

สภาพการใช้ที่จอดรถของอาคารชุดพักอาศัยที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ในแนวรถไฟฟ้า: กรณีศึกษา
อาคารชุดพักอาศัยขนาดใหญ่บนถนนสุขุมวิท



นายฉัตรชัย ตั่งมหาสถิตกุล

ศูนย์วิทยทรัพยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาเคหศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ภาควิชาเคหการ

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2553

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



5 2 7 4 2 5 4 9 2 5

CAR PARK USAGE IN LARGE CONDOMINIUMS ALONG THE RAIL TRANSIT: A CASE
STUDY OF A LARGE CONDOMINIUM ON SUKHUMVIT ROAD

Mr. Chatchai Tangmahasathikul



ศูนย์วิทยพัทยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Housing Development Program in Real Estate Development

Department of Housing

Faculty of Architecture

Chulalongkorn University

Academic Year 2010

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์

สภาพการใช้ที่จอดรถของอาคารชุดพักอาศัยที่เป็น
อาคารขนาดใหญ่ในแนวรถไฟฟ้า: กรณีศึกษาอาคาร
ชุดพักอาศัยขนาดใหญ่บนถนนสุขุมวิท

โดย

นายฉัตรชัย ตั้งมหาสถิตกุล

สาขาวิชา

การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์


อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

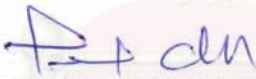
รองศาสตราจารย์ นาวาโท ไตรวัฒน์ วิริยะศิริ


คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้
เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทมหาบัณฑิต


.....รักษาการแทนคณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ พรชัย เลานหทัย)


คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์


.....ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ไตรวัฒน์ จารุทัศน์)


.....อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(รองศาสตราจารย์ นาวาโท ไตรวัฒน์ วิริยะศิริ)


.....กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ สุปรียา หิรัญโร, ศาสตราจารย์ชาน)


.....กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ยุวดี ศิริ)


.....กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(นาย บรวิสุทธิ์ กาลสินพิลา)

ฉัตรชัย ตังมหาสถิตกุล: สภาพการใช้ที่จอดรถของอาคารชุดพักอาศัยที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ในแนวรถไฟฟ้า : กรณีศึกษา อาคารชุดพักอาศัยขนาดใหญ่บนถนนสุขุมวิท. (CAR PARK USAGE OF A LARGE CONDOMINIUMS ALONG THE RAIL TRANSIT: A CASE STUDY OF A LARGE CONDOMINIUM ON SUKHUMVIT ROAD.) อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก : รศ.นท. ไตรวัฒน์ วิริยะศิริ, 105 หน้า.

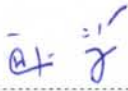
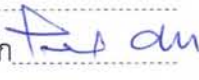
การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่ออธิบายการใช้ประโยชน์ของพื้นที่จอดรถเปรียบเทียบกับมาตรฐานและข้อกำหนดต่างๆและวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความต้องการพื้นที่จอดรถในอาคารชุดที่อยู่ในแนวรถไฟฟ้า เพื่อนำเสนอแนวทางในการกำหนดจำนวนที่จอดรถให้เหมาะสมกับการใช้งานและเป็นการออกแบบการใช้พื้นที่จอดรถยนต์สำหรับอาคารชุดที่อยู่ในแนวรถไฟฟ้าต่อไป

จากผลการศึกษาพบว่ามีการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ของอาคารชุดพักอาศัยที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้ามากที่สุดในช่วงเวลาตั้งแต่ 18.00-08.00 น. และมีการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ไม่เต็มประสิทธิภาพ ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความต้องการที่จอดรถของอาคารชุดในแนวรถไฟฟ้าประกอบไปด้วย 1)ขนาดพื้นที่ของอาคาร ซึ่งอาคารที่มีพื้นที่น้อยจะมีความต้องการใช้พื้นที่จอดรถน้อยกว่าอาคารที่มีพื้นที่มาก ซึ่งอาคารที่มีพื้นที่น้อยจะมีการใช้พื้นที่จอดรถเหลือและในอาคารที่เป็นอาคารขนาดใหญ่พิเศษ ที่มีพื้นที่มากกว่า 25,000 ตารางเมตร จะมีความต้องการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ในอัตราที่สอดคล้องกับการขออนุญาตปลูกสร้างอาคาร, 2)กรรมสิทธิ์ของพื้นที่จอดรถยนต์ที่เป็นกรรมสิทธิ์ส่วนบุคคล จะมีความต้องการใช้พื้นที่จอดรถยนต์มากกว่าที่เป็นกรรมสิทธิ์ส่วนกลาง, 3)พื้นที่เฉลี่ยของห้องชุด ซึ่งการพิจารณาพื้นที่เฉลี่ยของห้องพักน่าจะเป็นเกณฑ์ที่จะช่วยให้ผู้ประกอบการทราบถึงความต้องการของจำนวนห้องพักอาศัยต่อจำนวนที่จอดรถที่เหมาะสม จากผลการวิจัยพบว่าจำนวนหน่วยพักอาศัย 1 หน่วยต่อที่จอดรถ 1 คัน มีพื้นที่เฉลี่ยของห้องชุดพักอาศัยที่เหมาะสมอยู่ประมาณ 90-100 ตารางเมตร, 4)ขนาดห้องชุดที่มีขนาดใหญ่ขึ้นการครอบครองรถจะเพิ่มมากขึ้น, 5)อัตราการครอบครองรถยนต์และรูปแบบการเดินทาง จากกลุ่มตัวอย่างของผู้พักอาศัยในอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้ายังมีการครอบครองรถสูงถึงร้อยละ 88.7 และเลือกรูปแบบการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวเป็นหลักและมีการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าเป็นส่วนเสริม

ความคิดเห็นของผู้ที่พักอาศัยที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า ถึงแม้ที่พักจะอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าและสามารถใช้บริการรถไฟฟ้าได้ แต่ก็ยังมีความจำเป็นต้องใช้รถยนต์ส่วนตัวและเห็นว่าไม่สามารถลดพื้นที่จอดรถยนต์ลงได้ และไม่ได้คิดที่จะซื้อ ถึงแม้ว่าอาคารชุดดังกล่าวสามารถลดราคาถูกลงแต่มีการลดพื้นที่จอดรถยนต์ลง

ข้อสังเกตในงานวิจัยนี้พบว่าพื้นที่จอดรถยนต์มีการใช้ไม่เต็มประสิทธิภาพตลอดเวลา ดังนั้นควรมีการนำพื้นที่จอดรถยนต์ไปใช้ประโยชน์ เช่น ให้มีการเช่าที่จอดรถเพื่อเพิ่มรายได้ให้กับอาคารชุดพักอาศัย เป็นต้น ส่วนกรรมสิทธิ์ที่จอดรถที่เป็นพื้นที่ส่วนบุคคลจะเป็นปัจจัยให้มีความต้องการใช้พื้นที่จอดรถยนต์มากขึ้น ดังนั้นผู้ประกอบการควรพิจารณารูปแบบการขายพื้นที่จอดรถยนต์ให้แก่ผู้ที่มีความต้องการจริงๆ เท่านั้น และนำพื้นที่จอดรถยนต์ที่เหลือมาบริหารจัดการเอง

ภาควิชาเคหการ.....
สาขาวิชาการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์.....
ปีการศึกษา..... 2553.....

ลายมือชื่อนิสิต 
ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก 

5274254925 : MAJOR REAL ESTATE DEVELOPMENT

KEYWORDS : CAR PARK / CONDOMINIUM / THE RAIL TRANSIT

CHATCHAI TANGMAHASATHIKUL: CAR PARK USAGE IN LARGE CONDOMINIUMS ALONG THE RAIL TRANSIT: A CASE STUDY OF A LARGE CONDOMINIUM ON SUKHUMVIT ROAD. ADVISOR: ASSOC. PROF. CDR. TRAIWAT VIRYASIRI, 105 pp.

The objectives of this research were (i) to study the use of a car park at a large condominium along the rail transit to determine how it complied with the standards and regulations of Bangkok City, and (ii) to analyze the factors that influence the need for car parking at this condominium. The results of this research can be utilized as guidelines in future usage design when determining how much parking space is needed for a large condominium along the rail transit.

This study has revealed that this car park has a high usage rate between 18.00 and 08.00. The factors that affect the car park are (i) the area of the condominium; the greater the area of the condominium, the greater the size of the car park, though a car park at a condominium on a small block will be used less efficiently than one at a condominium whose area is greater than 25,000 sq.m., (ii) a private car park is preferred by residents of the condominium to a public car park, (iii) the average residential floor space per car is 90 - 100 sq.m., (iv) the greater the area of residential space, the greater the area of car park required, and (v), car owners, who comprise 88.7% of residents in this large condominium along the rail transit, view their cars as their primary transportation option, and the BTS as their secondary option.

The residents in this large condominium along the rail transit believe that, although they live near a BTS station and can use this form of transportation easily, they still need to use their own cars so the car park area cannot be reduced. They stated that they would not buy a lower-priced condominium car park.

This research suggests that the use of car parks in large condominiums along the rail transit is ineffective. The authorities should manage these car parks so they are more effectively utilized from 8.00 to 18.00 by renting them to non-residents during office hours. The availability of a private car park is one of the criteria for purchasers of large condominiums along the rail transit so developers should ensure sufficient car parking space for residents while managing the rest of the car park area according to condominium regulations.

Department : Housing

Student's Signature 

Field of Study : ... Real Estate Development

Advisor's Signature 

Academic Year : 2010

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยความกรุณาเป็นอย่างยิ่งจากอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ คือ รศ.นท. ไตรวัฒน์ วิริยะศิริ ซึ่งกรุณาสละเวลาให้คำแนะนำและข้อคิดเห็นต่างๆ ในการทำวิจัย อีกทั้งยังช่วยปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องในด้านต่างๆ ของผู้วิจัยเสมอมา จึงขอขอบพระคุณท่านอาจารย์อย่างสูงมา ณ ที่นี้ และขอขอบพระคุณ ผศ. ยุวดี ศิริ ที่กรุณาสละเวลาให้คำแนะนำและแก้ไขข้อบกพร่องของวิทยานิพนธ์เพื่อให้มีความสมบูรณ์มากขึ้น รวมทั้งขอขอบพระคุณกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ทุกท่านที่กรุณาให้คำแนะนำตลอดข้อคิดเห็นอันเป็นประโยชน์ต่อการวิจัยอย่างยิ่ง

ขอขอบคุณผู้จัดการ เจ้าหน้าที่และพนักงานรักษาความปลอดภัยในอาคารชุดต่างๆ ที่ได้ไปเก็บข้อมูล ซึ่งให้ความร่วมมือและช่วยเก็บข้อมูลต่างๆ เป็นอย่างดี

ขอขอบพระคุณ คณาจารย์ในภาคเคหการทุกท่าน ที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้แก่ผู้วิจัยตลอดระยะเวลาที่เข้าศึกษา ซึ่งส่งผลให้ผู้วิจัยมีความรู้ต่างๆ ในการดำเนินการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จนสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ตลอดจนขอขอบคุณเจ้าหน้าที่ในภาคเคหการทุกท่านที่อำนวยความสะดวกในด้านต่างๆ เป็นอย่างดี

สุดท้ายนี้ขอขอบพระคุณ แม่และพี่น้อง รวมทั้งเพื่อนๆ ที่ให้การสนับสนุนผู้วิจัยในทุกเรื่องมาโดยตลอด จนสามารถสำเร็จการศึกษาตามความมุ่งหวังและตั้งใจทุกประการ

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง	ฌ
สารบัญแผนที่	ฎ
สารบัญแผนผัง.....	ฏ
สารบัญแผนภูมิ.....	ฐ
สารบัญภาพ	ฑ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	5
1.3 ขอบเขตของการวิจัย	5
1.4 นิยามศัพท์เฉพาะ.....	8
1.5 วิธีในการดำเนินการวิจัย	9
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	11
บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	12
2.1 แนวความคิดรูปแบบการเดินทาง.....	12
2.2 แนวคิดระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่.....	19
2.3 มาตรฐานและข้อกำหนดในการกำหนดจำนวนที่จอดรถยนต์.....	22
2.4 ความหมายของอาคารชุด	24
2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	25
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย	27
3.1 การเก็บรวบรวมข้อมูล	29
3.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	30

3.3 การเลือกวิธีการสุ่มตัวอย่าง.....	32
3.4 การวิเคราะห์ห้ข้อมูล.....	32
บทที่ 4 ผลการศึกษา.....	33
4.1 ข้อมูลของอาคารชุด	34
4.2 ข้อมูลการใช้ที่จอดรถ	67
4.3 ข้อมูลด้านที่อยู่อาศัยของผู้อาศัยในอาคารชุด	80
4.4 ความคิดเห็นต่อที่พักอาศัยอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า.....	80
บทที่ 5 การวิเคราะห์ข้อมูล	83
5.1 พื้นที่ของอาคารชุด	83
5.2 กรรมสิทธิ์ของที่จอดรถ	84
5.3 อัตราการเป็นเจ้าของรถยนต์และรูปแบบการเดินทาง.....	85
5.4 พื้นที่เฉลี่ยของห้องชุด.....	87
5.5 ขนาดของห้องชุด	88
บทที่ 6 บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	91
6.1 ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ของอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า	91
6.2 ปัญหาในการใช้ที่จอดรถ	93
6.3 ความคิดเห็นต่อที่อยู่อาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้า	93
6.4 ข้อเสนอแนะจากผลการศึกษา	94
รายการอ้างอิง.....	96
ภาคผนวก	98
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์	105

สารบัญตาราง

	หน้า	
ตารางที่ 1.1	แสดงจำนวนหน่วยและโครงการที่อยู่อาศัยที่เปิดตัวใหม่ ประจำปี 2552.....	3
ตารางที่ 1.2	แสดงรายชื่ออาคารชุดในย่านสุขุมวิท.....	7
ตารางที่ 2.1	แสดงการเปรียบเทียบข้อกำหนด กฎหมาย ในแต่ละสถานที่	23
ตารางที่ 3.1	แสดงจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่เป็นตัวแทนของกลุ่มประชากร	32
ตารางที่ 4.1.1	แสดงขนาดพื้นที่อาคาร.....	65
ตารางที่ 4.1.2	แสดงจำนวนห้องชุดพักอาศัยต่อผู้อยู่อาศัยจริง.....	66
ตารางที่ 4.1.3	แสดงจำนวนการอยู่อาศัยโดยแยกประเภท.....	67
ตารางที่ 4.2.1	แสดงจำนวนที่จอดรถและการใช้งานจริงในแต่ละอาคาร.....	68
ตารางที่ 4.2.2	แสดงการคาดการณ์ปริมาณการใช้ที่จอดรถยนต์เมื่อมีผู้อยู่อาศัยเต็มทุกอาคาร....	70
ตารางที่ 4.2.3	แสดงการคาดการณ์ปริมาณการใช้ที่จอดรถยนต์เมื่อมีผู้อยู่อาศัยเต็มทุกอาคาร กับขนาดพื้นที่ของอาคาร.....	71
ตารางที่ 4.2.4	แสดงการคาดการณ์ปริมาณการใช้ที่จอดรถยนต์เมื่อมีผู้อยู่อาศัยเต็มทุกอาคาร กับจำนวนห้องชุดของอาคาร.....	72
ตารางที่ 4.2.5	แสดงการคาดการณ์ปริมาณการใช้ที่จอดรถยนต์เมื่อมีผู้อยู่อาศัยเต็มทุกอาคาร กับกรรมสิทธิ์ของพื้นที่จอดรถยนต์.....	73
ตารางที่ 4.2.6	แสดงการครอบครองรถยนต์ของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย.....	74
ตารางที่ 4.2.7	แสดงจำนวนการครอบครองรถยนต์ของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย.....	74
ตารางที่ 4.2.8	แสดงระยะเวลาในการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย.....	75
ตารางที่ 4.2.9	แสดงเหตุผลในการใช้รถยนต์ของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย.....	76
ตารางที่ 4.2.10	แสดงวิธีเดินทางไปทำงานของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย.....	77
ตารางที่ 4.2.11	แสดงเหตุการณ์ในที่จอดรถของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย.....	78
ตารางที่ 4.2.12	แสดงจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่มีปัญหาเรื่องที่จอดรถ.....	79
ตารางที่ 4.2.13	แสดงปัญหาเรื่องที่จอดรถของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย.....	79
ตารางที่ 4.3.1	แสดงขนาดของห้องพักอาศัยของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย.....	80
ตารางที่ 4.4.1	แสดงความเห็นเมื่อไม่มีความจำเป็นการใช้รถยนต์ เมื่อที่พักอาศัยใกล้สถานี รถไฟฟ้า.....	81

ตารางที่ 4.4.2	แสดงความเห็นต่อการแก้ไขข้อกฎหมายเรื่องที่จอดรถยนต์.....	81
ตารางที่ 4.4.3	แสดงความเห็นต่อความสนใจซื้อที่พักอาศัยที่ราคาถูกลงจากการลดพื้นที่จอดรถยนต์ลง.....	82
ตารางที่ 5.4.1	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนหน่วยพักอาศัยต่อจำนวนที่จอดรถกับพื้นที่เฉลี่ยของห้องชุด.....	87
ตารางที่ 5.5.1	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองกับขนาดของห้องชุด.....	89



ศูนย์วิทยพัทยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญแนบที่

		หน้า
แนบที่ 1.1	แสดงเส้นทางรถไฟ.....	6
แนบที่ 3.1	แสดงพื้นที่ย่านสุขุมวิทที่จะทำการศึกษา.....	29
แนบที่ 4.1	แสดงตำแหน่งอาคารชุดที่ทำการศึกษาในย่านสุขุมวิท.....	34



ศูนย์วิทยพัทยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญแนผนผง

	หน้า
แผนผงที่ 1.1 แสดงขั้นตอนวิธีในการดำเนินการวิจัย.....	11
แผนผงที่ 5.1 แสดงผลการศีกษาปัจจุบัที่มีผลต่อความต้องการใช้พื้นที่จอดรถยนต์.....	90



ศูนย์วิทยพัทยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญแผนภูมิ

	หน้า
แผนภูมิที่ 1.1	แสดงสัดส่วนที่อยู่อาศัยประเภทต่างๆ ตั้งแต่ มกราคม- พฤษภาคม พ.ศ.2553.. 3
แผนภูมิที่ 3.1	แสดงจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟฟ้า ปีที่เอส พ.ศ 2550-2552..... 28
แผนภูมิที่ 4.1	แสดงประเภทของผู้พักอาศัยของอาคาร A..... 35
แผนภูมิที่ 4.2	แสดงการใช้ที่จอดรถในช่วงเวลาต่างๆ ของอาคาร A..... 36
แผนภูมิที่ 4.3	แสดงประเภทของผู้พักอาศัยของอาคาร B..... 38
แผนภูมิที่ 4.4	แสดงการใช้ที่จอดรถในช่วงเวลาต่างๆ ของอาคาร B..... 39
แผนภูมิที่ 4.5	แสดงประเภทของผู้พักอาศัยของอาคาร C..... 42
แผนภูมิที่ 4.6	แสดงการใช้ที่จอดรถในช่วงเวลาต่างๆ ของอาคาร C..... 43
แผนภูมิที่ 4.7	แสดงประเภทของผู้พักอาศัยของอาคาร D..... 46
แผนภูมิที่ 4.8	แสดงการใช้ที่จอดรถในช่วงเวลาต่างๆ ของอาคาร D..... 47
แผนภูมิที่ 4.9	แสดงประเภทของผู้พักอาศัยของอาคาร E..... 50
แผนภูมิที่ 4.10	แสดงการใช้ที่จอดรถในช่วงเวลาต่างๆ ของอาคาร E..... 51
แผนภูมิที่ 4.11	แสดงประเภทของผู้พักอาศัยของอาคาร F..... 53
แผนภูมิที่ 4.12	แสดงการใช้ที่จอดรถในช่วงเวลาต่างๆ ของอาคาร F..... 54
แผนภูมิที่ 4.13	แสดงประเภทของผู้พักอาศัยของอาคาร G..... 56
แผนภูมิที่ 4.14	แสดงการใช้ที่จอดรถในช่วงเวลาต่างๆ ของอาคาร G..... 57
แผนภูมิที่ 4.15	แสดงประเภทของผู้พักอาศัยของอาคาร H..... 61
แผนภูมิที่ 4.16	แสดงการใช้ที่จอดรถในช่วงเวลาต่างๆ ของอาคาร H..... 62
แผนภูมิที่ 4.2.3	แสดงจำนวนการครอบครองรถต่อครัวเรือน... 75
แผนภูมิที่ 4.2.4	แสดงวิธีการเดินทางไปทำงานของกลุ่มตัวอย่าง 77

สารบัญภาพ

		หน้า
ภาพที่ 4.1	แสดงอาคารชุด A.....	35
ภาพที่ 4.2	แสดงที่จอดรถของอาคาร A.....	36
ภาพที่ 4.3	แสดงแปลนของพื้นที่จอดรถของอาคาร A.....	37
ภาพที่ 4.4	แสดงอาคารชุด B.....	38
ภาพที่ 4.5	แสดงที่จอดรถของอาคาร B (ช่วงกลางวัน 08.00-18.00 น.).....	39
ภาพที่ 4.6	แสดงที่จอดรถของอาคาร B (ช่วงกลางคืน 18.00-08.00 น.).....	40
ภาพที่ 4.7	แสดงแปลนของพื้นที่จอดรถของอาคาร B.....	41
ภาพที่ 4.8	แสดงอาคารชุด C.....	42
ภาพที่ 4.9	แสดงที่จอดรถของอาคาร C (ช่วงกลางวัน 08.00-18.00 น.).....	43
ภาพที่ 4.10	แสดงที่จอดรถของอาคาร C (ช่วงกลางคืน 18.00-08.00 น.).....	44
ภาพที่ 4.11	แสดงแปลนของพื้นที่จอดรถของอาคาร C.....	45
ภาพที่ 4.12	แสดงอาคารชุด D.....	46
ภาพที่ 4.13	แสดงที่จอดรถของอาคาร D (ช่วงกลางคืน 18.00-08.00 น.).....	47
ภาพที่ 4.14	แสดงแปลนของพื้นที่จอดรถของอาคาร D.....	48
ภาพที่ 4.15	แสดงอาคารชุด E.....	50
ภาพที่ 4.16	แสดงที่จอดรถของอาคาร E (ช่วงกลางวัน 08.00-18.00 น.).....	51
ภาพที่ 4.17	แสดงแปลนของพื้นที่จอดรถของอาคาร E.....	52
ภาพที่ 4.18	แสดงอาคารชุด F.....	53
ภาพที่ 4.19	แสดงที่จอดรถของอาคาร F (ช่วงกลางวัน 08.00-18.00 น.).....	54
ภาพที่ 4.20	แสดงแปลนของพื้นที่จอดรถของอาคาร F.....	55
ภาพที่ 4.21	แสดงอาคารชุด G.....	56
ภาพที่ 4.22	แสดงที่จอดรถของอาคาร G (ช่วงกลางวัน 08.00-18.00 น.).....	57
ภาพที่ 4.23	แสดงที่จอดรถของอาคาร G (ชั้นที่ 5).....	58
ภาพที่ 4.24	แสดงบัตรจอดรถของอาคาร G.....	58
ภาพที่ 4.25	แสดงแปลนของพื้นที่จอดรถของอาคาร G.....	59
ภาพที่ 4.26	แสดงอาคารชุด H.....	61

ภาพที่ 4.27	แสดงที่จอดรถของอาคาร H (ช่วงกลางวัน 08.00-18.00 น.).....	62
ภาพที่ 4.28	แสดงที่จอดรถของอาคาร H (ช่วงกลางคืน 18.00-08.00 น.).....	63
ภาพที่ 4.29	แสดงแปลนของพื้นที่จอดรถของอาคาร H.....	64



ศูนย์วิทยพัทยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 1

บทนำ

1.1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

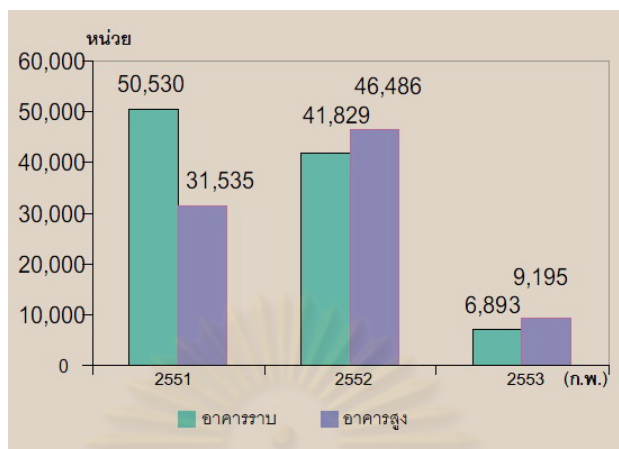
จากการที่กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง และอุตสาหกรรม ทำให้กรุงเทพมหานครมีแหล่งงานเกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก การที่แหล่งงานที่เกิดขึ้นมากทำให้ผู้คนในชนบทจำนวนมากเคลื่อนย้ายเข้าสู่กรุงเทพมหานครเพื่อเข้าถึงแหล่งงาน ทำให้เกิดการขยายตัวของเมือง ซึ่งการเติบโตของที่อยู่อาศัยของแรงงานจะเติบโตตามการขยายตัวของเมืองและแรงงานที่ย้ายเข้ามา ที่อยู่อาศัยของแรงงานนั้นส่วนใหญ่จะอยู่ห่างไกลจากแหล่งงานทำให้การเดินทางของแรงงานจากที่อยู่อาศัยเข้าสู่แหล่งงานนั้นต้องใช้เวลาในการเดินทางมาก อีกทั้งการเพิ่มขึ้นของยานพาหนะที่ใช้สำหรับการเดินทางก็จะเพิ่มขึ้นตามจำนวนแรงงานที่เพิ่มขึ้นซึ่งย่อมก่อให้เกิดการจราจรที่หนาแน่น อันนำไปสู่ปัญหาการจราจรที่ติดขัดในเมืองหลวงแห่งนี้ ปัญหาการจราจรที่ติดขัดในชุมชนเมืองนั้นทำให้ประเทศชาติสูญเสียทั้งทรัพยากรและเวลา ซึ่งเป็นปัญหาของกรุงเทพมหานครแห่งนี้มาเป็นเวลาหลายสิบปี รัฐบาลได้พยายามแก้ไขปัญหการจราจรที่ติดขัดด้วยวิธีการหลากหลาย โดยแนวทางหนึ่งคือการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ แบบรางเพื่อให้บริการในเขตเมืองชั้นใน ซึ่งโครงการขนส่งมวลชนขนาดใหญ่แบบรางโครงการแรกคือ โครงการรถไฟฟ้าบีทีเอส ได้เปิดดำเนินการเพื่อให้บริการแก่ประชาชน เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ. 2542 ต่อมาโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน (MRT) ได้เปิดดำเนินการเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม พ.ศ. 2547 และโครงการล่าสุดที่ได้เปิดให้บริการแก่ประชาชนคือโครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิหรือแอร์พอร์ตเรลลิงก์ ได้เปิดบริการเมื่อวันที่ 4 มกราคม พ.ศ. 2554 จากการแก้ไขปัญหของภาครัฐโดยการใช้ระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ แบบราง เพื่อนำแรงงานเข้าสู่แหล่งงานได้อย่างมีประสิทธิภาพทำให้ประชาชนเริ่มเห็นประโยชน์ของการใช้รถไฟฟ้า ทำให้ไม่ต้องเสียเวลาในการเดินทางและสามารถมีเวลาในการทำกิจกรรมอื่นมากขึ้นทำให้พฤติกรรมที่อยู่อาศัยของประชาชนเปลี่ยนไป ประกอบกับราคาน้ำมันที่มีราคาสูงขึ้นทำให้ค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชนในกรุงเทพมหานครมีภาระที่มากขึ้น ส่งผลให้มีการเลือกที่อยู่อาศัยที่ใกล้แนวรถไฟฟ้าเพื่อสะดวกในการเดินทาง อันเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้อาคารชุดพักอาศัยที่อยู่ตามแนวรถไฟฟ้าได้รับความนิยมมากขึ้น โดยเฉพาะโครงการที่ตั้งอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นทำเลที่ได้รับความนิยมอย่างมากของผู้บริโภค

อีกทั้งการที่แนวเส้นทางของรถไฟฟ้าซึ่งปัจจุบันมีเพียง 3 สาย และวิ่งผ่านเขตเมืองชั้นใน ทำให้การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในพื้นที่ดังกล่าวส่วนใหญ่จะเป็นลักษณะที่อยู่อาศัยที่เป็นอาคารอยู่อาศัยรวมที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ เนื่องจากที่ดินในเขตพื้นที่ชั้นในมีการพัฒนาไปมากแล้วทำให้มีที่ดินเหลือไม่มากและราคาของที่ดินก็มีราคาสูงขึ้นไปมากย่อมมีผลทำให้ผู้ประกอบการจำเป็นต้องใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่อาคารให้ได้สูงที่สุด ทำให้ผู้ประกอบการจำเป็นต้องพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ในแนวตั้งมากกว่าแนวราบ จากข้อมูลแสดงจำนวนหน่วยที่สร้างเสร็จจดทะเบียนแยกอาคารรวม - อาคารสูงปี 2551 – 2553 (ก.พ.) ดังแผนภูมิที่ 1.1 จะพบว่าในปี พ.ศ.2552 อาคารในแนวตั้งมีจำนวนที่สร้างเสร็จจดทะเบียนมีจำนวนมากกว่าอาคารในแนวราบ และเมื่อพิจารณาถึงจำนวนอาคารชุดที่เปิดตัวใหม่ ประจำปี 2552 ดังตารางที่ 1.1 พบว่าอาคารชุดพักอาศัยที่มีการเปิดตัวมากที่สุดอยู่ในเขตพื้นที่ชั้นใน อันเป็นเขตที่มีเส้นทางรถไฟฟ้าพาดผ่าน

ในส่วนของอาคารชุดพักอาศัยนั้นจะประกอบไปด้วยพื้นที่ต่างๆ 3 ส่วนใหญ่ ๆ คือ พื้นที่สำหรับพักอาศัย พื้นที่ส่วนกลาง และพื้นที่จอดรถ สำหรับพื้นที่จอดรถยนต์ในอาคารชุดนั้น กฎหมายระบุให้อาคารชุดพักอาศัยต้องมีที่จอดรถยนต์ 1 คัน: 1 ครอบครัวยุคใหม่ (1 ครอบครัวยุคใหม่ต้องมีพื้นที่ห้องพักอย่างน้อย 60 ตารางเมตร) หรือ ระบุให้อาคารขนาดใหญ่ต้องมีที่จอดรถยนต์ 1 คัน : พื้นที่ใช้สอย 120 ตารางเมตร ทำให้อาคารชุดจำเป็นต้องมีการจัดพื้นที่จอดรถตามที่กฎหมายกำหนด และเนื่องจากค่าก่อสร้างที่จอดรถยนต์จะเป็นต้นทุนให้กับค่าก่อสร้างและภาระค่าใช้จ่ายต่างๆ จะเป็นภาระของผู้บริโภค และการใช้พื้นที่จอดรถยนต์นั้นเป็นพื้นที่ที่ผู้อยู่อาศัยไม่ได้ใช้ประโยชน์กันทุกคน เฉพาะผู้ที่มีรถเท่านั้นที่เป็นผู้ที่มาใช้งานเท่านั้น อีกทั้งโครงการอาคารชุดที่ตั้งอยู่ในแนวรถไฟฟ้าทำให้ผู้ที่อยู่อาศัยมีทางเลือกรูปแบบในการเดินทางมากขึ้น อันมีผลให้ผู้อยู่อาศัยในโครงการที่ตั้งอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้ามีทางเลือกในการเดินทางมากขึ้น

จากการศึกษาของ (Bunt and Joyce, 1998 อ้างถึงใน Todd, 2010: online) ได้ทำการสำรวจความต้องการที่จอดรถรอบๆ สถานีรถไฟฟ้าในเมืองแวนคูเวอร์ พบว่า

- เกือบ 1 ส่วน 4 ของครัวเรือนที่พักอาศัยใกล้สถานีไม่มีรถยนต์
- ครัวเรือนที่พักอาศัยในระยะ 300 เมตรจากสถานี ครอบครองรถยนต์น้อยกว่าตัวเลขโดยเฉลี่ย การครอบครองรถยนต์ของครัวเรือนในระยะ 1,000 เมตรจากสถานีถึง 10%
- การครอบครองรถยนต์ของครัวเรือนตามแนวรถไฟฟ้าโดยเฉลี่ย น้อยกว่าบริเวณชานเมืองที่ห่างออกไปไม่กี่ไมล์ ถึงร้อยละ 31



ที่มา : ศูนย์ข้อมูลอสังหาริมทรัพย์ ธนาคารอาคารสงเคราะห์

แผนภูมิที่ 1.1 แสดงจำนวนสร้างเสร็จจดทะเบียนแยกอาคารรวม - อาคารสูงปี 2551 – 2553 (ก.พ.)

ตารางที่ 1.1 แสดงจำนวนหน่วยและโครงการที่อยู่อาศัยที่เปิดตัวใหม่ ประจำปี 2552

พื้นที่	แบบบ้าน	บ้านเดี่ยว	บ้านแฝด	ทาวน์เฮ้าส์	อาคารชุด	อ.พาณิชย์	โฮมออฟฟิศ	ที่ดินจัดสรร	รวม	โครงการ
พื้นที่ชั้นใน	-	-	-	-	6,251	-	-	-	6,251	27
พื้นที่ชั้นกลาง	625	20	1,022	2,660	-	167	-	4,494	30	
พื้นที่ชั้นนอก	310	46	854	-	-	248	-	1,458	15	
รวม(กทม.)	935	66	1,876	8,911	-	415	-	12,203	72	
นนทบุรี	931	-	717	472	-	33	-	2,153	25	
ปทุมธานี	437	-	739	-	-	-	-	1,176	8	
สมุทรปราการ	78	22	347	-	10	-	-	457	6	
สมุทรสาคร	6	180	-	-	-	-	-	186	2	
นครปฐม	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
รวมปริมณฑล	1,452	202	1,803	472	10	33	-	3,972	41	
นครนายก	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
ฉะเชิงเทรา	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
พระนครศรีอยุธยา	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
รวมจังหวัดใกล้เคียง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
รวมทั้งหมด	2,387	268	3,679	9,383	10	448	-	16,175	113	

จำนวนโครงการที่เปิดตัวใหม่ไตรมาสที่ ปี 2552 มีจำนวนรวม 113 โครงการ กรุงเทพฯ 72 โครงการ ปริมณฑล 41 โครงการ
จำนวนหน่วยที่เปิดตัวใหม่ไตรมาสที่ ปี 2552 มีจำนวนรวม 16,175 หน่วย กรุงเทพฯ 12,203 หน่วย ปริมณฑล 3,972 หน่วย
หมายเหตุ : ที่มา กองยุทธศาสตร์และสารสนเทศที่อยู่อาศัย ฝ่ายวิชาการพัฒนาที่อยู่อาศัย การเคหะแห่งชาติ

ซึ่งจากผลการศึกษาดังกล่าวจะเห็นได้ว่าความต้องการใช้ที่จอดรถยนต์มีน้อยลงเมื่อผู้อยู่อาศัยมีที่อยู่อาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้า หากการใช้พื้นที่จอดรถของอาคารพักอาศัยรวมที่เป็นอาคารขนาดใหญ่มีแนวโน้มที่จะน้อยกว่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ ย่อมเป็นภาระทางการเงินให้แก่ผู้อยู่อาศัย มาตรฐานที่จอดรถในปัจจุบันจึงเป็นเครื่องมือที่ไม่ประสบความสำเร็จในการทำให้ความต้องการที่จอดรถ (Parking Demand) และจำนวนที่จอดรถ (Parking Supply) มีความสมดุลกัน มาตรการการจัดการที่จอดรถที่หลากหลายเช่นการจัดการที่จอดรถในลักษณะใครใช้ใครจ่าย (บัตรจอดรถยนต์), การขายพื้นที่จอดรถให้กับห้องชุดที่ต้องการใช้ที่จอดรถจริงๆ เป็นต้น จะสามารถช่วยทำให้ความต้องการที่จอดรถ (Parking Demand) และจำนวนที่จอดรถ (Parking Supply) มีความสมดุลกันได้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจ

และจากงานวิจัยเรื่องความสัมพันธ์และพฤติกรรมการใช้ที่จอดรถของผู้อยู่อาศัยรายได้น้อยถึงปานกลางในอาคารอยู่อาศัยรวมที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ : กรณีศึกษา อาคารชุดในเขตกรุงเทพมหานครชั้นใน (กิตตินันท์ คนขยัน, 2547) ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาอาคารชุดที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ในเขตเมืองชั้นใน โดยเป็นพื้นที่เขตจตุจักร ซึ่งอาคารชุดที่ได้ทำการศึกษานั้นมีบางอาคารเป็นอาคารที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า แต่เป็นอาคารชุดที่สร้างเสร็จและได้จดทะเบียนอาคารชุด ก่อนปี พ.ศ. 2542 กล่าวคืออาคารชุดที่ทำการศึกษานี้เป็นอาคารชุดที่มีการก่อสร้างก่อนที่รถไฟฟ้าโครงการแรกจะเปิดดำเนินการ ซึ่งจากผลการวิจัยจะพบว่าพฤติกรรมของผู้อยู่อาศัยในการใช้ที่จอดรถของอาคารที่สร้างเสร็จก่อนการมีรถไฟฟ้ามีรูปแบบการเดินทางที่ใช้รถยนต์ส่วนตัวเป็นหลัก มีอัตราการเป็นเจ้าของรถสูงและพื้นที่เฉลี่ยของห้องชุดมีขนาดเล็ก ทำให้ที่จอดรถของอาคารชุดนี้มีลักษณะที่ไม่พอหรือพอดี

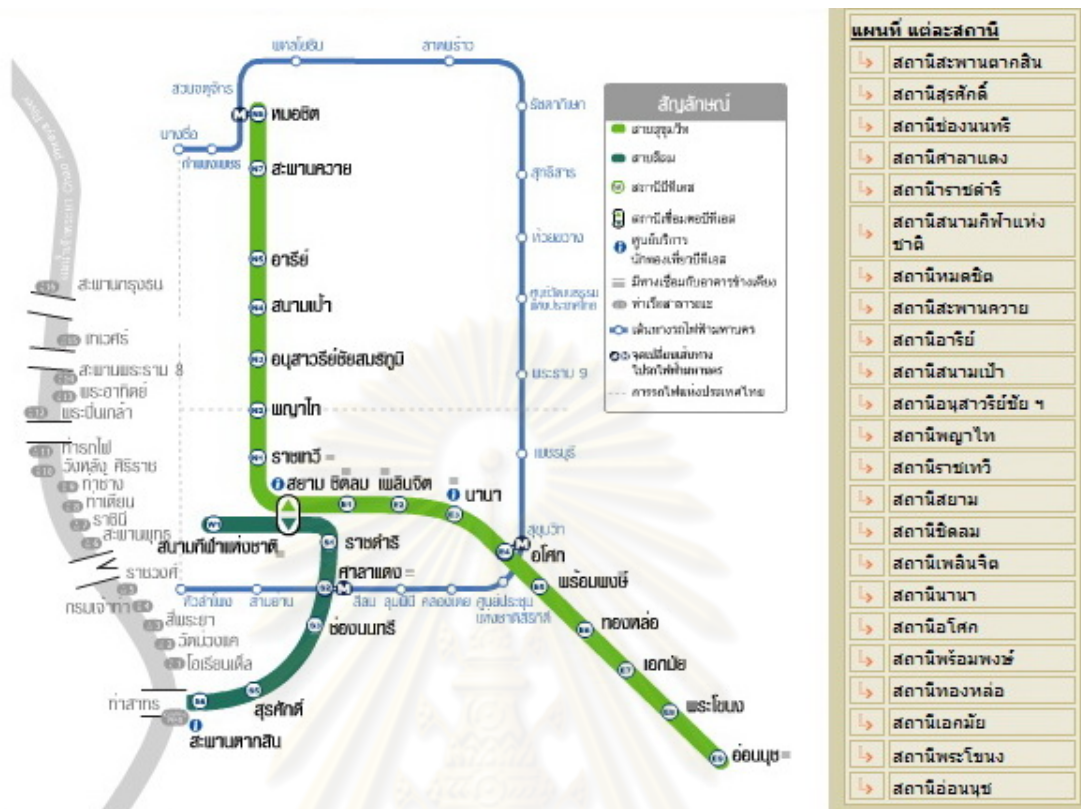
ดังนั้นการศึกษาคความเหมาะสมการใช้ที่จอดรถของอาคารพักอาศัยรวมที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ในแนวรถไฟฟ้า จึงเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อให้ทราบได้ว่าแท้จริงแล้ว การใช้ประโยชน์จริงของที่จอดรถในอาคารพักอาศัยรวมที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ในแนวรถไฟฟ้าเป็นเท่าใด และมีปัจจัยใดบ้างที่มีผลต่อการใช้พื้นที่ที่จอดรถ เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงมาตรฐานหรือข้อกำหนดต่างๆ ให้เหมาะสมกับสภาพความเป็นอยู่ของผู้อยู่อาศัย และเพื่อให้เกิดการพัฒนาโครงการลักษณะนี้ให้เกิดประสิทธิผลในอนาคตได้สูงสุด

1.2. วัตถุประสงค์

- 1.2.1. เพื่อศึกษาการใช้ประโยชน์ของพื้นที่จอดรถของอาคารอยู่อาศัยรวมขนาดใหญ่ในแนวรถไฟฟ้า เปรียบเทียบกับมาตรฐานและข้อกำหนดต่างๆ
- 1.2.2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความต้องการพื้นที่ที่จอดรถของอาคารอยู่อาศัยรวมขนาดใหญ่ในแนวรถไฟฟ้า
- 1.2.3. เพื่อศึกษาแนวทางการแก้ไขการใช้พื้นที่จอดรถของอาคารชุดพักอาศัยขนาดใหญ่ในแนวรถไฟฟ้าอย่างเหมาะสม

1.3. ขอบเขตของการวิจัย

- 1.3.1. การศึกษาครั้งนี้เน้นการศึกษาการใช้ประโยชน์ของพื้นที่จอดรถของอาคารอยู่อาศัยรวมขนาดใหญ่ในแนวรถไฟฟ้า ความสัมพันธ์ระหว่างการใช้พื้นที่จอดรถยนต์และพฤติกรรมของผู้อยู่อาศัยที่มีผลต่อการใช้หรือไม่ใช้ที่จอดรถ
- 1.3.2. การศึกษาครั้งนี้จะศึกษาอาคารชุดที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ที่เปิดดำเนินการหลังจากปี พ.ศ.2542 เนื่องจากโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอส ได้เปิดให้บริการเมื่อปี พ.ศ.2542
- 1.3.3. โครงการรถไฟฟ้า บีทีเอส มีเส้นทางเดินรถอยู่ 2 สายคือ สายสุขุมวิท มีเส้นทางจากสถานีอ่อนนุชไปจนถึงสถานีหมอชิต และสายสีลม มีเส้นทางจากสนามกีฬาแห่งชาติไปจนถึงสถานีสะพานตากสิน ดังแผนที่ 1.1 ซึ่งเส้นทางรถไฟฟ้าสายสุขุมวิทเป็นเส้นทางที่มีระยะทางมากกว่าเส้นทางสายสีลมและรถไฟฟ้า บีทีเอส มีเส้นทางที่ผ่านถนนสุขุมวิท ซึ่งเป็นย่านที่มีอาคารชุดพักอาศัยอยู่ค่อนข้างมาก ดังนั้นจึงกำหนดพื้นที่ที่จะทำการศึกษาคือถนนสุขุมวิทที่เส้นทางของรถไฟฟ้า บีทีเอส วิ่งผ่าน โดยถนนสุขุมวิทตั้งอยู่ในเขตวัฒนาและเขตคลองเตย จากการสำรวจเบื้องต้นพบว่าอาคารชุดพักอาศัยที่อยู่ตามแนวถนนสุขุมวิท มีจำนวนทั้งสิ้น 81 โครงการ ดังตารางที่ 1.2
- 1.3.4. การวิจัยเลือกครั้งนี้จะเลือกเฉพาะอาคารชุดที่เป็นอาคารขนาดใหญ่รอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ที่ผ่านถนนสุขุมวิท โดยเลือกสถานีรถไฟฟ้าขนาดจนถึงสถานีรถไฟฟ้าเอกมัยและเป็นอาคารที่ตั้งอยู่ห่างจากสถานีรถไฟฟ้าระยะไม่เกิน 500 เมตร จากผลการศึกษาเพื่อจัดทำแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร ได้เสนอแนะว่ารัศมีการบริการของระบบขนส่งมวลชน ควรมีระยะห่างจากสถานีประมาณ 500 เมตร ซึ่งเป็นระยะทางที่ผู้โดยสารสามารถเดินทางด้วยเท้ามายังสถานีได้ (บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด และอื่นๆ, 2539 อ้างถึงใน สุนทร มลทา, 2542) ดังนั้นในการวิจัยครั้งนี้จึงกำหนดให้อาคารชุดตั้งอยู่ห่างจากสถานีรถไฟฟ้าระยะไม่เกิน 500 เมตร



แผนที่ 1.1 แสดงเส้นทางของรถไฟฟ้า

โดยจากการศึกษาเบื้องต้น พบว่ามีอาคารชุดที่เป็นโครงการที่เปิดดำเนินการหลังจากปี พ.ศ. 2542 และอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าทั้ง 5 สถานี ที่มีระยะไม่เกิน 500 เมตร มีทั้งสิ้น 17 โครงการ เนื่องจากงานวิจัยนี้จำเป็นต้องเข้าถึงกลุ่มตัวอย่างจริง ที่ต้องได้รับความอนุเคราะห์ของข้อมูลจากนิติบุคคลและผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดดังกล่าว ซึ่งเป็นข้อจำกัดในงานวิจัยนี้ จึงได้เลือกอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าได้มาทั้งสิ้น 8 โครงการ

สรุปกลุ่มประชากรที่นำมาใช้ในการวิจัยคือ

1. กลุ่มประชากรที่เป็นนิติบุคคลของอาคารชุดขนาดใหญ่ ทั้งหมด 8 โครงการ
2. กลุ่มประชากรที่เป็นผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดนั้นๆ

ตารางที่ 1.2 แสดงรายชื่ออาคารชุดในย่านสุขุมวิท (กรมที่ดิน,2553:ออนไลน์)

ลำดับ	โครงการ	ลำดับ	โครงการ	ลำดับ	โครงการ
1	บ้านสราญ	28	อภัสตัน สุขุมวิท 22	55**	คอนโดซีตี้ส์มาร์ท สุขุมวิท 18
2	เดอะลิงค์ 2	29	บ้านสุขุมวิท	56	ไพรม์ แมนชั่น สุขุมวิท 31
3	สิริ ออน เอท	30	เดอะลิงค์ 3	57	ทริสตัน คอนโดมิเนียม
4	เดอะไรซ์	31	โนเบิล รีมิกซ์	58	ยูโรคลาสสิก คอนโดมิเนียม
5	ดี แอมมิทิส 39	32	ดี เอ็ม ไพริโอ เพลส	59	เฟรแกรนท์ 71 คอนโดมิเนียม
6**	พูลเลตัน สุขุมวิท	33	มนตรีธา	60	เดอะมาสเตอร์ เซ็นเธียม
7	เดอะนิท สุขุมวิท 49	34	เดอะวินนิ่ง พาวเวอร์	61	ฮาร์โมนี ลีฟวิ่ง สุขุมวิท 15
8	เดอะไพรม์ 11	35	แฮมป์ตัน ทองหล่อ10	62	เดอะโคลเวอร์ ทองหล่อ
9*	วิลเซอร์	36*	บ้านสิริสุขุมวิท 10	63	ดี แอดเดรส สุขุมวิท 42 เอ
10	ไฟค์สเลน	37	รอยัล คาสเทิล สุขุมวิท	64	สุขุมวิท พลัส คอนโดมิเนียม
11	เดอะไฮท์	38	บ้านสิริ สุขุมวิท ซอย13	65	เดอะ วอเตอร์พอร์ด รามา 4/3
12	คฤหาสน์ทองทิพย์	39	เดอะรุม สุขุมวิท 79	66	แกรนด์ พาร์ควิ อโศก
13	เซ็น เอส พาร์ค คอนโดมิเนียม	40	เดอะ วอเตอร์พอร์ด สุขุมวิท 50/1	67	เดอะ วอเตอร์พอร์ด สุขุมวิท 50/2
14	วินเซ็นเต้	41	49 พลัส คอนโดมิเนียม	68	วิลล่า สีขรา คอนโดมิเนียม
15	เดอะคาโดแกน	42	เอส 16 เรสซิเดนซ์ จำกัด	69	สุขุมวิท ลิฟวิ่ง ทาวน์
16	วิสต้า การ์เด็นท์	43*	พลัส 38 คอนโดมิเนียม	70	เลอรัค คอนโดมิเนียม
17	บ้านสุขสันต์	44	บ้านภูมิสิทธิ์	71	ดี แอลโคฟ ทองหล่อ 10
18	เดอะลิงค์ 1	45	ไฮดิล 24	72	ทรี คอนโด สุขุมวิท 42
19	สุขุมวิท ซิตีรีสอร์ท	46*	อเวนิว 61 คอนโดมิเนียม	73*	ประสานมิตรคอนโดมิเนียม
20	39 บาย แอสสิริ	47	เดอะซีด มูซี่	74	ดัมเบิลยู 8 คอนโดมิเนียม
21	เดอะเลคส์	48*	คลิก คอนโดมิเนียม	75	อิสสระแอทพอร์ติง สุขุมวิท
22	เรน ทรี วิลล่า	49*	นิวตัน ทาร์เวอร์	76	สิริเรสซิเดนซ์ คอนโดมิเนียม
23	เมฆของ เดอสยาม	50**	ลุมพินี สวีท สุขุมวิท 41	77**	ณศาศิริ แกรนด์ คอนโด
24**	ลาวีออง เพลส	51**	แอสสิริ 24	78	พินดาว เพลส สุขุมวิท 50
25*	คอนโดวัน	52**	วอนนภา	79	เดอะพรีเมียร์ คอนโดมิเนียม
26**	วัฒนา สวีท	53*	คอสโมวิว คอนโด	80	ไลท์แอทสุขุมวิท คอนโด
27*	ซีทาดินซ์คอนโด	54*	คิวคัส คอนโด	81*	เลอ รัฟฟิเน่ ชมพูนุท

1.4. นิยามศัพท์เฉพาะ

อาคารอยู่อาศัยรวม หมายความว่า อาคารหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของอาคารที่ใช้เป็นที่อยู่อาศัยสำหรับหลายครอบครัว โดยแบ่งออกเป็นหน่วยแยกจากกันสำหรับแต่ละครอบครัว (กฎกระทรวงฉบับที่ 55 อ้างถึงใน วีระเดช, 2544)

ที่จอดรถ หมายความว่า พื้นที่หรือสิ่งก่อสร้างขึ้นมาเพื่อใช้เป็นที่จอดรถสำหรับอาคารบางชนิดหรือบางประเภท ทั้งนี้ให้หมายความรวมถึงพื้นที่หรือสิ่งก่อสร้างขึ้นมาเพื่อใช้เป็นที่จอดรถ เพื่อให้เข้าจอดหรือเก็บฝาก (กฎกระทรวงฉบับที่ 55 อ้างถึงใน วีระเดช, 2544)

อาคารขนาดใหญ่ หมายความว่า อาคารที่ก่อสร้างขึ้นมาเพื่อใช้ที่อาคารหรือส่วนใดของอาคารเป็นที่อยู่อาศัยหรือประกอบกิจการประเภทเดียวกันหรือหลายประเภท โดยมีพื้นที่อาคารรวมกันทุกชั้นในหลังคาเดียวกันเกิน 2,000 ตารางเมตร หรืออาคารที่มีความสูงตั้งแต่ 15.00 เมตรขึ้นไป และมีพื้นที่อาคารรวมกันทุกชั้นในหลังคาเดียวกันเกิน 1,000 ตารางเมตร การวัดความสูงของอาคารให้วัดจากระดับพื้นดินที่ก่อสร้างถึงพื้นดาดฟ้า (กฎกระทรวงฉบับที่ 55 อ้างถึงใน วีระเดช, 2544)

อาคารขนาดใหญ่พิเศษ หมายความว่า อาคารที่ก่อสร้างขึ้นมาเพื่อใช้พื้นที่อาคารหรือส่วนใดของอาคารเป็นที่อยู่อาศัยหรือประกอบกิจการประเภทเดียวกันหรือหลายประเภท โดยมีพื้นที่อาคารรวมกันทุกชั้นในหลังคาเดียวกันตั้งแต่ 10,000 ตารางเมตรขึ้นไป (กฎกระทรวงฉบับที่ 55 อ้างถึงใน วีระเดช, 2544)

อาคารชุด หมายความว่า อาคารที่บุคคลสามารถแยกถือกรรมสิทธิ์ออกได้เป็นส่วนๆ โดยแต่ละส่วนประกอบด้วยกรรมสิทธิ์ในทรัพย์ส่วนบุคคลและกรรมสิทธิ์ร่วมในทรัพย์ส่วนกลาง (พระราชบัญญัติอาคารชุด (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2522)

ทรัพย์ส่วนบุคคล หมายความว่า ห้องชุด และหมายความรวมถึงสิ่งปลูกสร้างหรือที่ดินที่จัดไว้ให้เป็นเจ้าของห้องชุดแต่ละราย (พระราชบัญญัติอาคารชุด (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2522)

ทรัพย์ส่วนกลาง หมายความว่า ส่วนของอาคารชุดที่มีใช้ห้องพัก ที่ดินที่ตั้งอาคารชุดและที่ดินหรือทรัพย์อื่นที่มีไว้เพื่อใช้หรือเพื่อใช้ประโยชน์ร่วมกันสำหรับเจ้าของร่วม (พระราชบัญญัติอาคารชุด (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2522)

ที่ว่าง หมายความว่า พื้นที่อันปราศจากหลังคาหรือสิ่งก่อสร้างปกคลุม ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวอาจจะจัดให้เป็นบ่อน้ำ สระว่ายน้ำ บ่อพักน้ำเสีย ที่พักรวมมูลฝอย ที่พักรวมมูลฝอยหรือที่จอดรถ ที่อยู่นอกอาคารก็ได้ และให้หมายความรวมถึงพื้นที่ของสิ่งก่อสร้าง หรืออาคารที่สูงจากระดับพื้นดิน

ไม่เกิน 1.20 เมตร และไม่มีหลังคาเรือนหรือสิ่งก่อสร้างปกคลุมเหนือระดับนั้น (กฎกระทรวงฉบับที่ 55
อ้างถึงใน วีระเดช, 2544)

อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอเพียง หมายความว่า อาคารชุดที่มีพื้นที่จอดรถพอกับจำนวน
รถยนต์ของผู้พักอาศัย โดยไม่ไปจอดล้ำพื้นที่ภายนอกโครงการ ไม่ว่าจะเป็นการจอดซ้อนคันหรือไม่ก็
ตามและไม่คำนึงถึงจำนวนที่จอดรถยนต์ตามที่กฎหมายกำหนด

อาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอเพียง หมายความว่า อาคารชุดที่มีการจอดรถเกินจากช่องที่
จอดรถยนต์ตามที่กฎหมายกำหนด

อาคารชุดที่มีที่จอดรถเหลือ หมายความว่า อาคารชุดที่มีพื้นที่จอดรถมากกว่าจำนวน
รถยนต์ของผู้พักอาศัย

ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ หมายความว่า ระบบการขนส่งมวลชนที่ภาครัฐเป็นผู้จัดหา
หรือร่วมลงทุน ได้แก่ ระบบรถโดยสารประจำทาง และระบบรถไฟฟ้า

พื้นที่อาคาร หมายความว่า พื้นที่ของพื้นที่อาคารทุกชั้นที่บุคคลเข้าอยู่หรือเข้าใช้สอยได้
ภายในขอบเขตด้านนอกของคานหรือตงที่รับพื้นหรือภายในพื้นนั้น หรือภายในขอบเขตของผนัง
อาคารรวมทั้งเฉลียงหรือระเบียงด้วย (ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องควบคุมอาคาร พ.ศ. 2544)

พื้นที่ใช้สอย หมายความว่า พื้นที่อาคารที่มีได้รวมพื้นที่จอดรถ

พื้นที่เฉลี่ยของห้องชุด หมายความว่า พื้นที่ของห้องชุดทั้งหมดในอาคารต่อจำนวนของ
ห้องชุดในอาคาร

1.5. วิธีในการดำเนินการวิจัย

1.5.1. เก็บรวบรวมข้อมูลด้านทฤษฎี

- จากเอกสาร วิทยานิพนธ์ บทความ ข้อกำหนดกฎหมาย เพื่อให้ทราบถึงมาตรฐาน
และข้อกำหนดที่จอดรถของอาคารพักอาศัยรวมขนาดใหญ่ รวมไปถึงแนวคิดรูปแบบการเดินทาง
และแนวคิดของระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่

- จากทางหน่วยงานราชการเพื่อศึกษาและรวบรวมข้อมูลโครงการที่ขอจดทะเบียน
อาคารชุด ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542 ของเขตวัฒนาและเขตคลองเตย จากกรมที่ดินเพื่อคัดเลือกกลุ่ม
ประชากร

- การคัดเลือกกลุ่มประชากรที่จะทำการศึกษาจะต้องเป็นโครงการที่อยู่ในย่านสุขุมวิท
ที่ขอจดทะเบียนกับกรมที่ดินตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542 และโครงการตั้งอยู่ห่างจากสถานีรถไฟฟ้าในระยะ
ไม่เกิน 500 เมตร ของสถานีรถไฟฟ้านานา จนถึง สถานีรถไฟฟ้าเอกมัย ดังนั้นขอบเขตของกลุ่ม

ประชากรที่พบจำนวน 17 โครงการ โดยได้มีการคัดเลือกกลุ่มประชากรที่จะทำการศึกษาเพียง 8 โครงการ

1.5.2. เก็บรวบรวมข้อมูลด้านปฐมภูมิ

- ใช้การสังเกตการณ์และการสำรวจ (Observation) โดยการสำรวจภาคสนาม (Field Survey) ที่จอดรถของอาคารในเรื่องการใช้งานของพื้นที่จอดรถในอาคารที่ทำการศึกษารวมทั้งข้อมูลทางกายภาพของอาคาร

- ใช้แบบสำรวจ โดยทำการสำรวจกับนิติบุคคลของอาคารชุดที่ทำการศึกษ ในเรื่องข้อมูลการเข้าอยู่อาศัยที่เกิดขึ้นจริง ข้อมูลการจัดการระบบที่จอดรถของอาคาร ปัญหาการใช้งานที่จอดรถ

- ใช้แบบสอบถาม โดยการสอบถามผู้อยู่อาศัยในโครงการที่ทำการศึกษา ในเรื่องข้อมูลการครอบครองที่อยู่อาศัยและการครอบครองรถ ข้อมูลการใช้งานของพื้นที่จอดรถยนต์ ข้อมูลปัญหาในการใช้พื้นที่จอดรถ

- สำรวจและบันทึกภาพถ่าย สภาพของพื้นที่ที่จอดรถของโครงการที่ทำการศึกษา

1.5.3. วิเคราะห์ข้อมูล

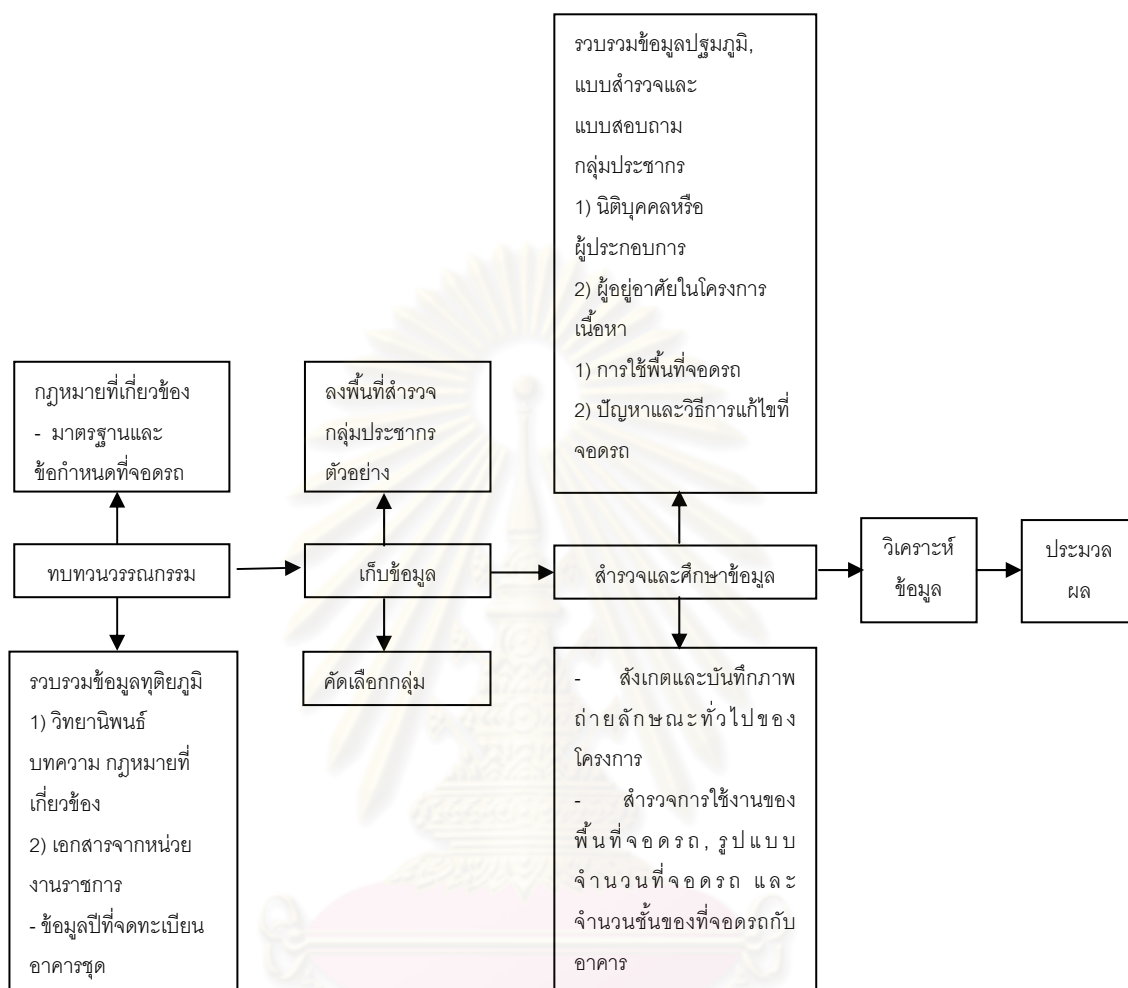
- จากการสำรวจ, สอบถาม, สังเกต บันทึกภาพถ่ายและรวบรวมเอกสารที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำไปสู่การอธิบายการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ และปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการใช้พื้นที่จอดรถยนต์

1.5.4. ประมวลผล

- ผลที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูล นำไปสู่ข้อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขการใช้พื้นที่จอดรถยนต์อย่างเหมาะสม

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนผังที่ 1-1 แสดงขั้นตอนวิธีในการดำเนินงานวิจัย



1.6. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย

1.6.1. สามารถทราบถึงความจำเป็นและรูปแบบของการใช้ที่จอดรถที่เหมาะสมกับอาคารพักอาศัยรวมที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ในแนวรถไฟฟ้า เพื่อพัฒนารูปแบบของโครงการอาคารพักอาศัยรวมที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ในอนาคต ให้เหมาะสมและตอบสนองต่อการใช้งานจริง

1.6.2. สามารถนำไปพัฒนาเป็นข้อมูล อันนำไปสู่การแก้ไขกฎหมายในการกำหนดมาตรฐานต่ำสุดของอาคารอยู่อาศัยรวมที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ในแนวรถไฟฟ้าในอนาคต ซึ่งจะช่วยให้ลดต้นทุนในการก่อสร้าง เพื่อลดราคาที่อยู่อาศัยให้เหมาะสมและสามารถใช้พื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

1.6.3 สามารถนำไปพัฒนาเป็นข้อมูล อันนำไปสู่การแก้ไขปัญหาที่จอดรถของอาคารพักอาศัยรวมที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ในแนวรถไฟฟ้าในอนาคต

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยได้ทำการศึกษา แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยได้แบ่งเป็น 4 ส่วน ดังต่อไปนี้

- 2.1. แนวความคิดรูปแบบการเดินทาง
- 2.2. ปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการที่จอดรถยนต์
- 2.3. มาตรฐานและข้อกำหนดในการกำหนดจำนวนที่จอดรถยนต์
- 2.4 ความหมายของอาคารชุด
- 2.5. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวความคิดรูปแบบการเดินทาง

2.1.1. รูปแบบการเดินทาง

การเดินทางเป็นการเคลื่อนที่จากจุดหนึ่ง ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของการเดินทาง (Origin) ไปยังอีกจุดหนึ่งซึ่งเป็นจุดหมายปลายทาง (Destination) ด้วยวัตถุประสงค์ใดวัตถุประสงค์หนึ่ง การเดินทางของคนส่วนมากมีจุดเริ่มต้นหรือจุดปลายทางที่บ้าน (รั้วชัย เหล่าศิริหงส์ทอง, 2533 อ้างถึงใน เมษยา ชนะวรรณ, 2535:8) ได้กล่าวถึงการเดินทางของคนว่า ตามปรกตินี้วางแผนหรือวิศวกรจะแบ่งประเภทของการเดินทางออกเป็น 4 กลุ่มคือ

1. การเดินทางจากบ้านเพื่อไปทำงาน หรือการเดินทางจากที่ทำงานเพื่อกลับบ้าน (Home Based Work : HBW) ในเขตเมืองการเดินทางด้วยวัตถุประสงค์นี้จะมีสัดส่วนมากที่สุด
2. การเดินทางของนักเรียนจากบ้านเพื่อไปโรงเรียน หรือการเดินทางจากโรงเรียนเพื่อกลับบ้าน (Home Based School : HBS)
3. การเดินทางจากบ้านเพื่อไปยังที่อื่นๆ หรือการเดินทางจากที่อื่นๆ เพื่อกลับบ้าน (Home Based Others : HBO)
4. การเดินทางจากที่อื่นๆ ที่ไม่ใช่บ้านไปยังจุดหมายที่ไม่ใช่บ้าน (Non Home Based : NHB)

องค์ประกอบสำคัญที่ทำให้เกิดการเดินทาง คือ วัตถุประสงค์ของการเดินทาง โดยวัตถุประสงค์ของการเดินทางมี 2 แบบ คือ วัตถุประสงค์เดียวและหลายวัตถุประสงค์และจากการศึกษาถึงวัตถุประสงค์ของการเดินทางกับการเชื่อมต่อของกิจกรรมในเมืองของ (Wheeler,1972: 941-944 อ้างถึงใน เมษยา ชนะวรรณ,2535:9) พบว่า “การเดินทางแบบ

จุดประสงค์เดียวกันมักเกิดจากรูปแบบที่ตั้งของกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่กระจุกกระจาย ส่วนการเดินทางแบบหลายวัตถุประสงค์พบในย่านที่รวมกิจกรรมทางเศรษฐกิจหลายๆอย่างเข้าด้วยกัน เช่นศูนย์การค้าในย่านกลางเมืองหรือศูนย์การค้าช้อปปิ้งในย่านชานเมือง”

Cadwallador (1985: 201) ได้แบ่งการเดินทางประจำวันเพื่อกิจกรรมต่างๆ ด้วยวัตถุประสงค์ใดวัตถุประสงค์หนึ่งนั้นเป็นการเคลื่อนที่ที่ใช้เวลาสั้นๆ เป็น 3 ประเภทคือ

1. การเดินทางไปทำงานสู่ใจกลางเมือง (Downtown Journey to Work) มีจุดเริ่มต้นในเขตชานเมืองและจุดหมายปลายทางอยู่ในย่านเศรษฐกิจของเมือง มีระบบการขนส่งมวลชนเสริมการเดินทางสู่ย่านนี้

2. การเดินทางของคนในเมืองออกไปทำงานเขตชานเมือง (Reverse Commuting) มีทิศทางตรงกันข้ามกับการเดินทางชนิดแรก การเดินทางชนิดนี้มีความไม่สะดวกในเรื่องของการเดินทางและตารางการขนส่งมวลชน

3. การเดินทางภายในเขตพื้นที่ (Lateral Commuting) เป็นการเดินทางภายในเมืองหรือชานเมือง มีระยะทางทั้งสั้นและยาว มีจุดหมายปลายทางที่กระจายอยู่ทั่วไป การคมนาคมขนส่งสาธารณะยังไม่อำนวยประโยชน์ต่อการเดินทางประเภทนี้มากนัก เช่นเดียวกับการเดินทางแบบที่

2

2.1.2 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง (Mode)

Replegle (1992 อ้างถึงใน อัจฉรา ตันติวิทยาพิทักษ์, 2540:11) ได้แบ่งลักษณะของการเดินทาง 2 ประเภท คือ 1.การเดินทางของบุคคล 2.การเดินทางของเมือง

1. การเดินทางของบุคคล

การตัดสินใจในการเลือกรูปแบบการเดินทางของบุคคล ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ เป็นต้นว่า ระยะทางที่ใช้ในการเดินทาง ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ความสะดวกในการเดินทางโดยรูปแบบนั้นๆเวลาที่ต้องเสียไปในการเดินทาง ประสิทธิภาพ และคุณภาพในการบริการของขนส่งมวลชนสาธารณะรูปแบบการเดินทางของบุคคลประกอบกันขึ้นเป็นรูปแบบการเดินทางของเมือง

2 การเดินทางของเมือง

ปัจจัยที่ส่งผลต่อรูปแบบหลักในการเดินทางของเมือง มีดังนี้

2.1 ขนาดของเมือง (Urban Size)

เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อระยะทางที่ใช้ในการเดินทาง (Trip Length) และการเลือกรูปแบบของการเดินทาง (Mode Choice) เมืองที่มีขนาดใหญ่ ระยะทางเฉลี่ยจะมากขึ้น ทำให้ต้องมีขนส่ง

มวลชนสาธารณะขนาดใหญ่ การเดินทางด้วยเท้าและจักรยานจะมีบทบาทในการเข้าถึงขนส่งสาธารณะขนาดใหญ่เหล่านั้น

2.2. ลักษณะรูปร่างของเมือง (Urban Form) รูปแบบของเนื้อเมือง (Urban Platform) ความหนาแน่น (Density) และที่ตั้งของกิจกรรมประเภทต่างๆ

ปัจจัยเหล่านี้จะส่งผลอย่างมากต่อรูปแบบการเดินทางของเมือง เช่น เมืองที่มีความหนาแน่นต่ำและกระจายตัวอย่างไร้ทิศทาง (Sprawled low density) มักใช้รถยนต์มาก ในขณะที่เมืองขนาดใหญ่ศูนย์กลางเดี่ยว (Large monocentric pattern) มักจะเลือกเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะ และเมืองหลายศูนย์กลาง (Multinucleated clustered pattern) จะเดินทางด้วยรูปแบบไม่ใช่เครื่องยนต์ (Non-motorization transportation) โดยอย่างยิ่ง ถ้าในแต่ละศูนย์กลางมีการใช้ที่ดินแบบผสมผสานอย่างสมดุลและสามารถเชื่อมโยงกับโครงข่ายขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ

2.3 ระดับรายได้ของประชากรในเมือง

เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความสามารถในการเป็นเจ้าของยานพาหนะในการเดินทางและความสามารถในการเข้าถึงรูปแบบการเดินทางที่มีค่าใช้จ่ายแตกต่างกัน

2.4 แนวความคิดและนโยบายของรัฐ

จะส่งผลต่อทิศทาง แผนงาน การพัฒนาการจราจรขนส่งของเมือง ซึ่งจะสร้างความเท่าเทียมหรือความไม่เท่าเทียม ต่อรูปแบบการเดินทางของเมือง

2.5 ระดับของ Motorization

มักจะขึ้นอยู่กับรายได้ของประชากร ค่าใช้จ่ายในการเดินทางในแต่ละรูปแบบและนโยบายแผนการพัฒนาการจราจรขนส่งของหน่วยงานที่รับผิดชอบ

2.1.3 ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง (Michale J. Bruton, 1975:169-475)

1. ลักษณะของการเดินทาง อันได้แก่ ระยะทางในการเดินทาง และจุดประสงค์ของการเดินทาง ในส่วนของระยะทางในการเดินทางนั้น เนื่องจากแต่ละรูปแบบการเดินทางจะมีอัตราความเร็วที่แตกต่างกัน ในระยะทางสั้นความแตกต่างในเรื่องเวลาที่ใช้จะมีไม่มาก แต่จะเพิ่มขึ้นเมื่อระยะทางในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลถึงการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบการเดินทาง สำหรับจุดประสงค์ของการเดินทางเพื่อมาทำงานหรือเพื่อมาสถานศึกษา การเลือกรูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ จะมีอัตราสูงกว่าจุดประสงค์ของการเดินทางเพื่อมาซื้อสินค้า

2. ลักษณะของผู้เดินทาง อันได้แก่ รายได้ การเป็นเจ้าของรถยนต์ ขนาดและโครงสร้างของครอบครัวความหนาแน่นของย่านพักอาศัย อาชีพ สถานที่ตั้งของที่ทำงาน ซึ่งปัจจัยเหล่านี้จะมีความสัมพันธ์ระหว่างกันในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง โดยถ้าอัตราการเป็นเจ้าของรถยนต์สูง อัตราการใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางก็จะลดลงด้วย

จากการศึกษาพบว่า ย่านพักอาศัยที่มีความหนาแน่นน้อย อัตราการใช้ระบบขนส่งสาธารณะจะลดลง ทั้งนี้เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าว การบริการของระบบขนส่งสาธารณะจะไม่ทั่วถึงและเพียงพอ ประกอบกับผู้ที่พักอาศัยในย่านดังกล่าว ส่วนใหญ่เป็นผู้มีรายได้สูง ซึ่งมีอัตราการเป็นเจ้าของรถยนต์สูง ขณะที่ย่านพักอาศัยที่มีความหนาแน่นสูง จะมีบริการของระบบขนส่งสาธารณะที่เพียงพอ อีกทั้งผู้ที่พักอาศัยส่วนใหญ่เป็นผู้มีรายได้ไม่สูง มีอัตราการเป็นเจ้าของรถยนต์ต่ำ

3. ลักษณะของการคมนาคมขนส่ง ระดับการให้บริการของแต่ละรูปแบบการเดินทางจะมีผลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง อันได้แก่ ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง การเข้าถึงการบริการ และความสะดวกรวดสบาย

ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง จากการศึกษาระหว่างเวลาที่ใช้ในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะต่อเวลาที่ใช้ในการเดินทางด้วยรถยนต์ พบว่าถ้าอัตราส่วนดังกล่าวเพิ่มสูงขึ้น อันหมายถึงเวลาที่ใช้ในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะสูงกว่าการเดินทางด้วยรถยนต์แล้ว จำนวน ผู้ที่จะเลือกเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะจะน้อยลง (เวลาที่ใช้ในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ รวมเวลาในการเดินไปใช้บริการเวลารอคอย เวลาที่อยู่ในยานพาหนะ เวลาที่ใช้ในช่วงการเปลี่ยนยานพาหนะ และเวลาในการเดินจากสถานีไปยังจุดหมายปลายทาง ส่วนเวลาที่ใช้ในการเดินทางด้วยรถยนต์ รวมเวลาที่ใช้ในการจอด และเวลาในการเดินจากรถไปยังจุดหมายปลายทาง)

ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง จากการศึกษาค่าใช้จ่ายในการเดินทางระหว่างระบบขนส่งสาธารณะต่อค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยรถยนต์ ถ้าสัดส่วนดังกล่าวสูงขึ้น ซึ่งหมายถึงค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะสูงกว่ารถยนต์แล้ว จำนวนผู้ที่จะมาเลือกใช้การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะจะลดลง (ค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ คือ อัตราค่าโดยสาร ส่วนค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยรถยนต์ ได้แก่ ค่าน้ำมันรถ ค่าจอดรถ ส่วนค่าใช้จ่ายอื่นๆ เช่น ภาษีรถยนต์ ค่าประกันนั้นโดยส่วนใหญ่แล้วผู้ใช้รถจะไม่ค่อยนำมาพิจารณาในรูปแบบการเดินทาง)

2.1.4 ปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการที่จอดรถยนต์ (Highway Research Board, 1974)

1. ลักษณะของประชากร ลักษณะพื้นฐานของประชากรที่มีผลต่อความต้องการที่จอดรถ เช่น ขนาดของครอบครัว ช่วงอายุของประชากร รายได้ อัตราการเป็นเจ้าของรถยนต์ และความหนาแน่นของประชากรในย่านพักอาศัย โดยช่วงอายุของประชากรในวัยที่สามารถขับขีรถได้จะอยู่ในช่วง 16-76 ปี ประชากรในช่วงวัยหนุ่มสาวจะชี้ให้เห็นถึงความต้องการสถานที่จอดรถทั้งในส่วนที่จอดรถของย่านพักอาศัย และสถานที่จอดรถของสถานศึกษา

ความหนาแน่นของประชากรจะมีผลต่อความต้องการที่จอดรถ เนื่องจากพื้นที่ๆ มีความหนาแน่นของประชากรต่ำ โดยทั่วไปแล้วการบริการของระบบขนส่งสาธารณะจะน้อยตาม เช่น บริเวณชานเมือง การเดินทางของประชากรเพื่อไปทำงานหรือซื้อสินค้าส่วนใหญ่ จะเป็นการเดินทางด้วยรถยนต์ ซึ่งมีผลต่อความต้องการสถานที่จอดรถ

2. การใช้อาคารและที่ดิน การใช้อาคารและที่ดินจะก่อให้เกิดความต้องการที่จอดรถที่สัมพันธ์กับขนาดพื้นที่ของอาคาร จำนวนผู้ใช้อาคาร เช่น จำนวนพนักงาน ผู้มาติดต่อ จำนวนผู้ชม หรือลักษณะของหน่วยการใช้สอยอาคาร เช่น จำนวนห้องพัก จำนวนเตียงของโรงพยาบาล จำนวนที่นั่งในโรงภาพยนตร์ เป็นต้น

3. ทางเลือกของรูปแบบการเดินทาง ความต้องการที่จอดรถจะลดน้อยลงถ้าผู้เดินทางมีรูปแบบการเดินทางอื่นๆ แทนการเดินทางด้วยรถยนต์ เช่น แท็กซี่ ระบบขนส่งมวลชน โดยรูปแบบการเดินทางที่เป็นทางเลือกจะต้องมีจำนวนเพียงพอ และมีลักษณะที่ดึงดูดให้มาใช้บริการ ในด้านความสะดวกสบาย ช่วงเวลาในการให้บริการระยะเวลาในการเดินทาง ระยะเวลาการเดินทางเท้าไปใช้บริการ และค่าใช้จ่าย

4. สภาพการจราจร ความต้องการที่จอดรถจะถูกจำกัดลงด้วยความสามารถในการรองรับถนน เพื่อที่จะควบคุมสภาพการจราจรให้เหมาะสมกับปริมาณการรองรับของถนนนั้นๆ

5. ความแออัดคับคั่งของสถานที่จอดรถ ความต้องการที่จอดรถจะน้อยลงถ้าระยะเวลาที่ใช้ในการเข้าหรือออกสถานที่จอดรถกินเวลานาน ซึ่งเกิดได้จาก ความไม่เหมาะสมของจำนวน/ที่ตั้งของจุดควบคุมการเข้าออกสถานที่จอดรถ ระบบการจัดการจราจรภายในที่ไม่มีประสิทธิภาพ ขนาดความกว้างของทางวิ่ง หรือขนาดที่จอดไม่เหมาะสม

6. การขาดแคลนสถานที่จอดรถ ความต้องการสถานที่จอดรถจะถูกจำกัดลงด้วยปริมาณการตอบสนองของจำนวนที่จอดรถ โดยทั่วไปแล้วปริมาณการใช้ที่จอดรถประมาณ ร้อยละ 85 ของจำนวนที่จอดรถทั้งหมด เป็นปริมาณการใช้สูงสุดที่ยังไม่ก่อให้เกิดสภาพความไม่เพียงพอที่จอดรถ

7. ค่าใช้จ่ายในการจอดรถจะมีผลอย่างมากต่อความต้องการที่จอดรถ อัตราค่าจอดรถที่สูงจะทำให้ความต้องการที่จอดรถน้อยลง เช่น ในย่านธุรกิจที่หาที่จอดรถยากและมีราคาสูง

8. ที่ตั้งของสถานที่จอดรถ สถานที่ตั้งของที่จอดรถกับจุดปลายทางของผู้ใช้รถยนต์ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการที่จอดรถ สถานที่จอดรถที่ตั้งอยู่ใกล้จุดปลายทางที่ทำให้ระยะเวลาการเดินทางสั้นลง จะทำให้ความต้องการสถานที่จอดรถน้อยลง

9. การบริหารงานของท้องถิ่น ความต้องการที่จอดรถจะขึ้นกับนโยบายของท้องถิ่นในอันที่จะสนับสนุน หรือจำกัดการใช้ที่จอดรถ เช่น การกำหนดย่าน การควบคุมอาคาร การควบคุมที่จอดรถบริเวณถนนสาธารณะความเข้มงวดของเจ้าหน้าที่ในการดูแลควบคุมพื้นที่ที่ไม่อนุญาตให้จอดรถ เป็นต้น

2.1.5 งานวิจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางและความต้องการใช้ที่จอดรถ

- Berry and Hortan (1970 อ้างถึงใน ปณต คงวิโรจน์, 2539) ได้ศึกษาการเดินทางไปทำงานของประชากรในเมืองและพยายามศึกษาถึงตำแหน่งแหล่งงานกับตำแหน่งของประชากรที่เดินทางมายังแหล่งงานนั้นๆ ทำให้ทราบถึงปัจจัยที่กำหนดรูปแบบของการเดินทางว่ามี 3 ลักษณะ คือ

1. เส้นทางคมนาคมและระยะทาง ที่อยู่อาศัยที่อยู่ใกล้เส้นทางคมนาคมจะสามารถเดินทางได้สะดวกเร็วและลดระยะเวลาในการเดินทางลง

2. อาชีพและรายได้ พบว่าประชากรที่มีรายได้ดีจะมีระยะทางในการเดินทางไปทำงานเป็นระยะทางที่ไกลกว่า และจะยึดที่อยู่อาศัยในเขตชานเมืองที่อยู่ใกล้ถนนหลักหรือทางด่วน ทำให้สามารถเดินทางได้สะดวกส่วนผู้มีรายได้น้อยจะเลือกที่อยู่อาศัยใกล้ที่ทำงาน โดยพยายามลดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางลงให้เหลือน้อยที่สุด มักเดินทางโดยบริการขนส่งสาธารณะ การเดินทางจะใช้ระยะทางสั้นกว่าผู้มีรายได้ดี

3. ลักษณะทางเชื้อชาติของประชากร ทำให้เกิดการรวมกลุ่มทางเชื้อชาติและวัฒนธรรม โดยมักจะไปตั้งที่อยู่อาศัยเป็นกลุ่มก้อนในส่วนของเมือง ทำให้ปริมาณการเดินทางไปทำงานในย่านนั้นของเมืองมีปริมาณสูงตามไปด้วย

- Yeh and Lee (1975 อ้างถึงใน ปณต คงวิโรจน์, 2539) ศึกษาพบว่า ดัชนีความพอใจต่อปัจจัยเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมของที่ตั้ง ซึ่งประกอบด้วย ความใกล้ของระยะทางกับสถานที่ต่างๆ เช่น ที่ทำงาน โรงเรียนของบุตรหลาน มีค่าสูง

- Wingo (1961 อ้างถึงใน ปณิต คงวิโรจน์, 2539) ได้ให้ความสำคัญกับการเดินทางมากที่สุด โดยศึกษาพบว่ามีการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่อยู่มากกว่าที่อยู่นอกเมืองเป็นจำนวนมาก เพราะต้องการความสะดวกสบายและลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง จนกระทั่งพบทำเลที่ตั้งแห่งใหม่
- Goodall (1975 อ้างถึงใน ปณิต คงวิโรจน์, 2539) การเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยนั้นจะต้องมีความสะดวกในการเดินทางเข้าถึงแหล่งบริการต่างๆ โดยเฉพาะใกล้แหล่งงานและโรงเรียนของบุตรหลาน โดยควรจะมีที่ตั้งอยู่ริมถนนสายสำคัญหรือสถานีรถไฟ ซึ่งมีความได้เปรียบในการเข้าถึงมากกว่าที่ตั้งที่อยู่ห่างจากสิ่งอำนวยความสะดวกเหล่านี้
- O'hare and Morris (1985) พบว่าเขตเมือง 25 แห่ง ผู้เดินทางซึ่งในครอบครัวไม่มีรถยนต์ส่วนตัว มีการเดินทางเพื่อไปทำงานด้วยระบบขนส่งสาธารณะร้อยละ 58.5 และในครอบครัวที่มีรถยนต์อย่างน้อย 1 คัน มีการใช้ระบบขนส่งสาธารณะลดลงเหลือเพียงร้อยละ 15.9 ทั้งนี้ การเลือกใช้รูปแบบการเดินทางยังมีจะขึ้นอยู่กับปัจจัยอื่นด้วย เช่น ในเขตเมืองที่มีการจราจรหนาแน่น ผู้ใช้รถยนต์บางกลุ่มอาจเลือกใช้รถไฟเพราะให้ความสะดวกรวดเร็วกว่า โดยเลือกจอดรถไฟที่สถานีรถไฟหรือใช้รถโดยสารสาธารณะเพื่อเข้าสู่สถานีรถไฟต่อไป
- Priemus and Konings (2001 อ้างถึงใน Lau and Chiu, 2004) พบว่า พื้นที่ย่านธุรกิจการค้าเป็นจุดดึงดูดการเดินทางของคนทำงานเป็นอย่างมาก เพราะเป็นที่ทราบกันดีว่าเป็นแหล่งงานของเมือง ดังนั้น พื้นที่รอบนอกที่กำลังปรับปรุงให้เป็นเขตเมืองใหม่นั้นจึงควรที่จะต้องพัฒนาเรื่องระบบขนส่งสาธารณะไปพร้อมๆกัน เชื่อมโยงโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะและโครงสร้างพื้นฐาน ให้พร้อมแก่การเป็นศูนย์กลางของแหล่งงานของประชากรในประเทศต่อไป
- Todd (2010 : online) พบว่า อัตราการครอบครองรถยนต์มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามขนาดและรายได้ของครัวเรือน หากรายได้สูงขึ้นความสามารถในการครอบครองรถยนต์ต่อคน และต่อครัวเรือนจะสูงขึ้นตาม
- ผู้ที่อยู่อาศัยในย่านที่มีระบบขนส่งมวลชนที่ดีมักจะมีการครอบครองรถยนต์ที่น้อยลงกว่าย่านที่ต้องอาศัยรถยนต์ในการเดินทาง (Bunt and Joyce, 1998 อ้างถึงใน Todd, 2010: online) ได้ทำการสำรวจความต้องการที่จอดรถรอบๆสถานีรถไฟลอยฟ้าในเมืองแวนคูเวอร์ พบว่า
 - เกือบ 1 ส่วน 4 ของครัวเรือนที่พักอาศัยใกล้สถานีไม่มีรถยนต์
 - ครัวเรือนที่พักอาศัยในระยะ 300 เมตรจากสถานี ครอบครองรถยนต์น้อยกว่าตัวเลขโดยเฉลี่ย การครอบครองรถยนต์ของครัวเรือนในระยะ 1,000 เมตรจากสถานีถึง 10%

- การครอบครองรถยนต์ของครัวเรือนตามแนวรถไฟลอยฟ้าโดยเฉลี่ย น้อยกว่าบริเวณ
ชานเมืองที่ห่างออกไปไม่กี่ไมล์ ถึงร้อยละ 31
- การครอบครองรถส่วนตัวนั้นมีความแตกต่างกันตามปัจจัยทางประชากร สภาพภูมิประเทศ
และการจัดการร้อยละ 12 ของครัวเรือนในสหรัฐอเมริกาไม่มีรถยนต์ส่วนตัว ด้วยอัตรา
ครัวเรือนที่ไม่มีรถยนต์ที่สูงในเมืองขนาดใหญ่และชุมชนที่มีรายได้ต่ำ (BLS, 2003 อ้างถึง
ใน Todd, 2010 : online)
- การศึกษาความต้องการที่จอดรถยนต์ในอาคารชุด (Energy Pathways, 1994 อ้างถึงใน
Todd, 2010 : online)

ศึกษาอาคารชุดในเมืองออนตาริโอ พื้นที่รอบนอกของรัฐโตรอนโต โดยกฎหมายได้ระบุให้
มีที่จอดรถ 2 คันต่ออาคารชุด 1 ห้องพัก แบ่งเป็น 1.75 คันสำหรับผู้พักอาศัย และ 0.25 คัน
สำหรับผู้มาเยี่ยม ซึ่งคิดเป็นค่าก่อสร้างประมาณ 7-17 % ของค่าที่อยู่อาศัย

การศึกษาพบว่า อัตราการครอบครองรถยนต์ในอาคารชุดพักอาศัยมีค่าเฉลี่ยเพียง 1.28
คันต่อห้องและมีการจัดที่จอดรถยนต์มากกว่าการใช้งานจริง 20 % และสูงกว่ามาตรฐานที่กำหนด
35 % อัตราการครอบครองรถยนต์ที่ต่ำกว่านี้ มีผลมาจาก ขนาดของอาคารชุดที่เล็กกว่า ช่วงอายุ
เฉลี่ยของผู้พักอาศัยอยู่ในระดับสูงและมีการเข้าถึงอาคารชุดโดยระบบขนส่งมวลชนที่ดี

- งานวิจัยระดับชาติ 2 งาน (Childs, 1999) คือ The International Traffic Institute's (ITE)
Parking Generation Manual และ Urban Land Institute's (ULI) Shared Parking Manual
ซึ่งงานวิจัยทั้งสองนี้มีข้อจำกัดคือ หนึ่ง ข้อมูลมีขอบเขตการศึกษาและจำนวนกรณีศึกษาที่
จำกัด สอง คือความต้องการที่จอดรถเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว เช่น ในอาคารสำนักงาน
พื้นที่ต่อพนักงานแต่ละคนได้เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ เพราะฉะนั้นพื้นที่จอดรถจึงควรจะน้อยลงตามไป
ด้วย สามคือ มีปัจจัยต่างๆ ที่ส่งผลต่อความต้องการที่จอดรถ เช่น การติดต่อบริหารอาคาร,
ระบบขนส่งมวลชน, สภาวะทางเศรษฐกิจ, ความดึงดูดของสถานที่, เวลาและเงินที่ต้องเสีย
เพื่อการจอดรถ และลักษณะทางเศรษฐกิจ-สังคมของผู้ใช้ที่จอดรถ เหล่านี้ยังไม่ได้ถูกกล่าวถึง
ในการศึกษาด้วย

2.2 แนวคิดระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่

การนำระบบขนส่งรถไฟความเร็วสูง (Mass Rapid Transit) เข้ามาใช้ในเมือง โดย
(Parkinson and Brandt, 1992 อ้างถึงใน Kamalas, 1994:6) กล่าวถึงข้อดีของการนำระบบ

รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเข้ามาว่า จะสามารถดึงดูดผู้ขับขี่รถยนต์และนักท่องเที่ยวให้เปลี่ยนมาใช้ระบบขนส่งมวลชนชนิดนี้ มากกว่าปรับปรุงการขนส่งด้วยรถไฟธรรมดา นอกจากนี้ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนช่วยเพิ่มรายได้แก่เจ้าของสัมปทาน และเพิ่มรายได้การจัดเก็บภาษีให้แก่หน่วยงานท้องถิ่น ระบบรถไฟฟ้าประเภทนี้มีภาพลักษณ์ที่ดีทั้งในเรื่องของรายได้รวมทั้งไม่ทำลายสิ่งแวดล้อมหรือทำลายน้อยกว่าระบบขนส่งประเภทอื่นๆ นอกจากนี้ช่วยลดความคับคั่งของการจราจร ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งที่ก่อมลพิษแก่เมือง จากนั้นมีงานศึกษามากมายที่เห็นด้วยกับแนวความคิดดังกล่าว โดยที่ (Scumann, 1992 อ้างถึงใน Kamalas, 1994:6) กล่าวว่าระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชนว่ามีขนาดใหญ่เพียงพอสำหรับรองรับผู้โดยสารจำนวนมาก และสามารถช่วยลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ซึ่ง (Bayliss, 1989 อ้างถึงใน Kamalas, 1994:7) ได้สรุปลักษณะโดยรวมของระบบขนส่งประเภทนี้ว่า มีความยืดหยุ่น (Flexibility) มีรูปลักษณะทันสมัย มีความเหมาะสมและเป็นเทคโนโลยีที่สามารถลงทุนทำได้ โดยเฉพาะเมืองที่เป็นมหานคร มีจำนวนประชากรมาก และขนาดพื้นที่กว้างใหญ่

ในด้านการกำหนดนโยบายและการพิจารณาด้านการเงินที่เกี่ยวกับการลงทุนระบบขนส่งรถไฟฟ้ามวลชนได้มีผู้ทำการศึกษาไว้เช่นกัน โดย (YU, 1982 อ้างถึงใน Kamalas, 1994:7) กล่าวว่า ในการออกแบบให้สามารถรองรับคนให้ได้มาก ต้องมีการจัดทำแผนแม่บทโครงข่ายการให้บริการ เนื่องจากเป็นระบบขนส่งคนจำนวนมาก อาจต้องมีสถานที่จำหน่ายตั๋วสินค้าขนาดใหญ่พอสมควร ดังนั้นบริเวณที่เป็นแนวเส้นทางของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ควรอยู่บริเวณที่เป็นย่านพาณิชยกรรม ย่านอุตสาหกรรมและที่พักอาศัย นอกจากนี้ในบริเวณที่หยุดรถไฟฟ้า (สถานี) ต้องมีการต่อเชื่อมเปลี่ยนประเภทการเดินทางกับระบบขนส่งอื่นๆ รวมทั้งเข้าสู่ที่พักอาศัย ด้วยการใช้ทางเลื่อน (Foot bridges) บันไดเลื่อน (Escalator) ฯลฯ แต่ระบบดังกล่าวก็ยังมีปัญหาอยู่บ้าง เนื่องจากเป็นเทคโนโลยีสมัยใหม่และการดำเนินการใดๆ ต้องอยู่ภายใต้งบประมาณ ส่วนปัญหาด้านอื่นๆ (P.ELMS, 1989 อ้างถึงใน Kamalas, 1994:8) กล่าวว่า นักพัฒนาที่ดินทั้งหลายสามารถที่จะสนับสนุนและคัดค้านโครงการขนส่งมวลชนประเภทนี้ได้ เนื่องจากกลุ่มคนเหล่านี้เป็นผู้มีส่วนสำคัญในด้านเงินลงทุน ซึ่งปัจจัยการพิจารณาของนักพัฒนา จะขึ้นกับกลุ่มผู้ใช้บริการ (Citizen groups), ความเป็นไปได้ในการตัดสินใจ (Determining Feasibility), สภาพการแข่งขัน (Competitiveness), สภาพการวิพากษ์วิจารณ์ (Access Criticality), การหมุนเวียนภายใน (Internal circulation), เขตทาง (Right-of-way), ความสวยงาม (Aesthetics), และค่าใช้จ่ายที่ลงทุนกับความเสี่ยงและผลตอบแทนที่คุ้มค่า ซึ่ง (Bakker, 1992) ได้เน้นย้ำว่า การพัฒนาที่ดินจะไม่เกิดขึ้นทันทีตามกระแสว่าจะมีระบบรถไฟฟ้ามวลชนเกิดขึ้น แต่การพัฒนาที่ดิน (land

development) หรือการฟื้นฟูเมือง (Land redevelopment) จะเกิดขึ้นก็ต่อเมื่อมีการกำหนดนโยบายที่ชัดเจนในพื้นที่แล้ว อย่างไรก็ตามย่านศูนย์กลางธุรกิจ (Central Business District: CBD) สามารถทำให้เส้นทางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนประสบความสำเร็จมากที่สุด

ตามที่เมืองมีการพัฒนาในลักษณะตามแนวเส้นคมนาคม (Urban Corridors) ซึ่งเป็นผลจากรูปแบบในการขนส่งที่ทำให้ขนาด รูปร่างและระดับของผู้โดยสารมีความหลากหลาย โดยที่ประเภทการเดินทาง (Mode) เพียงประเภทเดียวไม่สามารถเกิดความแตกต่างในสิ่งต่างๆ ข้างต้น การขนส่งที่ดี คือการประสานแต่ละประเภทการเดินทางให้มีการเชื่อมต่อกันได้อย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์มากที่สุด รวมทั้งประสิทธิภาพในการร่วมมือกันของหน่วยงานหรือองค์กรที่รับผิดชอบ นอกจากนี้ระบบค่าโดยสารและตารางเวลาการเดินทางต้องอำนวยความสะดวกและรวดเร็วให้แก่ผู้โดยสารมากที่สุด ซึ่งรูปแบบการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าทุกประเภทสามารถเป็นสิ่งดึงดูดให้เกิดการพัฒนาและฟื้นฟูเมืองมากกว่า การปรับปรุงระบบการขนส่งประเภทอื่นๆ เนื่องจากการเลือกประเภทการขนส่งแบบใดแบบหนึ่งให้กับเมือง สิ่งสำคัญมากที่สุดที่พิจารณาคือ ขั้นตอนและเทคนิคของระบบการขนส่ง ซึ่งในการเลือกประเภทการขนส่งให้กับเมืองอาจเป็นสิ่งที่มิอิทธิพลต่อรูปแบบ (Form) และคุณลักษณะ (Character) ของพื้นที่เมืองทั้งหมดสำหรับการพัฒนาในอนาคต (Kamalas, 1994:5)

2.2.1 งานวิจัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับสัมพันธ์ของที่อยู่อาศัยกับระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่

- Levinson (1998) ลักษณะการใช้พื้นที่ที่ผู้เดินทางพักอาศัย มีผลต่อเวลาในการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าอย่างมาก เช่น การตัดสินใจเลือกกระหว่างตำแหน่งที่พักอาศัย และตำแหน่งที่ทำงาน ที่ขึ้นอยู่กับว่าคนทำงานจะเลือกกระหว่างที่พักอาศัยที่มีการเข้าถึงจุดเปลี่ยน-ต่อไปยังที่ทำงานได้ง่ายแต่มีค่าที่พักราคาแพงหรือการเข้าถึงจุดเปลี่ยน-ต่อที่ทำงานยากแต่ค่าที่พักราคาถูก ซึ่งส่วนใหญ่จะพบว่าอาคารที่พักอาศัยในบริเวณที่อยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าจะมีราคาสูง และค่าโดยสารในระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ ก็มีราคาสูง คนทำงานที่มีรายได้น้อยมีการแลกเปลี่ยน (Trade-off) ระหว่างการเดินทางที่เป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็วในเขตเมืองกับที่พักอาศัยที่มีลักษณะคับแคบและสิ่งแวดล้อมที่ไม่ดี ซึ่งอิทธิพลของการ Trade-off ในลักษณะนี้มีความสำคัญต่อคนทำงานที่มีข้อจำกัดของการใช้ระบบขนส่งสาธารณะสำหรับผู้เดินทางที่พักอาศัยในเขตเมืองแถบภูมิภาคเอเชีย มากกว่าคนทำงานในแถบยุโรปและประเทศทางตะวันตกที่มีอัตราการใช้รถยนต์ส่วนตัวสูงซึ่งคนทำงานในสหรัฐอเมริกาที่ขับรถยนต์ไปทำงานมีระดับ

การเข้าถึงที่ทำงานสูง และยังสามารถเลือกที่จะพักอาศัยในเมืองที่เป็นชุมชนเล็กๆ มีประชากรน้อยและค่าเช่าที่พักอาศัยถูกกว่าด้วย

2.3. มาตรฐานและข้อกำหนดในการกำหนดจำนวนที่จอดรถยนต์

Stover and Koepke(2002 อ้างถึงใน Todd, 2010 : online) ได้ศึกษามาตรฐานของจำนวนที่จอดรถยนต์ในสหรัฐอเมริกา โดยได้แบ่งการกำหนดมาตรฐานตามจำนวนห้องนอน ดังนี้

- ขนาดห้องสตูดิโอ
เมืองโอเรโนโก รัฐแคลิฟอร์เนีย กำหนดให้ มีที่จอดรถ 1 คัน ต่อ 1 หน่วยพักอาศัย
เมืองเบลเวิว รัฐวอชิงตัน กำหนดให้ มีที่จอดรถ 1.2 คัน ต่อ 1 หน่วยพักอาศัย
เมืองซาวาน่า รัฐจอร์เจีย กำหนดให้ มีที่จอดรถ 1.25 คัน ต่อ 1 หน่วยพักอาศัย
- ขนาด 1 ห้องนอน
เมืองเบย์ซิตี รัฐไมอามี กำหนดให้ มีที่จอดรถ 1 คัน ต่อ 1 หน่วยพักอาศัย
เมืองชอมเบอร์ริก รัฐอิลลินอยส์ กำหนดให้ มีที่จอดรถ 1.5 คัน ต่อ 1 หน่วยพักอาศัย
- ขนาด 2 ห้องนอน
เมืองเบลเวิว รัฐวอชิงตัน กำหนดให้ มีที่จอดรถ 1.6 คัน ต่อ 1 หน่วยพักอาศัย
เมืองซาวาน่า รัฐจอร์เจีย กำหนดให้ มีที่จอดรถ 1.75 คัน ต่อ 1 หน่วยพักอาศัย
เมืองฮิลส์โบโร รัฐฟลอริดา กำหนดให้ มีที่จอดรถ 2 คัน ต่อ 1 หน่วยพักอาศัย
- ขนาด 3 ห้องนอน
เมืองเบลเวิว รัฐวอชิงตัน กำหนดให้ มีที่จอดรถ 1.8 คัน ต่อ 1 หน่วยพักอาศัย
เมืองเลคพอเรสต์ รัฐอิลลินอยส์ กำหนดให้ มีที่จอดรถ 2.33 คัน ต่อ 1 หน่วยพักอาศัย
- ขนาด 4 ห้องนอน
เมืองอัลบานี รัฐโอเรกอน กำหนดให้ มีที่จอดรถ 2 คัน ต่อ 1 หน่วยพักอาศัย

ตารางที่ 2.1 แสดงการเปรียบเทียบข้อกำหนด กฎหมาย ในแต่ละสถานที่

	กฎกระทรวง ฉบับที่ 7 2517	กคช. 2531	สิงคโปร์ 2515	Oxford shire 2544
อาคารชุด 1 ครอบครัวยุ=ห้องขนาด 60 ม ²	1 คัน : 1 ครอบครัวยุ			
อาคารขนาดใหญ่	1 คัน : 120 ตร.ม.			
อาคารชุดผู้มีรายได้น้อย		1 คัน : 10 หน่วย		
อาคารชุดผู้มีรายได้ปาน กลาง		1 คัน : 2 หน่วย		
อาคารชุดผู้มีรายได้สูง		1 คัน : 1 หน่วย		
1 ห้อง			1 คัน : 5.5 หน่วย	
2 ห้อง			1 คัน : 2.1 หน่วย	
3 ห้อง			1 คัน : 1.5 หน่วย	
4 ห้อง			1 คัน : 1 หน่วย	
5 ห้อง			1 คัน : 1 หน่วย	
A-เมืองศูนย์กลาง				1 คัน : 1 หน่วย
B-เมืองใหญ่				1 คัน : 1 ห้องนอน
C-เมืองเล็ก				2 คัน : 2-3 ห้องนอน
D-หมู่บ้านขนาดใหญ่				(ยกเว้นศูนย์กลางเมือง)
E-หมู่บ้านขนาดเล็ก				

- มาตรฐานที่จอดรถที่เพิ่มขึ้นทำให้เกิดที่จอดรถหลายแห่งที่มีการใช้งานเพียงบางส่วนและไม่เคยมีรถจอดเต็ม โดยเฉพาะในย่านที่มีการครอบครองและการใช้งานรถส่วนตัวน้อย (Shoup, 1999)

2.4 ความหมายของอาคารชุด

ตามพระราชบัญญัติอาคารชุด พ.ศ.2522 ในมาตรา 4 มีคำจำกัดความว่า "อาคารชุด" หมายความว่า "อาคารที่บุคคลสามารถแยกการถือกรรมสิทธิ์ออกได้เป็นส่วน โดยแต่ละส่วนประกอบด้วย กรรมสิทธิ์ในทรัพย์ส่วนบุคคล และกรรมสิทธิ์ร่วมในทรัพย์ส่วนกลาง"

เจ้าของห้องชุดตามพระราชบัญญัติอาคารชุด พ.ศ. 2522 ย่อมมีกรรมสิทธิ์ในทรัพย์ส่วนบุคคลที่เป็นของตน (พัสดาภรณ์ มีศิริ, 2542) อันได้แก่ ตัวห้องชุดแต่ละห้องชุด และสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นที่จัดไว้ให้เป็นเจ้าของห้องชุดแต่ละราย เช่นที่จอดรถยนต์ส่วนตัว เป็นต้น โดยที่เจ้าของห้องชุดแต่ละห้องชุดย่อมมีสิทธิใช้สอยทรัพย์ส่วนบุคคลของตนแต่ผู้เดียว รวมทั้งมีกรรมสิทธิ์ร่วมในทรัพย์ส่วนกลางและที่ดินที่มีไว้เพื่อประโยชน์ร่วมกันของเจ้าของร่วมทุกคน และทรัพย์สินอื่นที่มีไว้เพื่อใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่นลิฟต์ บันได เป็นต้น

ถึงแม้ว่าเจ้าของห้องชุดจะเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์ดังกล่าว แต่การใช้ประโยชน์จากตัวทรัพย์นั้นโดยตรง หรือการใช้สิทธิเหนือทรัพย์นั้น จะถูกจำกัดโดยข้อกำหนดหรือข้อบังคับอาคารชุด เพื่อวัตถุประสงค์แห่งการอยู่ร่วมกันของส่วนร่วมในอาคารชุดนั้น โดยแยกพิจารณาตามประเภททรัพย์ได้ดังนี้

1. ทรัพย์ส่วนบุคคล ได้แก่ ห้องชุดและรวมถึงสิ่งปลูกสร้าง หรือที่ดินที่จัดไว้ให้เป็นเจ้าของห้องชุดแต่ละรายด้วย (มาตรา 4) ทรัพย์ส่วนบุคคลเป็นกรรมสิทธิ์เฉพาะของเจ้าของห้องชุด เจ้าของห้องชุดจึงมีสิทธิใช้และจัดการทรัพย์ส่วนบุคคลของตนโดยเสรีเช่นเดียวกับเจ้าของตามกรรมสิทธิ์ แต่มีข้อจำกัดอยู่ว่าจะต้องไม่ทำการใดๆ ต่อทรัพย์ส่วนบุคคลของตนอันอาจจะเป็นการกระทบกระเทือนต่อโครงสร้าง ความมั่นคง การป้องกันความเสียหายต่อตัวอาคาร หรือการอื่นตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับ (มาตรา 13 วรรคสุดท้าย)

2. ทรัพย์สินที่เป็นกรรมสิทธิ์ร่วม ได้แก่ พื้นห้องและผนังกันห้องที่แบ่งห้องชุดแต่ละห้องชุดออกจากกันรวมไปถึงฝ้าเพดานห้องซึ่งเป็นพื้นห้องของห้องที่อยู่ถัดขึ้นไปด้านบนด้วย ทรัพย์ดังกล่าวเป็นกรรมสิทธิ์ร่วมระหว่างเจ้าของห้องชุดที่ถูกแบ่งแยกกัน การใช้ให้เป็นไปตามข้อบังคับมาตรา 13 วรรค 2 และต้องไม่ขัดต่อสิทธิของเจ้าของร่วมคนอื่น

3. ทรัพย์ส่วนกลาง ได้แก่ ส่วนของอาคารชุดที่มีใช้ห้องชุด ที่ดินที่ตั้งอาคารและที่ดินหรือทรัพย์สินอื่นที่มีไว้เพื่อใช้หรือประโยชน์ร่วมกันของเจ้าของร่วม ตามมาตรา 4 อาจรวมถึงอสังหาริมทรัพย์ หรือเครื่องมือเครื่องใช้ที่มีไว้เพื่อประโยชน์ร่วมกัน

การจัดการและการใช้ทรัพย์สินส่วนกลางนั้น มาตรา 17 ได้มีการแยกพิจารณา ดังนี้

- 1) การใช้ทรัพย์สินส่วนกลาง หมายถึง การใช้ทรัพย์สินโดยตรง เช่น การขึ้นลงลิฟต์โดยสาร การใช้ทางเดินร่วม เป็นต้น กฎหมายไม่ได้มีการกำหนดการใช้ทรัพย์สินส่วนกลางไว้โดยตรง เพราะมีรายละเอียดปลีกย่อยอยู่มาก และขึ้นอยู่กับอาคารชุดแต่ละแห่ง ซึ่งย่อมแตกต่างกันทั้งในด้านประเพณีนิยมและสังคมของผู้อยู่อาศัย จึงเป็นหน้าที่ของเจ้าของร่วมที่จะตกลงกันกำหนดเป็นข้อบังคับขึ้น
- 2) การจัดการทรัพย์สินส่วนกลาง พระราชบัญญัติอาคารชุด พ.ศ. 2522 ได้กำหนดให้นิติบุคคลอาคารชุดทำหน้าที่จัดการ และดูแลรักษาทรัพย์สินส่วนกลางแทนเจ้าของร่วมทั้งหมด ดังนั้นเจ้าของร่วมไม่มีสิทธิที่จะเข้าจัดการทรัพย์สินส่วนกลางโดยตรง จะมีสิทธิทางอ้อมที่จะควบคุมและครอบงำการจัดการอีกชั้นหนึ่ง อันได้แก่ สิทธิในการเข้าร่วมประชุม และออกเสียงลงมติจัดการในเรื่องต่างๆ รวมไปถึงการมีสิทธิได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการควบคุมการจัดการของนิติบุคคลอาคารชุด ซึ่งขยายไปจนถึงคู่สมรสของเจ้าของร่วมด้วยตามมาตรา 38(1)

2.5. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

- งานวิจัยเรื่อง แนวทางการกำหนดมาตรการควบคุมเกี่ยวกับที่จอดรถยนต์สำหรับอาคาร ในพื้นที่ที่มีบริการของระบบขนส่งมวลชน : กรณีศึกษา ย่านศูนย์กลางธุรกิจ ถนนสีลม (ปริชญา มหัทธนะทวี, 2538) ศึกษาไว้ โดยแนวทางการศึกษาเพื่อกำหนดมาตรการควบคุมที่จอดรถยนต์ในพื้นที่ที่มีการบริการระบบขนส่งมวลชน โดยใช้ย่านศูนย์กลางธุรกิจสีลมเป็นพื้นที่ศึกษา ซึ่งสภาพพื้นที่มีลักษณะเป็นอาคารสูงที่มีจำนวนชั้นและพื้นที่อาคารมาก ส่งผลให้มีการจัดสร้างที่จอดรถยนต์จำนวนมากตามมาตรการที่ควบคุมอยู่ ซึ่งในอนาคตอาจจะไม่สอดคล้องกับสภาพการพัฒนาพื้นที่ เนื่องจากระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่จะมีบทบาทในด้านการทดแทนการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล อาจทำให้การใช้ประโยชน์พื้นที่อาคารไม่คุ้มค่า ในการศึกษาพบว่า อาคารที่จำนวนมากและโดดเด่นในย่านสีลมมี 3 ประเภท คือ อาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้าและโรงแรม ตามลำดับ ซึ่งแนวทางในการกำหนดมาตรการควบคุมที่จอดรถยนต์สำหรับอาคารหนึ่งๆ จะพิจารณาจากการทดแทนการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนและสภาพการใช้งานอาคารในปัจจุบันโดยปรับให้มีสัดส่วนพื้นที่อาคารต่อจำนวนที่จอดรถหนึ่งคันสูงขึ้นตามสัดส่วนของการทดแทน

- งานวิจัยเรื่อง “ความสัมพันธ์และพฤติกรรมการใช้ที่จอดรถของผู้อยู่อาศัยรายได้น้อยถึงปานกลางในอาคารอยู่อาศัยรวมที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ : กรณีศึกษา อาคารชุดในเขตกรุงเทพมหานครชั้นใน” (กิตตินันท์ คนขยัน, 2547) ได้ทำการศึกษา โดยจากผลการศึกษาพบว่า คนที่มีรายได้สูงซึ่งเป็นกลุ่มที่มีกำลังซื้อสูง จะเลือกอาศัยอยู่ในอาคารชุดที่มีความหนาแน่นน้อย มีขนาดพื้นที่ห้องเฉลี่ยใหญ่กว่า ซึ่งทำให้ระดับราคาของห้องชุดที่มีที่จอดรถพอสูงกว่าอาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ และการที่อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอมีจำนวนยูนิตน้อย ทำให้จำนวนที่จอดรถต่อยูนิตมีมากกว่าอาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอถึง 3 เท่า ทั้งนี้อัตราการใช้รถไม่แตกต่างกันมากนัก จึงทำให้การใช้ที่จอดรถมีปริมาณมากเป็นสาเหตุที่ทำให้จำนวนที่จอดรถมีไม่พอกับความต้องการอาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอส่วนใหญ่จะอยู่ไกลจากจุดรับส่งระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ ซึ่งผู้ประกอบการนิยมที่จะทำให้โครงการมีจำนวนหน่วยพักอาศัยที่มีจำนวนมากและให้มีราคาถูก เน้นในด้านปริมาณมากกว่าคุณภาพชีวิต



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย

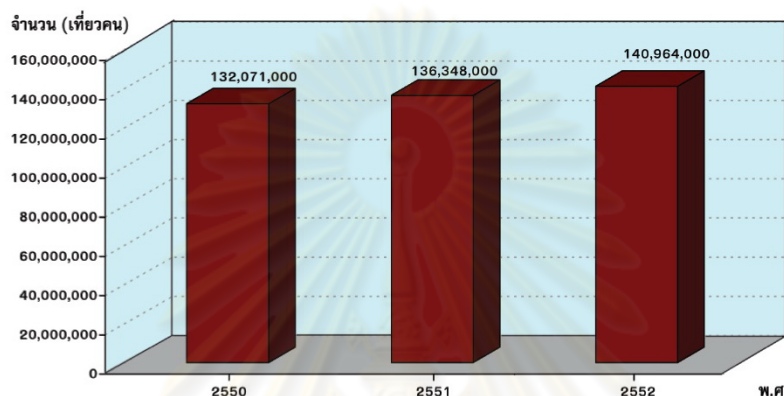
การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) เพื่อต้องการศึกษาความสัมพันธ์และพฤติกรรมการใช้ประโยชน์ที่จอดรถของผู้อยู่อาศัยในอาคารอยู่อาศัยรวมที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ในแนวรถไฟฟ้า จากการรถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา หรือชื่อที่เรียกกันโดยทั่วไปว่า รถไฟฟ้า บีทีเอส (BTS Skytrain) เป็นระบบขนส่งมวลชนแบบรางในพื้นที่กรุงเทพมหานคร เริ่มเปิดให้บริการครั้งแรกเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ. 2542 ปัจจุบันมี 2 เส้นทางคือสายสีลม เส้นทางเริ่มต้นจากสถานีสนามกีฬาแห่งชาติถึงสถานีสะพานตากสิน มีสถานี 7 สถานี และสายสุขุมวิท เส้นทางเริ่มต้นจากสถานีหมอชิต ถึงสถานีอ่อนนุช มีสถานี 17 สถานี

การที่มีโครงการขนส่งระบบรางเกิดขึ้นสิ่งที่ตามมาคือการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ที่จะเกิดขึ้นตามแนวเส้นทางของรถไฟฟ้าที่จะเกิดขึ้นในอนาคตย่อมมีมากขึ้นตามไปด้วยและในแนวเส้นทางรถไฟฟ้าที่มีการให้บริการในเขตเมืองชั้นใน ซึ่งเป็นเขตพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของการอยู่อาศัยมาก และพื้นที่เมืองชั้นในมีการพัฒนาพื้นที่และใช้ประโยชน์ของพื้นที่อย่างเต็มที่แล้ว ทำให้พื้นที่เขตเมืองชั้นในเหลือที่ดินว่างอยู่อย่างจำกัดและราคาที่ดินมีราคาสูงมาก ดังนั้นผู้พัฒนาอสังหาริมทรัพย์จะพัฒนาพื้นที่ที่มีอยู่อย่างจำกัดโดยการพัฒนาในแนวตั้งแทน และจากการที่อยู่อาศัยที่ตั้งอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้านั้นย่อมทำให้ผู้อยู่อาศัยในบริเวณดังกล่าวมีทางเลือกในการเดินทางมากขึ้น การใช้รูปแบบการเดินทางโดยใช้รถไฟฟ้าเป็นการเลือกการเดินทางอีกรูปแบบหนึ่ง ที่ได้รับความนิยมมากขึ้น ดังแผนภูมิที่ 3.1 ที่แสดงจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟฟ้า บีทีเอส พ.ศ. 2550-2552 และ ซึ่งแสดงจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟฟ้า บีทีเอสมีจำนวนมากขึ้นเรื่อยๆ ในแต่ละปี

ในการศึกษาครั้งนี้จะทำการศึกษาอาคารพักอาศัยขนาดใหญ่ที่ตั้งอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า โดยเลือกพื้นที่ที่อยู่ในย่านสุขุมวิทเพื่อทำการศึกษาเพราะเป็นพื้นที่ที่อยู่ในเขตเมืองชั้นในและมีรถไฟฟ้าวิ่งผ่านตลอดเส้นทาง ประกอบกับย่านสุขุมวิทมีการใช้ประโยชน์ของพื้นที่มากที่สุด ราคาที่ดินแพงที่สุด สำหรับการพัฒนาการของย่านสุขุมวิท (เจนการ เจนการกิจ, 2547) เริ่มต้นจากในอดีตย่านสุขุมวิทเป็นพื้นที่เกษตรกรรม แต่เดิมเรียกว่า ทุ่งบางกะปิ และได้เริ่มมีการพัฒนาพื้นที่ขึ้นโดยกลุ่มคนที่มีรายได้สูงในสมัยนั้น การพัฒนาที่อยู่อาศัยเริ่มต้นเมื่อมีการขยายถนนสุขุมวิท ราวปี พ.ศ. 2500 และได้ขยายตัวอย่างรวดเร็ว จนกระทั่งช่วงหลังปี พ.ศ. 2510 จึงได้มีการก่อสร้างอาคารสูง ขึ้นในย่านสุขุมวิท ซึ่งอาคารหลังแรกได้แก่อาคารโชคชัย ตั้งอยู่บริเวณซอยอารี เป็น

อาคารสำนักงานสูง 26 ชั้น และเริ่มมีการก่อสร้างอาคารสำนักงานอื่นๆ ตามมาโดยจะมีความสูงอยู่ที่ประมาณ 10 – 20 ชั้น โดยกิจกรรมหลักของอาคารสูงดังกล่าว ก็จะเป็นอาคารสำนักงาน, เซอร์วิสอพาร์ทเมนต์ และโรงแรม เป็นต้น

แผนภูมิที่ 3.1 แสดงจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟฟ้า บีทีเอส พ.ศ 2550-2552

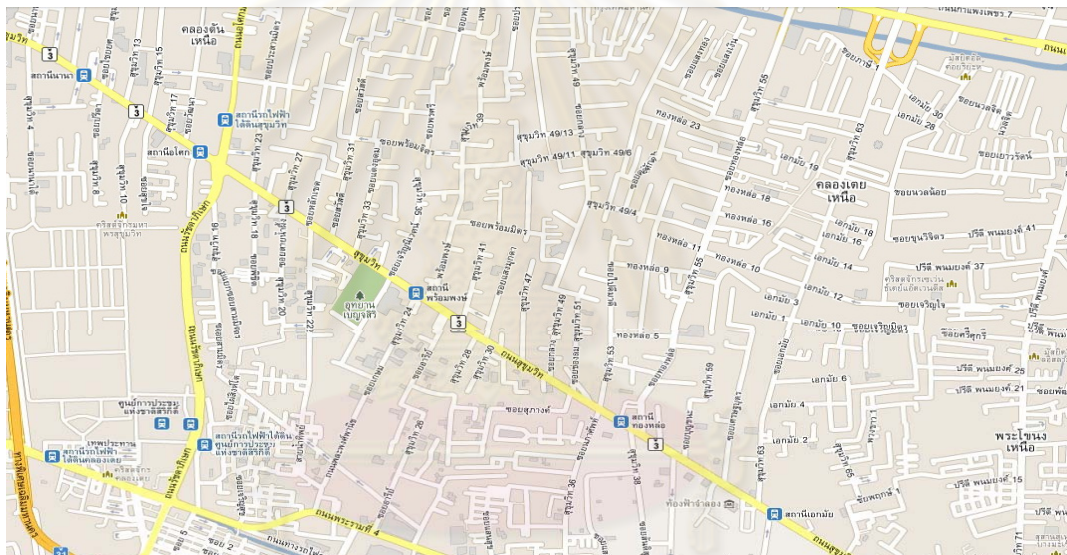


ที่มา : บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

พัฒนาของย่านสุขุมวิทเดินทางมาถึงจุดสูงสุด ในช่วงที่ประเทศไทยเริ่มมีการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะนโยบายการพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นประเทศอุตสาหกรรมใหม่ (พ.ศ. 2535 –ปัจจุบัน) เกิดบริษัทข้ามชาติเข้ามาในประเทศไทย ทำให้มีชาวต่างชาติเดินทางมาทำงานในประเทศไทยเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก ย่านพักอาศัยชั้นดีอย่างสุขุมวิท ซึ่งมีความพร้อมทั้งทำเลที่ตั้ง และการคมนาคมที่สะดวกประกอบกับมีโครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ทั้งของภาครัฐและเอกชน ได้แก่ รถไฟฟ้าบีทีเอส และรถไฟฟ้าใต้ดิน (MRT) ที่ช่วยเพิ่มศักยภาพของพื้นที่ อยู่ใกล้สถานทูตของประเทศต่างๆ จึงเป็นพื้นที่ๆ ที่มีราคาที่ดินสูงเป็นอันดับต้นๆ ของประเทศ การพัฒนาส่วนใหญ่จึงมุ่งสร้างให้เกิดความคุ้มค่ากับราคาที่ดิน อาคารที่เกิดขึ้นในช่วงนี้จึงเป็นอาคารขนาดใหญ่ หรือโครงการก่อสร้างอาคารสูง เพื่อใช้ในกิจกรรมต่างๆ ทั้งอาคารสำนักงาน อาคารพักอาศัย คอนโดมิเนียม โรงแรม และห้างสรรพสินค้า ที่มีความสูงมากกว่า 20 ชั้นขึ้นไป และกระจายตัวออกไปตลอดแนวถนนสุขุมวิท และภายในซอยต่างๆ เกิดการพัฒนาโดยกลุ่มคนที่เรียกว่า Young Blood Developer สร้างร้านค้าที่จำหน่ายสินค้าในระดับสูง และการพัฒนาอย่างต่อเนื่องนี้มีแนวโน้มที่จะเปลี่ยนแปลงบทบาทเดิมของย่านสุขุมวิทต่อไปในอนาคต

จากการที่รถไฟฟ้า บีทีเอส เป็นเพียงโครงการเดียวที่มีเส้นทางวิ่งผ่านย่านสุขุมวิทที่ผู้วิจัยเลือกที่จะทำการศึกษานั้น ดังนั้นผู้วิจัยจึงทำการเลือกสถานีรถไฟฟ้าที่ตั้งอยู่ในย่านสุขุมวิทอันประกอบด้วย 5 สถานี ได้แก่สถานีรถไฟฟ้านานา, สถานีรถไฟฟ้าอโศก, สถานีรถไฟฟ้าพร้อมพงษ์, สถานีรถไฟฟ้าทองหล่อและสถานีรถไฟฟ้าเอกมัย แสดงแผนที่ 3.1 ซึ่งจากข้อมูลที่ได้จากการสำรวจเบื้องต้นพบว่ามีอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าทั้ง 5 สถานี ที่มีระยะห่างจากสถานีไม่เกิน 500 เมตร และเป็นโครงการที่เปิดก่อนปี พ.ศ. 2542 และดำเนินการมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี มี 17 โครงการ จึงคัดเลือกโครงการมาทั้งสิ้น 8 โครงการ เพื่อนำมาทำการศึกษา

ผู้วิจัยได้กำหนดแนวทางการศึกษาดังต่อไปนี้



แผนที่ 3.1 แสดงพื้นที่ย่านสุขุมวิทที่จะทำการศึกษา

3.1 การเก็บรวบรวมข้อมูล

3.1.1 การเก็บข้อมูลปฐมภูมิ

ก. การสังเกตการณ์และการสำรวจ (Observation) โดยการสำรวจภาคสนาม (Field Survey) ที่จอตรกของอาคาร ในเรื่องของการใช้พื้นที่จอตรกยนต์ขนาดพื้นที่จอตรก, รูปแบบจำนวนที่จอตรก, จำนวนชั้นที่จอตรกและอาคาร, ขนาดช่องทางเดินรถ การบริหารจัดการและปริมาณการใช้งานในแต่ละช่วงเวลา โดยการใช้แบบสำรวจ แผนที่ และภาพถ่าย

ข. การสอบถาม โดยการออกแบบสอบถาม (Questionnaire) นั้นจะสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการศึกษาในครั้งนี้ และมีการทดสอบแบบสอบถามก่อน (Pilot Test) เป็นจำนวน

10 ชุด เพื่อนำมาปรับปรุงแก้ไขเพื่อให้เกิดความเที่ยงตรงในการตอบคำถาม แล้วไปดำเนินการเก็บรวบรวม แบบสอบถามจะประกอบด้วย 2 ส่วน คือ

- แบบสอบถามของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด ประกอบด้วย
 - ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม
 - ข้อมูลการเดินทางของผู้ตอบแบบสอบถาม
 - ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้ที่จอดรถ
 - ความคิดเห็นที่เกี่ยวข้องกับความจำเป็นของการใช้ที่จอดรถในอาคารชุดที่ใกล้

สถานีรถไฟ

- แบบสำรวจของนิติบุคคล ประกอบด้วย
 - ข้อมูลอัตราการเข้าอยู่อาศัยในอาคารชุด
 - ข้อมูลการใช้ที่จอดรถในแต่ละช่วงเวลา
 - ข้อมูลการจัดระบบการจ้างงานที่จอดรถ

3.1.2 การเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ

โดยการศึกษาข้อมูลจากแหล่งต่างๆ เช่น

- ข้อมูลทางกายภาพของอาคาร ปีที่จดทะเบียนอาคารชุด, พื้นที่ของอาคารจากเอกสารการยื่นขออนุญาตก่อสร้างจากสำนักงานโยธา กรุงเทพมหานคร และเอกสารประกอบการขออนุญาตทะเบียนอาคารชุด สำนักงานที่ดิน เขตวัฒนาและเขตคลองเตย
- เอกสารสิ่งตีพิมพ์ วารสาร สถิติข้อมูลต่างๆ จาก สำนักงานเขต ห้องสมุด ธนาคารอาคารสงเคราะห์ ห้องสมุดการเคหะแห่งชาติ ที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการวิจัยแนวความคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง การขนส่งที่พักอาศัยและพฤติกรรมเป็นต้น

3.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

การศึกษานี้ได้กำหนดกลุ่มประชากรที่ศึกษา ได้แก่

1. อาคารชุดที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ในย่านสุขุมวิทเป็นเป็นโครงการที่เปิดก่อนปี พ.ศ. 2542 และโครงการที่ตั้งอยู่ห่างจากสถานีรถไฟไม่เกิน 500 เมตร โดยอาคารชุดพักอาศัยที่ศึกษาครั้งนี้ทั้งสิ้น 8 อาคาร ซึ่งจะใช้กลุ่มประชากรที่ศึกษาคือนิติบุคคลของอาคารชุดทั้งสิ้น 8 อาคาร

2. ผู้ที่อยู่อาศัยในอาคารชุดพักอาศัยขนาดใหญ่ย่านสุขุมวิท เป็นโครงการที่ตั้งอยู่ห่างจากสถานีรถไฟฟ้าไม่เกิน 500 เมตร และเป็นโครงการที่เปิดก่อนปี พ.ศ. 2542 โดยอาคารชุดพักอาศัยที่ศึกษาครั้งนี้มีทั้งสิ้น 8 อาคาร มีจำนวนประชากรที่จะทำการศึกษามีประมาณ 911 หน่วย ดังแสดงในตารางที่ 3.1 และเนื่องจากกลุ่มประชากรมีจำนวนมาก ไม่สามารถทำการศึกษาได้ทั้งหมด จึงจำเป็นต้องมีการศึกษากับประชากรเพียงบางส่วน ในการวิจัยครั้งนี้ได้กำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

โดยใช้สูตรคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่พอดีของ Yamane ในการประมาณค่าพารามิเตอร์ด้วยความเชื่อมั่นที่ระดับ 95 % มีรายละเอียดการคำนวณดังนี้

$$n = \frac{N}{1 + N(e^2)}$$

N = จำนวนประชากร 911 หน่วย

e = ขนาดค่าความคลาดเคลื่อนสูงสุดที่ผู้วิจัยยอมรับได้ $\pm 5\%$

$$\begin{aligned} \text{แทนค่า} \quad n &= \frac{911}{1 + (911 \times 0.05^2)} \\ &= 278 \end{aligned}$$

ดังนั้นจำนวนประชากรที่จะทำการศึกษาในครั้งนี้มีจำนวนเท่ากับ 278 ตัวอย่าง

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 3.1 แสดงจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่เป็นตัวแทนของกลุ่มประชากร

โครงการ	สถานีรถไฟ	ระยะทาง ห่างจาก สถานี รถไฟ (ม.)	วันที่จัด ทะเบียน อาคารชุด	จำนวน ห้องชุด (หน่วย)	ผู้อยู่อาศัยจริง	
					(หน่วย)	ร้อยละ
อาคาร A	สถานีนาเนา	500	31/8/2548	54	54	100%
อาคาร B	สถานีอโศก	214	29/3/2548	200	160	80%
อาคาร C	สถานีพร้อมพงษ์	304	15/3/2548	159	135	85%
อาคาร D	สถานีพร้อมพงษ์	450	15/6/2550	150	120	80%
อาคาร E	สถานีทองหล่อ	386	26/1/2550	78	78	100%
อาคาร F	สถานีทองหล่อ	134	18/8/2550	76	51	67%
อาคาร G	สถานีเอกมัย	63	16/11/2550	371	223	60%
อาคาร H	สถานีเอกมัย	390	4/10/2549	138	90	65%
รวมทั้งสิ้น				<u>1,226</u>	<u>911</u>	<u>74%</u>

3.3 การเลือกวิธีการสุ่มตัวอย่าง

ใช้วิธีการเก็บข้อมูลแบบ Accidental Sampling คือเป็นการเก็บข้อมูลแบบสุ่มในอาคารโดยไม่เจาะจงว่าผู้ตอบแบบสอบถามคือใคร แต่จะสอบถามกับผู้ที่อยู่อาศัยในโครงการศึกษาเท่านั้น โดยใช้วิธีแจกแบบสอบถามผ่านสำนักงานนิติบุคคลของอาคารนั้นๆ รวมทั้งการแจกแบบสำรวจด้วยตนเอง จำนวนแบบสอบถามที่แจกทั้งสิ้นจำนวน 911 ฉบับ

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยได้จัดทำแบบสอบถามลง code โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปคอมพิวเตอร์ นอกจากนั้นแล้วยังได้ทำการวิเคราะห์แบบ Crosstab เพื่อทราบถึงลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่างๆ ที่มีผลต่อความต้องการการใช้พื้นที่ที่จอดรถ

บทที่ 4

ผลการศึกษา

การเก็บข้อมูลที่ใช้เครื่องมือ คือ แบบสอบถามและแบบสำรวจ โดยได้แบ่งประเด็นของการศึกษาออกเป็น 4 ส่วน คือ

- 4.1 ข้อมูลของอาคารชุดที่ทำการศึกษา ประกอบด้วย จำนวนห้องชุด, ขนาดพื้นที่ของอาคาร, อัตราการเช่าอยู่อาศัยในอาคารชุดและลักษณะการจัดการที่จอดรถ
- 4.2 ข้อมูลการใช้ที่จอดรถ ประกอบด้วย จำนวนที่จอดรถและปริมาณการใช้ที่จอดรถในแต่ละช่วงเวลา, การครอบครองรถยนต์, วิธีที่ใช้เดินทางไปทำงานและวิธีการใช้ที่จอดรถและปัญหาที่จอดรถ
- 4.3 ข้อมูลด้านที่อยู่อาศัยของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด ประกอบด้วย ขนาดของห้องพัก
- 4.4 ความความคิดเห็นต่อที่พักอาศัยที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า

จากการสอบถามข้อมูลทั้ง 4 ส่วน โดยได้ทำการออกแบบสอบถามและแบบสังเกต โดยแบ่งเป็น

- แบบสำรวจของฝ่ายนิติบุคคลอาคารชุดทั้ง 8 แห่ง ได้ครบทั้ง 8 แห่ง
- แบบสังเกตและบันทึกรูปถ่ายของลักษณะทางกายภาพของอาคารชุดทั้ง 8 แห่ง
- แบบสอบถามผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด จำนวน 911 ชุด ได้คืนมา 303 ชุด และคิดที่ไม่สามารถนำมาประมวลผลได้ออก เหลือ 293 ชุด คิดเป็นร้อยละ 32.16 ของประชากรทั้งหมด

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

4.1 ข้อมูลของอาคารชุด

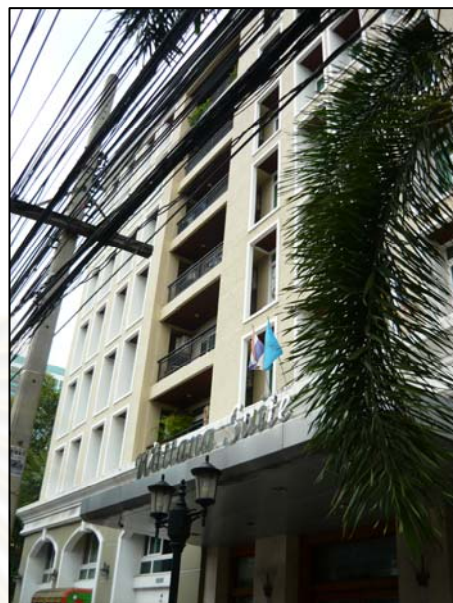


แผนที่ 4.1 แสดงตำแหน่งอาคารชุดที่ทำการศึกษาในย่านสุขุมวิท

● อาคาร A

ข้อมูลทั่วไป

- ขออนุญาตเป็นอาคาร ขนาดใหญ่
- พื้นที่อาคารทั้งหมด 8,535 ตารางเมตร
- พื้นที่ของอาคารจอดรถ 1,350 ตารางเมตร
- จำนวนชั้นของอาคาร 9 ชั้น (รวมชั้นใต้ดิน)
- จำนวนชั้นของที่จอดรถ 2 ชั้น
- จำนวนห้องชุด 54 ห้อง
- จำนวนที่จอดรถ 60 คัน
- เนื้อที่ห้องชุดต่ำสุด 95.34 ตารางเมตร
- เนื้อที่ห้องชุดสูงสุด 252.13 ตารางเมตร
- เนื้อที่ห้องชุดเฉลี่ย 113.09 ตารางเมตร
- จดทะเบียนอาคารชุด 31 สิงหาคม 2548
- กรรมสิทธิ์ที่จอดรถ เป็นกรรมสิทธิ์ส่วนบุคคล

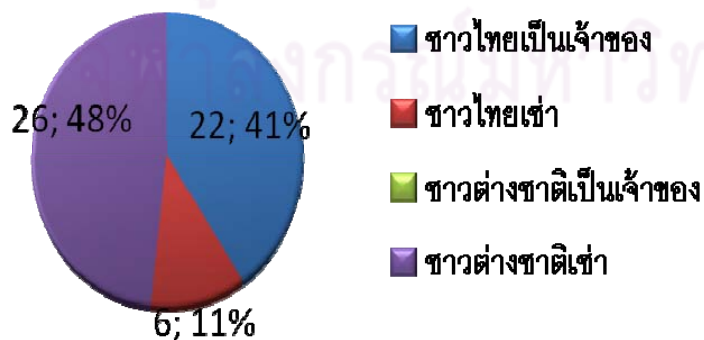


ภาพที่ 4.1 แสดงอาคาร A

ข้อมูลการอยู่อาศัย

- อัตราการอยู่อาศัย	54 ห้อง (100 %)		
- ประเภทการอยู่อาศัย	ชาวไทยเป็นเจ้าของ	22	ห้อง (41%)
(ดังแผนภูมิที่ 4.1)	ชาวไทยเช่า	6	ห้อง (11%)
	ชาวต่างชาติเช่า	26	ห้อง (48%)

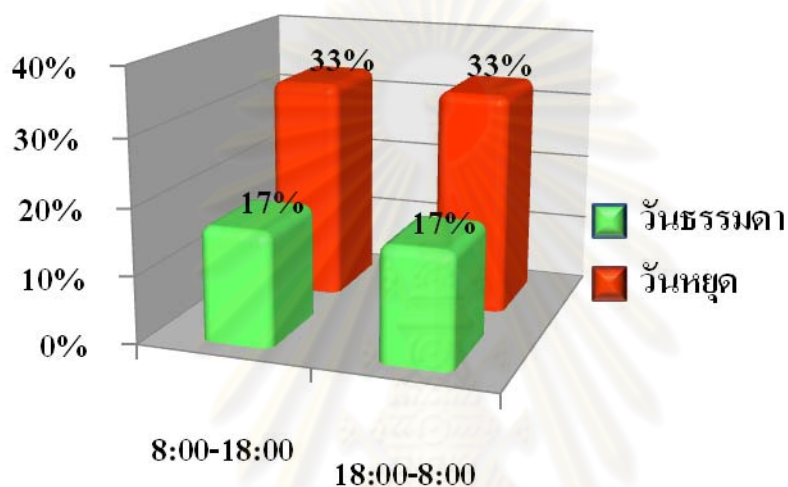
แผนภูมิที่ 4.1 แสดงประเภทของผู้พักอาศัยของอาคาร A



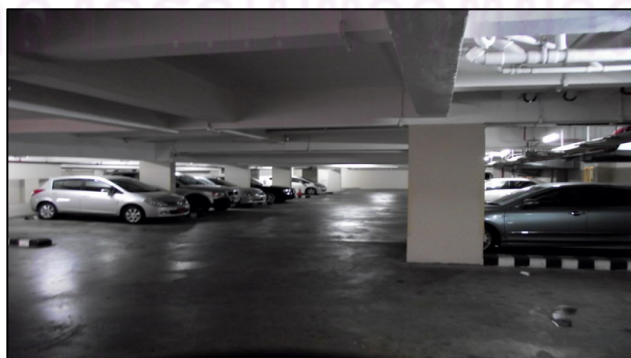
ข้อมูลการใช้ที่จอดรถ

การใช้พื้นที่ที่จอดรถ	วันทำงาน ช่วง 08.00-18.00 น.	10	คัน (17%)
(ดังแผนภูมิที่ 4.2)	วันทำงาน ช่วง 18.00-08.00 น.	20	คัน (33%)
	วันหยุด ช่วง 08.00-18.00 น.	10	คัน (17%)
	วันหยุด ช่วง 18.00-08.00 น.	20	คัน (33%)

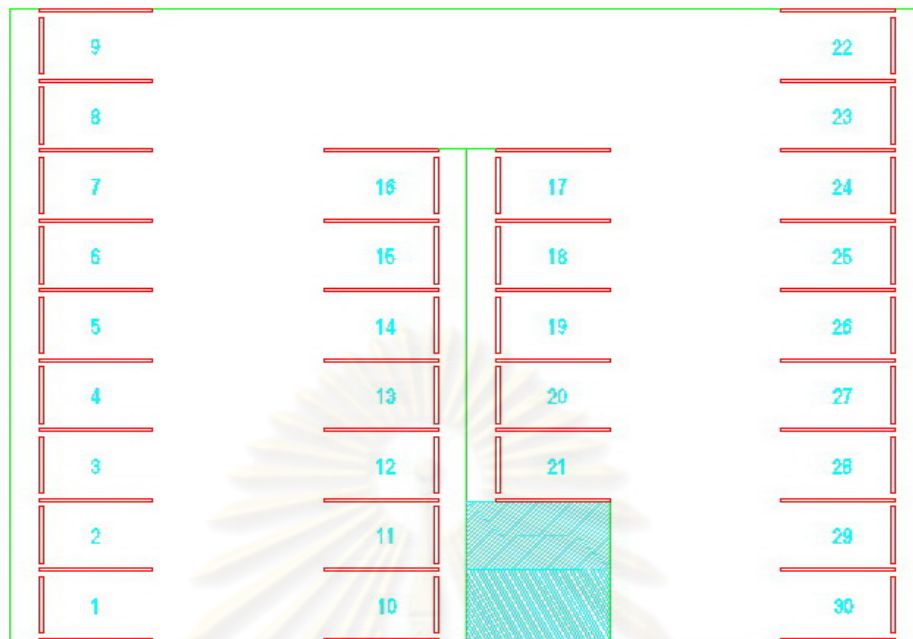
แผนภูมิที่ 4.2 แสดงการใช้ที่จอดรถในช่วงเวลาต่างๆ ของอาคาร A



จากข้อมูลของอาคารจากการสำรวจพบว่า อาคาร A เป็นอาคารที่มีอัตราการเข้าพักเต็ม แต่อัตราการใช้ที่จอดรถมีจำนวนที่น้อยมาก ดังรูปที่ 4.2 และจากการสอบถามพฤติกรรมการใช้ที่จอดรถจากทางนิติบุคคลอาคารชุดนี้พบว่าผู้ใช้พื้นที่จอดรถยนต์ส่วนใหญ่จะเป็นผู้อยู่อาศัยที่เป็นชาวไทย ส่วนผู้อยู่อาศัยที่เป็นชาวต่างชาติไม่นิยมใช้รถยนต์ส่วนตัว แต่จะเป็นการใช้รถของบริษัทโดยมีคนขับมารับส่งและอาจจะมีบางส่วนที่ใช้ระบบขนส่งมวลชนอย่างอื่น เช่น แท็กซี่, รถไฟฟ้า เป็นต้น จากการสำรวจที่จอดรถของอาคารดังกล่าวไม่มีการนำพื้นที่ที่เหลือของที่จอดรถนำไปใช้ประโยชน์ในด้านอื่นๆ เลย



ภาพที่ 4.2 แสดงที่จอดรถของอาคาร A



ชั้น B1



ชั้น B2

ภาพที่ 4.3 แสดงแปลนของพื้นที่จอดรถของอาคาร A

● อาคาร B

ข้อมูลทั่วไป

- ขออนุญาตเป็นอาคาร ขนาดใหญ่พิเศษ
- พื้นที่อาคารทั้งหมด 26,970 ตารางเมตร
- พื้นที่ของอาคารจอดรถ 5,985 ตารางเมตร
- จำนวนชั้นของอาคาร 21 ชั้น
- จำนวนชั้นของที่จอดรถ 5 ชั้น
- จำนวนห้องชุด 200 ห้อง
- จำนวนที่จอดรถ 190 คัน
- เนื้อที่ห้องชุดต่ำสุด 38.80 ตารางเมตร
- เนื้อที่ห้องชุดสูงสุด 244.48 ตารางเมตร
- เนื้อที่ห้องชุดเฉลี่ย 96.45 ตารางเมตร
- จดทะเบียนอาคารชุด 29 มีนาคม 2548
- กรรมสิทธิ์ที่จอดรถ เป็นกรรมสิทธิ์ส่วนบุคคล



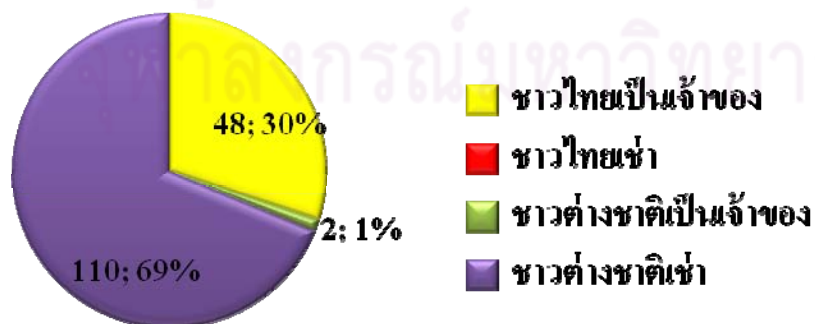
ภาพที่ 4.4 แสดงอาคาร B

ข้อมูลการอยู่อาศัย

- อัตราการอยู่อาศัย 160 ห้อง (80 %)
- ประเภทการอยู่อาศัย (ดังแผนภูมิที่ 4.3)

ชาวไทยเป็นเจ้าของ	48	ห้อง (30%)
ชาวต่างชาติเจ้าของ	2	ห้อง (1%)
ชาวต่างชาติเช่า	110	ห้อง (68%)

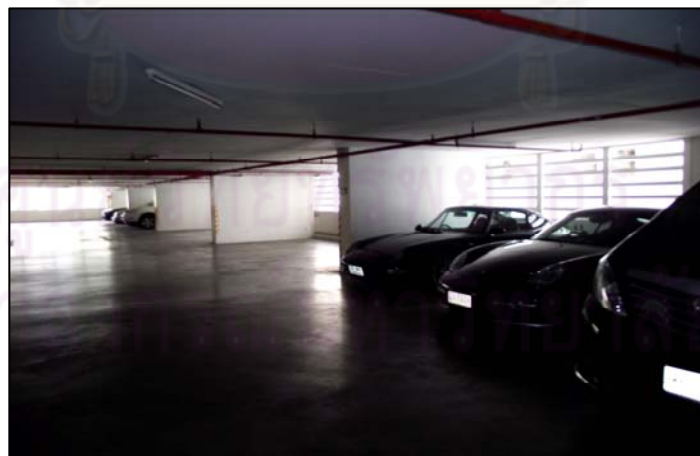
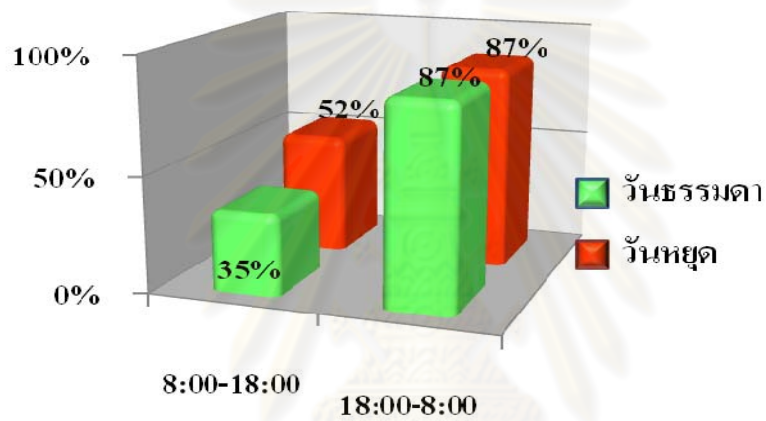
แผนภูมิที่ 4.3 แสดงประเภทของผู้พักอาศัยของอาคาร B



ข้อมูลการใช้ที่จอดรถ

การใช้พื้นที่ที่จอดรถ (ตั้งแผนภูมิที่ 4.4)	วันทำงาน ช่วง 08.00-18.00 น.	66 คัน (35%)
	วันทำงาน ช่วง 18.00-08.00 น.	165 คัน (87%)
	วันหยุด ช่วง 08.00-18.00 น.	99 คัน (52%)
	วันหยุด ช่วง 18.00-08.00 น.	165 คัน (87%)

แผนภูมิที่ 4.4 แสดงการใช้ที่จอดรถในช่วงเวลาต่างๆ ของอาคาร B



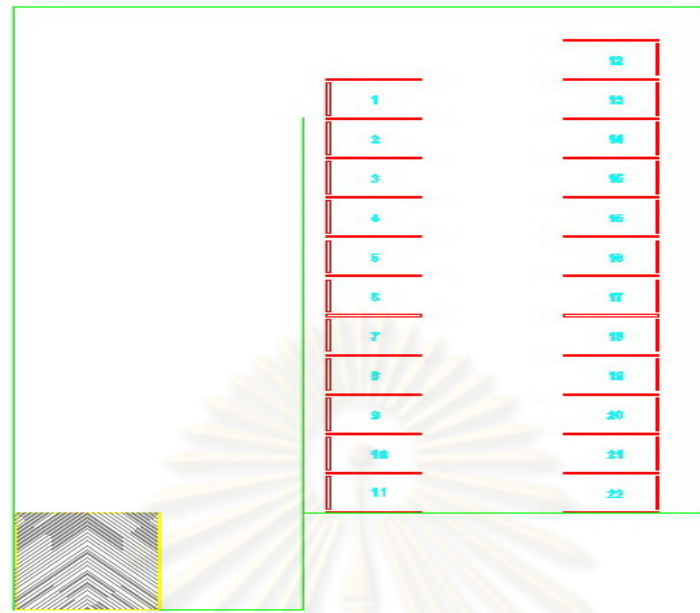
ภาพที่ 4.5 แสดงที่จอดรถของอาคาร B (ช่วงกลางวัน 08.00-18.00)



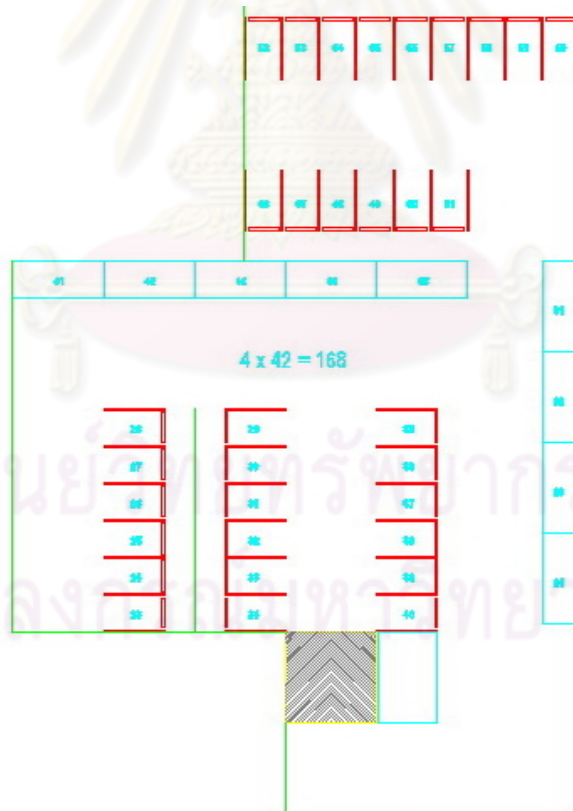
ภาพที่ 4.6 แสดงที่จอดรถของอาคาร B (ช่วงกลางคืน 18.00-08.00)

จากการสำรวจสภาพที่จอดรถของอาคาร B พบว่าพื้นที่จอดรถของอาคาร B มี 5 ชั้น เป็นการขायพื้นที่จอดรถพร้อมกับการขायพื้นที่ห้องชุด ซึ่งจะเป็นกรรมสิทธิ์ส่วนบุคคล มีการระบุที่จอดรถอย่างชัดเจน และในพื้นที่จอดรถของชั้น 1 จะเป็นการจอดรถที่เป็นกรรมสิทธิ์ส่วนกลางที่ให้เฉพาะผู้ที่เป็น VISITOR นำรถเข้ามาจอดในช่วงระยะเวลาสั้นๆ เท่านั้น หากมีการจอดรถนานจะมีการเก็บค่าที่จอดรถ

จากการสำรวจการใช้พื้นที่จอดรถนั้นพบว่าในแต่ละชั้นยังมีที่จอดรถเหลืออยู่ในบางช่องจอด ซึ่งอาจเป็นที่จอดรถของผู้ที่ยังไม่ได้เข้ามาอยู่อาศัยในบางส่วน แต่ที่จอดรถของชั้น 1 ในช่วงเวลากลางคืนจะค่อนข้างแน่น จากการสอบถามนิติบุคคลพบว่าปัญหาที่จอดรถส่วนใหญ่คือการที่มีการจอดรถขวางกัน ต้องเสียเวลาเลื่อนรถ ซึ่งคงเนื่องมาจากการที่จอดรถเป็นกรรมสิทธิ์ส่วนบุคคลนั้น ทำให้ผู้ที่ไม่มีสิทธิ์ในที่จอดรถนั้นไม่สามารถเข้าไปใช้ได้และสิทธิ์ในที่จอดรถของตนอาจจะอยู่ชั้นบนๆ และไม่ต้องการที่จะจอดรถนาน จึงมีการจอดซ้อนคันในแนวขวาง ทำให้ต้องมีปัญหาในการเลื่อนรถ และอีกปัญหาคือการใช้แย่งกันใช้สิทธิ์ที่จอดรถในชั้นที่ 1 ซึ่งมีความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่จอดรถยนต์นั้น มีการแย่งที่จอดรถในส่วนนี้ค่อนข้างมากทำให้นิติบุคคลพยายามกำชับให้พนักงานรักษาความปลอดภัยต้องพยายามจัดการบริหารที่จอดรถในส่วนนี้อย่างเข้มงวด



ชั้น 1



ชั้น 2,3,4,5

ภาพที่ 4.7 แสดงแปลนของพื้นที่จอดรถของอาคาร B

● อาคาร C

ข้อมูลทั่วไป

- ขออนุญาตเป็นอาคาร ขนาดใหญ่พิเศษ
- พื้นที่อาคารทั้งหมด 14,206 ตารางเมตร
- พื้นที่ของอาคารจอดรถ 2,250 ตารางเมตร
- จำนวนชั้นของอาคาร 9 ชั้น (รวมชั้นใต้ดิน)
- จำนวนชั้นของที่จอดรถ 2 ชั้น
- จำนวนห้องชุด 159 ห้อง
- จำนวนที่จอดรถ 100 คัน
- เนื้อที่ห้องชุดต่ำสุด 28.77 ตารางเมตร
- เนื้อที่ห้องชุดสูงสุด 134.81 ตารางเมตร
- เนื้อที่ห้องชุดเฉลี่ย 60.16 ตารางเมตร
- จดทะเบียนอาคารชุด 15 มีนาคม 2548
- กรรมสิทธิ์ที่จอดรถ เป็นกรรมสิทธิ์ส่วนบุคคล



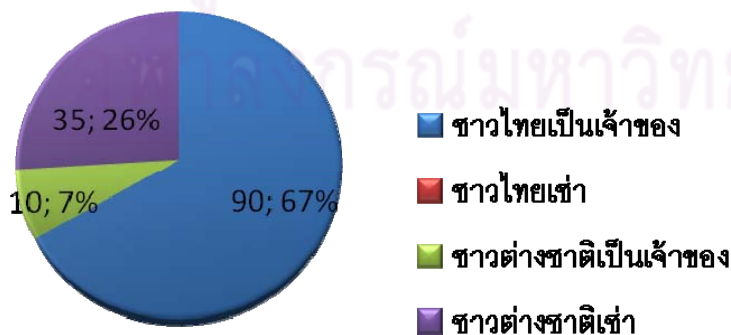
ภาพที่ 4.8 แสดงอาคาร C

ข้อมูลการอยู่อาศัย

- อัตราการอยู่อาศัย 135 ห้อง (85 %)
- ประเภทการอยู่อาศัย (ตั้งแผนภูมิที่ 4.5)

ชาวไทยเป็นเจ้าของ	90	ห้อง (67%)
ชาวต่างชาติเจ้าของ	10	ห้อง (7%)
ชาวต่างชาติเช่า	35	ห้อง (26%)

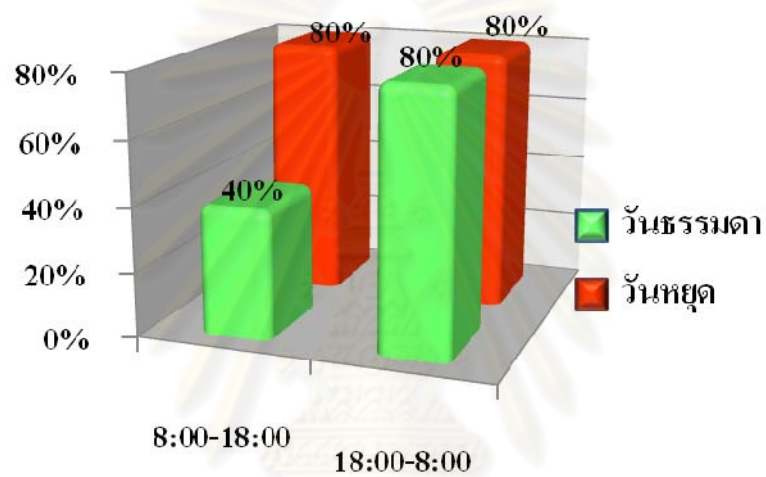
แผนภูมิที่ 4.5 แสดงประเภทของผู้พักอาศัยของอาคาร C



ข้อมูลการใช้ที่จอดรถ

การใช้พื้นที่ที่จอดรถ	วันทำงาน ช่วง 08.00-18.00 น.	40	คัน (40%)
(ดังแผนภูมิที่ 4.6)	วันทำงาน ช่วง 18.00-08.00 น.	80	คัน (80%)
	วันหยุด ช่วง 08.00-18.00 น.	80	คัน (80%)
	วันหยุด ช่วง 18.00-08.00 น.	80	คัน (80%)

แผนภูมิที่ 4.6 แสดงการใช้ที่จอดรถในช่วงเวลาต่างๆ ของอาคาร C



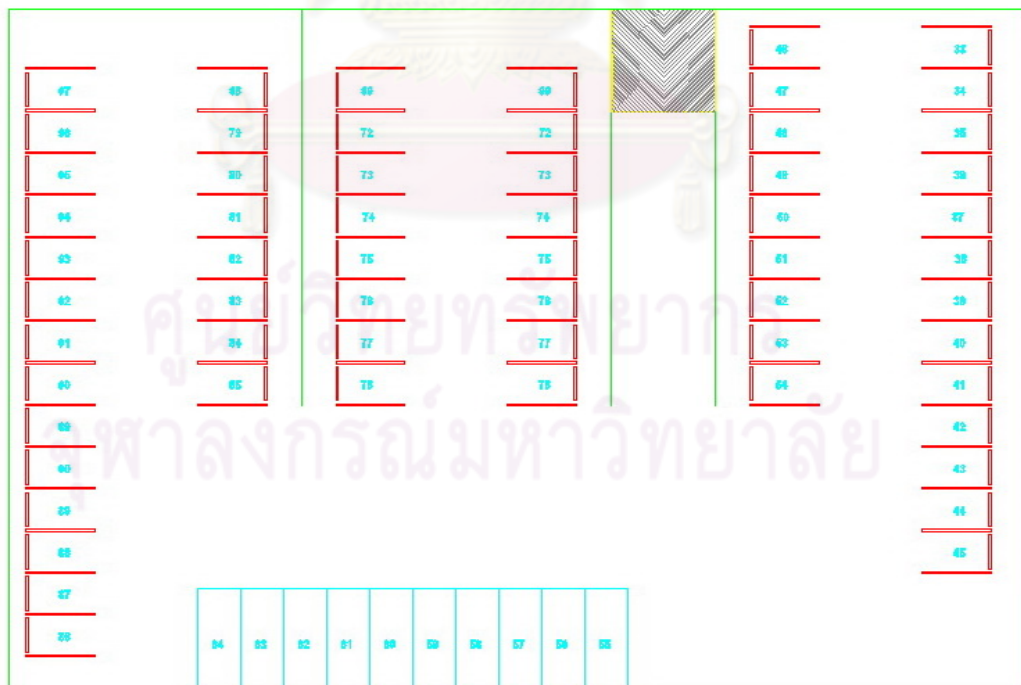
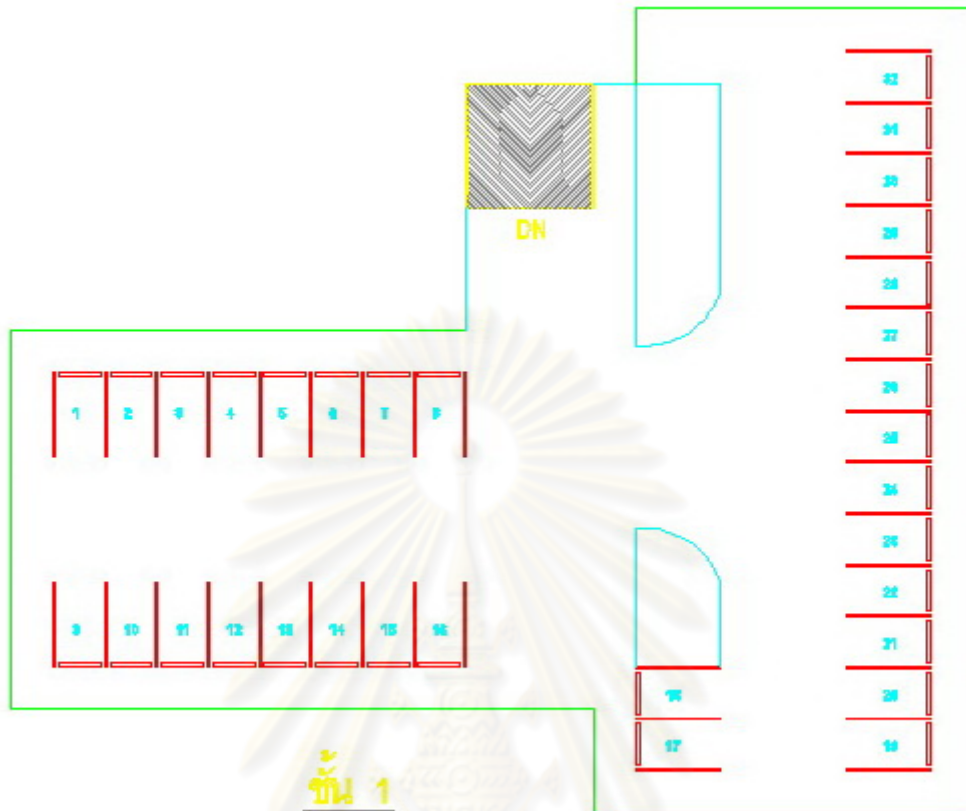
ภาพที่ 4.9 แสดงที่จอดรถของอาคาร C (ช่วงกลางวัน 08.00-18.00)



ภาพที่ 4.10 แสดงที่จอดรถของอาคาร C (ช่วงกลางคืน 18.00-08.00)

จากข้อมูลของอาคารจากการสำรวจพบว่า อาคาร C เป็นอาคารที่มีจำนวนห้องพักอยู่ 159 ห้อง แต่มีพื้นที่จอดรถยนต์อยู่เพียง 100 คัน แต่อัตรการเข้าอยู่อาศัยจริงกับอัตรการใช้พื้นที่จอดรถยนต์มีอัตราที่ใกล้เคียงกัน ทำให้สภาพที่จอดรถยนต์ของอาคารมีพื้นที่เหลือตามจำนวนผู้พักอาศัยที่ยังไม่ได้เข้ามาอยู่ ซึ่งจากการสอบถามนิติบุคคลพบว่าการจำกัดสิทธิ์ในการให้ที่จอดรถของห้องพักที่มีพื้นที่ตั้งแต่ 40 ตารางเมตรขึ้นไป โดยให้สิทธิ์ในการจอดรถถึง 1 คัน และพื้นที่ห้องพักตั้งแต่ 83 ตารางเมตรขึ้นไปให้สิทธิ์ในการจอดรถถึง 2 คัน และจากข้อมูลนิติบุคคลพบว่าส่วนใหญ่ชาวต่างชาติที่เป็นเจ้าของหรือมาเช่าห้องชุดนั้นไม่ค่อยได้ใช้พื้นที่จอดรถ แต่จะเป็นการใช้รถของบริษัทโดยมีคนขับมารับส่งและอาจจะมีส่วนที่ใช้ระบบขนส่งมวลชนอย่างอื่น เช่น แท็กซี่, รถไฟฟ้า เป็นต้น

จากการสำรวจพื้นที่จอดรถยนต์พบว่าพื้นที่จอดรถยนต์ยังมีพื้นที่เหลืออยู่และไม่มีการนำพื้นที่ที่เหลือไปใช้ประโยชน์ในด้านอื่น ๆ จากการสอบถามนิติบุคคลของอาคารชุด C นั้นพบว่าไม่มีปัญหาการใช้ที่จอดรถ



ภาพที่ 4.11 แสดงแปลนของพื้นที่จอดรถของอาคาร C

● อาคาร D

ข้อมูลทั่วไป

- ขออนุญาตเป็นอาคาร ขนาดใหญ่พิเศษ
- พื้นที่อาคารทั้งหมด 23,798 ตารางเมตร
- พื้นที่ของอาคารจอดรถ 4,509 ตารางเมตร
- จำนวนชั้นของอาคาร 34 ชั้น
- จำนวนชั้นของที่จอดรถ 5 ชั้น
- จำนวนห้องชุด 150 ห้อง
- จำนวนที่จอดรถ 167 คัน
- เนื้อที่ห้องชุดต่ำสุด 59.50 ตารางเมตร
- เนื้อที่ห้องชุดสูงสุด 308.00 ตารางเมตร
- เนื้อที่ห้องชุดเฉลี่ย 113.56 ตารางเมตร
- จดทะเบียนอาคารชุด มิถุนายน พ.ศ. 2550
- กรรมสิทธิ์ที่จอดรถ เป็นกรรมสิทธิ์ส่วนกลาง



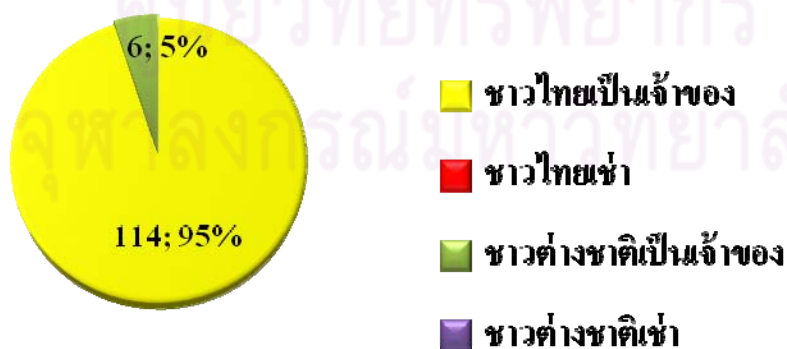
ภาพที่ 4.12 แสดงอาคาร D

ข้อมูลการอยู่อาศัย

- อัตราการอยู่อาศัย 120 ห้อง (80 %)
- ประเภทการอยู่อาศัย

ชาวไทยเป็นเจ้าของ	114	ห้อง (95%)
(ดังแผนภูมิที่ 4.7)	ชาวต่างชาติเจ้าของ	6 ห้อง (5%)

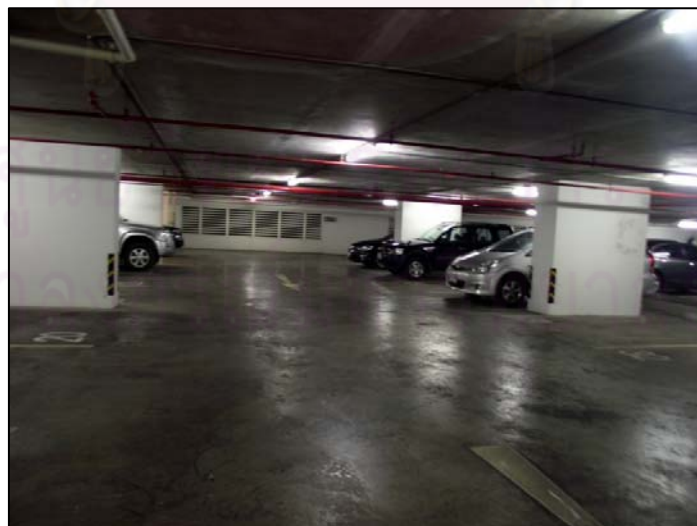
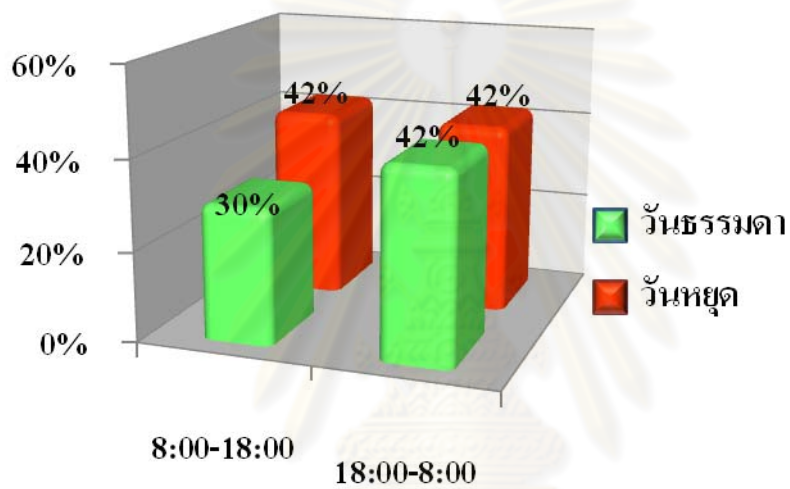
แผนภูมิที่ 4.7 แสดงประเภทของผู้พักอาศัยของอาคาร D



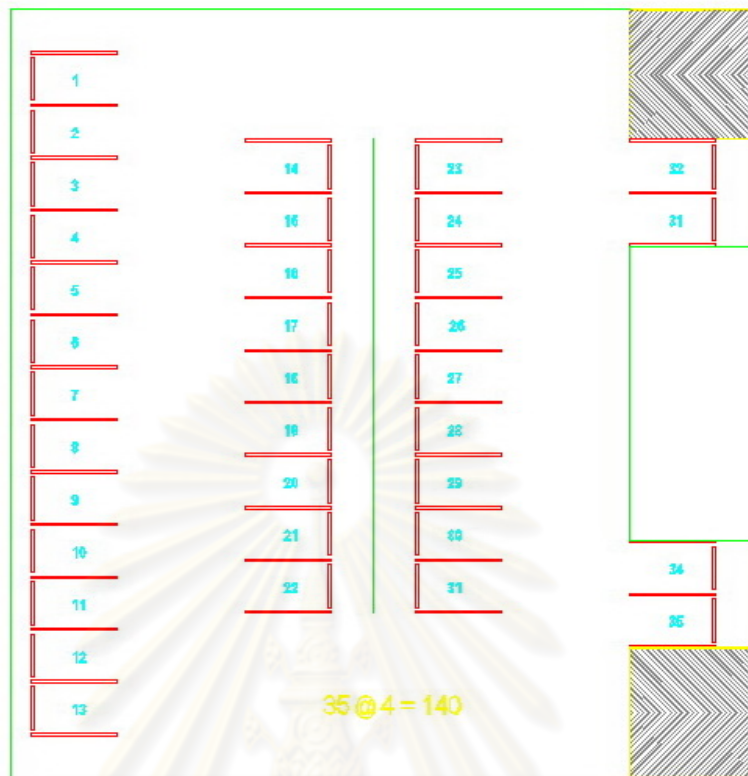
ข้อมูลการใช้ที่จอดรถ

การใช้พื้นที่ที่จอดรถ (ตั้งแผนภูมิที่ 4.8)	วันทำงาน ช่วง 08.00-18.00 น.	50 คัน (30%)
	วันทำงาน ช่วง 18.00-08.00 น.	70 คัน (42%)
	วันหยุด ช่วง 08.00-18.00 น.	70 คัน (42%)
	วันหยุด ช่วง 18.00-08.00 น.	70 คัน (42%)

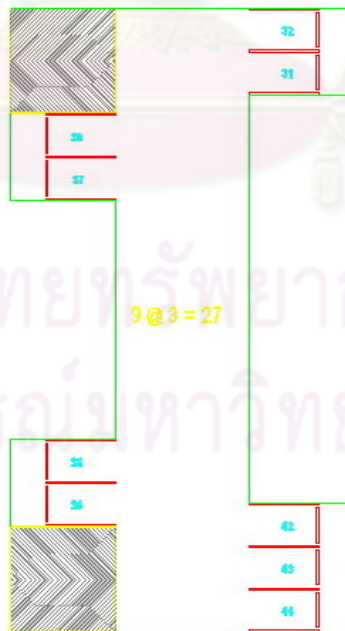
แผนภูมิที่ 4.8 แสดงการใช้ที่จอดรถในช่วงเวลาต่างๆ ของอาคาร D



ภาพที่ 4.13 แสดงที่จอดรถของอาคาร D (ช่วงกลางคืน 18.00-08.00)



ชั้น 2,3,4,5



ชั้น 2B, 3B, 4B

ภาพที่ 4.14 แสดงแปลนของพื้นที่จอดรถของอาคาร D

จากข้อมูลของอาคารจากการสำรวจพบว่า อาคาร D เป็นอาคารที่มีพื้นที่จอดรถยนต์ 5 ชั้น และกรรมสิทธิ์ที่จอดรถเป็นกรรมสิทธิ์ส่วนกลาง ทำให้ไม่มีการระบุที่จอดรถ ผู้ที่เข้ามาจอดก่อนก็จะจอดในชั้นล่างๆ ซึ่งทำให้ไม่มีการใช้ที่จอดรถของชั้นบนๆ และไม่มีการนำพื้นที่ที่เหลือไปใช้ประโยชน์ในด้านอื่นๆ จากการสอบถามนิติบุคคลของอาคารชุด D นั้นพบว่าไม่มีปัญหาการใช้พื้นที่จอดรถยนต์



ศูนย์วิทยพัชการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

● อาคาร E

ข้อมูลทั่วไป

- ขออนุญาตเป็นอาคาร ขนาดใหญ่พิเศษ
- พื้นที่อาคารทั้งหมด 16,166 ตารางเมตร
- พื้นที่ของอาคารจอดรถ 2,565 ตารางเมตร
- จำนวนชั้นของอาคาร 9 ชั้น (รวมชั้นใต้ดิน)
- จำนวนชั้นของที่จอดรถ 2 ชั้น
- จำนวนห้องชุด 78 ห้อง
- จำนวนที่จอดรถ 114 คัน
- เนื้อที่ห้องชุดต่ำสุด 22.44 ตารางเมตร
- เนื้อที่ห้องชุดสูงสุด 226.59 ตารางเมตร
- เนื้อที่ห้องชุดเฉลี่ย 148.22 ตารางเมตร
- จดทะเบียนอาคารชุด 26 มกราคม 2550
- กรรมสิทธิ์ที่จอดรถ เป็นกรรมสิทธิ์ส่วนบุคคล



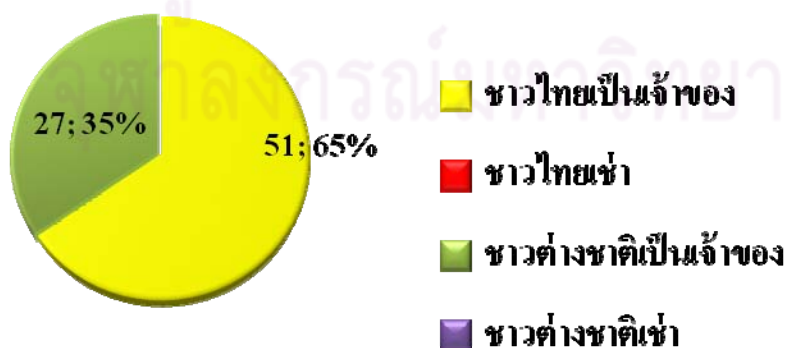
ภาพที่ 4.15 แสดงอาคาร E

ข้อมูลการอยู่อาศัย

- อัตราการอยู่อาศัย 78 ห้อง (100 %)
- ประเภทการอยู่อาศัย

ชาวไทยเป็นเจ้าของ	51	ห้อง (65%)	
(ดังแผนภูมิที่ 4.9)	ชาวต่างชาติเจ้าของ	27	ห้อง (35%)

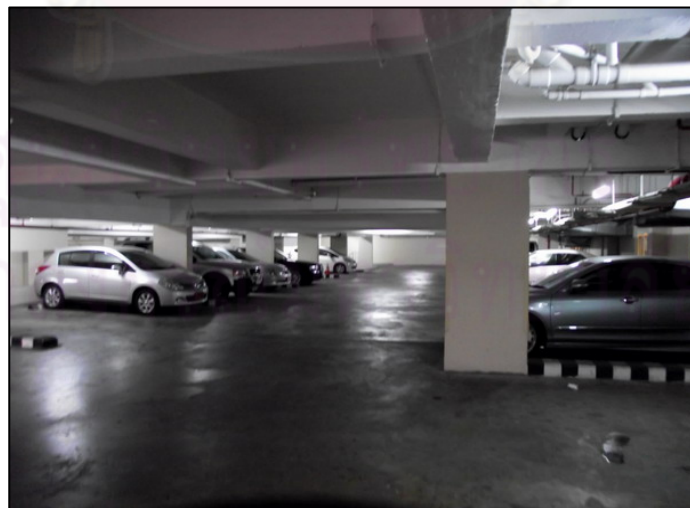
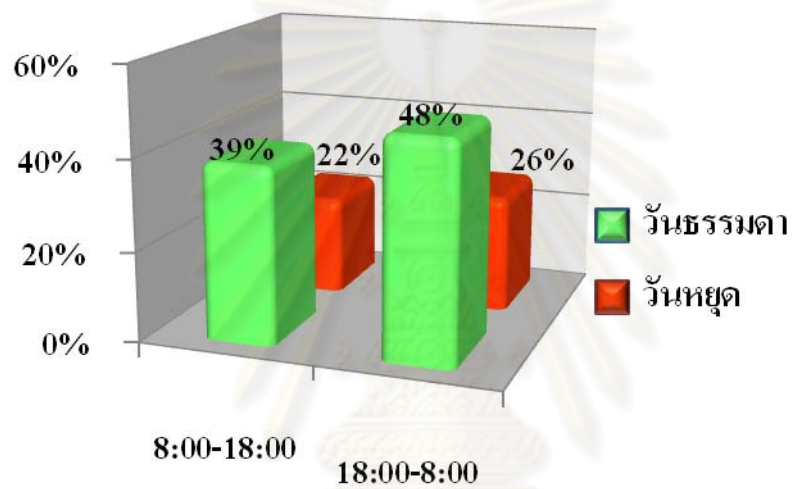
แผนภูมิที่ 4.9 แสดงประเภทของผู้พักอาศัยของอาคาร E



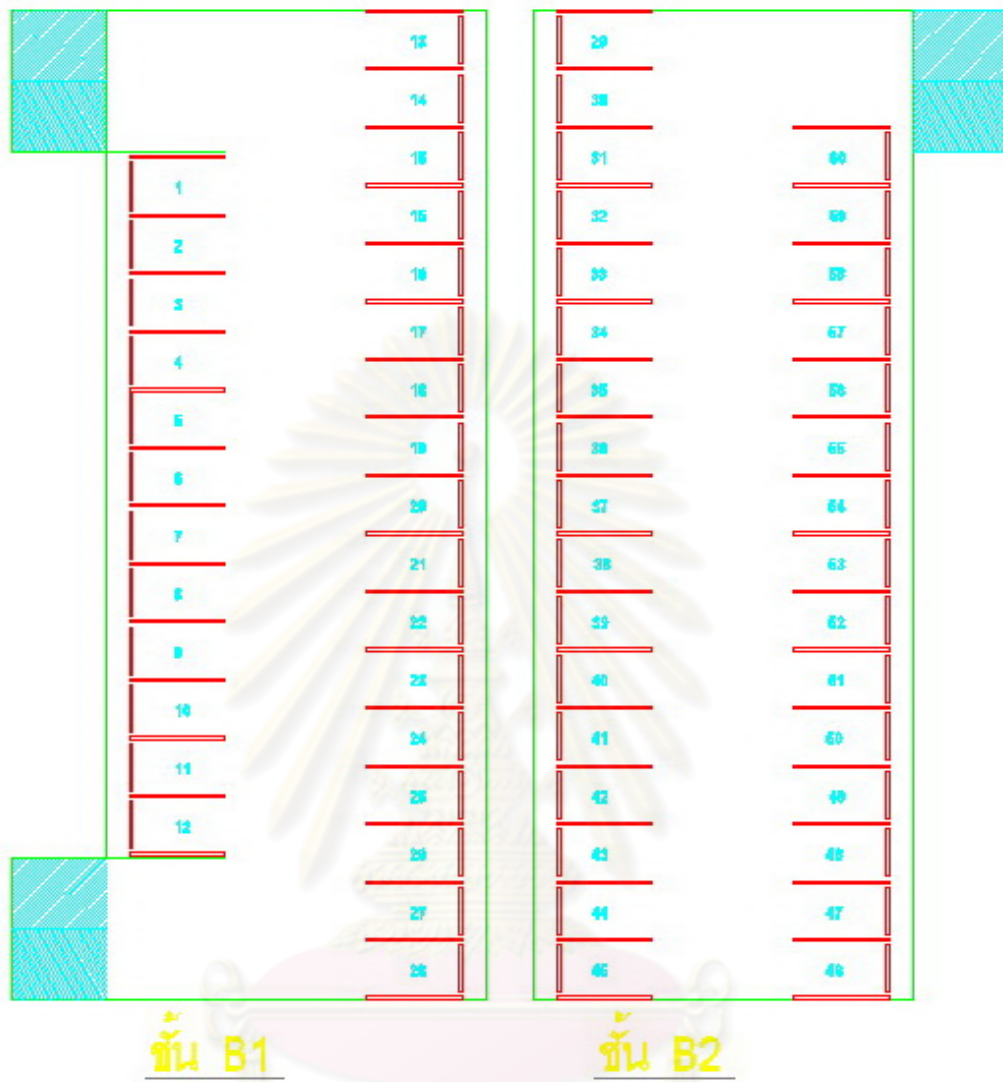
ข้อมูลการใช้ที่จอดรถ

การใช้พื้นที่ที่จอดรถ (ตั้งแผนภูมิที่ 4.10)	วันทำงาน ช่วง 08.00-18.00 น.	45 คัน (39%)
	วันทำงาน ช่วง 18.00-08.00 น.	55 คัน (48%)
	วันหยุด ช่วง 08.00-18.00 น.	25 คัน (22%)
	วันหยุด ช่วง 18.00-08.00 น.	30 คัน (26%)

แผนภูมิที่ 4.10 แสดงการใช้ที่จอดรถในช่วงเวลาต่างๆ ของอาคาร E



ภาพที่ 4.16 แสดงที่จอดรถของอาคาร E (ช่วงกลางวัน 08.00-18.00)



ภาพที่ 4.17 แสดงแปลนของพื้นที่จอดรถของอาคาร E

จากข้อมูลของอาคารจากการสำรวจพบว่า อาคาร E เป็นอาคารที่มีอัตราการเข้าพักเต็ม แต่อัตราการใช้ที่จอดรถมีจำนวนที่น้อยมาก ดังรูปที่ 4.12 ซึ่งอาคาร F มีจำนวนห้องพักอยู่ 78 ห้องแต่มีที่จอดรถถึง 114 แสดงว่าขนาดของห้องชุดส่วนใหญ่ของอาคารนี้จะเป็นห้องชุดที่มีพื้นที่มากและจากการที่พื้นที่จอดรถยนต์มีจำนวนมากนั้น ทำให้การใช้ที่จอดรถไม่มีปัญหาการใช้งาน และไม่มี การนำพื้นที่ที่เหลือไปใช้ประโยชน์ในด้านอื่น ๆ จากการสอบถามนิติบุคคลของอาคารชุด E นั้น พบว่าจะมีปัญหาการใช้ที่จอดรถในช่วงเวลาที่มีการจัดงานของห้องชุดในบางห้องเท่านั้น ที่ทำให้ที่ จอดรถค่อนข้างแน่น

● อาคาร F

ข้อมูลทั่วไป

- ขออนุญาตเป็นอาคาร ขนาดใหญ่พิเศษ
- พื้นที่อาคารทั้งหมด 10,392 ตารางเมตร
- พื้นที่ของอาคารจอดรถ 1,643 ตารางเมตร
- จำนวนชั้นของอาคาร 12 ชั้น (รวมชั้นใต้ดิน)
- จำนวนชั้นของที่จอดรถ 4 ชั้น
- จำนวนห้องชุด 76 ห้อง
- จำนวนที่จอดรถ 73 คัน
- เนื้อที่ห้องชุดต่ำสุด 48 ตารางเมตร
- เนื้อที่ห้องชุดสูงสุด 120 ตารางเมตร
- เนื้อที่ห้องชุดเฉลี่ย 97.85 ตารางเมตร
- จดทะเบียนอาคารชุด 18 สิงหาคม 2550
- กรรมสิทธิ์ที่จอดรถ เป็นกรรมสิทธิ์ส่วนกลาง



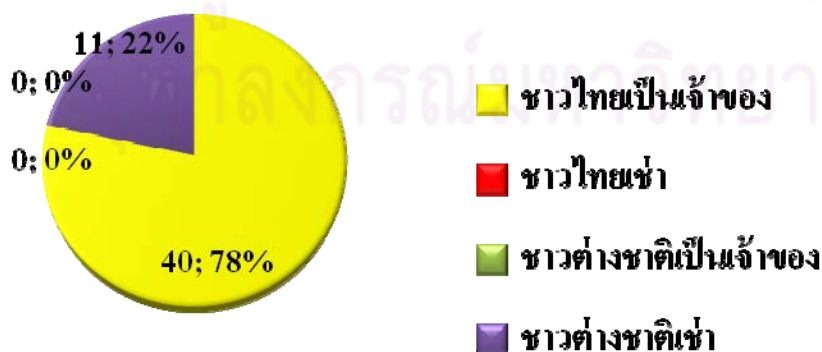
ภาพที่ 4.18 แสดงอาคาร F

ข้อมูลการอยู่อาศัย

- อัตราการอยู่อาศัย 51 ห้อง (67 %)
- ประเภทการอยู่อาศัย

ชาวไทยเป็นเจ้าของ	40	ห้อง (78%)	
(ดังแผนภูมิที่ 4.11)	ชาวต่างชาติเจ้าของ	11	ห้อง (22%)

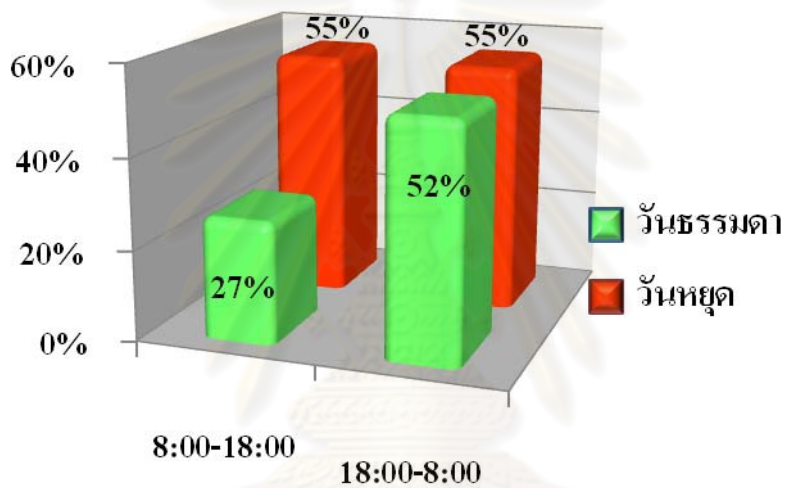
แผนภูมิที่ 4.11 แสดงประเภทของผู้พักอาศัยของอาคาร F



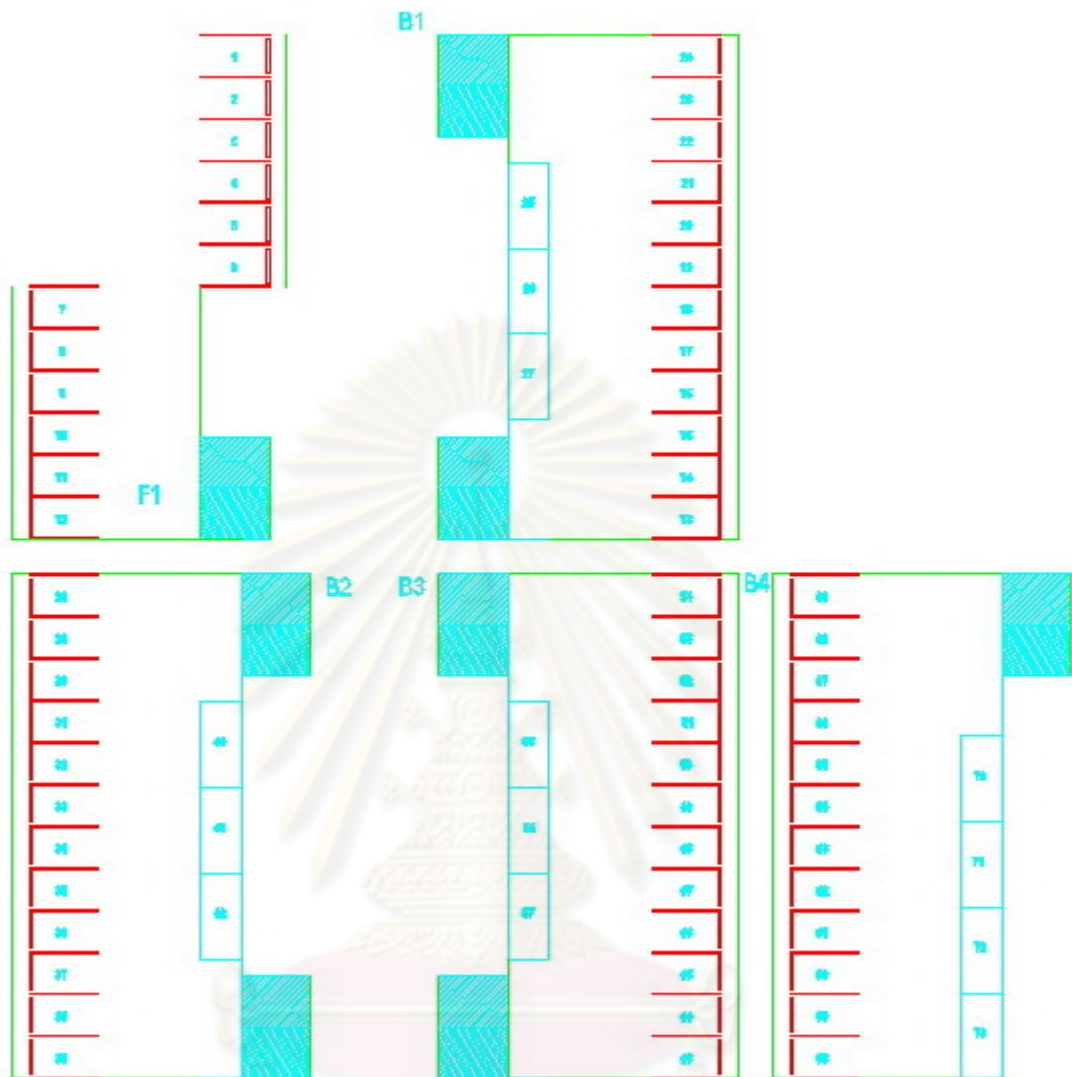
ข้อมูลการใช้ที่จอดรถ

การใช้พื้นที่ที่จอดรถ	วันทำงาน ช่วง 08.00-18.00 น.	20 คัน (27%)
(ดังแผนภูมิที่ 4.12)	วันทำงาน ช่วง 18.00-08.00 น.	38 คัน (52%)
	วันหยุด ช่วง 08.00-18.00 น.	40 คัน (55%)
	วันหยุด ช่วง 18.00-08.00 น.	40 คัน (55%)

แผนภูมิที่ 4.12 แสดงการใช้ที่จอดรถในช่วงเวลาต่างๆ ของอาคาร F



ภาพที่ 4.19 แสดงที่จอดรถของอาคาร F (ช่วงกลางวัน 08.00-18.00)



ภาพที่ 4.20 แสดงแปลนของพื้นที่จอดรถของอาคาร F

จากการสำรวจพื้นที่จอดรถยนต์ของ อาคาร F นั้นพบว่ายังมีที่จอดรถเหลืออยู่ค่อนข้างมาก และไม่มีภาระระบุที่จอดรถ แต่มีการกำหนดสิทธิ์ที่ให้จอดรถตามขนาดของห้องพักและการอยู่อาศัยของอาคารชุดยังไม่เต็ม และจากการสอบถามนิติบุคคลพบว่าไม่มีปัญหาการใช้พื้นที่จอดรถยนต์

● อาคาร G

ข้อมูลทั่วไป

- ขออนุญาตเป็นอาคาร ขนาดใหญ่พิเศษ
- พื้นที่อาคารทั้งหมด 56,967 ตารางเมตร
- พื้นที่ของอาคารจอดรถ 12,296 ตารางเมตร
- จำนวนชั้นของอาคาร 28 ชั้น
- จำนวนชั้นของที่จอดรถ 6 ชั้น
- จำนวนห้องชุด 371 ห้อง
- จำนวนที่จอดรถ 400 คัน
- เนื้อที่ห้องชุดต่ำสุด 36 ตารางเมตร
- เนื้อที่ห้องชุดสูงสุด 550 ตารางเมตร
- เนื้อที่ห้องชุดเฉลี่ย 109.90 ตารางเมตร
- จดทะเบียนอาคารชุด 16 พฤศจิกายน 2550
- กรรมสิทธิ์ที่จอดรถ กรรมสิทธิ์ส่วนบุคคล



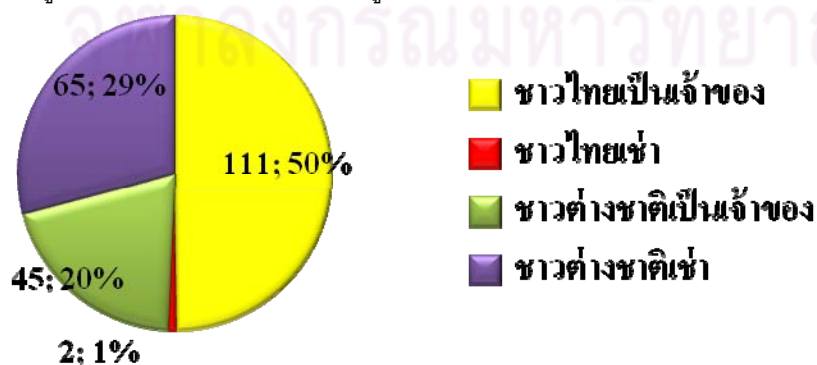
ภาพที่ 4.21 แสดงอาคาร G

ข้อมูลการอยู่อาศัย

- อัตราการอยู่อาศัย 223 ห้อง (60%)
- ประเภทการอยู่อาศัย (ดังแผนภูมิที่ 4.13)

ชาวไทยเป็นเจ้าของ	111 ห้อง (50%)
ชาวไทยเช่าอยู่	2 ห้อง (1%)
ชาวต่างชาติเจ้าของ	45 ห้อง (20%)
ชาวต่างชาติเช่าอยู่	65 ห้อง (29%)

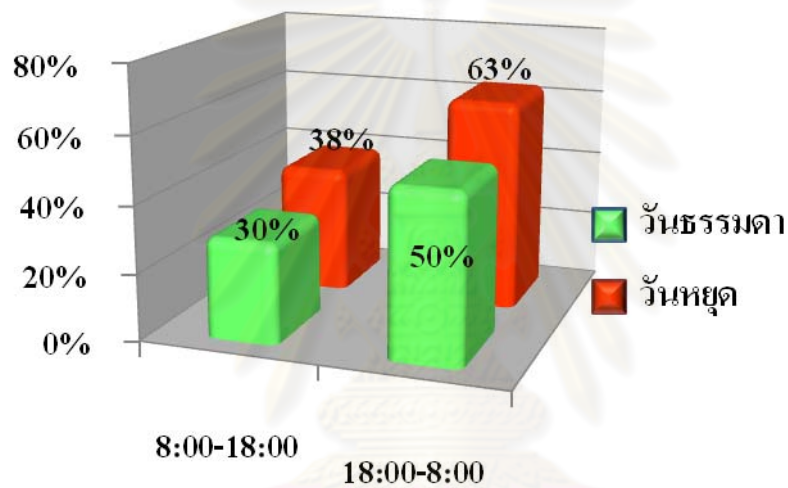
แผนภูมิที่ 4.13 แสดงประเภทของผู้พักอาศัยของอาคาร G



ข้อมูลการใช้ที่จอดรถ

การใช้พื้นที่ที่จอดรถ (ดังแผนภูมิที่ 4.14)	วันทำงาน ช่วง 08.00-18.00 น.	120 คัน (30%)
	วันทำงาน ช่วง 18.00-08.00 น.	200 คัน (50%)
	วันหยุด ช่วง 08.00-18.00 น.	150 คัน (38%)
	วันหยุด ช่วง 18.00-08.00 น.	250 คัน (63%)

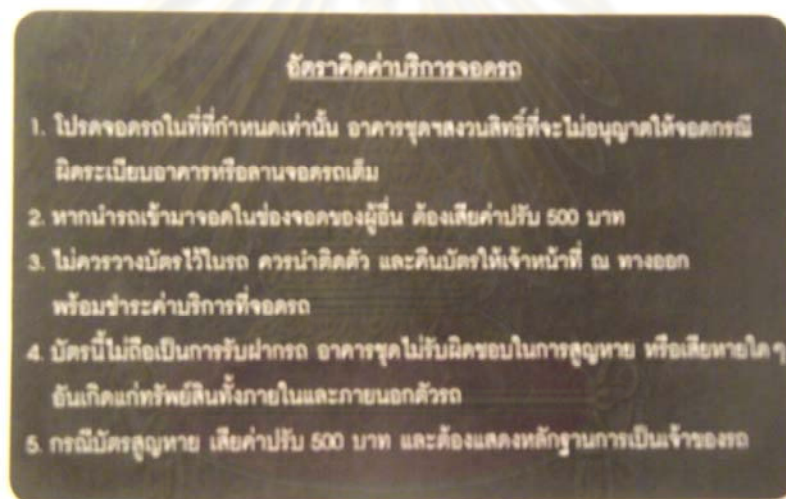
แผนภูมิที่ 4.14 แสดงการใช้ที่จอดรถในช่วงเวลาต่างๆ ของอาคาร G



ภาพที่ 4.22 แสดงที่จอดรถของอาคาร G (ช่วงกลางวัน 08.00-18.00)

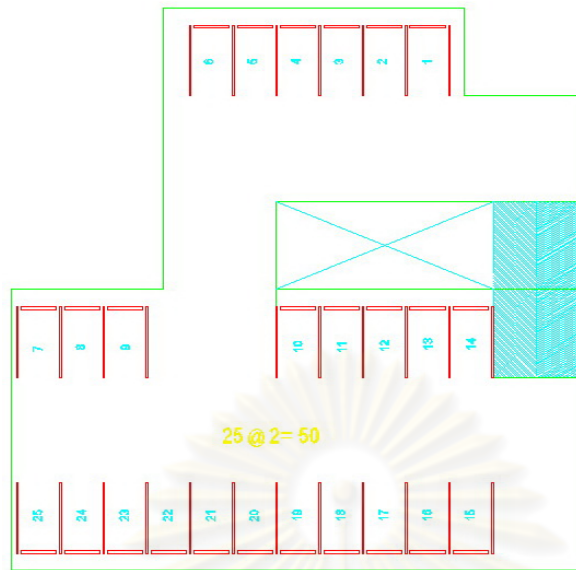


ภาพที่ 4.23 แสดงที่จอดรถของอาคาร G (ชั้นที่ 5)



ภาพที่ 4.24 บัตรจอดรถของอาคาร G

ศูนย์วิทยุโทรพยากรณ์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ชั้น 1A, 2A



ชั้น 2,3,4,5,6

ภาพที่ 4.25 แสดงแปลนของพื้นที่จอดรถของอาคาร G

จากการสำรวจสภาพที่จอดรถของอาคาร G พบว่าพื้นที่จอดรถของอาคาร G มี 6 ชั้น และเนื่องจากอาคาร G เป็นอาคารชุดแบบผสม ชั้นใต้ดิน- ชั้น 3 เป็นส่วนใหญ่เป็นศูนย์สุขภาพ และตั้งแต่ชั้น 7 ขึ้นไปเป็นอาคารชุดพักอาศัย จากการที่มีการบริหารอาคารชุดแบบผสมนี้ การใช้พื้นที่จอดรถของอาคารนี้จึงเป็นลักษณะใช้ร่วมกัน มีการกำหนดจุดรับบัตรจอดรถเพียงจุดเดียวที่ชั้น 3A และสามารถใช้ที่จอดรถได้เพียง 2 ชั้น คือชั้นที่ 3 และ ชั้นที่ 4 และในพื้นที่จอดรถของชั้นที่ 5 และชั้นที่ 6 เป็นการขายพื้นที่จอดรถยนต์พร้อมกับพื้นที่ห้องชุด ซึ่งจะเป็นกรรมสิทธิ์ส่วนบุคคล โดยจะมีการเตือนมิให้มีการจอดรถในพื้นที่ส่วนบุคคลของชั้นที่ 5 และชั้นที่ 6 ดังรูปที่ 4.24 การที่พื้นที่จอดรถยนต์ของอาคาร G มีการใช้งานแบบผสมนั้นคือในช่วงเวลากลางวันนั้นผู้ที่เข้ามาในศูนย์การค้าจะสามารถใช้พื้นที่จอดรถยนต์ของศูนย์การค้าได้และถ้าที่จอดรถไม่พอก็สามารถนำไปจอดในส่วนของพื้นที่จอดรถของอาคารชุดได้ในส่วนที่ไม่ได้เป็นกรรมสิทธิ์ส่วนบุคคลคือชั้นที่ 4 และในช่วงกลางคืนผู้ที่อาศัยในอาคารชุดสามารถนำรถเข้าไปจอดของพื้นที่จอดรถของศูนย์การค้าได้ ทำให้ปัญหาการใช้พื้นที่จอดรถไม่เพียงพอ นั้นจะไม่เกิดขึ้น

จากการสำรวจการใช้พื้นที่จอดรถนั้นพบว่าที่ชั้นที่ 5 และชั้นที่ 6 ไม่มีรถขึ้นไปจอดเลยดังรูปที่ 4.23 และจากการสอบถามนิติบุคคลพบว่าปัญหาที่จอดรถส่วนใหญ่มีการเฉียดชนกัน ซึ่งคงเนื่องจากทางลาดขึ้นอาคาร ระหว่างชั้นนั้นเป็นทางวิ่งสวนกันและผู้ขับขี่ไม่สามารถมองเห็นรถที่สวนลงมาได้ทำให้มีโอกาสเฉียดชนมาก

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

● อาคาร H

ข้อมูลทั่วไป

- ขออนุญาตเป็นอาคาร ขนาดใหญ่พิเศษ
- พื้นที่อาคารทั้งหมด 31,274 ตารางเมตร
- พื้นที่ของอาคารจอดรถ 6,930 ตารางเมตร
- จำนวนชั้นของอาคาร 37 ชั้น
- จำนวนชั้นของที่จอดรถ 4 ชั้น
- จำนวนห้องชุด 138 ห้อง
- จำนวนที่จอดรถ 220 คัน
- เนื้อที่ห้องชุดต่ำสุด 91.68 ตารางเมตร
- เนื้อที่ห้องชุดสูงสุด 354.77 ตารางเมตร
- เนื้อที่ห้องชุดเฉลี่ย 162.14 ตารางเมตร
- จดทะเบียนอาคารชุด 4 ตุลาคม 2549
- กรรมสิทธิ์ที่จอดรถ กรรมสิทธิ์ส่วนบุคคล



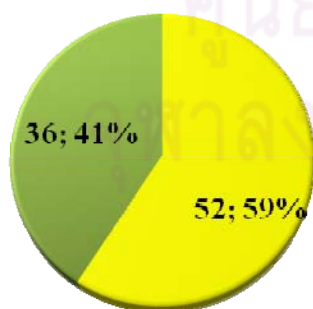
ภาพที่ 4.26 แสดงอาคาร H

ข้อมูลการอยู่อาศัย

- อัตราการอยู่อาศัย 90 ห้อง (65 %)
- ประเภทการอยู่อาศัย

ชาวไทยเป็นเจ้าของ	54 ห้อง (59%)
(ดังแผนภูมิที่ 4.15) ชาวต่างชาติเจ้าของ	36 ห้อง (41%)

แผนภูมิที่ 4.15 แสดงประเภทของผู้พักอาศัยของอาคาร H

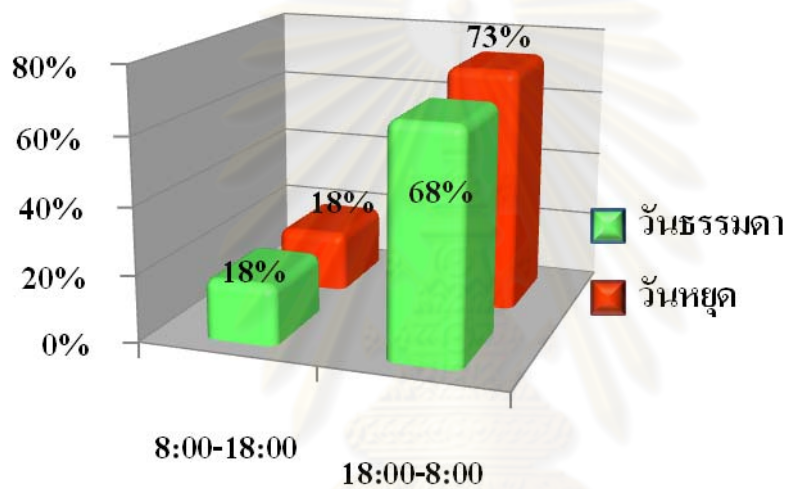


- **ชาวไทยเป็นเจ้าของ**
- **ชาวไทยเช่า**
- **ชาวต่างชาติเป็นเจ้าของ**
- **ชาวต่างชาติเช่า**

ข้อมูลการใช้ที่จอดรถ

การใช้พื้นที่ที่จอดรถ (ดังแผนภูมิที่ 4.16)	วันทำงาน ช่วง 08.00-18.00 น.	40 คัน (18%)
	วันทำงาน ช่วง 18.00-08.00 น.	150 คัน (68%)
	วันหยุด ช่วง 08.00-18.00 น.	40 คัน (18%)
	วันหยุด ช่วง 18.00-08.00 น.	160 คัน (73%)

แผนภูมิที่ 4.16 แสดงการใช้ที่จอดรถในช่วงเวลาต่างๆ ของอาคาร H



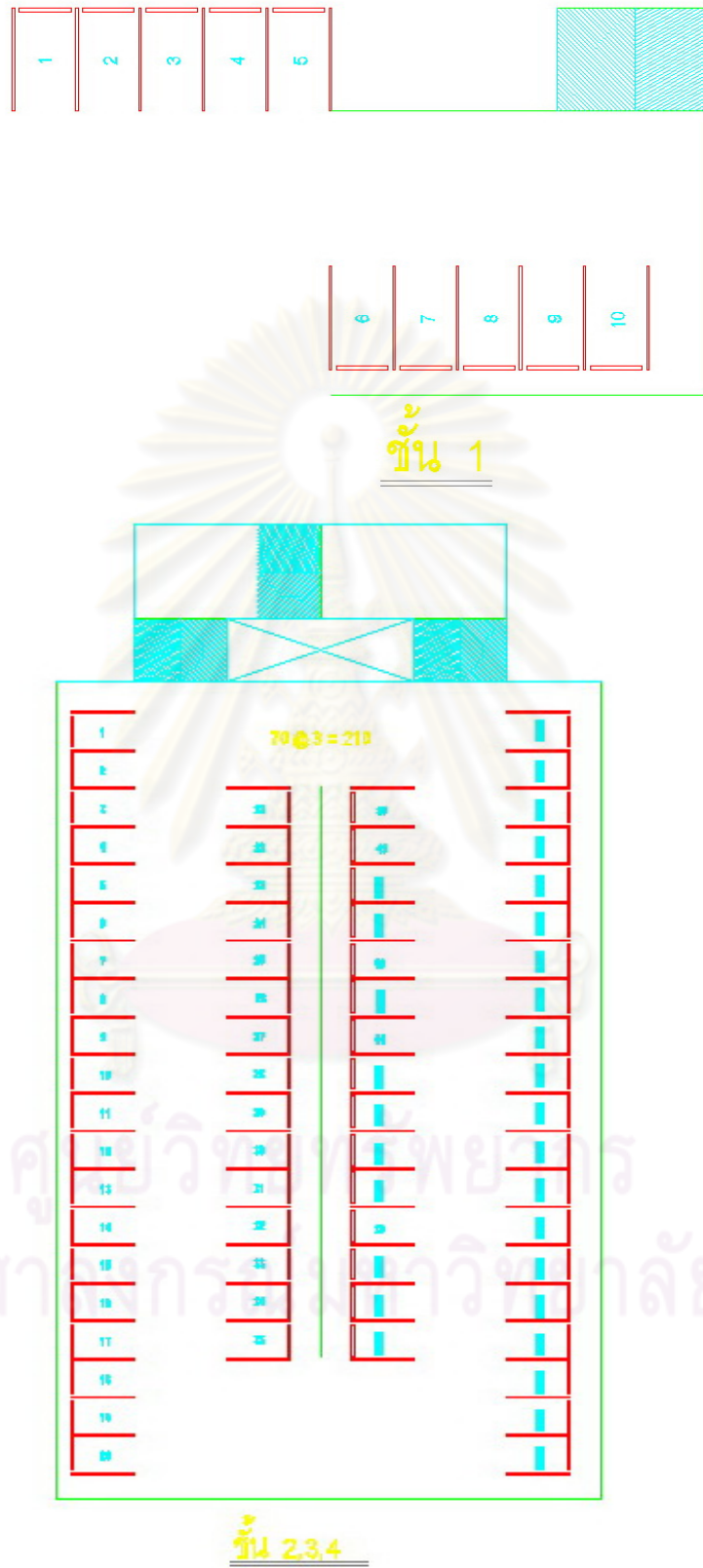
ภาพที่ 4.27 รูปที่จอดรถของอาคาร H (ช่วงกลางวัน 08.00-18.00)



ภาพที่ 4.28 รูปที่จอดรถของอาคาร H (ช่วงกลางคืน 18.00-08.00)

จากการสำรวจสภาพที่จอดรถของอาคาร H พบว่าพื้นที่จอดรถของอาคาร H มี 4 ชั้น เป็นการขยับพื้นที่จอดรถพร้อมกับการขยับพื้นที่ห้องชุด ซึ่งจะเป็นกรรมสิทธิ์ส่วนบุคคล มีการระบุที่จอดรถอย่างชัดเจน และในพื้นที่จอดรถของชั้น 1 จะเป็นการจอดรถที่เป็นกรรมสิทธิ์ส่วนกลางที่ให้เฉพาะผู้ที่เป็น VISITOR นำรถเข้ามาจอดในช่วงระยะเวลาสั้นๆ เท่านั้น หากมีการจอดนานจะมีการเก็บค่าที่จอดรถ

จากการสำรวจการใช้พื้นที่จอดรถนั้นพบว่าในแต่ละชั้นยังมีที่จอดรถเหลืออยู่ในบางช่องจอด ซึ่งอาจเป็นที่จอดรถของผู้ที่ยังไม่ได้เข้ามาอยู่อาศัยในบางส่วน ดังรูปที่ 4.28 ซึ่งแสดงที่จอดรถที่ว่างในช่วงเวลากลางคืน และจากการสอบถามนิติบุคคลพบว่าปัญหาที่จอดรถส่วนใหญ่คือการที่มีการจอดรถขวางกัน ต้องเสียเวลาเลื่อนรถ ซึ่งคงเนื่องมาจากการที่จอดรถเป็นกรรมสิทธิ์ส่วนบุคคลนั้น ทำให้ผู้ที่ไม่มีสิทธิ์ในที่จอดรถนั้นไม่สามารถเข้าไปใช้ได้และสิทธิ์ในที่จอดรถของตนอาจจะอยู่ชั้นบนๆ และไม่ต้องการที่จะจอดนาน จึงมีการจอดซ้อนคันในแนวขวาง ทำให้ต้องมีปัญหาในการเลื่อนรถ และอีกปัญหาคือการใช้แย่งกันใช้สิทธิ์ที่จอดรถในชั้นที่ 1 ซึ่งมีความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่จอดรถยนต์นั้น มีการแย่งที่จอดรถในส่วนนี้ค่อนข้างมากทำให้นิติบุคคลพยายามกำชับให้พนักงานรักษาความปลอดภัยต้องพยายามจัดการบริหารที่จอดรถในส่วนนี้อย่างเข้มงวด



ภาพที่ 4.29 แสดงแปลนของพื้นที่จอดรถของอาคาร H

4.1.1 ขนาดพื้นที่อาคาร

อาคารชุดที่ทำการศึกษาทั้งหมด 8 อาคาร จะพบว่าเป็นอาคารขนาดใหญ่ อยู่ 1 อาคาร ได้แก่อาคาร A และเป็นอาคารขนาดใหญ่พิเศษ อยู่ 7 อาคาร มีขนาดพื้นที่อาคารตั้งแต่ 8,535 ตารางเมตรจนถึง 51,300 ตารางเมตร รายละเอียดดังตารางที่ 4.1.1

ตารางที่ 4.1.1 แสดงขนาดพื้นที่อาคารที่ทำการศึกษา

ลำดับ	โครงการ	ขนาดพื้นที่ใช้ สอย (ตารางเมตร)	ขนาดพื้นที่ จอดรถ (ตาราง เมตร)	ขนาดพื้นที่ ทั้งหมด (ตารางเมตร)	ขนาดพื้นที่ห้อง เฉลี่ย (ตาราง เมตร)
1	อาคาร A	7,185	1,350	8,535	113.09
2	อาคาร F	8,749	1,643	10,392	97.85
3	อาคาร C	11,956	2,250	14,206	60.16
4	อาคาร E	13,601	2,565	16,166	148.22
5	อาคาร D	20,040	4,509	24,549	113.56
6	อาคาร B	22,695	5,985	28,680	96.45
7	อาคาร H	26,324	6,930	33,254	162.14
8	อาคาร G	39,004	12,296	51,300	91.63

4.1.2 จำนวนห้องชุดพักอาศัยต่ออาคารชุดและการอยู่อาศัยจริง

อาคารชุดทั้ง 8 แห่งที่ทำการศึกษา มีจำนวนหน่วยพักอาศัย ตั้งแต่ 54 หน่วย จนถึง 371 หน่วย รวมจำนวนหน่วยที่พักอาศัยทั้งหมด 1,226 หน่วย และมีการอยู่อาศัยจริงของอาคารชุดโดยประมาณ 911 หน่วย คิดเป็น 74.3% สามารถแบ่งเป็นอาคารที่มีจำนวนห้องชุดน้อยกว่า 80 ห้องได้ 3 อาคาร ได้แก่อาคาร A, อาคาร F และอาคาร E อาคารที่มีจำนวนห้องชุดมากกว่า 80 ห้องมีทั้งสิ้น 5 อาคาร ดังรายละเอียดตามตารางที่ 4.1.2

ตารางที่ 4.1.2 แสดงจำนวนห้องชุดพักอาศัยต่อผู้อยู่อาศัยจริง

ลำดับ	โครงการ	จำนวน (หน่วย/ โครงการ)	ผู้อยู่อาศัยจริง	
			(หน่วย)	(ร้อยละ)
1	อาคาร A	54	54	100.0%
2	อาคาร F	76	51	67.1%
3	อาคาร E	78	78	100.0%
4	อาคาร H	138	90	65.2%
5	อาคาร D	150	120	80.0%
6	อาคาร C	159	135	84.9%
7	อาคาร B	200	160	80.0%
8	อาคาร G	371	223	60.1%
	รวม	<u>1226</u>	<u>911</u>	<u>74.3%</u>

เมื่อจำแนกผู้พักอาศัยในอาคารชุดทั้ง 8 แห่งที่ทำการศึกษาพบว่า เป็นชาวไทยที่เป็นเจ้าของและอาศัยอยู่เองจำนวน 530 หน่วยคิดเป็น 58.2% เป็นชาวไทยที่เช่าอยู่จำนวน 8 หน่วยคิดเป็น 0.9% เป็นชาวต่างชาติที่เป็นเจ้าของและอาศัยอยู่เองจำนวน 126 หน่วยคิดเป็น 13.8% เป็นชาวต่างชาติที่เช่าอยู่จำนวน 247 หน่วยคิดเป็น 27.1% จากข้อมูลจะเห็นว่าชาวไทยที่อยู่อาศัยในอาคารทั้ง 8 แห่ง ทั้งสิ้น 59.1 % และเป็นชาวต่างชาติทั้งสิ้น 40.9 % รายละเอียดตามตารางที่

4.1.3

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.1.3 แสดงจำนวนการอยู่อาศัยโดยแยกประเภท

โครงการ	ชาวไทยเจ้าของ/อยู่เอง		ชาวไทย/เช่า		ชาวต่างชาติเจ้าของ/อยู่เอง		ชาวต่างชาติ/เช่า	
	(หน่วย)	(%)	(หน่วย)	(%)	(หน่วย)	(%)	(หน่วย)	(%)
อาคาร A	22	40.7%	6	11.1%	-	0.0%	26	48.1%
อาคาร F	40	78.4%	-	0.0%	-	0.0%	11	21.6%
อาคาร E	51	65.4%	-	0.0%	27	34.6%	-	0.0%
อาคาร H	54	60.0%	-	0.0%	36	40.0%	-	0.0%
อาคาร D	114	95.0%	-	0.0%	6	5.0%	-	0.0%
อาคาร C	90	66.7%	-	0.0%	10	7.4%	35	25.9%
อาคาร B	48	30.0%	-	0.0%	2	1.3%	110	68.8%
อาคาร G	111	49.8%	2	0.9%	45	20.2%	65	29.1%
รวม	<u>530</u>	<u>58.2%</u>	<u>8</u>	<u>0.9%</u>	<u>126</u>	<u>13.8%</u>	<u>247</u>	<u>27.1%</u>

4.2 ข้อมูลการใช้ที่จอดรถ

4.2.1 จำนวนที่จอดรถและการใช้งานจริงในแต่ละอาคาร

จากการสำรวจ พบว่า อาคารชุดทั้ง 8 แห่งที่ทำการศึกษามีจำนวนที่จอดรถยนต์ ตั้งแต่ 60 คัน จนถึง 400 คัน ซึ่งรวมที่จอดรถทั้ง 8 อาคารเป็นจำนวน 1,324 คัน และมีการใช้ที่จอดรถในวันทำงานตั้งแต่เวลา 08.00-18.00 น.จำนวน 391 คัน คิดเป็น 30% และช่วงเวลาตั้งแต่เวลา 18.00-08.00 น.มีการใช้ที่จอดรถจำนวน 778 คัน คิดเป็น 59% สำหรับการใช้ที่จอดรถในวันหยุดตั้งแต่เวลา 08.00-18.00 น.จำนวน 514 คัน คิดเป็น 39% และช่วงเวลาตั้งแต่เวลา 18.00-08.00 น.มีการใช้ที่จอดรถจำนวน 815 คัน คิดเป็น 62% และเมื่อเปรียบเทียบในช่วงเวลาเดียวกันในวันทำงานและวันหยุด จะพบว่าที่จอดรถของอาคารที่ทำการศึกษานั้นส่วนใหญ่จะใช้พื้นที่จอดรถยนต์ในช่วงวันหยุดมากกว่าวันธรรมดา ยกเว้นอาคาร E อาคารเดียวเท่านั้นที่ใช้พื้นที่จอดรถในวันทำงานมากกว่าวันหยุด ซึ่งจากข้อมูลจากการสำรวจจากนิติบุคคลพบว่าในช่วงวันหยุดผู้พักอาศัยบางส่วนจะกลับไปอยู่อาศัยอีกแห่งหนึ่งและกลับเข้ามาทำงานในเช้าวันจันทร์ เนื่องจากผู้พักอาศัยไม่นำรถออกไปทำงาน รายละเอียดดังตารางที่ 4.2.1

ตารางที่ 4.2.1 แสดงจำนวนที่จอดรถยนต์และการใช้งานจริงในแต่ละอาคาร

โครงการ	จำนวน ที่จอด รถยนต์	ปริมาณรถที่จอด วันทำงาน ช่วง 08.00-18.00 น.		ปริมาณรถที่จอด วันทำงาน ช่วง 18.00-08.00 น.		ปริมาณรถที่จอด วันหยุด ช่วง 08.00-18.00 น.		ปริมาณรถที่จอด วันหยุด ช่วง 18.00-08.00 น.	
		(คัน)	(%)	(คัน)	(%)	(คัน)	(%)	(คัน)	(%)
อาคาร A	60	10	17%	20	33%	10	17%	20	33%
อาคาร F	73	20	27%	38	52%	40	55%	40	55%
อาคาร C	100	40	40%	80	80%	80	80%	80	80%
อาคาร E	114	45	39%	55	48%	25	22%	30	26%
อาคาร D	167	50	30%	70	42%	70	42%	70	42%
อาคาร B	190	66	35%	165	87%	99	52%	165	87%
อาคาร H	220	40	18%	150	68%	40	18%	160	73%
อาคาร G	400	120	30%	200	50%	150	38%	250	63%
รวม	<u>1,324</u>	<u>391</u>	<u>30%</u>	<u>778</u>	<u>59%</u>	<u>514</u>	<u>39%</u>	<u>815</u>	<u>62%</u>

4.2.2 การคาดการณ์ปริมาณการใช้พื้นที่จอดรถยนต์เมื่อมีผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดเต็ม

จากข้อมูลที่ได้จากการสำรวจอาคารชุดพักอาศัยที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าทั้ง 8 แห่งตามตารางที่ 4.1.1, และ 4.2.1 นั้น จะพบว่าอาคารที่มีผู้อยู่พักอาศัยเต็มอยู่ 2 อาคาร คือ อาคาร A และอาคาร E สำหรับอาคารชุดที่เหลือทั้งหมดมีผู้อยู่อาศัยจริงไม่เต็มทั้งอาคาร ซึ่งเมื่ออาคารชุดอีก 6 แห่งที่ทำการศึกษานั้นมีผู้อยู่อาศัยที่ยังไม่เต็มนั้นทำให้การพิจารณาปริมาณรถยนต์ที่จอดในพื้นที่ของอาคารจอดรถยนต์ไม่สามารถทราบได้ว่ามีการใช้ที่จอดรถมากหรือน้อยเมื่อเทียบกับผู้ที่อยู่อาศัยจริง ดังนั้นเพื่อให้การพิจารณาปริมาณการใช้พื้นที่จอดรถยนต์สามารถเปรียบเทียบกันได้ในแต่ละอาคาร จึงจำเป็นต้องคำนวณการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ เมื่อมีการอยู่อาศัยเต็ม มีรายละเอียดการคำนวณดังนี้

$$\text{ร้อยละของการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ เมื่อผู้อยู่อาศัยเต็ม} = \left(\frac{C \times 100}{N} \right)$$

C = ร้อยละของการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ที่มากที่สุด (%)

N = ร้อยละของผู้อยู่อาศัยจริง (%)

แทนค่า (อาคาร B)

$$\begin{aligned} \text{ร้อยละการใช้พื้นที่จ่อรถยนต์ของอาคาร B เมื่อผู้อยู่อาศัยเต็ม} &= \left(\frac{87 \times 100}{80} \right) \\ &= 108.75\% \end{aligned}$$

$$\text{ปริมาณการใช้พื้นที่จ่อรถยนต์ เมื่อผู้อยู่อาศัยเต็ม} = \left(\frac{C_F \times Q_C}{C} \right)$$

C_F = ร้อยละการใช้พื้นที่จ่อรถยนต์เมื่อผู้อยู่อาศัยเต็ม (%)

Q_C = ปริมาณของการใช้พื้นที่จ่อรถยนต์ที่มากที่สุด (คัน)

C = ร้อยละของการใช้พื้นที่จ่อรถยนต์ที่มากที่สุด (%)

แทนค่า (อาคาร B)

$$\begin{aligned} \text{ปริมาณการใช้พื้นที่จ่อรถยนต์ของอาคาร B เมื่อผู้อยู่อาศัยเต็ม} &= \left(\frac{108.75 \times 165}{87} \right) \\ &= 206 \text{ คัน} \end{aligned}$$

จากการคำนวณปริมาณการใช้พื้นที่จ่อรถยนต์ เมื่อผู้อยู่อาศัยเต็มตามวิธีการดังกล่าวข้างต้นทำให้สามารถทราบร้อยละของการใช้พื้นที่จ่อรถยนต์ เมื่อผู้อยู่อาศัยเต็มและปริมาณการใช้พื้นที่จ่อรถยนต์เมื่อผู้อยู่อาศัยเต็ม ของทุกอาคารโดยการแทนค่าของแต่ละอาคารตามสูตรการคำนวณนี้ ค่าที่ได้แสดงดังรายละเอียดตามตารางที่ 4.2.2

จากผลการคำนวณดังกล่าวนี้ เมื่อพิจารณาตามตารางที่ 4.2.2 พบว่ามีอาคารชุดอยู่ 3 อาคารมีที่จ่อรถยนต์ไม่เพียงพอ คือ อาคาร B, อาคาร H และอาคาร G อย่างไรก็ตามจากข้อมูลของการใช้พื้นที่จ่อรถยนต์ที่เกิดขึ้นจริงนั้น อาคารทั้ง 8 แห่งที่ทำการศึกษาขึ้นนั้นไม่มีอาคารใดที่มีการใช้พื้นที่จ่อรถยนต์ไม่พอ สาเหตุหนึ่งคงเกิดจากการที่ผู้อยู่อาศัยยังอยู่อาศัยไม่เต็มและมีผู้ที่อยู่อาศัยนั้นได้ใช้สิทธิการจ่อรถยนต์ของผู้ที่ยังไม่ได้เข้าพักอาศัย แต่หากอาคารชุดทั้ง 3 อาคารดังกล่าวมีอัตราการใช้พื้นที่จ่อรถยนต์เต็ม การใช้พื้นที่จ่อรถยนต์คงจะไม่เพียงพอ

ตารางที่ 4.2.2 แสดงการคาดการณ์ปริมาณการใช้พื้นที่จอดรถยนต์เมื่อมีผู้อยู่อาศัยเต็มทุกอาคาร

โครงการ	ผู้อยู่อาศัยจริง		จำนวน ที่จอด รถ	ปริมาณรถที่ จอดวันทำงาน ช่วง 18.00- 08.00 น.		ปริมาณรถที่ จอดวันหยุด ช่วง 18.00- 08.00 น.		คาดการณ์ ปริมาณรถที่จอด มากที่สุดเมื่อมีผู้ อยู่อาศัยเต็มทุก อาคาร	
	(หน่วย)	(%)		(คัน)	(คัน)	(%)	(คัน)	(%)	(คัน)
อาคาร A	54	100.0%	60	20	33%	20	33%	20	33%
อาคาร F	51	67.1%	73	38	52%	40	55%	60	82%
อาคาร C	135	84.9%	100	80	80%	80	80%	94	94%
อาคาร E	78	100.0%	114	55	48%	30	26%	55	48%
อาคาร D	120	80.0%	167	70	42%	70	42%	88	52%
อาคาร B	160	80.0%	190	165	87%	165	87%	206	109%
อาคาร H	90	65.2%	220	150	68%	160	73%	245	112%
อาคาร G	223	60.1%	400	200	50%	250	63%	416	104%
รวม	911	74.3%	1,324	778	59%	815	62%	1,184	89%

4.2.3 ความสัมพันธ์ของพื้นที่อาคารกับการใช้พื้นที่จอดรถยนต์

จากข้อมูลที่ได้จากการสำรวจอาคารทั้ง 8 แห่งตามตารางที่ 4.1.1, และ 4.2.2 นั้น เมื่อนำมาหาความสัมพันธ์ของขนาดอาคารกับการคาดการณ์การใช้พื้นที่จอดรถยนต์มากที่สุดเมื่ออาคารชุดมีผู้พักเต็มทุกอาคาร พบว่ามีอาคารชุดที่จอดรถยนต์พอดึงแม้มีผู้อยู่อาศัยในอาคารเต็มมี 5 อาคารได้แก่ อาคาร A, อาคาร F, อาคาร C, อาคาร E และอาคาร D โดยที่อาคาร A มีพื้นที่น้อยที่สุดคือ 8,535 ตารางเมตรและอาคาร D มีพื้นที่มากที่สุด คือ 24,549 ตารางเมตร สำหรับอาคารชุดที่มีที่จอดรถยนต์ไม่พอดึงหากมีผู้อยู่อาศัยในอาคารเต็ม มี 3 อาคารคืออาคาร B, อาคาร H และอาคาร G โดยที่อาคาร B มีพื้นที่น้อยที่สุดคือ 28,680 ตารางเมตรและอาคาร G มีพื้นที่มากที่สุด คือ 51,300 ตารางเมตร เป็นที่น่าสังเกตว่าอาคารชุดที่ใช้พื้นที่จอดรถยนต์เพียงพอหรือเหลือนั้นจะมีพื้นที่อาคารที่น้อยกว่าอาคารชุดที่มีที่จอดรถยนต์ไม่เพียงพอ ทำให้ทราบว่าขนาดพื้นที่ของอาคารชุดเป็นปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ ดังรายละเอียดดังตารางที่ 4.2.3

ตารางที่ 4.2.3 แสดงการคาดการณ์ปริมาณการใช้พื้นที่จอดรถยนต์เมื่อมีผู้อยู่อาศัยเต็มทุกอาคาร กับขนาดพื้นที่ของอาคาร

ลำดับ	โครงการ	ขนาดพื้นที่ทั้งหมด	คาดการณ์ปริมาณรถที่จอดมากที่สุดเมื่อมีผู้อยู่อาศัยเต็มทุกอาคาร	
		(ตารางเมตร)	(คัน)	(%)
1	อาคาร A	8,535	20	33%
2	อาคาร F	10,392	60	82%
3	อาคาร C	14,206	94	94%
4	อาคาร E	16,166	55	48%
5	อาคาร D	24,549	88	52%
6	อาคาร B	28,680	206	109%
7	อาคาร H	33,254	245	112%
8	อาคาร G	51,300	416	104%
	รวม		1,184	89%

4.2.4 ความสัมพันธ์ของจำนวนห้องชุดของอาคารชุดกับการใช้พื้นที่จอดรถยนต์

จากข้อมูลที่ได้จากการสำรวจอาคารทั้ง 8 แห่งตามตารางที่ 4.1.2, และ 4.2.2 นั้น เมื่อนำมาหาความสัมพันธ์ของจำนวนห้องชุดของอาคารกับการคาดการณ์การใช้พื้นที่จอดรถยนต์มากที่สุดเมื่ออาคารชุดมีผู้พักเต็มทุกอาคาร พบว่ากลุ่มอาคารที่มีจำนวนห้องชุดน้อยกว่า 80 ห้อง คือ อาคาร A, อาคาร F และอาคาร E จะมีพื้นที่จอดรถยนต์พอถึงแม้มีผู้อยู่อาศัยในอาคารเต็ม สำหรับกลุ่มอาคารที่มีห้องชุดมากกว่า 80 ห้องมี 5 อาคาร โดยมี 2 อาคารที่มีที่จอดรถพอ คือ อาคาร C และอาคาร D และมี 3 อาคารที่มีที่จอดรถยนต์ไม่เพียงพอหากมีผู้อยู่อาศัยในอาคารเต็ม ได้แก่อาคาร B, อาคาร H และอาคาร G เป็นที่น่าสังเกตว่าอาคารชุดที่มีจำนวนห้องชุดน้อยกว่า 80 ห้อง จะมีที่จอดรถเพียงพอ ทำให้ทราบว่าจำนวนห้องชุดของอาคารชุดเป็นปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ ดังรายละเอียดดังตารางที่ 4.2.4

ตารางที่ 4.2.4 แสดงการคาดการณ์ปริมาณการใช้พื้นที่จอดรถยนต์เมื่อมีผู้อยู่อาศัยเต็มทุกอาคาร กับจำนวนห้องชุดของอาคาร

ลำดับ	โครงการ	จำนวนห้องชุด (ห้อง)	พื้นที่ห้องพักเฉลี่ย(ตารางเมตร)	คาดการณ์ปริมาณรถที่จอดมากที่สุดเมื่อมีผู้อยู่อาศัยเต็มทุกอาคาร	
				(คัน)	(%)
1	อาคาร A	54	113.09	20	33%
2	อาคาร F	76	97.85	60	82%
3	อาคาร E	78	148.22	55	48%
4	อาคาร H	138	162.14	245	112%
5	อาคาร D	150	113.56	88	52%
6	อาคาร C	159	60.16	94	94%
7	อาคาร B	200	96.45	206	109%
8	อาคาร G	371	91.63	416	104%
	รวม			<u>1,184</u>	<u>89%</u>

4.2.5 ความสัมพันธ์ของกรรมสิทธิ์ของที่จอดรถกับการใช้พื้นที่จอดรถยนต์

จากข้อมูลที่ได้จากการสำรวจอาคารทั้ง 8 แห่ง พบว่าอาคารชุดมีการกำหนดกรรมสิทธิ์ของที่จอดรถอยู่ 2 ลักษณะคือ

1. อาคารชุดที่กำหนดให้พื้นที่จอดรถยนต์เป็นกรรมสิทธิ์ส่วนบุคคล มีอยู่ 5 อาคาร ซึ่งมีการบริหารที่จอดรถยนต์ในอาคารโดยนิติบุคคล โดยสิทธิในการจอดรถยนต์จะมีการกำหนดสิทธิตั้งแต่การซื้อขายอาคารชุด เช่น อาคาร D ได้กำหนดสิทธิในการนำรถเข้ามาจอดได้ จะต้องมียุติของห้องพักมากกว่า 60 ตารางเมตรแต่ไม่เกิน 150 ตารางเมตร ให้สิทธิในการจอดรถยนต์ 1 คัน และพื้นที่ของห้องพักมากกว่า 150 ตารางเมตรจะให้สิทธิในการจอดรถ 2 คัน แต่จะไม่มีภาระบุตำแหน่งช่องที่จอดรถยนต์

2. อาคารชุดที่กำหนดให้ที่จอดรถยนต์เป็นกรรมสิทธิ์ส่วนบุคคล จะเป็นการขายพื้นที่จอดรถยนต์รวมกับการขายพื้นที่ห้องพัก โดยพื้นที่จอดรถยนต์ที่มีการขายพื้นที่นั้นจะสามารถออกเป็นโฉนดได้ และจะมีการระบุที่จอดรถยนต์อย่างชัดเจน สำหรับการที่มีการระบุช่องที่จอดรถยนต์อย่างชัดเจนนี้ จะทำให้ผู้อยู่อาศัยที่ต้องการนำรถยนต์เข้ามาจอดจะต้องมาจอดในช่องที่จอดรถยนต์ของ

ตนเองเท่านั้น หากมีการนำรถไปจอดที่ช่องที่ไม่ใช่ของตนเองนั้นจะมีมาตรการการดำเนินการตามมติของที่ประชุมคณะกรรมการนิติบุคคลอาคารชุด และดำเนินการโดยผู้บริหารนิติบุคคลอาคารชุด

จากการสำรวจกรรมสิทธิ์ของอาคารชุดทั้ง 8 อาคารเมื่อนำมาหาความสัมพันธ์กับการคาดการณ์การใช้พื้นที่จอดรถยนต์มากที่สุดเมื่ออาคารชุดมีผู้พักเต็มทุกอาคาร พบว่ามีอาคารชุดที่มีพื้นที่จอดรถเป็นกรรมสิทธิ์ส่วนกลางมี 5 อาคารได้แก่ อาคาร A, อาคาร F, อาคาร C, อาคาร E และอาคาร D มีการใช้พื้นที่จอดรถยนต์พอถึงแม้มีผู้อยู่อาศัยในอาคารเต็ม สำหรับอาคารชุดที่มีพื้นที่จอดรถเป็นกรรมสิทธิ์ส่วนบุคคลมี 3 อาคารคืออาคาร B, อาคาร H และอาคาร G มีการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ไม่พอกหากมีผู้อยู่อาศัยในอาคารเต็ม ดังรายละเอียดดังตารางที่ 4.2.5 จากข้อมูลดังกล่าวพบข้อสังเกตว่าการที่ผู้อยู่อาศัยที่มีการซื้อที่จอดรถยนต์รวมกับการซื้ออาคารชุดนั้น ส่วนใหญ่ผู้อยู่อาศัยที่จำเป็นต้องซื้อพื้นที่จอดรถยนต์นั้นเพื่อประโยชน์การใช้งานอย่างแท้จริง

ตารางที่ 4.2.5 แสดงการคาดการณ์ปริมาณการใช้พื้นที่จอดรถยนต์เมื่อมีผู้อยู่อาศัยเต็มทุกอาคารกับกรรมสิทธิ์ของพื้นที่จอดรถยนต์

ลำดับ	โครงการ	กรรมสิทธิ์ที่จอดรถ	คาดการณ์ปริมาณรถที่จอดมากที่สุดเมื่อมีผู้อยู่อาศัยเต็มทุกอาคาร	
			(คัน)	(%)
1	อาคาร A	กรรมสิทธิ์ส่วนกลาง	20	33%
2	อาคาร F	กรรมสิทธิ์ส่วนกลาง	60	82%
3	อาคาร C	กรรมสิทธิ์ส่วนกลาง	94	94%
4	อาคาร E	กรรมสิทธิ์ส่วนกลาง	55	48%
5	อาคาร D	กรรมสิทธิ์ส่วนกลาง	88	52%
6	อาคาร B	กรรมสิทธิ์ส่วนบุคคล	206	109%
7	อาคาร H	กรรมสิทธิ์ส่วนบุคคล	245	112%
8	อาคาร G	กรรมสิทธิ์ส่วนบุคคล	416	104%
	รวม		1,184	89%

4.2.6 การครอบครองรถยนต์ของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย

กลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัยในอาคารชุดทั้ง 8 แห่งที่ทำการศึกษา พบว่ากลุ่มประชากรที่มีรถยนต์ใช้ คิดเป็นร้อยละ 88.7 ของกลุ่มผู้พักอาศัยทั้งหมด และกลุ่มประชากรที่ไม่มีรถยนต์ใช้ คิดเป็นร้อยละ 11.3 ของกลุ่มผู้พักอาศัยทั้งหมด รายละเอียดดังตารางที่ 4.2.6

ตารางที่ 4.2.6 แสดงการครอบครองรถยนต์ของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย

การครอบครอง	จำนวน	(%)
มี	260	88.7%
ไม่มี	33	11.3%
รวม	293	100.0%

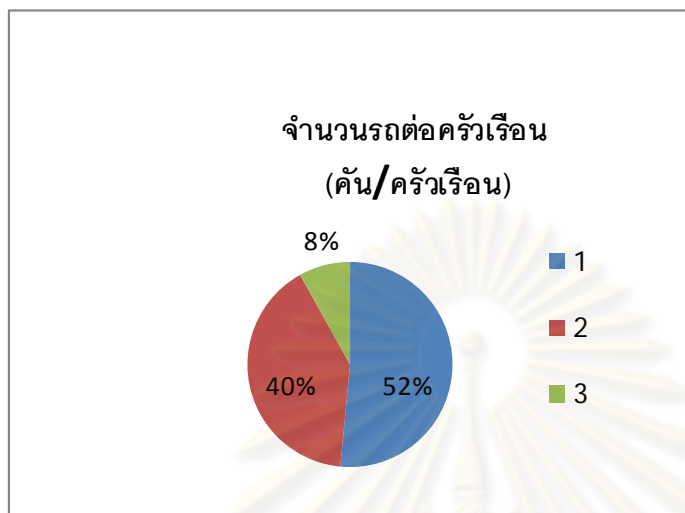
4.2.7 จำนวนการครอบครองรถยนต์ของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย

กลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัยในอาคารชุดทั้ง 8 แห่งที่ทำการศึกษา พบว่าส่วนใหญ่จะมีรถ 1 คันต่อครัวเรือน โดยคิดเป็นร้อยละ 51.5 อันดับสอง คือ มีรถ 2 คันต่อครัวเรือน คิดเป็นร้อยละ 40.4 อันดับสามคือมีรถ 3 คันต่อครัวเรือน คิดเป็นร้อยละ 8.1 รายละเอียดดังตารางที่ 4.2.7

ตารางที่ 4.2.7 แสดงจำนวนการครอบครองรถยนต์ต่อกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย

จำนวน (คัน/ครัวเรือน)	จำนวน	(%)
1	134	51.5%
2	105	40.4%
3	21	8.1%
4	0	0.0%
รวม	260	100.0%

แผนภูมิที่ 4.2.3 แสดงจำนวนการครอบครองรถต่อครัวเรือน



4.2.8 ระยะเวลาของการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย

จากคำตอบทั้งหมดของกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในอาคารชุด ทั้ง 8 แห่งพบว่า มีผู้อยู่อาศัยที่มีการครอบครองรถ 260 คน ดังรายละเอียดของตารางที่ 4.2.6 เป็นผู้ใช้พื้นที่จอดรถยนต์ทั้งหมดและส่วนใหญ่ใช้พื้นที่จอดรถยนต์อย่างน้อย 8 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 53.8 อันดับรองลงมาคือใช้พื้นที่จอดรถยนต์อย่างน้อย 12 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 29.6 รายละเอียดดังตารางที่ 4.2.8

ตารางที่ 4.2.8 แสดงระยะเวลาในการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย

ระยะเวลาในการใช้พื้นที่ จอดรถยนต์ (ชั่วโมง/วัน)	จำนวน	(%)
จอดรถอย่างน้อย 4 ชม	18	6.9%
จอดรถอย่างน้อย 8 ชม	140	53.8%
จอดรถอย่างน้อย 12 ชม	77	29.6%
จอดรถอย่างน้อย 16 ชม	14	5.4%
จอดรถมากกว่า 16 ชม	11	4.2%
รวม	260	100.0%

4.2.9 เหตุผลในการใช้รถยนต์ของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย

จากคำตอบทั้งหมดของกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในอาคารชุด ทั้ง 8 แห่งพบว่า ส่วนใหญ่ใช้เพื่อเดินทางไปทำงาน คิดเป็นร้อยละ 44.1 อันดับรองลงมา คืออำนวยความสะดวกในการเดินทาง คิดเป็นร้อยละ 39.4 อันดับสาม คือใช้เพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์ทางสังคม คิดเป็นร้อยละ 14.9 รายละเอียดดังตารางที่ 4.2.9

ตารางที่ 4.2.9 แสดงเหตุผลในการใช้รถยนต์ของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

เหตุผล	จำนวน	(%)
ใช้เดินทางไปทำงาน	196	44.1%
ส่งเสริมภาพลักษณ์ทางสังคม	66	14.9%
อำนวยความสะดวกในการเดินทาง	175	39.4%
อื่นๆ	7	1.6%
รวม	444	100.0%

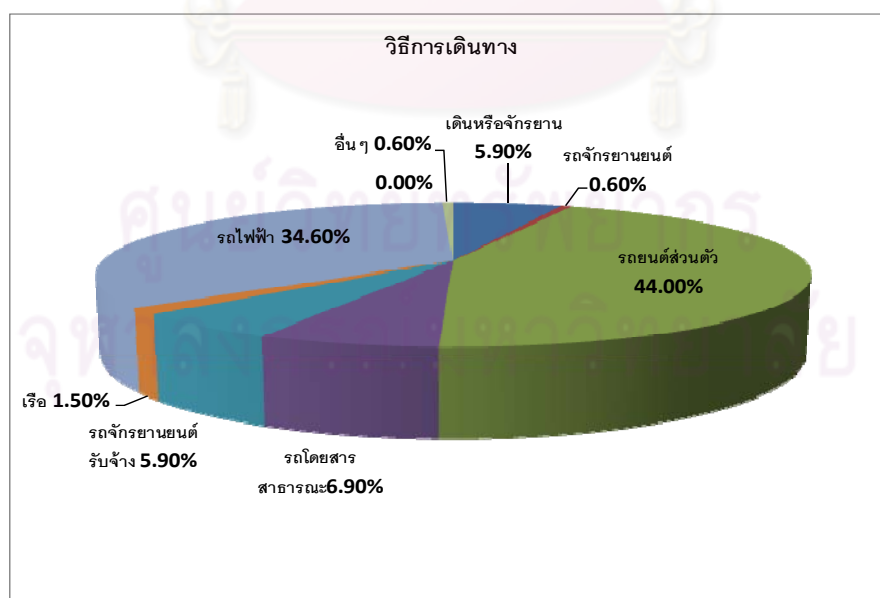
4.2.10 วิธีเดินทางไปทำงาน

จากคำตอบทั้งหมดของกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในกลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยในอาคารทั้ง 8 แห่ง พบว่า ส่วนใหญ่ใช้วิธีการเดินทางไปทำงานโดยรถยนต์ส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 44.0 รองลงมาคือ รถไฟฟ้า โดยคิดเป็นร้อยละ 34.6 ตามลำดับ ดังนั้นการเดินทางของผู้พักอาศัยที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้านั้นไม่ได้ใช้รถยนต์เป็นหลัก มีการเดินทางด้วยวิธีอื่นๆ ถึงร้อยละ 56.0 รายละเอียดดังตารางที่ 4.2.10

ตารางที่ 4.2.10 แสดงวิธีเดินทางไปทำงานของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

วิธีเดินทางไปทำงาน	จำนวน	(%)
เดินหรือจักรยาน	28	5.9%
รถจักรยานยนต์	3	0.6%
รถยนต์ส่วนตัว	210	44.0%
รถโดยสารสาธารณะ	33	6.9%
รถจักรยานยนต์รับจ้าง	28	5.9%
เรือ	7	1.5%
รถไฟฟ้า	165	34.6%
รถไฟ	0	0.0%
อื่นๆ	3	0.6%
รวม	477	100.0%

แผนภูมิที่ 4.2.4 แสดงวิธีเดินทางไปทำงานของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย



4.2.11. รูปแบบและวิธีการใช้พื้นที่จอดรถ

ถึงแม้ว่าอาคารกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาจะเป็นอาคารที่มีที่จอดรถเหลือหรือพอดีนั้น แต่จากการสำรวจกลุ่มตัวอย่างอาคารทั้งหมด พบว่ามีการบริหารและการจัดการที่จอดรถก็ยังมีปัญหาอยู่ เช่นการจอดรถไม่ตรงช่องที่จัดไว้ หรือ มีการจอดรถเกินโควตาที่ได้รับ เนื่องจากการที่จอดรถไม่ได้ถูกใช้เต็มพื้นที่หรือผู้อยู่อาศัยยังไม่เต็ม ดังนั้นจึงมีผู้อยู่อาศัยบางรายมีการนำรถเข้ามาจอดในพื้นที่ของผู้อื่น ซึ่งการไปใช้สิทธิในที่จอดรถของคนอื่นนั้นก็เป็นการลดรอนสิทธิของผู้อื่น ดังนั้นจึงได้สอบถามกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยในอาคารทั้ง 8 แห่งถึงสภาพที่จอดรถว่ามีเหตุการณ์เหล่านี้เกิดขึ้นใหม่ พบว่า ส่วนใหญ่จะมีการจอดรถไม่ตรงช่องที่จัดไว้ คิดเป็นร้อยละ 32.7 รองลงมาจะมีการจอดรถเกินโควตา คิดเป็นร้อยละ 28.2 อันดับสามจะมีรถของบุคคลภายนอกมาจอด คิดเป็นร้อยละ 26.4 รายละเอียดดังตารางที่ 4.2.11

ตารางที่ 4.2.11 แสดงเหตุการณ์ในที่จอดรถของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

เหตุการณ์ในที่จอดรถของที่อยู่อาศัย	จำนวน	(%)
มีรถของบุคคลภายนอกมาจอด	87	26.4%
มีการจอดรถไม่ตรงช่องที่จัดไว้	108	32.7%
มีการจอดรถเกินโควตาที่ได้รับ	93	28.2%
มีการนำรถเก่ามาจอดทิ้งไว้	27	8.2%
มีการนำพื้นที่ที่จอดรถที่ไม่ได้ใช้ไปใช้ประโยชน์อย่างอื่น	15	4.5%
รวม	330	100.0%

4.2.12 กลุ่มตัวอย่างที่มีปัญหาเรื่องที่จอดรถ

ซึ่งจากข้อมูลของรูปแบบและวิธีการใช้ที่จอดรถของกลุ่มตัวอย่างของผู้อยู่อาศัยในอาคารทั้ง 8 แห่งนั้น ได้นำไปสู่ปัญหาการใช้พื้นที่จอดรถ ดังนั้นจึงได้สอบถามกลุ่มตัวอย่างว่ามีปัญหาในเรื่องที่จอดรถใหม่ พบว่าส่วนใหญ่มีปัญหาเรื่องที่จอดรถ โดยคิดเป็นร้อยละ 52.3 ส่วนที่ไม่มีปัญหาเรื่องที่จอดรถ คิดเป็นร้อยละ 47.7 รายละเอียดดังตารางที่ 4.2.12

ตารางที่ 4.2.12 แสดงจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่มีปัญหาเรื่องที่จอดรถ

ปัญหาที่จอดรถ	จำนวน	(%)
มี	136	52.3%
ไม่มี	124	47.7%
รวม	260	100.0%

4.2.13 ปัญหาเรื่องที่จอดรถ

จากคำตอบทั้งหมดของกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในอาคาร ทั้ง 8 แห่งที่ทำการศึกษา พบว่า ปัญหาเรื่องที่จอดรถส่วนใหญ่ คือ มีการจอดขวางกัน เสียเวลารอเลื่อนรถ คิดเป็นร้อยละ 53.5 อันดับสองคือปัญหาเรื่องราคาค่าเช่าที่จอดรถสูง คิดเป็นร้อยละ 15.9 อันดับสามคือปัญหาเรื่องการเดินวน คิดเป็นร้อยละ 14.6 รายละเอียดดังตารางที่ 4.2.13

ตารางที่ 4.2.13 แสดงปัญหาเรื่องที่จอดรถของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

ปัญหาของที่จอดรถ	จำนวน	(%)
มีการจอดขวางกัน เสียเวลารอเลื่อนรถ	84	53.5%
มีปัญหาการเดินวน	23	14.6%
มีปัญหาเรื่องขนาดของที่จอดรถ	21	13.4%
ปัญหาราคาค่าเช่าที่จอดรถสูง	25	15.9%
อื่นๆ	4	2.5%
รวม	157	100.0%

4.3 ข้อมูลด้านที่อยู่อาศัยของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด

4.3.1 ขนาดของห้องพักอาศัย

พบว่า ในกลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยในอาคารทั้ง 8 แห่ง ส่วนใหญ่อาศัยอยู่ในห้องชุดขนาด 81 – 100 ตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 25.3 อันดับสองคือ ห้องชุดขนาด 45 – 60 ตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 22.5 และอันดับสาม คือ ห้องชุดขนาด 31-45 ตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 19.1 รายละเอียดดังตารางที่ 4.3.1

ตารางที่ 4.3.1 แสดงขนาดของห้องพักอาศัยของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย

ขนาด(ตร.ม.)	จำนวน	(%)
ต่ำกว่า 31	18	6.1%
31-45	56	19.1%
45-60	66	22.5%
61-80	17	5.8%
81-100	74	25.3%
101-120	8	2.7%
121-150	14	4.8%
151-200	38	13.0%
มากกว่า 200	2	0.7%
รวม	293	100.0%

4.4 ความคิดเห็นต่อที่พักอาศัยอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า

4.4.1 ความเห็นของการใช้รถยนต์

จากคำตอบของกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในกลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยในอาคารทั้ง 8 แห่ง มีความเห็นว่าการที่มีที่พักอาศัยที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า ทำให้ท่านไม่จำเป็นต้องมีรถยนต์ส่วนตัวใช้หรือไม่ ส่วนใหญ่ของกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยจริงมีความเห็นที่จำเป็นต้องใช้รถยนต์อยู่ถึงจะมีที่พักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้า คิดเป็นร้อยละ 60.4 รายละเอียดดังตารางที่ 4.4.1

ตารางที่ 4.4.3 แสดงความเห็นต่อความสนใจซื้อที่พักอาศัยที่ราคาถูกลงจากการลดพื้นที่จอดรถยนต์ลง

หากที่พักอาศัยที่ตั้งอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าราคาถูกลงเนื่องจากการลดพื้นที่จอดรถยนต์ลงหรือไม่มีที่จอดรถยนต์ สนใจซื้อใหม่	ผู้อาศัยจริง	
	จำนวน	(%)
ซื้อ	74	25.3%
ไม่ซื้อ	219	74.7%
รวม	293	100.0%

จากข้อมูลตารางที่ 4.4.1, ตารางที่ 4.4.2 และตารางที่ 4.4.3 นี้จะพบว่ามีความคิดเห็นของผู้ที่พักอาศัยที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า ถึงแม้ที่พักจะอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าและสามารถใช้บริการรถไฟฟ้าได้ แต่ก็ยังมีความจำเป็นต้องใช้รถยนต์ส่วนตัวและเห็นว่าไม่สามารถลดพื้นที่จอดรถยนต์ลงได้ และไม่คิดที่จะซื้อ ถึงแม้ว่าอาคารชุดดังกล่าวสามารถลดราคาถูกลงแต่มีการลดพื้นที่จอดรถยนต์ลง

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 5 การวิเคราะห์ข้อมูล

ในงานวิจัยนี้ ทำการวิเคราะห์ข้อมูลของปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการพื้นที่จอดรถของอาคารอยู่อาศัยรวมขนาดใหญ่ที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า ดังนี้

- 5.1 พื้นที่ของอาคารชุด
- 5.2 กรรมสิทธิ์ของพื้นที่จอดรถ
- 5.3 อัตราการเป็นเจ้าของรถยนต์และรูปแบบการเดินทาง
- 5.4 พื้นที่เฉลี่ยของห้องชุด
- 5.5 ขนาดของห้องชุด

5.1. พื้นที่ของอาคารชุด

จากข้อมูลที่ได้จากการศึกษาความสัมพันธ์ของพื้นที่อาคารกับการใช้พื้นที่จอดรถ ดังรายละเอียดของตารางที่ 4.2.3 พบว่าขนาดพื้นที่ของอาคารมีผลต่อความต้องการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ ซึ่งสามารถจัดกลุ่มได้ 3 ลักษณะ คือ

1. อาคาร A มีพื้นที่ของอาคาร เท่ากับ 8,535 ตารางเมตร มีลักษณะเป็นอาคารขนาดใหญ่ จะมีพื้นที่จอดรถพอเมื่อมีผู้อยู่อาศัยเต็ม
2. อาคาร C, อาคาร D, อาคาร E และอาคาร F อาคารขนาดใหญ่พิเศษ ที่มีพื้นที่อาคารมากกว่า 10,000 ตารางเมตร- 25,000 ตารางเมตร จะมีพื้นที่จอดรถเหลือเมื่อมีผู้อยู่อาศัยเต็ม
3. อาคาร B,อาคาร H และอาคาร G เป็นอาคารขนาดใหญ่พิเศษ ที่มีพื้นที่อาคารมากกว่า 25,000 ตารางเมตร ขึ้นไป จะมีการใช้พื้นที่จอดรถค่อนข้างมากกว่าและมีการใช้พื้นที่จอดรถไม่พอเมื่อมีผู้อยู่อาศัยเต็ม

ดังนั้นเมื่อพิจารณาข้อกำหนดในเรื่องจอดรถตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2517) ที่กำหนดให้อาคารขนาดใหญ่ มีที่จอดรถยนต์ 1 คัน ต่อพื้นที่อาคาร 120 ตารางเมตร หรืออาคารชุดให้มีที่จอดรถไม่น้อยกว่า 1 คันต่อ 1 ครอบครัว (1 ครอบครัว= พื้นที่ห้องชุดขนาดตั้งแต่ 60 ตารางเมตร) พบว่าอาคารขนาดใหญ่ที่กฎหมายได้กำหนดให้มีที่จอดรถยนต์ 1 คัน ต่อพื้นที่อาคาร 120 ตารางเมตร ซึ่งข้อกำหนดของกฎหมายมิได้กำหนดจำนวนที่จอดรถสำหรับอาคารขนาดใหญ่พิเศษ นั้นหมายความว่าอาคารขนาดใหญ่พิเศษ ที่เป็นอาคารที่มีพื้นที่อาคารตั้งแต่ 10,000 ตารางเมตร

ขึ้นไป (กฎกระทรวงฉบับที่ 55 อ่างถึงใน วีระเดช, 2544) จะต้องใช้ข้อกำหนดของอาคารขนาดใหญ่ที่กำหนดที่จอดรถยนต์ 1 คัน ต่อพื้นที่อาคาร 120 ตารางเมตร เช่นกัน

จากการจัดกลุ่มของอาคารตามขนาดพื้นที่อาคารข้างต้นนั้น พบว่าอาคารที่เป็นอาคารขนาดใหญ่และอาคารที่เป็นอาคารขนาดใหญ่พิเศษที่มีพื้นที่ของอาคารไม่เกิน 25,000 ตารางเมตรนั้นสามารถที่จะลดพื้นที่จอดรถยนต์ลงได้มากกว่าที่กฎหมายกำหนด และข้อกำหนดของกฎหมายควรคำนึงถึงการกำหนดพื้นที่จอดรถยนต์สำหรับอาคารขนาดใหญ่พิเศษ ให้มีการกำหนดจำนวนที่จอดรถยนต์ที่แตกต่างจากอาคารขนาดใหญ่ เพื่อให้เหมาะสมกับการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ของอาคารในแต่ละขนาด

5.2. กรรมสิทธิ์ของที่จอดรถ

จากข้อมูลที่ได้จากการศึกษาความสัมพันธ์ของกรรมสิทธิ์ของพื้นที่จอดรถกับการใช้พื้นที่จอดรถ ดังรายละเอียดของตารางที่ 4.2.5 พบว่ากรรมสิทธิ์ของที่จอดรถเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดความต้องการใช้พื้นที่จอดรถ โดยจากข้อมูลดังกล่าว กรรมสิทธิ์ของพื้นที่จอดรถที่เป็นลักษณะกรรมสิทธิ์ส่วนบุคคลจะมีผลให้เกิดการใช้พื้นที่จอดรถยนต์มากกว่าพื้นที่จอดรถยนต์ที่เป็นกรรมสิทธิ์ส่วนรวม ซึ่งตามพระราชบัญญัติอาคารชุด พ.ศ. 2522 ในมาตรา 4 มีคำจำกัดความว่า "อาคารชุด" หมายความว่า "อาคารที่บุคคลสามารถแยกการถือกรรมสิทธิ์ออกได้เป็นส่วนโดยแต่ละส่วนประกอบด้วย กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินส่วนบุคคล และกรรมสิทธิ์ร่วมในทรัพย์สินกลาง" ความหมายในส่วนนี้หมายถึง อาคารใดก็ตามที่สามารถแยกกรรมสิทธิ์เป็นส่วน ๆ ได้ คือ ทรัพย์สินส่วนบุคคล และทรัพย์สินกลาง

การที่กรรมสิทธิ์ในอาคารมีการแยกเป็น 2 ลักษณะนั้น จะเห็นว่าพื้นที่จอดรถของอาคารเป็นพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมกันจะเป็น จึงเป็นพื้นที่ที่เป็นกรรมสิทธิ์ส่วนรวม แต่พื้นที่ที่เป็นที่จอดรถยนต์อันหมายถึงช่องจอดรถยนต์นั้นสามารถเป็นกรรมสิทธิ์ส่วนบุคคลได้ ดังนั้นในการขายพื้นที่จอดรถยนต์ที่ขายรวมกับพื้นที่ของอาคารชุด หมายความว่าพื้นที่ที่เป็นช่องจอดรถยนต์เท่านั้นมิใช่พื้นที่ที่ใช้ในการวิงสัญจร การขายพื้นที่จอดรถยนต์ทำให้เกิดสิทธิในการครอบครองช่องจอดรถยนต์โดยเจ้าของพื้นที่นั้น ผู้อื่นที่มีเป็นเจ้าของช่องจอดรถยนต์นั้นจะนำรถยนต์ไปจอดในช่องดังกล่าวมิได้และการที่ผู้อยู่อาศัยได้ซื้อพื้นที่จอดรถยนต์รวมกับพื้นที่อาคารชุดตั้งแต่การซื้อขายห้องชุดนั้น แสดงว่าผู้อยู่อาศัยย่อมต้องคำนึงถึงความจำเป็นของการที่จะหาพื้นที่จอดรถยนต์เพื่อการใช้งานอยู่แล้วจึงจะซื้อพื้นที่จอดรถยนต์นั้น ดังนั้นอาคารชุดพักอาศัยที่มีพื้นที่จอดรถยนต์ใน

ลักษณะกรรมสิทธิ์ส่วนบุคคลจะมีโอกาสที่ผู้อยู่อาศัยมีการใช้พื้นที่จอดรถยนต์มากกว่าอาคารชุดพักอาศัยที่มีพื้นที่จอดรถยนต์ในลักษณะกรรมสิทธิ์ส่วนรวม

ในส่วนข้อกฎหมายที่กำหนดพื้นที่จอดรถยนต์นั้นได้คำนึงถึงปัจจัยในเรื่องกรรมสิทธิ์ของพื้นที่จอดรถยนต์ พบว่ากรรมสิทธิ์ในพื้นที่จอดรถยนต์ที่เป็นแบบกรรมสิทธิ์ส่วนบุคคลนั้นสามารถลดพื้นที่จอดรถยนต์ลงได้ ดังรายละเอียดของตารางที่ 4.2.5 ซึ่งหากข้อกฎหมายสามารถระบุถึงการกำหนดพื้นที่จอดรถยนต์ที่มีการแยกลักษณะกรรมสิทธิ์ที่จอดรถแล้วนั้น จะทำให้การใช้พื้นที่จอดรถยนต์นั้นถูกใช้งานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพมากขึ้น

จากการที่พื้นที่จอดรถยนต์ที่เป็นกรรมสิทธิ์ส่วนบุคคลนั้น มีการใช้พื้นที่จอดรถยนต์มาก และมีโอกาสที่จอดรถยนต์จะไม่เพียงพอ ดังนั้นผู้อยู่อาศัยที่มีเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในช่องจอดรถก็ไม่มีสิทธิ์ในการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ของบุคคลที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์นั้น จึงทำให้ผู้ที่ไม่มีสิทธิ์ในการจอดรถยนต์นั้นได้ทำการจอดขวางช่องจอดนั้นแทน จึงนำมาซึ่งปัญหาการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ ดังรายละเอียดของตารางที่ 4.3.7 ที่พบว่าปัญหาการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ที่มากที่สุดคือมีการจอดขวางกัน เสียเวลารอเลื่อนรถ มีข้อสังเกตในการพิจารณาปัญหาการจัดการที่จอดรถยนต์ในส่วนของกรรมสิทธิ์ส่วนบุคคลนั้นค่อนข้างมีปัญหาในเรื่องการจัดการ กล่าวคือผู้บริหารนิติบุคคลจะต้องมีการตรวจสอบตลอดเวลาถึงการใช้พื้นที่อยู่อาศัยในอาคารนำรถของตัวเองเข้าไปจอดในที่บุคคลอื่นหรือไม่และหากจำนวนที่จอดรถยนต์มีจำนวนมากแล้วนั้นก็จะเป็นการยากในการแก้ไขปัญหานี้ ซึ่งตรงกับข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามของผู้อยู่อาศัยในเรื่องเหตุการณ์ในพื้นที่จอดรถยนต์ของอาคารชุดที่พักอาศัย ดังรายละเอียดของตารางที่ 4.3.5 ส่วนใหญ่พบว่ามีการจอดรถไม่ตรงกับช่องที่จัดไว้ ดังนั้นปัญหาการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ที่เกิดขึ้นจากการที่พื้นที่จอดรถยนต์เป็นลักษณะของกรรมสิทธิ์ส่วนบุคคล ซึ่งหากผู้ประกอบการสังหาริมทรัพย์ที่มีการขายพื้นที่ห้องชุดรวมกับพื้นที่จอดรถยนต์แล้วควรจะมีการนำปัญหานี้มาพิจารณาแก้ไขปัญหา มีชี้ผลลักษณะของปัญหาให้กับผู้บริหารหรือนิติบุคคลที่จะเข้ามาบริหารอาคารในภายหลัง

5.3. อัตราการเป็นเจ้าของรถยนต์และรูปแบบการเดินทาง

จากการพิจารณารูปแบบการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า โดยอาคารชุดที่ศึกษาเป็นอาคารที่มีระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้าไม่เกิน 500 เมตร จากผลการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างของผู้พักอาศัยที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้ามีส่วนใหญ่มีสัดส่วนการครอบครองรถมากถึงร้อยละ 88.7 ซึ่งมีข้อแตกต่างกับผลการวิจัยของ Bunt and Joyce (1998) ที่ว่า “เกือบ 1 ส่วน 4 ของครัวเรือนที่พักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าไม่มีรถยนต์” ดังตารางที่ 4.2.6 การที่มีอัตราการครอบครองรถยนต์ในอัตราที่สูงนี้ ย่อมส่งผลให้เกิดการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ ดังรายละเอียดของ

ตารางที่ 4.2.8 พบว่าผู้อยู่อาศัยมีการใช้พื้นที่จอดรถยนต์เพื่อการจอดรถยนต์ที่ระยะเวลาสั้นกว่า 12 ชั่วโมงลงมา คิดเป็นร้อยละ 90.3 แสดงว่ามีการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ของอาคารชุดพักอาศัยที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าไม่เต็มประสิทธิภาพตลอดเวลาและจากข้อมูลดังตารางที่ 4.2.5 พบว่าผู้อยู่อาศัยได้เลือกรูปแบบการเดินทางด้วยรถยนต์เป็นส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 44.0 ซึ่งก็สอดคล้องกัน และสอดคล้องกับแนวคิดที่ว่า "ถ้าอัตราการเป็นเจ้าของรถยนต์สูง อัตราการใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางก็จะลดลงด้วย" และการที่ผู้อยู่อาศัยในอาคารอาคารชุดที่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า เลือกรูปแบบการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าเป็นลำดับสอง คิดเป็นร้อยละ 34.6 ซึ่งใกล้เคียงกับการใช้รูปแบบการเดินทางด้วยรถยนต์ ย่อมแสดงว่าการที่มีที่อยู่อาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้านั้นผู้อยู่อาศัยจะเลือกรูปแบบการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าร่วมกับการใช้รถยนต์นั้นขึ้นกับจุดประสงค์ในการเดินทาง และระยะทางในการเดินทาง สอดคล้องกับแนวคิดที่ว่า "การเลือกรูปแบบการเดินทางจะขึ้นกับจุดประสงค์ในการเดินทางและระยะทางในการเดินทางเป็นหลัก"

ดังนั้นจะพบว่าปัจจัยของการครอบครองรถยนต์และการเลือกรูปแบบการเดินทางเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ของอาคาร แต่การที่อาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้านั้นไม่ใช่ปัจจัยที่ทำให้ความต้องการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ลดลง แต่เป็นเพียงการเพิ่มทางเลือกให้กับผู้อยู่อาศัยในการเลือกรูปแบบการเดินทางที่มีมากขึ้น สิ่งที่น่าสังเกตอีกประการหนึ่งคือการที่โครงการรถไฟฟ้าที่เปิดใช้ในปัจจุบัน มีเพียง 3 โครงการ และเส้นทางยังไม่สามารถครอบคลุมพื้นที่ได้ทั้งหมดนั้น แต่การศึกษาครั้งนี้จะเห็นว่าเริ่มมีการใช้รถไฟฟ้าในการเดินทางควบคู่กับการใช้รถยนต์ในการเดินทางมากขึ้น ซึ่งในอนาคตหากรถไฟฟ้าสามารถให้บริการครอบคลุมพื้นที่มากขึ้น และต้องมีการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่นๆ อันจะทำให้ระบบขนส่งมวลชนมีประสิทธิภาพทำให้การเข้าถึงระบบขนส่งที่ง่ายและสะดวก รวดเร็ว ย่อมทำให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่มากขึ้น ซึ่งทำให้สัดส่วนการครอบครองรถยนต์ลดลง เนื่องจากผู้ที่ซื้ออาคารชุดที่ไม่มีรถยนต์จะมีความจำเป็นในการครอบครองรถยนต์น้อยลงหรืออาจจะไม่มีรถยนต์จอดในที่จอดรถยนต์มากขึ้นในช่วงเวลากลางวัน เนื่องจากผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์อยู่แล้วเปลี่ยนไปใช้การเดินทางโดยระบบรถไฟฟ้ามากขึ้น สังเกตได้จากข้อมูลการสำรวจอาคารที่พักอาศัยยังมีรถยนต์ที่จอดทิ้งไว้ในช่วงเวลากลางวันของวันทำงาน เป็นร้อยละ 31 และจอดเพิ่มมากขึ้นในช่วงวันหยุดกลางวัน เป็นร้อยละ 43

5.4. พื้นที่เฉลี่ยของห้องชุด

เมื่อพิจารณาอัตราระหว่างจำนวนหน่วยพักอาศัยต่อจำนวนที่จอดรถ ดังตารางที่ 5.4.1 พบว่า อัตราส่วนของจำนวนหน่วยพักอาศัยต่อจำนวนที่จอดรถ มีค่าแปรผกผันกับขนาดห้องชุดเฉลี่ย กล่าวคือเมื่ออัตราอัตราส่วนของจำนวนหน่วยพักอาศัยต่อจำนวนที่จอดรถที่มีค่ามากขึ้นนั้น ขนาดห้องชุดเฉลี่ยมีค่าน้อยลง แสดงให้เห็นว่าจำนวนหน่วยพักอาศัยมีความหนาแน่นมากและมีที่จอดรถน้อย ย่อมทำขนาดห้องชุดโดยส่วนใหญ่มีขนาดเล็ก การที่ห้องชุดมีขนาดเล็กและไม่ใหญ่และจำนวนที่จอดรถไม่มากนัก ย่อมทำให้ราคาขายของห้องชุดดังกล่าวมีราคาไม่แพงและทำให้ผู้อยู่อาศัยในอาคารดังกล่าวครอบครองรถน้อยลง และตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 7 (2517) ได้กำหนดให้มีที่จอดรถ 1 คันต่อ 1 ครอบครัวย (1 ครอบครัวย = พื้นที่ห้องชุดขนาดตั้งแต่ 60 ตารางเมตร) หรือพื้นที่อาคารขนาดใหญ่ กำหนดที่จอดรถ 1 คัน : 120 ตารางเมตร และการเคหะแห่งชาติ (2531) กำหนดอาคารชุดผู้มีรายได้สูง กำหนดที่จอดรถ 1 คัน : 1 หน่วย ดังนั้นเมื่อพิจารณาพื้นที่ห้องชุดเฉลี่ยที่เหมาะสมกับจำนวนหน่วยพักอาศัย 1 หน่วยต่อที่จอดรถ 1 คัน ตามข้อมูลจากการสำรวจกลุ่มอาคารตัวอย่างนั้น จะอยู่ประมาณ 90-100 ตารางเมตร

ตารางที่ 5.4.1 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนหน่วยพักอาศัยต่อจำนวนที่จอดรถกับพื้นที่เฉลี่ยของห้องชุด

โครงการ	พื้นที่เฉลี่ยของห้องชุด (ตร.ม.)	จำนวนหน่วยพัก (หน่วย/โครงการ)	จำนวนที่จอดรถ (คัน/โครงการ)	จำนวนหน่วยพักอาศัยต่อจำนวนที่จอดรถ(หน่วย/คัน)
อาคาร C	60.16	159	100	1.6
อาคาร B	96.45	200	190	1.1
อาคาร F	97.85	76	73	1.0
อาคาร G	91.63	371	400	0.9
อาคาร A	113.09	54	60	0.9
อาคาร D	113.56	150	167	0.9
อาคาร E	148.22	78	114	0.7
อาคาร H	162.14	138	220	0.6

5.5. ขนาดของห้องชุด

จากการวิเคราะห์ ความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองกับขนาดของห้องชุด ดังตารางที่ 5.5.1 พบว่าเมื่อการครอบครองห้องชุดที่มีขนาดใหญ่ขึ้น อัตราการครอบครองจะมากขึ้นตาม ดังนั้นเมื่อปัจจัยของการครอบครองรถยนต์เป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดความต้องการที่จอดรถยนต์นั้น ย่อมมีผลทำให้ขนาดห้องชุดจะเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดความต้องการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ และเมื่อพิจารณาการครอบครองรถของห้องพักที่มีขนาดพื้นที่เกินกว่า 60 ตารางเมตร จะมีผู้ครอบครองรถ 100% คงเกิดจากสาเหตุที่กฎหมายได้กำหนดให้อาคารชุดมีที่จอดรถ 1 คันต่อ 1 ครอบครัวยุค (1 ครอบครัวยุค = ห้องชุดขนาดอย่างน้อย 60 ตารางเมตร) และเมื่อพิจารณาห้องพักที่มีขนาดเล็กกว่า 60 ตารางเมตรนั้น มีอัตราการครอบครองรถอยู่เฉลี่ยประมาณร้อยละ 65 ซึ่งหมายถึงหากมีห้องชุด 3 ห้องจะมีการครอบครองรถอยู่ 2 ห้องโดยประมาณ ดังนั้นเมื่อคำนวณอัตราส่วนของจำนวนห้องพักต่อจำนวนที่จอดรถยนต์จะอยู่ที่ 1.5 ซึ่งใกล้เคียงกับอัตราส่วนของจำนวนห้องพักต่อจำนวนที่จอดรถยนต์ของอาคาร C ดังตารางที่ 5.4.1 ที่มีอัตราส่วนของจำนวนห้องพักต่อจำนวนที่จอดรถยนต์เท่ากับ 1.6 และมีพื้นที่ห้องชุดเฉลี่ยที่ 60.16 ตารางเมตร

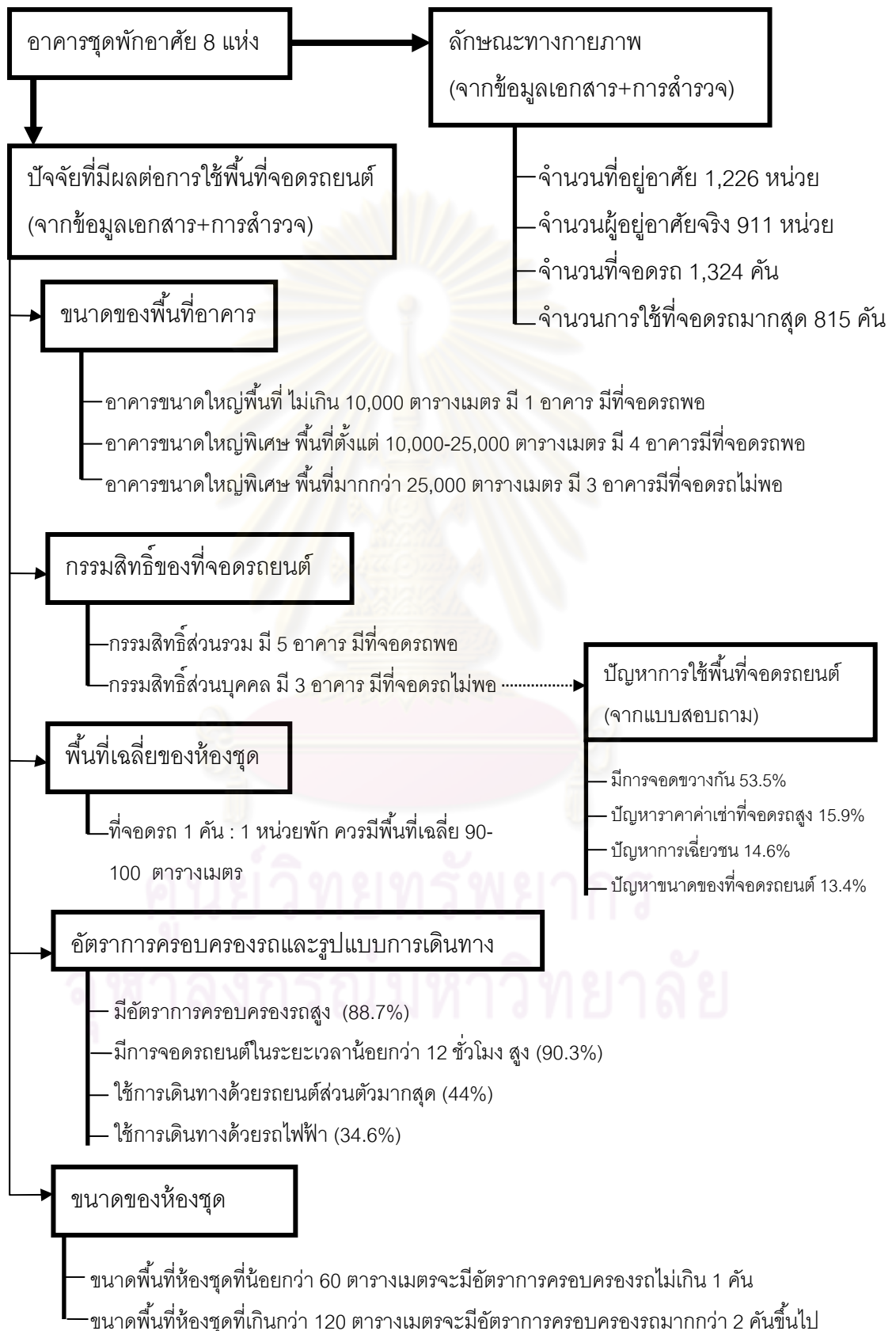
สำหรับการครอบครองรถของห้องพักที่มีขนาดพื้นที่เกินกว่า 120 ตารางเมตร จะมีการครอบครองรถมากกว่า 2 คัน ดังนั้นเมื่อคำนวณอัตราส่วนของจำนวนห้องพักต่อจำนวนที่จอดรถยนต์จะอยู่ที่ 0.5 ซึ่งใกล้เคียงกับอัตราส่วนของจำนวนห้องพักต่อจำนวนที่จอดรถยนต์ของอาคาร H ดังตารางที่ 5.4.1 ที่มีอัตราส่วนของจำนวนห้องพักต่อจำนวนที่จอดรถยนต์เท่ากับ 0.6 และมีพื้นที่ห้องชุดเฉลี่ยที่ 162.14 ตารางเมตร ซึ่งการที่ห้องชุดที่มีขนาดใหญ่กว่า 120 ตารางเมตรนั้นมีสัดส่วนในการครอบครองรถมากกว่า 1 คันขึ้นไป อันเป็นสัดส่วนที่มากขึ้นตามขนาดห้องที่มากขึ้น กล่าวคือยังมีการครอบครองห้องที่มีขนาดใหญ่มากขึ้น อัตราการครอบครองรถจะมากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของการศึกษาความต้องการที่จอดรถยนต์ในอาคารชุดของ Energy Pathways (1994) ที่ว่า “ขนาดของอาคารชุดที่เล็กกว่า จะมีการครอบครองรถยนต์น้อยกว่าปกติ”

ดังนั้นพื้นที่ของห้องชุดจะเป็นปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ ซึ่งหากห้องชุดที่มีขนาดใหญ่ย่อมต้องมีความต้องการใช้พื้นที่จอดรถยนต์มากขึ้น การที่ห้องชุดที่มีขนาดเล็กนั้นหากผู้อยู่อาศัยมีการครอบครองรถมากย่อมจะเกิดปัญหาเกี่ยวกับการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ที่จะไม่เพียงพอ และการพิจารณาพื้นที่เฉลี่ยของห้องพักน่าจะเป็นเกณฑ์ที่จะช่วยให้ผู้ประกอบการทราบถึงความต้องการของที่จำนวนห้องต่อจำนวนที่จอดรถที่เหมาะสมสำหรับโครงการต่อไป

ตารางที่ 5.5.1 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองกับขนาดของห้องชุด

การครอบครอง ขนาด(ตร.ม.)	มีรถ 1 คัน		มีรถ 2 คัน		มีรถ 3 คัน		ไม่มีรถ	
	จำนวน (หน่วย)	ร้อยละ	จำนวน (หน่วย)	ร้อยละ	จำนวน (หน่วย)	ร้อยละ	จำนวน (หน่วย)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 31	12	66.7	0	0.0	0	0.0	6	33.3
31-45	35	62.5	1	1.8	0	0.0	20	35.7
45-60	34	51.5	25	37.9	0	0.0	7	10.6
61-80	12	70.6	5	29.4	0	0.0	0	0.0
81-100	41	55.4	33	44.6	0	0.0	0	0.0
101-120	0	0.0	0	0.0	8	100	0	0.0
121-150	0	0.0	10	71.4	4	28.6	0	0.0
151-200	0	0.0	31	81.6	7	18.4	0	0.0
มากกว่า 200	0	0.0	0	0.0	2	100	0	0.0
รวม	134	45.7	105	35.8	21	7.2	33	11.3

แผนผังที่ 5-1 แสดงผลการศึกษาระดับปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการใช้พื้นที่จอดรถยนต์



บทที่ 6

บทสรุป

ในการสรุปผลการวิจัย จะแบ่งออกเป็น 4 หัวข้อ ดังนี้

- 6.1 ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ของอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า
- 6.2 ปัญหาในการใช้ที่จอดรถ
- 6.3 ความคิดเห็นต่อที่อยู่อาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้า
- 6.4 ข้อเสนอแนะจากผลการศึกษา

6.1 ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ของอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า

จากการวิเคราะห์ลักษณะการใช้ที่จอดรถยนต์ของอาคารที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า จะเห็นว่าปัจจุบันสัดส่วนผู้ครอบครองรถยนต์จากข้อมูลแบบสอบถามของกลุ่มผู้อยู่อาศัยอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า คิดเป็นร้อยละ 88.7 ของผู้พักอาศัยและถึงแม้ว่าที่พักอาศัยจะอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าแต่ผู้พักอาศัยส่วนใหญ่ยังคงใช้รถยนต์ส่วนตัวในการเดินทางเป็นหลักและมีการใช้รถไฟฟ้าในการเดินทางในบางครั้ง เนื่องจากการที่ผู้อยู่อาศัยที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้ามีการใช้ประโยชน์ของที่จอดรถยังในอัตราที่ค่อนข้างสูง แต่พื้นที่จอดรถยนต์ยังมีการใช้ไม่เต็มประสิทธิภาพซึ่งเกิดจากความต้องการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ของแต่ละอาคารที่มีปัจจัยต่างๆ กัน อันทำให้เกิดความต้องการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ไม่เท่ากัน โดยปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการใช้พื้นที่จอดรถยนต์มีดังนี้

1. ปัจจัยของขนาดของพื้นที่อาคาร จะพบว่าอาคารที่มีพื้นที่อาคารน้อย จะมีความต้องการใช้ที่จอดรถน้อยกว่าอาคารที่มีพื้นที่มาก และในอาคารที่เป็นอาคารขนาดใหญ่พิเศษ ที่มีพื้นที่มากกว่า 25,000 ตารางเมตร จะมีความต้องการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ในอัตราที่ใกล้เคียงข้อกำหนดของกฎหมาย แต่ในอาคารที่เป็นอาคารขนาดใหญ่และอาคารที่เป็นอาคารขนาดใหญ่พิเศษที่มีพื้นที่ของอาคารน้อยกว่า 25,000 ตารางเมตร จะมีความต้องการใช้พื้นที่จอดรถยนต์น้อยกว่าที่กฎหมายกำหนด ซึ่งเมื่อพิจารณาข้อกำหนดของกฎหมายที่กำหนดจำนวนที่จอดรถให้กับอาคารขนาดใหญ่เท่านั้น มิได้มีการแบ่งประเภทของอาคารที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ หรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษ ดังนั้นหากข้อกำหนดมีการแก้ไขโดยการกำหนดพื้นที่จอดรถยนต์ให้แก่อาคารขนาดใหญ่และอาคารขนาดใหญ่พิเศษหรือมีการกำหนดตามขนาดพื้นที่ของอาคารที่เหมาะสมแล้ว จะทำให้การใช้ประโยชน์ของพื้นที่จอดรถถูกใช้อย่างเต็มประสิทธิภาพมากที่สุด

2. ปัจจัยของขนาดพื้นที่เฉลี่ยของห้องชุด จะพบว่าพื้นที่เฉลี่ยของห้องชุดที่มาก จะทำให้การครอบครองรถมากขึ้น ซึ่งทำให้การใช้พื้นที่จอดรถยนต์มีมากขึ้นตามไปด้วย ดังนั้นผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ ระหว่างจำนวนหน่วยพักอาศัยกับจำนวนที่จอดรถ จะพบว่าอัตราของจำนวนหน่วยพักอาศัยต่อจำนวนที่จอดรถ มีค่าแปรผกผันกับขนาดห้องชุดเฉลี่ย และพื้นที่ห้องชุดเฉลี่ยที่เหมาะสมกับจำนวนหน่วยพักอาศัย 1 หน่วยต่อที่จอดรถยนต์ 1 คัน จะอยู่ที่ 90-100 ตารางเมตร สำหรับอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า ซึ่งกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 7 (2517) ได้กำหนดให้มีที่จอดรถยนต์ 1 คันต่อ 1 ครอบครัวยุคใหม่ (1 ครอบครัวยุคใหม่ = พื้นที่ห้องชุดขนาดตั้งแต่ 60 ตารางเมตร) และการเคหะแห่งชาติ (2531) กำหนดอาคารชุดผู้มีรายได้น้อย กำหนดที่จอดรถยนต์ 1 คัน : 1 หน่วย ซึ่งในข้อกำหนดของกฎหมายมิได้กำหนดในส่วนขอพื้นที่เฉลี่ยของห้องชุด แต่กำหนดเพียงห้องชุด 1 ห้องที่มีพื้นที่ของห้องเกินกว่า 60 ตารางเมตร จะต้องมีที่จอดรถ 1 คัน ซึ่งข้อกำหนดดังกล่าวไม่สามารถทราบความต้องการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ของผู้อยู่อาศัยนั้น ซึ่งการพิจารณาพื้นที่เฉลี่ยของห้องพักน่าจะเป็นเกณฑ์ที่จะช่วยให้ผู้ประกอบการทราบถึงความต้องการของจำนวนห้องต่อจำนวนที่จอดรถที่เหมาะสมสำหรับโครงการต่อไป

3. ปัจจัยของขนาดห้องชุด ขนาดห้องชุดที่ใหญ่จะทำให้มีการครอบครองรถมากขึ้น และมีความต้องการพื้นที่จอดรถยนต์มากขึ้น ซึ่งข้อกำหนดของกฎหมายได้กำหนดขนาดห้องชุดที่มีพื้นที่อย่างน้อย 60 ตารางเมตร ต้องมีพื้นที่จอดรถ 1 คัน ดังนั้นจึงพบว่าพื้นที่ห้องชุดที่มีพื้นที่มากกว่า 60 ตารางเมตร จะมีอัตราการครอบครองรถที่มากกว่า 1 คัน ทำให้ความต้องการใช้พื้นที่การจอดรถมากขึ้น แต่ถ้ามีการกำหนดขนาดพื้นที่ของห้องชุดที่มากขึ้นในการที่มีที่จอดรถ 1 คันแล้วย่อมทำให้อัตราการครอบครองรถน้อยลง ซึ่งเมื่อพิจารณาจากปัจจัยของพื้นที่ห้องชุดเฉลี่ยที่เหมาะสม คือพื้นที่ห้องชุดเฉลี่ยที่เหมาะสมกับจำนวนหน่วยพักอาศัย 1 หน่วยต่อที่จอดรถยนต์ 1 คัน จะอยู่ที่ 90-100 ตารางเมตร ดังนั้นหากมีการกำหนดพื้นที่ของห้องชุดมากขึ้นจะช่วยลดการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ลงได้

4. ปัจจัยกรรมสิทธิ์ของพื้นที่จอดรถ จะพบว่ากรรมสิทธิ์ของที่จอดรถในลักษณะที่เป็นกรรมสิทธิ์ส่วนบุคคลนั้นจะมีความต้องการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ที่มากกว่ากรรมสิทธิ์ส่วนกลาง ซึ่งตามพระราชบัญญัติอาคารชุด พ.ศ.2522 หากข้อกำหนดของการกำหนดพื้นที่จอดรถยนต์ได้คำนึงถึงกรรมสิทธิ์ของพื้นที่จอดรถยนต์ด้วยนั้น หากอาคารชุดที่มีการกำหนดสิทธิ์ที่จอดรถเป็นกรรมสิทธิ์ส่วนกลางจะสามารถลดพื้นที่จอดรถยนต์ลงไปได้และจะช่วยแก้ปัญหาการจอดรถในพื้นที่จอดรถยนต์ที่เกิดขึ้นได้ด้วย

5. ปัจจัยรูปแบบการเดินทาง ในการเลือกรูปแบบการเดินทางจะมีผลต่อการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ ซึ่งหากมีการใช้รถยนต์ส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้น ความต้องการพื้นที่จอดรถยนต์จะมากขึ้น ซึ่งปัจจุบันระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่แบบราง ได้เข้ามามีบทบาทในการเลือกรูปแบบการเดินทางให้กับผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้ามากขึ้น โดยจะเห็นได้ว่าการเลือกรูปแบบการเดินทางด้วยรถไฟฟ้ามีการใช้งานอยู่ค่อนข้างมาก โดยใช้ควบคู่กับการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว ซึ่งในอนาคตหากระบบขนส่งมวลชนมีความสมบูรณ์ในการให้บริการมากขึ้น การเลือกรูปแบบการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวจะมีการใช้ลดลง ซึ่งจะทำให้ความต้องการใช้พื้นที่จอดรถยนต์มีความต้องการน้อยลงด้วย

6.2 ปัญหาในการใช้ที่จอดรถ

จากการที่กลุ่มตัวอย่างอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า ไม่มีอาคารใดที่มีที่จอดรถไม่พอ แต่ก็ยังพบปัญหาการใช้ที่จอดรถด้วยเหมือนกัน ซึ่งปัญหาที่พบมากที่สุดคือปัญหาการจอดรถขวางกัน ทำให้ต้องเสียเวลาเลื่อนรถในช่วงเวลาเช้าที่ทุกคนจะต้องใช้รถในการเดินทางไปทำงาน เป็นปัญหาที่พบมากที่สุด เนื่องจากการที่บุคคลที่อยู่ในอาคารชุดไม่ได้จอดรถยนต์ในตำแหน่งที่ถูกต้อง เช่นการที่อาคารชุดพักอาศัยที่มีการระบุที่จอดรถของผู้อยู่อาศัยและการระบุที่จอดรถนั้น บางครั้งก็จอดรถอยู่ชั้นบนๆ ซึ่งบางครั้งผู้อยู่อาศัยอาจจะต้องการจอดรถเป็นเวลาไม่นาน จึงได้จอดรถซ้อนคันอื่น จึงทำให้เกิดปัญหาการจอดรถขวางกันได้ แต่ปัญหาการจอดรถขวางกันสำหรับอาคารที่ทำการศึกษานี้เป็นประเด็นที่นิติบุคคลอาคารชุดได้เสนอแนะวิธีการแก้ไขด้วยการเพิ่มพื้นที่จอดรถในแบบระยะสั้นๆ ให้มากขึ้นและพยายามให้พนักงานรักษาความปลอดภัยอำนวยความสะดวกในการจัดการที่จอดรถ ซึ่งจากแนวทางแก้ไขปัญหานี้เป็นการแก้ไขเฉพาะหน้า หากการจัดการและการบริหารที่จอดรถได้ดำเนินการจัดการแก้ไขปัญหาดังแต่เริ่มต้นการออกแบบและการขายพื้นที่ห้องชุด โดยการจัดสรรเพิ่มพื้นที่จอดรถในชั้นที่เข้าถึงง่ายให้เป็นระบบหมุนเวียนมากขึ้นและมีการเก็บเงินกับผู้มาใช้ที่จอดรถเกินระยะเวลาที่กำหนด ก็จะช่วยให้การจัดการที่จอดรถเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

6.3 ความคิดเห็นต่อที่อยู่อาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้า

ความคิดเห็นส่วนใหญ่ของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าไม่เห็นด้วยต่อแนวทางลดพื้นที่จอดรถยนต์ลง เมื่ออาคารชุดพักอาศัยอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าและพบว่าร้อยละ 73.7 ไม่เห็นด้วยที่จะลดพื้นที่จอดรถยนต์ลงมากกว่าที่กฎหมายกำหนดและหากที่พักอาศัยถูกลงเนื่องจากการลดพื้นที่จอดรถยนต์ลงก็ไม่คิดจะซื้อที่พักอาศัย ซึ่งความคิดเห็นดังกล่าวสอดคล้องกับ

การที่กลุ่มตัวอย่างผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้ามีการครอบครองรถยนต์ในอัตราสูงถึงจำนวนร้อยละ 88.7 และมีการเลือกรูปแบบการเดินทางด้วยรถยนต์ในการเดินทางเป็นหลัก ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องใช้รถยนต์ส่วนตัวอยู่ แต่หากการปรับเปลี่ยนพื้นที่จอดรถยนต์นั้นในอนาคตหากโครงการรถไฟฟ้ามีความสมบูรณ์มากขึ้น การพิจารณาปัจจัยของตำแหน่งที่ตั้งโครงการที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าจะนำมาเป็นปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ต่อไป

6.4 ข้อเสนอแนะจากผลการศึกษา

จากผลการศึกษาพบว่าอาคารจอดรถที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้านั้นมีจอดรถเพียงพอต่อความต้องการของผู้อยู่อาศัยและสามารถลดพื้นที่จอดรถยนต์ได้มากกว่าที่กฎหมายกำหนดได้ แต่การลดพื้นที่จอดรถยนต์ลงมานั้น จะต้องพิจารณาปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ ซึ่งปัจจัยที่ได้จากการศึกษานี้ส่วนใหญ่จะเป็นปัจจัยทางกายภาพของอาคาร ซึ่งย่อมมีผลกระทบกับข้อกำหนดของกฎหมาย อย่างไรก็ตามข้อจำกัดของงานวิจัยนี้คือทำการศึกษาเฉพาะอาคารชุดพักอาศัยที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า ย่านสุขุมวิทเท่านั้น มิใช่ตัวแทนของอาคารชุดทั้งหมด หากมีการศึกษาที่กลุ่มตัวอย่างที่มากขึ้นและกลุ่มตัวอย่างมากกว่านี้ ย่อมทำให้ผลการศึกษามีความถูกต้องมากขึ้น

อัตราส่วนของจำนวนหน่วยพักอาศัยต่อจำนวนที่จอดรถ มีค่าแปรผกผันกับขนาดห้องชุดเฉลี่ย และ เมื่อพิจารณาพื้นที่ห้องชุดเฉลี่ยที่เหมาะสมกับจำนวนหน่วยพักอาศัย 1 หน่วยต่อที่จอดรถ 1 คัน ตามข้อมูลจากการสำรวจกลุ่มอาคารตัวอย่างนั้น จะอยู่ประมาณ 90-100 ตารางเมตร ซึ่งสามารถนำพื้นที่เฉลี่ยของห้องพักนี้ไปเป็นเกณฑ์ที่จะช่วยให้ผู้ประกอบการทราบถึงความต้องการของจำนวนห้องต่อจำนวนที่จอดรถที่เหมาะสมสำหรับโครงการต่อไป

สำหรับความคิดเห็นของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดพักอาศัยที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า นั้นไม่ค่อยเห็นด้วยกับการลดพื้นที่จอดรถยนต์ลง เพราะผู้อยู่อาศัยกลุ่มนี้เป็นผู้ที่ได้ครอบครองสิทธิของอาคารชุดนี้อยู่แล้ว ย่อมไม่ต้องการเสียสิทธิที่ได้ อีกทั้งการที่ผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า นั้น ผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่ยังคงมีอัตราการครอบครองรถที่สูงและใช้การเดินทางด้วยรถยนต์เป็นการเดินทางเป็นหลักและมีการใช้รถไฟฟ้าในการเดินทางร่วมด้วย ขึ้นกับจุดประสงค์และระยะทางในการเดินทาง

จากการศึกษาปัจจัยที่ทำให้เกิดความต้องการใช้พื้นที่จอดรถยนต์นั้น สิ่งหนึ่งที่ได้พบในอาคารที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า นั้น มีการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ที่ไม่เต็มประสิทธิภาพตลอดเวลา ทำให้

การใช้พื้นที่จอดรถยนต์ต้องสูญเสียประโยชน์ไป ซึ่งหากสามารถทำให้การใช้พื้นที่จอดรถยนต์มีการใช้ประสิทธิภาพตลอดเวลาย่อมจะทำให้พื้นที่จอดรถยนต์สามารถนำรายได้เข้ามาให้กับผู้อยู่อาศัยได้ ซึ่งสิ่งหนึ่งที่ผู้วิจัยพบคืออาคารชุดที่ทำการศึกษานี้ เป็นอาคารที่อยู่ใกล้กับแหล่งธุรกิจ ซึ่งมีความต้องการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ในช่วงเวลากลางวัน แต่อาคารที่พักอาศัยในช่วงเวลากลางวันจะค่อนข้างว่าง ดังนั้นหากนิติบุคคลสามารถนำข้อเสนอการใช้พื้นที่จอดรถยนต์มาให้กับบุคคลภายนอกสามารถนำรถมาจอดโดยเก็บค่าบริการได้ให้กับผู้อยู่อาศัยเห็นชอบเพื่อนำไปปฏิบัติได้นั้น ผลประโยชน์ที่ได้จะสามารถนำมาช่วยในการบริหารอาคารชุดต่อไปเป็นการใช้พื้นที่จอดรถให้เกิดประโยชน์สูงสุด แต่ในการดำเนินการนี้อาจจะเป็นไปได้ยากที่จะให้ผู้อยู่อาศัยรับหลักการนี้ได้ ซึ่งการที่จะสามารถดำเนินการได้ง่ายจะต้องมีการตกลงร่วมกันตั้งแต่ในช่วงการซื้อขายพื้นที่อาคาร ซึ่งเป็นหน้าที่ของผู้ประกอบการที่จะนำเสนอเพื่อเป็นจุดขายสำหรับโครงการในอนาคตต่อไป

และในการบริหารจัดการที่จอดรถที่ผู้วิจัยจะขอแนะนำเสนออีกวิธีการหนึ่งคือการใช้ผู้ประกอบการใช้วิธีการขายพื้นที่จอดรถยนต์รวมกับพื้นที่จอดรถ ด้วยวิธีการสมัครใจให้กับผู้ที่ต้องการที่จอดรถ ซึ่งการขายพื้นที่จอดรถยนต์นั้นต้องมีการวางแผนตั้งแต่ขบวนการออกแบบ มิเตอร์น้ำ, มิเตอร์ไฟ เพื่อลดปัญหาการแยกค่าใช้จ่ายส่วนกลาง หลังจากนั้นก็กำหนดพื้นที่จอดรถให้เป็นกรรมสิทธิ์ของผู้ประกอบการเป็นผู้บริหารพื้นที่จอดรถยนต์นั้น ซึ่งผู้อยู่อาศัยที่ไม่ได้ซื้อที่จอดรถก็ต้องเสียค่าจอดรถ โดยผู้ประกอบการก็จะมีรายได้จากการให้บุคคลภายนอกเข้ามาเช่าที่จอดรถยนต์ได้และหากมีการจัดการที่จอดรถในรูปแบบนี้ในหลายๆ อาคาร ในหลายๆพื้นที่แล้วนั้นผู้ประกอบการอาจจะทำเป็นระบบเครือข่ายของพื้นที่จอดรถยนต์ได้ ทำให้พื้นที่จอดรถมีประสิทธิภาพมากขึ้น การที่มีพื้นที่จอดรถยนต์สามารถให้บุคคลที่ต้องการนำรถยนต์มาจอดในพื้นที่ต่างๆ จะทำให้ประสิทธิภาพของการใช้ที่จอดรถยนต์ถูกใช้ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

และปัจจุบันมีอาคารขนาดใหญ่ที่เป็นลักษณะอาคารชุดแบบผสมเกิดขึ้นหลายแห่ง ซึ่งการที่มีอาคารชุด ศูนย์การค้าและโรงแรมมาอยู่บนอาคารเดียวกันนั้น สิ่งที่น่าพิจารณาต่อไปคือการจัดการพื้นที่จอดรถยนต์ในอาคารชุดแบบผสมที่จะช่วยให้การใช้พื้นที่จอดรถยนต์ถูกใช้เต็มประสิทธิภาพตลอดเวลานั้น ควรจะมีการจัดการอย่างไร ดังนั้นจึงควรมีการวิจัยต่อไป

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

- กิตตินันท์ คนขยัน. ความสัมพันธ์และพฤติกรรมการใช้ที่จอดรถของผู้อยู่อาศัยรายได้น้อยถึงปานกลางในอาคารอยู่อาศัยรวมที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ : กรณีศึกษา อาคารชุดในเขตกรุงเทพมหานคร วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, ภาควิชาเคหการ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547.
- เจนการ เจนการกิจ ปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรม ในย่านสุขุมวิท วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547.
- ปรีชญา มัทธนะทวิ. แนวทางการกำหนดมาตรการควบคุมเกี่ยวกับที่จอดรถยนต์สำหรับอาคารในพื้นที่ที่มีบริการของระบบขนส่งมวลชน : กรณีศึกษา ย่านศูนย์กลางธุรกิจ ถนนสีลม. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2538.
- ปณต คงวิโรจน์. การเปรียบเทียบความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยในโครงการอาคารชุด สำหรับผู้มีรายได้น้อยระหว่างโครงการภาครัฐและเอกชนกรณีศึกษา : โครงการเคหะชุมชนหลักสี่กับโครงการมหาทรัพย์คอนโดทาว์น. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, ภาควิชาเคหการ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.
- พัสดาภรณ์ มีศิริ. การบริหารอาคารชุดระดับราคาปานกลางในเขตกรุงเทพมหานครชั้นใน วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, ภาควิชาเคหการ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542.
- วิชัย ตันติกุลานันท์. คำอธิบายกฎหมายเกี่ยวกับอาคารชุด (กฎหมายคอนโดมิเนียม) พร้อมด้วย พ.ร.บ.อาคารชุด พ.ศ. 2522 ; พ.ร.บ.อาคารชุด (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2534 ; หลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่คนต่างด้าวจะถือกรรมสิทธิ์ในห้องชุด : คำแปลภาษาจีนและภาษาอังกฤษเกี่ยวกับ พ.ร.บ. อาคารชุด (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2534. กรุงเทพฯ, 2531.
- วีระเดช พระยาศิริพงศ์. รวมกฎหมายก่อสร้าง. กรุงเทพฯ, 2544.
- มหาดไทย, กระทรวง. กรมที่ดิน. ข้อมูลการจดทะเบียนอาคารชุด. [ออนไลน์] แหล่งที่มา: http://www2.dol.go.th/~isbase/lbcporn/searchcondo_p.htm[2553, พฤศจิกายน 2]

สุนทร มลทา. แนวทางการจัดระเบียบพื้นที่ เพื่อการสัญจรทางเท้า ระหว่างสถานีรถไฟฟ้าสยาม สแควร์และสนามกีฬาแห่งชาติกับพื้นที่พาณิชยกรรมเกี่ยวเนื่อง. วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต, ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัยจุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย, 2542.

ภาษาอังกฤษ

Highway Research Board. UParking PrinciplesU. Washington DC., 1971.

Kamalas Phandee. The Feasibility and Impact of a Mass Rapid Transit System on the Central Business District of the Bangkok Metropolitan Area. Master' Thesis, Department of Human settlements Development Program, Asian Institute of Technology. 1994.

Mark, C. Parking Space A design, Implementation, and Use manual for Architects, Planners, and Engineers. McGraw-Hill., 1999.

Michale, J. Introduce to Transportation Planning. London: Hutchinson, 1975.

Todd, Parking Requirement Impacts on Housing Affordability[Online]. 2010. Available from: <http://www.vtpi.org>[2010, October 10]

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แบบสอบถามผู้อยู่อาศัย (The questionnaire)

เนื่องด้วยนายฉัตรชัย ตั้งมหาสถิตกุล นิสิตระดับปริญญาโท ภาควิชาเคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยกำลังทำวิทยานิพนธ์ เรื่องศึกษาความเหมาะสมการใช้ที่จอดรถของอาคารพักอาศัยรวมที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ในแนวรถไฟฟ้า: กรณีศึกษา อาคารพักอาศัยรวมขนาดใหญ่ที่ถนนสุขุมวิท จึงขอความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม โดยข้อมูลที่ได้จะเก็บเป็นความลับ และใช้ในงานศึกษาวิจัยเพื่อพัฒนาระบบที่ผู้อยู่อาศัยเท่านั้น

Mr. Chatchai Tangmahasathikul, postgraduate student of Department of Housing Faculty of Architecture Chulalongkorn University, is making a research about The appropriate in using parking of large residential buildings along the rail transit : a case study of residential buildings include a large, Sukhumvit Rd.

Thank you for your answer and this information will be used for studying and developing residential system and it will not be disclosed.

กรุณากรอกข้อมูลของท่านโดย ✓ หรือเติมค่าลงในช่องว่าง

1. เพศ (Sex)

ชาย (Male)

หญิง (Female)

2. อายุ (Age)

น้อยกว่า 21 ปี (less than 21)

21 - 30 ปี (20-30 years old)

31 - 40 ปี (31-40 years old)

41 - 50 ปี (41-50 years old)

51 - 60 ปี (51-60 years old)

มากกว่า 60 ปี (more than 60)

3. ในห้องพักของท่านมีสมาชิกอยู่ทั้งหมด _____ คน (รวมตัวท่านด้วย)

How many people are there in your room? (including you) _____ persons

4. ปัจจุบันท่านประกอบอาชีพ (Occupation)

ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ (Government/state enterprise official)

พนักงานบริษัทเอกชน (Office employee)

เจ้าของกิจการ (Business's owner)

รับจ้างทั่วไป (Freelance)

ค้าขาย (Merchant)

นักเรียน/นักศึกษา (student)

แม่บ้าน (House wife)

อื่นๆ (โปรดระบุ) others (please identify)

5. ท่านอยู่อาศัยที่นี่มาเป็นระยะเวลา(โปรดระบุ) _____ ปี

How long did you stay in this room _____ Years

6. ปัจจุบันท่านมีที่พักอาศัยอื่นอีกหรือไม่(หมายถึง ที่พักอาศัยที่ครอบครัวท่านเป็นเจ้าของ)

Do you have any residence place which you or your family is owner?

ไม่มี (No)

มีจำนวน _____ แห่ง (โปรดระบุ) (yes, how many are there? _____ (please verify))

7. กรุณาสีบธิ์ในห้องพักอาศัยปัจจุบันของครอบครัวท่าน

What is about your room?

เป็นเจ้าของเอง (owner)

เช่าอยู่ (Rent)

8. ขนาดของห้องที่ครอบครัวท่านพักอาศัย (Area of the room)

ต่ำกว่า 30 ตร.ม. (less than 30 Sq.m.)

31-45 ตร.ม. (31-45 Sq.m.)

46-60 ตร.ม. (46-60 Sq.m.)

61-80 ตร.ม. (61-80 Sq.m.)

81-100 ตร.ม. (81-100 Sq.m.)

101-120 ตร.ม. (101-120 Sq.m.)

121-150 ตร.ม. (121-150 Sq.m.)

151-200 ตร.ม. (151-200 Sq.m.)

มากกว่า 200 ตร.ม. ขึ้นไป (more than 200 Sq.m.)

9. จากสถานการณ์ที่จอดรถในพื้นที่พักอาศัยของท่าน มีเหตุการณ์เหล่านี้เกิดขึ้นใหม่(ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

Do you have any problem in parking lot as follows? (can choose more than 1 answer)

มีรถของบุคคลภายนอกมาจอด (strangers park their cars in parking lot)

มีการจอดรถไม่ตรงช่องที่จัดไว้ (Residents do not park in their parking lot)

มีการจอดรถเกินโควตาที่ได้รับ (some residents park their cars more than their limit)

มีการนำรถเก่ามาจอดทิ้งไว้ (parking unused car in parking lot)

มีการนำพื้นที่ที่จอดรถที่ไม่ได้ใช้ไปใช้ประโยชน์อย่างอื่น (unused parking lot is used in any purpose)

10. ท่านคิดว่าสิทธิที่ได้รับของการจอดรถจากโครงการที่ท่านอยู่อาศัย มีความเป็นธรรมไหม

Do you think that the limit of your parking lot is appropriate?

มี (Yes)

ไม่มี (No)

11. ท่านเห็นว่าที่จอดรถยนต์ในโครงการท่านสามารถรองรับรถยนต์ของผู้อยู่อาศัยในโครงการนี้เป็นอย่างไร

Do you think that parking lot is enough for all residents?

มีที่จอดรถเหลือ (กรุณาไปตอบข้อ 12) (superfluous (go to no.12)

มีที่จอดรถพอดี (กรุณาไปตอบข้อ 13) (Enough (skip to no.13)

มีที่จอดรถไม่พอ (กรุณาไปตอบข้อ 15) (not enough (skip to no.15)

12. ท่านคิดว่าหากมีที่จอดรถเหลือในโครงการของท่านและสามารถเปลี่ยนแปลงพื้นที่จอดรถยนต์บางส่วนได้ ท่านคิดว่าควรเปลี่ยนแปลงเพื่อใช้ประโยชน์อย่างไร (ตอบข้อนี้เสร็จกรุณาไปตอบข้อ17)
- If it is superfluous, this area should be use for (skip to no.17)
- จัดทำสนามเด็กเล่น(playground zone) จัดสวน ปลูกต้นไม้(garden zone)
- จัดเป็นพื้นที่เพื่อการค้าพาณิชย์ เช่น ร้านค้า (Commercial zone) ให้เช่าเป็นที่จอดรถแก่บุคคลภายนอก (parking lot for rent)
- ออกกฎหมายเพื่อลดพื้นที่จอดรถยนต์ลง (pass a law for reducing parking zone)
- อื่นๆ (โปรดระบุ) _____ (others (please verify))
13. ท่านคิดว่าประสิทธิภาพของที่จอดรถในโครงการท่าน ได้ถูกใช้เต็มประสิทธิภาพตลอดเวลาไหม
- Do you think the parking lot is used all the time?
- ใช่ (Yes) ไม่ใช่ (กรุณาไปตอบข้อ 14) (no,(If no go to no.14))
14. หากพื้นที่จอดรถในโครงการท่านในบางช่วงเวลาที่ไม่มีรถใช้งานนั้น ท่านสนใจที่จะนำพื้นที่ดังกล่าวไปใช้เพื่อหารายได้เสริมเพื่อลดภาระค่าส่วนกลางไหม (ตอบข้อนี้เสร็จกรุณาไปตอบข้อ17)
- If the parking area in your building is sometimes not used , Do you think it should be used for other purpose to reduce public cost? (Go to no 17)
- สนใจ (Yes) ไม่สนใจ (no)
15. ปัจจุบันโครงการที่ท่านอยู่อาศัย มีการแก้ไขปัญหาที่จอดรถไม่พออย่างไร(ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ และตอบข้อนี้เสร็จกรุณาไปตอบข้อ6-17)
- What is about the solution in lacking parking lot of your residence? (can choose more than 1 answer , then go to no. 16-17)
- มีการจัดเก็บค่าเช่าที่จอดรถในราคาที่แพงขึ้น(higher parking lot fee) ให้มีการจอดรถซ้อนคัน(double parking) จอดกรริมถนน (parking on road)
- จัดหาพื้นที่เช่าเพื่อเป็นที่จอดรถเพิ่มเติม(providing more parking lot area) ไม่ได้แก้ไข(No solution)
16. ท่านคิดว่าหากที่จอดรถไม่พอ ท่านคิดว่าวิธีแก้ปัญหาควรดำเนินการอย่างไร
- Do you think how to solve the problem if there is not enough parking lot area?
- ให้มีการจัดเก็บค่าจอดรถเป็นแบบรายวัน(collecting daily parking fee) ให้มีการจัดเก็บค่าจอดรถเป็นรายเดือน(collecting monthly parking fee)
- ให้มีการจอดรถซ้อนคัน(double parking) จัดหาพื้นที่เช่าเพื่อเป็นที่จอดรถเพิ่มเติม(providing more parking lot area)
- ไม่ต้องแก้ไข(No solution)
17. ท่านเดินทางระหว่างที่อยู่อาศัยกับที่ทำงาน โดยวิธีใด(ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- How do you go to office? (can choose more than 1 answer)
- เดินหรือจักรยาน (by bicycle) รถมอเตอร์ไซด์ (by motorcycle) รถยนต์ส่วนตัว (by private car)
- รถโดยสารสาธารณะ (by public car) รถจักรยานยนต์รับจ้าง (by hired motorcycle driver)
- เรือ (by public boat) รถไฟฟ้า (by skytrain) รถไฟ (by train)
- อื่นๆ (โปรดระบุ) _____ (others (please verify))
18. ในครัวเรือนของท่านมีรถยนต์ส่วนตัวหรือไม่
- Do you have your own car?
- ไม่มี (ถ้าไม่มีข้ามไปตอบข้อ22-25) (No (skip to no 22-25) มี จำนวน _____ คัน (ถ้ามีข้ามไปตอบข้อ19-25) Yes, how many? _____ (go to no . 19-2:
19. เหตุผลในการใช้รถยนต์ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- Why do you use private car? (can choose more than 1 answer)
- ใช้เดินทางไปทำงาน for going to office ส่งเสริมภาพลักษณ์ทางสังคม For your social image
- อำนวยความสะดวกในการเดินทาง for facility in transportation อื่นๆ (โปรดระบุ) _____ others (please verify)
20. ส่วนใหญ่ครอบครัวท่านใช้ที่จอดรถยนต์ในอาคารที่ท่านพักอาศัย ช่วงเวลาใด(โปรดระบุโดยประมาณ)
- How long do you park your car in parking lot?
- จอดอย่างน้อย 4 ชม (at least 4 hrs) จอดอย่างน้อย 8 ชม (at least 8 hrs) จอดอย่างน้อย 12 ชม (at least 12 hrs)
- จอดอย่างน้อย 16 ชม (at least 16 hrs) จอดมากกว่า 16 ชม (more than 16 hrs.)
21. ครอบครัวท่านมีปัญหาเรื่องที่จอดรถยนต์หรือไม่ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- Do you have any problem about parking lot area? (can choose more than 1 answer)
- มีการจอดขวางกัน ต้องเสียเวลาเลื่อนรถ(double parking) มีปัญหาการเฉี่ยวชน (accident)
- ขนาดของที่จอดรถ เช่น แคบไป (narrow parking lot area) ราคาค่าเช่าที่จอดรถค่อนข้างสูง (expensive parking fee)
- อื่นๆ (โปรดระบุ) _____ other (please verify) ไม่มี (No.)

22. ท่านคิดว่ากรณีที่ที่พักอาศัยที่อยู่ใกล้รถไฟฟ้า ทำให้ท่านไม่จำเป็นต้องมีรถยนต์ส่วนตัวใช่หรือไม่?

Do you think it is necessary if you have the resident near rail transit?

ใช่ (Yes)

ไม่ใช่ (No)

23. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าอาคารพักอาศัยรวมที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าสามารถลดพื้นที่จอดรถของอาคารลงกว่าที่กฎหมายกำหนด

Do you agree with decreasing the parking lot area in the residence near rail transit?

เห็นด้วย (agree)

ไม่เห็นด้วย (disagree)

24. ท่านคิดว่าหากมีการลดพื้นที่จอดรถสำหรับอาคารพักอาศัยรวมที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าแล้วทำให้ราคาขายของอาคารพักอาศัยดังกล่าวมีราคาถูกลงแต่โครงการมีที่จอดรถน้อยลงหรือไม่มีที่จอดรถยนต์เลย ท่านสนใจที่จะซื้อโครงการนี้หรือไม่

If there are decreasing parking lot area in the residence near rail transit and the price of the residence is cheaper, do you want to buy it?

ใช่ (Yes)

ไม่ใช่ (No)

25. ท่านคิดว่าหากมีการบริหารพื้นที่จอดรถของอาคารพักอาศัยรวมที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ในลักษณะ ใครใช้ใครจ่าย (คูปองจอดรถยนต์) ท่านจะสนใจโครงการนี้หรือไม่

Are you interesting if you must pay or buy parking coupon for parking in your residence's parking area?

สนใจ (Yes)

ไม่สนใจ (No)

***** ขอขอบคุณทุกท่านที่กรุณาให้ความร่วมมือ***** (Thank you for your answer)

(ท่านสามารถส่งแบบสอบถามคืนได้ที่กล่องรับแบบสอบถาม ที่ฝ่ายจัดการอาคารหรือสำนักงานนิติบุคคล)

(You can send the questionnaire back at building management office.)

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แบบสำรวจเชิงปริมาณ

เนื่องด้วยนายฉัตรชัย ตังฆมหาสถิตกุล นิสิตระดับปริญญาโท ภาควิชาเคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยกำลังทำวิทยานิพนธ์ เรื่องศึกษาความเหมาะสมการใช้ที่จอดรถของอาคารพักอาศัยรวมที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ในแนวรถไฟฟ้า: กรณีศึกษา อาคารพักอาศัยรวมขนาดใหญ่ที่ถนนสุขุมวิท จึงขอความร่วมมือในการตอบแบบสำรวจ โดยข้อมูลที่ได้อาจเป็นความลับ และใช้ในงานศึกษาวิจัยเพื่อพัฒนาระบบที่อยู่อาศัยเท่านั้น

กรุณากรอกข้อมูลของท่านโดย หรือเติมตัวเลขในช่องว่าง

- ชื่ออาคาร _____
- ท่านคิดว่าจำนวนรถยนต์ที่จอดในพื้นที่จอดรถของโครงการนี้ สำหรับวันทำงานในช่วงกลางวัน ตั้งแต่เวลา 08.00-18.00 น. มีการใช้ที่จอดรถยนต์ที่เปอร์เซ็นต์

<input type="checkbox"/> 0-39%	<input type="checkbox"/> 40%-69%
<input type="checkbox"/> 70%-100%	<input type="checkbox"/> มากกว่า 100%
- ท่านคิดว่าจำนวนรถยนต์ที่จอดในพื้นที่จอดรถของโครงการนี้ สำหรับวันทำงานในช่วงกลางคืน หลังเวลา 18.00-08.00 น. มีการใช้ที่จอดรถยนต์ที่เปอร์เซ็นต์

<input type="checkbox"/> 0-39%	<input type="checkbox"/> 40%-69%
<input type="checkbox"/> 70%-100%	<input type="checkbox"/> มากกว่า 100%
- ท่านคิดว่าจำนวนรถยนต์ที่จอดในพื้นที่จอดรถของโครงการนี้ สำหรับวันเสาร์-อาทิตย์ในช่วงกลางวัน ตั้งแต่เวลา 08.00-18.00 น. มีการใช้ที่จอดรถยนต์ที่เปอร์เซ็นต์

<input type="checkbox"/> 0-39%	<input type="checkbox"/> 40%-69%
<input type="checkbox"/> 70%-100%	<input type="checkbox"/> มากกว่า 100%
- ท่านคิดว่าจำนวนรถยนต์ที่จอดในพื้นที่จอดรถของโครงการนี้ สำหรับวันเสาร์-อาทิตย์ในช่วงกลางคืน หลังเวลา 18.00-08.00 น. มีการใช้ที่จอดรถยนต์ที่เปอร์เซ็นต์

<input type="checkbox"/> 0-39%	<input type="checkbox"/> 40%-69%
<input type="checkbox"/> 70%-100%	<input type="checkbox"/> มากกว่า 100%
- ท่านคิดว่าหากมีที่จอดรถเหลือในโครงการที่ท่านดูแลและสามารถเปลี่ยนแปลงพื้นที่จอดรถยนต์บางส่วนได้ ท่านคิดว่าควรเปลี่ยนแปลงเพื่อใช้ประโยชน์อย่างไร

<input type="checkbox"/> จัดทำสนามเด็กเล่น	<input type="checkbox"/> จัดสวน ปลูกต้นไม้	<input type="checkbox"/> จัดเป็นพื้นที่เพื่อการพาณิชย์ เช่น ร้านค้า
<input type="checkbox"/> ให้เช่าเป็นที่จอดรถแก่บุคคลภายนอก	<input type="checkbox"/> อื่นๆ (โปรดระบุ) _____	
- ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าอาคารพักอาศัยรวมที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้านั้นสามารถลดพื้นที่จอดรถของอาคารลงกว่าที่กฎหมายกำหนด

<input type="checkbox"/> เห็นด้วย เพราะ _____	<input type="checkbox"/> ไม่เห็นด้วย เพราะ _____
---	--
- จำนวนห้องพัก _____ ห้อง
- มีผู้อยู่อาศัยจริงเฉลี่ย _____ %

a. เจ้าของห้องพักเป็นชาวไทยอยู่เอง _____ %	c. เจ้าของห้องพักเป็นชาวต่างชาติอยู่เอง _____ %
b. เจ้าของห้องพักเป็นชาวไทยให้เช่า _____ %	b. เจ้าของห้องพักเป็นชาวต่างชาติให้เช่า _____ %
- ขนาดห้องพัก

..... ตร.ม.	จำนวน _____ ห้อง	ให้สิทธิในการจอดรถ _____ คัน
..... ตร.ม.	จำนวน _____ ห้อง	ให้สิทธิในการจอดรถ _____ คัน
..... ตร.ม.	จำนวน _____ ห้อง	ให้สิทธิในการจอดรถ _____ คัน
..... ตร.ม.	จำนวน _____ ห้อง	ให้สิทธิในการจอดรถ _____ คัน
- ระดับราคาซื้อขายเฉลี่ย _____ บาท/ตารางเมตร เมื่อปี พ.ศ. _____
- ลักษณะกรรมสิทธิ์ ของพื้นที่จอดรถ

<input type="checkbox"/> เป็นกรรมสิทธิ์ ส่วนกลาง	<input type="checkbox"/> เป็นการขายพื้นที่จอดรถรวมกับการซื้อขายห้องชุด
--	--
- มีการระบุที่จอดรถให้กับผู้อยู่อาศัยไหม

<input type="checkbox"/> มี	<input type="checkbox"/> ไม่มี
-----------------------------	--------------------------------

14. ค่าเช่าพื้นที่จอดรถ
- เสียค่าเช่า _____ บาทปี ไม่เสียค่าบริการ
15. ปัญหาเรื่องจอดรถยนต์
- มีการจอดขวางกัน ต้องเสียเวลาเลื่อนรถ มีการเฉี่ยวชนกัน ขนาดของที่จอดรถ เช่น แคบไปหรือเตี้ยไป
- อื่นๆ (โปรดระบุ) ไม่มีปัญหา
16. ในกรณีที่มีปัญหาเรื่องจอดรถยนต์ ท่านมีการแก้ปัญหาที่จอดรถหรือไม่
- แก้ โดย _____
- ไม่แก้เพราะ _____

***** ขอขอบคุณทุกท่านที่กรุณาให้ความร่วมมือ*****



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แบบสำรวจอาคาร

วิทยานิพนธ์ : เรื่องศึกษาความเหมาะสมการใช้ที่จอดรถของอาคารพักอาศัยรวมที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ในแนวรถไฟฟ้า: กรณีศึกษา อาคารพักอาศัยรวมขนาดใหญ่ที่ถนนสุขุม

1. ชื่ออาคาร _____
2. ระยะที่ตัวอาคารถึงจุดรับส่งระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ _____ กม.
4. พื้นที่อาคารทั้งหมด _____ ตร.ม. จำนวน _____ อาคาร ความสูง _____ ชั้น
5. พื้นที่ที่จอดรถทั้งหมด _____ ตร.ม. / _____ คัน
6. จำนวนชั้นที่จอดรถ _____ ชั้น
7. ปริมาณการจอดรถยนต์ สำหรับวันทำงานในช่วงกลางวันเวลา 08.00-18.00 น. มีการใช้ที่จอดรถยนต์โดยเฉลี่ย _____ คัน
8. ปริมาณการจอดรถยนต์ สำหรับวันทำงานในช่วงกลางคืนเวลา 18.00-08.00 น. มีการใช้ที่จอดรถยนต์โดยเฉลี่ย _____ คัน
9. ปริมาณการจอดรถยนต์ สำหรับวันเสาร์-อาทิตย์ในช่วงกลางวันเวลา 08.00-18.00 น. มีการใช้ที่จอดรถยนต์โดยเฉลี่ย _____ คัน
10. ปริมาณการจอดรถยนต์ สำหรับวันเสาร์-อาทิตย์ในช่วงกลางคืนเวลา 18.00-08.00 น. มีการใช้ที่จอดรถยนต์โดยเฉลี่ย _____ คัน
11. ลักษณะการจอดรถยนต์

<input type="checkbox"/> จอดเข้าช่อง	<input type="checkbox"/> จอดซ้อนกัน
--------------------------------------	-------------------------------------
12. ขนาดที่จอดรถ _____
13. การจัดการระบบการจอดรถ

<input type="checkbox"/> ใช้พนักงาน	<input type="checkbox"/> ใช้ระบบคอมพิวเตอร์
-------------------------------------	---

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

- นายฉัตรชัย ตั่งมหาสถิตกุล
- เกิด วันที่ 20 มกราคม 2516 สถานที่เกิด กรุงเทพมหานคร
- การศึกษา วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ สำเร็จการศึกษาปี 2538
- การทำงาน บริษัท อรุณ ชัยเสรี คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง จำกัด ตั้งแต่ปี 2539-ปัจจุบัน



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย