

## บทที่ 5

### การวิเคราะห์ข้อมูล

หลังจากได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลต่างๆ ดังที่ได้กล่าวในบทที่ 4 (การเก็บรวบรวมข้อมูล) จึงนำข้อมูลที่ได้มาทำการวิเคราะห์เพื่อให้ทราบถึง สภาพ พฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้สนามกีฬา แต่ละประเภทคือผู้ใช้ประจำ กับผู้ใช้เป็นครั้งคราว และลักษณะด้านต่างๆ ของการแข่งขันกีฬา ซึ่งจะได้ใช้เป็นพื้นฐานในการนำไปสร้างแบบจำลองการเกิดการเดินทางของสนามกีฬาต่อไป

#### 5.1 สภาพการเดินทาง

สภาพการเดินทางของสนามกีฬา และบริเวณใกล้เคียงได้จากการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณการเดินทางที่เกิดขึ้น ณ สนามกีฬากับข้อมูลปริมาณการจราจรที่ผ่านทางแยกในบริเวณใกล้เคียง คือทางแยกปทุมวันและทางแยกเจริญผล มาทำการวิเคราะห์ โดยใช้โปรแกรมโลตัส 123

##### ก. สภาพการเดินทางของสนามกีฬา

ในการวิเคราะห์สภาพการเดินทางของสนามกีฬา ได้แบ่งการเดินทางออกเป็น 2 ประเภท คือ การเดินทางที่เข้ายานพาหนะเข้ามายังสนามกีฬากับการเดินทางที่ไม่เข้ายานพาหนะเข้ามายังสนามกีฬา เพื่อให้ครอบคลุมถึงการเดินทางทุกรูปแบบของผู้ใช้สนามกีฬา โดยผลการวิเคราะห์เป็นดังนี้

##### 1. การเดินทางที่เข้ายานพาหนะเข้ามายังสนามกีฬา

ช่วงเวลาที่ไปทำการสำรวจ เป็นช่วงเวลาที่ไม่มีการแข่งขันสำคัญ จัดขึ้นที่สนามกีฬาเลย ซึ่งโดยปกติช่วงเวลาที่ไม่มีการแข่งขันที่สำคัญนั้น ทางสนามกีฬาจะเปิดประตูทางด้านถนนพระราม 1 ให้ยานพาหนะต่างๆ เข้า-ออก ได้เพียงด้านเดียว

##### - ประตูที่ 1 (ประตูระหว่างสนามเทพหัสดินกับอาคารนิมิบุตร)

ผลการวิเคราะห์ปริมาณยานพาหนะประเภทต่างๆ ที่เข้า-ออกจากประตูนี้ในแต่ละชั่วโมงของวันอาทิตย์ที่ 17 และวันอังคารที่ 19 ธันวาคม พ.ศ. 2532 แสดงในตารางที่ จ-1 - จ-4 ในภาคผนวก จ. ตามลำดับ ส่วนกราฟแสดงการเปลี่ยนแปลงปริมาณการเข้า-ออก ในแต่ละชั่วโมง (hourly variation) แสดงในรูปที่ จ-1 - จ-4 ในภาคผนวก จ. ตามลำดับ

ในวันที่ 17 ในช่วงเวลา 8.00-19.00 ปริมาณยานพาหนะทุกประเภทที่ใช้ประตูนี้ เข้ามีทั้งหมด 558 คัน และที่ใช้ประตูนี้ออกมีทั้งหมด 361 คัน ดังแสดงในรูปที่ 5.1

ในวันที่ 19 ในช่วงเวลา 6.00-19.00 ปริมาณยานพาหนะทุกประเภทที่ใช้ประตูนี้ เข้ามีทั้งหมด 1,153 คัน และที่ใช้ประตูนี้ออกมีทั้งหมด 492 คัน ดังแสดงในรูปที่ 5.1

#### - ประตูที่ 2 (ประตูใหญ่ด้านหน้าสนามศุภชลาศัย)

ผลการวิเคราะห์ปริมาณยานพาหนะประเภทต่างๆ ที่เข้า-ออกจากประตูนี้ ในแต่ละ ชั่วโมงของวันที่ 17 และวันที่ 19 แสดงในตารางที่ จ-5 - จ-8 ในภาคผนวก จ. ตามลำดับ ส่วนกราฟแสดงการเปลี่ยนแปลงปริมาณการเข้า-ออกในแต่ละชั่วโมง แสดงในรูปที่ จ-5 - จ-8 ในภาคผนวก จ. ตามลำดับ

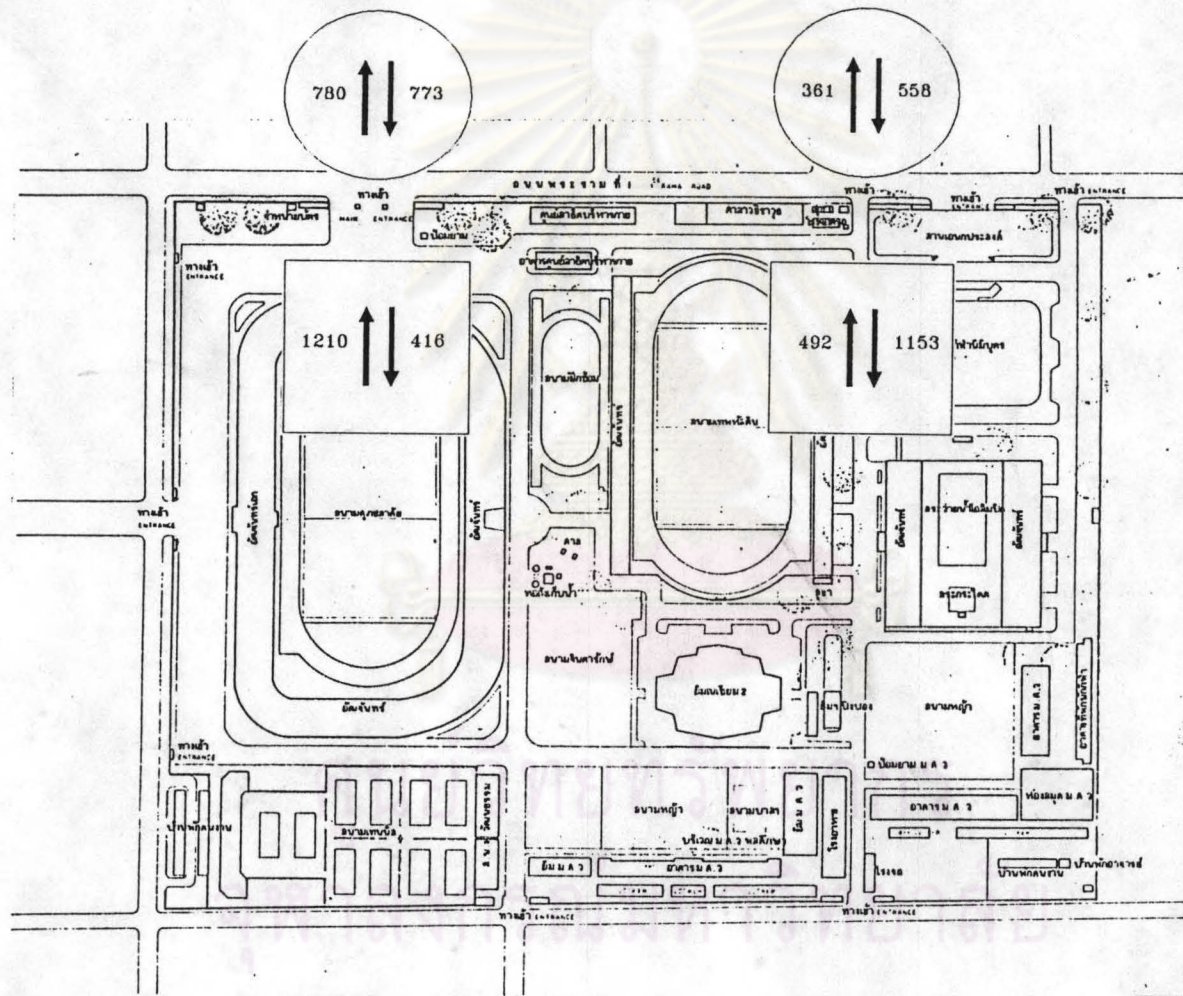
ในวันที่ 17 ในช่วงเวลา 6.00-19.00 ปริมาณยานพาหนะทุกประเภทที่ใช้ประตูนี้ เข้ามีทั้งหมด 773 คัน และที่ใช้ประตูนี้ออกมีทั้งหมด 780 คัน ดังแสดงในรูปที่ 5.1

ในวันที่ 19 ในช่วงเวลา 6.00-19.00 ปริมาณยานพาหนะทุกประเภทที่ใช้ประตูนี้ เข้ามีทั้งหมด 416 คัน และที่ใช้ประตูนี้ออกมีทั้งหมด 1,210 คัน ดังแสดงในรูปที่ 5.1

และผลการวิเคราะห์ปริมาณยานพาหนะประเภทต่างๆ ที่เข้า-ออกทั้ง 2 ประตูในแต่ละ ชั่วโมงของวันที่ 17 และวันที่ 19 แสดงในตารางที่ จ-9 - จ-12 ในภาคผนวก จ. ตามลำดับ ส่วนกราฟแสดงการเปลี่ยนแปลงปริมาณการเข้า-ออก ในแต่ละชั่วโมง แสดงในรูปที่ จ-9 - จ-12 ในภาคผนวก จ. ตามลำดับ

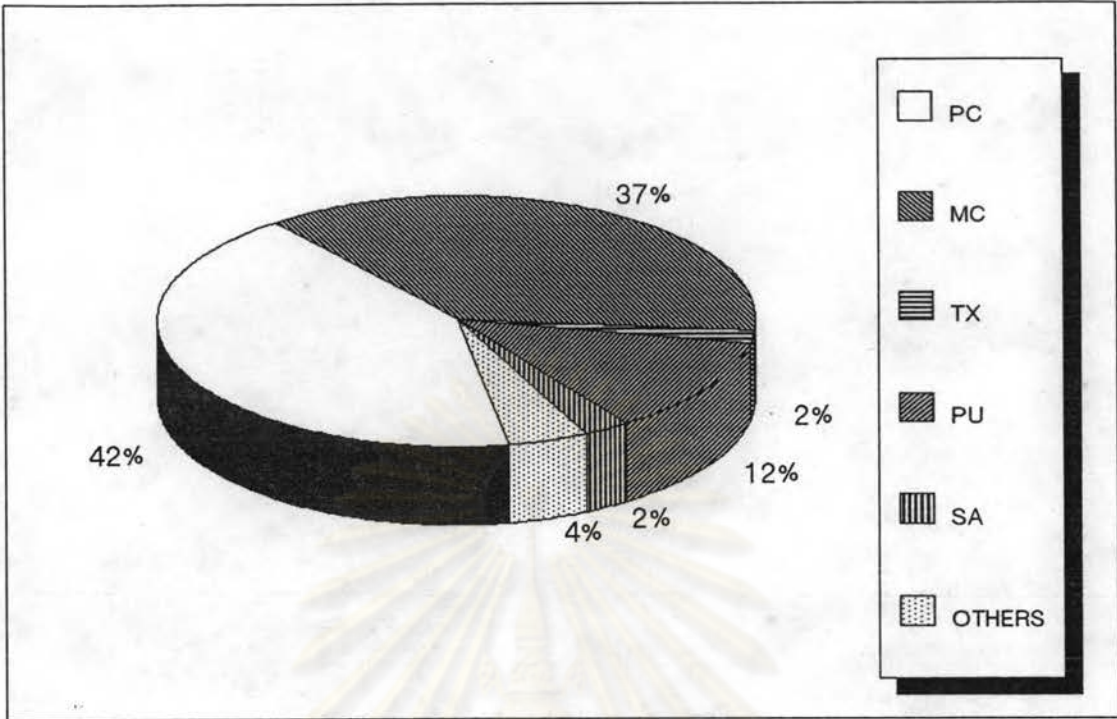
ในวันที่ 17 ในช่วงเวลา 6.00-19.00 ปริมาณยานพาหนะทุกประเภทที่ใช้ประตู ทั้งสองเข้ามีทั้งหมด 1,331 คัน และที่ใช้ประตูทั้งสองออกมีทั้งหมด 1,141 คัน โดยมีปริมาณยานพาหนะเข้าสู่สนามกีฬาสูงที่สุดภายในหนึ่งชั่วโมง (09:00 - 10:00) 204 คัน ส่วนปริมาณยานพาหนะออกจากสนามกีฬาสูงที่สุดภายในหนึ่งชั่วโมง (09:00 - 10:00) 122 คัน และ (16:00 - 17:00) 111 คัน สัดส่วนของยานพาหนะที่ใช้ประตูทั้งสองเข้าสูงที่สุดคือ รถยนต์ (PC) มีประมาณ 42% รองลงมาคือ มอเตอร์ไซด์ (MC) ซึ่งมีประมาณ 37% ส่วนที่น้อยที่สุดคือ แท็กซี่ (TX) และสามล้อเครื่อง (SA) ซึ่งต่างก็มีเพียง 2% เท่านั้น ในขณะที่สัดส่วนของยานพาหนะที่ใช้ประตูทั้งสองออกสูงที่สุดคือ รถยนต์ (PC) มีประมาณ 42% รองลงมาคือ มอเตอร์ไซด์ (MC) ซึ่งมีประมาณ 39% ส่วนที่น้อยที่สุด คือ แท็กซี่ (TX) และสามล้อเครื่อง (SA) ซึ่งต่างก็มีเพียง 2% เท่านั้น สัดส่วนยานพาหนะดังกล่าวแสดงในรูปที่ 5.2

ในวันที่ 19 ในช่วงเวลา 6.00-19.00 ปริมาณยานพาหนะทุกประเภทที่ใช้ประตู ทั้งสองเข้ามีทั้งหมด 1,569 คัน และที่ใช้ประตูทั้งสองออกมีทั้งหมด 1,693 คัน โดยมีปริมาณยานพา

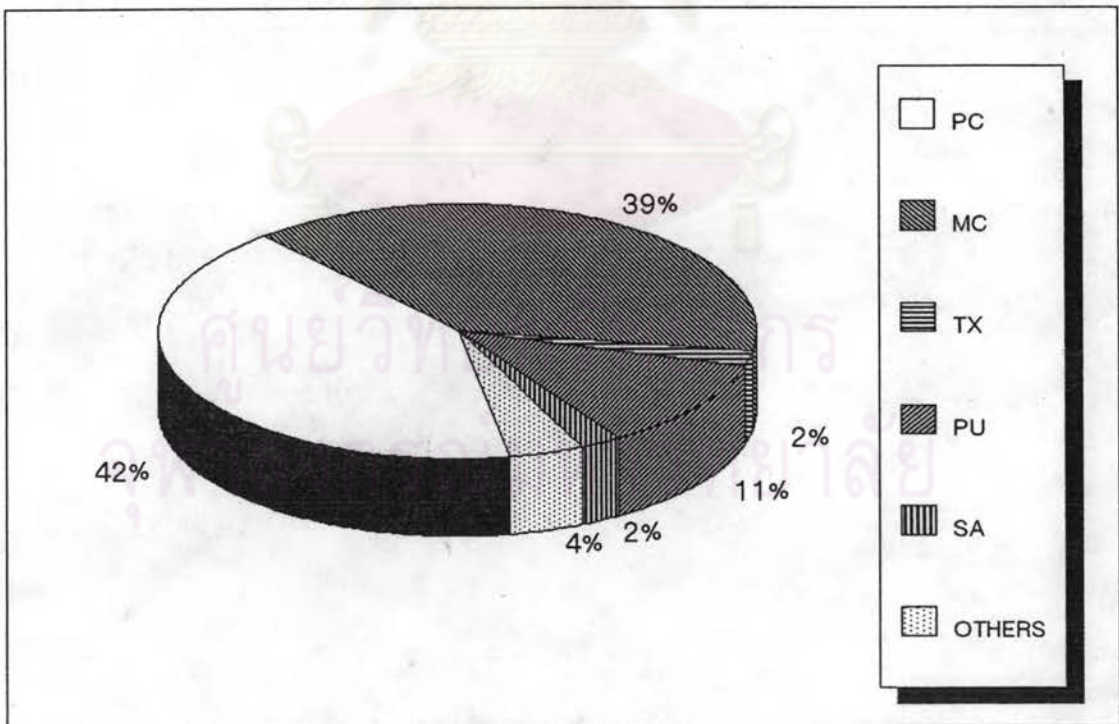


สัญลักษณ์  
 ○ วันที่ 17  
 □ วันที่ 19

รูปที่ 5.1 ปริมาณยานพาหนะที่เข้า-ออกจากสนามกีฬา



เข้า



ออก

รูปที่ 5.2 สัดส่วนยานพาหนะเข้า-ออกจากสนามกีฬาในวันที่ 17

ขณะเข้าสู่สนามกีฬาสูงที่สุดภายในหนึ่งชั่วโมง (08:00 - 09:00) 187 คน และ (15:00 - 16:00) 179 คน ส่วนปริมาณยานพาหนะออกจากสนามกีฬาสูงที่สุดภายในหนึ่งชั่วโมง (18:00 - 19:00) 274 คน สัดส่วนของยานพาหนะที่ใช้ประตูทั้งสองเข้าสู่สูงที่สุดคือ มอเตอร์ไซด์ (MC) มีประมาณ 39% รองลงมาคือ รถยนต์ (PC) ซึ่งมีประมาณ 38% ส่วนที่น้อยที่สุดคือแท็กซี่ (TX) และสามล้อเครื่อง (SA) ซึ่งมีเพียง 1% เท่านั้น ในขณะที่สัดส่วนของยานพาหนะที่ใช้ประตูทั้งสองออกสูงที่สุดคือ รถยนต์ (PC) มีประมาณ 40% รองลงมาคือ มอเตอร์ไซด์ (MC) ซึ่งมีประมาณ 36% ส่วนที่น้อยที่สุดคือ แท็กซี่ (TX) และสามล้อเครื่อง (SA) ซึ่งมีเพียง 1% เท่านั้น สัดส่วนยานพาหนะดังกล่าวแสดงในรูปที่ 5.3

## 2. การเดินทางที่ไม่ใช่ยานพาหนะเข้ามายังสนามกีฬา

ผลการวิเคราะห์ปริมาณการเข้า-ออก ในแต่ละชั่วโมงแสดงในตารางที่ จ-13 - จ-16 ในภาคผนวก จ. ตามลำดับ ส่วนกราฟแสดงการเปลี่ยนแปลงปริมาณการเข้า-ออก ในแต่ละชั่วโมง แสดงในรูปที่ จ-13 - จ-16 ในภาคผนวก จ. ตามลำดับ

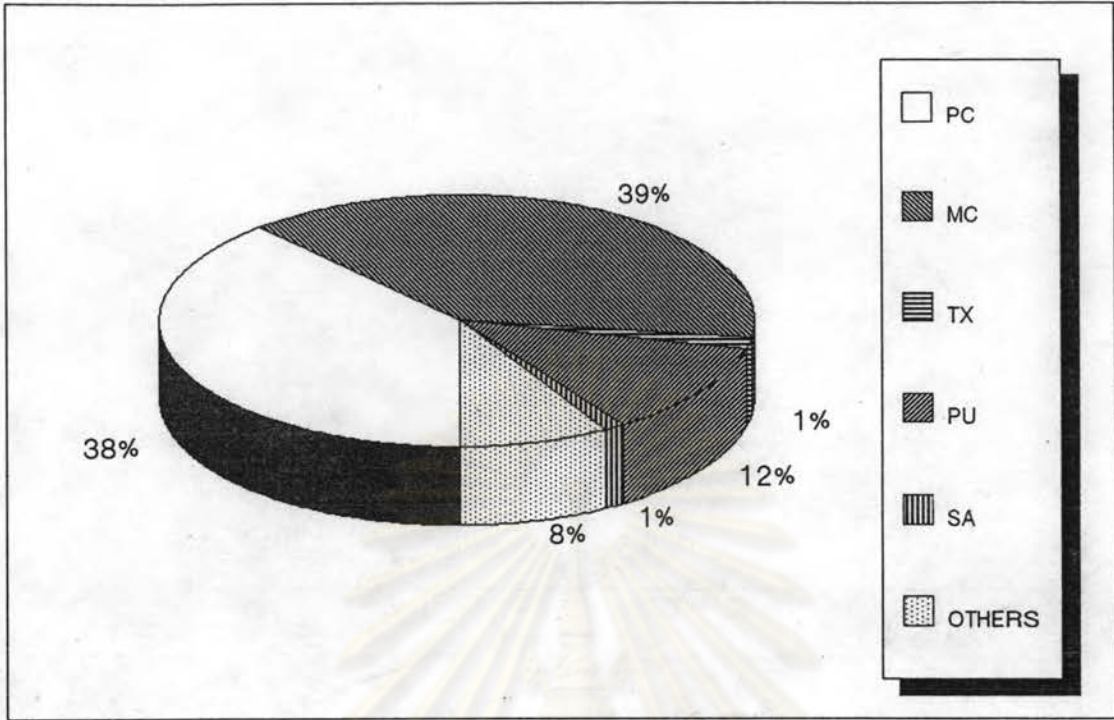
ในวันที่ 17 ในช่วงเวลา 6.00-19.00 มีปริมาณการเดินทางเข้าสู่สนามกีฬามีทั้งหมด 7,715 คน โดยแบ่งเป็นปริมาณการเดินทางของแต่ละประตูดังนี้

- ประตูที่ 1 มีทั้งหมด 3,360 คน
- ประตูที่ 2 มีทั้งหมด 1,948 คน
- ประตูที่ 3 มีทั้งหมด 1,665 คน
- ประตูที่ 4 -----ปิด-----
- ประตูที่ 5 มีทั้งหมด 742 คน

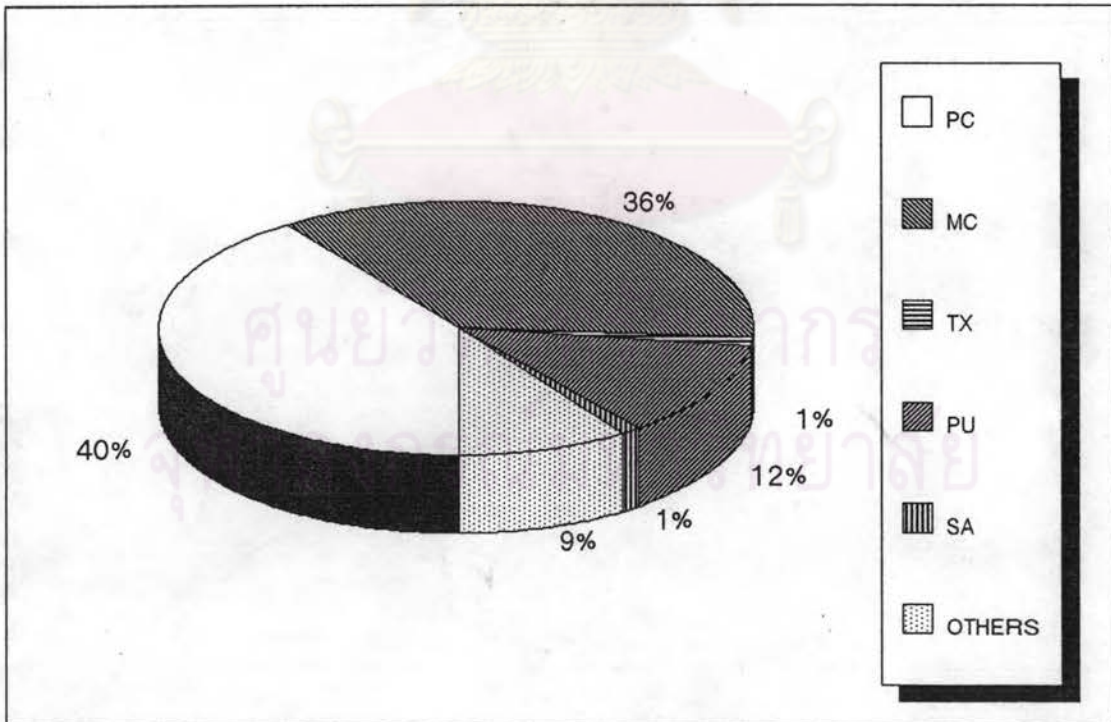
ส่วนปริมาณการเดินทางออกจากสนามกีฬามีทั้งหมด 6,759 คน โดยแบ่งเป็นปริมาณการเดินทางของแต่ละประตูดังนี้

- ประตูที่ 1 มีทั้งหมด 3,136 คน
- ประตูที่ 2 มีทั้งหมด 1,256 คน
- ประตูที่ 3 มีทั้งหมด 1,685 คน
- ประตูที่ 4 -----ปิด-----
- ประตูที่ 5 มีทั้งหมด 682 คน

ดังแสดงในรูปที่ 5.4 โดยมีปริมาณการเดินทางเข้าสู่สนามกีฬาสูงที่สุดภายในหนึ่งชั่วโมง (16:00 - 17:00) 1085 คน ส่วนปริมาณการเดินทางออกจากสนามกีฬาสูงที่สุดภายในหนึ่งชั่วโมง (16:00 - 17:00) 794 คน และสัดส่วนการใช้ประตูต่าง ๆ เข้าสู่และออกจากสนามกีฬา แสดงในรูปที่ 5.5 โดยประตูที่มีปริมาณการเดินทางเข้าสู่สูงที่สุดคือ ประตูที่ 1 มีประมาณ 44% ส่วนที่น้อยที่

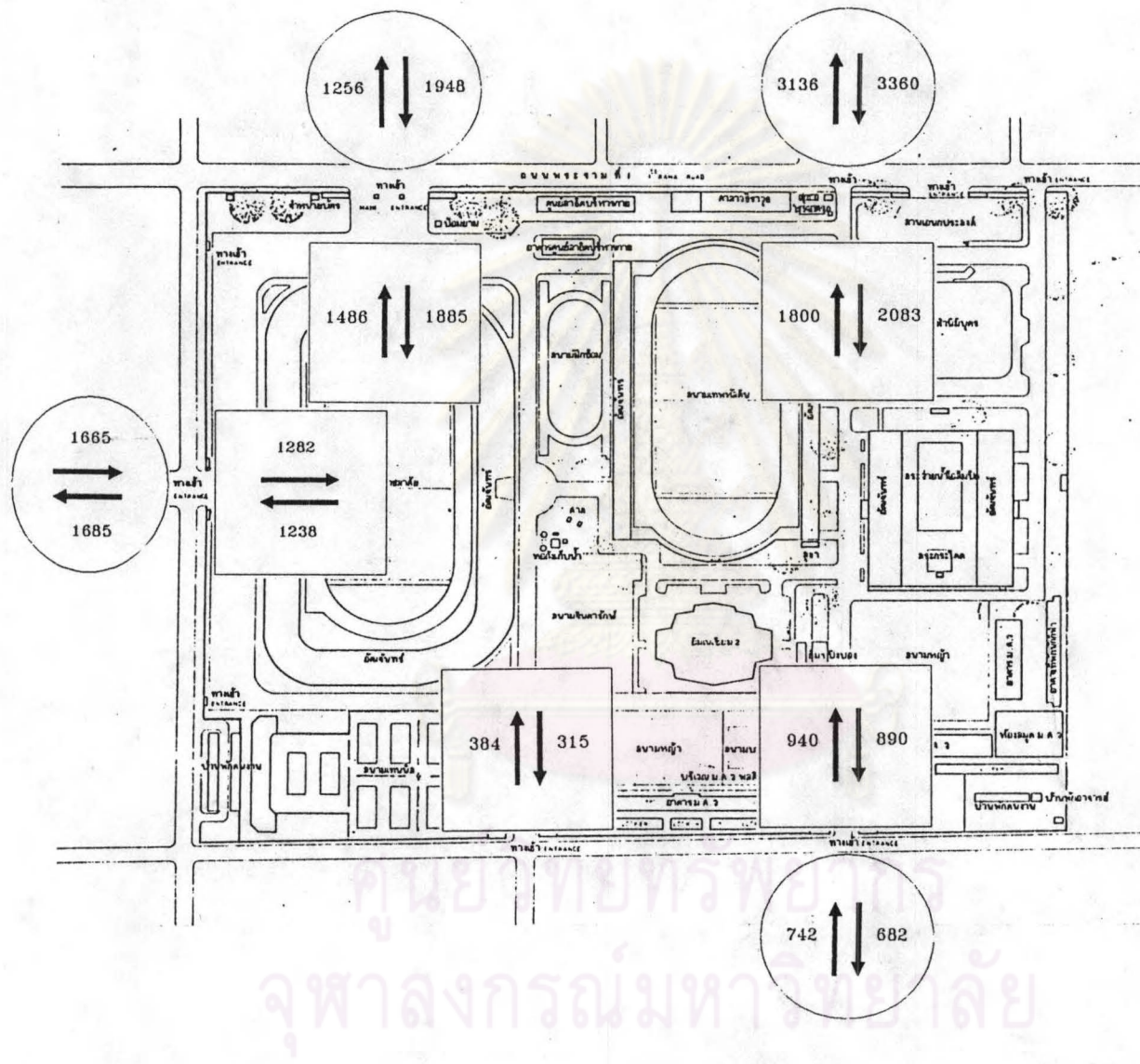


เข้า

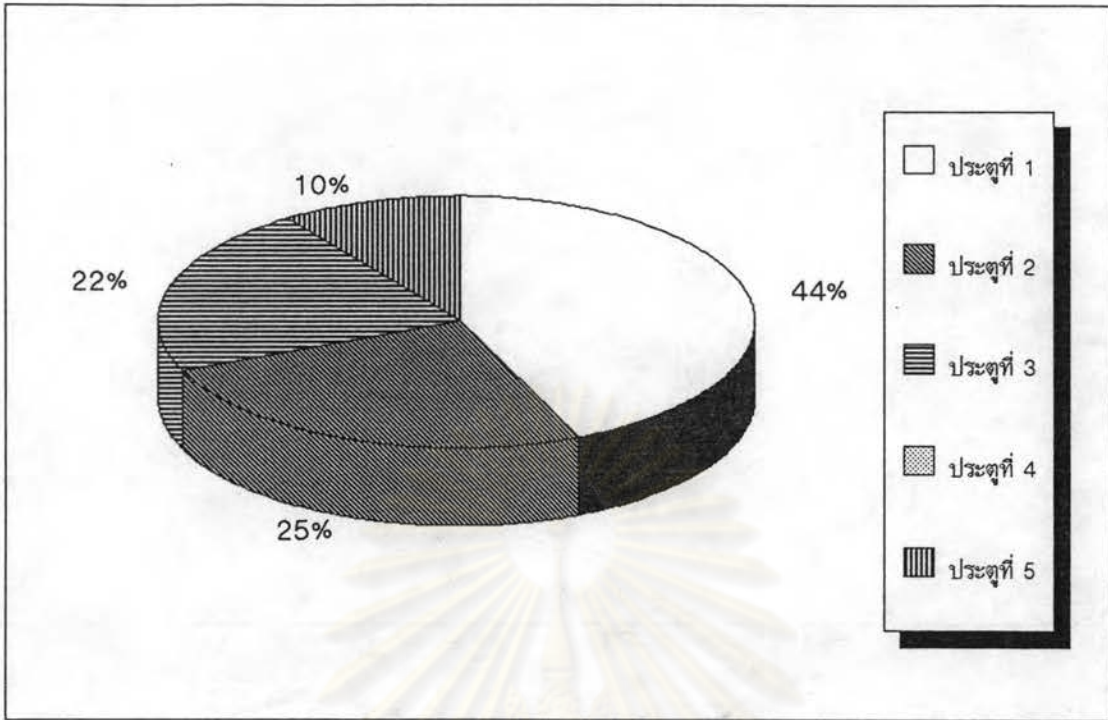


ออก

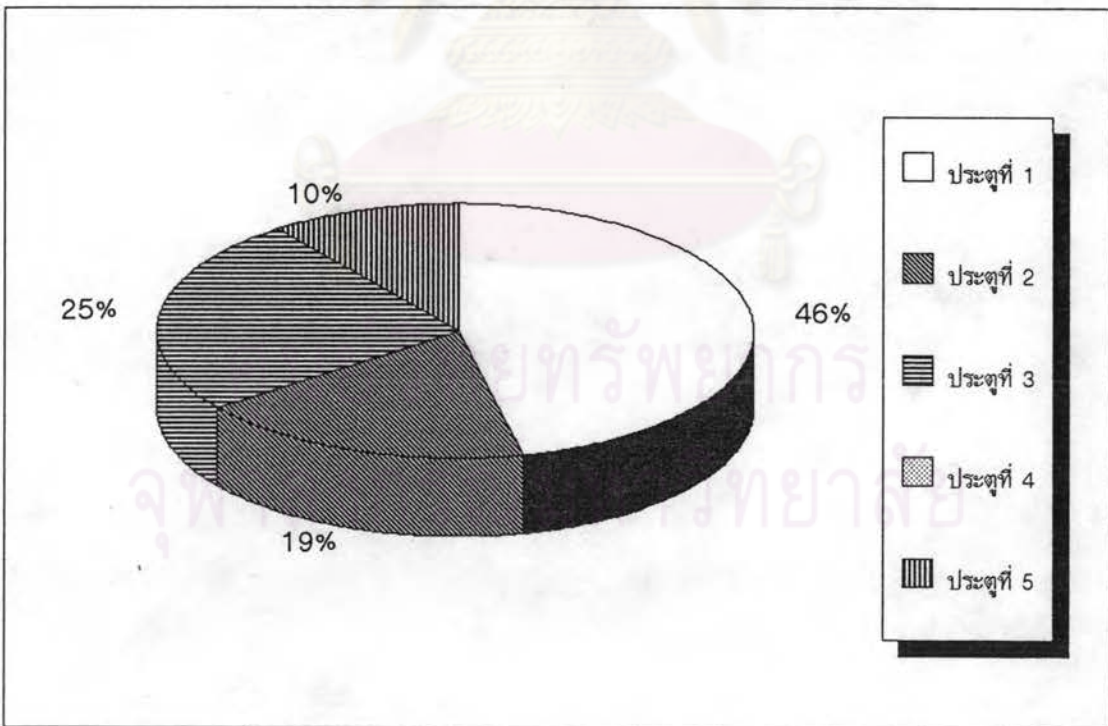
รูปที่ 5.3 สัดส่วนยานพาหนะเข้า-ออกจากสนามกีฬาในวันที่ 19



รูปที่ 5.4 ปริมาณการเดินเข้า-ออกจากสนามกีฬา



เข้า



หมายเหตุ : ประเภทที่ 4 ปิด

ออก

รูปที่ 5.5 สัดส่วนการใช้ประตูด่างๆ เข้า-ออกจากสนามกีฬาในวันที่ 17



สุดคือ ประตู่ที่ 5 ซึ่งมีเพียง 10% เท่านั้น ในขณะที่สัดส่วนการใช้ประตูต่างๆ ออกจากสนามกีฬาประตูที่มีปริมาณการเดินทางสูงสุดคือ ประตูที่ 1 มีประมาณ 46% ส่วนที่น้อยที่สุดคือ ประตูที่ 5 ซึ่งมีเพียง 10% เท่านั้น

ในวันที่ 19 ในช่วงเวลา 6.00-19.00 มีปริมาณการเดินทางเข้าสู่สนามกีฬามีทั้งหมด 6,574 คน โดยแบ่งเป็นปริมาณการเดินทางของแต่ละประตูดังนี้

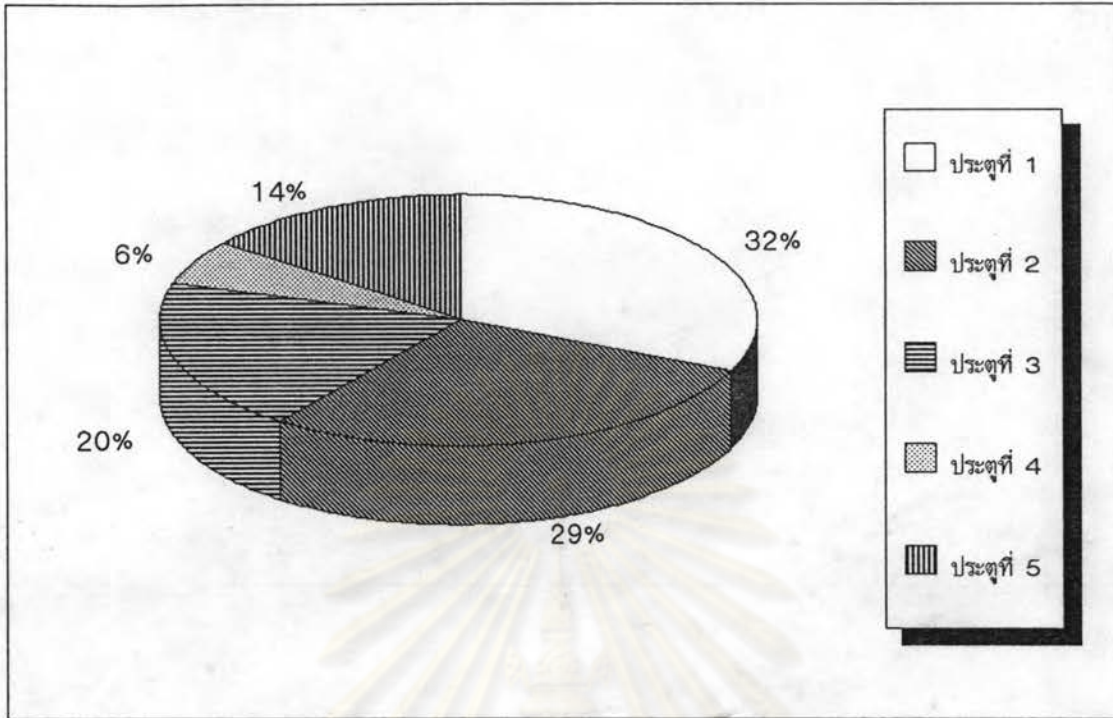
- ประตูที่ 1 มีทั้งหมด 2,083 คน
- ประตูที่ 2 มีทั้งหมด 1,885 คน
- ประตูที่ 3 มีทั้งหมด 1,282 คน
- ประตูที่ 4 มีทั้งหมด 384 คน
- ประตูที่ 5 มีทั้งหมด 940 คน

ส่วนปริมาณการเดินทางออกจากสนามกีฬามีทั้งหมด 5,729 คน โดยแบ่งเป็นปริมาณการเดินทางของแต่ละประตูดังนี้

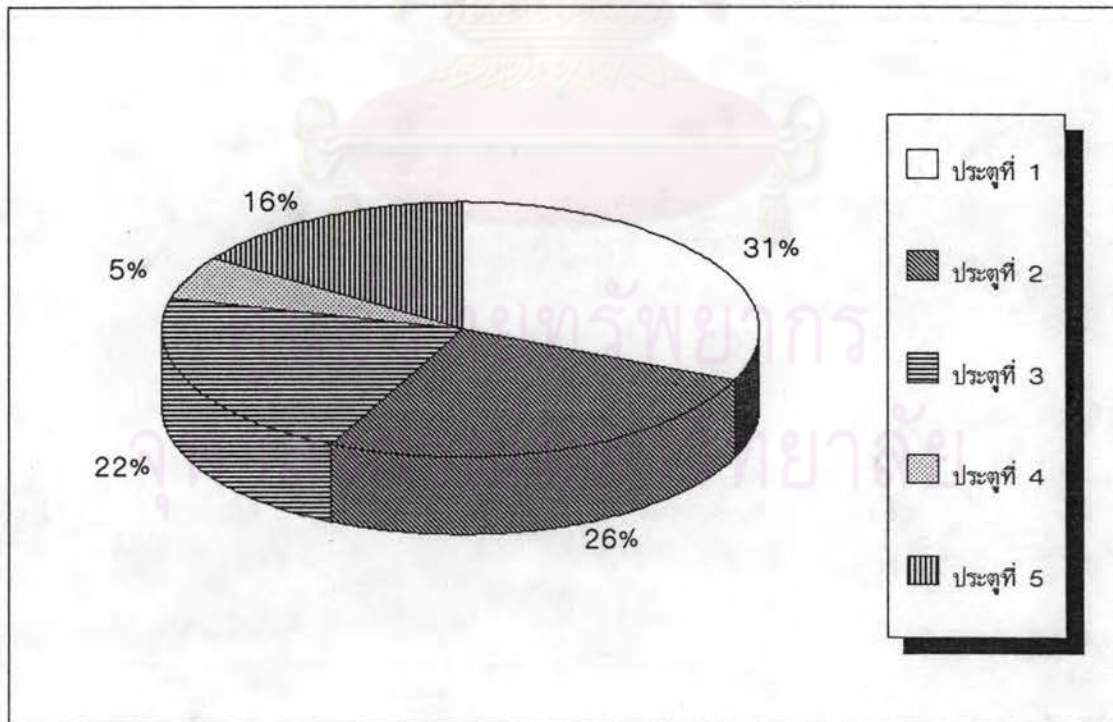
- ประตูที่ 1 มีทั้งหมด 1,800 คน
- ประตูที่ 2 มีทั้งหมด 1,486 คน
- ประตูที่ 3 มีทั้งหมด 1,238 คน
- ประตูที่ 4 มีทั้งหมด 315 คน
- ประตูที่ 5 มีทั้งหมด 890 คน

ดังแสดงในรูปที่ 5.4 โดยมีปริมาณการเดินทางเข้าสู่สนามกีฬาสูงสุดภายในหนึ่งชั่วโมง (15:00 - 16:00) 982 คน ส่วนปริมาณการเดินทางออกจากสนามกีฬาสูงสุดภายในหนึ่งชั่วโมง (18:00 - 19:00) 905 คน และสัดส่วนการใช้ประตูต่างๆ เข้าสู่และออกจากสนามกีฬาแสดงในรูปที่ 5.6 โดยประตูที่มีปริมาณการเดินทางสูงสุดคือ ประตูที่ 1 มีประมาณ 32% ส่วนที่น้อยที่สุดคือประตูที่ 4 ซึ่งมีเพียง 6% เท่านั้น ในขณะที่สัดส่วนการใช้ประตูต่างๆ ออกจากสนามกีฬา ประตูที่มีปริมาณการเดินทางสูงสุดคือ ประตูที่ 1 มีประมาณ 31% ส่วนที่น้อยที่สุดคือ ประตูที่ 4 ซึ่งมีเพียง 5% เท่านั้น

จากข้อมูลการเดินทางทั้งสองประเภทดังกล่าวข้างต้น ในวันทำงานปกติ (working day, วันที่ 19) ผู้ใช้ประจำจะใช้ยานพาหนะส่วนตัว (private mode) 29.61 % และขนส่งสาธารณะ (public mode) 70.39 % ส่วนในวันหยุดสุดสัปดาห์ (weekend, วันที่ 17) ใช้ยานพาหนะส่วนตัว 21.01 % และขนส่งสาธารณะ 78.99%



เข้า



ออก

รูปที่ 5.6 สัดส่วนการใช้ประตูต่างๆ เข้า-ออกจากสนามกีฬาในวันที่ 19

## ข. สภาพการจราจรในบริเวณใกล้เคียงสนามกีฬา

สนามกีฬาแห่งชาติตั้งอยู่ระหว่างทางแยกปทุมวันกับทางแยกเจริญผล ซึ่งเป็นจุดตัดระหว่างถนนพระราม 1 ที่ผ่านด้านทิศเหนือของสนามกีฬากับถนนอีก 2 สาย คือ ถนนพญาไท และถนนบรรทัดทอง โดยถนนทั้ง 3 สายนี้เป็นเส้นทางที่การเดินทางส่วนใหญ่ที่เข้าสู่หรือออกจากสนามกีฬาจำเป็นต้องใช้

ในการศึกษานี้ได้นำข้อมูลปริมาณการจราจรที่ทางแยกทั้ง 2 ที่ JICA ได้ทำการสำรวจเพื่อใช้ในโครงการ SIMR มาทำการวิเคราะห์เพื่อให้ทราบถึงสภาพการจราจรในบริเวณใกล้เคียงสนามกีฬา

### - ทางแยกปทุมวัน

ผลการวิเคราะห์ปริมาณการจราจรในแต่ละทิศทางของทางแยกปทุมวัน ในแต่ละชั่วโมงระหว่างเวลา 7.00-21.00 ของวันพุธที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2532 แสดงในตารางที่ จ-17 - จ-28 ในภาคผนวก จ. ตามลำดับ และกราฟแสดงการเปลี่ยนแปลงปริมาณการจราจรในแต่ละทิศทางแต่ละชั่วโมงแสดงในรูปที่ จ-17 - จ-28 ในภาคผนวก จ. ตามลำดับ โดยผลการวิเคราะห์ปริมาณการจราจรช่วงเวลา 14 ชม. ในแต่ละทิศทางแสดงในรูปที่ 5.7 ส่วนกราฟแสดงการเปลี่ยนแปลงปริมาณการจราจรในแต่ละขาของทางแยกแสดงในรูปที่ 5.8 และสามารถสรุปได้ดังนี้

ทิศทาง A-C มีปริมาณการจราจรทั้งหมด 769 คัน ซึ่งเป็นยานพาหนะขนาดหนัก (HV) เท่านั้นเนื่องจากถนนในทิศทาง A เป็น bus lane

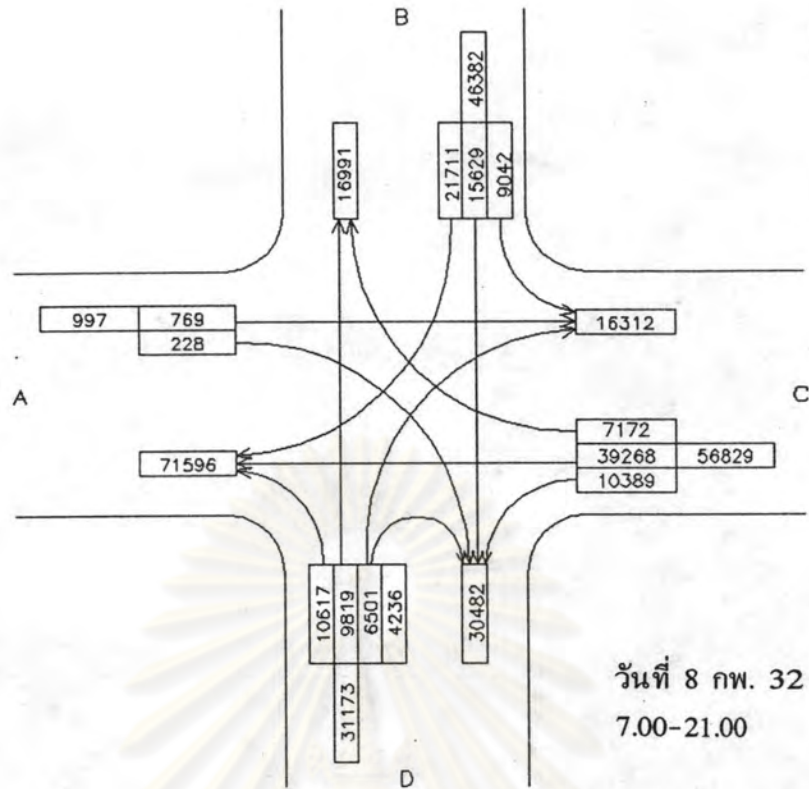
ทิศทาง A-D มีปริมาณการจราจรทั้งหมด 228 คัน ซึ่งเป็นยานพาหนะขนาดหนัก (HV) เท่านั้นเนื่องจากถนนในทิศทาง A เป็น bus lane

ทิศทาง B-A มีปริมาณการจราจรทั้งหมด 21,711 คัน แบ่งเป็นมอเตอร์ไซด์ (MC) 5,513คัน ยานพาหนะขนาดเบา (LV) 15,664 คัน และยานพาหนะขนาดหนัก (HV) 534 คัน

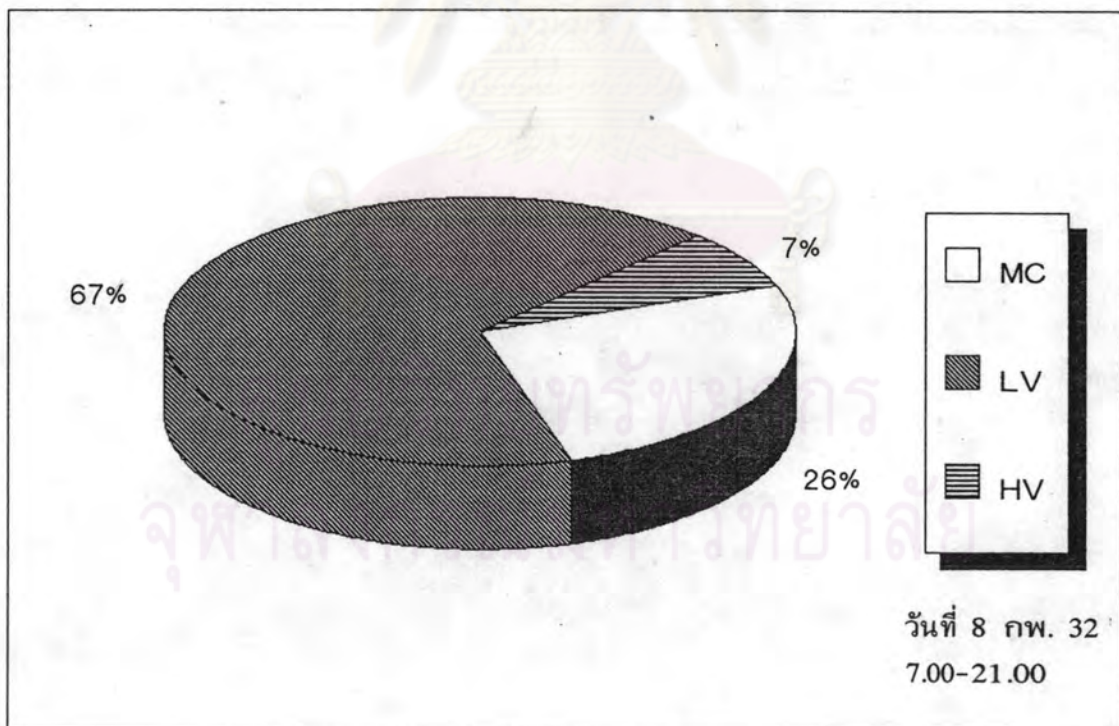
ทิศทาง B-C มีปริมาณการจราจรทั้งหมด 9,042 คัน แบ่งเป็นมอเตอร์ไซด์ (MC) 2,274คัน ยานพาหนะขนาดเบา (LV) 6,065 คัน และยานพาหนะขนาดหนัก (HV) 703 คัน

ทิศทาง B-D มีปริมาณการจราจรทั้งหมด 25,168 คัน แบ่งเป็นมอเตอร์ไซด์ (MC) 7,740คัน ยานพาหนะขนาดเบา (LV) 15,629 คัน และยานพาหนะขนาดหนัก (HV) 1,799 คัน

ทิศทาง C-A มีปริมาณการจราจรทั้งหมด 39,268 คัน แบ่งเป็นมอเตอร์ไซด์ (MC) 11,018คัน ยานพาหนะขนาดเบา (LV) 27,273 คัน และยานพาหนะขนาดหนัก (HV) 977 คัน

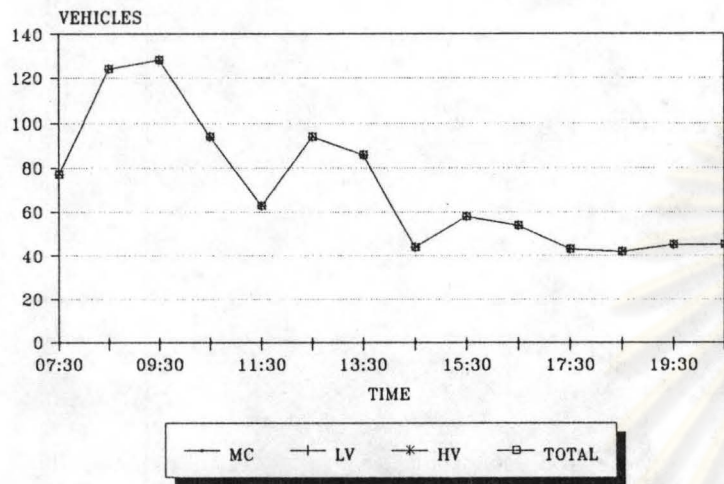


รูปที่ 5.7 ปริมาณการจราจร ทางแยกปทุมวัน

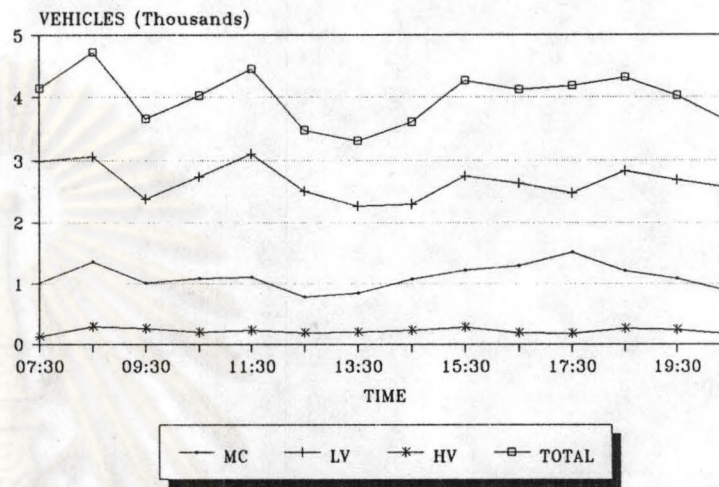


รูปที่ 5.10 สัดส่วนยานพาหนะที่ใช้ทางแยกปทุมวัน

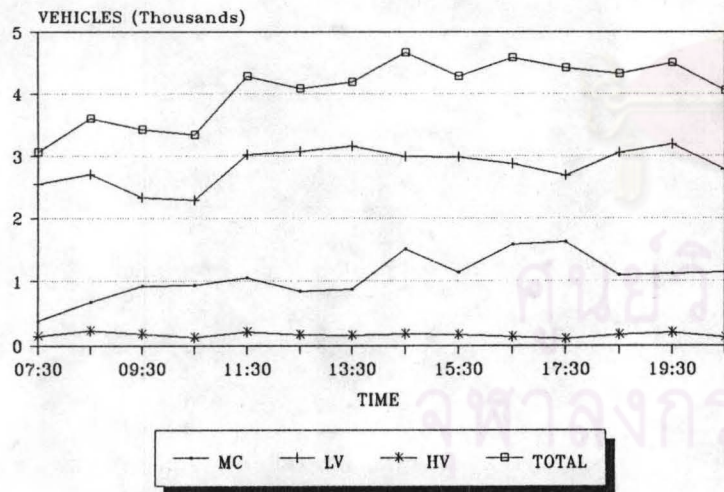
A



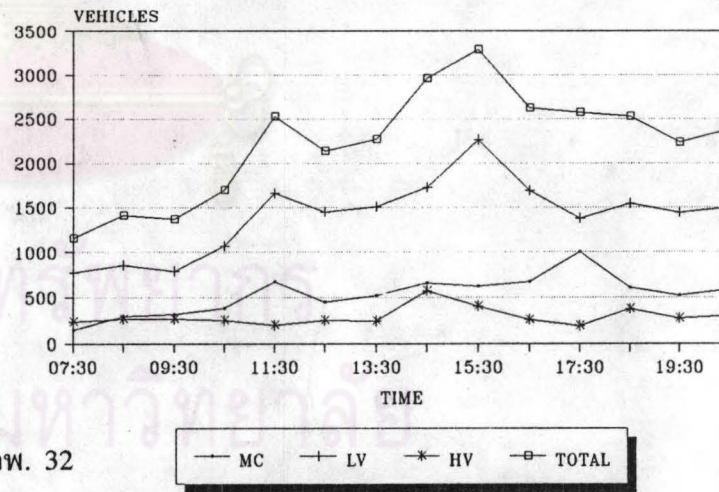
B



C



D



วันที่ 8 กพ. 32

7.00-21.00

รูปที่ 5.8 การเปลี่ยนแปลงปริมาณการจราจร ณ. ชาติต่างๆ ของทางแยกปทุมวัน

ทิศทาง C-B มีปริมาณการจราจรทั้งหมด 7,172 คัน แบ่งเป็นมอเตอร์ไซด์ (MC) 1,969คัน ยานพาหนะขนาดเบา (LV) 4,795 คัน และยานพาหนะขนาดหนัก (HV) 408 คัน

ทิศทาง C-D มีปริมาณการจราจรทั้งหมด 10,389 คัน แบ่งเป็นมอเตอร์ไซด์ (MC) 1,861คัน ยานพาหนะขนาดเบา (LV) 7,666 คัน และยานพาหนะขนาดหนัก (HV) 862 คัน

ทิศทาง D-A มีปริมาณการจราจรทั้งหมด 10,617 คัน แบ่งเป็นมอเตอร์ไซด์ (MC) 2,422คัน ยานพาหนะขนาดเบา (LV) 7,530 คัน และยานพาหนะขนาดหนัก (HV) 665 คัน

ทิศทาง D-B มีปริมาณการจราจรทั้งหมด 9,819 คัน แบ่งเป็นมอเตอร์ไซด์ (MC) 2,072คัน ยานพาหนะขนาดเบา (LV) 5,216 คัน และยานพาหนะขนาดหนัก (HV) 2,531 คัน

ทิศทาง D-C มีปริมาณการจราจรทั้งหมด 6,501 คัน แบ่งเป็นมอเตอร์ไซด์ (MC) 1,682คัน ยานพาหนะขนาดเบา (LV) 3,959 คัน และยานพาหนะขนาดหนัก (HV) 860 คัน

ทิศทาง D-D มีปริมาณการจราจรทั้งหมด 4,236 คัน แบ่งเป็นมอเตอร์ไซด์ (MC) 1,270คัน ยานพาหนะขนาดเบา (LV) 2,966 คัน

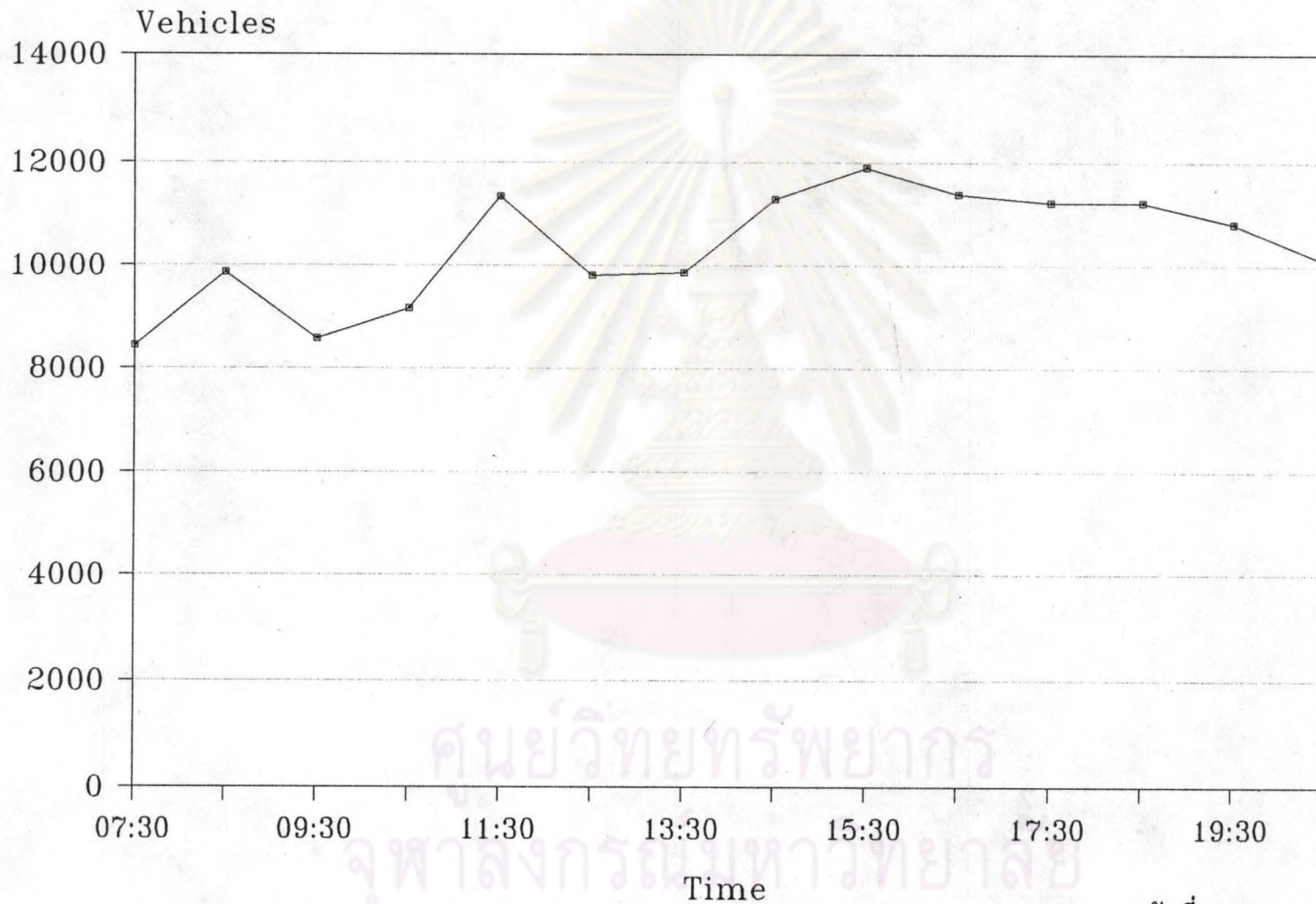
รูปที่ 5.9 แสดงกราฟการเปลี่ยนแปลงปริมาณการจราจรทั้งหมดที่ผ่านทางแยก โดยมีปริมาณการจราจรสูงที่สุดในหนึ่งชั่วโมง (15:00 - 16:00) 11899 คัน และสัดส่วนการใช้ทางแยกของยานพาหนะทั้ง 3 ประเภทระหว่างเวลา 7.00-21.00 แสดงในรูปที่ 5.10 ซึ่งยานพาหนะขนาดเบา (LV) มีสัดส่วนการใช้สูงที่สุด (67%) ส่วนยานพาหนะขนาดหนัก (HV) มีสัดส่วนการใช้ต่ำที่สุด (7%)

#### - ทางแยกเจริญผล

ผลการวิเคราะห์ปริมาณการจราจรในแต่ละทิศทางของทางแยกเจริญผล ในแต่ละชั่วโมงระหว่างเวลา 7.00-21.00 ของวันพฤหัสบดีที่ 2 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2532 แสดงในตารางที่ จ-29 - จ-36 ในภาคผนวก จ. ตามลำดับ และกราฟแสดงการเปลี่ยนแปลงปริมาณการจราจรในแต่ละทิศทางแต่ละชั่วโมง แสดงในรูปที่ จ-29 - จ-36 ในภาคผนวก จ. ตามลำดับ โดยผลการวิเคราะห์ปริมาณการจราจรช่วง 14 ชม. ในแต่ละทิศทางแสดงในรูปที่ 5.11 ส่วนกราฟแสดงการเปลี่ยนแปลงปริมาณการจราจรในแต่ละขาของทางแยกแสดงในรูปที่ 5.12 และสามารถสรุปได้ดังนี้

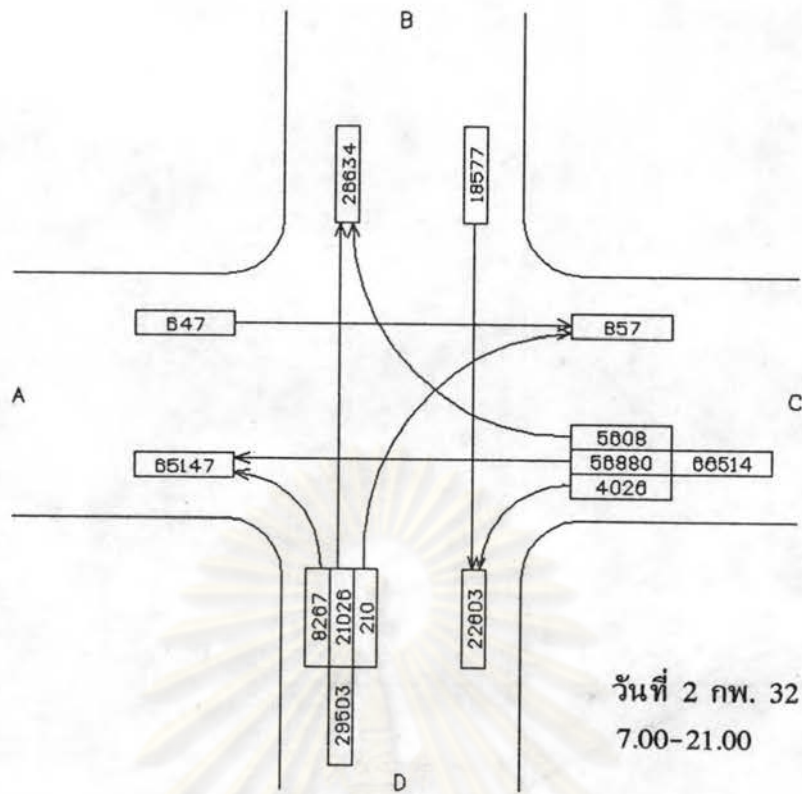
ทิศทาง A-C มีปริมาณการจราจรทั้งหมด 647 คัน ซึ่งเป็นยานพาหนะขนาดหนัก (HV) เท่านั้นเนื่องจากถนนในทิศทาง A เป็น bus lane

ทิศทาง B-D มีปริมาณการจราจรทั้งหมด 18,577 คัน แบ่งเป็นมอเตอร์ไซด์ (MC)

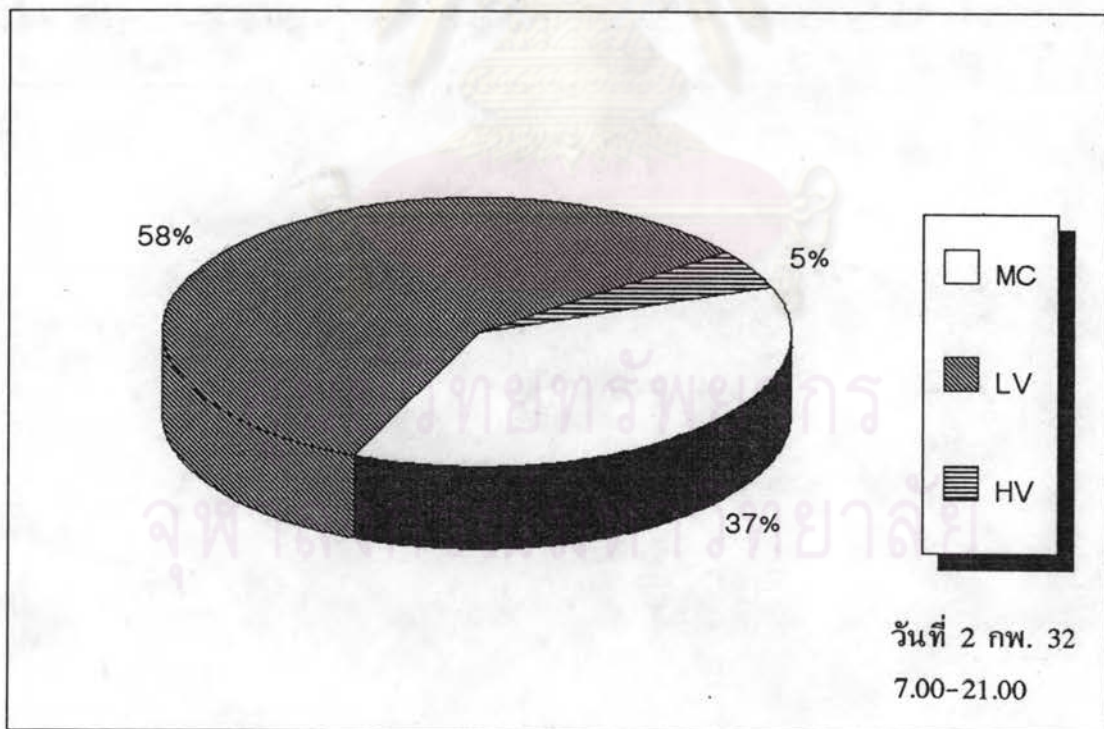


วันที่ 8 กพ. 32  
7.00-21.00

รูปที่ 5.9 การเปลี่ยนแปลงปริมาณการจราจรทั้งหมดที่ผ่านทางแยกปทุมวัน



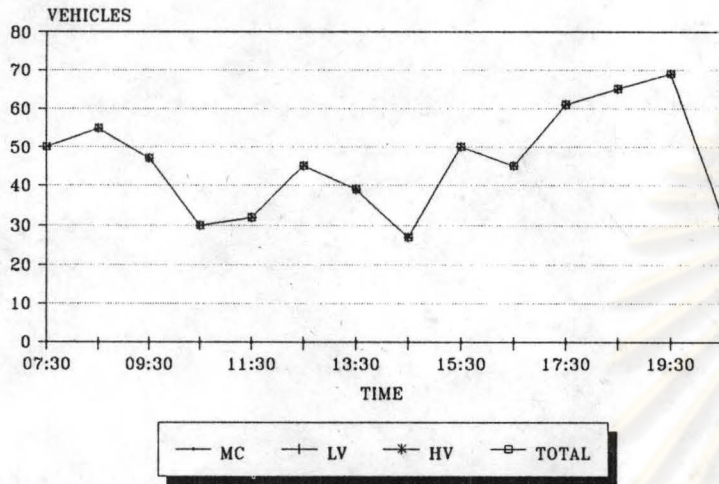
รูปที่ 5.11 ปริมาณการจราจร ณ ทางแยกเจริญผล



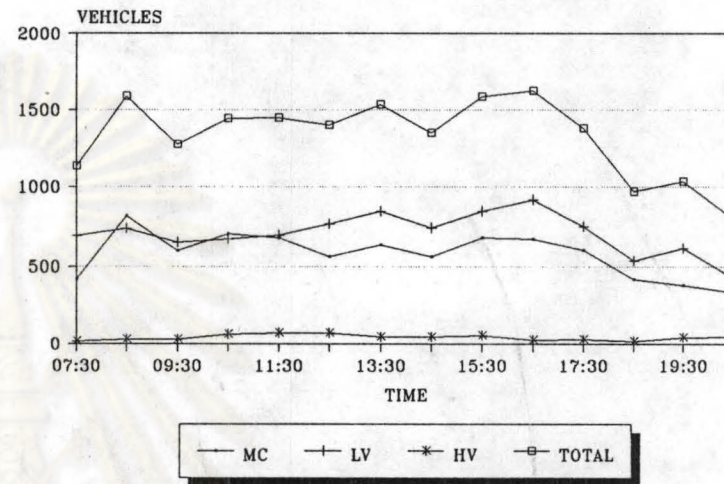
รูปที่ 5.14 สัดส่วนยานพาหนะที่ใช้ทางแยกเจริญผล



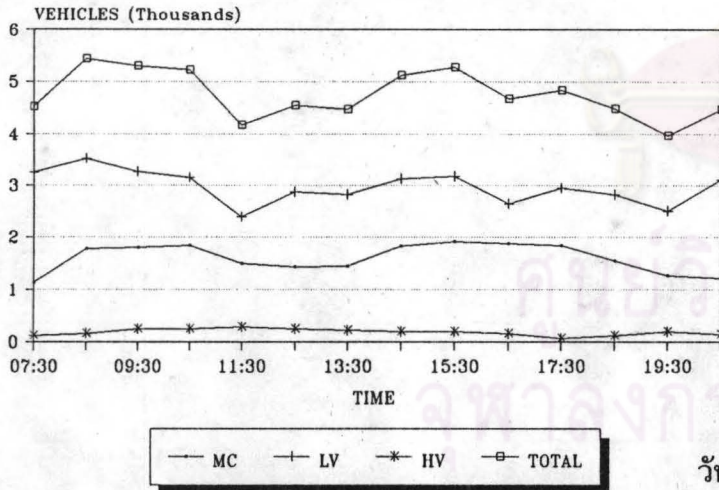
A



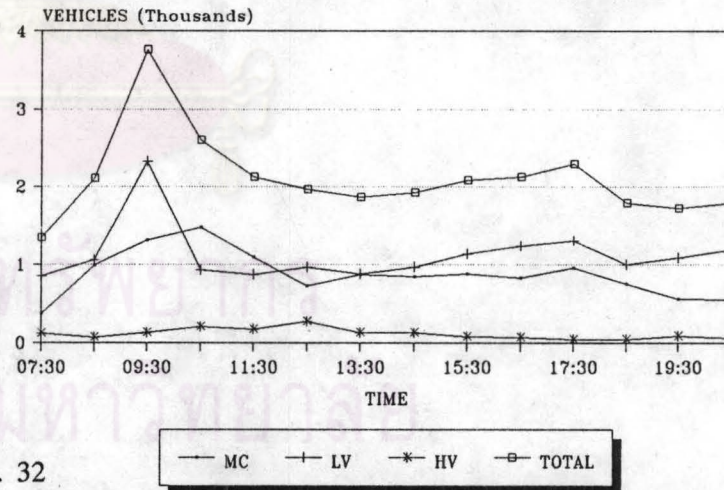
B



C



D



วันที่ 2 กพ. 32  
7.00-21.00

รูปที่ 5.12 การเปลี่ยนแปลงปริมาณการจราจร ณ. ขาต่างๆ ของทางแยกเจริญผล

8,079คัน ยานพาหนะขนาดเบา (LV) 9,924 คัน และยานพาหนะขนาดหนัก (HV) 574 คัน

ทิศทาง C-A มีปริมาณการจราจรทั้งหมด 56,880 คัน แบ่งเป็นมอเตอร์ไซด์ (MC) 19,547คัน ยานพาหนะขนาดเบา (LV) 35,759 คัน และยานพาหนะขนาดหนัก (HV) 1,574 คัน

ทิศทาง C-B มีปริมาณการจราจรทั้งหมด 5,608 คัน แบ่งเป็นมอเตอร์ไซด์ (MC) 1,390คัน ยานพาหนะขนาดเบา (LV) 3,735 คัน และยานพาหนะขนาดหนัก (HV) 483 คัน

ทิศทาง C-D มีปริมาณการจราจรทั้งหมด 4,026 คัน แบ่งเป็นมอเตอร์ไซด์ (MC) 1,434คัน ยานพาหนะขนาดเบา (LV) 2,164 คัน และยานพาหนะขนาดหนัก (HV) 428 คัน

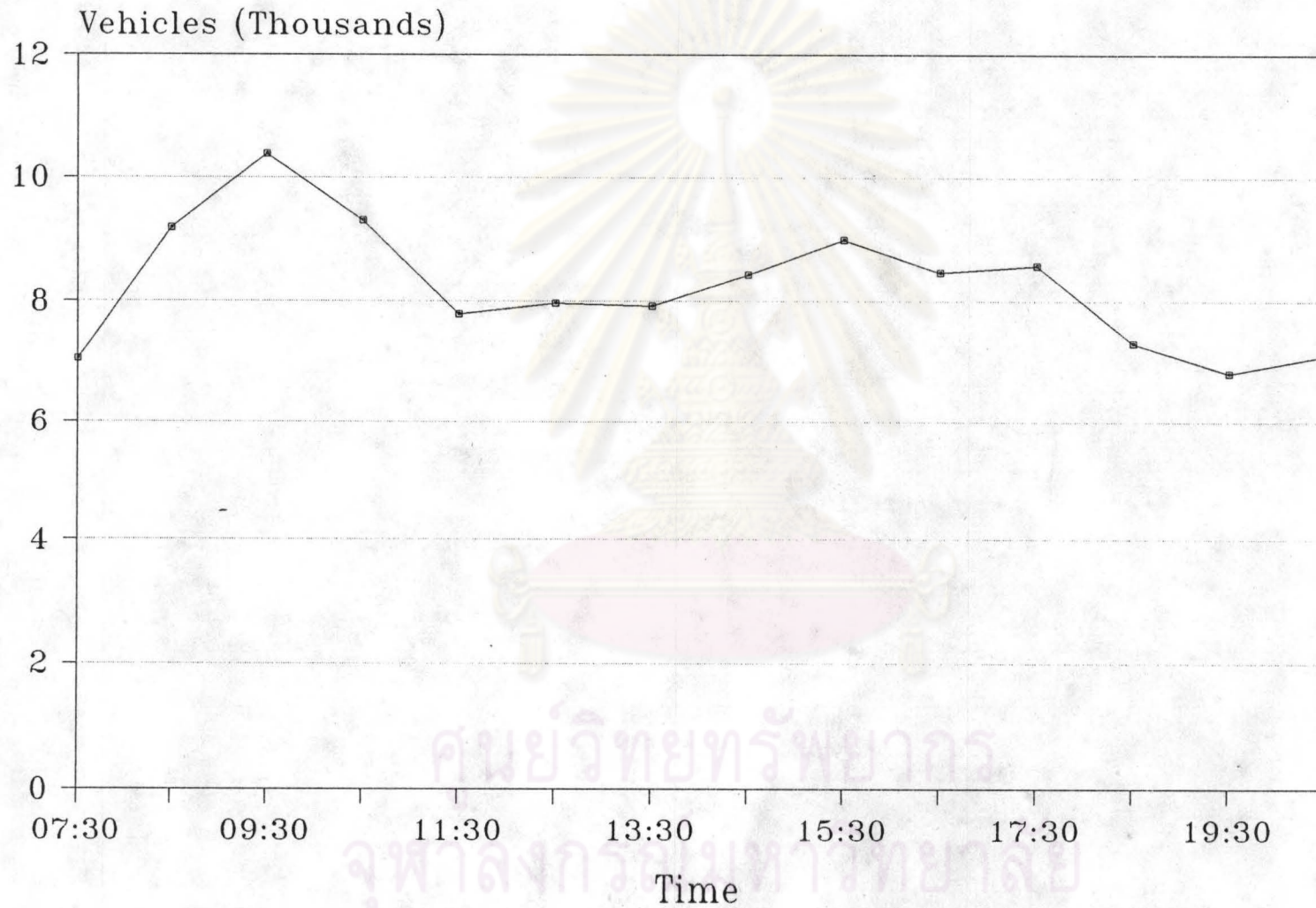
ทิศทาง D-A มีปริมาณการจราจรทั้งหมด 8,276 คัน แบ่งเป็นมอเตอร์ไซด์ (MC) 3,543คัน ยานพาหนะขนาดเบา (LV) 4,431 คัน และยานพาหนะขนาดหนัก (HV) 302 คัน

ทิศทาง D-B มีปริมาณการจราจรทั้งหมด 21,026 คัน แบ่งเป็นมอเตอร์ไซด์ (MC) 8,651คัน ยานพาหนะขนาดเบา (LV) 11,322 คัน และยานพาหนะขนาดหนัก (HV) 1,053 คัน

ทิศทาง D-C มีปริมาณการจราจรทั้งหมด 210 คัน ซึ่งเป็นยานพาหนะขนาดหนัก (HV) เท่านั้น เนื่องจากถนนในทิศทาง C เป็น bus lane

รูปที่ 5.13 แสดงกราฟการเปลี่ยนแปลงปริมาณการจราจรทั้งหมดที่ผ่านทางแยก โดย  
มีปริมาณการจราจรสูงสุดในหนึ่งชั่วโมง (08:00 - 09:00) 10381 คัน และสัดส่วนการใช้  
ทางแยกของยานพาหนะทั้ง 3 ประเภทระหว่างเวลา 7.00-21.00แสดงในรูปที่ 5.14 ซึ่งยานพาหนะ  
ขนาดเบา (LV) มีสัดส่วนการใช้สูงสุด (58%) ส่วนยานพาหนะขนาดหนัก (HV) มีสัดส่วนการใช้ต่ำ  
ที่สุด (5%)

ศูนย์วิจัยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



วันที่ 2 กพ. 32  
7.00-21.00

รูปที่ 5.13 การเปลี่ยนแปลงปริมาณการจราจรทั้งหมดที่ผ่านทางแยกเจริญผล

### ค. อัตราการเดินทางของสนามกีฬา

จากการวิเคราะห์สภาพการเดินทางของสนามกีฬา พบว่าสภาพการเดินทางในช่วงวันทำงานปกติ (working day) มีความแตกต่างจากสภาพการเดินทางในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ (weekend) โดยที่ช่วงเวลาที่มียุทธศาสตร์การเดินทางสูงที่สุดในหนึ่งชั่วโมงทั้งเข้าและออกจากสนามกีฬาเป็นคนละช่วงเวลา กัน ซึ่งอัตราการเดินทางของสนามกีฬาภายในช่วงเวลาดังกล่าวแสดงในตารางที่ 5.1

อัตราการเดินทางดังกล่าวพิจารณาเฉพาะช่วงเวลาที่มียุทธศาสตร์การเดินทางเข้าหรือออกจากสนามกีฬาสูงที่สุดภายในหนึ่งชั่วโมงเท่านั้น แต่เมื่อพิจารณาสภาพการจราจรของทางแยกในบริเวณใกล้เคียงประกอบ พบว่าปริมาณการจราจรที่มาใช้ทางแยกมีปริมาณสูงกว่าปริมาณการเดินทางที่มายังสนามกีฬามาก และปริมาณการจราจรที่สูงที่สุดที่ผ่านทางแยกภายในหนึ่งชั่วโมงเป็นคนละช่วงเวลากับสนามกีฬา โดยอัตราการเดินทางของสนามกีฬาในช่วงเวลาดังกล่าวของทางแยกทั้งสองแสดงในตารางที่ 5.2

ส่วนตารางที่ 5.3 แสดงอัตราการเดินทางเฉลี่ยของสนามกีฬาสำหรับวันทำงานปกติ และวันหยุดสุดสัปดาห์

ศูนย์วิทยพัทยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 5.1 อัตราการเดินทางในช่วงหนึ่งชั่วโมงสูงสุดของสนามกีฬา

	ช่วงเวลา	อัตราการเดินทาง
1. การเดินทางที่ใช้ยานพาหนะเข้ามายังสนามกีฬา		(vehicle trips/sq. m.)
- วันทำงานปกติ (working day)		
เข้า	08:00 - 09:00	0.00102
	15:00 - 16:00	0.00098
ออก	18:00 - 19:00	0.00150
- วันหยุดสุดสัปดาห์ (weekend)		
เข้า	09:00 - 10:00	0.00111
ออก	09:00 - 10:00	0.00067
	16:00 - 17:00	0.00060
2. การเดินทางที่ไม่ใช่ยานพาหนะเข้ามายังสนามกีฬา		(person trips/ sq. m.)
- วันทำงานปกติ (working day)		
เข้า	15:00 - 16:00	0.00536
ออก	18:00 - 19:00	0.00494
- วันหยุดสุดสัปดาห์ (weekend)		
เข้า	16:00 - 17:00	0.00592
ออก	16:00 - 17:00	0.00433

ตารางที่ 5.2 อัตราการเดินทางในช่วงหนึ่งชั่วโมงสูงสุดของทางแยกใกล้เคียง

	ช่วงเวลา	อัตราการเดินทาง
ทางแยกปทุมวัน		
1. การเดินทางที่ใช้นยานพาหนะเข้ามายังสนามกีฬา		(vehicle trips/sq. m.)
- วันทำงานปกติ (working day)		
เข้า	15:00 - 16:00	0.00098
ออก	15:00 - 16:00	0.00106
- วันหยุดสุดสัปดาห์ (weekend)		
เข้า	15:00 - 16:00	0.00062
ออก	15:00 - 16:00	0.00043
2. การเดินทางที่ไม่ใช้นยานพาหนะเข้ามายังสนามกีฬา		(person trips/ sq. m.)
- วันทำงานปกติ (working day)		
เข้า	15:00 - 16:00	0.00536
ออก	15:00 - 16:00	0.00256
- วันหยุดสุดสัปดาห์ (weekend)		
เข้า	15:00 - 16:00	0.00322
ออก	15:00 - 16:00	0.00398

## ตารางที่ 5.2 (ต่อ)

	ช่วงเวลา	อัตราการเดินทาง
ทางแยกเจริญผล		
1. การเดินทางที่ใช้ยานพาหนะเข้ามายังสนามกีฬา		(vehicle trips/sq. m.)
- วันทำงานปกติ (working day)		
เข้า	08:00 - 09:00	0.00102
ออก	08:00 - 09:00	0.00031
- วันหยุดสุดสัปดาห์ (weekend)		
เข้า	08:00 - 09:00	0.00091
ออก	08:00 - 09:00	0.00057
2. การเดินทางที่ไม่ใช่ยานพาหนะเข้ามายังสนามกีฬา		(person trips/ sq. m.)
- วันทำงานปกติ (working day)		
เข้า	08:00 - 09:00	0.00352
ออก	08:00 - 09:00	0.00151
- วันหยุดสุดสัปดาห์ (weekend)		
เข้า	08:00 - 09:00	0.00303
ออก	08:00 - 09:00	0.00210

ตารางที่ 5.3 อัตราการเดินทางโดยเฉลี่ยของสนามกีฬา

	อัตราการเดินทาง
1. การเดินทางที่ใช้ยานพาหนะเข้ามายังสนามกีฬา (vehicle trips/ sq. m.)	
- วันทำงานปกติ (working day)	0.00068
- วันหยุดสุดสัปดาห์ (weekend)	0.00052
2. การเดินทางที่ไม่ใช้ยานพาหนะเข้ามายังสนามกีฬา (person trips/ sq. m.)	
- วันทำงานปกติ (working day)	0.00258
- วันหยุดสุดสัปดาห์ (weekend)	0.00304

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## 5.2 พฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้สนามกีฬา

การวิเคราะห์ข้อมูลที่ทำการศึกษาสัมภาษณ์ผู้ใช้สนามกีฬาทั้ง 2 ประเภทคือ ผู้ใช้ประจำ และผู้ใช้เป็นครั้งคราว ซึ่งได้ไปทำการสัมภาษณ์ระหว่างวันที่ 18 ถึงวันศุกร์ที่ 20 ตุลาคม พ.ศ. 2532 และวันอาทิตย์ที่ 5 กับวันอังคารที่ 7 พฤศจิกายน พ.ศ. 2532 ตามลำดับ เพื่อให้ทราบถึงพฤติกรรมการเดินทาง โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS/PC+ ซึ่งผลการวิเคราะห์เป็นดังนี้

### ก. ผู้ใช้ประจำ

ผู้ใช้ประจำเป็นผู้มาใช้สนามกีฬาอย่างสม่ำเสมอคือ ผู้มาซ้อมกีฬา และข้าราชการกรมพลศึกษา การศึกษานี้ได้ไปทำการสัมภาษณ์ผู้ที่เข้ามายังสนามกีฬาในช่วงเวลาที่ไม่มีการแข่งขันสำคัญใดๆ จัดขึ้น ณ. สนามกีฬาแห่งชาติ จำนวน 800 ตัวอย่าง เพื่อนำมาวิเคราะห์หาพฤติกรรมการเดินทาง โดยแบ่งข้อมูลที่ทำการศึกษาออกเป็น 2 ส่วน คือ

#### 1. ข้อมูลส่วนบุคคล

เป็นข้อมูลที่แสดงถึงสภาพทางสังคมและเศรษฐกิจ (socio-economic characteristics) ของผู้ใช้ประจำประกอบด้วย เพศ อายุ ที่อยู่อาศัย อาชีพ และรายได้

จากการสัมภาษณ์พบว่า ผู้ใช้ประจำเป็นชายมากกว่าหญิง โดยเป็นเพศชายถึง 61.1% อายุของผู้ใช้ประจำส่วนมากอยู่ในช่วง 11-30 ปี ซึ่งมีถึง 62.2% แต่ก็ยังคงมีผู้สูงอายุอยู่ในปริมาณพอสมควร (5.4%) ที่อยู่อาศัยของผู้ใช้ประจำกระจายอยู่ทั่วไปทุกๆ เขตในกรุงเทพมหานคร แต่จะมากเป็นพิเศษในเขตปทุมวัน ซึ่งเป็นที่ตั้งของสนามกีฬาแห่งชาติด้วย (15.3%) อาชีพของผู้ใช้ประจำส่วนมากจะอยู่ในภาคราชการ (51.1%) รองลงมาจะเป็นนักศึกษา (34.4%) รายได้ของผู้ใช้ประจำส่วนใหญ่อยู่ในช่วง 2000-3999 บาท (23.9%) แต่ก็ยังมีผู้ใช้ประจำจำนวนมากที่ไม่มีรายได้ (35.8%) รูปที่ จ-37 - จ-41 ในภาคผนวก จ. แสดงรายละเอียดดังกล่าวทั้งหมดของผู้ใช้ประจำ

#### 2. ข้อมูลการเดินทาง

เป็นข้อมูลที่แสดงถึงพฤติกรรมการเดินทางมายังสนามกีฬาของผู้ใช้ประจำ ประกอบด้วย จุดประสงค์ในการมาให้สัมภาษณ์ เวลาที่เข้าและคาดว่าจะออกในวันสัมภาษณ์ จุดเริ่มต้นของการเดินทางในวันสัมภาษณ์ ยานพาหนะที่ใช้ในวันสัมภาษณ์ ความถี่ในการมาสนามกีฬา จุดประสงค์ในการมาตามปกติ เวลาที่เข้าและออกตามปกติ ยานพาหนะที่ใช้ตามปกติ และสถานที่จอดยานพาหนะ

จากการสัมภาษณ์พบว่า ผู้ใช้ประจำในวันสัมภาษณ์ส่วนมากมาทำงาน (49.8%) รองลงมาจะมาซ้อมกีฬา (37.7%) เวลาที่เข้ามายังสนามกีฬาในวันสัมภาษณ์ ส่วนมากจะอยู่ในช่วง 7.00-10.00 (45.4%) ส่วนเวลาที่คาดว่าจะออกจากสนามกีฬาสส่วนมากจะอยู่ในช่วง 16.00-19.00 (70%) จุดเริ่มต้นของการเดินทางในวันสัมภาษณ์กระจายอยู่ทั่วไปทุกเขตในกรุงเทพมหานคร แต่มีสูงที่สุดเขตปทุมวัน (19.7%) ผู้ใช้ประจำส่วนใหญ่เลือกใช้รถประจำทางเดินทางมายังสนามกีฬา (19.2%) และอีก 19.4 % ของผู้ใช้ประจำจะเดินมายังสนามกีฬา โดยปกติแล้วผู้ใช้ประจำส่วนมากจะมายังสนามกีฬามากกว่าอาทิตย์ละครั้ง (91.8%) ซึ่งจุดประสงค์การมาโดยปกติส่วนมากจะมาทำงาน (53.5%) รองลงมาจะมาเพื่อออกกำลังกาย (41.8%) เวลาที่เข้ามายังสนามกีฬาโดยปกติในวันจันทร์ถึงวันศุกร์ ส่วนมากจะอยู่ในช่วง 7.00-10.00 และเวลาที่จะออกจากสนามกีฬาส่วนมากจะอยู่ในช่วง 19.00-21.00 ส่วนในวันเสาร์ และวันอาทิตย์ผู้ใช้ประจำจำนวนมากจะไม่มายังสนามกีฬา โดยปกติแล้วผู้ใช้ประจำมักจะเดินทางมายังสนามกีฬา โดยรถประจำทาง(58.2%) แต่ก็ยังคงมีผู้ใช้ประจำอีกจำนวนหนึ่งเดินมายังสนามกีฬา (19.4%) ร้อยละ 77.4 ของผู้ใช้ประจำไม่มียานพาหนะส่วนตัว ส่วน 20.5% ของผู้ใช้ประจำที่มียานพาหนะส่วนตัวจะจอดยานพาหนะไว้ที่ในสนามกีฬา รูปที่ จ-41 - จ-55 ในภาคผนวก จ. แสดงรายละเอียดทั้งหมดของข้อมูลการเดินทางของผู้ใช้ประจำ

## ข. ผู้ใช้เป็นครั้งคราว

ผู้เป็นครั้งคราวเป็นผู้ใช้สนามกีฬาที่มาใช้สนามกีฬาในบางโอกาส สำหรับการศึกษานี้ผู้ใช้เป็นครั้งคราวจะเป็นผู้มาชมกีฬา โดยไปทำการสัมภาษณ์ผู้มาชมกีฬาที่มาชมการแข่งขันฟุตบอล มวก. รอบรองชนะเลิศ และรอบชิงชนะเลิศ ในวันอาทิตย์ที่ 5 และวันอังคารที่ 7 พฤศจิกายน พ.ศ. 2532 ตามลำดับ จำนวน 2846 ตัวอย่าง เพื่อนำมาวิเคราะห์หาพฤติกรรมการเดินทางโดยแบ่งข้อมูล ที่ไปทำการสัมภาษณ์ออกเป็น 2 ส่วน คือ

### 1. ข้อมูลส่วนบุคคล

เป็นข้อมูลที่แสดงถึงสภาพทางสังคมและเศรษฐกิจของผู้มาชมกีฬาประกอบด้วย เพศ อายุ ที่อยู่อาศัย อาชีพ และรายได้

จากการสัมภาษณ์พบว่า ร้อยละ 91.6 ของผู้มาชมกีฬาเป็นเพศชาย อายุของผู้มาชมกีฬาส่วนใหญ่อยู่ในช่วง 21-30 ปี (53.7%) ที่อยู่อาศัยของผู้มาชมกีฬากระจายอยู่ทั่วไปทุกเขตในกรุงเทพมหานคร แต่จะมีสูงที่สุดนอกเขตกรุงเทพมหานคร (15.1%) รองลงมาจะอยู่ในเขตพระโขนง (12.5%) อาชีพของผู้มาชมกีฬาส่วนใหญ่จะอยู่ในภาคเอกชน (51.8%) รองลงมาเป็นนักศึกษา (32.9%) รายได้ของผู้มาชมกีฬาส่วนใหญ่อยู่ในช่วง 2000-3999 บาท (32.9%) แต่ก็ยังมีอีกเป็นจำนวนมากที่ไม่มีรายได้ (32%) รูปที่ จ-56 - จ-60 ในภาคผนวก จ. แสดงรายละเอียดทั้งหมดของข้อมูลส่วนบุคคลของผู้มาชมกีฬา

## 2. ข้อมูลการเดินทาง

เป็นข้อมูลที่แสดงถึงพฤติกรรมการเดินทางมายังสนามกีฬาของผู้มาชมกีฬา ประกอบด้วย จุดประสงค์การมาตามปกติ เวลาที่เข้าและออกตามปกติ จุดเริ่มต้นของการเดินทางในวันสัมภาษณ์ เวลาเข้าและคาดว่าจะออกในวันสัมภาษณ์ ยานพาหนะที่ใช้มาในวันสัมภาษณ์ ยานพาหนะที่ปรารถนาจะใช้ สถานที่จอดยานพาหนะ ราคาบัตรที่ซื้อเข้าชม ประเภทกีฬาที่ชอบ ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจมาชมกีฬา

จากการสัมภาษณ์ พบว่าโดยปกติแล้วผู้มาชมกีฬาส่วนใหญ่มีจุดประสงค์มาชมกีฬาเท่านั้น (96.7%) ผู้มาเข้าชมกีฬาเกือบทั้งหมดจะไม่มายังสนามกีฬาถ้าไม่มีการแข่งขันใดๆ จัดขึ้น จุดเริ่มต้นของการเดินทางกระจายอยู่ทั่วทุกเขตในกรุงเทพมหานคร แต่จะมีสูงสุดนอกเขตกรุงเทพมหานคร (12.6%) รองลงมาจะเป็นเขตพระโขนง (11.6%) กับเขตปทุมวัน (10.7%) เวลาที่มาถึงสนามกีฬาในวันสัมภาษณ์ส่วนมากมาในช่วง 14.00-16.00 (58.4%) และเวลาที่คาดว่าจะออกจากสนามกีฬาส่วนมากจะอยู่ในช่วง 21.00-23.00 (53.4%) ยานพาหนะที่ใช้มายังสนามกีฬาในวันสัมภาษณ์ส่วนมากใช้รถประจำทาง (69.3%) แต่ถ้าสามารถเลือกได้ ผู้มาชมกีฬาจะเลือกใช้รถยนต์ส่วนตัวเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด (จาก 7.6% เพิ่มขึ้นเป็น 31.9%) ร้อยละ 83.2% ของผู้มาชมกีฬาไม่มียานพาหนะส่วนตัว 14.8% ของผู้มาชมกีฬาที่มียานพาหนะส่วนตัวจะจอดยานพาหนะไว้ที่สนามกีฬา ผู้มาชมกีฬามักนิยมซื้อบัตรเข้าชมราคา 40 บาท (45.6%) นอกจากฟุตบอลแล้วผู้มาชมกีฬาสนใจกีฬาตะกร้อ ชกมวย และวอลเลย์บอลบ้างพอสมควร รูปที่ จ-61 - จ-75 ในภาคผนวก จ. แสดงรายละเอียดทั้งหมดของข้อมูลการเดินทางของผู้มาชมกีฬา

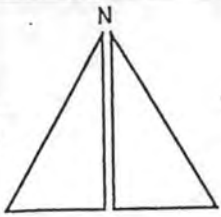
ส่วนเหตุผลในการตัดสินใจมาชมกีฬา ได้ทำการสัมภาษณ์โดยการสมมติสถานการณ์ว่า มีการจัดการแข่งขันกีฬาที่สนามกีฬาอื่นๆ นอกจากสนามกีฬาแห่งชาติดังนี้

- สนามกีฬาไทย-ญี่ปุ่นดินแดง
- สนามกีฬากองทัพอากาศ
- สนามกีฬากองทัพบก
- สนามกีฬาหัวหมาก

โดยตำแหน่งที่ตั้งของสนามกีฬาทั้ง 4 แสดงในรูปที่ 5.17 แล้วผู้มาชมกีฬาจะใช้เหตุผลอะไรในการตัดสินใจมาชมกีฬา

- สนามกีฬาไทย-ญี่ปุ่นดินแดง

เหตุผลประการสำคัญที่มีผลมากต่อผู้มาชมกีฬาก็คือ ประเภทกีฬาและทีมที่มาแข่งขันว่าน่าสนใจหรือไม่ (42.7%) รองลงมาจะเป็นตำแหน่งที่ตั้งของสนามกีฬา (23.6%) ส่วนความยากลำ



- สัญลักษณ์ :
- สนามกีฬาไทยญี่ปุ่นดินแดง
  - ★ สนามกีฬากองทัพบก
  - ▲ สนามกีฬากองทัพอากาศ
  - ⊙ สนามกีฬาหัวหมาก

รูปที่ 5.15 ที่ตั้งของสนามกีฬาต่างๆ ในกรุงเทพฯ

บากในการเดินทาง กับเวลาว่างผู้มาชมกีฬาให้ความสนใจน้อย แต่เหตุผลร่วมตั้งแต่ 2 ประการ ขึ้นไป มีพอสมควร (13.9%)

#### - สนามกีฬากองทัพอากาศ

เนื่องจากสนามกีฬานี้ อยู่ไกลออกไปจากศูนย์กลางธุรกิจมาก ดังนั้นเหตุผลประการสำคัญที่มีผลต่อผู้มาเข้าชมกีฬาก็คือ ตำแหน่งที่ตั้งของสนามกีฬา (46.7%) แต่ประเภทกีฬาและทีมที่มาแข่งขันก็ยังคงมีความสำคัญอยู่ (24.1%) ส่วนความยากลำบากในการเดินทาง กับเวลาว่างผู้มาชมกีฬาให้ความสนใจน้อยมาก สำหรับเหตุผลร่วมตั้งแต่ 2 ประการขึ้นไปมีพอสมควร (14.1%)

#### - สนามกีฬากองทัพบก

เหตุผลประการสำคัญก็คือ ประเภทกีฬาและทีมที่มาแข่งขัน (34.4%) รองลงมาจะเป็นตำแหน่งที่ตั้งของสนามกีฬา (28.9%) ส่วนความยากลำบากในการเดินทางผู้มาชมกีฬาให้ความสนใจพอสมควร (16.1%) สำหรับเหตุผลร่วมตั้งแต่ 2 ประการขึ้นไปมีพอสมควร (13.7%)

#### - สนามกีฬาหัวหมาก

เหตุผลประการสำคัญก็คือ ประเภทกีฬาและทีมที่มาแข่งขัน (36.5%) รองลงมาจะเป็นตำแหน่งที่ตั้งของสนามกีฬา (25.1%) ส่วนความยากลำบากในการเดินทางผู้มาชมกีฬาให้ความสนใจพอสมควร (17.3%) สำหรับเหตุผลร่วมตั้งแต่ 2 ประการขึ้นไปมีพอสมควร (15.1%)

รูปที่ จ-77 - จ-80 แสดงรายละเอียดทั้งหมดของเหตุผลในการตัดสินใจมาชมกีฬา  
ดังกล่าว

### 5.3 ลักษณะด้านต่างๆ ของการแข่งขันกีฬา

ลักษณะด้านต่างๆ ของการแข่งขันกีฬา ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติการแข่งขันที่จัดขึ้นที่สนามกีฬาแห่งชาติระหว่างปีงบประมาณ 2527-2533 รวม 7 ปี มาทำการวิเคราะห์โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS/PC+

#### 1. ปีงบประมาณ 2527

ในปีนี้มีนัดการแข่งขันทั้งหมด 27 นัด แบ่งเป็นการแข่งขันย่อยๆ ทั้งหมด 80 ครั้ง ซึ่งเป็นฟุตบอล 64 ครั้ง (80%) กรีฑา 4 ครั้ง (5%) รักบี้ 1 ครั้ง (1.3%) ตะกร้อ 10 ครั้ง (12.5%) และวอลเลย์บอล 1 ครั้ง (1.3%) สนามกีฬาที่ใช้ในการจัดการแข่งขันในปีนี้เป็นสนามศุภชลาศัย 69

ครั้ง (86.3%) กับยิมเนเซียม 2 11 ครั้ง (13.7%) เดือนที่มีการจัดการแข่งขันมากที่สุดคือ เดือนกุมภาพันธ์มี 15 ครั้ง (18.8%) รองลงมาเป็นเดือนตุลาคม กับธันวาคมมีเท่ากัน 13 ครั้ง (16.3%) ช่วงเวลาที่ใช้ในการจัดการแข่งขันมากที่สุดคือ 16.00-19.00 (81.5%) จำนวนผู้มาชมกีฬาส่วนมากจะอยู่ในช่วง 0-1000 คน (32.5%) รองลงมาอยู่ในช่วง 1000-2000 คน (28.8%) แต่จำนวนผู้มาชมกีฬาที่มากกว่า 10000 คน ก็ยังคงมีอยู่ (5%) รูปที่ จ-81 - จ-85 ในภาคผนวก จ. แสดงรายละเอียดต่างๆ ดังกล่าว

## 2. ปีงบประมาณ 2528

ในปีนี้มีนัดการแข่งขันทั้งหมด 20 นัด แบ่งเป็นการแข่งขันย่อยๆ ทั้งหมด 117 ครั้ง ซึ่งเป็นฟุตบอล 54 ครั้ง (46.2%) ตะกร้อ 12 ครั้ง (10.3%) วอลเลย์บอล 18 ครั้ง (15.4%) มวย 18 ครั้ง (15.4%) บาสเกตบอล 9 ครั้ง (7.7%) และแบดมินตัน 6 ครั้ง (5.1%) สนามกีฬาที่ใช้ในการจัดการแข่งขันในปีนี้เป็นสนามศุภชลาศัย 54 ครั้ง (46.6%) ยิมเนเซียม 1 50 ครั้ง (43.1%) และยิมเนเซียม 2 12 ครั้ง (10.3%) เดือนที่มีการจัดการแข่งขันมากที่สุดคือ เดือนกันยายนมี 21 ครั้ง (17.9%) รองลงมาเป็นเดือนมิถุนายน กับสิงหาคมมีเท่ากัน 20 ครั้ง (17.1%) ช่วงเวลาที่ใช้ในการจัดการแข่งขันมากที่สุดคือ 16.00-19.00 (68.7%) จำนวนผู้มาชมกีฬาส่วนมากจะอยู่ในช่วง 0-1000 คน (35.9%) รองลงมาอยู่ในช่วง 1000-2000 คน (26.5%) แต่จำนวนผู้มาชมกีฬาที่มากกว่า 10000 คน ก็ยังคงมีอยู่ (2.6%) รูปที่ จ-86 - จ-90 ในภาคผนวก จ. แสดงรายละเอียดต่างๆ ดังกล่าว

## 3. ปีงบประมาณ 2529

ในปีนี้มีนัดการแข่งขันทั้งหมด 23 นัด แบ่งเป็นการแข่งขันย่อยๆ ทั้งหมด 98 ครั้ง ซึ่งเป็นฟุตบอล 38 ครั้ง (38.8%) กรีฑา 1 ครั้ง (1%) ตะกร้อ 12 ครั้ง (12.2%) และวอลเลย์บอล 7 ครั้ง (7.1%) มวย 10 ครั้ง (10.2%) แบดมินตัน 7 ครั้ง (7.1%) และที่เหลือเป็นการแข่งขัน SEA GAMES ครั้งที่ 13 23 ครั้ง (23.5%) สนามกีฬาที่ใช้ในการจัดการแข่งขันในปีนี้เป็นสนามศุภชลาศัย 48 ครั้ง (54.5%) สนามเทพหัสดิน 4 ครั้ง (4.5%) ยิมเนเซียม 1 33 ครั้ง (37.5%) และยิมเนเซียม 2 3 ครั้ง (3.4%) เดือนที่มีการจัดการแข่งขันมากที่สุดคือ เดือนธันวาคมมี 24 ครั้ง (24.5%) รองลงมาเป็นเดือนสิงหาคมมี 13 ครั้ง (13.3%) ช่วงเวลาที่ใช้ในการจัดการแข่งขันมากที่สุดคือ 16.00-19.00 (75.6%) จำนวนผู้มาชมกีฬาส่วนมากจะอยู่ในช่วง 0-1000 คน (48%) รองลงมาอยู่ในช่วง 1000-2000 คน (17.3%) แต่จำนวนผู้มาชมกีฬาที่มากกว่า 10000 คน ก็ยังคงมีอยู่ (8.2%) รูปที่ จ-91 - จ-95 ในภาคผนวก จ. แสดงรายละเอียดต่างๆ ดังกล่าว

## 4. ปีงบประมาณ 2530

ในปีนี้มีนัดการแข่งขันทั้งหมด 22 นัด แบ่งเป็นการแข่งขันย่อยๆ ทั้งหมด 127 ครั้ง ซึ่งเป็นฟุตบอล 63 ครั้ง (49.6%) กรีฑา 6 ครั้ง (4.7%) รักบี้ 3 ครั้ง (2.4%) ตะกร้อ 15 ครั้ง

(11.8%) วอลเลย์บอล 15 ครั้ง (11.8%) บาสเก็ตบอล 11 ครั้ง (8.7%) และแบดมินตัน 7 ครั้ง (5.5%) สนามกีฬาที่ใช้ในการจัดการแข่งขันในปีนี้เป็นสนามศุภชลาศัย 72 ครั้ง (56.7%) กับยิมเนเซียม 1 55 ครั้ง (43.3%) เดือนที่มีการจัดการแข่งขันมากที่สุดคือเดือนกรกฎาคมมี 29 ครั้ง (22.8%) รองลงมาเป็นเดือนตุลาคมมี 21 ครั้ง (16.5%) ช่วงเวลาที่ใช้ในการจัดการแข่งขันมากที่สุดคือ 16.00-19.00 (75.5%) จำนวนผู้เข้าชมกีฬาส่วนมากจะอยู่ในช่วง 0-1000 คน (48%) รองลงมาอยู่ในช่วง 1000-2000 คน (18.1%) แต่จำนวนผู้เข้าชมกีฬาที่มากกว่า 10000 คน มีอยู่ มากพอสมควร (8.7%) รูปที่ จ-96 - จ-100 ในภาคผนวก จ. แสดงรายละเอียดต่างๆ ดังกล่าว

### 5. ปีงบประมาณ 2531

ในปีนี้มีนัดการแข่งขันทั้งหมด 31 นัด แบ่งเป็นการแข่งขันย่อยๆ ทั้งหมด 194 ครั้ง ซึ่งเป็นฟุตบอล 122 ครั้ง (62.9%) รักบี้ 5 ครั้ง (2.6%) ตะกร้อ 7 ครั้ง (3.6%) วอลเลย์บอล 21 ครั้ง (10.8%) มวย 15 ครั้ง (7.7%) บาสเก็ตบอล 13 ครั้ง (6.7%) แบดมินตัน 10 ครั้ง (5.2%) และ เทควันโด 1 ครั้ง (0.5%) สนามกีฬาที่ใช้ในการจัดการแข่งขันในปีนี้เป็นสนามศุภชลาศัย 113 ครั้ง (64.9%) สนามเทพหัสดิน 14 ครั้ง (8%) ยิมเนเซียม 1 38 ครั้ง (21.8%) และยิมเนเซียม 2 9 ครั้ง (5.2%) เดือนที่มีการจัดการแข่งขันมากที่สุดคือ เดือนพฤศจิกายนมี 30 ครั้ง (15.5%) รองลงมาเป็นเดือนกรกฎาคมมี 29 ครั้ง (14.9%) ช่วงเวลาที่ใช้ในการจัดการแข่งขันมากที่สุดคือ 16.00-19.00 (64.2%) จำนวนผู้เข้าชมกีฬาส่วนมากจะอยู่ในช่วง 0-1000คน (41.8%) รองลงมาอยู่ในช่วง 1000-2000 คน (19.5%) แต่จำนวนผู้เข้าชมกีฬาที่มากกว่า 10000 คน มีอยู่ค่อนข้างมาก (9.3%) รูปที่ จ-101 - จ-105 แสดงรายละเอียดต่างๆ ดังกล่าว

### 6. ปีงบประมาณ 2532

ในปีนี้มีนัดการแข่งขันทั้งหมด 37 นัด แบ่งเป็นการแข่งขันย่อยๆ ทั้งหมด 192 ครั้ง ซึ่งเป็นฟุตบอล 107 ครั้ง (55.7%) กรีฑา 2 ครั้ง (1%) รักบี้ 5 ครั้ง (2.6%) ตะกร้อ 9 ครั้ง (4.7%) วอลเลย์บอล 13 ครั้ง (6.8%) มวย 20 ครั้ง (10.4%) บาสเก็ตบอล 9 ครั้ง (4.7%) แบดมินตัน 5 ครั้ง (2.6%) และกายกรรมเจียงซี 22 ครั้ง (11.5%) สนามกีฬาที่ใช้ในการจัดการแข่งขันในปีนี้เป็นสนามศุภชลาศัย 113 ครั้ง (63.5%) สนามเทพหัสดิน 1 ครั้ง (0.5%) ยิมเนเซียม 1 64 ครั้ง (36%) และยิมเนเซียม 2 9 ครั้ง (5.2%) เดือนที่มีการจัดการแข่งขันมากที่สุดคือ เดือนพฤศจิกายนมี 43 ครั้ง (23.4%) รองลงมาเป็นเดือนมิถุนายนมี 25 ครั้ง (13%) ช่วงเวลาที่ใช้ในการจัดการแข่งขันมากที่สุดคือ 16.00-19.00 (61.4%) จำนวนผู้เข้าชมกีฬาส่วนมากจะอยู่ในช่วง 0-1000 คน (49.5%) รองลงมาอยู่ในช่วง 1000-2000 คน (12.5%) แต่จำนวนผู้เข้าชมกีฬาที่มากกว่า 10000 คน มีอยู่พอสมควร (6.2%) รูปที่ จ-106 - จ-110 ในภาคผนวก จ. แสดงรายละเอียดต่างๆ ดังกล่าว

## 7. ปีงบประมาณ 2533

ในปีนี้มีนัดการแข่งขันทั้งหมด 20 นัด แบ่งเป็นการแข่งขันย่อยๆ ทั้งหมด 114 ครั้ง ซึ่งเป็นฟุตบอล 105 ครั้ง (92.1%) รักบี้ 4 ครั้ง (3.5%) และตะกร้อ 5 ครั้ง (4.4%) สนามกีฬาที่ใช้ในการจัดการแข่งขันในปีนี้เป็นสนามศุภชลาศัย 109 ครั้ง (95.6%) กับยิมเนเซียม 15 ครั้ง (4.4%) เดือนที่มีการจัดการแข่งขันมากที่สุดคือ เดือนพฤษภาคมมี 27 ครั้ง (23.9%) รองลงมาเป็นเดือนมีนาคม กับพฤศจิกายนมีเท่ากัน 14 ครั้ง (12.4%) ช่วงเวลาที่ใช้ในการจัดการแข่งขันมากที่สุดคือ 16.00-19.00 (83.5%) จำนวนผู้ชมกีฬาส่วนมากจะอยู่ในช่วง 0-1000 คน (39.5%) รองลงมาอยู่ในช่วง 2000-3000 คน (16.7%) แต่จำนวนผู้ชมกีฬาที่มากกว่า 10000 คน มีอยู่พอสมควร (4.4%) รูปที่ จ-111 - จ-115 ในภาคผนวก จ. แสดงรายละเอียดต่างๆ ดังกล่าว



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย