เห็นว่าการเดินทางออกจากบ้านไปส่งนักเรียนที่โรงเรียนจะใช้เวลาเดินทางมากกว่าการเดินทางต่อเนื่องไปสถานที่ทำงาน เนื่องจากสถานที่ทำงานส่วนใหญ่อยู่ในเขตพื้นที่ชั้นในซึ่งมีระยะทางไม่ไกลสถานศึกษา

มากนัก โดยพบว่าผู้ปกครองและนักเรียนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้ระยะเวลาเดินทางรวมประมาณ 45-90 นาที

2) การสูญเสียเวลาจากการเดินทางกลับบ้านในช่วงบ่าย/เย็น

กรณีที่ (3) จุดเริ่มต้นออกจากบ้านไปรับนักเรียนที่โรงเรียนแล้วเดินทางกลับบ้านพบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้ระยะเวลาในการเดินทาง 30-60 นาที (40.8%) และ 30-60 นาที (41.2%) ตามลำดับ (โปรดดูตารางที่ 6.1 และภาพที่ 6.2) จากข้อมูลชี้ให้เห็นว่าการเดินทางออกจากบ้านไปรับนักเรียนที่โรงเรียนส่วนใหญ่จะใช้ระยะเวลาเดินทางกลับบ้านเท่ากัน โดยพบว่ากลุ่มตัวอย่างใช้ระยะเวลาเดินทางไปกลับรวมประมาณ 60-120 นาที มากที่สุด



ภาพที่ 6.2 แสดงระยะเวลาการเดินทางระหว่าง บ้าน โรงเรียน และสถานที่ทำงาน (ช่วงบ่าย)

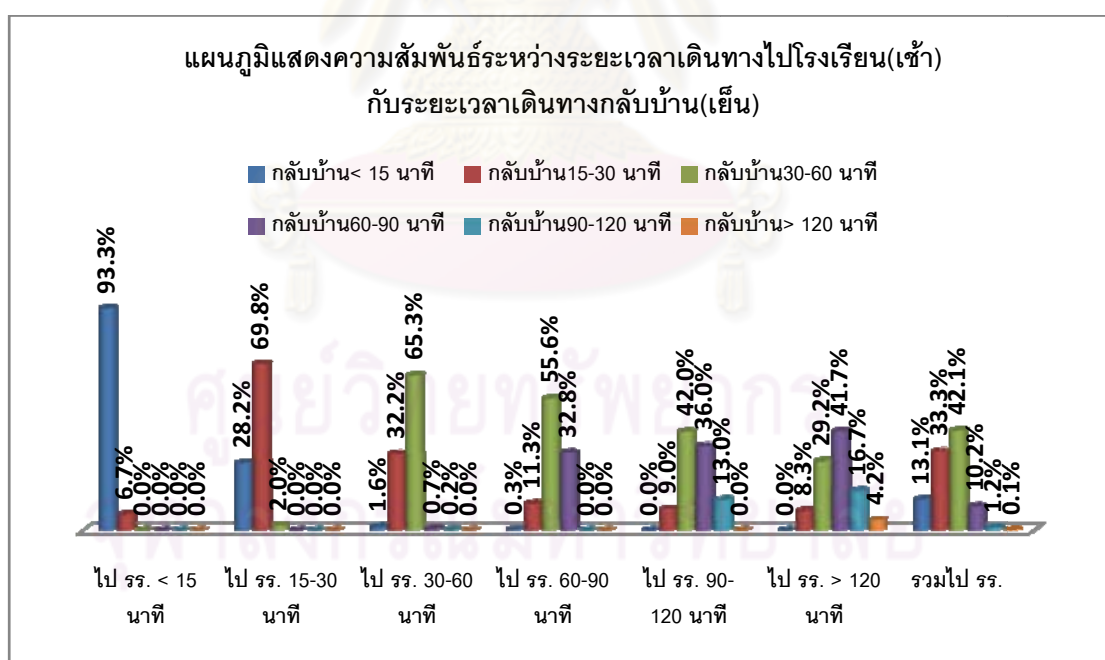
กรณีที่ (4) จุดเริ่มต้นออกจากสถานที่ทำงานไปรับนักเรียนที่โรงเรียนแล้วเดินทางกลับบ้านพบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้ระยะเวลาในการเดินทาง 15-30 นาที (40.7%) และ 30-60 นาที (41.2%) ตามลำดับ (โปรดดูตารางที่ 6.1 และภาพที่ 6.2) จากข้อมูลชี้ให้เห็นว่าการเดินทางออกจากสถานที่ทำงานไปรับนักเรียนที่โรงเรียนจะใช้เวลาเดินทางน้อยกว่าการเดินทางกลับบ้านเนื่องจากช่วงเย็นตอนกลับบ้านเป็นช่วงเวลาเร่งด่วนปริมาณการจราจรมีความหนาแน่น อีกทั้งมีการแวะทำกิจกรรมระหว่างทางทำให้ใช้ระยะเวลาเดินทางมากกว่า โดยพบว่าผู้ปกครองและนักเรียนกลุ่มตัวอย่างใช้ระยะเวลาเดินทางรวมประมาณ 45-90 นาทีมากที่สุด

3) ความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาเดินทางไปโรงเรียนกับระยะเวลาเดินทางกลับบ้าน จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้ระยะเวลาเดินทางไปโรงเรียน 30-60 นาที ร้อยละ 42.1 ทั้งนี้กลุ่มที่ใช้ระยะเวลาเดินทางกลับบ้านเท่ากันมีจำนวน ร้อยละ 65.3 โดยจะใช้ระยะเวลาเดินทางกลับบ้านเพิ่มขึ้นเท่ากับ 60-90, 90-120 นาที และมากกว่า 120 นาที จำนวน ร้อยละ 55.6, 42.0 และ 29.2 ตามลำดับ ส่วนรองลงมาคือกลุ่มที่ใช้ระยะเวลาเดินทางไปโรงเรียน 15-30 นาที ร้อยละ 33.3 พบว่ากลุ่มที่ใช้ระยะเวลาเดินทางกลับบ้านเท่ากันมีจำนวน ร้อยละ 69.8 โดยจะใช้ระยะเวลาเดินทางกลับบ้านเพิ่มขึ้นเท่ากับ 30-60, 60-90 นาที และ 90-120 นาที จำนวน ร้อยละ 32.2, 11.3 และ 9.0 ตามลำดับ (โปรดดูรายละเอียดภาพที่ 6.3)

ตารางที่ 6.1 แสดงระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางไปรับ-ส่งนักเรียนโรงเรียนกลุ่มตัวอย่าง (ช่วงเช้า-ช่วงเย็น)

การเดินทาง		เตรียมอุดมฯ	สามเสนวิทยาลัย	สาธิตฯประสาน	ราชินี	รวม
		ระยะเวลา (นาที)	ระยะเวลา(นาที)	ระยะเวลา(นาที)	ระยะเวลา (นาที)	ระยะเวลา (นาที)
ไปส่ง ช่วงเช้า	บ้าน - รร.	30-60 นาที (1)	15-30 นาที (1)	30-60 นาที (1)	30-60 นาที (1)	30-60 นาที (42.1%)
		15-30 นาที (2)	30-60 นาที (2)	15-30 นาที (2)	15-30 นาที (2)	15-30 นาที (33.3%)
	รร. - บ้าน	30-60 นาที (1)	15-30 นาที (1)	30-60 นาที (1)	15-30 นาที (1)	15-30 นาที (38.4%)
		15-30 นาที (2)	< 15 นาที (2)	15-30 นาที (2)	30-60 นาที (2)	30-60 นาที (32.6%)
บ้าน - รร.	30-60 นาที (1)	15-30 นาที (1)	30-60 นาที (1)	30-60 นาที (1)	30-60 นาที (42.1%)	
	15-30 นาที (2)	30-60 นาที (2)	15-30 นาที (2)	15-30 นาที (2)	15-30 นาที (33.3%)	
รร. - สนง.	15-30 นาที (1)	15-30 นาที (1)	15-30 นาที (1)	15-30 นาที (1)	15-30 นาที (42.0%)	
	30-60 นาที (2)	30-60 นาที (2)	30-60 นาที (2)	30-60 นาที (2)	30-60 นาที (30.7%)	
ไปรับ ช่วงบ่าย/เย็น	บ้าน - รร.	15-30 นาที (1)	15-30 นาที (1)	30-60 นาที (1)	15-30 นาที (1)	30-60 นาที (40.8%)
		30-60 นาที (2)	30-60 นาที (2)	15-30 นาที (2)	30-60 นาที (2)	15-30 นาที (39.2%)
	รร. - บ้าน	30-60 นาที (1)	30-60 นาที (1)	30-60 นาที (1)	30-60 นาที (1)	30-60 นาที (41.2%)
		15-30 นาที (2)	15-30 นาที (2)	60-90 นาที (2)	60-90 นาที (2)	15-30 นาที (23.8%)
สนง. - รร.	30-60 นาที (1)	15-30 นาที (1)	15-30 นาที (1)	15-30 นาที (1)	15-30 นาที (40.7%)	
	15-30 นาที (2)	30-60 นาที (2)	30-60 นาที (2)	30-60 นาที (2)	30-60 นาที (28.5%)	
รร. - บ้าน	30-60 นาที (1)	30-60 นาที (1)	30-60 นาที (1)	30-60 นาที (1)	30-60 นาที (41.2%)	
	15-30 นาที (2)	15-30 นาที (2)	60-90 นาที (2)	60-90 นาที (2)	15-30 นาที (23.8%)	

ที่มา : จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลแบบสอบถาม (1) หมายถึง มากที่สุด (2) หมายถึง รองลงมา



ภาพที่ 6.3 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาเดินทางไปโรงเรียนกับระยะเวลาเดินทางกลับบ้าน

จากข้อมูลชี้ให้เห็นว่าการเดินทางกลับบ้านใช้ระยะเวลาเดินทางมากกว่าการเดินทางไปโรงเรียนเนื่องจากจำนวนยานพาหนะช่วงเช้าที่ไปส่งนักเรียนยังไม่หนาแน่น แต่ช่วงเย็นยานพาหนะมีความหนาแน่นกว่าเนื่องจากอยู่ในชั่วโมงเร่งด่วน อีกทั้งยังมีการแวะทำกิจกรรมระหว่างทางจึง

ส่งผลให้ใช้ระยะเวลาในการเดินทางช่วงเย็นมากกว่า ซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัยของ (จารึก ประพันธ์พจน์, 2533: 195) ที่พบว่านักเรียนใช้ระยะเวลาในการเดินทางไปโรงเรียนน้อยกว่า ระยะเวลาเดินทางกลับบ้าน จะเห็นได้ว่าการเดินทางของนักเรียนส่วนใหญ่ใช้ระยะเวลาเดินทางมากกว่า 30 นาที พบว่าขัดแย้งกับแนวความคิดการวางผังของ (Joseph De Chaira and Lee Koppelman, 1969) ที่กำหนดให้โรงเรียนระดับประถมศึกษาสามารถเดินเท้าไปโรงเรียนได้และโรงเรียนระดับมัธยมศึกษาใช้เวลาเดินทางไม่เกิน 30 นาที ดังนั้นการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จึงเป็นการสูญเสียเวลา

6.1.1.2 ผลกระทบจากการรับ-ส่งนักเรียนที่หน้าโรงเรียน จากผลการศึกษาพบว่า สถานที่จอดรถของโรงเรียนส่วนใหญ่มีที่จอดรถจำกัด หรือหากมีส่วนใหญ่ก็จะไม่อนุญาตให้เข้าใช้ บริการ เพราะจำนวนยานพาหนะของผู้ปกครองที่มารับ-ส่ง นักเรียนมีจำนวนมาก ซึ่งอาจทำให้เกิด ความแออัดของยานพาหนะบริเวณทางเข้า-ออกของโรงเรียน ดังนั้นผู้ปกครองที่มาส่งจึงต้องให้ บุตรหลานลงตามจุดที่โรงเรียนกำหนด ซึ่งส่วนใหญ่ก็จะอยู่บริเวณด้านหน้าและหลังโรงเรียน จาก การสังเกตการณ์ถึงความแออัดของการจราจรบริเวณหน้าโรงเรียนช่วงเช้า-เย็น พบว่าช่วงเย็นถนน บริเวณรอบโรงเรียนกลุ่มตัวอย่างมีความแออัดมากกว่าช่วงเช้า เนื่องจากช่วงเช้านักเรียนส่วนใหญ่ มาถึงโรงเรียนก่อนเวลาเร่งด่วน ส่วนนักเรียนที่มาถึงโรงเรียนในช่วงเร่งด่วนเข้าผู้ปกครองจอดส่ง แล้วจะรีบเดินทางต่อเนื่องเพราะมีภารกิจอื่น ส่วนช่วงเย็นพบว่าผู้ปกครองจะมีพฤติกรรมจอดรอ คอยบุตรหลานริมถนนและในซอยบริเวณรอบโรงเรียนในลักษณะต่อคิวกันเป็นแถวยาวหรือจอด ช้อนคัน 2-3 ช่องทาง ส่งผลให้ยานพาหนะเกิดการชะลอตัวในบางช่วงจึงหวั่นเนื่องจากเสียช่องทาง การจราจร

จากผลการวิเคราะห์แบบสอบถามในการให้ระบุสาเหตุและปัญหาความแออัดของ การจราจรบริเวณโดยรอบโรงเรียนกลุ่มตัวอย่างพบว่า

1) รถของผู้ปกครองที่จอดรับ-ส่งบุตรหลานที่หน้าโรงเรียนมีปริมาณมากทำให้ต่อคิวกัน เป็นแถวยาวจนรถติด ร้อยละ 45.8 (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 43) จากการลงสำรวจ ภาคสนามพบว่าช่วงเวลาประมาณ 7.00-8.00 น.ปริมาณรถยนต์บริเวณหน้า/หลังโรงเรียนเริ่มมี ความหนาแน่นทำให้บางช่วงจังหวะที่จอดส่งนักเรียนมีการชะลอตัว แต่ผู้บริหารโรงเรียนกลุ่ม ตัวอย่างแก้ไขปัญหานี้ด้วยการขอความร่วมมือจากตำรวจจราจรในเขตพื้นที่ให้มาช่วยอำนวยความสะดวกบริเวณหน้าโรงเรียน

2) ที่จอดรถของโรงเรียนไม่เพียงพอทำให้ต้องจอดริมถนนหรือในซอยบริเวณโดยรอบ โรงเรียน ร้อยละ 21.3 (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 43) จากการลงสำรวจภาคสนามพบว่า

โรงเรียนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีข้อจำกัดของพื้นที่จอดรถและบางโรงเรียนไม่อนุญาตให้นำรถเข้ามาจอดในบริเวณโรงเรียนเนื่องจากเกรงว่าเด็กนักเรียนจะไม่สามารถความปลอดภัย จากการสังเกตการณ์พบว่าช่วงเวลาประมาณ 14.30-16.00 น. ผู้ปกครองจะนำยานพาหนะมาจอดรอคอยบุตรหลานที่ริมถนนและในซอยบริเวณโดยรอบโรงเรียน ซึ่งบางพื้นที่ตามกฎหมายเป็นที่ห้ามจอดแต่ทางโรงเรียนแก้ปัญหาโดยขอความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจากสถานีตำรวจนครบาลในเขตพื้นที่ให้มาช่วยอำนวยความสะดวก ทำให้เกิดการอะลุ่มอล่วยสถานที่จอดยานพาหนะ ส่งผลให้ถนนและซอยบริเวณโดยรอบโรงเรียนกลายเป็นพื้นที่จอดยานพาหนะของผู้ปกครองนักเรียน

3) ปัญหารถเคลื่อนตัวได้ช้าเพราะจำนวนช่องทางจราจรลดลงเนื่องจากจอร์จริมถนนบริเวณโดยรอบโรงเรียน ร้อยละ 12.1 (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 43) จากการลงสำรวจภาคสนามพบว่าโรงเรียนราชินี มีผู้ปกครองมาจอดจอร์จริมถนนชั้นคัน 2-3 ช่องทางเนื่องจากโรงเรียนมีพื้นที่จอดรถจำกัด ทำให้เสียช่องทางจราจร ทางผู้บริหารของโรงเรียนแก้ปัญหาด้วยการขอความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเขตพื้นที่ ให้มาช่วยอำนวยความสะดวกพบว่ามีการจัดระบบการเดินรถทางเดียวในช่วงเวลาเร่งด่วน

6.1.1.3 ผลกระทบการจราจรเนื่องจากสิ่งดึงดูดการเคลื่อนย้ายการเดินทาง การวิเคราะห์จะพิจารณาที่ตั้งของโรงเรียนและที่ตั้งของสิ่งดึงดูดการเคลื่อนย้ายการเดินทางบริเวณพื้นที่เขตชั้นใน โดยการเปรียบเทียบช่วงเวลาเข้าทำงานของสถานประกอบการกับช่วงเวลาเข้าเรียนของโรงเรียนกลุ่มตัวอย่างและช่วงเวลาชั่วโมงเร่งด่วน ดังนี้

1) โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตปทุมวันจากผลการศึกษาพบว่านักเรียนส่วนใหญ่มีที่อยู่อาศัยปัจจุบันกระจายตัวไปทั่วพื้นที่เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยพบว่าพื้นที่เขตชั้นในกรุงเทพมหานคร มีการกระจุกตัวมากที่สุดในพื้นที่เขตราชเทวี รองลงมาเขตปทุมวัน บางรัก และสาทร พญาไท ทำให้การเดินทางของผู้ปกครองและนักเรียนต้องผ่านสถานประกอบการต่างๆมากมายภายในเขตพื้นที่ชั้นใน ส่วนผู้ปกครองและนักเรียนที่อยู่นอกเขตพื้นที่ชั้นใน พบว่ามีการกระจายตัวทั่วทุกพื้นที่เขตกรุงเทพมหานครในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน โดยมีการกระจุกตัวมากที่สุดแถบปริมณฑล ได้แก่ จังหวัดนนทบุรี และสมุทรปราการ ทำให้ผู้ปกครองและนักเรียนจากนอกเขตพื้นที่การศึกษาเดินทางเข้ามาในเขตพื้นที่ชั้นในโดยใช้เส้นทางหลัก เช่น ถนนวิภาวดีรังสิต ลาดพร้าว พหลโยธิน เพชรบุรีตัดใหม่ สาทร สุขุมวิท บางนาตราด และบรมราชชนนี ซึ่งจะเข้าไปสมทบกับยานพาหนะรถยนต์ของผู้ปกครองนักเรียนและสถานประกอบการต่างๆภายในเขตพื้นที่เขตชั้นในให้มีปริมาณมากขึ้น โดยพบว่ามากที่สุดบนถนนพญาไท รองลงมาอรัญญิก และพระราม 4 (โปรดดูรายละเอียดแผนที่ 5.1)

จากการเปรียบเทียบช่วงเวลาเข้าเรียน(7.30 น.)และเวลาเข้าทำงานของสถานประกอบการที่เป็นสิ่งดึงดูดการเคลื่อนย้ายการเดินทางเข้ามาทำกิจกรรมภายในเขตพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร พบว่าเวลาเข้าทำงานของสถานประกอบการส่วนใหญ่จะเป็นคนละช่วงเวลา เช่น ห้างสรรพสินค้าสยามพารากอน สยามเซ็นเตอร์ ดิสคัฟเวอรี่ เพนนินซูล่าพลาซ่า โรบินสันสีลม จามจุรีสแควร์ เข้าเวลา 10.00 น.โรงพยาบาลจุฬา โรงพยาบาลตำรวจ เข้าเวลา 6.00-9.00 น. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สภากาชาดไทย เข้าเวลา 8.00น.และจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เข้าเวลา 8.00 น. เป็นต้น (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ 6.2)

ตารางที่ 6.2 แสดงเวลาเข้าทำงานของสถานประกอบการบริเวณโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา

สถานประกอบการรอบโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา	เวลาเข้า	เวลาเลิก
โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา	7.30 น.	15.50 น.
1.ย่านสถาบันราชการ		
โรงพยาบาลจุฬา โรงพยาบาลตำรวจ การรถไฟแห่งประเทศไทย	6.00-9.00 น.	16.30 น.
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สถานีตำรวจนครบาลปทุมวัน	8.30 น.	16.30 น.
สภากาชาดไทย สำนักงานสรรพากรพื้นที่ 12 สถานทูต	8.30 น.	16.30 น.
2.ย่านพาณิชยกรรม		
ห้างสรรพสินค้าสยามเซ็นเตอร์ ดิสคัฟเวอรี่	10.00 น.	22.00 น.
เพนนินซูล่าพลาซ่า โรบินสันสีลม จามจุรีสแควร์	10.00 น.	22.00 น.
โรงพยาบาลกรุงเทพคริสตเตียน โรงแรม	24 ชม.	24 ชม.
ธนาคาร นอกห้างสรรพสินค้า	8.30-9.30 น.	15.00 น.
ห้างร้าน บริษัท	9.00 น.	17.00 น.
3.ย่านสถาบันการศึกษา		
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย สถาบันเทคโนโลยีปทุมวัน	8.00 น.	16.30 น.
เทคโนโลยีราชมงคลตะวันออกวิทยาเขตอุเทนถวาย	8.00 น.	16.30 น.

ที่มา : ผู้วิจัย

จากข้อมูลชี้ให้เห็นว่าเวลาเข้าทำงานของสถานประกอบการกับเวลาเข้าเรียนของนักเรียนโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาส่วนใหญ่เป็นคนละช่วงเวลา อีกทั้งผู้ปกครองนักเรียนส่วนใหญ่ต้องการหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรจึงเตรียมตัวเดินทางออกจากบ้านด้วยการตื่นแต่เช้ามืด ซึ่งสอดคล้องกับแบบสอบถามผู้ปกครองและนักเรียนโรงเรียนมีชื่อเสียงที่พบว่าการตื่นแต่เช้ามืดทำให้เด็กพักผ่อนไม่เพียงพออาจส่งผลต่อพัฒนาการของเด็ก ร้อยละ 14.6 (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 47)

นอกจากนี้ยังพบว่าหลังจากส่งนักเรียนที่โรงเรียนแล้วผู้ปกครองจะเดินทางต่อเนื่องไปสถานที่ทำงาน และเดินทางกลับบ้านโดยตรงประมาณ ร้อยละ 31.9 และ 19.7 และพบว่ามีผู้ปกครองบางส่วนแวะทำกิจกรรมระหว่างทางก่อนเดินทางไปสถานที่ทำงานและเดินทางกลับบ้านประมาณ ร้อยละ 4.4 และ 5.7 ตามลำดับ (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 46) ซึ่งการเดินทางต่อเนื่องของผู้ปกครองนักเรียนดังกล่าวส่วนใหญ่จะอยู่ในช่วงเวลาชั่วโมงเร่งด่วนทำให้จำนวนรถยนต์ส่วนตัวของผู้ปกครองไปสมทบกับปริมาณจราจรของสถานประกอบการให้มีความหนาแน่นมากขึ้นจึงส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่ชั้นในกรุงเทพมหานคร ส่วนการเดินทางในช่วงตอนเย็นพบว่านักเรียนเลิกเรียนเวลา 15.50 น. ซึ่งเป็นช่วงก่อนเวลาเลิกงานของสถานประกอบการ โดยพบว่านักเรียนบางส่วนเดินทางกลับบ้านเอง ร้อยละ 60.0 เนื่องจากเป็นเด็กโตแล้ว (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 31) บางส่วนเดินทางไปเรียนเสริมที่สถาบันกวดวิชา ร้อยละ 30.6 โดยใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เช่น รถไฟฟ้า BTS MRT และรถโดยสารประจำทาง และบางส่วนทำการบ้านอยู่ที่โรงเรียน ร้อยละ 19.0 (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 51) ทำให้ผู้ปกครองทยอยมารับบุตรหลานกลับบ้าน ส่งผลให้ปริมาณจราจร (Traffic volume) ของผู้ปกครองนักเรียนช่วงเย็นแผ่กระจายออกไป ดังนั้นปัญหาการจราจรช่วงเย็นจึงไม่ใช่เกิดจากโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาโดยตรง เพราะช่วงนั้นเป็นช่วงเวลาเลิกงานของสถานประกอบการต่างๆมาบรรจบกัน

2) โรงเรียนสามเสนวิทยาลัย ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตพญาไทจากผลการศึกษาพบว่านักเรียนส่วนใหญ่มีที่อยู่อาศัยปัจจุบันกระจายตัวไปเกือบทั่วพื้นที่เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยพบว่าพื้นที่เขตชั้นในกรุงเทพมหานคร มีการกระจุกตัวมากที่สุดในพื้นที่เขตพญาไท รองลงมาเขตบางซื่อ จตุจักร ดุสิต และห้วยขวาง ทำให้การเดินทางของผู้ปกครองและนักเรียนต้องผ่านสถานประกอบการต่างๆมากมายภายในเขตพื้นที่ชั้นใน ส่วนผู้ปกครองและนักเรียนที่อยู่นอกเขตพื้นที่ชั้นใน พบว่ามีการกระจายตัวไปทางเขตต่อเมืองด้านตะวันออกมากกว่าด้านตะวันตก โดยมีการกระจุกตัวมากที่สุดแถบปริมณฑล ได้แก่ จังหวัดนนทบุรี และปทุมธานี ทำให้ผู้ปกครองและนักเรียนจากนอกเขตพื้นที่การศึกษาเดินทางเข้ามาในเขตพื้นที่ชั้นในโดยใช้เส้นทางหลัก เช่น ถนนพหลโยธิน วิภาวดีรังสิต แจ้งวัฒนะ ทางด่วน งามวงศ์วาน ประชาชื่น และกำแพงเพชร ซึ่งจะเข้าไปสมทบกับยานพาหนะรถยนต์ของผู้ปกครองนักเรียนและสถานประกอบการต่างๆภายในเขตพื้นที่เขตชั้นในให้มีปริมาณมากขึ้น โดยพบว่ามากที่สุดบนถนนพระราม 6 รองลงมาประดิพัทธ์ และสุทธิสาร (โปรดดูรายละเอียดแผนที่ 5.2)

จากการเปรียบเทียบช่วงเวลาเข้าเรียน (7.30 น.) และเวลาเข้าทำงานของสถานประกอบการที่เป็นสิ่งดึงดูดการเคลื่อนย้ายการเดินทางเข้ามาทำกิจกรรมต่างๆในเขตพื้นที่ชั้นใน

ของกรุงเทพมหานคร พบว่าเวลาเข้าทำงานของสถานประกอบการส่วนใหญ่จะเป็นคนละช่วงเวลา เช่น กรมการขนส่งทางบก กรมสรรพาวุธทหารบก การประปานครหลวง กรมสรรพสามิต กองกษาปณ์ กระทรวงการคลัง กรมสรรพากร เข้าเวลา 8.30 น.โรงพยาบาลพระมงกุฎเกล้า และโรงพยาบาลประสาทวิทยา เข้าเวลา 6.00-9.00 น.โรงพยาบาลพญาไท 2 โรงพญาบาลวิชัยยุทธ เข้าตลอด 24 ชม.และวิทยาลัยแพทยศาสตร์พระมงกุฎเกล้า เทคนิคดุสิต เข้าเวลา 8.00 น.เป็นต้น (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ 6.3)

ตารางที่ 6.3 แสดงเวลาเข้าทำงานของสถานประกอบการบริเวณโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย

สถานที่ประกอบการรอบโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย	เวลาเข้า	เวลาเลิก
โรงเรียนสามเสนวิทยาลัย	7.30 น.	15.00 น.
1.ย่านสถาบันราชการ		
กรมการขนส่งทางบก กรมสรรพาวุธทหารบก กรมการทหารสื่อสาร	8.30 น.	16.30 น.
สถานี ททบ. 5 การประปานครหลวง กองกษาปณ์ กระทรวงการคลัง	8.30 น.	16.30 น.
สถานีตำรวจนครบาลบางซื่อ ดุสิต กรมสรรพสามิต กรมสรรพากร	8.30 น.	16.30 น.
โรงพยาบาลพระมงกุฎเกล้า และประสาทวิทยา	6.00-9.00 น.	16.30 น.
2.ย่านพาณิชย์กรรม		
โรงพยาบาลพญาไท 2 โรงพญาบาลวิชัยยุทธ โรงแรม	24 ชม.	24 ชม.
ธนาคารนอกห้างสรรพสินค้า	8.30-9.30 น.	15.00 น.
ห้างร้าน บริษัท	9.00 น.	17.00 น.
3.ย่านสถาบันการศึกษา		
วิทยาลัยแพทยศาสตร์พระมงกุฎเกล้า เทคนิคดุสิต	8.00 น.	16.30 น.

ที่มา : ผู้วิจัย

จากข้อมูลชี้ให้เห็นว่าเวลาเข้าทำงานของสถานประกอบการกับเวลาเข้าเรียนของนักเรียนโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย ส่วนใหญ่เป็นคนละช่วงเวลา อีกทั้งผู้ปกครองนักเรียนส่วนใหญ่ต้องการหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรจึงเตรียมตัวเดินทางออกจากบ้านด้วยการตื่นแต่เช้ามีด ซึ่งสอดคล้องกับแบบสอบถามผู้ปกครองและนักเรียนโรงเรียนมีชื่อเสียงที่พบว่าการตื่นแต่เช้ามีดทำให้เด็กพักผ่อนไม่เพียงพออาจส่งผลต่อพัฒนาการของเด็ก(10.5%)(โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 47)

นอกจากนี้ยังพบว่าหลังจากส่งนักเรียนที่โรงเรียนแล้วผู้ปกครองจะเดินทางต่อเนื่องไปสถานที่ทำงาน และเดินทางกลับบ้านโดยตรงประมาณ ร้อยละ 51.1 และ 19.2 และพบว่ามีผู้ปกครองบางส่วนแวะทำกิจกรรมระหว่างทางก่อนเดินทางไปสถานที่ทำงานและเดินทางกลับบ้านประมาณ ร้อยละ 7.1 และ 6.8 ตามลำดับ (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 46) ซึ่งการเดินทาง

ต่อเนื่องของผู้ปกครองนักเรียนดังกล่าวส่วนใหญ่จะอยู่ในช่วงเวลาชั่วโมงเร่งด่วนทำให้จำนวนรถยนต์ส่วนตัวของผู้ปกครองไปสมทบกับปริมาณจราจรของสถานประกอบการให้มีความหนาแน่นมากขึ้นจึงส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่ชั้นในกรุงเทพมหานคร ส่วนการเดินทางในช่วงตอนเย็นพบว่านักเรียนเลิกเรียนเวลา 15.00 น. ซึ่งเป็นช่วงก่อนเวลาเลิกงานของสถานประกอบการ โดยพบว่ามึ้นักเรียนบางส่วนเดินทางกลับบ้านเอง ร้อยละ 38.2 เนื่องจากเป็นเด็กโตแล้ว (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 31) บางส่วนเล่นอยู่ภายในโรงเรียน ร้อยละ 36.7 บางส่วนทำการบ้านและเรียนพิเศษอยู่ที่โรงเรียน ร้อยละ 16.0, 14.8 บางส่วนเดินทางไปเรียนเสริมที่สถาบันกวดวิชา ร้อยละ 11.4 โดยใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เช่น รถโดยสารประจำทาง รถแท็กซี่ และรถไฟฟ้า BTS (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 51) ทำให้ผู้ปกครองทยอยมารับบุตรหลานกลับบ้าน ส่งผลให้ปริมาณจราจร(Traffic volume) ของผู้ปกครองนักเรียนช่วงเย็นแผ่กระจายออกไป ดังนั้นปัญหาการจราจรช่วงเย็นจึงไม่ใช่เกิดจากโรงเรียนสามเสนวิทยาลัยโดยตรง เพราะช่วงนั้นเป็นช่วงเวลาเลิกงานของสถานประกอบการต่างๆมาบรรจบกัน

3) โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร(ฝ่ายประถมและมัธยม) ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตวัฒนาจากผลการศึกษาพบว่านักเรียนส่วนใหญ่มีที่อยู่อาศัยปัจจุบันกระจายตัวไปเกือบทั่วพื้นที่เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยพบว่าพื้นที่เขตชั้นในกรุงเทพมหานคร มีการกระจุกตัวมากที่สุดในพื้นที่เขตวัฒนา รองลงมาเขตห้วยขวาง ราชเทวี คลองเตย จตุจักร และบางคอแหลม ทำให้การเดินทางของผู้ปกครองและนักเรียนต้องผ่านสถานประกอบการต่างๆ มากมายภายในเขตพื้นที่ชั้นใน ส่วนผู้ปกครองและนักเรียนที่อยู่นอกเขตพื้นที่ชั้นใน พบว่ามีการกระจายตัวไปทางเขตต่อเมืองด้านตะวันออกมากกว่าด้านตะวันตก โดยมีการกระจุกตัวมากที่สุดที่เขตสวนหลวง และแถบปริมณฑล ได้แก่ จังหวัดนนทบุรี และสมุทรปราการ ทำให้ผู้ปกครองและนักเรียนจากนอกเขตพื้นที่การศึกษาเดินทางเข้ามาในเขตพื้นที่ชั้นในโดยใช้เส้นทางหลัก เช่น ถนนพหลโยธิน ลาดพร้าว พระราม 3, 4, 9 บางนาตราด พัฒนาการ รัชดาภิเษก รามคำแหง รามอินทรา และศรีนครินทร์ ซึ่งจะเข้าไปสมทบกับยานพาหนะรถยนต์ของผู้ปกครองนักเรียนและสถานประกอบการต่างๆภายในเขตพื้นที่เขตชั้นในให้มีปริมาณมากขึ้น โดยพบว่ามากที่สุดบนถนนสุขุมวิท รองลงมาเพชรบุรีตัดใหม่ และอโศกมนตรี (โปรดดูรายละเอียดแผนที่ 5.3)

จากการเปรียบเทียบช่วงเวลาเช้าเรียน (7.45-8.00 น.) และเวลาเข้าทำงานของสถานประกอบการที่เป็นสิ่งดึงดูดการเคลื่อนย้ายการเดินทางเข้ามาทำกิจกรรมต่างๆในเขตพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร พบว่าเวลาเข้าทำงานของสถานประกอบการส่วนใหญ่จะเป็นคนละช่วงเวลา เช่น ห้างสรรพสินค้าอิมโพเรียม โรบินสัน และเพลนิจิตพลาซ่า เข้าเวลา 10.00 น. โรงงานยาสูบ

โรงงานรถไฟฟ้ามักกะสัน โรงพยาบาลรถไฟ กรมโยธาธิการและผังเมือง เข้าเวลา 8.30 น.และ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร เข้าเวลา 8.00 น.(โปรดดูรายละเอียดตารางที่ 6.4)

ตารางที่ 6.4 แสดงเวลาเข้าทำงานของสถานประกอบการรอบโรงเรียนสาธิตฯประสานมิตร

สถานที่ประกอบการรอบโรงเรียนสาธิตฯประสานมิตร	เวลาเข้า	เวลาเลิก
โรงเรียนสาธิตฯประสานมิตร	7.45-8.00 น.	ประถม 15.40, 16.40 น.
1.ย่านสถาบันราชการ		มัธยม 15.45 น.
โรงงานยาสูบ โรงงานรถไฟฟ้ามักกะสัน กรมโยธาธิการฯ	8.30 น.	16.30 น.
สถานีวิทยุโทรทัศน์แห่งประเทศไทย สถานทูต โรงพยาบาลรถไฟ	8.30 น.	16.30 น.
2.ย่านพาณิชย์กรรม		
ห้างสรรพสินค้าอิมโพเรียม โรบินสัน และเพลีนจิตพลาซ่า	10.00 น.	22.00 น.
โรงพยาบาลบำรุงราษฎร์ จักรวรรดินัน และสมิติเวช	24 ชม.	24 ชม.
โรงแรมวินเซอร์ แอมบาสเดอร์ อิมพีเรียลควีนส์ปาร์ค ฯลฯ	24 ชม.	24 ชม.
ห้างร้าน บริษัท อื่นๆมากมาย	9.00 น.	17.00 น.
3.ย่านสถาบันการศึกษา		
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร รร.นานาชาติ	8.00 น.	16.30 น.

ที่มา : ผู้วิจัย

จากข้อมูลชี้ให้เห็นว่าเวลาเข้าทำงานของสถานประกอบการกับเวลาเข้าเรียนของนักเรียนโรงเรียนโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร(ฝ่ายประถมและมัธยม) ส่วนใหญ่เป็นคนละช่วงเวลา อีกทั้งผู้ปกครองนักเรียนส่วนใหญ่ต้องการหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจร จึงเตรียมตัวเดินทางออกจากบ้านด้วยการตื่นแต่เช้ามีด ซึ่งสอดคล้องกับแบบสอบถามผู้ปกครอง และนักเรียนโรงเรียนมีชื่อเสียงที่พบว่าการตื่นแต่เช้ามีดทำให้เด็กพักผ่อนไม่เพียงพออาจส่งผลกระทบต่อพัฒนาการของเด็ก ร้อยละ 13.5 (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 47)

นอกจากนี้ยังพบว่าหลังจากส่งนักเรียนที่โรงเรียนแล้วผู้ปกครองจะเดินทางต่อเนื่องไปสถานที่ทำงาน และเดินทางกลับบ้านโดยตรงประมาณ ร้อยละ 45.9 และ 26.8 และพบว่ามีผู้ปกครองบางส่วนแวะทำกิจกรรมระหว่างทางก่อนเดินทางไปสถานที่ทำงานและเดินทางกลับบ้านประมาณ ร้อยละ 7.3 และ 9.2 ตามลำดับ (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 46) ซึ่งการเดินทางต่อเนื่องของผู้ปกครองนักเรียนดังกล่าวส่วนใหญ่จะอยู่ในช่วงเวลาชั่วโมงเร่งด่วนทำให้จำนวนรถยนต์ส่วนตัวของผู้ปกครองไปสมทบกับปริมาณจราจรของสถานประกอบการให้มีความหนาแน่นมากขึ้นจึงส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่ชั้นในกรุงเทพมหานคร ส่วนการเดินทางในช่วงตอนเย็นพบว่านักเรียนชั้นประถมศึกษาเลิกเรียนเวลา 15.00 น.และ 16.40 น.ชั้นมัธยมศึกษาเลิก

เรียนเวลา 15.45 น. ซึ่งทยอยเลิกคนละช่วงเวลาและส่วนใหญ่เป็นช่วงก่อนเวลาเลิกงานของสถานประกอบการ โดยพบว่านักเรียนบางส่วนเรียนพิเศษอยู่ที่โรงเรียน ร้อยละ 34.3 บางส่วนเล่นอยู่ภายในโรงเรียน ร้อยละ 21.7 บางส่วนทำการบ้านอยู่ที่โรงเรียน ร้อยละ 19.4 (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 51) และบางส่วนเดินทางกลับบ้านเอง ร้อยละ 15.7 เนื่องจากเป็นเด็กโตแล้ว (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 31) ทำให้ผู้ปกครองทยอยมารับบุตรหลานกลับบ้าน ส่งผลให้ปริมาณจราจร (Traffic volume) ของผู้ปกครองนักเรียนช่วงเย็นแผ่กระจายออกไป ดังนั้นปัญหาการจราจรช่วงเย็นจึงไม่ใช่เกิดจากโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร (ฝ่ายประถมและมัธยม) โดยตรง เพราะช่วงนั้นเป็นช่วงเวลาเลิกงานของสถานประกอบการต่างๆ มาบรรจบกัน

4) โรงเรียนราชินี ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตพระนครจากผลการศึกษาพบว่านักเรียนที่มีที่อยู่อาศัยปัจจุบันกระจายตัวอยู่ในเขตพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานครเพียงเล็กน้อย โดยพบว่ามีการกระจุกตัวมากที่สุดในพื้นที่เขตพระนคร รองลงมาเขตป้อมปราบศัตรูพ่าย ทำให้การเดินทางของผู้ปกครองและนักเรียนต้องผ่านสถานประกอบการต่างๆ ภายในเขตพื้นที่ชั้นใน ส่วนผู้ปกครองและนักเรียนที่อยู่นอกเขตพื้นที่ชั้นใน พบว่ามี การกระจายตัวไปทางเขตต่อเมืองด้านตะวันตกมากกว่าด้านตะวันออก โดยมีการกระจุกตัวมากที่สุดที่เขตบางแค รองลงมาเขตตลิ่งชัน ทวีวัฒนา คลองสาน ธนบุรี บางบอน และแถบปริมณฑล ได้แก่ จังหวัดนนทบุรี นครปฐม และสมุทรสาคร ทำให้ผู้ปกครองและนักเรียนจากนอกเขตพื้นที่การศึกษาเดินทางเข้ามาในเขตพื้นที่ชั้นในโดยใช้เส้นทางหลัก เช่น ถนนบรมราชชนนี เพชรเกษม กาญจนภิเษก ประชาธิปก กัลปพฤกษ์ ราชพฤกษ์ พระราม 2 พระปิ่นเกล้า และอิสรภาพ ซึ่งจะเข้าไปสมทบกับยานพาหนะรถยนต์ของผู้ปกครองนักเรียนและสถานประกอบการต่างๆ ภายในเขตพื้นที่เขตชั้นในให้มีปริมาณมากขึ้น โดยพบว่ามากที่สุดบนถนนมหาธาตุ รองลงมาราชดำเนิน สนามไชย ราชินี เจริญกรุงจักรเพชร เจริญนคร และเยาวราช (โปรดดูรายละเอียดแผนที่ 5.4)

จากการเปรียบเทียบช่วงเวลาเข้าเรียน (7.30 น.) และเวลาเข้าทำงานของสถานประกอบการที่เป็นสิ่งดึงดูดการเคลื่อนย้ายการเดินทางเข้ามาทำกิจกรรมต่างๆ ในเขตพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร พบว่าเวลาเข้าทำงานของสถานประกอบการส่วนใหญ่จะเป็นคนละช่วงเวลา เช่น พระบรมมหาราชวัง (Grand Palace) กรมการรักษาดินแดง กระทรวงกลาโหม กระทรวงมหาดไทย กรมที่ดิน พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ การไฟฟ้านครหลวง ศาลฎีกา ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เข้าเวลา 8.30 น. โรงพยาบาลกลาง สมเด็จพระเจ้าพี่นางเธอ เจ้าฟ้ากัลยาณิวัฒนา กรมหลวงนราธิวาสราชนครินทร์ เข้าเวลา 6.00-9.00 น. ห้างสรรพสินค้าดิไอ

สยาม โรบินสัน เข้าเวลา 10.00 น.โรงพยาบาลกรุงเทพคริสตีย์เตียน โรงแรมอีกจำนวนมาก เข้าตลอด 24 ชม.เป็นต้น(โปรดดูรายละเอียดตารางที่ 6.5)

ตารางที่ 6.5 แสดงเวลาเข้าทำงานของสถานประกอบการรอบโรงเรียนราชินี

สถานที่ประกอบการรอบโรงเรียนราชินี	เวลาเข้า	เวลาเลิก
โรงเรียนราชินี	7.30 น.	ประถม 15.45 น. มัธยม 15.45 น.
1.ย่านสถาบันราชการ		
พระบรมมหาราชวัง (Grand Palace) กรมการรักษาดินแดน	8.30 น.	16.30 น.
กองทัพเรือ กรมอุทการเรือ กองดุริยางค์ทหารเรือ กระทรวงกลาโหม	8.30 น.	16.30 น.
กรมที่ดิน กรมการค้าภายใน กระทรวงยุติธรรม ศาลาเฉลิมกรุง	8.30 น.	16.30 น.
พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ การไฟฟ้านครหลวง ศาลฎีกา	8.30 น.	16.30 น.
ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง	8.30 น.	16.30 น.
โรงพยาบาลกลาง สมเด็จพระเจ้าพระยา ศิริราช	6.00-9.00 น.	16.30 น.
2.ย่านพาณิชย์กรรม		
ห้างสรรพสินค้าดิไอสยาม โรบินสัน	10.00 น.	21.00 น.
ตลาดปากคลอง สะพานหัน	6.00-9.00 น.	17.00 น.
โรงพยาบาลกรุงเทพคริสตีย์เตียน โรงแรม	24 ชม.	24 ชม.
ธนาคาร ห้างร้าน บริษัท อีกมากมาย	9.00 น.	17.00 น.
3.ย่านสถาบันการศึกษา		
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	8.30 น.	16.30 น.

ที่มา : ผู้วิจัย

จากข้อมูลชี้ให้เห็นว่าเวลาเข้าทำงานของสถานประกอบการกับเวลาเข้าเรียนของนักเรียนโรงเรียนราชินี ส่วนใหญ่เป็นคนละช่วงเวลาอีกทั้งผู้ปกครองนักเรียนส่วนใหญ่ต้องการหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรจึงเตรียมตัวเดินทางออกจากบ้านด้วยการตื่นแต่เช้ามีด ซึ่งสอดคล้องกับแบบสอบถามผู้ปกครองและนักเรียนโรงเรียนมีชื่อเสียงที่พบว่าการตื่นแต่เช้ามีดทำให้เด็กพักผ่อนไม่เพียงพออาจส่งผลต่อพัฒนาการของเด็ก (14.9%) (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 47)

นอกจากนี้ยังพบว่าหลังจากส่งนักเรียนที่โรงเรียนแล้วผู้ปกครองจะเดินทางต่อเนืองไปสถานที่ทำงาน และเดินทางกลับบ้านโดยตรงประมาณ ร้อยละ 51.1 และ 19.2 และพบว่าผู้ปกครองบางส่วนจะทำกิจกรรมระหว่างทางก่อนเดินทางไปสถานที่ทำงานและเดินทางกลับบ้านประมาณ ร้อยละ 7.1 และ 6.8 ตามลำดับ (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 46) ซึ่งการเดินทางต่อเนืองของผู้ปกครองนักเรียนดังกล่าวส่วนใหญ่จะอยู่ในช่วงเวลาชั่วโมงเร่งด่วนทำให้จำนวนรถยนต์ส่วนตัวของผู้ปกครองไปสมทบกับปริมาณจราจรของสถานประกอบการให้มีความหนาแน่น

มากขึ้นจึงส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่ชั้นในกรุงเทพมหานคร ส่วนการเดินทางในช่วงตอนเย็นพบว่านักเรียนชั้นประถมและมัธยมศึกษาเล็กเรียนพร้อมกัน เวลา 15.45 น.และส่วนใหญ่เป็นช่วงก่อนเวลาเลิกงานของสถานประกอบการ โดยพบว่านักเรียนบางส่วนเรียนพิเศษอยู่ที่โรงเรียน ร้อยละ 40.6 บางส่วนเล่นอยู่ภายในโรงเรียน ร้อยละ 22.7 บางส่วนทำการบ้านอยู่ที่โรงเรียน ร้อยละ 23.0 (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 51) และบางส่วนเดินทางกลับบ้านเอง ร้อยละ 14.9 เนื่องจากเป็นเด็กโตแล้ว (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 31) ทำให้ผู้ปกครองทยอยมารับบุตรหลานกลับบ้าน ส่งผลให้ปริมาณจราจร(Traffic volume) ของผู้ปกครองนักเรียนช่วงเย็นแผ่กระจายออกไป ดังนั้นปัญหาการจราจรช่วงเย็นจึงไม่ใช่เกิดจากโรงเรียนราชินีโดยตรง เพราะช่วงนั้นเป็นเวลาเลิกงานของสถานประกอบการต่างๆมาบรรจบกัน

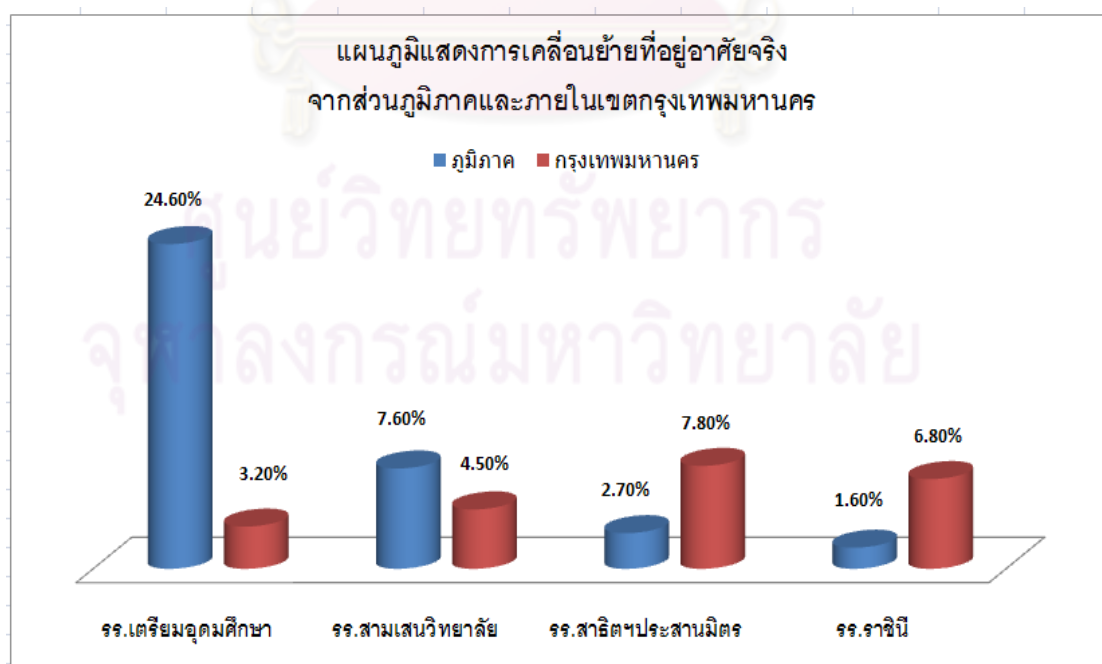
6.1.1.4 การสิ้นเปลืองพลังงานจากปัญหาการเดินทาง น้ำมันคือทรัพยากรธรรมชาติประเภทหนึ่งที่มีความสำคัญในการดำรงชีวิตของมนุษย์ โดยเฉพาะผู้ที่มียานพาหนะขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ต้องพึ่งพาน้ำมันเป็นหลัก จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่เราจะต้องรู้จักวางแผนการเดินทางก่อนใช้ยานยนต์ไปยังจุดหมายปลายทางให้เกิดความรวดเร็วไม่สิ้นเปลือง ประหยัดทั้งเวลาและน้ำมัน เพื่อเป็นการช่วยลดปริมาณการใช้พลังงาน ทั้งเป็นการช่วยกันแก้ปัญหามลพิษของโลกและร่วมกันแก้ปัญหาสิ่งแวดล้อม จากแบบสอบถามปัญหาการเดินทางไปโรงเรียนในช่วงตอนเช้าและตอนเย็นของผู้ปกครองและนักเรียนกลุ่มตัวอย่างพบว่าทำให้สิ้นเปลืองพลังงานไปอย่างไม่คุ้มค่า ร้อยละ 14.2 และ 14.4 ตามลำดับ (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 44 และ ค 45)

6.1.1.5 การเกิดความเครียดจากปัญหาการเดินทาง สาเหตุของความเครียดเกิดจากสภาพแวดล้อมทั่วไป เช่น มลภาวะ ได้แก่ เสียงดังเกินไปจากเครื่องจักรเครื่องยนต์ อากาศเสีย ควันท่อไอเสีย จากสภาพการจราจรติดขัดเป็นเวลานาน น้ำเสีย ฝุ่น ละออง สภาพแวดล้อมทางสังคม เช่น การสอบแข่งขันเข้าเรียน จากแบบสอบถามการเดินทางไปโรงเรียนในช่วงตอนเช้าและตอนบ่าย/เย็นของผู้ปกครองและนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง พบว่าทำให้ผู้ปกครองและนักเรียนเกิดความเครียดจากการเดินทางนาน ร้อยละ 11.3 และ 15.4 ตามลำดับ (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค 44 และ ค 45) เนื่องจากต้องการเดินทางไปให้ทันเวลาเข้าเรียนและเข้าทำงาน จากข้อมูลชี้ให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างที่เดินทางไปโรงเรียนช่วงตอนเช้าและตอนเย็นมีส่วนของนักเรียนที่เกิดความเครียดจากการเดินทางนาน ซึ่งจะส่งผลต่อร่างกายและจิตใจ ย่อมส่งผลไปถึงประสิทธิภาพในการเรียน สัมพันธภาพต่อครอบครัวและบุคคลแวดล้อม และเมื่อประสิทธิภาพในการศึกษาตกต่ำ สัมพันธภาพเสื่อมทรามลง จิตใจย่อมได้รับผลถึงเครียดมากขึ้น นับว่าความเครียดเป็นภัยต่อชีวิตอย่างยิ่ง (สมบัติ ตาปัญญา, 2526)

6.1.2 ผลกระทบต่อการเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัย

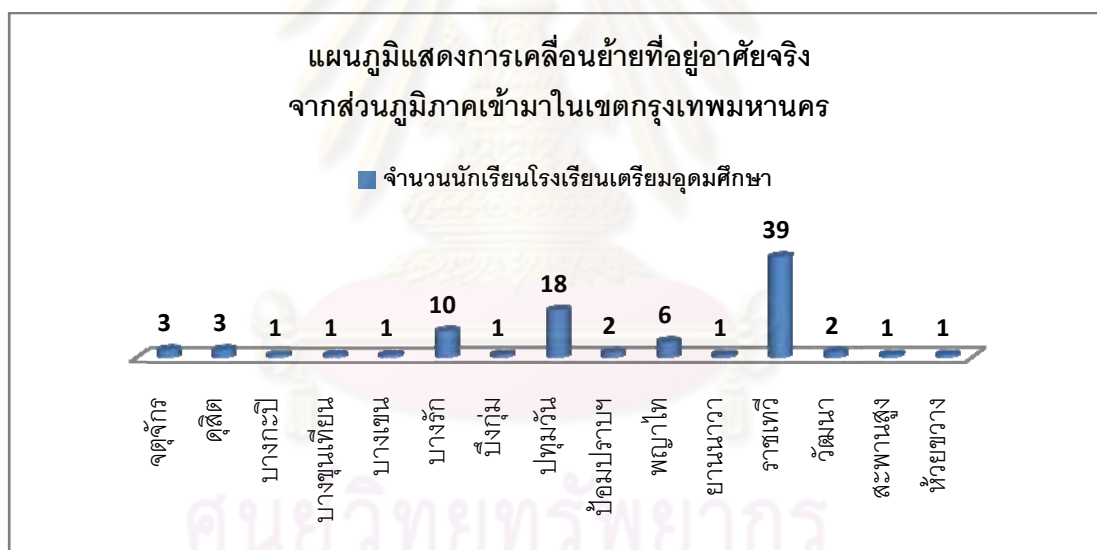
โรงเรียนที่มีชื่อเสียงเป็นโรงเรียนที่ได้รับความสนใจจากผู้ปกครองและนักเรียนทั่วประเทศ จึงก่อให้เกิดการเดินทางข้ามเขตพื้นที่การศึกษา ทั้งนี้หากผู้ปกครองและนักเรียนต้องการหลีกเลี่ยงปัญหาการเดินทางไกล และได้สิทธิเข้าเรียนในเขตพื้นที่บริการของโรงเรียน(กรณีโรงเรียนที่กำหนดเขตพื้นที่บริการ) อาจส่งผลให้นักเรียนเกิดการเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัยได้ 2 ลักษณะ คือ (1) การเคลื่อนย้ายเข้ามาอาศัยอยู่จริง ซึ่งอาจเป็นการเคลื่อนย้ายมาจากส่วนภูมิภาคและภายในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อความสะดวกต่อการเดินทาง (2) การย้ายชื่อเข้าทะเบียนบ้านในเขตพื้นที่บริการของโรงเรียนแต่ไม่ได้เคลื่อนย้ายเข้ามาอาศัยอยู่จริง เพื่อให้ได้สิทธินักเรียนในเขตพื้นที่บริการ การวิเคราะห์จะใช้ข้อมูลแบบสอบถาม ได้แก่ ที่อยู่อาศัยตามทะเบียนบ้านกับที่อยู่อาศัยปัจจุบัน กรณีเป็นแห่งเดียวกัน และกรณีเป็นคนละแห่งมาพิจารณา ดังนี้

6.1.2.1 การเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยจริง จากข้อมูลแบบสอบถามทะเบียนบ้านกับที่อยู่อาศัยปัจจุบันเป็นคนละแห่งกันพบว่า โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายมาจากส่วนภูมิภาคมากที่สุด รองลงมาโรงเรียนสามเสนวิทยาลัยแต่มีสัดส่วนของการเคลื่อนย้ายที่ไม่สูงนัก ส่วนโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตรและโรงเรียนราชินีพบว่ามีสัดส่วนของการเคลื่อนย้ายค่อนข้างต่ำ ส่วนการเคลื่อนย้ายภายในเขตกรุงเทพมหานครพบว่านักเรียนโรงเรียนกลุ่มตัวอย่างมีสัดส่วนของการเคลื่อนย้ายเพียงเล็กน้อย (ดูภาพที่ 6.4)



ภาพที่ 6.4 แสดงการเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยจริงจากส่วนภูมิภาคและภายในเขตกรุงเทพมหานคร

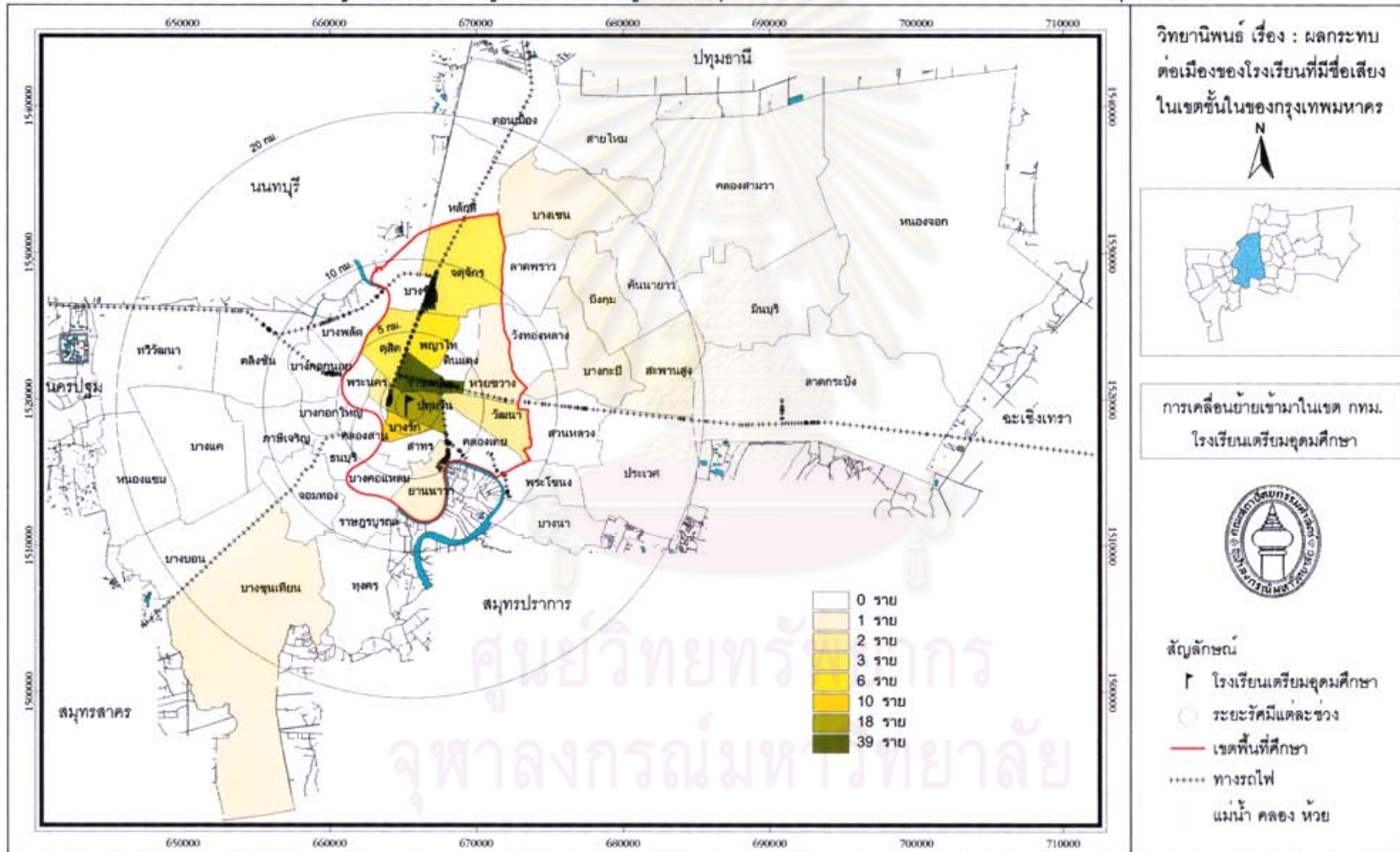
1) โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา ทำให้นักเรียนเกิดการเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยจากส่วนภูมิภาคมากที่สุด ร้อยละ 24.6 (โปรดดูรายละเอียดภาพที่ 6.4) เนื่องจากเป็นโรงเรียนที่มีชื่อเสียงเป็นอันดับต้นจึงเป็นที่ต้องการของเด็กนักเรียนทั่วประเทศ อีกทั้งเป็นโรงเรียนที่เปิดสอนเฉพาะนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ซึ่งมีทั้งระบบสอบตรง และระบบโควตา โดยลักษณะของการเคลื่อนย้ายเข้ามาในเขตพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร พบว่านักเรียนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะหาที่พักอาศัยให้อยู่ใกล้โรงเรียน เช่น เขตราชเทวีมากที่สุด (39 ราย) รองลงมาเขตปทุมวัน(18 ราย) เขตบางรัก(10 ราย) และเขตพญาไท(6 ราย) (โปรดดูรายละเอียดภาพที่ 6.5 และแผนที่ 6.1) เนื่องจากในเขตพื้นที่ดังกล่าวมีอาคารชุดและหอพักตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก (โปรดดูรายละเอียดภาคผนวก ก) อีกทั้งมีระบบขนส่งสาธารณะสัญจรผ่าน เช่น รถไฟฟ้าระบบราง BTS MRT และรถโดยสารประจำทาง ส่วนการเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยของนักเรียนภายในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่ามีสัดส่วนเพียงเล็กน้อย เท่ากับ ร้อยละ 3.2 (โปรดดูรายละเอียดภาพที่ 6.4)



ภาพที่ 6.5 แสดงการเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยจริงจากส่วนภูมิภาคของนักเรียนโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา

จากข้อมูลชี้ให้เห็นว่านักเรียนโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา ที่เกิดการเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยมาจากส่วนภูมิภาคโดยส่วนใหญ่ไม่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรในเขตเมือง เนื่องจากนักเรียนกลุ่มนี้จะหาที่พักอาศัยอยู่ใกล้โรงเรียนและเดินทางโดยไม่ต้องอาศัยรถยนต์เป็นหลัก แต่พบว่านักเรียนที่เคลื่อนย้ายจะหาที่พักอาศัยโดยการเช่าหอพัก เช่าคอนโดมิเนียม หรือผู้ปกครองบางรายที่มีความพร้อมก็จะซื้อให้บุตรหลานอยู่อาศัยในระหว่างที่ศึกษา ซึ่งในส่วนนี้จะส่งผลกระทบต่อผู้ปกครองมีภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้น ส่วนนักเรียนก็จะได้รับผลกระทบด้านคุณภาพชีวิต เช่น ต้องปรับตัวให้เข้ากับสภาพแวดล้อมใหม่เพราะต้องจากครอบครัวมาเพื่อศึกษาเล่าเรียน เป็นต้น

แผนที่ 6.1 แสดงการเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยจากส่วนภูมิภาคเข้ามาอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครของนักเรียนโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา



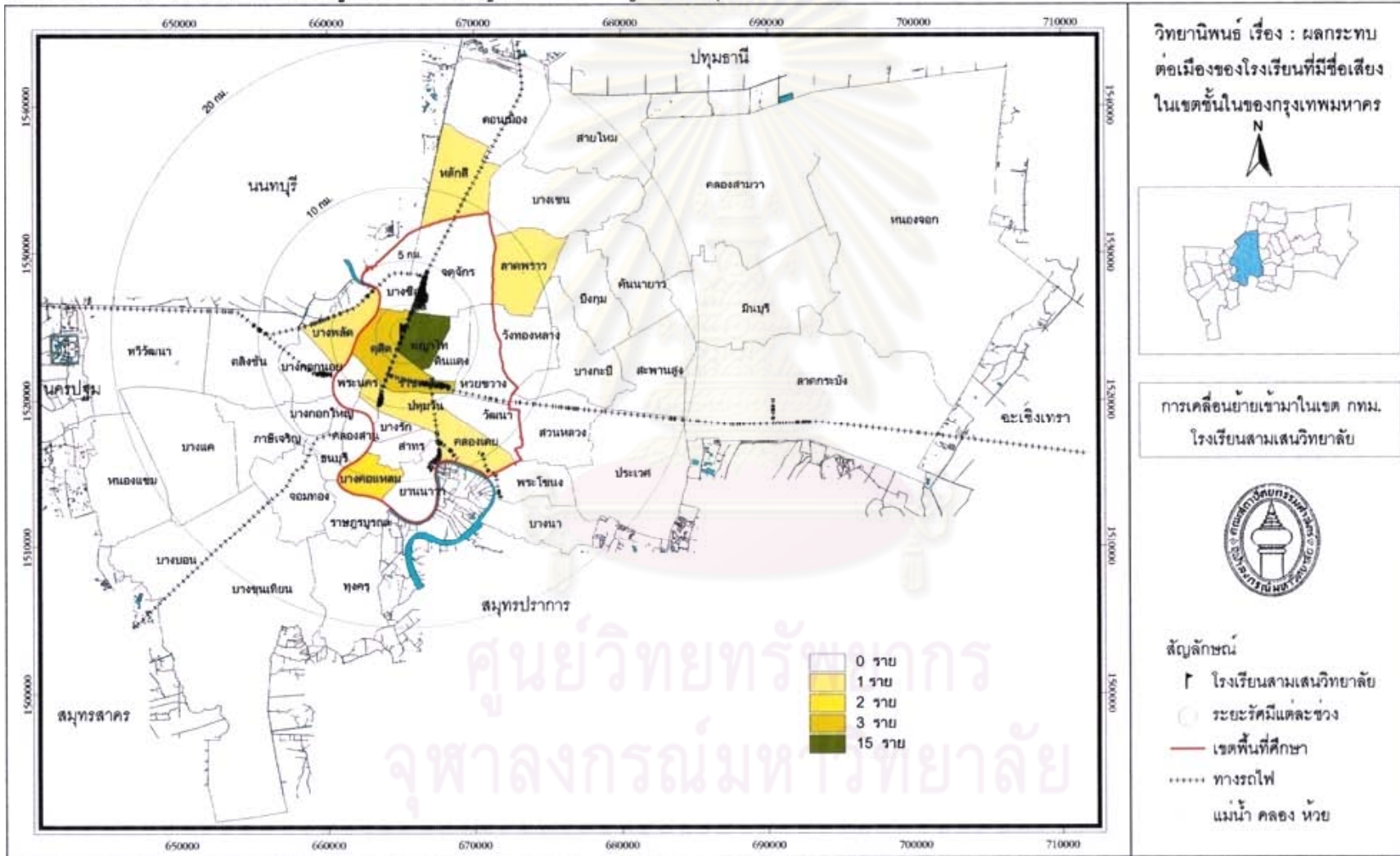
2) โรงเรียนสามเสนวิทยาลัย ทำให้นักเรียนมีการเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยจากส่วนภูมิภาค รองลงมา ร้อยละ 7.6 (โปรดดูรายละเอียดภาพที่ 6.4) เนื่องจากเป็นโรงเรียนที่มีการกำหนดเขตพื้นที่บริการของโรงเรียน การรับสมัครจึงมีเงื่อนไขในการรับนักเรียน เช่น นักเรียนต้องมีชื่ออยู่ในทะเบียนบ้านในเขตพื้นที่บริการไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือการสอบคัดเลือกทั่วประเทศ โดยลักษณะของการเคลื่อนย้ายเข้ามาในเขตพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร พบว่านักเรียนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะหาที่พักอาศัยให้อยู่ใกล้โรงเรียน เช่น เขตพญาไท มากที่สุด(15 ราย) เนื่องจากเป็นที่ตั้งและเป็นเขตพื้นที่บริการของโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย รองลงมาเขตราชเทวี(3 ราย) พบว่าในเขตพื้นที่ดังกล่าวมีอาคารชุด และหอพักตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก อีกทั้งมีระบบขนส่งสาธารณะสัญจรผ่านและอยู่ใกล้โรงเรียน เช่น รถโดยสารประจำทาง และรถไฟฟ้า BTS (โปรดดูรายละเอียดภาพที่ 6.6 และแผนที่ 6.2) ส่วนการเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยของนักเรียนภายในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่ามีสัดส่วนเพียงเล็กน้อย เท่ากับ ร้อยละ 4.5 (โปรดดูรายละเอียดภาพที่ 6.4)



ภาพที่ 6.6 แสดงการเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยจริงจากส่วนภูมิภาคของนักเรียนโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย

จากข้อมูลชี้ให้เห็นว่านักเรียนโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย ที่เกิดการเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยมาจากส่วนภูมิภาคโดยส่วนใหญ่ไม่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรในเขตเมือง เนื่องจากนักเรียนกลุ่มนี้จะหาที่พักอาศัยอยู่ใกล้โรงเรียนและเดินทางโดยไม่ต้องอาศัยรถยนต์เป็นหลัก แต่พบว่านักเรียนที่เคลื่อนย้ายจะหาที่พักอาศัยโดยการ เช่าหอพัก เช่าคอนโดมิเนียม และอาศัยอยู่บ้านญาติที่ตั้งอยู่ใกล้โรงเรียน ซึ่งในส่วนนี้จะส่งผลกระทบต่อผู้ปกครองมีภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้น ส่วนนักเรียนก็ได้รับผลกระทบด้านคุณภาพชีวิต เช่น ต้องปรับตัวให้เข้ากับสภาพแวดล้อมใหม่เพราะต้องจากครอบครัวมาเพื่อศึกษาเล่าเรียน เป็นต้น

แผนที่ 6.2 แสดงการเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยจากส่วนภูมิภาคเข้ามาอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครของนักเรียนโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย



3) โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร(ฝ่ายประถมและมัธยม) นักเรียนมีการเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยจากส่วนภูมิภาคเพียงเล็กน้อยเท่ากับ ร้อยละ 2.7 แต่พบว่าเกิดการเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยภายในเขตกรุงเทพมหานครมากกว่าเล็กน้อย เท่ากับ ร้อยละ 7.8 (โปรดดูรายละเอียดภาพที่ 6.4) เนื่องจากเป็นโรงเรียนภายใต้กำกับดูแลของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร ดังนั้นการรับนักเรียนจะพิจารณารับบุตรหลานบุคลากรของโรงเรียนเป็นอันดับแรก โดยพบว่าที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนส่วนใหญ่กระจายตัวอยู่ทั่วเขตกรุงเทพมหานคร ส่งผลให้เกิดการเคลื่อนย้ายภายในเขตกรุงเทพมหานครมากกว่าการเคลื่อนย้ายมาจากส่วนภูมิภาค โดยลักษณะของการเคลื่อนย้าย ผู้ปกครองและนักเรียนจะหาที่พักอาศัยให้อยู่ใกล้โรงเรียน เนื่องจากที่ตั้งของโรงเรียนอยู่ในซอยค่อนข้างลึกติดกับมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร โดยพบว่าเขตวัฒนาซึ่งเป็นที่ตั้งของโรงเรียน และเขตห้วยขวางกับเขตคลองเตย อยู่ใกล้โรงเรียน มีอาคารชุดกระจายอยู่เป็นจำนวนมาก อีกทั้งมีระบบขนส่งสาธารณะสัญจรผ่านและอยู่ใกล้โรงเรียน เช่น รถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้า BTS และ MRT ทำให้นักเรียนกลุ่มนี้มีความสะดวกในการเดินทาง

จากข้อมูลชี้ให้เห็นว่านักเรียนโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร (ฝ่ายประถมและมัธยม) ที่เกิดการเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยโดยส่วนไม่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรในเขตเมือง เนื่องจากนักเรียนกลุ่มนี้จะหาที่พักอาศัยอยู่ใกล้โรงเรียนและเดินทางโดยไม่ต้องอาศัยรถยนต์เป็นหลัก แต่พบว่านักเรียนที่เกิดการเคลื่อนย้ายส่วนใหญ่จะหาที่พักอาศัยโดยการเช่าหอพัก เช่าคอนโดมิเนียม อยู่บ้านญาติหรือผู้ปกครองบางรายที่มีความพร้อมก็จะซื้อให้บุตรหลานพักอาศัยช่วงวันธรรมดาในระหว่างที่ศึกษาเพื่อตัดปัญหาเดินทางไกล พอถึงช่วงปลายสัปดาห์ผู้ปกครองก็มารับบุตรหลานกลับบ้าน ซึ่งในส่วนนี้ส่งผลกระทบให้ผู้ปกครองมีภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้น แต่ก็ทำให้บุตรหลานมีคุณภาพชีวิตที่ดีเพราะไม่ต้องตื่นแต่เช้าตรู่และเดินทางไกล

4) โรงเรียนราชินี ที่ผ่านมาเป็นโรงเรียนประจำแต่ปัจจุบัน(ช่วงสัมภาระณ์)ได้หยุดบริการสำหรับการรับนักเรียนประจำ เนื่องจากกำลังก่อสร้างอาคารเรียนชั้นมัธยมศึกษาเพิ่มเติม พบว่าโรงเรียนตั้งอยู่ในเขตพระนครอยู่ติดแม่น้ำเจ้าพระยา มีท่าเรือราชินี ท่าเรือปากคลองตลาด และรถประจำทางอยู่ใกล้โรงเรียน ตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร กำหนดให้การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตพระนคร เป็นประเภทอนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย ทำให้ในเขตพื้นที่ไม่มีคอนโดมิเนียม หอพัก ให้เห็นอย่างเด่นชัด อีกทั้งผู้บริหารของโรงเรียนก็ไม่สนับสนุนให้นักเรียนอยู่หอพักตามลำพังหากมีความประสงค์จะอยู่ต้องมีผู้ปกครองอยู่ดูแลด้วย ทำให้ผู้ปกครองส่วนใหญ่ต้องเดินทางไปรับส่งบุตรหลานเอง เนื่องจากนักเรียนส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงและมีนักเรียนระดับ

ประถมศึกษา ซึ่งเป็นเด็กเล็กยังไม่สามารถดูแลตนเองได้ จึงส่งผลให้นักเรียนมีการเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยจากส่วนภูมิภาคเพียงร้อยละ 1.6 และเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยภายในเขตกรุงเทพมหานครเล็กน้อย ร้อยละ 6.8 (โปรดดูรายละเอียดภาพที่ 6.4)

จากข้อมูลชี้ให้เห็นว่านักเรียนโรงเรียนราชินี ทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยจริงแต่มีสัดส่วนเพียงเล็กน้อย พบว่านักเรียนกลุ่มนี้จะหาที่พักอาศัยให้อยู่ใกล้โรงเรียนซึ่งเป็นการลดระยะเวลาในการเดินทางและลดการใช้จ่ายพาหนะรถยนต์ส่วนตัว ด้วยเหตุนี้การเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยจริงจากส่วนภูมิภาคและในเขตกรุงเทพมหานครของนักเรียนโรงเรียนราชินี จึงไม่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรในเขตเมือง แต่พบว่านักเรียนที่เกิดการเคลื่อนย้ายภายในเขตกรุงเทพมหานครจะหาที่พักอาศัยด้วยการเช่าหอพัก เช่าคอนโด อยู่กับผู้ปกครอง ส่วนนักเรียนประจำ (กรณีเปิดบริการ) ก็จะมีหอพักของโรงเรียนเพื่อตัดปัญหาการเดินทางไกล พอถึงช่วงปลายสัปดาห์ผู้ปกครองก็มารับบุตรหลานกลับบ้าน ซึ่งในส่วนนี้จะส่งผลกระทบต่อผู้ปกครองมีภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้น แต่ก็ทำให้บุตรหลานมีคุณภาพชีวิตที่ดีเพราะไม่ต้องตื่นแต่เช้าตรู่และเดินทางไกล

6.1.2.2 การย้ายชื่อเข้าทะเบียนบ้านแต่ไม่ได้เคลื่อนย้ายเข้ามาอาศัยอยู่จริง การเคลื่อนย้ายดังกล่าวจะเกิดขึ้นกับโรงเรียนที่กำหนดเขตพื้นที่บริการของโรงเรียน เพราะต้องการให้ได้สิทธิในการสมัครเข้าเรียนในเขตพื้นที่บริการ ดังนั้นการวิเคราะห์จะเลือกโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย ซึ่งเป็นโรงเรียนกลุ่มตัวอย่างที่กำหนดเขตพื้นที่บริการ จากข้อมูลแบบสอบถามทะเบียนบ้านกับที่อยู่อาศัยปัจจุบันเป็นคนละแห่งกัน พบว่า นักเรียนโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย มีการย้ายทะเบียนบ้านเข้าเขตพญาไท ซึ่งเป็นเขตพื้นที่บริการของโรงเรียน โดยมีสัดส่วนที่น้อยมาก เพียงร้อยละ 1.3 (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.57) เนื่องจากโรงเรียนสามเสนวิทยาลัยเป็นโรงเรียนที่มีอัตราของการแข่งขันสูง พบว่าในแต่ละปีการศึกษารับนักเรียนของโรงเรียนสามเสนวิทยาลัยมีการปรับเปลี่ยนวิธีการรับนักเรียนตามข้อตกลงของคณะกรรมการโรงเรียนและนโยบายของสำนักงานคณะกรรมการศึกษาขั้นพื้นฐาน ทำให้บางปีการศึกษาใช้วิธีการสอบคัดเลือกทั่วประเทศ จึงไม่ต้องพิจารณาเขตพื้นที่บริการของโรงเรียน ส่งผลให้บางปีการศึกษาเกิดการย้ายทะเบียนบ้านแต่ไม่ได้เคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยจริงมีสัดส่วนลดลง

6.1.2.3 การเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยช่วงวันธรรมดากับวันหยุดสุดสัปดาห์ จากความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยช่วงวันธรรมดากับวันหยุดสุดสัปดาห์ พบว่าช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์มีนักเรียนกลุ่มตัวอย่างอาศัยอยู่บ้านเพิ่มขึ้นแต่มีสัดส่วนที่ไม่สูงนัก โดยเป็นการเคลื่อนย้ายมาจากคอนโดมิเนียม (3.5%) อาคารพาณิชย์ (1.7%) เช่าหอพัก (1.3%) บ้านญาติ (0.7%) และอพาร์ทเมนต์ (0.7%) ในช่วงวันธรรมดา (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.63) สาเหตุที่เกิดการเคลื่อนย้ายเนื่องจาก

นักเรียนที่อยู่คอนโดมิเนียม อาคารพาณิชย์ เซ้าหอพัก บ้านญาติ และอพาร์ทเมนต์ ช่วงวันธรรมดา ต้องพลัดพรากจากผู้ปกครองมาเพื่อศึกษาเล่าเรียน ทำให้เกิดความต้องการกลับไปเยี่ยมผู้ปกครองที่บ้านในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ ซึ่งในส่วนของนักเรียนที่เกิดการเคลื่อนย้ายจะส่งผลให้ผู้ปกครองมีภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น แต่ก็ทำให้บุตรหลานมีคุณภาพชีวิตที่ดีเพราะไม่ต้องตื่นแต่เช้ามืดและเดินทางไกลทั้งไปและกลับในช่วงวันธรรมดา

6.1.2.4 ผลกระทบด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อม จากการสำรวจภาคสนามและผลการวิเคราะห์ข้อมูลแบบสอบถามผู้ปกครองและนักเรียนกลุ่มตัวอย่างพบว่าเห็นการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมบริเวณโดยรอบโรงเรียน ดังนี้

1) การเกิดร้านสะดวกซื้อ พบว่าผู้ปกครองและนักเรียนโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร และโรงเรียนราชินี ร้อยละ 46.1, 33.0 และ 32.4 ตามลำดับ ได้พบเห็นร้านสะดวกซื้อเกิดขึ้นบริเวณโดยรอบโรงเรียน (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.49) ซึ่งสอดคล้องกับการลงสำรวจของผู้วิจัย ที่พบเห็นร้านสะดวกซื้อ และร้านอุปกรณ์เครื่องเขียนเกิดขึ้นจริงบริเวณในซอยที่อยู่ใกล้โรงเรียนแต่มีจำนวนเพียงเล็กน้อย (โปรดดูรายละเอียดภาพที่ 6.7) ซึ่งลักษณะของการเกิดร้านสะดวกซื้อดังกล่าว จะไปเอื้อประโยชน์ต่อนักเรียนและชุมชนในละแวกโรงเรียนให้เข้ามาใช้บริการ ดังนั้นโรงเรียนมีชื่อเสียงซึ่งเป็นโรงเรียนขนาดใหญ่อีกทั้งมีนักเรียนเป็นจำนวนมากจึงมีส่วนผลักดันให้เกิดร้านสะดวกซื้อและร้านเครื่องเขียนขึ้นบริเวณโรงเรียน



ภาพที่ 6.7 แสดงสภาพแวดล้อมบริเวณรอบโรงเรียนสาธิตฯประสานมิตรและโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย

2) การเกิดโรงเรียนกวดวิชา พบว่านักเรียนโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา ผู้ปกครองและนักเรียนโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร ร้อยละ 49.5 และ 20.3 ตามลำดับ ได้พบเห็นสถาบันกวดวิชาเกิดขึ้นบริเวณโดยรอบโรงเรียน (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.49) จากการสำรวจของผู้วิจัยพบว่าบริเวณโดยรอบโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษามีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นกิจกรรมของสถานศึกษา โดยพบว่าในช่วงระยะรัศมีไม่เกิน 2 กม.มีการใช้ประโยชน์ที่ดิน

เป็นย่านพาณิชยกรรม ประกอบด้วยสถาบันกวดวิชา ร้านศูนย์หนังสือจุกุฬา และแหล่งซื้อฟั๊งมากมาย เช่น ย่านศูนย์การค้าสยามสแควร์ สยามพารากอน มาบุญครอง สยามดิคัฟเวอร์รี่ และจามจุรีสแควร์ ซึ่งการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นดังกล่าวส่วนหนึ่งจะเป็นที่รองรับการให้บริการสำหรับนักเรียนและผู้ปกครองหรือใช้เป็นทีนัดหมายในการรับบุตรหลาน ส่วนโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร(ฝ่ายประถมและมัธยม) ผู้วิจัยพบว่ามีสถาบันกวดวิชาและร้านกาแฟเกิดขึ้นในชอยบริเวณโรงเรียนเพื่อรองรับผู้ปกครองและนักเรียน ด้วยการให้เรียนเสริมที่สถาบันกวดวิชาและเรียนพิเศษอยู่ที่โรงเรียน(โปรดดูรายละเอียดภาพที่ 6.8) เพื่อรอคอยผู้ปกครองมารับกลับบ้าน ซึ่งลักษณะของการเกิดสถาบันกวดวิชาดังกล่าวอาจส่งผลให้เกิดความต้องการใช้ประโยชน์ที่ดินเพิ่มขึ้น



ภาพที่ 6.8 แสดงสภาพแวดล้อมบริเวณรอบโรงเรียนสาธิตประสานมิตรและโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา

3) การเกิดรถเข็นขายอาหาร พบว่าผู้ปกครองและนักเรียนโรงเรียนราชินี และโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย ร้อยละ 57.6 และ 20.3 ตามลำดับ ได้พบเห็นรถเข็นขายอาหารเกิดขึ้นบริเวณโรงเรียน (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.49) ซึ่งสอดคล้องกับผู้วิจัยสังเกตการณ์ที่พบว่าในช่วงตอนเย็นหลังเลิกเรียนจะมีรถเข็นขายอาหารมาคอยให้บริการเด็กนักเรียนบริเวณหน้า/หลังโรงเรียนแต่มีจำนวนไม่มากนัก โดยพบว่ารถเข็นที่ตั้งอยู่บนทางเท้าหรืออยู่ริมถนนจะไปกีดขวางทางเดินและลูกล้าลงไปยังพื้นผิวจราจร (โปรดดูรายละเอียดภาพที่ 6.9) เนื่องจากนักเรียนมาซื้ออาหารส่งผลให้ยานพาหนะที่สัญจรผ่านไปมาเกิดการชะลอตัวบางช่วงจังหวะ



ภาพที่ 6.9 แสดงสภาพแวดล้อมบริเวณรอบโรงเรียนสามเสนวิทยาลัยและโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา

6.1.2.5 การเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารโรงเรียนที่มีชื่อเสียง

1) การเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยจากภูมิลำเนาเดิมของนักเรียนโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา พบว่านักเรียนที่ย้ายถิ่นมีสัดส่วนไม่สูงนัก โดยผู้ปกครองส่วนหนึ่งจะซื้อคอนโดให้บุตรหลานอยู่ใกล้โรงเรียนเพื่อไม่ต้องเดินทางไกล หลังสำเร็จการศึกษาแล้วผู้ปกครองก็จะขายคอนโด และอีกส่วนหนึ่งนักเรียนจะเช่าหอพัก อาคารชุด อยู่บริเวณใกล้โรงเรียน ทำให้ผู้ปกครองไม่ต้องใช้ยานพาหนะรถยนต์ส่วนตัวในการรับ-ส่งนักเรียน (เผด็จ เสียงสกุล, สัมภาษณ์, 16 ธันวาคม 2553)

2) การเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยจากภูมิลำเนาเดิมของนักเรียนโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย พบว่าการเคลื่อนย้ายจะผันแปรไปตามนโยบายการรับนักเรียนของกระทรวงศึกษาธิการ ซึ่งปัจจุบันการรับนักเรียนจะใช้วิธีการสอบคัดเลือกเพียงอย่างเดียว ทั้งในเขตพื้นที่และนอกเขตพื้นที่บริการ โดยนักเรียนที่เคลื่อนย้ายมาจากส่วนภูมิภาคมีสัดส่วนค่อนข้างน้อย (นิตยา เทพอรุณรัตน์, สัมภาษณ์, 17 ธันวาคม 2553)

3) การเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยจากภูมิลำเนาเดิมของนักเรียนโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร(ฝ่ายมัธยม) พบว่านักเรียนที่ย้ายถิ่นมีสัดส่วนเพียงเล็กน้อย โดยผู้ปกครองส่วนนี้จะเลือกซื้อคอนโดที่อยู่ใกล้โรงเรียนให้บุตรหลานเพื่อความสะดวกในการเดินทาง หลังจากบุตรหลานจบการศึกษาแล้วผู้ปกครองจะขายคอนโด และนักเรียนอีกกลุ่มก็จะอาศัยอยู่บ้านญาติที่อยู่ใกล้โรงเรียน (สุรพงษ์ ด่านลักษณะโยธิน, สัมภาษณ์, 29 ธันวาคม 2553)

4) การเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยจากภูมิลำเนาเดิมของนักเรียนโรงเรียนราชินี พบว่านักเรียนที่ย้ายถิ่นมีสัดส่วนน้อยมาก โดยนักเรียนส่วนใหญ่จะอาศัยอยู่ในเมืองและปริมณฑล พบว่านักเรียนจะเดินทางไปกลับเนื่องจากทางโรงเรียนไม่อนุญาตให้นักเรียนอยู่หอพักตามลำพัง แต่ถ้าอยู่จะต้องมีผู้ปกครองอยู่ดูแลด้วย จึงส่งผลให้นักเรียนส่วนใหญ่ต้องเดินทางไกล แต่ผู้บริหารชี้แจงว่าระยะทางไกลไม่ได้เป็นอุปสรรคหรือปัญหาสำคัญของผู้ปกครองเนื่องจากผู้ปกครองส่วนใหญ่ยอมเดินทางไกลเพราะต้องการให้บุตรหลานได้เข้าเรียนในโรงเรียนที่มีคุณภาพหรือได้มาตรฐาน (เรืองศิริ สิงหเดช, สัมภาษณ์, 15 ธันวาคม 2553) จากผลการชี้แจงของผู้บริหารดังกล่าวหากผู้ปกครองได้พิจารณาถึงค่านิยมการเลือกโรงเรียนกับคุณภาพการศึกษา (พนม พงษ์ไพบูลย์, 2541: 27-28) โดยนำเอาคุณลักษณะ 10 ประการไปตรวจสอบถ้าเข้าลักษณะทุกข้อหรือหลายข้อก็พอเชื่อได้ว่าเป็นโรงเรียนที่ดีพอสำหรับบุตรหลานน่าจะส่งให้เข้าเรียนได้ โดยไม่จำเป็นต้องไปพยายามให้เข้าโรงเรียนดัง ที่จริงแล้วถ้ามองหาแต่โรงเรียนดังอาจได้แต่โรงเรียนที่อยู่ห่างไกล(อ้างอิงจากบทที่ 2)

6.2 ผลกระทบด้านคุณภาพชีวิต

6.2.1 ผลกระทบต่อนักเรียนโรงเรียนที่มีชื่อเสียง โรงเรียนที่มีชื่อเสียงเป็นโรงเรียนที่ผู้ปกครองและนักเรียนส่วนใหญ่ให้ความสนใจ เนื่องจากมีความเชื่อมั่นว่าเป็นโรงเรียนที่มีคุณภาพสามารถนำพาบุตรหลานไปสู่เป้าหมายได้สำเร็จมากกว่าโรงเรียนทั่วไป ดังนั้นโรงเรียนที่มีชื่อเสียงจึงมีอัตราของการแข่งขันสูง จึงส่งผลให้ผู้ปกครองและนักเรียนต้องมีกิจกรรมที่ต้องปฏิบัติในระหว่างเรียนและเพื่อให้ได้เข้าเรียนในโรงเรียนที่มีชื่อเสียง ดังนี้

6.2.1.1 การเตรียมความพร้อมในการเข้าเรียนโรงเรียนที่มีชื่อเสียง จากผลการวิเคราะห์การเตรียมความพร้อมในการเข้าเรียนพบว่า นักเรียนต้องพร้อมแข่งขันสมัครเข้าเรียน มากที่สุด (29.9%) รองลงมานักเรียนต้องไปเรียนกวดวิชาเพิ่มเพื่อการสอบแข่งขันเข้าเรียน (18.9 %) อีกทั้งผู้ปกครองและนักเรียนต้องติดตามข้อมูลข่าวสารของโรงเรียนอยู่เสมอ (13.6 %) (ดูตารางที่ ค.50)

ทั้งนี้หากแยกเป็นรายโรงเรียนพบว่านักเรียนโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย (31.3%) โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร(31.6%) และโรงเรียนราชินี(30.0%) นักเรียนต้องพร้อมแข่งขันสมัครเข้าเรียนโดยมีสัดส่วนใกล้เคียงกัน ยกเว้นโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา นักเรียนต้องไปเรียนกวดวิชาเพิ่ม(32.7%)มากที่สุดเพราะเป็นโรงเรียนที่มีอัตราของการแข่งขันสูง ส่วนรองลงมาพบว่านักเรียนโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย และโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร นักเรียนต้องไปเรียนกวดวิชาเพิ่มโดยมีสัดส่วนเท่ากับ ร้อยละ 21.6 และ 19.2 ตามลำดับ เพราะส่วนใหญ่เป็นนักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นและตอนปลาย ซึ่งมีการสอบคัดเลือกเข้าเรียนจึงต้องไปเรียนกวดวิชาเพิ่ม ยกเว้นโรงเรียนราชินี ที่เลือกต้องติดตามข้อมูลข่าวสารของโรงเรียนอยู่เสมอ ร้อยละ 28.9 และโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา ที่เลือกต้องพร้อมแข่งขันสมัครเข้าเรียน ร้อยละ 26.5 จากข้อมูลชี้ให้เห็นว่านักเรียนกลุ่มตัวอย่างที่เข้าโรงเรียนที่มีชื่อเสียงต้องเตรียมความพร้อมแข่งขันเข้าเรียนด้วยการ ติดตามข้อมูลข่าวสารและไปเรียนกวดวิชาเพิ่มส่งผลให้ผู้ปกครองมีภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นและนักเรียนเกิดความเครียดได้

6.2.1.2 กิจกรรมที่บุตรหลานต้องปฏิบัติระหว่างรอคอยผู้ปกครองมารับ เนื่องจากความไม่สอดคล้องด้านเวลา เช่น เวลาเลิกงานกับเวลาเลิกเรียนไม่ตรงกัน มีผลให้นักเรียนบางส่วนกลับบ้านเอง โดยนักเรียนที่เดินทางกลับเองมีถึง ร้อยละ 32.2 จากแบบสอบถามพบว่า ช่วงตอนเช้าบิดามารังเป็นส่วนใหญ่เท่ากับ ร้อยละ 41.4 เนื่องจากเป็นเส้นทางเดียวกัน แต่มารับกลับมีสัดส่วนลดลงเหลือ ร้อยละ 25.2 เพราะความไม่สัมพันธ์ของเวลาเลิกเรียนและเลิกงานจึงเปลี่ยนคนมารับ ส่วนช่วงตอนเช้ามารดาบางส่วน ร้อยละ 27.9 แต่มารับกลับมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นเป็น ร้อยละ 31.3 เนื่องจากอาจเป็นมารดาที่มารับกลับบ้านแทนบิดา (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.19 และ ค.31)

นักเรียนที่รอคอยผู้ปกครองมารับจะต้องทำกิจกรรมต่างๆ พบว่าในขณะที่รอคอยผู้ปกครอง บุตรหลานส่วนใหญ่ทำกิจกรรมเรียนพิเศษอยู่ที่โรงเรียนมากที่สุดเท่ากับร้อยละ 26.8 ทั้งนี้การเรียนพิเศษที่โรงเรียนเป็นนักเรียนโรงเรียนราชินีสูงมากเท่ากับร้อยละ 40.6 ของผู้ตอบแบบสอบถาม รองลงมาได้แก่ นักเรียนโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร มีถึงร้อยละ 34.3 (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.51) เนื่องจากโรงเรียนทั้งสองมีเด็กเล็กระดับประถมศึกษา พบว่าผู้ปกครองบางส่วนที่มารับบุตรหลานไม่ทันส่วนใหญ่จะให้เรียนพิเศษรอคอยอยู่ที่โรงเรียนซึ่งเป็นการเพิ่มภาระหน้าที่ให้กับบุตรหลาน

กิจกรรมรองลงมา ได้แก่ การเล่นอยู่ภายในโรงเรียนเท่ากับร้อยละ 24.1 ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นเด็กมัธยมศึกษาตอนต้น เนื่องจากยังไม่ต้องกดดันเรื่องวิชาการมากนัก โดยนักเรียนโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย มีกิจกรรมนี้สูงถึงร้อยละ 36.7 ส่วนการรอคอยผู้ปกครองด้วยการทำการบ้านอยู่ที่โรงเรียนเท่ากับร้อยละ 19.7 ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นเด็กโตของโรงเรียนราชินี มีถึงร้อยละ 23.0 (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.51) เนื่องจากที่ตั้งโรงเรียนไม่เอื้ออำนวยให้ไปไหนได้สะดวกอีกทั้งไม่มีสถาบันกวดวิชาที่มีชื่อเสียงในบริเวณใกล้เคียง

ส่วนการไปเรียนเสริมที่สถาบันกวดวิชาพบว่าโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา มีสัดส่วนสูงมากที่สุด (30.6%) รองลงมาโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย (11.4%) (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.51) เนื่องจากเป็นโรงเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย และระดับมัธยมศึกษาตอนต้นถึงตอนปลาย ตามลำดับ ที่จะต้องเตรียมความพร้อมเพื่อการทำคะแนนให้สูง จึงเป็นสาเหตุให้นักเรียนส่วนใหญ่กวดวิชาเพื่อการแข่งขัน ซึ่งเป็นประเพณีปฏิบัติสำหรับนักเรียนโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา โดยจะไปกันเป็นกลุ่ม ยิ่งกว่านั้นที่ตั้งของโรงเรียนยังอยู่ในย่านที่มีสถาบันกวดวิชาที่มีชื่อเสียงเป็นจำนวนมาก เช่น สยามสแควร์ ซึ่งอาจส่งผลให้นักเรียนเกิดความเครียดเนื่องจากการแข่งขันสูง

3) กิจกรรมที่ต้องปฏิบัติระหว่างการศึกษา เนื่องจากการเรียนในโรงเรียนมีชื่อเสียงมีการแข่งขันสูง และด้วยระดับชั้นของนักเรียน มีผลให้นักเรียนต้องมีกิจกรรมเสริมทักษะทางวิชาการในวันหยุดสุดสัปดาห์ จากแบบสอบถามพบว่ากลุ่มตัวอย่างร้อยละ 58.8 จะไปเรียนกวดวิชามากที่สุด รองลงมาร้อยละ 16.4 จะศึกษาค้นคว้าอยู่ที่บ้าน และร้อยละ 7.2 จะไปเรียนดนตรี จากข้อมูลของนักเรียนกลุ่มตัวอย่างที่ไปเรียนกวดวิชาหากแยกเป็นรายโรงเรียนพบว่านักเรียนโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา จะมีสัดส่วนที่สูงถึง ร้อยละ 70.0 ส่วนนักเรียนโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย ร้อยละ 66.6 โรงเรียนราชินี ร้อยละ 51.4 และโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร ร้อยละ 47.0 (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.52) จะเห็นได้ว่าโรงเรียนกลุ่มตัวอย่างทุกโรงเรียนมีสัดส่วน

ของการไปเรียนกวดวิชามากที่สุดเหมือนกัน เนื่องจากระบบการศึกษามีการพิจารณาเกรดเฉลี่ยสะสม (GPA) และคะแนน O-Net จึงส่งผลให้นักเรียนเกิดความเครียด

ทั้งนี้พบว่านักเรียนกลุ่มตัวอย่างมีวิถีคลายความเครียดด้วยการไปเล่นเกมส้อมากที่สุด ร้อยละ 21.4 รองลงมาไปโรงภาพยนตร์ ร้อยละ 17.8 และไปเล่นกีฬา ร้อยละ 16.3 ในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ โดยพบว่านักเรียนโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย และโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา ร้อยละ 28.7 และ 25.1 ส่วนใหญ่จะไปเล่นเกมส้อมาก ส่วนโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร และโรงเรียนราชินี ร้อยละ 21.6 และ 20.0 ส่วนใหญ่จะไปเล่นกีฬา (ดูรายละเอียดตารางที่ ค.53) ถ้าพิจารณาเป็นกลุ่มระดับ พบว่ากลุ่มระดับมัธยมศึกษาตอนต้นและตอนปลาย ร้อยละ 21.2 และ 27.6 ส่วนใหญ่จะไปเล่นเกมส้อมาก รองลงมา ร้อยละ 16.3 และ 24.6 ตามลำดับ จะไปโรงภาพยนตร์ เพื่อคลายความเครียดจากการเรียนหนังสือหนักมาทั้งสัปดาห์ ส่วนกลุ่มระดับประถมศึกษา ร้อยละ 29.6 จะไปเล่นกีฬา รองลงมา ร้อยละ 15.7 จะไปพักผ่อนต่างจังหวัด (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.54) กิจกรรมที่เกิดขึ้นดังกล่าวมีผลต่อผู้ประกอบการค้าใช้จ่ายทั้งสิ้น

6.2.2 ผลกระทบต่อผู้ประกอบการนักเรียนโรงเรียนที่มีชื่อเสียง

6.2.2.1 ภาระค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น การที่นักเรียนเข้าเรียนในโรงเรียนที่มีชื่อเสียงมีผลให้เกิดภาระค่าใช้จ่ายต่างๆสูงขึ้น อาทิ เช่น การเสียค่าบำรุงโรงเรียนก่อนเข้าเรียนสำหรับโรงเรียนเอกชน การเข้าร่วมกิจกรรมพิเศษของโรงเรียนจะเป็นกิจกรรมประจำปีของโรงเรียน หรือ กิจกรรมเฉพาะกิจก็ตาม ค่าเรียนพิเศษทั้งในวันธรรมดาและวันหยุด ค่าเดินทางที่สูงขึ้น ค่าที่พักสำหรับผู้ปกครอง บางรายที่มาหาที่พักเพิ่มในวันธรรมดาเพื่อลดเวลาและความเครียดในการเดินทาง ค่าที่พักของนักเรียนต่างจังหวัดที่เข้ามาเรียนในกรุงเทพมหานคร เป็นต้น

จากผลการวิเคราะห์ภาระที่เพิ่มขึ้นจากการได้เข้าศึกษาในโรงเรียนที่มีชื่อเสียง พบว่ากลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 24.4 ส่วนใหญ่มีภาระค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อวันเพิ่มขึ้น รองลงมา ร้อยละ 23.0 มีภาระค่าเรียนเสริมทักษะทางวิชาการนอกเวลาเพิ่มขึ้น และร้อยละ 19.7 มีภาระค่าเดินทางเพิ่มขึ้น เพราะโรงเรียนอยู่ไกลบ้าน ถ้าพิจารณาเป็นรายโรงเรียน พบว่านักเรียนโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา และโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย ร้อยละ 32.7 และ 28.2 มีภาระค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อวันเพิ่มขึ้น เนื่องจากเป็นนักเรียนระดับมัธยมศึกษาที่ส่วนใหญ่ต้องเดินทางเองและเช่าหอพักอยู่ จึงส่งผลให้มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อวันเพิ่มขึ้น ส่วนนักเรียนโรงเรียนราชินี และโรงเรียนสาธิตประสานมิตร ร้อยละ 24.3 และ 21.1 พบว่ามีภาระค่าเรียนเสริมทักษะทางวิชาการนอกเวลาเพิ่มขึ้น เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นนักเรียนระดับประถมและมัธยมศึกษา ที่ผู้ประกอบการคาดหวังที่จะให้บุตรหลานมีพื้นฐานทางวิชาการที่ดีสามารถแข่งขันได้ จึงให้เรียนเสริมทักษะทางวิชาการเพิ่ม (ดูรายละเอียดตารางที่ ค.55)

6.2.2.2 ความเร่งรีบและความจำเป็นต้องตื่นแต่เช้าตรู่ จากข้อมูลความสัมพันธ์ระหว่างบ้านกับโรงเรียนพบว่าผู้ปกครองและนักเรียนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีบ้านอยู่ใกล้โรงเรียน(รัศมีเฉลี่ย 8.6 กม.) เมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร(โรงเรียนระดับประถมศึกษา 0.4-1.2 กม.และระดับมัธยมศึกษา 1-2 กม.) โดยพบว่าการเดินทางช่วงเช้ามีกรอบของเวลาที่กำหนด เช่น นักเรียนโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา สามเสนวิทยาลัย เริ่มเข้าแถวทำกิจกรรมช่วงเช้าเวลา 7.30 น.นักเรียนโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร เริ่มเข้าแถวทำกิจกรรมช่วงเช้าเวลา 7.45-8.00 น.และนักเรียนโรงเรียนราชินี เริ่มเข้าแถวทำกิจกรรมช่วงเช้าเวลา 8.00 น.(โปรดดูรายละเอียดตารางที่ 6.6)

ตารางที่ 6.6 แสดงเวลาเข้าและเลิกเรียนของนักเรียนโรงเรียนกลุ่มตัวอย่าง

กิจกรรม (เวลา)	รร.เตรียมอุดมฯ	รร.สามเสนฯ	รร.สาธิตฯ ประสานมิตร		รร.ราชินี	
	มัธยม	มัธยม	ประถม	มัธยม	ประถม	มัธยม
เข้าแถว	7.30 น.	7.30 น.	7.45 น.	8.00 น.	8.00 น.	8.00 น.
เข้าเรียน	7.50 น.	8.00 น.	8.30 น.	8.30 น.	8.30 น.	8.30 น.
เลิกเรียน	15.50 น.	15.00 น.	15.40,16.40 น.	15.45 น.	15.45 น.	15.45 น.

ที่มา : ผู้วิจัย

หลังจากส่งนักเรียนแล้วพบว่าผู้ปกครองส่วนใหญ่ต้องเดินทางต่อเนื่องไปสถานที่ทำงาน ซึ่งส่วนใหญ่ก็จะใช้เวลา 8.30 น.โดยพบว่าในระหว่างที่ผู้ปกครองเดินทางไปสถานที่ทำงานต้องผ่านสถานประกอบการภายในเขตเมืองมากมายในช่วงโมงเร่งด่วนจึงส่งผลให้ผู้ปกครองและนักเรียนหลีกเลี่ยงปัญหาจราจร ด้วยการใช้ชีวิตที่เร่งรีบตื่นแต่เช้ามีดเพื่อไปให้ทันเวลาเข้าเรียนและเข้าทำงาน จากการสังเกตการณ์ผู้วิจัยพบว่ามีผู้ปกครองนักเรียนบางรายที่เดินทางมาถึงโรงเรียนแต่เช้าตรู่ จะหาที่จอดรถให้นักเรียนนอนต่อและรับประทานอาหารเช้าในรถยนต์เพื่อรอคอยเวลาเนื่องจากเข้าเกินไปที่จะเข้าไปยังโรงเรียนได้(โปรดดูรายละเอียดภาพที่ 6.10)



ภาพที่ 6.10 แสดงการจอดรถนอนรอคอยเวลา บริเวณรอบโรงเรียนราชินีและโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย

ทั้งนี้ความจำเป็นต้องตื่นแต่เช้ามีดเพราะต้องการหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจร อาจทำให้นักเรียนไปหลับต่อในห้องเรียนซึ่งส่งผลต่อการเรียนและพัฒนาการของเด็ก พบว่าสอดคล้องกับผลการวิเคราะห์ข้อมูลโรงเรียนที่มีชื่อเสียงสร้างปัญหาอะไรให้กับเมือง โดยผู้ปกครองและนักเรียน โรงเรียนราชินี (14.9%) โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา (14.6%) โรงเรียนสาธิตฯประสานมิตร (13.5%) และโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย(10.5%) เลือกตอบว่าการเดินทางไกลต้องตื่นแต่เช้ามีดทำให้เด็กพักผ่อนไม่เพียงพออาจส่งผลต่อพัฒนาการของเด็ก (โปรดดูรายละเอียดตารางที่ ค.47) ยิ่งกว่านั้นพบว่านักเรียนบางส่วนต้องรับประทานอาหารในรถยนต์ขณะเดินทาง ซึ่งอาจไม่ได้รับความปลอดภัยเนื่องจากขณะที่เดินทางอาจเกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดได้ เช่น การห้ามล้อกะทันหันระหว่างรับประทานอาหาร ด้วยความจำเป็นและสาเหตุดังกล่าวเป็นวิธีการแก้ไขปัญหาที่ไม่ถูกต้องนักจึงส่งผลให้เด็กนักเรียนมีคุณภาพชีวิตลดลง



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 7

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

7.1 สรุปผลการศึกษา

งานวิจัยนี้เป็นการวิจัยภาคสนามด้วยวิธีสำรวจ (survey) วัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบด้านกายภาพและสิ่งแวดล้อมบริเวณเขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร และผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของผู้ปกครองและนักเรียน โดยใช้วิธีการเก็บข้อมูลจากแบบสอบถามซึ่งเป็นคำถามปลายปิด(Closed response questions) และการสัมภาษณ์(Interviews) โดยใช้กลุ่มตัวอย่างโรงเรียนที่มีชื่อเสียง จำนวน 4 โรงเรียน ด้วยวิธีดัดแปลงประสงค์(Purposive Sample) ได้แก่ เตรียมอุดมศึกษา สามเสนวิทยาลัย สาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร(ฝ่ายประถมและมัธยม)และราชินี สุ่มตัวอย่างนักเรียนโรงเรียนที่มีชื่อเสียง ด้วยวิธีคำนวณจากสูตร Taro Yamane ที่มีความเชื่อมั่น 95% ค่าความคลาดเคลื่อน $\pm 5\%$ ได้โรงเรียนละ 400ชุด รวมเป็นจำนวน 1,600 ตัวอย่าง การวิเคราะห์ใช้วิธีการทางสถิติและการวิเคราะห์หาลักษณะดึงดูดการเคลื่อนย้ายการเดินทาง (Movement Attractor)เข้ามาในเขตชั้นในกรุงเทพมหานคร เพื่อหาผลกระทบที่เกิดขึ้น

จากการเปรียบเทียบการกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนกลุ่มตัวอย่างกับรัศมีการให้บริการของโรงเรียนตามเกณฑ์มาตรฐานสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร โดยเกณฑ์มาตรฐานกำหนดให้รัศมีการให้บริการของโรงเรียนระดับประถมศึกษา ควรอยู่ระหว่าง 0.4-1.2 กิโลเมตร พบว่าในช่วงระยะรัศมีการที่ไกลที่สุด 1.2 กิโลเมตร มีนักเรียนระดับประถมศึกษากระจายตัวอยู่เพียงร้อยละ 5.0 ส่วนรัศมีการของโรงเรียนระดับมัธยมศึกษา กำหนดให้ควรอยู่ระหว่าง 1.0-2.0 กิโลเมตร พบว่าในช่วงระยะรัศมีการที่ไกลที่สุด 2.0 กิโลเมตร มีนักเรียนระดับมัธยมศึกษากระจายตัวอยู่ประมาณร้อยละ 19.0 โดยมีระยะรัศมีการเฉลี่ยโดยรวมประมาณ 8.6 กิโลเมตร หากแยกเป็นรายโรงเรียน พบว่านักเรียนโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาและสามเสนวิทยาลัย ซึ่งเป็นโรงเรียนระดับมัธยมศึกษา มีที่อยู่อาศัยการกระจายตัวอยู่ในช่วงระยะรัศมีการไม่เกิน 2.0 กม.มากที่สุด ร้อยละ 22.2, 23.4 ตามลำดับ เนื่องจากนักเรียนโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา มีภูมิลำเนามาจากส่วนภูมิภาคซึ่งส่วนใหญ่เป็นเด็กที่โตแล้วจึงสามารถดูแลตนเองได้ ทำให้เด็กนักเรียนกลุ่มนี้หาที่พักอาศัยอยู่ใกล้โรงเรียน ส่วนโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย เป็นโรงเรียนที่กำหนดเขตพื้นที่บริการของโรงเรียน จึงทำให้นักเรียนอยู่ในเขตพื้นที่บริการหรืออยู่ใกล้โรงเรียนแต่ก็มีสัดส่วนที่ไม่สูงนัก เนื่องจากวิธีการรับนักเรียนมีการกำหนดสัดส่วนรับนักเรียนในเขตและนอกเขตพื้นที่บริการ โดยรูปแบบของการกำหนดเขตพื้นที่บริการจะใช้เขตการปกครอง และสภาพภูมิศาสตร์ ทำให้เกิดพื้นที่บริการของโรงเรียนที่ไม่สมดุลย์ ส่งผลให้นักเรียนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ยังคงกระจายตัวอยู่ไกลสถานศึกษา

อีกทั้งเกิดปัญหาโรงเรียนเนื่องจากความไม่เท่าเทียมกันในเชิงสิทธิพื้นที่บริการ สำหรับโรงเรียน สาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตรและโรงเรียนราชินี ซึ่งเป็นโรงเรียนระดับ ประถมศึกษาและระดับมัธยมศึกษา พบว่านักเรียนระดับประถมศึกษา มีที่อยู่อาศัยกระจายตัว อยู่ในช่วงระยะรัศมีไม่เกิน 1.2 กม.เพียงเล็กน้อย ร้อยละ 2.7, 6.5 ตามลำดับ ส่วนนักเรียนระดับ มัธยมศึกษา พบว่ามีที่อยู่อาศัยกระจายตัวในช่วงระยะรัศมีไม่เกิน 2.0 กม.ร้อยละ 14.1, 13.6 ตามลำดับ เนื่องจากทั้ง 2 โรงเรียนไม่กำหนดเขตพื้นที่บริการ โดยพบว่ามีสัดส่วนนักเรียนที่อยู่ใน รัศมีการให้บริการตามเกณฑ์มาตรฐานสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร น้อยกว่านักเรียนโรงเรียน เตรียมอุดมศึกษาและโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย จึงส่งผลให้ผู้ปกครองและนักเรียนโรงเรียนที่มี ชื่อเสียงส่วนใหญ่ต้องตื่นแต่เช้ามืดเพื่อเดินทางไปให้ทันเวลาเข้าเรียนและเข้าทำงาน เนื่องจาก บ้านอยู่ไกลสถานศึกษา ซึ่งขัดแย้งกับนโยบายและแนวปฏิบัติกรับนักเรียน สังกัดสำนักงาน คณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน ปี 2547(2) ที่ส่งเสริมให้เด็กได้เรียนโรงเรียนใกล้บ้าน และปี 2548 ถึงปัจจุบัน ที่วิธีการรับนักเรียนยังคำนึงถึงหลักการให้นักเรียนได้เรียนใกล้บ้าน และขัดแย้ง กับแนวความคิดแบบหน่วยชุมชน (Neighborhood Concept) ที่ออกแบบให้เด็กนักเรียนอาศัยอยู่ ในเขตพื้นที่บริการและสามารถเดินเท้าไปโรงเรียนได้โดยไม่ต้องอาศัยรถยนต์เป็นหลัก

การเดินทางของนักเรียนโรงเรียนที่มีชื่อเสียง พบว่าส่วนใหญ่เดินทางโดยใช้ยานพาหนะ รถยนต์ส่วนตัวเป็นหลัก โดยเดินทางออกจากบ้านช่วงเวลา 6.01-6.30 น.และใช้ระยะเวลาเดินทาง ไปโรงเรียน 30-60 นาทีมากที่สุด ร้อยละ 42.1 พบว่านักเรียนกลุ่มนี้ใช้ระยะเวลาเดินทางกลับบ้าน เพิ่มขึ้นเท่ากับ 60-90, 90-120 นาที และมากกว่า 120 นาที จำนวน ร้อยละ 55.6, 42.0 และ 29.2 ตามลำดับ ส่วนรองลงมาใช้ระยะเวลาเดินทางไปโรงเรียน 15-30 นาที พบว่านักเรียนกลุ่มนี้ใช้ ระยะเวลาเดินทางกลับบ้านเพิ่มขึ้นเท่ากับ 30-60, 60-90 นาที และ 90-120 นาที จำนวน ร้อยละ 32.2, 11.3 และ 9.0 ตามลำดับ จากข้อมูลชี้ให้เห็นว่าการเดินทางกลับบ้านใช้ระยะเวลาเดินทาง มากกว่าการเดินทางไปโรงเรียน เนื่องจากช่วงเช้าที่ไปส่งนักเรียนจำนวนยานพาหนะยังไม่ หนาแน่น แต่ช่วงเย็นยานพาหนะมีความหนาแน่นกว่าเพราะอยู่ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน อีกทั้งยังมึ การแวะทำกิจกรรมระหว่างทาง จึงส่งผลให้ใช้ระยะเวลาในการเดินทางช่วงเย็นมากกว่าช่วงเช้า ซึ่ง สอดคล้องกับผลงานวิจัยของ (จารึก ประพันธ์พจน์, 2533: 195) ที่พบว่านักเรียนใช้ระยะเวลาใน การเดินทางไปโรงเรียนน้อยกว่าระยะเวลาเดินทางกลับบ้าน จะเห็นได้ว่าการเดินทางของนักเรียน ส่วนใหญ่ใช้ระยะเวลาเดินทางมากกว่า 30 นาที พบว่าขัดแย้งกับแนวความคิดการวางผังของ (Joseph De Chaira and Lee Koppelman, 1969) ที่กำหนดให้โรงเรียนประถมศึกษาสามารถ

เดินเข้าไปโรงเรียนได้และโรงเรียนมัธยมศึกษาใช้เวลาเดินทางไม่เกิน 30 นาที ดังนั้นการเดินทางของนักเรียนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จึงเป็นการสูญเสียเวลา

การรับส่งนักเรียนที่หน้าโรงเรียน พบว่ายานพาหนะรถยนต์ของผู้ปกครองที่จอดส่งบุตรหลานที่หน้าโรงเรียนมีจำนวนมาก โดยเฉพาะช่วงเวลาประมาณ 7.00-8.00 น.ปริมาณรถยนต์เริ่มมีความหนาแน่นทำให้บางช่วงจังหวะที่ผู้ปกครองจอดส่งนักเรียนมีการชะลอตัว ส่วนการรับนักเรียนที่หน้าโรงเรียน พบว่าที่จอดรถของโรงเรียนไม่เพียงพอทำให้ต้องจอดรถริมถนนหรือในซอยบริเวณรอบโรงเรียน โดยพบว่าช่วงเวลาประมาณ 14.30-16.00 น. ผู้ปกครองจะนำยานพาหนะรถยนต์มาจอดรอคอยบุตรหลานที่ริมถนนและในซอยบริเวณรอบโรงเรียน ซึ่งบางพื้นที่ตามกฎหมายเป็นที่ห้ามจอดแต่ทางโรงเรียนแก้ปัญหาด้วยการขอความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเขตพื้นที่ให้มาช่วยอำนวยความสะดวก ทำให้เกิดการอะลุ่มอล่วยสถานที่จอดรถยนต์ส่งผลให้ถนนและซอยบริเวณรอบโรงเรียนกลุ่มตัวอย่างกลายเป็นพื้นที่จอดยานพาหนะของผู้ปกครองนักเรียน ส่งผลให้เกิดปัญหาการเคลื่อนตัวได้ช้าเนื่องจากจำนวนช่องทางจราจรลดลงผู้บริหารของโรงเรียนแก้ปัญหาด้วยการขอความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเขตพื้นที่ให้มาช่วยอำนวยความสะดวกพบว่ามีการจัดระบบการเดินทางเดียวเพื่อแก้ปัญหาการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน

ดังนั้นโรงเรียนที่มีชื่อเสียงจึงส่งผลกระทบต่อเมืองด้านปัญหาจราจรในพื้นที่เขตชั้นในของกรุงเทพมหานครพอสมควร เนื่องจากผู้ปกครองนักเรียนส่วนใหญ่รับส่งนักเรียนด้วยรถยนต์ส่วนตัวแต่เพียงปัญหาการจราจรติดขัด ด้วยการออกจากบ้านแต่เช้าในช่วงเวลา 6.01-6.30 น.และใช้ระยะเวลาในการเดินทาง 30-60 นาที มากที่สุด โดยพบว่านักเรียนส่วนใหญ่เดินทางมาถึงโรงเรียนก่อนชั่วโมงเร่งด่วน(Peak hour) การเดินทางส่งนักเรียนจึงไม่ส่งผลกระทบต่อเมืองโดยตรง ซึ่งสอดคล้องกับผลการสัมภาษณ์ผู้บริหารโรงเรียนและผู้บริหารสถานีตำรวจนครบาลในเขตพื้นที่ พบว่าถนนบริเวณรอบโรงเรียนไม่มีปัญหาการจราจร เนื่องจากผู้ปกครองนักเรียนส่วนใหญ่เดินทางมาถึงโรงเรียนแต่เช้า อีกทั้งผู้บริหารของโรงเรียนและสถานีตำรวจนครบาลในเขตพื้นที่มีการประสานงานร่วมกัน โดยจัดเจ้าหน้าที่ของโรงเรียนและเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมาช่วยอำนวยความสะดวกบริเวณโรงเรียน แต่หลังจากส่งนักเรียนแล้วพบว่าผู้ปกครองจะเดินทางต่อเนื่องไปสถานที่ทำงานและกลับบ้าน ทำให้ยานพาหนะไปเพิ่มปริมาณจราจร(Traffic Volume) ในชั่วโมงเร่งด่วน จึงส่งผลให้เกิดปัญหาจราจรและสูญเสียเวลา จากการวิเคราะห์สิ่งดึงดูดการเคลื่อนย้ายการเดินทาง(Movement Attractor) ไม่ว่าจะเป็นสถานีราชการ สถานประกอบการ ด้านธุรกิจและการค้าต่างๆในพื้นที่เขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร พบว่าผู้เข้ามาใช้บริการกับการ

เข้าเรียนของนักเรียนโรงเรียนต่างๆเป็นการเดินทางคนละช่วงเวลา แต่อาจเป็นช่วงเวลาเดียวกันกับผู้ปกครองเดินทางไปสถานที่ทำงานหลังจากส่งนักเรียน ส่วนการรับนักเรียนตอนเย็นอาจเป็นเวลาใกล้เคียงกับการเลิกงาน ดังนั้นการเดินทางช่วงเวลาดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อเมืองโดยตรง

การเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยของนักเรียนโรงเรียนที่มีชื่อเสียง พบว่าโรงเรียนที่เปิดสอนเฉพาะระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย(เตรียมอุดมศึกษา) ส่งผลให้เกิดการเคลื่อนย้ายมาจากส่วนภูมิภาคมากที่สุด ร้อยละ 24.6 % โดยเช่าหอพักอยู่ใกล้โรงเรียนซึ่งเป็นการหลีกเลี่ยงการเดินทางไกล และโรงเรียนที่เปิดสอนระดับมัธยมศึกษาตอนต้นถึงตอนปลายที่กำหนดเขตพื้นที่บริการ(สามเสนวิทยาลัย)ทำให้นักเรียนเกิดการเคลื่อนย้ายมาจากส่วนภูมิภาค ร้อยละ 7.6 % ซึ่งมากกว่าโรงเรียนที่มีนักเรียนระดับประถมศึกษาถึงมัธยมศึกษาตอนปลาย(สาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร ร้อยละ 2.7% และราชินี ร้อยละ 1.6%) ทั้งนี้พบว่านักเรียนโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร และราชินี ทำให้เกิดเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยภายในเขตกรุงเทพมหานครมากกว่ามาจากส่วนภูมิภาคแต่มีจำนวนเพียงเล็กน้อย โดยพบว่าการเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยของนักเรียนจากส่วนภูมิภาคและภายในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่ส่งผลกระทบต่อปัญหาการจราจรในเขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร เนื่องจากนักเรียนส่วนใหญ่จะหาที่พักอาศัย เช่น อาคารชุด และเช่าหอพัก ให้อยู่ใกล้โรงเรียน หรือผู้ปกครองบางรายที่มีความพร้อมก็จะซื้อที่พักอาศัยให้บุตรหลานอยู่ระหว่างที่ศึกษาเล่าเรียน ทำให้นักเรียนกลุ่มนี้ มีความสะดวกในการเดินทางไม่ต้องตื่นแต่เช้ามีด ส่งผลให้มีการใช้ยานพาหนะรถยนต์ส่วนตัวลดลง เนื่องจากอยู่ใกล้โรงเรียนจึงสามารถเดินเท้าไปโรงเรียนได้หรืออาจใช้ระบบขนส่งสาธารณะบริการเสริม สำหรับการเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัยช่วงวันธรรมดากับวันหยุดสุดสัปดาห์ พบว่านักเรียนกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่คอนโดมิเนียม อาคารพาณิชย์ และเช่าหอพักช่วงวันธรรมดา จะเคลื่อนย้ายหรือกลับไปเยี่ยมผู้ปกครองที่บ้านในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ ซึ่งการเคลื่อนย้ายในส่วนนี้ส่วนใหญ่จะเป็นการเคลื่อนย้ายภายในเขตกรุงเทพมหานคร จึงทำให้นักเรียนสามารถพบผู้ปกครองได้ทุกสัปดาห์ส่งผลให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีเนื่องจากไม่ต้องเดินทางไกล ตื่นแต่เช้ามีดและสามารถเดินทางกลับไปเยี่ยมผู้ปกครองได้ทุกสัปดาห์ ซึ่งดีกว่านักเรียนที่เคลื่อนย้ายมาจากส่วนภูมิภาคที่ปิดเทอมแล้วจึงจะมีโอกาสได้กลับไปเยี่ยมผู้ปกครอง

การเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมพบว่าโรงเรียนที่มีชื่อเสียงมีส่วนทำให้เกิดกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับโรงเรียนและสัมพันธ์กับกิจกรรมที่มีอยู่แล้ว ได้แก่ ร้านสะดวกซื้อ สถาบันกวดวิชารวดเขียนอาหาร ร้านอุปกรณ์การศึกษา ซึ่งเป็นกิจกรรมสำหรับรองรับนักเรียน และสัมพันธ์กับกิจกรรมที่มีอยู่แล้ว ได้แก่ ร้านกาแฟ ร้านทำผม และห้างสรรพสินค้า ซึ่งเป็นกิจกรรมให้บริการ

สำหรับผู้ปกครองและเป็นทีมนัดหมายบุตรหลานหลังเลิกเรียน ดังนั้นโรงเรียนที่มีชื่อเสียงจึงมีส่วนผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมของเมืองบริเวณโดยรอบโรงเรียน

คุณภาพชีวิตของผู้ปกครองและนักเรียน พบว่าผู้ปกครองและนักเรียนได้รับผลกระทบด้านคุณภาพชีวิตโดยตรง จากการเตรียมความพร้อมในการเข้าเรียนโรงเรียนที่มีชื่อเสียง เช่น นักเรียนต้องพร้อมแข่งขันสมัครเข้าเรียนมากที่สุด รองลงมาต้องไปเรียนกวดวิชาเพิ่มเพื่อการสอบแข่งขันเข้าเรียน และผู้ปกครองต้องติดตามข้อมูลข่าวสารของโรงเรียนอยู่เสมอ ส่วนช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์พบว่านักเรียนจะไปเรียนกวดวิชา และศึกษาค้นคว้าอยู่ที่บ้าน ซึ่งการที่นักเรียนเข้าเรียนที่โรงเรียนที่มีชื่อเสียงมีผลให้เกิดภาวะค่าใช้จ่ายสูงขึ้น เช่น การเสียค่าบำรุงโรงเรียนก่อนเข้าเรียนสำหรับโรงเรียนเอกชน การเข้าร่วมกิจกรรมพิเศษของโรงเรียน กิจกรรมประจำปีของโรงเรียน ค่าเรียนพิเศษทั้งในวันธรรมดาและวันหยุดสุดสัปดาห์ ค่าที่พักของนักเรียน และของผู้ปกครองที่มาเยี่ยมนักเรียน โดยพบว่าส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อวันเพิ่มขึ้น รองลงมาค่าเรียนเสริมทักษะทางวิชาการนอกเวลาเพิ่มขึ้น และภาระค่าเดินทางเพิ่มขึ้น อีกทั้งผู้ปกครองและนักเรียนส่วนใหญ่ต้องตื่นแต่เช้ามืดเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจร ด้วยสาเหตุดังกล่าวอาจทำให้เกิดความเครียด โดยความเครียดจะส่งผลกระทบต่อร่างกายและจิตใจ มีผลไปถึงประสิทธิภาพการเรียนและการงานให้ตกต่ำและมีคุณภาพชีวิตลดลง (สมบัติ ตาปัญญา, 2526)

7.2 ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยพบว่านักเรียนโรงเรียนที่มีชื่อเสียง มีที่อยู่อาศัยกระจายตัวไปทั่วเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทำให้ผู้ปกครองและนักเรียนส่วนใหญ่ต้องประสบปัญหาเดินทางไกล ถึงแม้ระยะทางไกลไม่ได้เป็นอุปสรรคหรือเป็นปัญหาใหญ่สำหรับผู้ปกครองแต่ก็ส่งผลกระทบต่อเด็กนักเรียนต้องตื่นแต่เช้าตรู่ ดังนั้นแนวทางในการบรรเทาปัญหาจะใช้แนวคิดการลดระยะทางระหว่างบ้านกับโรงเรียนให้สั้นลง ดังนี้

การสร้างโรงเรียนเครือข่ายโรงเรียนที่มีชื่อเสียง

สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน ได้เข้าไปทำโรงเรียนเครือข่ายของโรงเรียนที่มีชื่อเสียง เช่น โรงเรียนสวนกุหลาบวิทยาลัย โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา ค่อนข้างได้ผล เพราะโรงเรียนเหล่านี้จะมีมาตรฐานเดียวกับโรงเรียนแม่

จากผลการศึกษาพบว่าโรงเรียนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะมีโรงเรียนเครือข่ายของโรงเรียนที่มีชื่อเสียงรองรับแต่ก็มีจำนวนไม่มากนัก ได้แก่ (1) โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาพัฒนาการ ได้รับการประกาศจัดตั้งจากกระทรวงศึกษาธิการเมื่อ วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2521 มีชื่อเดิมว่าโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา 2 เพื่อให้เป็นสาขาโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาพญาไท (2) โรงเรียน

ราชบัณฑิตยสถาน 2 ได้รับประกาศแต่งตั้งเป็นโรงเรียนอย่างเป็นทางการและตามคำสั่งกระทรวงศึกษาธิการ ในวันที่ 30 เมษายน 2539 ทั้งนี้จากการสัมภาษณ์ผู้บริหารของโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาชี้แจงว่าวัตถุประสงค์ของโรงเรียนสาขาคือต้องการกระจายพื้นที่รองรับนักเรียนจากโรงเรียนแม่ (เผด็จ เลียงสกุล, สัมภาษณ์, 16 ธันวาคม 2553) และผู้บริหารของโรงเรียนสามเสนวิทยาลัยชี้แจงว่าวัตถุประสงค์ของการจัดสร้างโรงเรียนสาขาคือต้องการระบายนักเรียนที่ไม่มีที่เรียน (นิตยา เทพอรุณรัตน์, สัมภาษณ์, 17 ธันวาคม 2553)

ดังนั้นการสร้างโรงเรียนเครือข่ายของโรงเรียนที่มีชื่อเสียงจะไม่ไปทำลายค่านิยมของโรงเรียนเดิมแต่จะเป็นการอนุรักษ์ความมีชื่อเสียงของโรงเรียนแม่ ซึ่งเป็นโรงเรียนในเครือข่ายเดียวกันและเป็นโรงเรียนที่อยู่ในความนิยมของผู้ปกครองและนักเรียน อีกทั้งยังทำให้เกิดพื้นที่รองรับนักเรียนเพิ่มขึ้นบริเวณที่ตั้งของโรงเรียนเครือข่าย ซึ่งเป็นการลดความแออัดการเข้ามาเรียนในโรงเรียนแม่ที่อยู่ในพื้นที่เขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นการช่วยบรรเทาปัญหาการเดินทางไกลและต้องตื่นแต่เช้ามืด เนื่องจากมีโรงเรียนเครือข่ายอยู่ใกล้บ้าน ผู้ปกครองไม่ต้องลำบากไปแสวงหาโรงเรียนที่ห่างไกล แต่ในกระบวนการสร้างโรงเรียนเครือข่าย สิ่งสำคัญอันดับแรกคือเรื่องราคาที่ดิน และงบประมาณในการก่อสร้าง ซึ่งมีข้อจำกัดมาก ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ กระทรวงศึกษาธิการ ผู้บริหารโรงเรียน ครู และผู้ปกครองนักเรียน ควรพิจารณาถึงปัญหา ร่วมกัน อาจทำให้ได้ที่ดินบริจาคสำหรับสร้างโรงเรียนเครือข่ายให้กระจายออกไปนอกเขตพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานครได้ง่ายขึ้น

การพัฒนาคุณภาพสถานศึกษาให้เป็นโรงเรียนที่มีคุณภาพ

จากผลการศึกษาพบว่าในเขตพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร มีโรงเรียนจำนวนมากกระจายตัวอยู่ทั่วพื้นที่เขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร มีทั้งโรงเรียนที่มีชื่อเสียง และโรงเรียนที่ไม่มีชื่อเสียงเด่นดัง โดยโรงเรียนที่มีชื่อเสียงจะเป็นทางเลือกอันดับแรกของผู้ปกครองและนักเรียน ด้วยเหตุนี้หากสถานศึกษามีคุณภาพและได้มาตรฐานใกล้เคียงกัน ก็จะทำให้ผู้ปกครองและนักเรียนมีทางเลือกมากขึ้น ซึ่งเป็นการช่วยแก้ปัญหาการเดินทางไกล ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายและแนวปฏิบัติของสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐานที่ต้องการให้เด็กนักเรียนได้เรียนใกล้บ้าน ดังนั้น ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ได้แก่ ผู้เรียน ครูผู้สอน และผู้บริหาร ควรมีมาตรการและแผนดำเนินการพัฒนาคุณภาพสถานศึกษาร่วมกันอย่างชัดเจน โดยให้หน่วยงานหลักของกระทรวงศึกษาธิการเป็นผู้ดำเนินการ ทั้งนี้อาจนำเอาคุณลักษณะ 10 ประการของโรงเรียนคุณภาพ (พนม พงษ์ไพบูลย์, 2541) มาประกอบการพิจารณา ก็จะส่งผลให้โรงเรียนทั่วไปได้รับการพัฒนาให้ดีขึ้นกลายเป็นโรงเรียนที่มีคุณภาพเท่าเทียมกับโรงเรียนที่มีชื่อเสียง เป็นที่ยอมรับและรองรับชุมชนละแวกบ้าน

การสร้างหอพักภายในโรงเรียนหรือบริเวณใกล้โรงเรียน

โรงเรียนราชินีเป็นโรงเรียนเอกชน พบว่าปัจจุบัน(ช่วงสัมภาระ)ไม่เปิดบริการรับนักเรียน กินนอนเนื่องจากมีการก่อสร้างอาคารเรียนชั้นมัธยมศึกษา จากผลการศึกษาพบว่านักเรียน โรงเรียนราชินีมีที่อยู่อาศัยกระจายตัวอยู่ไกลสถานศึกษามากที่สุด ส่งผลให้มีหอพักของโรงเรียน รองรับนักเรียน ทั้งนี้เพื่อเป็นการลดปัญหาการเดินทางไกลและตื่นแต่เช้ามืด แต่การที่จะให้เกิด หอพักภายในโรงเรียนหรือบริการใกล้โรงเรียนได้ อาจต้องประสบปัญหาเรื่องราคาที่ดินเพราะจะมี มูลค่าสูงมากเนื่องจากอยู่ในเขตพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร และเรื่องความปลอดภัยภายใน หอพัก ดังนั้นผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับสถานศึกษา ได้แก่ ผู้บริหารของโรงเรียน ผู้ปกครองนักเรียน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในสังกัดกระทรวงศึกษาธิการ ควรมีการพิจารณาถึงปัญหาที่ส่งผล กระทบต่อนักเรียนมากกว่ามูลค่าราคาที่ดิน ด้วยการให้ความสำคัญกับการสร้างหอพักของ โรงเรียน ทั้งนี้ต้องได้รับความร่วมมือจากทุกฝ่าย วัตถุประสงค์เพื่อลดปัญหาการเดินทางไกลและ ตื่นแต่เช้ามืดก็จะส่งผลให้เด็กนักเรียนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

การกำหนดเขตพื้นที่บริการของโรงเรียน

จากผลการศึกษาพบว่ามีกำหนดเฉพาะโรงเรียนรัฐบาล สังกัดสำนักงาน คณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน และสังกัดกรุงเทพมหานครเท่านั้น โดยพบว่ากำหนดเขต พื้นที่บริการแบบยึดโรงเรียนเป็นศูนย์กลางแล้วกระจายออกไปเป็นวงรัศมีทำให้เกิดความเท่าเทียม กันและเกิดพื้นที่บ้านใกล้โรงเรียนได้อย่างทั่วถึงกว่าการกำหนดเขตพื้นที่บริการแบบใช้เขตการ ปกครอง อีกทั้งช่วยลดระยะเวลาในการเดินทางไม่ต้องตื่นแต่เช้ามืด ลดปัญหาการเดินทางไกล ข้ามเขตพื้นที่การศึกษา และลดจำนวนยานพาหนะในการรับส่งนักเรียน ซึ่งสอดคล้องกับ แนวความคิดแบบหน่วยชุมชน (Neighborhood Concept) ที่เน้นให้เด็กนักเรียนเดินทางน้อยที่สุด หรือเดินทางไปโรงเรียนโดยไม่ต้องอาศัยรถยนต์เป็นหลัก ดังนั้นผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับโรงเรียนมี ชื่อเสียงทั้งโรงเรียนรัฐบาลและโรงเรียนเอกชน ควรมีการกำหนดเกณฑ์ของพื้นที่บริการของ โรงเรียนร่วมกัน โดยให้หน่วยงานหลักของกระทรวงศึกษาธิการเป็นผู้นำไปปรับปรุงแก้ไขให้เป็น มาตรฐานเดียวกัน ก็จะได้พื้นที่บริการสำหรับเป็นเครื่องมือช่วยบรรเทาปัญหาการเดินทางไกลและ ปัญหาจราจรในเขตเมือง

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

- การวางผังเมืองระดับพื้นฐาน. เล่มที่ 1 ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการวางผังเมือง. กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย โดยความช่วยเหลือร่วมมือขององค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (JICA). กรุงเทพมหานคร : " ม.ป.ท." 2542-2544.
- กองแผนงาน. รายงานการวิจัยเรื่องการรับนักเรียนเข้าศึกษาต่อในชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1 และ 4 ของโรงเรียนมัธยมศึกษา สังกัดกรมสามัญศึกษา ปีการศึกษา 2540. กรมสามัญศึกษา, 2540.
- กองแผนงาน. รายงานการวิจัยเรื่องการวิจัยและพัฒนารูปแบบการรับนักเรียนเข้าศึกษาต่อในชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1 และ 4 ของโรงเรียนมัธยมศึกษา สังกัดกรมสามัญศึกษา ปีการศึกษา 2540-2544. กรมสามัญศึกษา, 2544.
- คณิต มีชูบท. รองผู้กำกับการจรรยาจร สถานีตำรวจนครบาลปทุมวัน. สัมภาษณ์, 16 ธันวาคม 2553.
- จารึก ประพันธ์พจน์. การศึกษาสภาพการเดินทางของนักเรียนเพื่อเป็นแนวทางประกอบการแก้ไขปัญหาการจราจรของกรุงเทพมหานคร : กรณีศึกษาเขตชั้นในฝั่งพระนคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2533.
- จตุรภัทร์ ภิรมย์แก้ว. สารวัตรจรรยาจร สถานีตำรวจนครบาลเตาปูน. สัมภาษณ์, 17 ธันวาคม 2553.
- ฉัตรชัย พงศ์ประยูร. ภูมิศาสตร์เมือง. กรุงเทพมหานคร : ไทยวัฒนาพานิช, 2527.
- นิตยา เทพอรุณรัตน์. รองผู้อำนวยการกลุ่มบริหารทั่วไป โรงเรียนสามเสนวิทยาลัย. สัมภาษณ์, 17 ธันวาคม 2553.
- ประสงค์ อานมณี. รองผู้กำกับการจรรยาจร สถานีตำรวจนครบาลสำนักพระราชวัง. สัมภาษณ์, 15 ธันวาคม 2553.
- เผด็จ เสียงสกุล. รองผู้อำนวยการโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา. สัมภาษณ์, 16 ธันวาคม 2553.
- พนม พงษ์ไพบูลย์. การศึกษาพื้นฐานเพื่อป้องกัน บทความเชิงนโยบายเกี่ยวกับการจัดการศึกษา. หน้า 27-28. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์การศาสนา, 2541.
- มิ่ง เทพครเมือง. หัวหน้างานวิจัยและบริการวิชาการสู่ชุมชนโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตรฝ่ายประถม. สัมภาษณ์, 29 ธันวาคม 2553.

รายงานฉบับสมบูรณ์. โครงการจัดทำมาตรฐานด้านผังเมืองของกรุงเทพมหานคร. สำนักผังเมือง

กรุงเทพมหานครและคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551.

เรืองศิริ สิงหเดช. ผู้อำนวยการโรงเรียนราชินี. สัมภาษณ์, 15 ธันวาคม 2553

วิชัย ณรงค์. สारวัตระจจร สถานีตำรวจนครบาลทองหล่อ. สัมภาษณ์, 29 ธันวาคม 2553.

วิศิษฎ์ ประทุมสุวรรณ. วิศวกรรมกรรมการทางและวิเคราะห์การจราจร. จำนวน 2,000 เล่ม. พิมพ์ครั้งที่

1. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์ บริษัท ส.เอเชียเพรส จำกัด, 2542.

สมบัติ ตาปัญญา. คู่มือคลายเครียด ความรู้เรื่องความเครียด การป้องกันและแก้ไข. พิมพ์ครั้งที่ 2

เหรียญบุญการพิมพ์ : กรุงเทพมหานคร. 2526

สำนักมาตรฐาน. การศึกษาลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินและรูปแบบของที่อยู่อาศัยเพื่อเป็น

แนวทางประกอบการจัดทำควบคุมย่านที่อยู่อาศัย. กรมโยธาธิการและผังเมือง,

2548.

สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน กระทรวงศึกษาธิการ. 6 ปีนโยบายและแนว

ปฏิบัติการรับนักเรียน สพฐ. จำนวน 2,000 เล่ม. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : โรง

พิมพ์ชุมนุมสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย จำกัด, 2552.

สำนักนโยบายและแผนการศึกษาขั้นพื้นฐาน สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน.

รายงานผลการดำเนินงานรับนักเรียน สังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้น

พื้นฐาน. จำนวน 3,000 เล่ม. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์ชุมนุมสหกรณ์

การเกษตรแห่งประเทศไทย จำกัด, 2551.

สุรพงษ์ ด่านลักษณะโยธิน. รองผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนานักเรียนโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัย

ศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตรฝ่ายมัธยม. สัมภาษณ์, 29 ธันวาคม 2553.

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาษาอังกฤษ

American Planning Association (APA). Planning and Urban Design Standards. New Jersey : John Wiley & Sons Inc, 2006.

De Chiara. Urban Planning and Design Criteria. New York : Van Nostrand Reinhold, 1982.

De Chiara. Time-Saver Standards for Site Planning. McGraw-Hill , 1984.

Joseph De Chaira and Lee Koppelman. Planning Design Criteria. New York : Van Nostran Reinhold Company, 1969.

Needhar, Barree. How City Work An Introduction. Oxford : Pergamon Prees., 1977.

Taylor, James L. The Secondary School Plant ; An Approach for Planning Functional Facilitties. Pp. 4, 15. US. Dept.. of Health Education and Welfare, 1965.

William H. Claire. Handbook on Urban Planning. Van Nostrand Reinhold, 1973.

Website

100โรงเรียนที่มีชื่อเสียงทางวิชาการ. [ออนไลน์]. 2551. แหล่งที่มา :

<http://www.oknation.net/blog/Alert-Always/2010/03/26/entry-1> [2553, มีนาคม 26]

สำนักมาตรฐานการบริหารงานองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น. มาตรฐานการวางผังเมือง. [ออนไลน์].

2553. แหล่งที่มา : <http://www.thailocaladmin.go.th/servlet/EbookServlet> [2553]

สำนักงานปศุสัตว์กรุงเทพมหานคร. การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร. [ออนไลน์]. 2553.

แหล่งที่มา : http://www.dld.go.th/pvlo_bkk/index.php?option=com_content&view=article&id=4:2011-03-05-14-41-12&catid=3:2011-03-05-14-01-42&Itemid=3

[2011, มีนาคม 05]

ศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร, หนังสือสรุปผลการสัมมนา ด้านผังเมืองและการใช้ที่ดิน และด้าน

การจราจร การขนส่งและสาธารณูปโภคของกรุงเทพมหานคร นโยบายการพัฒนา

กรุงเทพมหานคร. [ออนไลน์]. 2553. แหล่งที่มา :

<http://203.155.220.118/info/NowBMA/frame.asp>[2553]

ความรู้เรื่องประชากรและชุมชนเมือง. ความเป็นเมือง. [ออนไลน์]. 2554. แหล่งที่มา :

http://www.dpt.go.th/ITCitdb/txt/pop/pop_idx.htm [2553]



ภาคผนวก

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ก

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

100 โรงเรียนที่มีชื่อเสียง

ทางด้านวิชาการ (วิทยาศาสตร์ ศิลปศาสตร์ สังคมศาสตร์) แต่ทางสังคมที่มีชื่อเสียงมานานเป็นที่ยอมรับทั้งในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งดูจากสถิติทุน กพ. ทุน พสวท. ทุน สสวท. ทุน วิทย์ ทุนทางภาษา ผลการสอบเข้ามหาลัย ผลการสร้างชื่อเสียงให้กับประเทศทั้งทางวิชาการและสังคมรวมไปถึงรางวัลในประเทศ เช่นโรงเรียนต้นแบบ ครูต้นแบบ โรงเรียนรางวัลพระราชทาน ฯลฯ ตารางแสดงรายชื่อ 100 โรงเรียนที่มีชื่อเสียง

ลำดับ	โรงเรียนที่มีชื่อเสียง	ลำดับ	โรงเรียนที่มีชื่อเสียง
1	เตรียมอุดมศึกษา กรุงเทพมหานคร	24	ราชสีมาวิทยาลัย นครราชสีมา
2	มหิดลวิทยานุสรณ์ นครปฐม	25	มหาวิทยาลัยราชภัฏ สงขลา
3	สวนกุหลาบวิทยาลัย กรุงเทพมหานคร	26	อุดรพิทยานุกูล อุดรธานี
4	บดินทรเดชา (สิงห์ สิงหเสนี) กรุงเทพฯ	27	บุญวาทย์วิทยาลัย ลำปาง
5	สามเสนวิทยาลัย กรุงเทพมหานคร	28	นครสวรรค์ นครสวรรค์
6	สตรีวิทยา กรุงเทพมหานคร	29	เตรียมอุดมศึกษาพัฒนาการ กรุงเทพมหานคร
7	เทพศิรินทร์ กรุงเทพมหานคร	30	บดินทรเดชา (สิงห์ สิงหเสนี) 2 กรุงเทพฯ
8	สาธิตจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (ฝ่ายมัธยม) กรุงเทพมหานคร	31	นวมินทราชินูทิศ บดินทรเดชา กรุงเทพมหานคร
9	พิบูลวิทยาลัย ลพบุรี	32	สามัคคีวิทยาكم เชียงราย
10	หาดใหญ่วิทยาลัย สงขลา	33	เซนต์โยเซฟคอนเวนต์ กรุงเทพมหานคร
11	มงฟอร์ตวิทยาลัยแผนกมัธยม เชียงใหม่	34	สตรีวิทยา 2 กรุงเทพมหานคร
12	สาธิตแห่งมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ กรุงเทพมหานคร	35	สาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร (ฝ่ายมัธยม) กรุงเทพมหานคร
13	เซนต์คาเบรียล กรุงเทพมหานคร	36	ราชวินิตบางแก้ว สมุทรปราการ
14	อัสสัมชัญ บางรัก กรุงเทพฯ อักษรAC	37	สวนกุหลาบวิทยาลัย นนทบุรี นนทบุรี
15	สาธิตมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เชียงใหม่	38	อัสสัมชัญคอนเวนต์ กรุงเทพมหานคร
16	กรุงเทพคริสเตียนวิทยาลัย กรุงเทพฯ	39	มาแตร์เดอีวิทยาลัย กรุงเทพมหานคร
17	หอวัง กรุงเทพมหานคร	40	บุรีรัมย์พิทยาคม บุรีรัมย์
18	สาธิตมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ปทุมวัน กรุงเทพมหานคร	41	ชลราษฎรอำรุง ชลบุรี
19	ปรีณสร้อยแยลส์วิทยาลัย เชียงใหม่	42	จิตรลดา กรุงเทพมหานคร
20	โยธินบูรณะ กรุงเทพมหานคร	43	ราชินี กรุงเทพมหานคร
21	ภูเก็ตวิทยาลัย ภูเก็ต	44	สตรีวัดมหาพฤฒาราม กรุงเทพมหานคร
22	เบ็ญจมะมหาราช อุบลราชธานี	45	สายปัญญาในพระราชินูปถัมภ์ กรุงเทพฯ
23	ศึกษานารี กรุงเทพมหานคร	46	สายน้ำผึ้ง กรุงเทพมหานคร
		47	พระปฐมวิทยาลัย นครปฐม
		48	สตรีสมุทรปราการ สมุทรปราการ

ลำดับ	โรงเรียนที่มีชื่อเสียง	ลำดับ	โรงเรียนที่มีชื่อเสียง
49	วัฒนาวิทยาลัย กรุงเทพมหานคร	75	นวมินทราชินูทิศ เตรียมอุดมศึกษาน้อมเกล้า กรุงเทพมหานคร
50	วัดสุทัศนวราราม กรุงเทพมหานคร	76	พิริยาลัย แพร่
51	ขอนแก่นวิทยายน ขอนแก่น	77	สตรีสมุทรปราการ สมุทรปราการ
52	สุนารีวิทยา นครราชสีมา	78	วัฒโนทัยพายัพ เชียงใหม่
53	ศึกษานารีวิทยา กรุงเทพมหานคร	79	เบญจมราชูทิศ ราชบุรี ราชบุรี
54	แก่นนครวิทยาลัย ขอนแก่น	80	เฉลิมขวัญสตรี พิษณุโลก
55	เบญจมราชูทิศ กรุงเทพมหานคร	81	สิรินธร สุรินทร์
56	ยุพราชวิทยาลัย เชียงใหม่	82	บูรณะรำลึก ตรัง
57	จักรคำคณาทร ลำพูน	83	สุรศักดิ์มนตรี กรุงเทพมหานคร
58	ร้อยเอ็ดวิทยาลัย ร้อยเอ็ด	84	หาดใหญ่สมบูรณกุลกันยา สงขลา
59	ราชินีบน กรุงเทพมหานคร	85	ราชวินิตมัธยม กรุงเทพมหานคร
60	เบญจมราชูทิศ จันทบุรี จันทบุรี	86	สตรีนนทบุรี นนทบุรี
61	สาธิตมัธยมมหาวิทยาลัยขอนแก่น (ศึกษาศาสตร์) ขอนแก่น	87	วิสุทธิรังษี กาญจนบุรี
62	เตรียมอุดมศึกษาน้อมเกล้า กรุงเทพมหานคร	88	สาธิตมหาวิทยาลัยรามคำแหง กรุงเทพมหานคร
63	ดาราวิทยาลัย เชียงใหม่	89	พระหฤทัยคอนแวนต์ กรุงเทพมหานคร
64	อัสสัมชัญธนบุรี กรุงเทพมหานคร	90	ปราจีนราษฎร์บำรุง ปราจีนบุรี
65	นวมินทราชินูทิศ หอวัง นนทบุรี นนทบุรี	91	สุราษฎร์ธานี สุราษฎร์ธานี
66	ปทุมคงคา กรุงเทพมหานคร	92	อัสสัมชัญสมุทรปราการ สมุทรปราการ
67	ราชินีบูรณะ นครปฐม	93	สตรีศรีน่าน น่าน
68	สตรีภูเก็ต ภูเก็ต	94	จุฬารัตนราชวิทยาลัย ตรัง ตรัง
69	กาญจนานิกะวิทยาลัย นครปฐม นครปฐม	95	สาธิต"พิบูลย์บำรุง" มหาวิทยาลัยบูรพา ชลบุรี
70	เบญจมราชูทิศ นครศรีธรรมราช นครศรีธรรมราช	96	ทวีธาภิเศก กรุงเทพมหานคร
71	เบญจมราชรังสฤษฎิ์ ฉะเชิงเทรา	97	สระบุรีวิทยาคม สระบุรี
72	ลำปางกัลยาณี ลำปาง	98	กัลยาณีศรีธรรมราช นครศรีธรรมราช
73	นารีรัตน์ แพร่	99	สวนกุหลาบวิทยาลัย รังสิต ปทุมธานี
74	สุรวิทยาคาร สุรินทร์	100	สวนบุญโญปถัมภ์ ลำพูน

ที่มา : Assumption Board

รายชื่อหอพักที่นักเรียนโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาเข้าพัก

เขตราชเทวี		
ชื่อหอพัก	ที่อยู่	หมายเลขโทรศัพท์
หอพักสมาคมผู้บำเพ็ญประโยชน์ แห่งประเทศไทย	5/1-2 ถนนพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400	02-2450641
เวนเนเชียร์ เรสซิเดนซ์	890/93 ซอยเพชรบุรี 18 ถนนเพชรบุรี เขตราชเทวี กรุงเทพฯ	02-6565177
ไชน่าแมนชั่น	179/2 ซอยเพชรบุรี 5 ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท เขตราช เทวี กรุงเทพฯ 10400	
จิตนรงค์ อพาร์ทเมนต์	50 ซอยเพชรบุรี 5 ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400	02-6120245
ปทุมวันรีสอร์ท คอนโดมีเนียม	79 อาคารปทุมวันรีสอร์ท ถนนพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400	02-6538414
เรืองศิริอพาร์ทเมนต์	401 ซอยเพชรบุรี 7 ถนนเพชรบุรี เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400	02-6121290
บี.เค. แมนชั่น	205-207 ซอยเพชรบุรี 5 ถนนเพชรบุรี เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400	02-2167380-3
บ้านวรจักร	ซอยเพชรบุรี 6 ถนนเพชรบุรี เขตราชเทวี กรุงเทพฯ	02-6129061
ราไพ่อพาร์ทเมนต์	124 ซอยเพชรบุรี 5 ถนนเพชรบุรี เขตราชเทวี กรุงเทพฯ	02-2157812, 02- 2151158
อเวนิว แมนชั่น	70/29 ซอยเพชรบุรี 7 เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400	02-2197393
หอพักสตรีมันลิน	173/15 พระราม 6 ซอย 20 (มันลิน2) ถนนพระราม 6 แขวงทุ่ง พญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400	02-6120640-9
L.A. แมนชั่น	205-207 ซอยเพชรบุรี 5 เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400	02-2167381
ราชเทวีอพาร์ทเมนต์	488 ซอยเพชรบุรี 18 ถนนเพชรบุรี เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400	02-2089030
ราชเทวีคอร์ท	57 ซอยโกสิต ถนนพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400	02-2519743
หอพักบ้านแก้ว	263/11 ซอยพญานาค ถนนพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ	
บ้านเลิศเบญญา	27/41 ซอยเลิศปัญญา ถนนราชวิถี เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400	02-6449061
ราชาวดีแมนชั่น	322 ซอยธรรมสโรช ถนนพญาไท แขวงถนนเพชรบุรี เขตราช เทวี กรุงเทพฯ 10400	02-2159925
สุธิราแมนชั่น	22 ซอยเพชรบุรี 7 ถนนเพชรบุรี เขตราชเทวี กรุงเทพฯ	02-6121000
พญาไทลิวอพาร์ทเมนต์	ถนนพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ	02-6121539
พญาไท	ซอยเพชรบุรี 5 ถนนเพชรบุรี เขตราชเทวี กรุงเทพฯ	02-2163391

พญาไท เพลส	471 เขตราชเทวี กรุงเทพฯ	
เขตบางรัก		
ชื่อหอพัก	ที่อยู่	หมายเลขโทรศัพท์
สองพระอาทิตย์เมนท์	240 แขวงมหาพฤฒาราม เขตบางรัก กรุงเทพฯ	02-6330140
หอพักหญิง เอชซีลีอุม	124 ถนนศาลาแดง เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500	02-3223430
หอพักสี่พระยา	347/1 ถนนสี่พระยา เขตบางรัก กรุงเทพฯ	01-6175878
เขตปทุมวัน		
ชื่อหอพัก	ที่อยู่	หมายเลขโทรศัพท์
สุวรรณา อพาร์ตเมนต์	70 ถนนพระราม 1 เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330	02-2141941
R.S. COURT	76/1 ซอยเกษมสันต์ 3 ถนนพระราม 1 เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330	02-2163492
ศรีพันธ์	916 ถนนพญาไท แขวงวังใหม่ เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ	02-2154021
อาคารเซกฤทธิ์	เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ	02-2153401
เสนาภิจพอาร์ตเมนต์	ถนนพญาไท เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ	02-6120234
พระราม 4 ซิตีคอร์ท	ซอยปลุกจิต ถนนพระราม 4 แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ	
บ้าน (BLUE SMILE TRAVEL)	36/44 ซอยเกษมสันต์ 1 ถนนพระราม 1 เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ	
เขตพญาไท		
ชื่อหอพัก	ที่อยู่	หมายเลขโทรศัพท์
เอกโยธินอพาร์ตเมนต์	941/1 ซอยพหลโยธิน 1 ถนนพหลโยธิน สามเสนใน เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400	02-2701684-5
หอพักสตรีประเทืองสุข	779/4 ซอยสี่ขา ถนนพหลโยธิน เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400	02-2780652
แสงแมนชั่น	อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เขตพญาไท กรุงเทพฯ	02-6447963
เขตจตุจักร		
ชื่อหอพัก	ที่อยู่	หมายเลขโทรศัพท์
ปาล์มสวีต คอนโด	462 ซอยพหลโยธิน 924 ถนนพหลโยธิน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ	
เขตดินแดง		
ชื่อหอพัก	ที่อยู่	หมายเลขโทรศัพท์
เกียรติพงษ์แมนชั่น	ซอยอินทามระ 33 แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ	

ที่มา : จัดทำโดย อาจารย์นงลักษณ์ นิยมแก้ว อาจารย์แนะแนว โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา



ภาคผนวก ข

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แบบสอบถามประกอบการวิจัย

เรื่อง : ผลกระทบต่อเมืองของโรงเรียนที่มีชื่อเสียงในเขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร
(URBAN IMPACTS OF FAMOUS SCHOOLS IN BANGKOK'S INNER METROPOLITAN AREA)

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ขอขอบคุณที่ท่านได้ให้ความอนุเคราะห์ตอบแบบสอบถามในครั้งนี้

(กลุ่มระดับประถมศึกษา ขอให้ผู้ปกครองที่ไปรับ-ส่งบุตรหลานเป็นผู้ตอบแบบสอบถาม)

โรงเรียน.....ถนน.....

แขวง.....เขต.....

วันที่.....เดือน..... พ.ศ. 2552

คำชี้แจง

แบบสอบถามนี้ แบ่งออกเป็น 2 ตอน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพิสูจน์ว่าโรงเรียนที่มีชื่อเสียงส่งผลกระทบต่อเมืองได้จริงหรือไม่

กรุณาใส่เครื่องหมาย ลงในช่องว่าง และเติมข้อความลงในช่องว่าง

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับ ผู้ปกครองนักเรียน ความมีชื่อเสียงของโรงเรียน การเดินทาง และที่อยู่อาศัย

1.1 เพศ

ชาย

หญิง

1.2 อายุ

น้อยกว่า 20 ปี

20 – 25 ปี

26 – 30 ปี

31 – 35 ปี

36 – 40 ปี

41 – 45 ปี

46 – 50 ปี

51 – 55 ปี

56 – 60 ปี

มากกว่า 60 ปี

1.3 อาชีพของผู้ปกครอง

รับราชการ

รัฐวิสาหกิจ

บริษัทเอกชน

ธุรกิจส่วนตัว

รับจ้าง

เกษตรกร

อาชีพอิสระ(โปรดระบุ).....

อื่นๆ(โปรดระบุ).....

1.4 ปัจจุบันรายได้ครอบครัวเฉลี่ยต่อเดือนประมาณเท่าใด

- น้อยกว่า 20,000 บาท 20,001-30,000 บาท 30,001-40,000 บาท
 40,001-50,000 บาท 50,001-60,000 บาท 60,001-70,000 บาท
 70,001-80,000 บาท 80,001-90,000 บาท 90,001-1000,000 บาท
 มากกว่า 1000,000 บาท

1.5 ประเภทที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียนช่วงสุดสัปดาห์และวันธรรมดาที่ไม่ใช่วันเสาร์อาทิตย์ เป็นแบบใด

1.5.1 ช่วงวันธรรมดา / แบบ

- บ้าน
 คอนโด
 อพาร์ทเมนต์
 อาคารพาณิชย์
 บ้านพักราชการ
 บ้านญาติ
 เช่าบ้าน
 เช่าคอนโด
 เช่าอพาร์ทเมนต์
 เช่าหอพัก
 อื่น(โปรดระบุ).....

1.5.2 ช่วงสุดสัปดาห์ / แบบ

- บ้าน
 คอนโด
 อพาร์ทเมนต์
 อาคารพาณิชย์
 บ้านพักราชการ
 บ้านญาติ
 เช่าบ้าน
 เช่าคอนโด
 เช่าอพาร์ทเมนต์
 เช่าหอพัก
 อื่น(โปรดระบุ).....

1.6 ที่อยู่อาศัยของนักเรียนหรือท่าน (เลือกตอบตามความเป็นจริงเพียงข้อเดียว)

1.6.1 ทะเบียนบ้านกับที่อยู่อาศัยปัจจุบันในขณะนี้ เป็นที่เดียวกันและอยู่ในเขต กรุงเทพมหานคร (โปรดระบุ) เลขที่..... หมู่..... ซอย..... ถนน..... แขวง/ตำบล.....เขต/อำเภอ.....กรุงเทพมหานคร

1.6.2 ทะเบียนบ้านกับที่อยู่อาศัยปัจจุบันในขณะนี้ เป็นที่เดียวกันแต่อยู่นอกเขต กรุงเทพมหานคร (โปรดระบุ) จังหวัด.....

1.6.3 ทะเบียนบ้านกับที่อยู่อาศัยปัจจุบันในขณะนี้ เป็นคนละแห่งกัน โดยทั้งสองแห่งมีที่อยู่ ดังนี้

(โปรดระบุรายละเอียดที่อยู่ตามทะเบียนบ้าน ถ้าอยู่นอกเขตกรุงเทพมหานครให้ระบุเฉพาะ จังหวัด) เลขที่..... หมู่..... ซอย..... ถนน..... แขวง/ตำบล.....เขต/อำเภอ.....จังหวัด.....

(โปรดระบุรายละเอียดที่อยู่อาศัยปัจจุบันในขณะนี้ ถ้าอยู่นอกเขตกรุงเทพมหานครให้ระบุเฉพาะจังหวัด) เลขที่..... หมู่..... ซอย..... ถนน..... แขวง/ตำบล.....เขต/อำเภอ.....จังหวัด.....

1.7 ใครเป็นผู้เลือกโรงเรียนให้กับบุตรหลานของท่าน

- บิดา มารดา บุตรหลานเลือกเอง ญาติพี่น้อง
 เพื่อน เพื่อนบ้าน อื่นๆ(โปรดระบุ).....

1.8 เหตุผลสำคัญในการเลือกสถานศึกษาแห่งนี้ให้บุตรหลานของท่าน

(เลือกตอบได้ไม่เกิน 3 ข้อ โปรดใส่หมายเลขเรียงลำดับความสำคัญ)

- โรงเรียนมีชื่อเสียง มีครูที่เก่งหรือมีชื่อเสียง
 อยู่ใกล้ที่ทำงานของบิดา อยู่ใกล้ที่ทำงานของมารดา
 บิดาเคยเล่าเรียนมาก่อน มารดาเคยเล่าเรียนมาก่อน
 อยู่ใกล้บ้าน เดินทางสะดวก
 โรงเรียนมีบรรยากาศดี ร่มรื่น สวยงาม สภาพแวดล้อมภายนอกโรงเรียนดี
 อยู่ในเขตพื้นที่บริการของโรงเรียน อื่นๆ(โปรดระบุ).....

1.9 ท่านเตรียมความพร้อมให้บุตรหลานอย่างไร จึงได้เข้าเรียนในสถานศึกษาแห่งนี้

(เลือกตอบได้ไม่เกิน 3 ข้อ โปรดใส่หมายเลขเรียงลำดับความสำคัญ)

- ต้องชวนขยายติดต่อโรงเรียนไว้ล่วงหน้า ต้องพร้อมแข่งขันสมัครเข้าเรียน
 ต้องไปเรียนกวดวิชาเพิ่มขึ้น ต้องเรียนอย่างหนัก
 ต้องพร้อมด้านการเงินสำหรับเข้าโรงเรียน ต้องติดข้อมูลข่าวสารของโรงเรียนอยู่เสมอ
 ได้สิทธิเข้าเรียนเพราะเป็นนักเรียนชั้นก่อนประถมศึกษาจากโรงเรียนเดิม
 อื่นๆ(โปรดระบุ).....

1.10 เนื่องจากเรียนโรงเรียนที่มีชื่อเสียง ช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ บุตรหลานของท่านทำกิจกรรมอะไร

(เลือกตอบแต่ละกิจกรรมได้ไม่เกิน 3 ข้อ โปรดใส่หมายเลขเรียงลำดับความสำคัญ)

1.10.1 กิจกรรมเสริมทักษะทางวิชาการ

1.10.2 กิจกรรมคลายความเครียด

- ไปเรียนกวดวิชา ไปโรงภาพยนตร์
 ไปเรียนพิเศษที่โรงเรียน ไปเล่นเกม
 ไปร้านอินเทอร์เน็ต ไปเล่นดนตรี
 ศึกษาค้นคว้าอยู่ที่บ้าน ไปเล่นกีฬา
 เรียนพิเศษที่บ้าน ไปสวนสาธารณะ
 ไปเรียนดนตรี ไปพักผ่อนต่างจังหวัด
 ไปเรียนกีฬา ไปพักผ่อนต่างประเทศ
 อื่นๆ (โปรดระบุ)..... อื่นๆ (โปรดระบุ).....

1.11 ใครคือผู้ไปส่งบุตรหลานของท่านไปโรงเรียนเป็นประจำ

- บิดา มารดา ญาติพี่น้อง
 เพื่อนบ้าน คนขับรถ รถรับส่งของโรงเรียน
 บุตรหลานไปเอง อื่นๆ (โปรดระบุ).....

1.12 ประเภทยานพาหนะที่บุตรหลานของท่านใช้ในการเดินทางจากบ้านไปโรงเรียนเป็นประจำ
(กรณีเดินทางมากกว่าหนึ่งประเภท โปรดใส่หมายเลขเรียงลำดับ)

- | | | |
|--|--|--|
| <input type="checkbox"/> รถยนต์ส่วนตัว | <input type="checkbox"/> รถญาติพี่น้อง | <input type="checkbox"/> รถเพื่อนบ้าน |
| <input type="checkbox"/> รถไฟฟ้าบนดิน (BTS) | <input type="checkbox"/> รถไฟฟ้าใต้ดิน (MRT) | <input type="checkbox"/> รถโดยสารประจำทาง |
| <input type="checkbox"/> รถรับส่งของโรงเรียน | <input type="checkbox"/> รถสองแถว | <input type="checkbox"/> รถแท็กซี่ |
| <input type="checkbox"/> รถสามล้อ | <input type="checkbox"/> รถจักรยานยนต์ | <input type="checkbox"/> เดินเท้าไปถึงโรงเรียน |
| <input type="checkbox"/> อื่นๆ (โปรดระบุ)..... | | |

1.13 ช่วงเวลาที่บุตรหลานของท่านออกจากบ้านเพื่อเดินทางไปโรงเรียน (โดยประมาณ)

- | | | |
|--|---------------------------------------|---------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 5.00-5.30 น. | <input type="checkbox"/> 5.31-6.00 น. | <input type="checkbox"/> 6.01-6.30 น. |
| <input type="checkbox"/> 6.31-7.00 น. | <input type="checkbox"/> 7.01-7.30 น. | <input type="checkbox"/> 7.31-8.00 น. |
| <input type="checkbox"/> อื่นๆ (โปรดระบุ)..... | | |

1.14 ท่านใช้เส้นทางหรือถนนสายอะไรบ้างในการเดินทาง จากบ้านเพื่อไปโรงเรียน
(โปรดเรียงลำดับชื่อถนน)

1. 2.
3. 4.

1.15 ระหว่างการเดินทางไปส่งบุตรหลานที่โรงเรียน ท่านแวะทำกิจกรรมอะไร

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> ไปโรงเรียนโดยตรงไม่ได้แวะ | <input type="checkbox"/> ผู้ปกครองแวะส่งคู่สมรส |
| <input type="checkbox"/> ผู้ปกครองแวะส่งบุตรหลานอีกโรงเรียน | <input type="checkbox"/> แวะซื้ออาหาร |
| <input type="checkbox"/> แวะรับเพื่อน | <input type="checkbox"/> อื่นๆ (โปรดระบุ)..... |

1.16 ระยะเวลาที่ท่านและบุตรหลานใช้ในการเดินทางจากบ้านถึงโรงเรียน (โดยประมาณ)

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> น้อยกว่า 15 นาที | <input type="checkbox"/> 15-30 นาที |
| <input type="checkbox"/> 30 นาที ถึง 1 ชั่วโมง | <input type="checkbox"/> 1 ถึง 1½ ชั่วโมง |
| <input type="checkbox"/> 1½ ถึง 2 ชั่วโมง | <input type="checkbox"/> มากกว่า 2 ชั่วโมง |

1.17 หลังจากส่งบุตรหลานที่โรงเรียนแล้ว ท่านมีจุดหมายปลายทางอยู่ที่ไหน

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> บ้าน | <input type="checkbox"/> สถานที่ทำงาน |
| <input type="checkbox"/> แวะส่งคู่สมรสแล้วกลับบ้าน | <input type="checkbox"/> แวะส่งคู่สมรสแล้วไปสถานที่ทำงาน |
| <input type="checkbox"/> แวะส่งบุตรหลานอีกโรงเรียนแล้วกลับบ้าน | <input type="checkbox"/> แวะส่งบุตรอีกโรงเรียนแล้วไปสถานที่ทำฯ |
| <input type="checkbox"/> แวะซื้อของแล้วกลับบ้าน | <input type="checkbox"/> แวะซื้อของแล้วไปสถานที่ทำงาน |
| <input type="checkbox"/> อื่นๆ (โปรดระบุ)..... | <input type="checkbox"/> ผู้ปกครองไม่ได้มาส่ง (ให้ข้ามไปตอบข้อ 1.20) |

1.18 ถ้าจุดหมายปลายทางของท่านเป็น สถานที่ทำงาน โปรดระบุรายละเอียด

- บริษัท ห้างหุ้นส่วน กรม สำนักงาน รัฐวิสาหกิจ อื่นๆ
- เลขที่..... ซอย..... ถนน.....
- แขวง/ตำบล..... เขต/อำเภอ.....
- จังหวัด.....

- 1.19 ระยะเวลาที่ท่านใช้ในการเดินทางจากโรงเรียนถึงจุดหมายปลายทาง (โดยประมาณ)
- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> น้อยกว่า 15 นาที | <input type="checkbox"/> 15-30 นาที |
| <input type="checkbox"/> 30 นาที ถึง 1 ชั่วโมง | <input type="checkbox"/> 1 ถึง 1½ ชั่วโมง |
| <input type="checkbox"/> 1½ ถึง 2 ชั่วโมง | <input type="checkbox"/> มากกว่า 2 ชั่วโมง |
- 1.20 ประเภทยานพาหนะที่บุตรหลานของท่านใช้ในการเดินทางจากโรงเรียนกลับบ้านเป็นประจำ (กรณีเดินทางมากกว่าหนึ่งประเภท โปรดใส่หมายเลขเรียงลำดับ)
- | | | |
|--|--|--|
| <input type="checkbox"/> รถยนต์ส่วนตัว | <input type="checkbox"/> รถญาติพี่น้อง | <input type="checkbox"/> รถเพื่อนบ้าน |
| <input type="checkbox"/> รถไฟฟ้าบนดิน (BTS) | <input type="checkbox"/> รถไฟฟ้าใต้ดิน (MRT) | <input type="checkbox"/> รถโดยสารประจำทาง |
| <input type="checkbox"/> รถรับส่งของโรงเรียน | <input type="checkbox"/> รถสองแถว | <input type="checkbox"/> รถแท็กซี่ |
| <input type="checkbox"/> รถสามล้อ | <input type="checkbox"/> รถจักรยานยนต์ | <input type="checkbox"/> เดินเท้ากลับถึงบ้าน |
| <input type="checkbox"/> อื่นๆ (โปรดระบุ)..... | | |
- 1.21 ใครคือผู้มารับบุตรหลานของท่านกลับบ้านเป็นประจำ
- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> บิดา | <input type="checkbox"/> มารดา |
| <input type="checkbox"/> ญาติพี่น้อง | <input type="checkbox"/> รถรับส่งของโรงเรียน |
| <input type="checkbox"/> คนขับรถ | <input type="checkbox"/> เพื่อนบ้าน |
| <input type="checkbox"/> อื่นๆ (โปรดระบุ)..... <input type="checkbox"/> บุตรฯกลับเอง (ให้ข้ามไปตอบข้อ 1.29) | |
- 1.22 หลังเลิกเรียน ท่านออกจากที่ไหน ก่อนมารับบุตรหลานที่โรงเรียน (เป็นประจำ)
- | | | |
|-----------------------------------|---|--|
| <input type="checkbox"/> บ้าน | <input type="checkbox"/> สถานที่ทำงาน | <input type="checkbox"/> สวนสาธารณะ |
| <input type="checkbox"/> สนามกีฬา | <input type="checkbox"/> ห้างสรรพสินค้า | <input type="checkbox"/> อื่นๆ (โปรดระบุ)..... |
- 1.23 ช่วงเวลาที่ท่านเดินทางออกจากจุดหมายปลายทาง (จากข้อ 1.22) ก่อนมารับบุตรหลานที่โรงเรียน
- | | | |
|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> 14.00-14.30 น. | <input type="checkbox"/> 14.31-15.00 น. | <input type="checkbox"/> 15.01-15.30 น. |
| <input type="checkbox"/> 15.31-16.00 น. | <input type="checkbox"/> 16.01-16.30 น. | <input type="checkbox"/> 16.31-17.00 น. |
| <input type="checkbox"/> 17.01-17.30 น. | <input type="checkbox"/> 17.31-18.00 น. | <input type="checkbox"/> อื่นๆ (โปรดระบุ)..... |
- 1.24 ระหว่างเดินทางไปรับบุตรหลานที่โรงเรียน ท่านแวะทำกิจกรรมอะไร
- | | | |
|--|--|--|
| <input type="checkbox"/> ไปโรงเรียนโดยตรงไม่ได้แวะ | <input type="checkbox"/> แวะรับคู่สมรส | <input type="checkbox"/> แวะรับบุตรหลานอีกโรงเรียน |
| <input type="checkbox"/> แวะซื้ออาหาร <input type="checkbox"/> อื่นๆ (โปรดระบุ)..... | | |
- 1.25 รวมระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางจากจุดหมายปลายทางถึงโรงเรียน (โดยประมาณ)
- | | | |
|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> น้อยกว่า 15 นาที | <input type="checkbox"/> 15-30 นาที | <input type="checkbox"/> ½ ถึง 1 ชั่วโมง |
| <input type="checkbox"/> 1 ถึง 1½ ชั่วโมง | <input type="checkbox"/> 1½ ถึง 2 ชั่วโมง | <input type="checkbox"/> มากกว่า 2 ชั่วโมง |
- 1.26 ระหว่างที่บุตรหลานรอท่านมารับที่โรงเรียน บุตรหลานทำกิจกรรมอะไร
- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> เรียนเสริมที่สถาบันกวดวิชา | <input type="checkbox"/> เรียนพิเศษอยู่ที่โรงเรียน |
| <input type="checkbox"/> ทำการบ้านอยู่ที่โรงเรียน | <input type="checkbox"/> เล่นอยู่ภายในโรงเรียน |
| <input type="checkbox"/> เล่นกีฬาอยู่ที่โรงเรียน | <input type="checkbox"/> เล่นดนตรีอยู่ที่โรงเรียน |
| <input type="checkbox"/> ไปรอท่านที่ห้างสรรพสินค้า <input type="checkbox"/> อื่นๆ (โปรดระบุ)..... | |

1.27 กิจกรรมที่ท่านตอบ (ข้อ 1.26) เป็นกิจกรรม

- บุตรหลานต้องการทำ บุตรหลานไม่ต้องการแต่ทำเพื่อรอคอยผู้ปกครอง
 ทำตามคำสั่งของผู้ปกครอง อื่นๆ (โปรดระบุ).....

1.28 ระยะเวลาที่บุตรหลาน รอท่านมารับที่โรงเรียน (โดยประมาณ)

- มารอรับก่อนเวลา มารับตรงเวลา รอน้อยกว่า 30 นาที
 รอ 1/2 ถึง 1 ชั่วโมง รอ 1 ถึง 1 1/2 ชั่วโมง รอ 1 1/2 ถึง 2 ชั่วโมง
 รอมากกว่า 2 ชั่วโมง

1.29 ช่วงเวลาที่ท่านหรือบุตรหลานเดินทางออกจากโรงเรียนเพื่อกลับบ้าน (โดยประมาณ)

- 15.00-15.30 น. 15.31-16.00 น. 16.01-16.30 น.
 16.31-17.00 น. 17.01-17.30 น. 17.31-18.00 น.
 อื่นๆ (โปรดระบุ).....

1.30 ท่านใช้เส้นทางหรือถนนสายอะไรบ้าง ในการเดินทางจากโรงเรียนเพื่อกลับบ้าน
(โปรดเรียงลำดับชื่อถนน)

1.2.
 3.4.

1.31 ระหว่างเดินทางกลับบ้านท่านเดินทางกลับบ้านโดยตรงหรือแวะทำกิจกรรมอะไร

- กลับบ้านโดยตรงไม่ได้แวะ ผู้ปกครองแวะรับคู่สมรสแล้วกลับบ้าน
 ผู้ปกครองแวะรับบุตรอีกโรงเรียนแล้วกลับบ้าน แวะห้างสรรพสินค้าแล้วกลับบ้าน
 แวะรับประทานอาหารแล้วกลับบ้าน แวะสนามกีฬาแล้วกลับบ้าน
 แวะหาเพื่อนแล้วกลับบ้าน อื่นๆ (โปรดระบุ).....

1.32 ระยะเวลาที่ท่านหรือบุตรหลานใช้ในการเดินทางจากโรงเรียนกลับบ้าน (โดยประมาณ)

- น้อยกว่า 15 นาที 15-30 นาที 1/2 ถึง 1 ชั่วโมง
 1 ถึง 1 1/2 ชั่วโมง 1 1/2 ถึง 2 ชั่วโมง มากกว่า 2 ชั่วโมง

ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นทั่วไป (สำหรับผู้ปกครองนักเรียน)

2.1 ท่านคิดว่าปัจจัยอะไรที่ทำให้โรงเรียนมีชื่อเสียงมากที่สุด

(เลือกตอบได้ไม่เกิน 3 ข้อ โปรดใส่หมายเลขเรียงลำดับความสำคัญ)

- รางวัลผลงานดีเด่นของโรงเรียน รางวัลผลงานดีเด่นของครู
 รางวัลผลงานดีเด่นของนักเรียน จำนวนทุนการศึกษาที่นักเรียนได้รับ
 คณะผู้บริหารโรงเรียนมีชื่อเสียง ศิษย์เก่าส่วนใหญ่มีชื่อเสียงที่เห็นได้ในสังคม
 ระบบการเรียนการสอนดี ความมีระเบียบวินัยที่ดี
 มีสื่อการเรียนการสอนที่เหมาะสม มีอาคารสถานที่กว้างขวาง
 ระยะเวลาดำเนินงานของโรงเรียนที่ยาวนาน
 อื่นๆ(โปรดระบุ).....

2.2 ท่านคิดว่าการที่บุตรหลานได้เข้าศึกษาในโรงเรียนที่มีชื่อเสียง ทำให้ท่านมีภาระอะไรเพิ่มขึ้น

(เลือกตอบได้ไม่เกิน 3 ข้อ โปรดใส่หมายเลขเรียงลำดับความสำคัญ)

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อวันเพิ่มขึ้น | <input type="checkbox"/> ค่าเดินทางเพิ่มขึ้นเพราะโรงเรียนอยู่ไกลบ้าน |
| <input type="checkbox"/> ค่าบำรุงการศึกษาเพิ่มขึ้น | <input type="checkbox"/> ภาระค่าที่อยู่อาศัยของบุตรหลานเพิ่มขึ้น |
| <input type="checkbox"/> ค่าเรียนเสริมขทางวิชาการนอกเวลาเพิ่มขึ้น | <input type="checkbox"/> ต้องบริจาคปัจจัยทางการศึกษาให้โรงเรียน |
| <input type="checkbox"/> อื่นๆ(โปรดระบุ)..... | |

2.3 ท่านมีข้อคิดเห็นหรือเคยพบเห็นสิ่งใดที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน บริเวณพื้นที่รอบๆโรงเรียน

(เลือกตอบได้ไม่เกิน 3 ข้อ โปรดใส่หมายเลขเรียงลำดับความสำคัญ)

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> การเกิดร้านสะดวกซื้อ | <input type="checkbox"/> การเกิดร้านอุปกรณ์การเรียน |
| <input type="checkbox"/> การเกิดโรงเรียนกวดวิชา | <input type="checkbox"/> การเกิดหอพักให้เช่า |
| <input type="checkbox"/> การเกิดอพาร์ทเมนต์ | <input type="checkbox"/> การเกิดคอนโด |
| <input type="checkbox"/> การมีที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้น | <input type="checkbox"/> การมีรถเข็นขายอาหารเพิ่มขึ้น |
| <input type="checkbox"/> มีมอเตอร์ไซด์รับจ้างเกิดขึ้น | <input type="checkbox"/> การมีบริการรถสองแถวเกิดขึ้น |
| <input type="checkbox"/> อื่นๆ(โปรดระบุ)..... | |

2.4 เส้นทางที่ท่านใช้เดินทางไปโรงเรียนช่วงเช้า ถ้าการเดินทางทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ท่าน

คิดว่าจะส่งผลกระทบอะไรตามมา (เลือกตอบได้ไม่เกิน 3 ข้อ โปรดใส่หมายเลขเรียงลำดับความสำคัญ)

- | |
|--|
| <input type="checkbox"/> ทำให้สูญเสียเวลาอาจไปไม่ทันเวลาที่นัดหมาย |
| <input type="checkbox"/> ทำให้สิ้นเปลืองพลังงานไปอย่างไม่คุ้มค่า |
| <input type="checkbox"/> ทำให้เกิดมลพิษทางอากาศจากไอเสียรถยนต์ |
| <input type="checkbox"/> ทำให้เกิดความเครียดจากการเดินทางนาน |
| <input type="checkbox"/> ผลต่างๆที่เกิดขึ้นทำให้คุณภาพชีวิตลดลง |
| <input type="checkbox"/> ผู้ปกครองไม่ได้เป็นผู้ไปส่งที่โรงเรียน |
| <input type="checkbox"/> อื่นๆ(โปรดระบุ)..... |

2.5 เส้นทางที่ท่านใช้เดินทางกลับบ้านช่วงบ่าย/เย็น ถ้าการเดินทางทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด

ท่าน คิด ว่าส่งผลกระทบอะไรตามมา (เลือกตอบได้ไม่เกิน 3 ข้อ โปรดใส่หมายเลขเรียงลำดับความสำคัญ)

- | |
|--|
| <input type="checkbox"/> ทำให้กลับถึงบ้านช้าเวลาทบทวนบทเรียนน้อยลง |
| <input type="checkbox"/> ทำให้สิ้นเปลืองพลังงานไปอย่างไม่คุ้มค่า |
| <input type="checkbox"/> ทำให้เกิดมลพิษทางอากาศจากไอเสียรถยนต์ |
| <input type="checkbox"/> ทำให้เกิดความเครียดจากการเดินทางนาน |
| <input type="checkbox"/> ผลต่างๆที่เกิดขึ้นทำให้คุณภาพชีวิตลดลง |
| <input type="checkbox"/> ผู้ปกครองไม่ได้เป็นผู้ไปรับที่โรงเรียน |
| <input type="checkbox"/> อื่นๆ(โปรดระบุ)..... |

2.6 ปัญหาที่ท่านพบเห็นบริเวณโดยรอบโรงเรียนเป็นแบบใด

(เลือกตอบได้ไม่เกิน 3 ข้อ โปรดใส่หมายเลขเรียงลำดับความสำคัญ)

- รถที่จอดรับ-ส่งบุตรหลานที่หน้าโรงเรียนมีปริมาณมากทำให้ต่อคิวกันเป็นแถวยาวจนรถติด
- ที่จอดรถของโรงเรียนไม่เพียงพอทำให้ต้องจอดรถในห้างสรรพสินค้า หรือลานจอด ที่ใกล้โรงเรียน
- ที่จอดรถของโรงเรียนไม่เพียงพอทำให้ต้องจอดรถริมถนน หรือในซอย บริเวณโดยรอบโรงเรียน
- รถเคลื่อนตัวได้ช้าเพราะจำนวนช่องทางจราจรลดลงเพราะจอดรถริมถนน บริเวณโดยรอบโรงเรียน
- ถนนบริเวณหน้าโรงเรียนกว้างขวางอีกทั้งมีเจ้าหน้าที่ให้ความสะดวกรถเคลื่อนตัวได้ดีไม่มีปัญหา
- โรงเรียนมีลานจอดรถหรือจัดหาที่จอดรถได้อย่างเพียงพอและทั่วถึงไม่มีปัญหา
- อื่นๆ (โปรดระบุ).....

2.7 ท่านคิดว่าบุตรหลานของท่าน ประสบปัญหา หรือ ไม่ประสบปัญหา ในการดำรงชีวิตประจำวัน จากความสัมพันธ์ระหว่างบ้านกับโรงเรียน (เลือกตอบ ประสบปัญหา หรือ ไม่ประสบปัญหา เพียงอย่างเดียวแล้วเลือกตอบ เพราะว่า ได้ไม่เกิน 3 ข้อ โดยใส่หมายเลขเรียงลำดับความสำคัญ)

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> ไม่ประสบปัญหา / เพราะว่า | <input type="checkbox"/> ประสบปัญหา / เพราะว่า |
| <input type="checkbox"/> เดินเข้ามาโรงเรียนได้ | <input type="checkbox"/> ต้องเร่งรีบตื่นแต่เช้ามีดี |
| <input type="checkbox"/> บ้านอยู่ใกล้โรงเรียน ไม่เกิน 2 กิโลเมตร | <input type="checkbox"/> บ้านอยู่ไกลโรงเรียน > 2 กิโลเมตร |
| <input type="checkbox"/> มีโครงข่ายถนนเข้าถึงได้สะดวก | <input type="checkbox"/> บางครั้งไม่ได้รับประทานอาหารเช้า |
| <input type="checkbox"/> มีระบบขนส่งสาธารณะอย่างทั่วถึง | <input type="checkbox"/> ต้องรับประทานอาหารเช้า |
| <input type="checkbox"/> ท่านมีความสุขเมื่อไปโรงเรียน | <input type="checkbox"/> เกิดการเบียดเบียนต่อการไปโรงเรียน |
| <input type="checkbox"/> ท่านรำเริงแจ่มใสดี | <input type="checkbox"/> ต้องย้ายที่อยู่อาศัยให้ใกล้โรงเรียน |
| <input type="checkbox"/> ท่านมีเวลาทบทวนบทเรียน | <input type="checkbox"/> กลับในชั้นเรียนบ่อยๆ |
| <input type="checkbox"/> ผู้ปกครองมีเวลาดูแลเอาใจใส่มากขึ้น | <input type="checkbox"/> บุตรหลานเครียดไม่สดชื่นแจ่มใส |
| <input type="checkbox"/> อื่นๆ(โปรดระบุ)..... | <input type="checkbox"/> อื่นๆ(โปรดระบุ)..... |

2.8 ท่านคิดว่าโรงเรียนมีชื่อเสียงสร้างปัญหาให้กับเมืองอย่างไร

(เลือกตอบได้ไม่เกิน 3 ข้อ โปรดใส่หมายเลขเรียงลำดับความสำคัญ)

- ระยะทางระหว่างบ้านกับโรงเรียนที่ห่างไกล อาจทำให้เกิดการย้ายที่อยู่อาศัยให้อยู่ใกล้โรงเรียน
- การย้ายเข้ามาของนักเรียนทำให้เกิดความต้องการใช้สาธารณูปโภคและสาธารณูปการเพิ่ม
- ยานพาหนะที่เข้ารับ-ส่งบุตรหลาน ถ้ามีปริมาณมากส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด
- การจราจรติดขัดทำให้มีมลพิษทางอากาศในเมืองสูงขึ้น
- การเดินทางไกลต้องตื่นแต่เช้ามีดีทำให้เด็กพักผ่อนไม่เพียงพออาจส่งผลต่อพัฒนาการของเด็ก
- ปัญหามลพิษและการพักผ่อนไม่เพียงพออาจทำให้เกิดความเครียดส่งผลให้คุณภาพชีวิตลดลง
- อื่นๆ (ระบุ).....

2.9 ท่านคิดว่าระยะเวลาในการเดินทางระหว่างบ้านกับโรงเรียนของเด็กประถมศึกษา ที่เหมาะสมควรเป็นเท่าใด

- น้อยกว่า 15 นาที 15-30 นาที 1/2 ถึง 1 ชั่วโมง
 1 ถึง 1 1/2 ชั่วโมง อื่นๆ(โปรดระบุ).....

2.10 ท่านคิดว่าระยะทางหรือรัศมีให้บริการระหว่างบ้านกับโรงเรียนระดับประถมศึกษา ที่เหมาะสมควรเป็นเท่าใด

- ไม่เกิน 400 ม. ระหว่าง 400-800 ม. ระหว่าง 800-1,000 ม.
 ระหว่าง 1,000-1,200 ม. ระหว่าง 1,200-1,500 ม. ระหว่าง 1,500-2,000 ม.
 ตั้งแต่ 2,000 ม. ขึ้นไป อื่นๆ (โปรดระบุ).....

2.11 เหตุผลของท่านที่เลือกระยะเวลา และ ระยะทาง (จากข้อ 2.9 และ ข้อ 2.10)

- เป็นระยะทางที่สามารถเดินเท้าได้ใช้เวลาในการเดินทางไม่เกิน 15 นาที
 เป็นระยะทางที่เหมาะสมเพราะใช้เวลาในการเดินทางไม่เกิน 30 นาที
 เป็นระยะทางที่เหมาะสมเพราะใช้เวลาในการเดินทางไม่เกิน 45 นาที
 เป็นระยะทางที่เหมาะสมเพราะใช้เวลาในการเดินทางไม่เกิน 60 นาที
 เป็นระยะทางที่เหมาะสมเพราะใช้เวลาในการเดินทางไม่เกิน 90 นาที
 อื่นๆ(โปรดระบุ).....

2.12 ทำไมท่านถึงไม่เลือกโรงเรียนใกล้บ้าน

(เลือกตอบได้ไม่เกิน 3 ข้อ โปรดใส่หมายเลขเรียงลำดับความสำคัญ)

- คิดว่าโรงเรียนใกล้บ้านมีคุณภาพไม่ดีพอ คิดว่าโรงเรียนมีชื่อเสียงมีสภาพแวดล้อมที่ดีกว่า
 คิดว่าโรงเรียนมีชื่อเสียงมีสังคมที่ดีกว่า คิดว่าโรงเรียนมีชื่อเสียงมีโอกาสทางสังคมที่ดีกว่า
 คิดว่าโรงเรียนมีชื่อเสียงสามารถพัฒนาบุตรให้ประสบความสำเร็จหรือแข่งขันได้มากกว่า
 เลือกโรงเรียนใกล้บ้านในเขตพื้นที่บริการ เลือกโรงเรียนใกล้บ้านนอกเขตพื้นที่บริการ
 อื่นๆ(ระบุ).....

2.13 ถ้าท่านต้องมีส่วนร่วมในการกำหนดขอบเขตพื้นที่บริการฯ รร.ระดับประถมศึกษา คิดว่ารูปแบบที่เหมาะสมต่อการกำหนดขอบเขตพื้นที่บริการของโรงเรียนให้สามารถเข้าถึงสถานศึกษาได้รวดเร็วและเกิดประสิทธิภาพในการเดินทางสูงสุดเห็นควรเป็นแบบใด (เลือกตอบเพียง 1 ข้อ)

- แบบยึดเขตการปกครอง โดยใช้พื้นที่เขต แขวง และหมู่ เป็นเขตพื้นที่บริการของโรงเรียน
 แบบยึดตามสภาพภูมิศาสตร์ โดยใช้เส้นทางคมนาคม แม่น้ำลำคลอง เป็นเขตพื้นที่บริการฯ
 แบบยึดโรงเรียนเป็นศูนย์กลาง โดยใช้รัศมีปกคลุมอาณาบริเวณพื้นที่ ให้เกิดพื้นที่บ้านใกล้โรงเรียนได้อย่างทั่วถึง เป็นเขตพื้นที่บริการของโรงเรียน
 แบบยึด รร. ให้อยู่ใกล้แหล่งงานของผู้ปกครอง และยึดพื้นที่บริการใกล้ รร. เป็นเขตพื้นที่บริการฯ
 อื่นๆ(ระบุ).....

ผู้วิจัยขอขอบคุณในการตอบแบบสอบถามมา ณ โอกาสนี้



ภาคผนวก ค

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ ค.1 แสดงจำนวนร้อยละของเพศ โดยจำแนกตามกลุ่มระดับ

		กลุ่มระดับ			Total
		ประถมศึกษา	มัธยมศึกษาตอนต้น	มัธยมศึกษาตอนปลาย	
เพศ	ชาย	120 30.4%	108 33.1%	281 36.5%	509 34.2%
	หญิง	275 69.6%	218 66.9%	488 63.5%	981 65.8%
Total		395 100.0%	326 100.0%	769 100.0%	1490 100.0%

ตารางที่ ค.2 แสดงจำนวนร้อยละของอายุ ผู้ปกครองที่ตอบแบบสอบถาม

		ระดับชั้น								Total
		ป.1	ป.2	ป.3	ป.4	ป.5	ป.6	ม.1	ม.2	
อายุผู้ปกครอง	26-30 ปี	1 .9%	0 .0%	0 .0%	0 .0%	0 .0%	0 .0%	0 .0%	0 .0%	1 .2%
	31-35 ปี	12 10.3%	4 5.6%	4 7.7%	4 7.5%	2 3.8%	0 .0%	4 2.9%	2 2.2%	32 5.1%
	36-40 ปี	54 46.2%	30 42.3%	19 36.5%	10 18.9%	11 21.2%	10 20.0%	11 7.9%	8 9.0%	153 24.6%
	41-45 ปี	42 35.9%	28 39.4%	21 40.4%	27 50.9%	24 46.2%	17 34.0%	54 38.8%	40 44.9%	253 40.6%
	46-50 ปี	7 6.0%	7 9.9%	5 9.6%	11 20.8%	12 23.1%	16 32.0%	47 33.8%	26 29.2%	131 21.0%
	51-55 ปี	1 .9%	1 1.4%	2 3.8%	1 1.9%	2 3.8%	6 12.0%	20 14.4%	10 11.2%	43 6.9%
	56-60 ปี	0 .0%	1 1.4%	1 1.9%	0 .0%	0 .0%	1 2.0%	3 2.2%	3 3.4%	9 1.4%
	> 60 ปี	0 .0%	0 .0%	0 .0%	0 .0%	1 1.9%	0 .0%	0 .0%	0 .0%	1 .2%
Total	117 100.0%	71 100.0%	52 100.0%	53 100.0%	52 100.0%	50 100.0%	139 100.0%	89 100.0%	623 100.0%	

ตารางที่ ค.3 แสดงจำนวนร้อยละของอายุ นักเรียนที่ตอบแบบสอบถาม

		ระดับชั้น				Total
		ม.3	ม.4	ม.5	ม.6	
อายุนักเรียน	14 ปี	73 74.5%	9 2.8%	0 .0%	0 .0%	82 9.5%
	15 ปี	25 25.5%	196 60.9%	22 8.6%	0 .0%	243 28.0%
	16 ปี	0 .0%	113 35.1%	157 61.1%	16 8.4%	286 33.0%
	17 ปี	0	3	73	136	212

	.0%	.9%	28.4%	71.6%	24.5%
18 ปี	0	1	5	36	42
	.0%	.3%	1.9%	18.9%	4.8%
19 ปี	0	0	0	1	1
	.0%	.0%	.0%	.5%	.1%
> 19 ปี	0	0	0	1	1
	.0%	.0%	.0%	.5%	.1%
Total	98	322	257	190	867
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

ตารางที่ ค.4 แสดงจำนวนร้อยละของอาชีพผู้ปกครองนักเรียน

	โรงเรียน				Total	
	เตรียมอุดมฯ	สามเสนฯ	สาธิตประจำ	ราชินีกรุงฯ		
อาชีพผู้ปกครองนักเรียน	รับราชการ	105	120	52	76	353
		28.4%	31.6%	14.1%	20.5%	23.7%
	รัฐวิสาหกิจ	28	48	24	23	123
		7.6%	12.6%	6.5%	6.2%	8.3%
	บริษัทเอกชน	34	53	78	54	219
		9.2%	13.9%	21.1%	14.6%	14.7%
	ธุรกิจส่วนตัว	130	101	107	141	479
		35.1%	26.6%	28.9%	38.1%	32.1%
	รับจ้าง	42	28	36	23	129
		11.4%	7.4%	9.7%	6.2%	8.7%
เกษตรกร	2	1	1	2	6	
	.5%	.3%	.3%	.5%	.4%	
อาชีพอิสระ	14	9	22	14	59	
	3.8%	2.4%	5.9%	3.8%	4.0%	
อื่นๆ	14	19	46	37	116	
	3.8%	5.0%	12.4%	10.0%	7.8%	
ไม่ตอบ	1	1	4	0	6	
	.3%	.3%	1.1%	.0%	.4%	
Total	370	380	370	370	1490	
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

ตารางที่ ค.5 แสดงจำนวนร้อยละของรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของผู้ปกครอง

	โรงเรียน				Total	
	เตรียมอุดมฯ	สามเสนฯ	สาธิตประจำ	ราชินีกรุงฯ		
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	< 20,000 บาท	25	19	11	5	60
		6.8%	5.0%	3.0%	1.4%	4.0%
	20,001-30,000 บาท	37	37	27	26	127
	10.0%	9.7%	7.3%	7.0%	8.5%	
30,001-40,000 บาท	31	35	25	31	122	
	8.4%	9.2%	6.8%	8.4%	8.2%	

40,001-50,000 บาท	43 11.6%	53 13.9%	32 8.6%	45 12.2%	173 11.6%
50,001-60,000 บาท	42 11.4%	42 11.1%	40 10.8%	56 15.1%	180 12.1%
60,001-70,000 บาท	29 7.8%	24 6.3%	25 6.8%	30 8.1%	108 7.2%
70,001-80,000 บาท	33 8.9%	43 11.3%	31 8.4%	27 7.3%	134 9.0%
80,001-90,000 บาท	22 5.9%	33 8.7%	33 8.9%	38 10.3%	126 8.5%
90,001-100,000 บาท	77 20.8%	62 16.3%	95 25.7%	67 18.1%	301 20.2%
> 100,000 บาท	17 4.6%	27 7.1%	44 11.9%	38 10.3%	126 8.5%
ไม่ตอบ	14 3.8%	5 1.3%	7 1.9%	7 1.9%	33 2.2%
Total	370 100.0%	380 100.0%	370 100.0%	370 100.0%	1490 100.0%

ตารางที่ ค.6 แสดงจำนวนร้อยละของประเภทที่อยู่อาศัยของนักเรียนช่วงวันธรรมดา

	โรงเรียน				Total
	เตรียมอุดมฯ	สามเสนฯ	สาธิตประฯ	ราชินีกรุงฯ	
บ้าน	239	291	291	307	1128
	64.6%	76.6%	78.6%	83.0%	75.7%
คอนโด	46	30	42	4	122
	12.4%	7.9%	11.4%	1.1%	8.2%
อพาร์ทเมนต์	18	7	2	1	28
	4.9%	1.8%	.5%	.3%	1.9%
อาคารพาณิชย์	7	12	24	50	93
	1.9%	3.2%	6.5%	13.5%	6.2%
บ้านพักราชการ	1	19	2	3	25
	.3%	5.0%	.5%	.8%	1.7%
บ้านญาติ	6	7	4	2	19
	1.6%	1.8%	1.1%	.5%	1.3%
เช่าบ้าน	2	5	1	3	11
	.5%	1.3%	.3%	.8%	.7%
เช่าคอนโด	1	1	1	0	3
	.3%	.3%	.3%	.0%	.2%
เช่าอพาร์ทเมนต์	9	1	0	0	10
	2.4%	.3%	.0%	.0%	.7%
เช่าหอพัก	40	5	1	0	46
	10.8%	1.3%	.3%	.0%	3.1%
อื่นๆ	1	2	1	0	4

ประเภทที่อยู่อาศัยในวันธรรมดา

	.3%	.5%	.3%	.0%	.3%
ไม่ตอบ	0	0	1	0	1
	.0%	.0%	.3%	.0%	.1%
Total	370	380	370	370	1490
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

ตารางที่ ค.7 แสดงจำนวนร้อยละของประเภทที่อยู่อาศัยของนักเรียนช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์

	โรงเรียน				Total
	เตรียมอุดมฯ	สามเสนฯ	สาธิตประจำฯ	ราชินีกรุงฯ	
บ้าน	277 74.9%	306 80.5%	313 84.6%	321 86.8%	1217 81.7%
คอนโด	28 7.6%	28 7.4%	24 6.5%	5 1.4%	85 5.7%
อพาร์ทเมนต์	12 3.2%	3 .8%	1 .3%	1 .3%	17 1.1%
อาคารพาณิชย์	5 1.4%	11 2.9%	21 5.7%	38 10.3%	75 5.0%
บ้านพักราชการ	1 .3%	16 4.2%	2 .5%	0 .0%	19 1.3%
บ้านญาติ	7 1.9%	4 1.1%	4 1.1%	1 .3%	16 1.1%
เช่าบ้าน	2 .5%	2 .5%	0 .0%	3 .8%	7 .5%
เช่าคอนโด	1 .3%	1 .3%	0 .0%	0 .0%	2 .1%
เช่าอพาร์ทเมนต์	5 1.4%	2 .5%	0 .0%	0 .0%	7 .5%
เช่าหอพัก	28 7.6%	3 .8%	0 .0%	0 .0%	31 2.1%
อื่นๆ	2 .5%	2 .5%	0 .0%	1 .3%	5 .3%
ไม่ตอบ	2 .5%	2 .5%	5 1.4%	0 .0%	9 .6%
Total	370 100.0%	380 100.0%	370 100.0%	370 100.0%	1490 100.0%

ตารางที่ ค.8 แสดงจำนวนร้อยละของผู้เลือกโรงเรียนให้กับบุตรหลาน

ผู้เลือกโรงเรียน	โรงเรียน				Total
	เตรียมอุดมฯ	สามเสนฯ	สาธิตประจำฯ	ราชินีกรุงฯ	
บิดา	64 17.3%	130 34.2%	176 47.6%	179 48.4%	549 36.8%
มารดา	36 9.7%	115 30.3%	125 33.8%	167 45.1%	443 29.7%

บุตรหลานเลือกเอง	256	113	41	4	414
	69.2%	29.7%	11.1%	1.1%	27.8%
ญาติพี่น้อง	5	13	6	4	28
	1.4%	3.4%	1.6%	1.1%	1.9%
เพื่อน	1	3	0	0	4
	.3%	.8%	.0%	.0%	.3%
เพื่อนบ้าน	0	1	0	2	3
	.0%	.3%	.0%	.5%	.2%
อื่นๆ	5	5	18	14	42
	1.4%	1.3%	4.9%	3.8%	2.8%
ไม่ตอบ	3	0	4	0	7
	.8%	.0%	1.1%	.0%	.5%
Total	370	380	370	370	1490
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

ตารางที่ ค.9 แสดงจำนวนร้อยละของเหตุผลสำคัญในการเลือกสถานศึกษาแห่งนี้ให้บุตรหลาน

	โรงเรียน				Total
	เตรียมอุดมฯ	สามเสนฯ	สาธิตประฯ	ราชินีกรุงฯ	
โรงเรียนมีชื่อเสียง	260	257	225	244	986
	70.3%	67.6%	60.8%	65.9%	66.2%
มีครูที่เก่งหรือมีชื่อเสียง	46	17	16	4	83
	12.4%	4.5%	4.3%	1.1%	5.6%
อยู่ใกล้ที่ทำงานของบิดา	0	12	13	17	42
	.0%	3.2%	3.5%	4.6%	2.8%
อยู่ใกล้ที่ทำงานของมารดา	0	12	20	14	46
	.0%	3.2%	5.4%	3.8%	3.1%
บิดาเคยเล่าเรียนมาก่อน	7	3	8	1	19
	1.9%	.8%	2.2%	.3%	1.3%
มารดาเคยเล่าเรียนมาก่อน	2	2	1	18	23
	.5%	.5%	.3%	4.9%	1.5%
อยู่ใกล้บ้าน	2	24	22	20	68
	.5%	6.3%	5.9%	5.4%	4.6%
เดินทางสะดวก	9	18	14	16	57
	2.4%	4.7%	3.8%	4.3%	3.8%
โรงเรียนมีบรรยากาศดี ร่มรื่น สวยงาม	9	12	11	9	41
	2.4%	3.2%	3.0%	2.4%	2.8%
สภาพแวดล้อมภายนอกโรงเรียนดี	2	3	3	4	12
	.5%	.8%	.8%	1.1%	.8%
อยู่ในเขตพื้นที่บริการของโรงเรียน	0	1	0	1	2
	.0%	.3%	.0%	.3%	.1%
อื่นๆ	30	18	34	22	104
	8.1%	4.7%	9.2%	5.9%	7.0%
ไม่ตอบ	3	1	3	0	7

เหตุผลสำคัญในการเลือกสถานศึกษา

	.8%	.3%	.8%	.0%	.5%
Total	370	380	370	370	1490
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

ตารางที่ ค.10 แสดงจำนวนร้อยละของผู้ปกครองทำไม่ถึงไม่เลือกโรงเรียนใกล้บ้าน

	ป.1-ม.2 (ผู้ปกครองเป็นผู้ตอบ)							Total
	ป. 1	ป. 2	ป. 3	ป. 4	ป. 6	ม. 1	ม. 2	
	คิดว่าโรงเรียนใกล้บ้าน มีคุณภาพไม่ดีพอ	17	13	11	10	11	28	
คิดว่าโรงเรียนมีชื่อเสียง มีสภาพแวดล้อมที่ดีกว่า	14.5%	18.3%	21.2%	18.9%	22.0%	20.1%	31.5%	21.2%
คิดว่าโรงเรียนมีชื่อเสียง มีสังคมที่ดีกว่า	18	9	7	12	14	21	16	107
คิดว่าโรงเรียนมีชื่อเสียง มีสังคมที่ดีกว่า	15.4%	12.7%	13.5%	22.6%	28.0%	15.1%	18.0%	17.2%
คิดว่าโรงเรียนมีชื่อเสียง มีสังคมที่ดีกว่า	9	4	5	8	6	17	10	65
คิดว่าโรงเรียนมีชื่อเสียง มีโอกาสทางสังคมที่ดีกว่า	7.7%	5.6%	9.6%	15.1%	12.0%	12.2%	11.2%	10.4%
คิดว่าโรงเรียนมีชื่อเสียง มีโอกาสทางสังคมที่ดีกว่า	10	8	9	6	4	11	5	56
คิดว่าสามารถพัฒนาบุตรให้ ประสบความสำเร็จหรือแข่งขันได้ มากกว่า	8.5%	11.3%	17.3%	11.3%	8.0%	7.9%	5.6%	9.0%
คิดว่าสามารถพัฒนาบุตรให้ ประสบความสำเร็จหรือแข่งขันได้ มากกว่า	42	31	15	10	8	51	12	184
คิดว่าสามารถพัฒนาบุตรให้ ประสบความสำเร็จหรือแข่งขันได้ มากกว่า	35.9%	43.7%	28.8%	18.9%	16.0%	36.7%	13.5%	29.5%
เลือกโรงเรียนใกล้บ้านในเขตพื้นที่	7	2	1	2	0	1	9	23
เลือกโรงเรียนใกล้บ้านนอกเขต พื้นที่	6.0%	2.8%	1.9%	3.8%	.0%	.7%	10.1%	3.7%
เลือกโรงเรียนใกล้บ้านนอกเขต พื้นที่	4	0	0	1	0	1	2	8
อื่นๆ	3.4%	.0%	.0%	1.9%	.0%	.7%	2.2%	1.3%
อื่นๆ	6	1	4	4	6	7	3	34
อื่นๆ	5.1%	1.4%	7.7%	7.5%	12.0%	5.0%	3.4%	5.5%
ไม่ตอบ	4	3	0	0	1	2	4	14
ไม่ตอบ	3.4%	4.2%	.0%	.0%	2.0%	1.4%	4.5%	2.2%
Total	117	71	52	53	50	139	89	623
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

ตารางที่ ค.11 แสดงจำนวนร้อยละของนักเรียนทำไม่ถึงไม่เลือกโรงเรียนใกล้บ้าน

	ม.3-ม.6 (นักเรียนเป็นผู้ตอบ)				Total
	ม. 3	ม. 4	ม. 5	ม. 6	
	คิดว่าโรงเรียนใกล้บ้านมีคุณภาพไม่ดีพอ	45	96	82	
คิดว่าโรงเรียนใกล้บ้านมีคุณภาพไม่ดีพอ	45.9%	29.8%	31.9%	30.0%	32.3%
คิดว่าโรงเรียนมีชื่อเสียงมีสภาพแวดล้อมที่ดีกว่า	14	32	24	20	90
คิดว่าโรงเรียนมีชื่อเสียงมีสภาพแวดล้อมที่ดีกว่า	14.3%	9.9%	9.3%	10.5%	10.4%
คิดว่าโรงเรียนมีชื่อเสียงมีสังคมที่ดีกว่า	8	40	37	30	115
คิดว่าโรงเรียนมีชื่อเสียงมีสังคมที่ดีกว่า	8.2%	12.4%	14.4%	15.8%	13.3%
คิดว่าโรงเรียนมีชื่อเสียงมีโอกาสทางสังคมที่ดีกว่า	9	41	41	24	115
คิดว่าโรงเรียนมีชื่อเสียงมีโอกาสทางสังคมที่ดีกว่า	9.2%	12.7%	16.0%	12.6%	13.3%
คิดว่าโรงเรียนมีชื่อเสียงสามารถพัฒนาบุตรหลาน ให้ประสบความสำเร็จหรือแข่งขันได้มากกว่า	7	80	40	37	164
คิดว่าโรงเรียนมีชื่อเสียงสามารถพัฒนาบุตรหลาน ให้ประสบความสำเร็จหรือแข่งขันได้มากกว่า	7.1%	24.8%	15.6%	19.5%	18.9%
เลือกโรงเรียนใกล้บ้านในเขตพื้นที่	5	8	12	10	35

	5.1%	2.5%	4.7%	5.3%	4.0%
เลือกโรงเรียนใกล้บ้านนอกเขตพื้นที่	2	4	4	2	12
	2.0%	1.2%	1.6%	1.1%	1.4%
อื่นๆ	4	20	16	10	50
	4.1%	6.2%	6.2%	5.3%	5.8%
ไม่ตอบ	4	1	1	0	6
	4.1%	.3%	.4%	.0%	.7%
Total	98	322	257	190	867
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

ตารางที่ ค.12 แสดงจำนวนร้อยละของปัจจัยที่ทำให้โรงเรียนมีชื่อเสียงมากที่สุด

	โรงเรียน				Total
	เตรียมอุดมฯ	สามเสนฯ	สาธิตประชาฯ	ราชินีกรุงฯ	
รางวัลผลงานดีเด่นของโรงเรียน	56 15.1%	111 29.2%	63 17.0%	42 11.4%	272 18.3%
รางวัลผลงานดีเด่นของ ครู	4 1.1%	4 1.1%	3 .8%	0 .0%	11 .7%
รางวัลผลงานดีเด่นของนักเรียน	176 47.6%	121 31.8%	58 15.7%	36 9.7%	391 26.2%
จำนวนทุน ที่นักเรียนได้รับ	34 9.2%	4 1.1%	3 .8%	4 1.1%	45 3.0%
คณะผู้บริหาร โรงเรียนมีชื่อเสียง	1 .3%	9 2.4%	2 .5%	13 3.5%	25 1.7%
ศิษย์เก่าส่วนใหญ่มีชื่อเสียง	36 9.7%	28 7.4%	35 9.5%	52 14.1%	151 10.1%
ระบบการเรียนการสอนดี	45 12.2%	62 16.3%	137 37.0%	66 17.8%	310 20.8%
ความมีระเบียบวินัยที่ดี	4 1.1%	14 3.7%	10 2.7%	115 31.1%	143 9.6%
สื่อการเรียน-สอนที่เหมาะสม	3 .8%	7 1.8%	20 5.4%	2 .5%	32 2.1%
มีอาคารสถานที่กว้างขวาง	0 .0%	9 2.4%	12 3.2%	1 .3%	22 1.5%
ระยะเวลาดำเนินงานของโรงเรียน	5 1.4%	5 1.3%	15 4.1%	35 9.5%	60 4.0%
อื่นๆ	5 1.4%	5 1.3%	10 2.7%	3 .8%	23 1.5%
ไม่ตอบ	1 .3%	1 .3%	2 .5%	1 .3%	5 .3%
Total	370 100.0%	380 100.0%	370 100.0%	370 100.0%	1490 100.0%

ปัจจัยที่ทำให้โรงเรียนมีชื่อเสียงมากที่สุด

ตารางที่ ค.13 แสดงจำนวนร้อยละ ของการกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบันของนักเรียน รายโรงเรียน

	โรงเรียน				Total
	เตรียมอุดมฯ	สามเสนฯ	สาธิตประชาฯ	ราชินีกรุงฯ	
< 0.4 กม.	0 .0%	6 1.6%	5 1.5%	6 1.6%	17 1.2%
0.4-0.8 กม.	0 .0%	7 1.9%	3 .9%	11 3.0%	21 1.5%
0.8-1.0 กม.	0 .0%	7 1.9%	4 1.2%	0 .0%	11 .8%
1.0-1.2 กม.	20 5.7%	0 .0%	0 .0%	2 .5%	22 1.6%
1.2-2.0 กม.	61 17.3%	65 17.9%	31 9.4%	36 9.7%	193 13.6%
2.0-3.0 กม.	39 11.1%	35 9.6%	11 3.3%	37 10.0%	122 8.6%
3.0-4.0 กม.	20 5.7%	32 8.8%	25 7.6%	36 9.7%	113 8.0%
4.0-5.0 กม.	21 6.0%	33 9.1%	31 9.4%	14 3.8%	99 7.0%
5.0-7.0 กม.	19 5.4%	46 12.6%	38 11.5%	37 10.0%	140 9.9%
7.0-9.0 กม.	42 11.9%	25 6.9%	43 13.0%	34 9.2%	144 10.2%
9.0-11.0 กม.	34 9.7%	15 4.1%	25 7.6%	31 8.4%	105 7.4%
11.0-13.0 กม.	18 5.1%	14 3.8%	31 9.4%	28 7.6%	91 6.4%
13.0-15.0 กม.	27 7.7%	21 5.8%	23 6.9%	59 15.9%	130 9.2%
15.0-20.0 กม.	34 9.7%	35 9.6%	38 11.5%	26 7.0%	133 9.4%
20.0-25.0 กม.	8 2.3%	16 4.4%	10 3.0%	6 1.6%	40 2.8%
25.0-30.0 กม.	3 .9%	5 1.4%	5 1.5%	5 1.4%	18 1.3%
30.0-35.0 กม.	6 1.7%	2 .5%	7 2.1%	2 .5%	17 1.2%
35.0-40.0 กม.	0 .0%	0 .0%	1 .3%	0 .0%	1 .1%
Total	352 100.0%	364 100.0%	331 100.0%	370 100.0%	1417 100.0%

ระยะทางระหว่างบ้านกับโรงเรียนตามช่วงรัศมี

ตารางที่ ค.14 แสดงจำนวนร้อยละของการกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบันโรงเรียนสาธิตประสานมิตรฯ ตามกลุ่มระดับ

	รวมกลุ่ม		Total
	มัธยมต้น&ปลาย	ประถม	
< 0.4 กม.	3 2.1%	2 1.1%	5 1.5%
0.4-0.8 กม.	1 .7%	2 1.1%	3 .9%
0.8-1.0 กม.	3 2.1%	1 .5%	4 1.2%
1.2-2.0 กม.	13 9.2%	18 9.5%	31 9.4%
2.0-3.0 กม.	4 2.8%	7 3.7%	11 3.3%
3.0-4.0 กม.	8 5.7%	17 8.9%	25 7.6%
4.0-5.0 กม.	9 6.4%	22 11.6%	31 9.4%
5.0-7.0 กม.	15 10.6%	23 12.1%	38 11.5%
7.0-9.0 กม.	15 10.6%	28 14.7%	43 13.0%
9.0-11.0 กม.	10 7.1%	15 7.9%	25 7.6%
11.0-13.0 กม.	12 8.5%	19 10.0%	31 9.4%
13.0-15.0 กม.	11 7.8%	12 6.3%	23 6.9%
15.0-20.0 กม.	20 14.2%	18 9.5%	38 11.5%
20.0-25.0 กม.	5 3.5%	5 2.6%	10 3.0%
25.0-30.0 กม.	5 3.5%	0 .0%	5 1.5%
30.0-35.0 กม.	6 4.3%	1 .5%	7 2.1%
35.0-40.0 กม.	1 .7%	0 .0%	1 .3%
Total	141 100.0%	190 100.0%	331 100.0%

ระยะการกระจายตัวตามช่วงรัศมี

ตารางที่ ค.15 แสดงจำนวนร้อยละของการกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบัน โรงเรียนราชินีกรุงเทพ ตามกลุ่มระดับ

	รวมกลุ่ม		Total
	มัธยมต้น&ปลาย	ประถม	
< 0.4 กม.	3 1.8%	3 1.5%	6 1.6%
0.4-0.8 กม.	3 1.8%	8 4.0%	11 3.0%
1.0-1.2 กม.	0 .0%	2 1.0%	2 .5%
1.2-2.0 กม.	17 10.0%	19 9.5%	36 9.7%
2.0-3.0 กม.	22 12.9%	15 7.5%	37 10.0%
3.0-4.0 กม.	16 9.4%	20 10.0%	36 9.7%
4.0-5.0 กม.	3 1.8%	11 5.5%	14 3.8%
5.0-7.0 กม.	17 10.0%	20 10.0%	37 10.0%
7.0-9.0 กม.	18 10.6%	16 8.0%	34 9.2%
9.0-11.0 กม.	14 8.2%	17 8.5%	31 8.4%
11.0-13.0 กม.	12 7.1%	16 8.0%	28 7.6%
13.0-15.0 กม.	30 17.6%	29 14.5%	59 15.9%
15.0-20.0 กม.	10 5.9%	16 8.0%	26 7.0%
20.0-25.0 กม.	0 .0%	6 3.0%	6 1.6%
25.0-30.0 กม.	4 2.4%	1 .5%	5 1.4%
30.0-35.0 กม.	1 .6%	1 .5%	2 .5%
Total	170 100.0%	200 100.0%	370 100.0%

ระยะการกระจายตัวตามช่วงรัศมี

ตารางที่ ค.16 แสดงจำนวนร้อยละของระยะรัศมีให้บริการที่เหมาะสมระหว่างบ้านกับโรงเรียน

	กลุ่ม		Total	
	มัธยมศึกษาต้น&ปลาย	ประถมศึกษา		
ระยะทางหรือรัศมีให้บริการระหว่างบ้านกับโรงเรียนที่เหมาะสม	ไม่เกิน 400 ม.	92 8.4%	20 5.1%	112 7.5%
	ระหว่าง 400-800 ม.	143 13.1%	29 7.3%	172 11.5%
	ระหว่าง 800-1,000 ม.	173 15.8%	20 5.1%	193 13.0%
	ระหว่าง 1,000-1,200 ม.	168 15.3%	40 10.1%	208 14.0%
	ระหว่าง 1,200-1,500 ม.	97 8.9%	16 4.1%	113 7.6%
	ระหว่าง 1,500-2,000 ม.	204 18.6%	119 30.1%	323 21.7%
	ตั้งแต่ 2,000 ม. ขึ้นไป	151 13.8%	80 20.3%	231 15.5%
	อื่นๆ	57 5.2%	61 15.4%	118 7.9%
	ไม่ตอบ	10 .9%	10 2.5%	20 1.3%
	Total	1095 100.0%	395 100.0%	1490 100.0%

ตารางที่ ค.17 แสดงจำนวนร้อยละของรูปแบบที่เหมาะสมต่อการกำหนดขอบเขตพื้นที่บริการของโรงเรียน

	โรงเรียน				Total	
	เตรียมฯ	สามเสน	สาธิตฯ	ราชินี		
รูปแบบที่เหมาะสมต่อการกำหนดขอบเขตพื้นที่บริการของโรงเรียน	แบบยึดเขตการปกครอง โดยใช้พื้นที่เขต แขวง และหมู่ เป็นเขตพื้นที่บริการของโรงเรียน	68 18.4%	83 21.8%	63 17.0%	66 17.8%	280 18.8%
	แบบยึดตามสภาพภูมิศาสตร์ โดยใช้เส้นทางคมนาคม แม่น้ำ ลำคลอง เป็นเขตพื้นที่บริการของโรงเรียน	59 15.9%	43 11.3%	56 15.1%	44 11.9%	202 13.6%
	แบบยึดโรงเรียนเป็นศูนย์กลาง โดยใช้รัศมีปกคลุมอาณาบริเวณพื้นที่ให้เกิดพื้นที่บ้านใกล้โรงเรียนได้อย่างทั่วถึง เป็นเขตพื้นที่บริการของโรงเรียน	179 48.4%	178 46.8%	156 42.2%	169 45.7%	682 45.8%
	แบบยึดโรงเรียนให้อยู่ใกล้แหล่งงานของผู้ปกครอง และยึดพื้นที่บริการใกล้โรงเรียน	33 8.9%	55 14.5%	65 17.6%	69 18.6%	222 14.9%
	เป็นเขตพื้นที่บริการของโรงเรียน	29 7.8%	19 5.0%	25 6.8%	21 5.7%	94 6.3%
	อื่นๆ	2 .5%	2 .5%	5 1.4%	1 .3%	10 .7%
	ไม่ตอบ					

Total	370	380	370	370	1490
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

ตารางที่ ค.18 แสดงจำนวนร้อยละของรูปแบบที่เหมาะสมต่อการกำหนดขอบเขตพื้นที่บริการฯ แยกตามกลุ่มระดับ

	กลุ่มระดับ			Total	
	ประถมศึกษา	มัธยมฯ ตอนต้น	มัธยมฯตอน ปลาย		
รูปแบบที่เหมาะสมต่อการกำหนดขอบเขตพื้นที่บริการ ของโรงเรียน	แบบยึดเขตการปกครอง โดยใช้พื้นที่เขต แขวง และหมู่ เป็นเขตพื้นที่บริการของโรงเรียน	54 13.7%	61 18.7%	165 21.5%	280 18.8%
	แบบยึดตามสภาพภูมิศาสตร์ โดยใช้เส้นทาง คมนาคม แม่น้ำ ลำคลอง เป็นเขตพื้นที่บริการของ โรงเรียน	39 9.9%	47 14.4%	116 15.1%	202 13.6%
	แบบยึดโรงเรียนเป็นศูนย์กลาง โดยใช้รัศมีปกคลุม อาณาบริเวณพื้นที่ ให้เกิดพื้นที่บ้านใกล้โรงเรียน ได้อย่างทั่วถึง เป็นเขตพื้นที่บริการของโรงเรียน	176 44.6%	134 41.1%	372 48.4%	682 45.8%
	แบบยึดโรงเรียนให้อยู่ใกล้แหล่งงานของผู้ปกครอง และยึดพื้นที่บริการใกล้โรงเรียน	88 22.3%	66 20.2%	68 8.8%	222 14.9%
	เป็นเขตพื้นที่บริการของโรงเรียน				
	อื่นๆ	33 8.4%	17 5.2%	44 5.7%	94 6.3%
	ไม่ตอบ	5 1.3%	1 .3%	4 .5%	10 .7%
	Total	395 100.0%	326 100.0%	769 100.0%	1490 100.0%

ตารางที่ ค.19 แสดงจำนวนร้อยละ ของผู้ไปส่งบุตรหลานที่โรงเรียน

	โรงเรียน				Total	
	เตรียมอุดมฯ	สามเสนฯ	สาธิตประฯ	ราชินีกรุงฯ		
ผู้ไปส่งบุตรหลาน	บิดา	111 30.0%	180 47.4%	151 40.8%	175 47.3%	617 41.4%
	มารดา	52 14.1%	96 25.3%	133 35.9%	135 36.5%	416 27.9%
	ญาติพี่น้อง	12 3.2%	16 4.2%	21 5.7%	12 3.2%	61 4.1%
	เพื่อนบ้าน	3 .8%	6 1.6%	2 .5%	1 .3%	12 .8%
	คนขับรถ	18 4.9%	7 1.8%	16 4.3%	3 .8%	44 3.0%
	รถรับส่งของโรงเรียน	2 .5%	1 .3%	4 1.1%	10 2.7%	17 1.1%
	บุตรหลานไปเอง	161 43.5%	69 18.2%	37 10.0%	23 6.2%	290 19.5%
	อื่นๆ	8	5	5	10	28

	2.2%	1.3%	1.4%	2.7%	1.9%
ไม่ตอบ	3	0	1	1	5
	.8%	.0%	.3%	.3%	.3%
Total	370	380	370	370	1490
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

ตารางที่ ค.20 แสดงจำนวนร้อยละ ประเภทยานพาหนะที่บุตรหลานใช้เดินทางไปโรงเรียนเป็นประจำ

	โรงเรียน				Total
	เตรียมอุดมฯ	สามเสนฯ	สาธิตประจำฯ	ราชินีกรุงฯ	
รถยนต์ส่วนตัว	183	278	308	312	1081
	49.5%	73.2%	83.2%	84.3%	72.6%
รถญาติพี่น้อง	4	4	8	3	19
	1.1%	1.1%	2.2%	.8%	1.3%
รถเพื่อนบ้าน	2	7	1	2	12
	.5%	1.8%	.3%	.5%	.8%
รถไฟฟ้า BTS	65	5	10	0	80
	17.6%	1.3%	2.7%	.0%	5.4%
รถไฟฟ้า MRT	6	0	16	0	22
	1.6%	.0%	4.3%	.0%	1.5%
รถโดยสารประจำทาง	69	28	1	16	114
	18.6%	7.4%	.3%	4.3%	7.7%
รถรับส่งของโรงเรียน	1	0	4	9	14
	.3%	.0%	1.1%	2.4%	.9%
รถสองแถว	0	3	2	1	6
	.0%	.8%	.5%	.3%	.4%
รถแท็กซี่	21	9	4	5	39
	5.7%	2.4%	1.1%	1.4%	2.6%
รถสามล้อ	0	6	0	4	10
	.0%	1.6%	.0%	1.1%	.7%
รถจักรยานยนต์	8	22	8	3	41
	2.2%	5.8%	2.2%	.8%	2.8%
เดินเท้าไปถึงโรงเรียน	2	14	5	8	29
	.5%	3.7%	1.4%	2.2%	1.9%
อื่นๆ	8	4	2	4	18
	2.2%	1.1%	.5%	1.1%	1.2%
ไม่ตอบ	1	0	1	3	5
	.3%	.0%	.3%	.8%	.3%
Total	370	380	370	370	1490
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

ประเภทยานพาหนะที่ใช้ไปโรงเรียน

ตารางที่ ค.21 แสดงจำนวนร้อยละ ของช่วงเวลาที่บุตรหลานเดินทางออกจากบ้าน

	โรงเรียน				Total	
	เตรียมอุดมฯ	สามเสนฯ	สาธิตประฯ	ราชินีกรุงฯ		
ช่วงเวลาเดินทางออกจากบ้าน	5.00-5.30 น.	13 3.5%	10 2.6%	11 3.0%	6 1.6%	40 2.7%
	5.31-6.00 น.	46 12.4%	58 15.3%	47 12.7%	57 15.4%	208 14.0%
	6.01-6.30 น.	117 31.6%	139 36.6%	154 41.6%	146 39.5%	556 37.3%
	6.31-7.00 น.	105 28.4%	105 27.6%	105 28.4%	82 22.2%	397 26.6%
	7.01-7.30 น.	80 21.6%	66 17.4%	41 11.1%	64 17.3%	251 16.8%
	7.31-8.00 น.	6 1.6%	1 .3%	4 1.1%	13 3.5%	24 1.6%
	อื่นๆ	3 .8%	1 .3%	8 2.2%	2 .5%	14 .9%
	Total	370 100.0%	380 100.0%	370 100.0%	370 100.0%	1490 100.0%

ตารางที่ ค.22 แสดงจำนวนร้อยละ ของกิจกรรมระหว่างการเดินทางจากบ้านไปโรงเรียน

	โรงเรียน				Total	
	เตรียมอุดมฯ	สามเสนฯ	สาธิตประฯ	ราชินีกรุงฯ		
กิจกรรมที่เกี่ยวข้องระหว่างเดินทาง	ไปโรงเรียนโดยตรงไม่ได้แวะ	302 81.6%	323 85.0%	305 82.4%	301 81.4%	1231 82.6%
	ผู้ปกครองแวะส่งคู่สมรส	2 .5%	7 1.8%	6 1.6%	12 3.2%	27 1.8%
	ผู้ปกครองแวะส่งบุตรหลานอีกโรงเรียน	27 7.3%	21 5.5%	27 7.3%	31 8.4%	106 7.1%
	แวะซื้ออาหาร	17 4.6%	15 3.9%	11 3.0%	8 2.2%	51 3.4%
	แวะรับเพื่อน	3 .8%	2 .5%	3 .8%	0 .0%	8 .5%
	อื่นๆ	18 4.9%	10 2.6%	14 3.8%	15 4.1%	57 3.8%
	ไม่ตอบ	1 .3%	2 .5%	4 1.1%	3 .8%	10 .7%
	Total	370 100.0%	380 100.0%	370 100.0%	370 100.0%	1490 100.0%

ตารางที่ ค.23 แสดงจำนวนร้อยละ ของระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางไปโรงเรียนของบุตรหลาน

	โรงเรียน				Total	
	เตรียมอุดมฯ	สามเสนฯ	สาธิตประฯ	ราชินีกรุงฯ		
ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง	< 15 นาที	66 17.8%	73 19.2%	19 5.1%	37 10.0%	195 13.1%
	15 - 30 นาที	118 31.9%	145 38.2%	113 30.5%	120 32.4%	496 33.3%
	30 - 60 นาที	135 36.5%	135 35.5%	183 49.5%	175 47.3%	628 42.1%
	60 - 90 นาที	42 11.4%	22 5.8%	52 14.1%	36 9.7%	152 10.2%
	90 - 120 นาที	8 2.2%	5 1.3%	3 .8%	2 .5%	18 1.2%
	> 120 นาที	1 .3%	0 .0%	0 .0%	0 .0%	1 .1%
	Total	370 100.0%	380 100.0%	370 100.0%	370 100.0%	1490 100.0%

ตารางที่ ค.24 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางกับช่วงเวลาที่ออกจากบ้าน

	ระยะทางระหว่างบ้านกับโรงเรียน						Total	
	ไม่เกิน 2 กม.	2-5 กม.	5-10 กม.	10-15 กม.	15-20 กม.	ตั้งแต่ 20 กม. ขึ้นไป		
ช่วงเวลาออกจากบ้าน	5.00-5.30 น.	0 .0%	1 .3%	10 2.8%	10 3.9%	10 7.5%	6 7.5%	37 2.6%
	5.31-6.00 น.	8 3.1%	16 4.8%	51 14.4%	54 21.1%	39 29.1%	27 33.8%	195 13.8%
	6.01-6.30 น.	37 14.2%	93 28.1%	161 45.4%	138 53.9%	61 45.5%	38 47.5%	528 37.3%
	6.31-7.00 น.	71 27.2%	133 40.2%	114 32.1%	39 15.2%	17 12.7%	6 7.5%	380 26.8%
	7.01-7.30 น.	131 50.2%	80 24.2%	15 4.2%	11 4.3%	4 3.0%	0 .0%	241 17.0%
	7.31-8.00 น.	12 4.6%	6 1.8%	2 .6%	2 .8%	0 .0%	0 .0%	22 1.6%
	อื่นๆ	2 .8%	2 .6%	2 .6%	2 .8%	3 2.2%	3 3.8%	14 1.0%
	Total	261 100.0%	331 100.0%	355 100.0%	256 100.0%	134 100.0%	80 100.0%	1417 100.0%

ตารางที่ ค.25 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางกับระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางไปโรงเรียน

	ระยะทางระหว่างบ้านกับโรงเรียน						Total	
	ไม่เกิน 2 กม.	2-5 กม.	5-10 กม.	10-15 กม.	15-20 กม.	20 กม. ขึ้นไป		
ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางไปโรงเรียน	< 15 นาที	142	50	0	0	0	0	192
		54.4%	15.1%	.0%	.0%	.0%	.0%	13.5%
	15 นาที ถึง 30 นาที	106	203	110	42	4	4	469
		40.6%	61.3%	31.0%	16.4%	3.0%	5.0%	33.1%
	30 นาที ถึง 60 นาที	13	73	212	175	93	31	597
		5.0%	22.1%	59.7%	68.4%	69.4%	38.8%	42.1%
	60 นาที ถึง 90 นาที	0	5	32	37	30	38	142
	.0%	1.5%	9.0%	14.5%	22.4%	47.5%	10.0%	
90 นาที ถึง 120 นาที	0	0	1	2	7	6	16	
	.0%	.0%	.3%	.8%	5.2%	7.5%	1.1%	
> 120 นาที	0	0	0	0	0	1	1	
	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	1.3%	.1%	
Total	261	331	355	256	134	80	1417	
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

ตารางที่ ค.28 แสดงจำนวนร้อยละของระยะเวลาที่ใช้เดินทางจากโรงเรียนถึงจุดหมายปลายทาง

	โรงเรียน				Total	
	เตรียมอุดมฯ	สามเสนฯ	สาธิตประชาฯ	ราชินีกรุงฯ		
ระยะเวลาที่ผ่านใช้ในการเดินทางจากโรงเรียนถึงจุดหมายปลายทาง	น้อยกว่า 15 นาที	26	66	46	42	180
		11.7%	20.6%	14.2%	12.5%	15.0%
	15-30 นาที	76	143	117	137	473
		34.1%	44.7%	36.1%	40.8%	39.3%
	30 นาที ถึง 1 ชั่วโมง	83	78	126	116	403
		37.2%	24.4%	38.9%	34.5%	33.5%
	1 ถึง 1½ ชั่วโมง	22	21	26	31	100
	9.9%	6.6%	8.0%	9.2%	8.3%	
1½ ถึง 2 ชั่วโมง	8	7	8	7	30	
	3.6%	2.2%	2.5%	2.1%	2.5%	
มากกว่า 2 ชั่วโมง	3	1	1	1	6	
	1.3%	.3%	.3%	.3%	.5%	
อื่นๆ	5	4	0	2	11	
	2.2%	1.3%	.0%	.6%	.9%	
Total	223	320	324	336	1203	
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

ตารางที่ ค.26 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประเภทยานพาหนะกับช่วงเวลาเดินทางออกจากบ้าน

	ประเภทพาหนะที่ใช้ในการเดินทางไปโรงเรียน														Total
	รถยนต์ส่วนตัว	รถโดยสาร สาธารณะ	รถจักรยานยนต์	รถแท็กซี่	รถโดยสาร ประจำทาง	รถรับส่ง ของโรงเรียน	รถสองแถว	รถแท็กซี่	รถสามล้อ	รถจักรยานยนต์	เดินเท้าไป ถึงโรงเรียน	อื่นๆ	ไม่ตอบ		
5.00-5.30 น.	27	0	0	4	1	5	1	0	0	0	0	0	2	0	40
	2.5%	.0%	.0%	5.0%	4.5%	4.4%	7.1%	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	11.1%	.0%	2.7%
5.31-6.00 น.	162	5	6	9	3	12	3	1	1	0	1	0	5	0	208
	15.0%	26.3%	50.0%	11.3%	13.6%	10.5%	21.4%	16.7%	2.6%	.0%	2.4%	.0%	27.8%	.0%	14.0%
6.01-6.30 น.	448	6	2	18	7	40	4	1	8	3	9	3	5	2	556
	41.4%	31.6%	16.7%	22.5%	31.8%	35.1%	28.6%	16.7%	20.5%	30.0%	22.0%	10.3%	27.8%	40.0%	37.3%
6.31-7.00 น.	281	6	2	27	9	26	5	2	10	3	15	7	2	2	397
	26.0%	31.6%	16.7%	33.8%	40.9%	22.8%	35.7%	33.3%	25.6%	30.0%	36.6%	24.1%	11.1%	40.0%	26.6%
7.01-7.30 น.	142	2	2	22	1	26	0	1	19	4	12	16	4	0	251
	13.1%	10.5%	16.7%	27.5%	4.5%	22.8%	.0%	16.7%	48.7%	40.0%	29.3%	55.2%	22.2%	.0%	16.8%
7.31-8.00 น.	13	0	0	0	0	3	0	0	1	0	3	3	0	1	24
	1.2%	.0%	.0%	.0%	.0%	2.6%	.0%	.0%	2.6%	.0%	7.3%	10.3%	.0%	20.0%	1.6%
อื่นๆ	8	0	0	0	1	2	1	1	0	0	1	0	0	0	14
	.7%	.0%	.0%	.0%	4.5%	1.8%	7.1%	16.7%	.0%	.0%	2.4%	.0%	.0%	.0%	.9%
Total	1081	19	12	80	22	114	14	6	39	10	41	29	18	5	1490
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

ตารางที่ ค.29 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจุดหมายปลายทางกับระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางจากโรงเรียนถึงจุดหมายปลายทาง ของกลุ่มตัวอย่าง

	จุดหมายปลายทางหลังจากส่งบุตรหลานที่โรงเรียน												
	บ้าน	สถานที่ทำงาน	แวะส่งผู้สมรสแล้วกลับบ้าน	แวะส่งผู้สมรสแล้วไปสถานที่ทำงาน	แวะส่งบุตรอีกรร.แล้วกลับบ้าน	แวะส่งบุตรอีกรร.แล้วไปสถานที่ทำงาน	แวะซื้อของแล้วกลับบ้าน	แวะซื้อของแล้วไปสถานที่ทำงาน	อื่นๆ	ผู้ปกครองไม่ได้มาส่ง	ไม่ตอบ	Total	
ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางจากโรงเรียนถึงจุดหมายปลายทาง	< 15 นาที	51 15.4%	112 17.4%	1 12.5%	1 3.0%	3 6.1%	0 .0%	4 6.9%	3 27.3%	5 33.3%	0 .0%	0 .0%	180 15.0%
	15 นาที ถึง 30 นาที	127 38.4%	271 42.0%	2 25.0%	10 30.3%	13 26.5%	15 31.3%	28 48.3%	3 27.3%	3 20.0%	0 .0%	0 .0%	472 39.3%
	30 นาที ถึง 60 นาที	108 32.6%	198 30.7%	5 62.5%	13 39.4%	24 49.0%	25 52.1%	22 37.9%	4 36.4%	3 20.0%	1 100.0%	0 .0%	403 33.5%
	60 นาที ถึง 90 นาที	30 9.1%	47 7.3%	0 .0%	5 15.2%	6 12.2%	5 10.4%	2 3.4%	1 9.1%	3 20.0%	0 .0%	1 33.3%	100 8.3%
	90 นาที ถึง 120 นาที	8 2.4%	13 2.0%	0 .0%	2 6.1%	3 6.1%	3 6.3%	1 1.7%	0 .0%	0 .0%	0 .0%	0 .0%	30 2.5%
	> 120 นาที	3 .9%	1 .2%	0 .0%	1 3.0%	0 .0%	0 .0%	0 .0%	0 .0%	0 .0%	0 .0%	1 33.3%	6 .5%
	ไม่ตอบ	4 1.2%	3 .5%	0 .0%	1 3.0%	0 .0%	0 .0%	1 1.7%	0 .0%	1 6.7%	0 .0%	1 33.3%	11 .9%
	Total	331 100.0%	645 100.0%	8 100.0%	33 100.0%	49 100.0%	48 100.0%	58 100.0%	11 100.0%	15 100.0%	1 100.0%	3 100.0%	1202 100.0%

ตารางที่ ค.30 แสดงจำนวนร้อยละ ของจุดเริ่มต้นที่ออกไปรับบุตรหลานที่โรงเรียน

	โรงเรียน				Total	
	เตรียมอุดมฯ	สามเสนฯ	สาธิตประฯ	ราชินีกรุงฯ		
จุดเริ่มต้นในการรับ	บ้าน	56 37.6%	88 37.1%	150 48.4%	135 43.1%	429 42.5%
	สถานที่ทำงาน	74 49.7%	142 59.9%	132 42.6%	168 53.7%	516 51.1%
	สนามกีฬา	1 .7%	0 .0%	2 .6%	1 .3%	4 .4%
	ห้างสรรพสินค้า	7 4.7%	2 .8%	5 1.6%	2 .6%	16 1.6%
	อื่นๆ	7 4.7%	4 1.7%	17 5.5%	7 2.2%	35 3.5%
	ไม่ตอบ	4 2.7%	1 .4%	4 1.3%	0 .0%	9 .9%
	Total	149 100.0%	237 100.0%	310 100.0%	313 100.0%	1009 100.0%

ตารางที่ ค.31 แสดงจำนวนร้อยละ ของผู้มารับบุตรหลานที่โรงเรียน

	โรงเรียน				Total	
	เตรียมอุดมฯ	สามเสนฯ	สาธิตประฯ	ราชินีกรุงฯ		
ผู้มารับบุตรหลาน	บิดา	62 16.8%	106 27.9%	97 26.2%	111 30.0%	376 25.2%
	มารดา	62 16.8%	99 26.1%	158 42.7%	148 40.0%	467 31.3%
	ญาติพี่น้อง	7 1.9%	17 4.5%	27 7.3%	22 5.9%	73 4.9%
	รถรับส่งของโรงเรียน	1 .3%	0 .0%	9 2.4%	14 3.8%	24 1.6%
	คนขับรถ	14 3.8%	7 1.8%	15 4.1%	3 .8%	39 2.6%
	เพื่อนบ้าน	0 .0%	3 .8%	1 .3%	1 .3%	5 .3%
	อื่นๆ	2 .5%	3 .8%	4 1.1%	15 4.1%	24 1.6%
	บุตรหลานกลับบ้านเอง	222 60.0%	145 38.2%	58 15.7%	55 14.9%	480 32.2%
	ไม่ตอบ	0 .0%	0 .0%	1 .3%	1 .3%	2 .1%
	Total	370 100.0%	380 100.0%	370 100.0%	370 100.0%	1490 100.0%

ตารางที่ ค.32 แสดงจำนวนร้อยละ ประเภทยานพาหนะที่บุตรหลานใช้เดินทางกลับบ้านเป็นประจำ

	โรงเรียน				Total	
	เตรียมอุดมฯ	สามเสนฯ	สาธิตประฯ	ราชินีกรุงฯ		
ประเภทยานพาหนะที่ใช้กลับบ้าน	รถยนต์ส่วนตัว	99 26.8%	208 54.7%	247 66.8%	271 73.2%	825 55.4%
	รถญาติพี่น้อง	0 .0%	8 2.1%	8 2.2%	2 .5%	18 1.2%
	รถเพื่อนบ้าน	2 .5%	4 1.1%	0 .0%	1 .3%	7 .5%
	รถไฟฟ้า BTS	167 45.1%	14 3.7%	32 8.6%	0 .0%	213 14.3%
	รถไฟฟ้า MRT	7 1.9%	0 .0%	30 8.1%	0 .0%	37 2.5%
	รถโดยสารประจำทาง	53 14.3%	76 20.0%	8 2.2%	40 10.8%	177 11.9%
	รถรับส่งของโรงเรียน	1 .3%	1 .3%	12 3.2%	17 4.6%	31 2.1%
	รถสองแถว	0 .0%	2 .5%	2 .5%	1 .3%	5 .3%
	รถแท็กซี่	8 2.2%	6 1.6%	5 1.4%	12 3.2%	31 2.1%
	รถสามล้อ	2 .5%	15 3.9%	0 .0%	8 2.2%	25 1.7%
	รถจักรยานยนต์	0 .0%	12 3.2%	6 1.6%	4 1.1%	22 1.5%
	เดินเท้าไปถึงโรงเรียน	13 3.5%	20 5.3%	10 2.7%	9 2.4%	52 3.5%
	อื่นๆ	16 4.3%	10 2.6%	5 1.4%	5 1.4%	36 2.4%
	ไม่ตอบ	2 .5%	4 1.1%	5 1.4%	0 .0%	11 .7%
	Total	370 100.0%	380 100.0%	370 100.0%	370 100.0%	1490 100.0%

ตารางที่ ค.33 แสดงจำนวนร้อยละ ของเวลาที่เริ่มเดินทางออกจากโรงเรียน

	โรงเรียน				Total	
	เตรียมอุดมฯ	สามเสนฯ	สาธิตประฯ	ราชินีกรุงฯ		
เวลาที่เริ่มออก จากโรงเรียน	15.00-15.30 น.	18 4.9%	53 13.9%	22 5.9%	8 2.2%	101 6.8%
	15.31-16.00 น.	34 9.2%	62 16.3%	93 25.1%	14 3.8%	203 13.6%
	16.01-16.30 น.	105	81	94	126	406

	28.4%	21.3%	25.4%	34.1%	27.2%
16.31-17.00 น.	99	65	48	66	278
	26.8%	17.1%	13.0%	17.8%	18.7%
17.01-17.30 น.	53	57	45	108	263
	14.3%	15.0%	12.2%	29.2%	17.7%
17.31-18.00 น.	32	37	35	41	145
	8.6%	9.7%	9.5%	11.1%	9.7%
อื่นๆ	25	22	30	6	83
	6.8%	5.8%	8.1%	1.6%	5.6%
ไม่ตอบ	4	3	3	1	11
	1.1%	.8%	.8%	.3%	.7%
Total	370	380	370	370	1490
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

ตารางที่ ค.34 แสดงจำนวนร้อยละของนักเรียนโรงเรียนกลุ่มตัวอย่างกับกิจกรรมระหว่างเดินทางกลับบ้าน

	โรงเรียน				Total	
	เตรียมอุดมฯ	สามเสนฯ	สาธิตประฯ	ราชินีกรุงฯ		
ท่านเดินทางกลับบ้านโดยตรงหรือแวะทำกิจกรรมอะไร	กลับบ้านโดยตรงไม่ได้แวะ	262	298	268	275	1103
		70.8%	78.4%	72.4%	74.3%	74.0%
	ผู้ปกครองแวะรับคู่สมรสแล้วกลับบ้าน	4	8	8	11	31
		1.1%	2.1%	2.2%	3.0%	2.1%
	ผู้ปกครองแวะรับบุตรฯ	13	16	34	22	85
	อีกโรงเรียนแล้วกลับบ้าน	3.5%	4.2%	9.2%	5.9%	5.7%
	แวะห้างสรรพสินค้าแล้วกลับบ้าน	20	13	17	7	57
		5.4%	3.4%	4.6%	1.9%	3.8%
	แวะรับประทานอาหารแล้วกลับบ้าน	47	22	17	31	117
		12.7%	5.8%	4.6%	8.4%	7.9%
	แวะสนามกีฬาแล้วกลับบ้าน	3	0	5	1	9
		.8%	.0%	1.4%	.3%	.6%
	แวะหาเพื่อนแล้วกลับบ้าน	4	0	0	0	4
		1.1%	.0%	.0%	.0%	.3%
	อื่นๆ	12	20	17	20	69
	3.2%	5.3%	4.6%	5.4%	4.6%	
ไม่ตอบ	5	3	4	3	15	
	1.4%	.8%	1.1%	.8%	1.0%	
Total	370	380	370	370	1490	
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

ตารางที่ ค.35 แสดงจำนวนร้อยละ ของระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางกลับบ้าน

	โรงเรียน				Total	
	เตรียมอุดมฯ	สามเสนฯ	สาธิตประฯ	ราชินีกรุงฯ		
ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางกลับบ้าน	< 15 นาที	19 5.1%	51 13.4%	8 2.2%	12 3.2%	90 6.0%
	15-30 นาที	111 30.0%	99 26.1%	66 17.8%	78 21.1%	354 23.8%
	30-60 นาที	130 35.1%	139 36.6%	169 45.7%	173 46.8%	611 41.0%
	60-90 นาที	70 18.9%	75 19.7%	87 23.5%	79 21.4%	311 20.9%
	90-120 นาที	36 9.7%	10 2.6%	30 8.1%	24 6.5%	100 6.7%
	> 120 นาที	4 1.1%	6 1.6%	10 2.7%	4 1.1%	24 1.6%
	Total	370 100.0%	380 100.0%	370 100.0%	370 100.0%	1490 100.0%

ตารางที่ ค.36 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางกับช่วงเวลาที่ยอกจากโรงเรียน

	ระยะทางระหว่างบ้านกับโรงเรียน						Total	
	ไม่เกิน 2 กม.	2-5 กม.	5-10 กม.	10-15 กม.	15-20 กม.	ตั้งแต่ 20 กม. ขึ้นไป		
ช่วงเวลาที่ยอกจากโรงเรียน	15.00-15.30 น.	23 8.8%	26 7.9%	13 3.7%	15 5.9%	10 7.5%	6 7.5%	93 6.6%
	15.31-16.00 น.	35 13.4%	44 13.3%	56 15.8%	29 11.3%	22 16.4%	9 11.3%	195 13.8%
	16.01-16.30 น.	63 24.1%	96 29.0%	104 29.3%	79 30.9%	33 24.6%	13 16.3%	388 27.4%
	16.31-17.00 น.	56 21.5%	66 19.9%	69 19.4%	37 14.5%	15 11.2%	17 21.3%	260 18.3%
	17.01-17.30 น.	53 20.3%	58 17.5%	54 15.2%	49 19.1%	22 16.4%	17 21.3%	253 17.9%
	17.31-18.00 น.	20 7.7%	29 8.8%	33 9.3%	28 10.9%	18 13.4%	9 11.3%	137 9.7%
	อื่นๆ	11 4.2%	9 2.7%	22 6.2%	15 5.9%	14 10.4%	9 11.3%	80 5.6%
	ไม่ตอบ	0 .0%	3 .9%	4 1.1%	4 1.6%	0 .0%	0 .0%	11 .8%
Total	261 100.0%	331 100.0%	355 100.0%	256 100.0%	134 100.0%	80 100.0%	1417 100.0%	

ตารางที่ ค.37 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางกับระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางกลับบ้าน

		ระยะทางระหว่างบ้านกับโรงเรียน						Total
		ไม่เกิน 2 กม.	2-5 กม.	5-10 กม.	10-15 กม.	15-20 กม.	20 กม. ขึ้นไป	
ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางกลับบ้าน	< 15 นาที	82	7	0	0	0	0	89
		31.4%	2.1%	.0%	.0%	.0%	.0%	6.3%
	15 นาที ถึง 30 นาที	130	147	40	12	3	2	334
		49.8%	44.4%	11.3%	4.7%	2.2%	2.5%	23.6%
	30 นาที ถึง 60 นาที	40	137	198	136	57	18	586
		15.3%	41.4%	55.8%	53.1%	42.5%	22.5%	41.4%
	60 นาที ถึง 90 นาที	6	30	96	76	45	41	294
	2.3%	9.1%	27.0%	29.7%	33.6%	51.3%	20.7%	
90 นาที ถึง 120 นาที	2	6	18	27	22	16	91	
	.8%	1.8%	5.1%	10.5%	16.4%	20.0%	6.4%	
> 120 นาที	1	4	3	5	7	3	23	
	.4%	1.2%	.8%	2.0%	5.2%	3.8%	1.6%	
Total		261	331	355	256	134	80	1417
		100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

ตารางที่ ค.40 แสดงจำนวนร้อยละ ระหว่างเดินทางไปรับบุตรหลานท่านแหว่ทำกิจกรรม

		โรงเรียน				Total
		เตรียมอุดมฯ	สามเสนฯ	สาธิตประชาฯ	ราชินีกรุงฯ	
ระหว่างเดินทางไปรับบุตรหลานท่านแหว่ทำกิจกรรม	ไปโรงเรียนโดยตรงไม่ได้แหว่	92	171	236	265	764
		63.0%	72.2%	76.1%	84.7%	75.9%
	แหว่รับคู่สมรส	7	5	2	1	15
		4.8%	2.1%	.6%	.3%	1.5%
	แหว่รับบุตรหลานอีกโรงเรียน	17	19	19	18	73
		11.6%	8.0%	6.1%	5.8%	7.3%
	แหว่ซื้ออาหาร	17	25	31	23	96
	11.6%	10.5%	10.0%	7.3%	9.5%	
อื่นๆ	11	15	15	6	47	
	7.5%	6.3%	4.8%	1.9%	4.7%	
ไม่ตอบ	2	2	7	0	11	
	1.4%	.8%	2.3%	.0%	1.1%	
Total		146	237	310	313	1006
		100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

ตารางที่ ค.41 แสดงจำนวนร้อยละ ระหว่างเดินทางไปรับบุตรหลานท่านแหว่ทำกิจกรรม

	จุดออกมารับบุตรหลานที่โรงเรียน						Total
	บ้าน	สถานที่ทำงาน	สนามกีฬา	ห้างสรรพสินค้า	อื่นๆ	ไม่ตอบ	
	รวมระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง จากจุดหมายปลายทางถึงโรงเรียน						
< 15 นาที	36 8.4%	97 18.8%	0 .0%	2 12.5%	9 25.7%	0 .0%	144 14.3%
15-30 นาที	168 39.2%	210 40.7%	3 75.0%	5 31.3%	11 31.4%	0 .0%	397 39.5%
30-60 นาที	175 40.8%	147 28.5%	0 .0%	6 37.5%	5 14.3%	2 33.3%	335 33.3%
60-90 นาที	25 5.8%	43 8.3%	0 .0%	2 12.5%	6 17.1%	0 .0%	76 7.6%
90-120 นาที	16 3.7%	15 2.9%	1 25.0%	1 6.3%	0 .0%	0 .0%	33 3.3%
> 120 นาที	3 .7%	0 .0%	0 .0%	0 .0%	0 .0%	0 .0%	3 .3%
ไม่ตอบ	6 1.4%	4 .8%	0 .0%	0 .0%	4 11.4%	4 66.7%	18 1.8%
Total	429 100.0%	516 100.0%	4 100.0%	16 100.0%	35 100.0%	6 100.0%	1006 100.0%

ตารางที่ ค.42 แสดงจำนวนร้อยละของระยะเวลาที่ใช้เดินทางจากจุดหมายปลายทางถึงโรงเรียน

	โรงเรียน				Total
	เตรียมอุดมฯ	สามเสนฯ	สาธิตประฯ	ราชินีกรุงฯ	
	รวมระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง จากจุดหมายปลายทางถึงโรงเรียน				
น้อยกว่า 15 นาที	17 11.6%	47 19.8%	37 11.9%	43 13.7%	144 14.3%
15-30 นาที	49 33.3%	112 47.3%	101 32.6%	135 43.1%	397 39.4%
30 นาที ถึง 1 ชั่วโมง	52 35.4%	55 23.2%	130 41.9%	99 31.6%	336 33.4%
1 ถึง 1½ ชั่วโมง	16 10.9%	14 5.9%	20 6.5%	26 8.3%	76 7.5%
1½ ถึง 2 ชั่วโมง	9 6.1%	5 2.1%	11 3.5%	8 2.6%	33 3.3%
มากกว่า 2 ชั่วโมง	1 .7%	1 .4%	1 .3%	0 .0%	3 .3%
อื่นๆ	3 2.0%	3 1.3%	10 3.2%	2 .6%	18 1.8%
Total	147 100.0%	237 100.0%	310 100.0%	313 100.0%	1007 100.0%

ตารางที่ ค.38 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประเภทยานพาหนะกับช่วงเวลาที่ออกจากโรงเรียน

	ประเภทยานพาหนะ													Total	
	รถยนต์ส่วนตัว	รถญาติพี่น้อง	รถเพื่อนบ้าน	รถไฟฟ้า BTS	รถไฟฟ้า MRT	รถประจำทาง	รถรับส่งโรงเรียน	รถสองแถว	รถแท็กซี่	รถสามล้อ	รถจักรยานยนต์	เดินเท้าไปโรงเรียน	อื่นๆ		ไม่ตอบ
15.00-15.30	57	0	1	9	1	17	3	1	1	1	1	6	3	0	101
น.	6.9%	.0%	14.3%	4.2%	2.7%	9.6%	9.7%	20.0%	3.2%	4.0%	4.5%	11.5%	8.3%	.0%	6.8%
15.31-16.00	122	5	1	18	7	26	1	0	3	8	5	2	3	2	203
น.	14.8%	27.8%	14.3%	8.5%	18.9%	14.7%	3.2%	.0%	9.7%	32.0%	22.7%	3.8%	8.3%	18.2%	13.6%
16.01-16.30	210	5	1	59	10	61	12	1	13	6	5	14	6	3	406
น.	25.5%	27.8%	14.3%	27.7%	27.0%	34.5%	38.7%	20.0%	41.9%	24.0%	22.7%	26.9%	16.7%	27.3%	27.2%
16.31-17.00	145	3	2	51	6	25	5	1	7	6	4	15	7	1	278
น.	17.6%	16.7%	28.6%	23.9%	16.2%	14.1%	16.1%	20.0%	22.6%	24.0%	18.2%	28.8%	19.4%	9.1%	18.7%
17.01-17.30	150	2	1	37	6	27	7	2	7	4	4	7	8	1	263
น.	18.2%	11.1%	14.3%	17.4%	16.2%	15.3%	22.6%	40.0%	22.6%	16.0%	18.2%	13.5%	22.2%	9.1%	17.7%
17.31-18.00	88	3	1	20	5	11	2	0	0	0	2	6	4	3	145
น.	10.7%	16.7%	14.3%	9.4%	13.5%	6.2%	6.5%	.0%	.0%	.0%	9.1%	11.5%	11.1%	27.3%	9.7%
อื่นๆ	48	0	0	17	2	8	1	0	0	0	1	2	4	0	83
น.	5.8%	.0%	.0%	8.0%	5.4%	4.5%	3.2%	.0%	.0%	.0%	4.5%	3.8%	11.1%	.0%	5.6%
ไม่ตอบ	5	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	1	1	11
น.	.6%	.0%	.0%	.9%	.0%	1.1%	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	2.8%	9.1%	.7%
Total	825	18	7	213	37	177	31	5	31	25	22	52	36	11	1490
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

ตารางที่ ค.39 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประเภทยานพาหนะกับระยะเวลาที่ใช้เดินทางกลับบ้าน

	ประเภทยานพาหนะ														Total	
	รถยนต์ส่วนตัว	รถจักรยานยนต์	รถแท็กซี่	รถตู้	รถจักรยานยนต์	รถจักรยานยนต์	รถจักรยานยนต์	รถจักรยานยนต์	รถจักรยานยนต์	รถจักรยานยนต์	รถจักรยานยนต์	รถจักรยานยนต์	รถจักรยานยนต์	รถจักรยานยนต์		รถจักรยานยนต์
ระยะเวลาที่ใช้เดินทางกลับบ้าน	< 15 นาที	43	1	0	28	3	13	1	0	1	8	9	30	4	1	142
		5.2%	5.6%	.0%	13.1%	8.1%	7.3%	3.2%	.0%	3.2%	32.0%	40.9%	57.7%	11.1%	9.1%	9.5%
	15-30 นาที	183	5	1	64	11	59	4	2	11	13	4	11	4	5	377
		22.2%	27.8%	14.3%	30.0%	29.7%	33.3%	12.9%	40.0%	35.5%	52.0%	18.2%	21.2%	11.1%	45.5%	25.3%
	30-60 นาที	369	7	4	64	11	60	15	1	15	3	6	7	16	2	580
		44.7%	38.9%	57.1%	30.0%	29.7%	33.9%	48.4%	20.0%	48.4%	12.0%	27.3%	13.5%	44.4%	18.2%	38.9%
	60-90 นาที	166	4	2	31	7	29	7	1	3	1	1	2	8	2	264
		20.1%	22.2%	28.6%	14.6%	18.9%	16.4%	22.6%	20.0%	9.7%	4.0%	4.5%	3.8%	22.2%	18.2%	17.7%
	90-120 นาที	49	1	0	22	4	9	2	1	1	0	1	1	4	0	95
		5.9%	5.6%	.0%	10.3%	10.8%	5.1%	6.5%	20.0%	3.2%	.0%	4.5%	1.9%	11.1%	.0%	6.4%
> 120 นาที	13	0	0	3	1	6	0	0	0	0	1	1	0	0	25	
	1.6%	.0%	.0%	1.4%	2.7%	3.4%	.0%	.0%	.0%	.0%	4.5%	1.9%	.0%	.0%	1.7%	
อื่นๆ	2	0	0	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	1	7	
	.2%	.0%	.0%	.5%	.0%	.6%	6.5%	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	9.1%	.5%	
Total	825	18	7	213	37	177	31	5	31	25	22	52	36	11	1490	
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

ตารางที่ ค.43 แสดงจำนวนร้อยละ ของปัญหาที่พบเห็นบริเวณโดยรอบโรงเรียน

	โรงเรียน				Total	
	เตรียมอุดม	สามเสน	สาธิตประฯ	ราชินีกรุง		
ปัญหาที่พบเห็นบริเวณโดยรอบโรงเรียน	รถที่จอดรับ-ส่งบุตรหลานที่หน้าโรงเรียน	132	174	123	254	683
	มีปริมาณมากทำให้ตื้อคึกเป็นแถวยาวจนรถติด	35.7%	45.8%	33.2%	68.6%	45.8%
	ที่จอดรถของโรงเรียนไม่เพียงพอทำให้ต้องจอดรถ	13	25	41	7	86
	ในห้างสรรพสินค้า หรือลานจอด ที่ใกล้โรงเรียน	3.5%	6.6%	11.1%	1.9%	5.8%
	ที่จอดรถของโรงเรียนไม่เพียงพอทำให้ต้องจอดรถ	35	83	129	71	318
	ริมถนนหรือในซอย บริเวณโดยรอบโรงเรียน	9.5%	21.8%	34.9%	19.2%	21.3%
	รถเคลื่อนตัวได้ช้าเพราะจำนวนช่องทางจราจรลดลง	76	34	41	30	181
	เพราะจอดรถริมถนน บริเวณโดยรอบโรงเรียน	20.5%	8.9%	11.1%	8.1%	12.1%
	ถนนบริเวณหน้าโรงเรียนกว้างขวางและมีเจ้าหน้าที่	70	36	10	6	122
	ให้ความสะดวกรถเคลื่อนตัวได้ดีไม่มีปัญหา	18.9%	9.5%	2.7%	1.6%	8.2%
	โรงเรียนมีลานจอดรถหรือจัดหาที่จอดรถ	14	13	9	1	37
	ได้อย่างเพียงพอและทั่วถึงไม่มีปัญหา	3.8%	3.4%	2.4%	.3%	2.5%
	อื่นๆ	22	11	10	1	44
	5.9%	2.9%	2.7%	.3%	3.0%	
ไม่ตอบ	8	4	7	0	19	
	2.2%	1.1%	1.9%	.0%	1.3%	
Total	370	380	370	370	1490	
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

ตารางที่ ค.44 แสดงจำนวนร้อยละของผลกระทบจากปัญหาการจราจรติดขัดเนื่องจากเดินทางไปโรงเรียน

	โรงเรียน				Total	
	เตรียมอุดมฯ	สามเสนฯ	สาธิตประฯ	ราชินีกรุงฯ		
ผลกระทบจากการเดินทางไปโรงเรียนช่วงเช้า	ทำให้สูญเสียเวลาอาจไปไม่ทันเวลานัด	247	254	153	172	826
	หมาย	66.8%	66.8%	41.4%	46.5%	55.4%
	ทำให้สิ้นเปลืองพลังงานไปอย่างไม่คุ้มค่า	29	45	66	72	212
		7.8%	11.8%	17.8%	19.5%	14.2%
	ทำให้เกิดมลพิษทางอากาศจากไอเสีย	22	19	33	32	106
	รถยนต์	5.9%	5.0%	8.9%	8.6%	7.1%
	ทำให้เกิดความเครียดจากการเดินทาง	29	22	59	59	169
	นาน	7.8%	5.8%	15.9%	15.9%	11.3%
	ผลต่างๆที่เกิดขึ้นทำให้คุณภาพชีวิตลดลง	17	15	31	19	82
		4.6%	3.9%	8.4%	5.1%	5.5%
	ผู้ปกครองไม่ได้เป็นผู้ไปส่งนักเรียน	18	22	18	12	70
		4.9%	5.8%	4.9%	3.2%	4.7%
	อื่นๆ	7	3	3	2	15
	1.9%	.8%	.8%	.5%	1.0%	
ไม่ตอบ	1	0	7	2	10	
	.3%	.0%	1.9%	.5%	.7%	

Total	370	380	370	370	1490
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

ตารางที่ ค.45 แสดงจำนวนร้อยละ ของผลกระทบจากปัญหาการจราจรติดขัดเนื่องจากการเดินทางกลับบ้าน

	โรงเรียน				Total
	เตรียมอุดม	สามเสนฯ	สาธิตประฯ	ราชินีกรุง	
	ทำให้กลับถึงบ้านช้าเวลาทบทวนบทเรียน น้อยลง	192 51.9%	194 51.1%	159 43.0%	
ทำให้สิ้นเปลืองพลังงานไปอย่างไม่คุ้มค่า	43 11.6%	46 12.1%	55 14.9%	71 19.2%	215 14.4%
ทำให้เกิดมลพิษทางอากาศจากไอเสีย รถยนต์	33 8.9%	32 8.4%	31 8.4%	19 5.1%	115 7.7%
ทำให้เกิดความเครียดจากการเดินทางนาน	54 14.6%	47 12.4%	68 18.4%	60 16.2%	229 15.4%
ผลต่างๆที่เกิดขึ้นทำให้คุณภาพชีวิตลดลง	17 4.6%	15 3.9%	28 7.6%	17 4.6%	77 5.2%
ผู้ปกครองไม่ได้เป็นผู้ไปรับที่โรงเรียน	21 5.7%	31 8.2%	23 6.2%	13 3.5%	88 5.9%
อื่นๆ	9 2.4%	12 3.2%	4 1.1%	5 1.4%	30 2.0%
ไม่ตอบ	1 .3%	3 .8%	2 .5%	1 .3%	7 .5%
Total	370 100.0%	380 100.0%	370 100.0%	370 100.0%	1490 100.0%

ตารางที่ ค.46 แสดงจำนวนร้อยละ ของจุดหมายปลายทางหลังจากส่งบุตรหลานที่โรงเรียน

	โรงเรียน				Total
	เตรียมอุดม	สามเสนฯ	สาธิตประ	ราชินีกรุง	
	บ้าน	73 19.7%	73 19.2%	99 26.8%	
สถานที่ทำงาน	118 31.9%	197 51.8%	170 45.9%	169 45.7%	654 43.9%
แวะส่งคู่สมรสแล้วกลับบ้าน	3 .8%	1 .3%	1 .3%	3 .8%	8 .5%
แวะส่งคู่สมรสแล้วไปสถานที่ทำงาน	4 1.1%	9 2.4%	7 1.9%	13 3.5%	33 2.2%
แวะส่งบุตรอีกโรงเรียนแล้วกลับบ้าน	13 3.5%	10 2.6%	13 3.5%	16 4.3%	52 3.5%
แวะส่งบุตรอีกโรงเรียนแล้วไปสถานที่ ทำงาน	11 3.0%	13 3.4%	16 4.3%	8 2.2%	48 3.2%
แวะซื้อของแล้วกลับบ้าน	5 1.4%	15 3.9%	20 5.4%	19 5.1%	59 4.0%
แวะซื้อของแล้วไปสถานที่ทำงาน	1	5	4	3	13

	.3%	1.3%	1.1%	.8%	.9%
อื่น ๆ	2	4	12	4	22
	.5%	1.1%	3.2%	1.1%	1.5%
ผู้ปกครองไม่ได้มาส่ง	134	52	25	28	239
	36.2%	13.7%	6.8%	7.6%	16.0%
ไม่ตอบ	6	1	3	0	10
	1.6%	.3%	.8%	.0%	.7%
Total	370	380	370	370	1490
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

ตารางที่ ค.47 แสดงจำนวนร้อยละ ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างว่าโรงเรียนที่มีชื่อเสียงสร้างปัญหาให้กับเมือง

	โรงเรียน				Total
	เตรียมฯ	สามฯ	สาธิตฯ	ราชินีฯ	
ระยะทางระหว่างบ้านกับโรงเรียนที่ห่างไกลอาจทำให้เกิด	71	59	53	19	202
การย้ายที่อยู่อาศัยให้อยู่ใกล้โรงเรียน	19.2%	15.5%	14.3%	5.1%	13.6%
การย้ายเข้ามาของนักเรียนทำให้เกิดความต้องการใช้	58	50	28	16	152
สาธารณูปโภคและสาธารณูปการเพิ่ม	15.7%	13.2%	7.6%	4.3%	10.2%
ยานพาหนะที่รับ-ส่งบุตรหลาน ถ้ามีปริมาณมากส่งผล	97	133	154	208	592
ให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด	26.2%	35.0%	41.6%	56.2%	39.7%
การจราจรติดขัดทำให้มีมลพิษทางอากาศในเมืองสูงขึ้น	38	50	39	46	173
	10.3%	13.2%	10.5%	12.4%	11.6%
การเดินทางไกลต้องตื่นแต่เช้ามีดทำให้เด็กพักผ่อนไม่	54	40	50	55	199
เพียงพออาจส่งผลต่อพัฒนาการของเด็ก	14.6%	10.5%	13.5%	14.9%	13.4%
ปัญหามลพิษและการพักผ่อนไม่เพียงพออาจทำให้เกิด	32	22	32	23	109
ความเครียดส่งผลให้คุณภาพชีวิตลดลง	8.6%	5.8%	8.6%	6.2%	7.3%
อื่น ๆ	19	19	8	3	49
	5.1%	5.0%	2.2%	.8%	3.3%
ไม่ตอบ	1	7	6	0	14
	.3%	1.8%	1.6%	.0%	.9%
Total	370	380	370	370	1490
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

ตารางที่ ค.48 แสดงจำนวนร้อยละของภูมิไล่นาเดิมที่มีการเคลื่อนย้ายที่อยู่อาศัย

	โรงเรียน				Total
	เตรียมอุดมฯ	สามเสนฯ	สาธิตประฯ	ราชินีกรุงฯ	
ภูมิไล่นาเดิมที่มีการเคลื่อนย้าย	267	334	331	339	1271
ที่อยู่อาศัย	72.2%	87.9%	89.5%	91.6%	85.3%
กระบี่	1	0	0	0	1
	.3%	.0%	.0%	.0%	.1%
กรุงเทพฯ	12	17	29	25	83
	3.2%	4.5%	7.8%	6.8%	5.6%
กาญจนบุรี	2	2	0	0	4
	.5%	.5%	.0%	.0%	.3%

กำแพงเพชร	1	0	0	0	1
	.3%	.0%	.0%	.0%	.1%
ขอนแก่น	2	0	0	0	2
	.5%	.0%	.0%	.0%	.1%
จันทบุรี	2	0	0	0	2
	.5%	.0%	.0%	.0%	.1%
ฉะเชิงเทรา	2	0	2	0	4
	.5%	.0%	.5%	.0%	.3%
ชลบุรี	6	1	0	0	7
	1.6%	.3%	.0%	.0%	.5%
ชุมพร	3	2	0	0	5
	.8%	.5%	.0%	.0%	.3%
เชียงราย	1	0	0	0	1
	.3%	.0%	.0%	.0%	.1%
เชียงใหม่	1	0	0	0	1
	.3%	.0%	.0%	.0%	.1%
ตรัง	1	1	0	0	2
	.3%	.3%	.0%	.0%	.1%
ตราด	1	0	0	0	1
	.3%	.0%	.0%	.0%	.1%
นครนายก	1	0	0	0	1
	.3%	.0%	.0%	.0%	.1%
นครปฐม	2	1	0	0	3
	.5%	.3%	.0%	.0%	.2%
นครราชสีมา	2	0	0	0	2
	.5%	.0%	.0%	.0%	.1%
นครศรีธรรมราช	7	2	0	0	9
	1.9%	.5%	.0%	.0%	.6%
นครสวรรค์	3	0	0	1	4
	.8%	.0%	.0%	.3%	.3%
นนทบุรี	3	7	1	1	12
	.8%	1.8%	.3%	.3%	.8%
นราธิวาส	1	0	0	0	1
	.3%	.0%	.0%	.0%	.1%
บุรีรัมย์	2	1	0	0	3
	.5%	.3%	.0%	.0%	.2%
ปทุมธานี	2	4	2	0	8
	.5%	1.1%	.5%	.0%	.5%
ประจวบคีรีขันธ์	2	0	1	0	3
	.5%	.0%	.3%	.0%	.2%
ปราจีนบุรี	0	2	0	0	2
	.0%	.5%	.0%	.0%	.1%
ปัตตานี	1	0	0	0	1

	.3%	.0%	.0%	.0%	.1%
พะเยา	1	0	0	0	1
	.3%	.0%	.0%	.0%	.1%
พัทลุง	2	0	0	0	2
	.5%	.0%	.0%	.0%	.1%
พิษณุโลก	1	0	0	0	1
	.3%	.0%	.0%	.0%	.1%
เพชรบุรี	2	0	0	0	2
	.5%	.0%	.0%	.0%	.1%
เพชรบูรณ์	1	1	0	0	2
	.3%	.3%	.0%	.0%	.1%
แพร่	1	0	0	0	1
	.3%	.0%	.0%	.0%	.1%
ภูเก็ต	1	0	0	1	2
	.3%	.0%	.0%	.3%	.1%
แม่ฮ่องสอน	1	0	0	0	1
	.3%	.0%	.0%	.0%	.1%
ระยอง	1	1	0	1	3
	.3%	.3%	.0%	.3%	.2%
ราชบุรี	1	0	1	0	2
	.3%	.0%	.3%	.0%	.1%
ลพบุรี	0	1	1	0	2
	.0%	.3%	.3%	.0%	.1%
เลย	1	0	0	0	1
	.3%	.0%	.0%	.0%	.1%
สงขลา	6	0	0	0	6
	1.6%	.0%	.0%	.0%	.4%
สมุทรปราการ	3	0	2	0	5
	.8%	.0%	.5%	.0%	.3%
สมุทรสงคราม	0	1	0	0	1
	.0%	.3%	.0%	.0%	.1%
สมุทรสาคร	1	0	0	2	3
	.3%	.0%	.0%	.5%	.2%
สระแก้ว	1	1	0	0	2
	.3%	.3%	.0%	.0%	.1%
สระบุรี	3	1	0	0	4
	.8%	.3%	.0%	.0%	.3%
สุโขทัย	1	0	0	0	1
	.3%	.0%	.0%	.0%	.1%
สุพรรณบุรี	2	0	0	0	2
	.5%	.0%	.0%	.0%	.1%
สุราษฎร์ธานี	3	0	0	0	3
	.8%	.0%	.0%	.0%	.2%

สุรินทร์	1	0	0	0	1
	.3%	.0%	.0%	.0%	.1%
อยุธยา	1	0	0	0	1
	.3%	.0%	.0%	.0%	.1%
อ่างทอง	1	0	0	0	1
	.3%	.0%	.0%	.0%	.1%
อุดรธานี	3	0	0	0	3
	.8%	.0%	.0%	.0%	.2%
อุดรดิตถ์	2	0	0	0	2
	.5%	.0%	.0%	.0%	.1%
อุบลราชธานี	1	0	0	0	1
	.3%	.0%	.0%	.0%	.1%
Total	370	380	370	370	1490
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

ตารางที่ ค.49 แสดงจำนวนร้อยละของสิ่งที่พบเห็นหรือเกิดขึ้นในปัจจุบัน

	โรงเรียน				Total
	เตรียมอุดมฯ	สามเสนฯ	สาธิตประฯ	ราชินีกรุงฯ	
การเกิดร้านสะดวกซื้อ	40	175	122	120	457
	10.8%	46.1%	33.0%	32.4%	30.7%
การเกิดร้านอุปกรณ์การเรียน	10	8	13	5	36
	2.7%	2.1%	3.5%	1.4%	2.4%
การเกิดโรงเรียนกวดวิชา	183	41	75	14	313
	49.5%	10.8%	20.3%	3.8%	21.0%
การเกิดหอพักให้เช่า	27	22	18	0	67
	7.3%	5.8%	4.9%	.0%	4.5%
การเกิดอพาร์ทเมนต์	7	10	21	0	38
	1.9%	2.6%	5.7%	.0%	2.6%
การเกิดคอนโด	24	7	46	0	77
	6.5%	1.8%	12.4%	.0%	5.2%
การมีที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้น	8	4	9	0	21
	2.2%	1.1%	2.4%	.0%	1.4%
การมีรถเข็นขายอาหารเพิ่มขึ้น	35	77	35	213	360
	9.5%	20.3%	9.5%	57.6%	24.2%
มีมอเตอร์รับจ้างเกิดขึ้น	6	13	17	1	37
	1.6%	3.4%	4.6%	.3%	2.5%
การมีบริการรถสองแถวเกิดขึ้น	2	1	3	0	6
	.5%	.3%	.8%	.0%	.4%
อื่นๆ	23	13	7	16	59
	6.2%	3.4%	1.9%	4.3%	4.0%
ไม่ตอบ	5	9	4	1	19
	1.4%	2.4%	1.1%	.3%	1.3%
Total	370	380	370	370	1490

สิ่งที่พบเห็นหรือเกิดขึ้นในปัจจุบัน

		100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
		โรงเรียน				Total
		เตรียมอุดม	สามเสน	สาธิตประ	ราชินีกรุง	
การเตรียมความพร้อมให้บุตรหลาน	ต้องชวนขวayıติดต่อโรงเรียนไว้ล่วงหน้า	16 4.3%	45 11.8%	32 8.6%	50 13.5%	143 9.6%
	ต้องพร้อมแข่งขันสมัครเข้าเรียน	98 26.5%	119 31.3%	117 31.6%	111 30.0%	445 29.9%
	ต้องไปเรียนกวดวิชาเพิ่ม	121 32.7%	82 21.6%	71 19.2%	7 1.9%	281 18.9%
	ต้องเรียนอย่างหนัก	75 20.3%	26 6.8%	22 5.9%	5 1.4%	128 8.6%
	ต้องพร้อมด้านการเงินสำหรับเข้าเรียน	1 .3%	10 2.6%	5 1.4%	35 9.5%	51 3.4%
	ต้องติดตามข้อมูลข่าวสารของโรงเรียนอยู่เสมอ	30 8.1%	29 7.6%	37 10.0%	107 28.9%	203 13.6%
	ได้สิทธิเข้าเรียนเพราะ	9 2.4%	54 14.2%	39 10.5%	39 10.5%	141 9.5%
	อื่นๆ	19 5.1%	10 2.6%	40 10.8%	12 3.2%	81 5.4%
	ไม่ตอบ	1 .3%	5 1.3%	7 1.9%	4 1.1%	17 1.1%
	Total	370 100.0%	380 100.0%	370 100.0%	370 100.0%	1490 100.0%

ตารางที่ ค.51 แสดงจำนวนร้อยละ ของกิจกรรมที่บุตรหลานทำ ระหว่างรอผู้ปกครองมารับ

		โรงเรียน				Total
		เตรียมอุดมฯ	สามเสนฯ	สาธิตประฯ	ราชินีกรุงฯ	
กิจกรรมที่ทำระหว่างรอผู้ปกครองมารับ	เรียนเสริมที่สถาบันกวดวิชา	45 30.6%	27 11.4%	13 4.2%	6 1.9%	91 9.0%
	เรียนพิเศษอยู่ที่โรงเรียน	2 1.4%	35 14.8%	106 34.3%	127 40.6%	270 26.8%
	ทำการบ้านอยู่ที่โรงเรียน	28 19.0%	38 16.0%	60 19.4%	72 23.0%	198 19.7%
	เล่นอยู่ภายในโรงเรียน	17 11.6%	87 36.7%	67 21.7%	71 22.7%	242 24.1%
	เล่นกีฬาอยู่ที่โรงเรียน	8 5.4%	28 11.8%	19 6.1%	4 1.3%	59 5.9%
	เล่นดนตรีอยู่ที่โรงเรียน	5 3.4%	3 1.3%	6 1.9%	0 .0%	14 1.4%
	ไปรอที่ห้างสรรพสินค้า	24 16.3%	4 1.7%	4 1.3%	2 .6%	34 3.4%

อื่น ๆ	17	13	31	31	92
	11.6%	5.5%	10.0%	9.9%	9.1%
ไม่ตอบ	1	2	3	0	6
	.7%	.8%	1.0%	.0%	.6%
Total	147	237	309	313	1006
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

ตารางที่ ค.52 แสดงจำนวนร้อยละ ของกิจกรรมเสริมทักษะทางวิชาการช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์

	โรงเรียน				Total	
	เตรียมอุดมฯ	สามเสนฯ	สาธิตประฯ	ราชินีกรุงฯ		
กิจกรรมเสริมทักษะทางวิชาการ	ไปเรียนกวดวิชา	259	253	174	190	876
		70.0%	66.6%	47.0%	51.4%	58.8%
	ไปเรียนพิเศษที่โรงเรียน	11	33	21	11	76
		3.0%	8.7%	5.7%	3.0%	5.1%
	ไปร้านอินเตอร์เน็ต	2	6	6	0	14
		.5%	1.6%	1.6%	.0%	.9%
	ศึกษาค้นคว้าอยู่ที่บ้าน	54	46	72	72	244
		14.6%	12.1%	19.5%	19.5%	16.4%
	เรียนพิเศษที่บ้าน	8	10	17	28	63
		2.2%	2.6%	4.6%	7.6%	4.2%
ไปเรียนดนตรี	13	19	37	39	108	
	3.5%	5.0%	10.0%	10.5%	7.2%	
ไปเรียนกีฬา	4	2	19	11	36	
	1.1%	.5%	5.1%	3.0%	2.4%	
อื่น ๆ	13	2	17	12	44	
	3.5%	.5%	4.6%	3.2%	3.0%	
ไม่ตอบ	6	9	7	7	29	
	1.6%	2.4%	1.9%	1.9%	1.9%	
Total	370	380	370	370	1490	
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

ตารางที่ ค.53 แสดงจำนวนร้อยละ ของกิจกรรมคลายความเครียดช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์

	โรงเรียน				Total	
	เตรียมอุดมฯ	สามเสนฯ	สาธิตประฯ	ราชินีกรุงฯ		
กิจกรรมคลายความเครียด	ไปโรงภาพยนตร์	85	82	45	53	265
		23.0%	21.6%	12.2%	14.3%	17.8%
	ไปเล่นเกม	93	109	78	39	319
		25.1%	28.7%	21.1%	10.5%	21.4%
	ไปเล่นดนตรี	37	41	35	53	166
		10.0%	10.8%	9.5%	14.3%	11.1%
ไปเล่นกีฬา	41	48	80	74	243	
	11.1%	12.6%	21.6%	20.0%	16.3%	
ไปสวนสาธารณะ	11	12	22	26	71	

	3.0%	3.2%	5.9%	7.0%	4.8%
ไปพักผ่อนต่างจังหวัด	9	17	44	50	120
	2.4%	4.5%	11.9%	13.5%	8.1%
ไปพักผ่อนต่างประเทศ	3	4	2	4	13
	.8%	1.1%	.5%	1.1%	.9%
อื่นๆ	70	32	30	40	172
	18.9%	8.4%	8.1%	10.8%	11.5%
ไม่ตอบ	21	35	34	31	121
	5.7%	9.2%	9.2%	8.4%	8.1%
Total	370	380	370	370	1490
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

ตารางที่ ค.54 แสดงจำนวนร้อยละ ของกิจกรรมคลายความเครียดช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ แยกตามกลุ่ม

	กลุ่ม			Total
	ประถมศึกษา	มัธยมศึกษาตอนต้น	มัธยมศึกษาตอนปลาย	
ไปโรงพยาบาล	23	53	189	265
	5.8%	16.3%	24.6%	17.8%
ไปเล่นเกม	38	69	212	319
	9.6%	21.2%	27.6%	21.4%
ไปเล่นดนตรี	48	44	74	166
	12.2%	13.5%	9.6%	11.1%
ไปเล่นกีฬา	117	53	73	243
	29.6%	16.3%	9.5%	16.3%
ไปสวนสาธารณะ	39	11	21	71
	9.9%	3.4%	2.7%	4.8%
ไปพักผ่อนต่างจังหวัด	62	26	32	120
	15.7%	8.0%	4.2%	8.1%
ไปพักผ่อนต่างประเทศ	0	1	12	13
	.0%	.3%	1.6%	.9%
อื่นๆ	32	23	117	172
	8.1%	7.1%	15.2%	11.5%
ไม่ตอบ	36	46	39	121
	9.1%	14.1%	5.1%	8.1%
Total	395	326	769	1490
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

ตารางที่ ค.55 แสดงจำนวนร้อยละ ของภาระที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากได้ศึกษาในโรงเรียนที่มีชื่อเสียง

	โรงเรียน				Total	
	เตรียมอุดม	สามเสน	สาธิตประฯ	ราชินีกรุงฯ		
ภาระที่เพิ่มขึ้น	ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อวันเพิ่มขึ้น	121 32.7%	107 28.2%	76 20.5%	60 16.2%	364 24.4%
	ค่าเดินทางเพิ่มขึ้นเพราะโรงเรียนอยู่ไกลบ้าน	93 25.1%	68 17.9%	70 18.9%	62 16.8%	293 19.7%
	ค่าบำรุงการศึกษาเพิ่มขึ้น	16 4.3%	35 9.2%	40 10.8%	45 12.2%	136 9.1%
	ภาระค่าที่อยู่อาศัยของบุตรหลานเพิ่มขึ้น	31 8.4%	8 2.1%	10 2.7%	2 .5%	51 3.4%
	ค่าเรียนเสริมฯทางวิชาการนอกเวลาเพิ่มขึ้น	77 20.8%	98 25.8%	78 21.1%	90 24.3%	343 23.0%
	ต้องบริจาคปัจจัยทางการศึกษาให้โรงเรียน	5 1.4%	19 5.0%	37 10.0%	47 12.7%	108 7.2%
	อื่นๆ	23 6.2%	42 11.1%	36 9.7%	45 12.2%	146 9.8%
	ไม่ตอบ	4 1.1%	3 .8%	23 6.2%	19 5.1%	49 3.3%
	Total	370 100.0%	380 100.0%	370 100.0%	370 100.0%	1490 100.0%

ตารางที่ ค.56 แสดงจำนวนร้อยละ ของการกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบัน แบ่งตามกลุ่มระดับ

	กลุ่มระดับ		Total	
	มัธยมศึกษา	ประถมศึกษา		
การกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบัน แบ่งตามกลุ่มระดับ	< 0.4 กม.	12 1.2%	5 1.3%	17 1.2%
	0.4-0.8 กม.	11 1.1%	10 2.6%	21 1.5%
	0.8-1.0 กม.	10 1.0%	1 .3%	11 .8%
	1.0-1.2 กม.	20 1.9%	2 .5%	22 1.6%
	1.2-2.0 กม.	156 15.2%	37 9.5%	193 13.6%
	2.0-3.0 กม.	100 9.7%	22 5.6%	122 8.6%
	3.0-4.0 กม.	76 7.4%	37 9.5%	113 8.0%
	4.0-5.0 กม.	66 6.5%	33 8.5%	99 7.1%
	5.0-7.0 กม.	97	43	140

	9.4%	11.0%	9.9%
7.0-9.0 กม.	100	44	144
	9.9%	11.3%	10.3%
9.0-11.0 กม.	73	32	105
	7.1%	8.2%	7.4%
11.0-13.0 กม.	56	35	91
	5.5%	9.0%	6.5%
13.0-15.0 กม.	89	41	130
	8.8%	10.5%	9.3%
15.0-20.0 กม.	99	34	133
	9.8%	8.7%	9.5%
20.0-25.0 กม.	29	11	40
	2.8%	2.8%	2.8%
25.0-30.0 กม.	17	1	18
	1.7%	.3%	1.3%
30.0-35.0 กม.	15	2	17
	1.5%	.5%	1.2%
35.0-40.0 กม.	1	0	1
	.1%	.0%	.1%
Total	1027	390	1417
	100.0%	100.0%	100.0%

ตารางที่ ค.57 แสดงจำนวนร้อยละ ของนักเรียนที่ย้ายทะเบียนบ้านเข้ามาอยู่ในเขตพื้นที่บริการของโรงเรียนสามเสนฯ

	กลุ่ม		
	มัธยมศึกษาตอนต้น	มัธยมศึกษาตอนปลาย	Total
	172	191	363
	93.0%	97.9%	95.5%
ดุสิต	1	0	1
	.5%	.0%	.3%
บางคอแหลม	0	1	1
	.0%	.5%	.3%
บึงกุ่ม	1	0	1
	.5%	.0%	.3%
ป้อมปราบฯ	1	0	1
	.5%	.0%	.3%
พญาไท	4	1	5
	2.2%	.5%	1.3%
ราชเทวี	1	0	1
	.5%	.0%	.3%
วังทองหลาง	1	0	1
	.5%	.0%	.3%
สัมพันธวงศ์	0	1	1
	.0%	.5%	.3%

เขตที่อยู่ตามทะเบียนบ้าน

สายไหม	1 .5%	1 .5%	2 .5%
หนองแขม	1 .5%	0 .0%	1 .3%
หลักสี่	1 .5%	0 .0%	1 .3%
ห้วยขวาง	1 .5%	0 .0%	1 .3%
Total	185 100.0%	195 100.0%	380 100.0%

ตารางที่ ค.58 แสดงจำนวนร้อยละ ของนักเรียนที่ย้ายทะเบียนบ้าน ของโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย

	กลุ่ม		
	มัธยมศึกษาตอนต้น	มัธยมศึกษาตอนปลาย	Total
	158 85.4%	176 90.3%	334 87.9%
เพชรบูรณ์	0 .0%	1 .5%	1 .3%
กรุงเทพฯ	13 7.0%	4 2.1%	17 4.5%
กาญจนบุรี	1 .5%	1 .5%	2 .5%
ชลบุรี	1 .5%	0 .0%	1 .3%
ชุมพร	0 .0%	2 1.0%	2 .5%
ตรัง	0 .0%	1 .5%	1 .3%
นครปฐม	0 .0%	1 .5%	1 .3%
นครศรีธรรมราช	0 .0%	2 1.0%	2 .5%
นนทบุรี	6 3.2%	1 .5%	7 1.8%
บุรีรัมย์	0 .0%	1 .5%	1 .3%
ปทุมธานี	3 1.6%	1 .5%	4 1.1%
ปราจีนบุรี	0 .0%	2 1.0%	2 .5%
ระยอง	1 .5%	0 .0%	1 .3%
ลพบุรี	0	1	1

จังหวัดที่อยู่ตามทะเบียนบ้าน

ตารางที่ ค.60 แสดงจำนวนร้อยละ ความสัมพันธ์ระหว่างจุดหมายปลายทางกับระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางออกจากโรงเรียนถึงจุดหมายปลายทาง

		หลังจากส่งบุตรหลานที่โรงเรียนท่านมีจุดหมายปลายทางอยู่ที่ไหน											
		บ้าน	สถานที่ ทำงาน	แวะส่งคู่สมรส แล้วกลับบ้าน	แวะส่งคู่สมรสแล้ว ไปสถานที่ทำงาน	แวะส่งบุตรหลานอีก โรงเรียนแล้วกลับบ้าน	แวะส่งบุตรหลานอีก โรงเรียนแล้วไปสถานที่ ทำงาน	แวะซื้อของ แล้วกลับบ้าน	แวะซื้อของแล้ว ไปสถานที่ทำงาน	อื่นๆ	ผู้ปกครองไม่ ได้มาส่ง	ไม่ตอบ	Total
ระยะเวลาที่ใช้เดินทางจากโรงเรียนถึงจุดหมายปลายทาง	< 15	51	112	1	1	3	0	4	3	5	0	0	180
	นาที	15.4%	17.4%	12.5%	3.0%	6.1%	.0%	6.9%	27.3%	33.3%	.0%	.0%	15.0%
	15-30	127	271	2	10	13	15	28	3	3	0	0	472
	นาที	38.4%	42.0%	25.0%	30.3%	26.5%	31.3%	48.3%	27.3%	20.0%	.0%	.0%	39.3%
	30-60	108	198	5	13	24	25	22	4	3	1	0	403
	นาที	32.6%	30.7%	62.5%	39.4%	49.0%	52.1%	37.9%	36.4%	20.0%	100.0%	.0%	33.5%
	60-90	30	47	0	5	6	5	2	1	3	0	1	100
	นาที	9.1%	7.3%	.0%	15.2%	12.2%	10.4%	3.4%	9.1%	20.0%	.0%	33.3%	8.3%
	90-120	8	13	0	2	3	3	1	0	0	0	0	30
	นาที	2.4%	2.0%	.0%	6.1%	6.1%	6.3%	1.7%	.0%	.0%	.0%	.0%	2.5%
	> 120	3	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	6
	นาที	.9%	.2%	.0%	3.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	33.3%	.5%
	อื่นๆ	4	3	0	1	0	0	1	0	1	0	1	11
อื่นๆ	1.2%	.5%	.0%	3.0%	.0%	.0%	1.7%	.0%	6.7%	.0%	33.3%	.9%	
Total	331	645	8	33	49	48	58	11	15	1	3	1202	
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

ตารางที่ ค.61 แสดงจำนวนร้อยละ ของการกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบันตามกลุ่มระดับการศึกษา

	กลุ่มระดับการศึกษา			Total	
	ประถมศึกษา	มัธยมศึกษาตอนต้น	มัธยมศึกษาตอนปลาย		
ระยะรัศมีระหว่างบ้านกับโรงเรียน	ไม่เกิน 2 กม.	55 14.1%	63 21.1%	143 19.6%	261 18.4%
	2-5 กม.	92 23.6%	63 21.1%	176 24.2%	331 23.4%
	5-10 กม.	103 26.4%	65 21.7%	187 25.7%	355 25.1%
	10-15 กม.	92 23.6%	51 17.1%	113 15.5%	256 18.1%
	15-20 กม.	34 8.7%	28 9.4%	72 9.9%	134 9.5%
	ตั้งแต่ 20 กม.ขึ้นไป	14 3.6%	29 9.7%	37 5.1%	80 5.6%
	Total	390 100.0%	299 100.0%	728 100.0%	1417 100.0%

ตารางที่ ค.62 แสดงจำนวนร้อยละ ของการกระจายตัวที่อยู่อาศัยปัจจุบันรายโรงเรียน

	โรงเรียน				Total	
	เตรียมอุดมฯ	สามเสนฯ	สาธิตประฯ	ราชินีกรุงฯ		
ระยะรัศมีระหว่างบ้านกับโรงเรียน	ไม่เกิน 2 กม.	78 22.2%	85 23.4%	43 13.0%	55 14.9%	261 18.4%
	2-5 กม.	78 22.2%	100 27.5%	66 19.9%	87 23.5%	331 23.4%
	5-10 กม.	94 26.7%	86 23.6%	99 29.9%	76 20.5%	355 25.1%
	10-15 กม.	47 13.4%	35 9.6%	61 18.4%	113 30.5%	256 18.1%
	15-20 กม.	35 9.9%	35 9.6%	38 11.5%	26 7.0%	134 9.5%
	ตั้งแต่ 20 กม.ขึ้นไป	20 5.7%	23 6.3%	24 7.3%	13 3.5%	80 5.6%
	Total	352 100.0%	364 100.0%	331 100.0%	370 100.0%	1417 100.0%

ตารางที่ ค.63 แสดงจำนวนร้อยละความสัมพันธ์ระหว่างประเภทที่อยู่อาศัยวันหยุดสุดสัปดาห์กับประเภทที่อยู่อาศัยวันธรรมดา

	ประเภทที่อยู่อาศัยวันหยุดสุดสัปดาห์													Total
	บ้าน	คอนโด	อพาร์ทเมนต์	อาคารพาณิชย์	บ้านพักราชการ	บ้านญาติ	เช่าบ้าน	เช่าคอนโด	เช่าอพาร์ทเมนต์	เช่าหอพัก	อื่นๆ	ไม่ตอบ		
บ้าน	1108	6	0	1	0	4	0	0	0	1	2	6	1128	
	91.0%	7.1%	.0%	1.3%	.0%	25.0%	.0%	0%	0%	3.2%	40.0%	66.7%	75.7%	
คอนโด	43	76	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	122	
	3.5%	89.4%	.0%	1.3%	.0%	6.3%	.0%	0%	0%	0%	.0%	11.1%	8.2%	
อพาร์ทเมนต์	8	0	17	0	0	0	0	0	1	1	0	1	28	
	.7%	.0%	100.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	14.3%	3.2%	.0%	11.1%	1.9%	
อาคารพาณิชย์	21	1	0	71	0	0	0	0	0	0	0	0	93	
	1.7%	1.2%	.0%	94.7%	.0%	.0%	.0%	0%	0%	0%	.0%	.0%	6.2%	
บ้านพักราชการ	5	1	0	0	19	0	0	0	0	0	0	0	25	
	4%	1.2%	.0%	.0%	100.0%	.0%	.0%	0%	0%	.0%	.0%	.0%	1.7%	
บ้านญาติ	9	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	19	
	.7%	.0%	.0%	.0%	.0%	62.5%	.0%	0%	0%	.0%	.0%	.0%	1.3%	
เช่าบ้าน	1	0	0	1	0	0	7	0	0	1	0	1	11	
	.1%	.0%	.0%	1.3%	.0%	.0%	100.0%	.0%	0%	3.2%	.0%	11.1%	.7%	
เช่าคอนโด	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	3	
	.1%	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	100.0%	0%	0%	.0%	.0%	.2%	
เช่าอพาร์ทเมนต์	4	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	10	
	3%	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	85.7%	0%	.0%	.0%	.7%	
เช่าหอพัก	16	1	0	0	0	1	0	0	0	28	0	0	46	
	1.3%	1.2%	.0%	.0%	.0%	6.3%	.0%	0%	0%	90.3%	.0%	.0%	3.1%	
อื่นๆ	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	4	
	.1%	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	0%	0%	0%	60.0%	.0%	.3%	
ไม่ตอบ	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
	0%	.0%	.0%	1.3%	.0%	.0%	.0%	0%	0%	0%	.0%	.0%	.1%	
Total	1217	85	17	75	19	16	7	2	7	31	5	9	1490	
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	



ตารางที่ ค 64 แสดงรูปแบบการกำหนดเขตพื้นที่รับนักเรียนและวิธีการรับนักเรียน ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1 ของกรมสามัญศึกษาช่วงปี 2537-2546

รูปแบบ	การดำเนินการและสัดส่วนในแต่ละปีการศึกษา									
	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543-2545	2546		
1. การกำหนดเขตพื้นที่รับนักเรียน										
1.1 พื้นที่บ้านใกล้โรงเรียน	ดำเนินการ	-	ดำเนินการ	ดำเนินการ	-	-	ดำเนินการ	ให้โรงเรียนใน	-	ดำเนินการ
1.2 พื้นที่บริการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	กรุงเทพฯ	ดำเนินการ	ดำเนินการ
2. วิธีการรับนักเรียน								เลือกได้ 2	70:30	60:30:10
2.1 บ้านใกล้โรงเรียน(คัดเลือก)	0-60	60-100	-	30-50	-	-	70-100	สัดส่วน คือ	-	0-60
2.2 พื้นที่บริการ	0-100	-	60-100	60-100	80-100	60-100	70-100	สัดส่วน 70:30	0-70	-
- คัดเลือก	ดำเนินการ	-	ดำเนินการ	ดำเนินการ	-	-	-	และ สัดส่วน	-	-
- จับฉลาก	ดำเนินการ	-	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	60:30:10	ดำเนินการ	ดำเนินการ
2.3 โควตาผู้มีอุปการคุณ/กรณีพิเศษ	0-10	0-5	-	0-10	-	0-5	} 0-30	โดยดำเนินการ	0-5	0-5
2.4 ความสามารถพิเศษ	0-10	0-5	ดำเนินการ	0-10	-	0-5		การรับ	0-5	0-5
2.5 ทั่วไป	0-20	0-30	0-40	10-30	0-20	0-30		นักเรียนแบบ	0-20	0-20
- คัดเลือก	-	-	ดำเนินการ	-	-	-	-	วิธีเดียวกัน	ดำเนินการ	ดำเนินการ
- สอบ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	-	ดำเนินการ	ดำเนินการ	-	ดำเนินการ	จนถึง ปี 2548	ดำเนินการ	ดำเนินการ
2.6 นักเรียนนอกเขตพื้นที่บริการ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0-10
- จับฉลาก	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	-	-	ดำเนินการ

ที่มา : ผู้วิจัย

ตารางที่ ค 65) แสดงรูปแบบการกำหนดเขตพื้นที่รับนักเรียนและวิธีการรับนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 ของกรมสามัญศึกษาช่วงปี 2537-2546

รูปแบบ	การดำเนินการและสัดส่วนในแต่ละปีการศึกษา							
	2537-2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544-2545	2546
1. การกำหนดพื้นที่รับนักเรียน	-	ดำเนินการ	-	ดำเนินการ	ดำเนินการ	-	-	-
2. วิธีการรับนักเรียน								
2.1 ร.ร. ที่เปิดสอนทั้ง ม.ต้น และ ม.ปลาย								
2.1.1 จากโรงเรียนเดิม	0-100	60-100	70-100	0-100	0-100	0-100	0-100	0-100
- คัดเลือก	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ
- สอบ	-	ดำเนินการ	-	-	-	-	-	-
2.1.2 ทั่วไป	ที่เหลือ	0-40	0-30	ที่เหลือ	ที่เหลือ	ที่เหลือ	***	ดำเนินการ
- คัดเลือก	-	ดำเนินการ	-	-	-	-	-	-
- สอบ	-	-	-	-	-	-	ดำเนินการ	ดำเนินการ
2.2 โรงเรียนที่เปิดสอนเฉพาะ ม.ปลาย								
2.2.1 ในพื้นที่บริการ	-	0-60	-	0-80	-	-	-	-
- คัดเลือก	-	ดำเนินการ	-	ดำเนินการ	-	-	-	-
- สอบ	-	-	-	-	-	-	-	-
2.2.2 ทั่วไป	0-100	0-40	0-100	0-20	90-100	70-100	70-100	0-70
- คัดเลือก	-	ดำเนินการ	-	-	-	-	-	-
- สอบ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ
- ความสามารถพิเศษ	-	-	-	-	0-5	} 0-10	} 0-10	-
- ผู้มีอุปการคุณ	-	-	-	-	0-5			0-10
- โควตาหรือ GPA	-	-	-	-	-	0-20	0-20	0-20

ตารางที่ ค 66 แสดงรูปแบบการกำหนดเขตพื้นที่รับนักเรียน และวิธีการรับนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1 ของสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษากรุงเทพมหานคร สังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน ช่วงปี 2547-2552

รูปแบบ	การดำเนินการและสัดส่วนในแต่ละปีการศึกษา							
	2547-2548		2549		2550	2551		2552
3. การกำหนดเขตพื้นที่รับนักเรียน								
3.1 พื้นที่บ้านใกล้โรงเรียน	-	ดำเนินการ	ดำเนินการ แบ่งโรงเรียน	-	-	แบ่งโรงเรียนออก	-	ดำเนินการเหมือน ปี
3.2 พื้นที่บริการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ออกเป็น 2 ประเภท คือ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	เป็น 2 ประเภท คือ	ดำเนินการ	2551 ปรับเพิ่มโรงเรียน
4. วิธีการรับนักเรียน	70:30	60:30:10	1.โรงเรียนทั่วไป ให้รับ	50:40:10	50:50	1.โรงเรียนทั่วไป	50:50	ที่มีอัตราการแข่งขันสูง
2.1 พื้นที่บริการและบ้านใกล้โรงเรียน	-	0-60	นักเรียนในเขตพื้นที่	-	-	ดำเนินการเหมือน	-	จะต้องมีโรงเรียนคู่
2.2 พื้นที่บริการ	0-70	-	บริการทุกคนที่มาสมัคร	0-50	0-50	ปีการศึกษา 2549	0-50	พัฒนา และโรงเรียน
- สอบคัดเลือก	-	-	เข้าเรียน ถ้ายังไม่เต็มให้	-	-	2. โรงเรียนที่ได้รับ	-	เครือข่ายรองรับนักเรียน
- จับฉลาก	ดำเนินการ	ดำเนินการ	รับนักเรียนนอกเขตพื้นที่	-	-	ความนิยมสูง ปรับ	-	ที่สอบคัดเลือกไม่ได้
2.3 นักเรียนที่มีเงื่อนไขพิเศษ	0-5	0-5	บริการ กรณีที่มีผู้สมัคร	ดำเนินการ	ดำเนินการ	คำว่า โรงเรียนยอด	ดำเนินการ	อย่างเพียงพอ ในเขต
2.4 นักเรียนที่มีความสามารถพิเศษ	0-5	0-5	เกินจำนวนที่รับได้ ให้ใช้	0-5	-	นิยม ในปี	-	พื้นที่การศึกษา
2.5 นักเรียนทั่วประเทศ	0-20	0-20	วิธีจับฉลาก	0-5	-	การศึกษา 2550	0-5	
- คัดเลือก	ดำเนินการ	ดำเนินการ	2. โรงเรียนที่ได้รับความ	0-30	0-50	เป็นโรงเรียนที่มี	0-45	
- สอบ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	นิยมสูง รับสัดส่วน	ดำเนินการ	-	อัตราการแข่งขันสูง	-	
2.6 นักเรียนนอกเขตพื้นที่บริการ	-	0-10	50:40:10 และในปี	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ในปี 2551 กำหนด	ดำเนินการ	
- จับฉลาก	-	ดำเนินการ	2550 รับสัดส่วน 50:50	0-10	-	ให้โรงเรียน รับ	-	
				ดำเนินการ	-	สัดส่วน 50:50	-	

ที่มา : ผู้วิจัย

ตารางที่ ค 67 แสดงรูปแบบการกำหนดเขตพื้นที่รับนักเรียนและวิธีการรับนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 ของสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษารุงเทพมหานคร สังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน ช่วงปี 2547-2552

รูปแบบ	การดำเนินการและสัดส่วนในแต่ละปีการศึกษา							
	2547-2548		2549		2550		2551-2552	
3. การกำหนดพื้นที่รับนักเรียน	-	-	-	-	-	-	-	-
4. วิธีการรับนักเรียน	โรงเรียนที่เปิดสอนทั้ง ม.ต้น และ ม.ปลาย ให้รับนักเรียนที่จบชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ของตนที่ประสงค์จะเข้าเรียนทุกคน และเปิดโอกาสรับนักเรียน		ปรับการรับนักเรียนในโรงเรียนที่เปิดระดับมัธยมศึกษาตอนต้นและตอนปลายในปีการศึกษา 2548 เป็น ให้รับนักเรียนที่จบชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ของโรงเรียนที่มีศักยภาพ		ปรับการรับนักเรียนในโรงเรียนที่เปิดเฉพาะระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย เป็น ให้สอบนักเรียนทั่วไป โควตา กรณีโรงเรียนรับนักเรียนที่มีความสามารถพิเศษ ให้รับได้ไม่เกินร้อยละ 5 โดยรวม อยู่ในการสอบคัดเลือก		ปรับเพิ่มการรับนักเรียนในโรงเรียนที่เปิดทั้งระดับมัธยมศึกษาตอนต้นและตอนปลาย เป็น ให้รับนักเรียนที่จบชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ของโรงเรียนที่มีศักยภาพเหมาะสมเข้าเรียน และเปิดโอกาสรับนักเรียนทั่วไปจากโรงเรียนอื่นเข้าเรียนด้วย	
2.1 โรงเรียนที่เปิดสอนทั้งมัธยมศึกษาตอนต้นและมัธยมศึกษาตอนปลาย	-		-		-		-	
2.1.1 จากโรงเรียนเดิม	-		-		-		-	
- กระบวนการแนะแนว	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ
- สอบ	-	-	-	-	-	-	-	-
2.1.3 ทั่วไป จากโรงเรียนอื่น	-		-		-		-	
- คัดเลือก	-	-	-	-	-	-	-	-
- สอบ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ
2.2 โรงเรียนที่เปิดสอนเฉพาะมัธยมศึกษาตอนปลาย	เปิดสอนเฉพาะ ม.ปลาย ให้สอบนักเรียนทั่วประเทศ โควตา นักเรียนที่มีความสามารถพิเศษ และนักเรียนที่มีเงื่อนไขพิเศษ		นักเรียนที่จบชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ของโรงเรียนที่มีศักยภาพเหมาะสมเข้าเรียน ในปีการศึกษา 2549		รับนักเรียนที่มีความสามารถพิเศษ ให้รับได้ไม่เกินร้อยละ 5 โดยรวม อยู่ในการสอบคัดเลือก		ศักยภาพเหมาะสมเข้าเรียน และเปิดโอกาสรับนักเรียนทั่วไปจากโรงเรียนอื่นเข้าเรียนด้วย	
2.2.1 ทั่วไป	-		-		-		-	
- คัดเลือก	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ
- สอบ	-	-	-	-	-	-	-	-
2.2.2 ความสามารถพิเศษและอุปการคุณ	-		-		-		-	
-	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ	ดำเนินการ
2.2.3 โควตา	-		-		-		-	

ตารางที่ ค.68 แสดงจำนวนร้อยละของนักเรียนในเขตและนอกเขตพื้นที่การศึกษา

		โรงเรียน				Total
		เตรียมอุดมฯ	สามเสนฯ	สาธิตประจำฯ	ราชินี	
นร. ในเขตและนอกเขต	เขตพื้นที่ชั้นใน	189	205	139	78	611
		51.1%	53.9%	37.6%	21.1%	41.0%
	นอกเขตพื้นที่ชั้นใน	163	159	192	292	806
		44.1%	41.8%	51.9%	78.9%	54.1%
	ไม่ตอบ	18	16	39	0	73
		4.9%	4.2%	10.5%	.0%	4.9%
Total		370	380	370	370	1490
		100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

ตารางที่ ค.69 แสดงจำนวนร้อยละของนักเรียนในเขตและนอกเขตพื้นที่การศึกษากับปริมณฑล

		โรงเรียน				Total
		เตรียมอุดมฯ	สามเสนฯ	สาธิตประจำฯ	ราชินี	
พื้นที่เขตชั้นใน		189	205	139	78	611
		51.1%	53.9%	37.6%	21.1%	41.0%
ไม่ตอบ		18	16	39	0	73
		4.9%	4.2%	10.5%	.0%	4.9%
พื้นที่ฝั่งตะวันออก		72	61	123	12	268
		19.5%	16.1%	33.2%	3.2%	18.0%
พื้นที่ฝั่งตะวันตก		50	20	20	229	319
		13.5%	5.3%	5.4%	61.9%	21.4%
จังหวัดสมุทรปราการ		13	6	16	5	40
		3.5%	1.6%	4.3%	1.4%	2.7%
จังหวัดนนทบุรี		20	53	22	35	130
		5.4%	13.9%	5.9%	9.5%	8.7%
จังหวัดปทุมธานี		5	19	10	1	35
		1.4%	5.0%	2.7%	.3%	2.3%
จังหวัดนครปฐม		3	0	0	6	9
		.8%	.0%	.0%	1.6%	.6%
จังหวัดสมุทรสาคร		0	0	1	4	5
		.0%	.0%	.3%	1.1%	.3%
Total		370	380	370	370	1490
		100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นายอุทัย ชาติเผือก เกิดวันที่ 28 ธันวาคม พ.ศ. 2507 สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี
 หลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาวิทยาศาสตร์ วิชาเอกเทคโนโลยีอุตสาหกรรม (เทคโนโลยี
 ก่อสร้าง) สถาบันราชภัฏจันทรเกษม ปี พ.ศ. 2546 เข้ารับราชการ กองวิศวกรรม สำนักผังเมือง ปี
 พ.ศ.2532 ก่อนลาศึกษาปฏิบัติหน้าที่อยู่สำนักวิศวกรรมผังเมือง กรมโยธาธิการและผังเมือง
 และได้ลาศึกษาต่อในหลักสูตรการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาวิชาการวางผังเมือง
 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปี พ.ศ. 2550



ศูนย์วิทยพัชการ
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย