

## บทที่ 4

### ผลการดำเนินงานวิจัย

จากการดำเนินงานวิจัยตามขั้นตอนในบทที่ 3 ได้ผลการดำเนินงานวิจัย ดังต่อไปนี้

#### 4.1 ข้อมูลสภาพระบบขนส่งในปัจจุบัน

ผู้วิจัยได้ทำการทบทวนข้อมูลเส้นทางในเขตตัวเมืองจันทบุรี จึงได้แบ่งเขตการวิเคราะห์ ออกเป็น 2 โซนเพื่อให้ง่ายต่อการวิเคราะห์ และง่ายต่อการออกแบบเส้นทางขนส่ง ให้ถนนเลียบริบเป็นเส้นศูนย์กลาง โซนที่หนึ่ง คือ โซนด้านทิศตะวันออกของถนนเลียบริบ และโซนที่สอง คือ โซนด้านทิศตะวันตกถนนเลียบริบสามารถนำมาวิเคราะห์วิเคราะห์ที่ได้ดังนี้

การแบ่งโซนเขตตัวเมืองจันทบุรีออกเป็น 2 โซน ดังนี้

1. โซนด้านตะวันออกของถนนเลียบริบ โดยเริ่มจากสี่แยกพระยาตรังมาทางถนนท่าหลวงไปจนถึงสี่แยกสถานีตำรวจจันทบุรีแล้วเลี้ยวขวามาทางถนนเบญจมาชุตีเชื่อมมาถึงถนนตรีรัตน์ จนถึงสี่แยกไฟแดงแล้วเลี้ยวขวามาถนนญาณวิโรจน์ถึงสามแยกไฟแดงบริษัทมาสด้าจำกัดแล้วเลี้ยวขวามาตรงถนนกัญญาสาสน์ ข้ามสะพานมาทางถนนมหาราชแล้วเลี้ยวขวาเพื่อมาบรรจบกันที่ถนนเลียบริบ โดยมีตำแหน่งและเส้นทางของสถานที่ที่สำคัญแสดงในตาราง 4.1

ตารางที่ 4.1 แสดงตำแหน่งและเส้นทางของสถานที่ที่สำคัญโซนด้านตะวันออกถนนเลียบริบ

ลำดับ	สถานที่	ถนนที่ตั้ง	ถนนที่เชื่อมกับถนนที่ตั้ง
1	ศาลสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช	ถนนท่าหลวง	ถนนพระยาตรัง ถนนเลียบริบ ถนนเบญจมาชุตี
2	ศาลหลักเมืองจังหวัดจันทบุรี	ถนนท่าหลวง	ถนนพระยาตรัง ถนนเลียบริบ ถนนเบญจมาชุตี
3	แขวนการทางจังหวัดจันทบุรี	ถนนเลียบริบ	ถนนท่าหลวง ถนนพระยาตรัง ถนนท่าฉลบก ถนนสฤทธิเดช
4	บริษัทขนส่ง จำกัด	ถนนสฤทธิเดช	ถนนเลียบริบ ถนนเบญจมาชุตี

ตารางที่ 4.1 แสดงตำแหน่งและเส้นทางของสถานที่ที่สำคัญโซนด้านตะวันออกถนนเลียบเนิน (ต่อ)

ลำดับ	สถานที่	ถนนที่ตั้ง	ถนนที่เชื่อมกับถนนที่ตั้ง
5	ศูนย์เยาวชนเทศบาลเมือง จันทบุรี	ถนนเลียบเนิน	ถนนท่าหลวง ถนนพระ ยาตรัง ถนนท่าแฉลบ ถนนสฤษดิเดช
6	สนามกีฬากลาง	ถนนเลียบเนิน	ถนนท่าหลวง ถนนพระ ยาตรัง ถนนท่าแฉลบ ถนนสฤษดิเดช
7	โรงพยาบาลกรุงเทพจันทบุรี	ถนนท่าหลวง	ถนนพระยาตรัง ถนน เลียบเนิน ถนน เบญจมาราชูทิศ
8	ศาลจังหวัดจันทบุรี	ซอยศรียานุสรณ์	ถนนท่าหลวง ถนนสฤษดิเดช
9	สถานีตำรวจภูธรจังหวัดจันทบุรี	ถนนท่าหลวง	ถนนพระยาตรัง ถนน เลียบเนิน ถนน เบญจมาราชูทิศ
10	สำนักงานประปาจังหวัดจันทบุรี	ถนนเบญจมาราชูทิศ	ถนนท่าหลวง ถนนสฤษดิเดช ถนนตรีรัตน์ ถนนศรีจันทร์ ถนนขวาง
11	โรงแรมเกษมคานต์	ถนนเบญจมาราชูทิศ	ถนนท่าหลวง ถนนสฤษดิเดช ถนนตรีรัตน์ ถนนศรีจันทร์ ถนนขวาง
12	สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษา จันทบุรี เขต 2	ซอยศรียานุสรณ์	ถนนท่าหลวง ถนนสฤษดิเดช
13	ตลาดน้ำพุ	ซอยศรีรองเมือง	ถนนเบญจมาราชูทิศ ถนนขวาง ถนนอัมพวา
14	ตลาดสดเมืองจันท	ถนนสฤษดิเดช	ถนนเลียบเนิน ถนน เบญจมาราชูทิศ

ตารางที่ 4.1 แสดงตำแหน่งและเส้นทางของสถานที่ที่สำคัญโซนด้านตะวันออกถนนเลียบเนิน (ต่อ)

ลำดับ	สถานที่	ถนนที่ตั้ง	ถนนที่เชื่อมกับถนนที่ตั้ง
15	แฟมิลี่	ถนนขวาง	ถนนศรีจันทร์ ถนนท่าแฉลบ ถนนเบญจมาชูทิศ
16	วัดเขตนานบุญญาราม	ถนนเบญจมาชูทิศ	ถนนท่าหลวง ถนนสฤทธิเดช ถนนตรีรัตน์ ถนนศรีจันทร์
17	สวนสาธารณะสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช	ถนนเลียบเนิน	ถนนท่าหลวง ถนนพระยาตรัง ถนนท่าแฉลบ ถนนสฤทธิเดช
18	อาสนวิหารพระนางมารีอาปฏิสนธิณิมล	ถนนตรีรัตน์	ถนนญาณวิโรจน์ ถนนเบญจมาชูทิศ
19	วัดไผ่ล้อม	ถนนตรีรัตน์	ถนนญาณวิโรจน์ ถนนเบญจมาชูทิศ
20	โรงแรมเคพีแกรนด์	ถนนตรีรัตน์	ถนนญาณวิโรจน์ ถนนเบญจมาชูทิศ
21	โรบินสัน จันทบุรี	ถนนภิญญาสาสน์	ถนนญาณวิโรจน์ ซอยมหาราช
22	ตลาดจตุจักร	ถนนภิญญาสาสน์	ถนนญาณวิโรจน์ ซอยมหาราช
23	โรงแรมอินจัน	ถนนท่าแฉลบ	ถนนขวาง ถนนเลียบเนิน
24	ออบิทซ์	ซอยมหาราช	ถนนภิญญาสาสน์ ถนนท่าแฉลบ
25	ศูนย์อัญมณีและเครื่องประดับ	ซอยมหาราช	ถนนภิญญาสาสน์ ถนนท่าแฉลบ
26	ที่ทำการไปรษณีย์จังหวัดจันทบุรี	ซอยมหาราช	ถนนภิญญาสาสน์ ถนนท่าแฉลบ
27	โรงแรมอีสเทิร์น	ซอยมหาราช	ถนนภิญญาสาสน์ ถนนท่าแฉลบ

2. โชนด้านตะวันตกของถนนเลียบเนิน เริ่มจากสี่แยกพระยาตรังมาจนถึงสี่แยกเนินวงแล้ว เลี้ยวซ้ายมาถนนตากสิน เมื่อมาถึงสามแยกท่าแฉลบแล้วเลี้ยวซ้ายมาถนนท่าแฉลบผ่านบึงซี ซุปเปอร์ เซนเตอร์ สุดท้ายจะมาบรรจบที่ถนนเลียบเนิน โดยมีตำแหน่งและเส้นทางของสถานที่สำคัญแสดงใน ตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 แสดงตำแหน่งและเส้นทางของสถานที่ที่สำคัญโชนด้านตะวันตกถนนเลียบเนิน

ลำดับ	สถานที่	ถนนที่ตั้ง	ถนนที่เชื่อมกับถนนที่ตั้ง
1	ตลาดพระยาตรัง	ถนนพระยาตรัง	ถนนตากสิน ถนนท่าหลวง ถนนเลียบเนิน
2	เดอะเบส 1	ถนนพระยาตรัง	ถนนตากสิน ถนนท่าหลวง ถนนเลียบเนิน
3	เทสโก้ โลตัส	ถนนพระยาตรัง	ถนนตากสิน ถนนท่าหลวง ถนนเลียบเนิน
4	จวนผู้ว่าราชการจังหวัดจันทบุรี	ถนนเลียบเนิน	ถนนท่าหลวง ถนนพระยาตรัง ถนนท่าแฉลบ ถนนสฤษดิเดช
5	ศาลากลางจังหวัดจันทบุรี	ถนนเลียบเนิน	ถนนท่าหลวง ถนนพระยาตรัง ถนนท่าแฉลบ ถนนสฤษดิเดช
6	โรงแรมเสม็ดงาม รีสอร์ท	ถนนตากสิน	ถนนท่าแฉลบ ถนนพระยาตรัง
7	โรงแรมเพชรจันทร์ รีสอร์ท	ถนนตากสิน	ถนนท่าแฉลบ ถนนพระยาตรัง
8	ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลาง	ถนนตากสิน	ถนนท่าแฉลบ ถนนพระยาตรัง
9	โรงพยาบาลพระปกเกล้า	ถนนเลียบเนิน	ถนนท่าหลวง ถนนพระยาตรัง ถนนท่าแฉลบ ถนนสฤษดิเดช
10	กาลครั้งหนึ่ง ร้านกาแฟ	ถนนท่าแฉลบ	ถนนตากสิน ถนนเลียบเนิน ซอยมหาราช
11	บึงซี ซุปเปอร์เซนเตอร์	ถนนท่าแฉลบ	ถนนตากสิน ถนนเลียบเนิน ซอยมหาราช

ตารางที่ 4.2 แสดงตำแหน่งและเส้นทางของสถานที่ที่สำคัญโซนด้านตะวันตกถนนเลียบเนิน(ต่อ)

ลำดับ	สถานที่	ถนนที่ตั้ง	ถนนที่เชื่อมกับถนนที่ตั้ง
12	สำนักงานพาณิชย์จังหวัด จันทบุรี	ถนนท่าแฉลบ	ถนนตากสิน ถนนเลียบ เนิน ซอยมหาราช
13	วิทยาลัยพยาบาลพระปกเกล้า	ถนนเลียบเนิน	ถนนท่าหลวง ถนนพระ ยาตรัง ถนนท่าแฉลบ ถนนสุษดิเดช

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลสถานที่ที่สำคัญในเขตตัวเมืองจันทบุรี ทำให้ผู้วิจัยสามารถวิเคราะห์ และเป็นทางเลือกหนึ่งของการออกแบบเส้นทางรถขนส่งสาธารณะในเขตตัวเมืองจันทบุรี

#### 4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสภาพขนส่งในปัจจุบัน

ในการสอบถามข้อมูลประกอบด้วย ข้อมูลของผู้ขับรถขนส่งสาธารณะ เส้นทางรถขนส่งจาก จุดพักรถไปยังจุดหมายปลายทาง ระยะทางในการขนส่ง และจำนวนผู้โดยสาร โดยในการเก็บข้อมูล จะเป็นการเก็บข้อมูลจากผู้ประกอบการรถขนส่งสาธารณะในเขตตัวเมืองจันทบุรี จากนั้นนำข้อมูลมา วิเคราะห์โครงข่ายของเส้นทางสำหรับระบบการขนส่งสาธารณะ โดยผลของการวิเคราะห์คือ

##### 4.2.1 กำหนดจุดรับส่งผู้โดยสารของระบบขนส่งสาธารณะ

จากการศึกษาข้อมูลสถานที่ที่สำคัญในเขตตัวเมืองจันทบุรี พบว่าสถานที่สำคัญที่ระบบขนส่งสาธารณะจำเป็นต้องผ่านคือ สถานที่ราชการ และสถานที่ท่องเที่ยว ซึ่งมีสถานที่สำคัญ ดังต่อไปนี้ สถานที่ราชการ ได้แก่ แขวงทางจันทบุรี ที่ทำการบริษัทขนส่ง จำกัด ศาลากลาง จันทบุรี ศูนย์เยาวชนเทศบาลเมืองจันทบุรี สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาจันทบุรีเขต2 ศาล จังหวัดจันทบุรี สำนักงานประปาจังหวัดจันทบุรี สถานีตำรวจภูธรจันทบุรีโรงพยาบาลกรุงเทพ จันทบุรี โรงพยาบาลพระปกเกล้า ที่ทำการไปรษณีย์จันทบุรี และสถานที่ท่องเที่ยวรวมถึงย่าน การค้า ได้แก่ เทสโก้โลตัส ร้านเดอะเบส 1 ตลาดเจริญสุข สนามกีฬากลางจันทบุรี สวนสาธารณะ สมเด็จพระเจ้าตากสิน ตลาดน้ำพุ ตลาดค้าพลอย โรบินสันจันทบุรี ตลาดจตุจักร อาสนวิหารพระ นางมารี บิ๊กซีซูเปอร์เซ็นเตอร์ โรงแรมเกษมคานต์ โรงแรมอินจัน โรงแรมเคพีแกรนด์ โรงแรม อีสเทอร์น ศูนย์อัญมณีและเครื่องประดับ และห้างแฟมิลี่

จากสถานที่สำคัญในจังหวัดจันทบุรีสามารถนำมาจัดกลุ่มของสถานที่ ตามลักษณะของ ความสัมพันธ์เชิงพื้นที่ โดยสถานที่ที่อยู่ใกล้เคียงกันจะจัดให้อยู่ในกลุ่มเดียวกัน ดังตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3 แสดงการจัดกลุ่มจุดรับส่งผู้โดยสารของระบบขนส่งสาธารณะ

จุดรับส่ง	สัญลักษณ์
ห้างเทสโก้โลตัส	A
ศาลหลักเมืองจันทบุรี	B
ตลาดน้ำพุ	C
ห้างโรบินสันจันทบุรี	D
ศูนย์อัญมณีและเครื่องประดับ	E
ห้างบิ๊กซีจันทบุรี	F
โรงพยาบาลพระปกเกล้า	G
สถานีขนส่งจันทบุรี	H

จากการจัดกลุ่มสามารถแบ่งได้ทั้งหมด 8 กลุ่มและกำหนดเป็นจุดรับส่งผู้โดยสาร ได้แก่ ห้างเทสโก้โลตัส ศาลหลักเมืองจันทบุรี ตลาดน้ำพุ ห้างโรบินสันจันทบุรี ศูนย์อัญมณีและเครื่องประดับ ห้างบิ๊กซีจันทบุรี โรงพยาบาลพระปกเกล้า สถานีขนส่งจันทบุรี และกำหนดสัญลักษณ์ให้เป็นกลุ่ม A B C D E F G และ H ตามลำดับ

#### 4.2.2 วิเคราะห์เส้นทางระหว่างจุดรับส่ง

เมื่อกำหนดจุดรับส่งผู้โดยสารแล้วทำการรวบรวมข้อมูลของระยะทางระหว่างกลุ่มพื้นที่ ซึ่งเส้นทางระหว่างกลุ่มพื้นที่แต่ละกลุ่มมีหลายเส้นทาง ผู้วิจัยจะเลือกเส้นทางที่สั้นที่สุดมา ออกแบบระบบโครงข่ายของระบบขนส่งสาธารณะ จากการรวบรวมข้อมูลด้านเส้นทางแสดงผลในลักษณะของ From-To Chart ดังตารางที่ 4.4

ตารางที่ 4.4 แสดงระยะทางระหว่างกลุ่มพื้นที่ (กิโลเมตร)

To From	A	B	C	D	E	F	G	H
A	-	1.1	3.8	4.7	4.6	4.7	3.3	2.4
B	1.1	-	1.9	2.4	3.3	3.8	2.4	1.1
C	1.8	1.2	-	2.3	2.3	2.8	1.8	0.8
D	3.5	2.9	2.1	-	1.1	3.0	2.5	2.5
E	3.2	3.2	2.4	1.1	-	1.9	1.7	2.6
F	2.5	2.9	2.1	2.4	1.2	-	1.0	1.9
G	1.9	2.4	2.0	2.5	1.7	1.8	-	1.3
H	1.0	1.1	1.5	2.5	2.6	2.7	1.3	-

จากตารางที่ 4.4 แสดงระยะทางที่ระหว่างกลุ่มพื้นที่ จะเห็นได้ว่าระยะทางขาไป และ ขากลับของบางพื้นที่มีความแตกต่างกัน เนื่องจากลักษณะของโครงข่ายถนนในเขตตัวเมือง

จันทบุรีมีลักษณะที่แตกต่างกัน มีทั้งถนนสี่ช่องทางเดิน สองช่องทางเดิน ทางกลับรถ อย่างไรก็ตามในการออกแบบระบบการขนส่งสาธารณะจะออกแบบโดยใช้ระยะทางที่สั้นที่สุดในลักษณะที่เหมือนกับการออกแบบระบบการขนส่งสินค้าไม่ได้ เนื่องจากระบบการขนส่งสาธารณะจำเป็นจะต้องออกแบบให้รองรับการใช้งานของผู้ใช้บริการให้มากที่สุด จะต้องใช้ข้อมูลในด้านของผู้ใช้บริการเข้ามามีส่วนในการออกแบบระบบโครงข่ายเส้นทางด้วย

#### 4.2.3 วิเคราะห์อัตราการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ

ทำการรวบรวมข้อมูลอัตราการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเขตตัวเมืองจันทบุรี โดยเก็บข้อมูลจำนวนผู้ใช้บริการระหว่างพื้นที่แต่ละพื้นที่จากกลุ่มผู้ใช้บริการเดิมคือ รถยนต์ขนาดเล็กไม่ประจำทาง (รถมาสด้า) ซึ่งมีผู้ใช้บริการทั้งหมด 5 กลุ่มหลัก เก็บข้อมูลเป็นระยะเวลา 1 เดือน แล้วนำมาคำนวณหาอัตราการใช้บริการ ดังสมการ

$$\text{อัตราการใช้บริการ} = P/T$$

เมื่อ P หมายถึง จำนวนผู้โดยสารในรถแต่ละจุดรับ-ส่งผู้โดยสาร

T หมายถึง จำนวนผู้โดยสารทั้งหมด

ซึ่งผลของการรวบรวมข้อมูลแสดงในตารางที่ 4.5

ตารางที่ 4.5 แสดงอัตราการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะระหว่างกลุ่มพื้นที่

To From	A	B	C	D	E	F	G	H	total
A	-	0.003	0.032	0.006	0.003	0.024	0.003	0.041	0.112
B	0.003	-	0.003	0.003	0.003	0.003	0.003	0.003	0.021
C	0.009	0.003	-	0.030	0.015	0.009	0.035	0.106	0.207
D	0.003	0.006	0.044	-	0.003	0.024	0.003	0.032	0.115
E	0.003	0.003	0.003	0.003	-	0.003	0.003	0.003	0.021
F	0.003	0.003	0.003	0.003	0.003	-	0.003	0.003	0.021
G	0.003	0.003	0.018	0.027	0.006	0.006	-	0.050	0.112
H	0.015	0.032	0.233	0.035	0.003	0.056	0.018	-	0.392
total	0.038	0.053	0.336	0.106	0.035	0.124	0.068	0.239	1.000

จากตารางที่ 4.5 แสดงอัตราการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะระหว่างกลุ่มพื้นที่ จะเห็นได้ว่าอัตราการใช้บริการต้นทางที่มากที่สุด ได้แก่กลุ่ม H รองลงมาคือ C D A และ G ซึ่งได้แก่ สถานีขนส่งจันทบุรี ตลาดน้ำพุ ห้างโรบินสันจันทบุรี ห้างเทศโก้โลตัส และโรงพยาบาลพระปกเกล้าตามลำดับ และปลายทางของผู้ใช้บริการที่มากที่สุดคือ C รองลงมาคือ H F และ D ซึ่งได้แก่ ตลาดน้ำพุ สถานีขนส่งจันทบุรี ห้างบิ๊กซีจันทบุรี และห้างโรบินสันจันทบุรี ตามลำดับ

### 4.3 ออกแบบเส้นทางทางการขนส่งสาธารณะ

จากข้อมูลด้านระยะทางและอัตราผู้ให้บริการ นำมาคำนวณหา Loading Surveys ของแต่ละจุดรับส่ง ดังสมการ

$$APTL = (\Sigma(P \times D)) / T$$

เมื่อ P หมายถึง จำนวนผู้โดยสารในรถแต่ละจุดรับ-ส่งผู้โดยสาร

D หมายถึง ระยะทางแต่ละจุดรับ-ส่ง

T หมายถึง จำนวนผู้โดยสารทั้งหมด

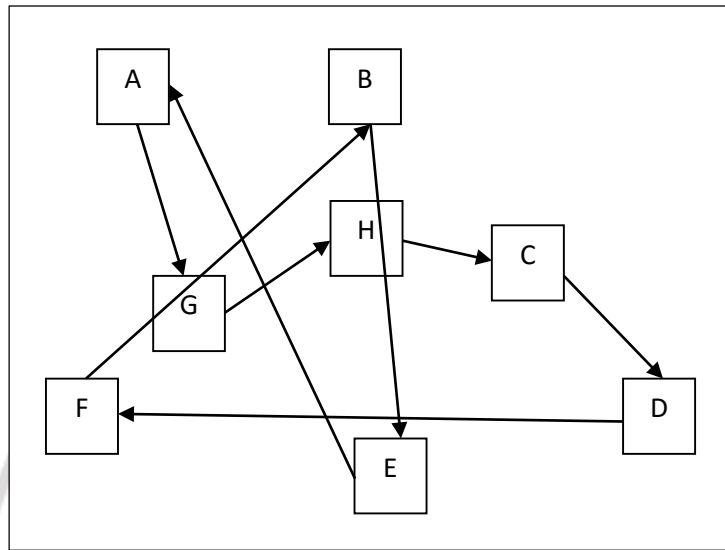
โดยผลจากการคำนวณแสดงในตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.6 แสดงค่า Loading Surveys

To From	A	B	C	D	E	F	G	H	total
A	-	0.003	0.123	0.028	0.014	0.111	0.010	0.099	0.388
B	0.003	-	0.006	0.007	0.010	0.011	0.007	0.003	0.047
C	0.016	0.004	-	0.068	0.034	0.025	0.064	0.085	0.295
D	0.010	0.017	0.093	-	0.003	0.071	0.007	0.081	0.283
E	0.009	0.009	0.007	0.003	-	0.006	0.005	0.008	0.048
F	0.007	0.009	0.006	0.007	0.004	-	0.003	0.006	0.041
G	0.006	0.007	0.035	0.066	0.010	0.011	-	0.065	0.200
H	0.015	0.036	0.350	0.089	0.008	0.151	0.023	-	0.671
total	0.067	0.085	0.620	0.268	0.082	0.385	0.119	0.347	

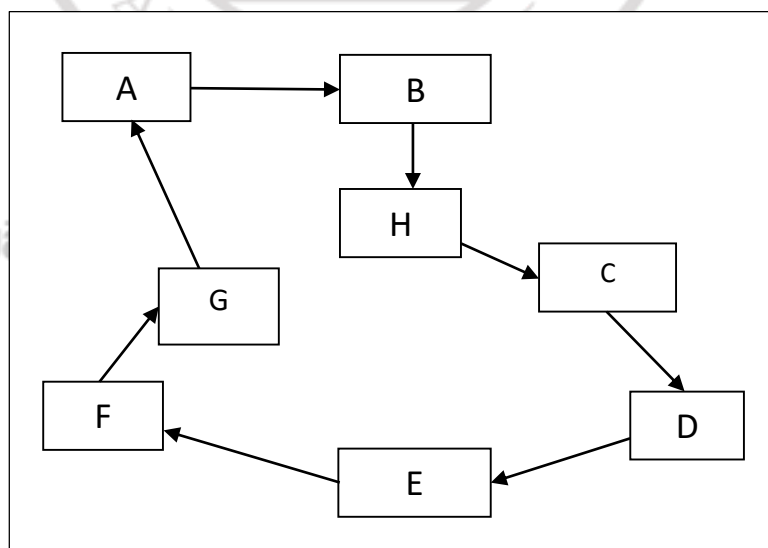
จากค่า Loading Surveys ที่คำนวณได้ในตารางที่ 4.8 นำมาออกแบบโครงข่ายระบบการขนส่งสาธารณะในเขตตัวเมืองจันทบุรี โดยจุดเริ่มต้นจะเริ่มจากจุดที่มีอัตราผู้ให้บริการมากที่สุด คือจุด H และพิจารณาค่า Loading Surveys ของเส้นทางที่มี H เป็นจุดเริ่มต้น โดยเลือกค่าที่มากที่สุดซึ่งคือ จุด C แล้วทำการวิเคราะห์เส้นทางไปจนโครงข่ายระบบขนส่งผ่านทุกจุด โดยระบบโครงข่ายจะต้องมีการออกแบบให้เป็นวงรอบเดียว และเดินทางซ้ำทางเดิมให้น้อยที่สุด จากการวิเคราะห์ในเบื้องต้นจากค่า Loading surveys สามารถออกแบบระบบโครงข่ายการขนส่งได้คือ เริ่มต้นจากจุด H ไปจุด C D F B E A และ G ตามลำดับ ดังแสดงในภาพที่ 4.1





ภาพที่ 4.1 แสดงผลการออกแบบระบบโครงข่ายการขนส่งสาธารณะเบื้องต้น

จากภาพที่ 4.1 แสดงระบบโครงข่ายสาธารณะจากข้อมูล Loading Surveys จะเห็นได้ว่าลักษณะโครงข่ายดังกล่าวยังมีความซับซ้อนของเส้นทาง มีการเส้นทางที่ทับซ้อนกัน ดังนั้นจึงมีการปรับปรุงระบบโครงข่ายใหม่ โดยอาศัยโครงข่ายที่ได้ออกแบบไว้เบื้องต้นเป็นหลัก เริ่มต้นจากจุด H ไปจุด C D ตามลำดับ จากจุด D ไปจุด F เส้นทางนี้จะผ่านจุด E จึงกำหนดให้เป็นโครงข่าย D E F และจากจุด F ไปจุด B เส้นทางนี้ผ่านจุด G จากไปจุด G กำหนดให้ต่อไปที่จุด A B และ H ตามลำดับ จึงสามารถสรุปเป็นระบบโครงข่ายการขนส่งสาธารณะในดงเมืองจันทบุรีได้เป็น H C D E F G A B และ H ตามลำดับ ซึ่งหลักจากประเมินเส้นทางและทำการปรับปรุงเส้นทางที่ออกแบบแล้ว ได้เส้นทางระบบขนส่งสาธารณะในเขตตัวเมืองจันทบุรี ดังภาพที่ 4.2



ภาพที่ 4.2 แสดงระบบโครงข่ายการขนส่งสาธารณะในเขตตัวเมืองจันทบุรีหลังการประเมิน

จากการออกแบบระบบโครงข่ายการส่งสาธารณะในเขตตัวเมืองจันทบุรี ด้วยการวิเคราะห์ Loading Surveys และการออกแบบโครงข่ายโดยวิธีการแบบ Mathematic Approach ทำให้ได้โครงข่ายระบบการขนส่งสาธารณะในเขตตัวเมืองจันทบุรี ที่มีวงรอบเดียว และผ่านสถานที่สำคัญครบทุกกลุ่มพื้นที่ โดยเริ่มจากสถานีขนส่งผู้โดยสารจันทบุรี ไปยัง ตลาดน้ำพุ ห้างโรบินสัน ศูนย์อัญมณีและเครื่องประดับ ห้างบิ๊กซี โรงพยาบาลพระปกเกล้า ห้างเทสโก้ โลตัส ศาลหลักเมือง และวนกลับมาที่สถานีขนส่งผู้โดยสารจันทบุรี ดังภาพที่ 4.2 ซึ่งมีระยะทางรวมทั้งสิ้น 11.9 กิโลเมตร และมีค่า Loading Surveys เท่ากับ 0.442



ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยราชภัฏรำไพพรรณี