



สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

การศึกษาในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ของการศึกษาเพื่อวิเคราะห์รูปแบบและการใช้ประโยชน์ของอาคารที่จอดรถยนต์ ที่จัดให้มีขึ้นตามมาตรการควบคุมที่จอดรถยนต์สำหรับอาคาร รูปแบบและการให้บริการของระบบขนส่งมวลชน บทบาทของระบบขนส่งมวลชนที่จะมีในด้านการทดแทนการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลที่จะส่งผลถึงปริมาณการใช้อาคารจอดรถยนต์ และเพื่อศึกษาหาแนวทางที่เหมาะสมในการกำหนดมาตรการควบคุมที่จอดรถยนต์สำหรับอาคารในพื้นที่ที่มีการบริการของระบบขนส่งมวลชน โดยเลือกพื้นที่ศึกษาในย่านศูนย์กลางธุรกิจ ถนนสีลม ผลการศึกษาสรุปได้ดังนี้คือ

มาตรการควบคุมที่จอดรถยนต์สำหรับอาคารและระบบขนส่งมวลชน

จากสภาพปัญหาการจราจรในปัจจุบัน อันเกิดขึ้นโดยมีสาเหตุหลักมาจากมีปริมาณความต้องการเดินทางสูงกว่าองค์ประกอบในการรองรับการเดินทาง ทั้งนี้เนื่องจากจำนวนประชากรที่เพิ่มมากขึ้น ก่อให้เกิดปริมาณการเดินทางสูงขึ้น อัตราการเพิ่มอย่างรวดเร็วของรถยนต์ ในขณะที่สัดส่วนของถนนที่จะรองรับยังต่ำอยู่ ความไม่เพียงพอของระบบขนส่งสาธารณะ เป็นต้น โดยแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรที่ผ่านมามุ่งเน้นในด้านการเพิ่มถนน ทางด่วน ที่จะรองรับ อันมีผลให้เกิดความต้องการในการเดินทางด้วยรถยนต์เพิ่มมากขึ้น และเพื่อป้องกันปัญหาการจราจรอันเกิดจากผู้ขับรถยนต์บางส่วนได้ใช้พื้นที่ถนนเป็นที่จอดรถยนต์ จึงได้มีการแก้กฎหมายว่าด้วยการควบคุมการก่อสร้างอาคาร ซึ่งบัญญัติไว้ในกฎกระทรวงฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2517) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคาร พ.ศ. 2479 โดยกำหนดให้เจ้าของอาคารบางประเภทที่ใช้บริการสาธารณะเพื่อหาประโยชน์ต้องจัดให้มีที่จอดรถยนต์สำหรับผู้ที่ใช้ประโยชน์จากอาคารนั้น ๆ โดยประเภทอาคารที่ต้องจัดสร้างที่จอดรถยนต์ได้แก่ โรงแรม โรงมหรสพ โรงแรม อาคารชุด ภัตตาคาร ห้างสรรพสินค้า สำนักงาน หอถัง และอาคารขนาดใหญ่

การกำหนดจำนวนที่จอดรถจะแตกต่างกันตามที่ตั้งและประเภทของอาคาร โดยที่ตั้งของอาคารจะแบ่งเป็น 2 ส่วนคือ 1) ในเขตท้องที่กรุงเทพมหานคร เฉพาะในเขตเทศบาลนครหลวง 2) ในเขตเทศบาลทุกแห่ง หรือในเขตท้องที่ที่ได้มีพระราชกฤษฎีกาให้ใช้พระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคาร พ.ศ. 2479 ใช้บังคับ โดยในเขตกรุงเทพมหานคร กฎหมายจะกำหนดให้จัดสร้างที่จอด

รถยนต์มากกว่าในเขตเทศบาลอื่น ๆ จำนวนที่กำหนดจะมากกว่าโดยประมาณ 2 เท่าตัว นอกจากนี้ จำนวนที่จอดรถที่จัดสร้างจะแตกต่างกันตามประเภทของอาคาร โดยคิดคำนวณจากพื้นที่อาคารเป็นหลัก ยกเว้นอาคารบางประเภท เช่น โรงแรม โรงมหรสพ ที่กำหนดจากจำนวนห้องพัก และจำนวนที่นั่ง

นอกจากการกำหนดประเภทของอาคารและจำนวนที่จอดรถยนต์ กฎกระทรวงฉบับดังกล่าว ยังได้มีการกำหนดรายละเอียดอื่น ๆ เช่น ขนาดของที่จอดรถ ระยะห่างของที่จอดรถยนต์กับอาคาร ลักษณะทางเข้าออก เป็นต้น ต่อมาในปี.ศ. 2521 ได้มีข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องอาคารจอดรถยนต์ ข้อบัญญัตินี้ได้กำหนดควบคุมเกี่ยวกับ วัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง ลักษณะทางกายภาพของอาคารจอดรถยนต์ เช่น จำนวนชั้นความสูง ความสูงระหว่างชั้น ส่วนเปิดโล่ง ตลอดจนระบบอุปกรณ์อาคารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ในปี.ศ.2537 ได้มีการปรับปรุงการกำหนดลักษณะและขนาดของที่จอดรถตามที่กำหนดใน กฎกระทรวง ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2517) และรายละเอียดบางส่วนที่ได้มีการกำหนดในข้อบัญญัติเรื่อง อาคารจอดรถยนต์ อันได้แก่ ขนาดที่จอดรถ (กำหนดแตกต่างกันตามมุมที่จอด) ความสูงระหว่างชั้น ตลอดจนรายละเอียดเพิ่มเติมในส่วนของอาคารจอดรถซึ่งติดตั้งระบบเคลื่อนย้ายรถด้วยเครื่องจักรกล เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ในปัจจุบันซึ่งปรากฏว่าเนื้อที่ที่ใช้สำหรับการจอดรถที่มีจำนวนจำกัด

ในส่วนของการแก้ไขปัญหาในด้านระบบขนส่งสาธารณะ ได้มีการศึกษาวางแผนการจัดสร้างระบบขนส่งมวลชนมาเป็นระยะเวลานาน ตั้งแต่ในปี.ศ. 2518 จากการศึกษาของคณะผู้เชี่ยวชาญชาวเยอรมัน โดยการจัดสร้างระบบนี้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งสาธารณะ เนื่องจากสามารถขนส่งผู้โดยสารได้ครั้งละจำนวนมาก มีเส้นทางวิ่งเฉพาะที่จะไม่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจร และเพื่อจูงใจให้ผู้ใช้รถยนต์ส่วนหนึ่งหันมาเลือกใช้แทนการเดินทางด้วยรถยนต์ เพื่อลดปริมาณรถยนต์บนท้องถนน โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนได้ล่าช้ามานานจวบจนกระทั่งปัจจุบันนี้จึงได้มีการก่อสร้าง โดยมีโครงการของแต่ละหน่วยงานอยู่ 3 โครงการคือ 1) โครงการรถไฟฟ้ามหานคร หน่วยงานที่รับผิดชอบคือองค์การรถไฟฟ้ามหานคร 2) โครงการทางรถไฟและถนนยกระดับในเขตกรุงเทพมหานคร ของการรถไฟแห่งประเทศไทย 3) โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ของกรุงเทพมหานคร รูปแบบของโครงการส่วนใหญ่เป็นโครงสร้างระดับเหนือพื้นดิน สามารถบรรทุกผู้โดยสารตั้งแต่ 40,000-60,000 คนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง ในอัตราความเร็วเฉลี่ย 30-40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

นอกจากนี้ยังได้มีการจัดทำแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนเพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานของหน่วยงานต่าง ๆ แผนแม่บทนี้เสนอให้แนวเส้นทางระบบขนส่งมวลชนในเขตชั้นในกรุงเทพฯ ในพื้นที่ 25 ตารางกิโลเมตร เป็นระบบใต้ดิน รวมทั้งเห็นชอบให้พื้นที่ภายในเขตถนนวงแหวน (ถนนรัชดาภิเษก) ควรเป็นพื้นที่ปรับระดับ จากแนวเส้นทางยกระดับสู่แนวเส้นทางใต้ดิน ตลอดจนได้เสนอแนะแนวเส้นทางเพิ่มเติมเพื่อให้เกิดความสมบูรณ์ในระบบโครงข่ายของระบบขนส่งมวลชน

สำหรับในพื้นที่ศึกษา จากการกำหนดขอบเขตโดยพิจารณาจากแนวเส้นทางของระบบขนส่งมวลชน รัศมีการบริการในระยะการเดินเท้า และสภาพโครงข่ายและการใช้ที่ดิน พื้นที่ศึกษาจะครอบคลุมพื้นที่ในบริเวณถนนสีลม สุรวงศ์ ถนนสาทรเหนือ และในระยะประมาณ 100 เมตร จากริมถนนสาทรใต้ ผลของการศึกษาในประเด็นต่างๆเป็นดังนี้คือ

รูปแบบและการใช้ประโยชน์ที่จอตลอดยนต์สำหรับอาคาร

ลักษณะของที่จอตลอดยนต์ในพื้นที่ศึกษาแบ่งได้เป็น 2 ลักษณะคือ ลานจอตลอดยนต์ และอาคารจอตลอดยนต์ ซึ่งแยกเป็นอาคารจอตลอดที่จัดสร้างแยกกับตัวอาคารหลัก และอาคารจอตลอดที่สร้างเป็นส่วนเดียวกับอาคารหลัก เนื่องจากสภาพราคาที่ดินที่สูงและข้อจำกัดของขนาดแปลงที่ดิน ที่จอตลอดยนต์ในพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่จึงจัดสร้างเป็นอาคารจอตลอดยนต์ โดยเฉพาะในลักษณะที่จัดสร้างเป็นอาคารเดียวกับอาคารหลัก ที่จอตลอดประเภทลานจอด ส่วนใหญ่จะเป็นของอาคารที่มีขนาดพื้นที่และความสูงไม่มากนัก หรือเป็นอาคารที่ก่อสร้างมาก่อนที่จะมีกฎหมายควบคุมการจัดสร้างที่จอตลอด

จากจำนวนอาคารที่ทำการสำรวจทั้งสิ้น 150 อาคาร มีจำนวนที่จอตลอดยนต์รวมทั้งสิ้น 42,951 คัน เป็นที่จอตลอดที่มีอยู่ในปัจจุบัน 28,886 คัน และที่จอตลอดยนต์ของอาคารที่อยู่ในระหว่างการก่อสร้าง 14,060 คัน ในจำนวนนี้เป็นที่จอตลอดยนต์ของอาคารสำนักงานมากที่สุด จำนวนที่จอตลอดยนต์ของแต่ละอาคารส่วนใหญ่จะอยู่ในช่วงประมาณไม่เกิน 100 คัน แต่ละประเภทอาคารจะมีความแตกต่างของจำนวนที่จอตลอดยนต์ด้วย อาคารพักอาศัยจะมีจำนวนที่จอตลอดไม่มากนัก ส่วนอาคารสำนักงานจะมีการกระจายตัวของจำนวนที่จอตลอดมาก ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับขนาดของแต่ละอาคาร

ปริมาณที่จอตลอดยนต์ในแต่ละพื้นที่ศึกษาย่อยนั้น พื้นที่ที่มีปริมาณที่จอตลอดยนต์สูงสุดในปัจจุบันคือช่วงถนนสีลมทางด้านถนนพระรามที่ 4 โดยพื้นที่ที่มีแนวโน้มที่จะมีจำนวนที่จอตลอดยนต์เพิ่มขึ้นในอนาคตจะเป็นพื้นที่ในบริเวณช่วงกลางถนนสาทร และช่วงปลายถนนสีลมด้านถนนเจริญกรุง ส่วนพื้นที่ที่มีจำนวนที่จอตลอดยนต์น้อยที่สุดจะอยู่ในบริเวณช่วงปลายถนนสุรวงศ์ด้านถนนเจริญกรุง

การจัดสร้างที่จอตลอดยนต์ในพื้นที่ศึกษามีแนวโน้มที่สูงเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ เนื่องจากสภาพการพัฒนา ในลักษณะของอาคารสูงที่มีจำนวนชั้นและพื้นที่ใช้สอยเพิ่มมากขึ้น ประกอบกับประเภทอาคารในพื้นที่ที่เป็นอาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้า/พาณิชย์เป็นส่วนใหญ่ ซึ่งเป็นประเภทอาคารที่ต้องจัดที่จอตลอดตามกฎหมายในสัดส่วนที่ค่อนข้างสูง โดยอาคารที่จัดสร้างที่จอตลอดในช่วงก่อนจนถึงปีพ.ศ. 2530 มีจำนวนที่จอตลอดยนต์โดยเฉลี่ยต่ออาคารประมาณ 190 คัน ในช่วงต่อมาจนถึงปีพ.ศ. 2537 จำนวนที่จอตลอดโดยเฉลี่ย 323 คันต่ออาคาร และในส่วนของอาคารที่กำลังก่อสร้างในปัจจุบันเพิ่มขึ้นเป็น 520 คันต่ออาคาร การจัดสร้างที่จอตลอดส่วนใหญ่ในพื้นที่ศึกษาจะมีจำนวนใกล้เคียงกับเกณฑ์ที่กำหนดตามกฎหมาย เนื่องจากขนาดที่ดินที่จำกัดและมีราคาสูง

จากการศึกษาข้อมูลขออนุญาตการปลูกสร้างอาคารในพื้นที่ศึกษา พบว่าพื้นที่จอตลอดยนต์ต่อคัน โดยรวมองค์ประกอบอื่น ๆ เช่น ทางวิ่ง ทางลาด นั้นโดยส่วนใหญ่แล้วจะอยู่ในช่วงประมาณ 35-40 ตารางเมตรต่อคัน สัดส่วนของพื้นที่จอตลอดยนต์โดยเฉลี่ยจะประมาณ ร้อยละ 29.4 ของพื้นที่อาคารทั้งหมด ซึ่งสัดส่วนดังกล่าวจะแตกต่างกันตามประเภทอาคารอันเป็นผลจากกฎหมายที่ควบคุมในปัจจุบัน โดยอาคารพักอาศัยจะมีสัดส่วนโดยเฉลี่ย ร้อยละ 26.59 ส่วนอาคารสำนักงานโดยเฉลี่ย 35.64 ของพื้นที่อาคารทั้งหมด

ปริมาณการใช้อาคารจอตลอดยนต์นั้น จะมีความแตกต่างกันในแต่ละประเภทอาคาร สัดส่วนของจำนวนรถที่เข้าจอดต่อจำนวนที่จอตลอดของอาคารสำนักงานจะประมาณ 1.63 อาคารห้างสรรพสินค้า 3.40-4.13 และโรงแรม 0.88-1.67 (วันธรรมดา-วันที่จัดงานเลี้ยง) ปริมาณรถยนต์ที่เข้ามาจอดจำนวนมากนั้นส่วนหนึ่งย่อมส่งผลถึงสภาพปริมาณการจราจรในพื้นที่ จากข้อมูลปริมาณการจราจรของกองวิศวกรรมจราจร บนถนนสายหลักในพื้นที่ศึกษามีปริมาณดังนี้คือ ปริมาณการจราจรในช่วงโมงเร่งด่วน ช่วงก่อนทางแยกถนนพระรามที่ 4 กับถนนสุรวงศ์ จำนวน 2,325 คัน/ชั่วโมง ถนนสีลม จำนวน 3,831 คัน/ชั่วโมง และถนนสาทร 5,397 คัน/ชั่วโมง

การสำรวจความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อการหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน

การสำรวจความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อการหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน ได้ทำการศึกษาเฉพาะประเภทอาคารที่มีจำนวนมากและมีลักษณะเด่นของพื้นที่ศึกษา อันได้ อาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้า และโรงแรม สรุปผลได้ดังนี้คือ

1) ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางด้วยรถยนต์ ผู้ใช้รถยนต์ในการเดินทางมายังอาคารสำนักงานจะมีการกระจายตัวของจุดตั้งต้นการเดินทางทั้งในเขตชั้นใน ชั้นกลาง ชั้นนอกและปริมณฑลในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน ส่วนห้างสรรพสินค้า ส่วนใหญ่จะมีจุดตั้งต้นการเดินทางอยู่ในเขตชั้นใน ส่วนอาคารโรงแรมสัดส่วนของจุดตั้งต้นการเดินทางจะใกล้เคียงกันระหว่างจุดตั้งต้นการเดินทางในเขตชั้นในกับบริเวณรอบนอก จากจุดตั้งต้นการเดินทางที่แตกต่างกันมีผลต่อระยะเวลาเฉลี่ยในการเดินทางและความจำเป็นในการใช้ทางด่วน โดยผู้ที่เดินทางมายังอาคารสำนักงานจะมีระยะเวลาเฉลี่ยในการเดินทางและมีสัดส่วนผู้ใช้รถยนต์ที่ต้องใช้ทางด่วนสูงสุด รองลงมาคือห้างโรงแรม และห้างสรรพสินค้า นอกจากนี้จำนวนผู้ที่นั่งมาในรถยนต์จะมีจำนวนที่แตกต่างกัน สำหรับอาคารสำนักงานนั้นส่วนใหญ่จะมีผู้ที่นั่งมาเพียงคนเดียว ส่วนอาคารห้างสรรพสินค้าจะมีมากกว่าหนึ่งคนขึ้นไป

2) ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้อาคารจอตลอดยนต์ ผู้ที่จอตลอดยนต์ที่อาคารสำนักงานในส่วนของพนักงานนั้นส่วนหนึ่งจะต้องเสียค่าจอตลอดยนต์ สำหรับผู้ที่มาติดต่อธุรกิจยังอาคารสำนักงาน หรือผู้ที่มาใช้บริการของอาคารห้างสรรพสินค้าและโรงแรมนั้นไม่ต้องเสียค่าจอตลอดยนต์ แต่จะมีการกำหนดระยะ

เวลาในการจอดรถฟรี ในส่วนของผู้ที่มาใช้สถานที่จอดรถที่ไม่ได้มาใช้บริการหรือติดต่อธุรกิจนั้นต้องเสียค่าจอดรถยนต์ตามอัตราที่กำหนดของแต่ละอาคาร ระยะเวลาในการจอดรถโดยเฉลี่ยของอาคารสำนักงานจะสูงสุด รองลงมาคือ อาคารโรงแรม และห้างสรรพสินค้า ซึ่งมีผลทำให้จำนวนครั้งของการใช้รถยนต์หนึ่งทีในช่วงเวลาหนึ่งวันนั้นแตกต่างกัน ปริมาณรถที่เข้ามาจอดจะต่างกันไปในแต่ละช่วงเวลาและประเภทอาคาร จากช่วงเวลาการใช้งานที่ต่างกัน ในบางอาคารจึงมีการเข้าสถานที่จอดรถยนต์ของประเภทอาคารอื่น ในช่วงเวลาที่มีปริมาณความต้องการใช้ที่จอดรถมากเกินกว่าที่จะรองรับได้

3) **ความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อการหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน** ผู้ตอบแบบสอบถามของอาคารทั้งสามประเภทส่วนใหญ่พอใจที่จะใช้เวลาในการเดินทางไปยังสถานีประมาณ 10 นาที กรณีที่สถานีอยู่ไกลกว่าในระยะการเดินทาง โดยส่วนใหญ่แล้วยังสะดวกที่จะใช้ระบบขนส่งสาธารณะไปยังสถานี ในระยะทางที่ผู้ตอบยังสะดวกที่จะเดินทางไป โดยมีสัดส่วนที่ต่างกันในแต่ละประเภทอาคาร สูงสุดคืออาคาร สำนักงาน รองลงมาคือ ห้างสรรพสินค้า และโรงแรม ระบบขนส่งสาธารณะส่วนใหญ่ที่จะเลือกใช้คือ รถเมล์ ในกรณีที่สามารถขับรถไปยังสถานีผู้ตอบส่วนใหญ่คิดว่าสะดวกที่จะไปใช้บริการ โดยมีสัดส่วนสูงสุดคือ อาคารสำนักงาน รองลงมาคือ ห้างสรรพสินค้า และโรงแรม สำหรับระยะทางในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะไปยังสถานีสะดวกที่จะไปในระยะประมาณ 3 กม. ถ้าเป็นการขับรถยนต์ส่วนตัวจะมีระยะทางที่ไกลกว่าคืออยู่ในระยะ 3-5 กม. ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางส่วนใหญ่จะพอใจที่จะใช้เวลาประมาณ 30-40 นาที โดยเสียค่าโดยสารในอัตรา 20 บาทต่อคน/เที่ยว

ความคิดเห็นต่อการหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนจะมีสัดส่วนที่แตกต่างกันในระหว่างสามประเภทอาคาร จำนวนผู้ใช้รถยนต์ที่คิดว่าจะใช้ระบบขนส่งมวลชนแทนการเดินทางด้วยรถยนต์ถ้าสามารถตอบสนองความสะดวกในการมาใช้บริการ ระยะเวลาในการเดินทาง และอัตราค่าโดยสาร อาคารสำนักงานและห้างสรรพสินค้าจะมีสัดส่วนใกล้เคียงกัน ส่วนอาคารโรงแรมจะน้อยที่สุด

บทบาทของระบบขนส่งมวลชนที่จะมีในด้านการทดแทนการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล

ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามประกอบกับข้อมูลของระบบขนส่งมวลชน พบว่าการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนสามารถตอบสนองปัจจัยต่าง ๆ ดังกล่าวได้แตกต่างกันในแต่ละประเภทอาคาร ตอบสนองได้สูงสุดคือผู้ใช้ที่จอดรถยนต์ของอาคารสำนักงาน รองลงมาคือ ห้างสรรพสินค้า และโรงแรม ทั้งนี้เนื่องจากความแตกต่างของสภาพการเดินทางด้วยรถยนต์ เช่น จุดตั้งต้นการเดินทาง จำนวนผู้โดยสารที่นั่งมาในรถ การใช้ทางด่วน วัตถุประสงค์ของการเดินทาง และการเสียค่าจอดรถ โดยปัจจัยที่ไม่สามารถตอบสนองได้ส่วนใหญ่เป็นในด้านความสะดวกในการเดินทางมาใช้บริการ รองลงมาคือค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง

ดังนั้นบทบาทของระบบขนส่งมวลชนที่จะมีในด้านการทดแทนการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลของแต่ละประเภทอาคารเป็นดังนี้คือ อาคารสำนักงาน ร้อยละ 40.8 ห้างสรรพสินค้า ร้อยละ 22.0 โรงแรม ร้อยละ 17.5 ส่วนโถง ร้อยละ 13.0 ภัตตาคาร ร้อยละ 16.7 โดยทั้งหมดนี้จะอยู่ในรัศมีการบริการของโครงการในปัจจุบันทั้ง 3 โครงการ ร้อยละ 44 และโครงการที่เพิ่มเติมในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชน ร้อยละ 56

แนวทางการกำหนดมาตรการควบคุมเกี่ยวกับที่จอดรถยนต์สำหรับอาคารในพื้นที่ศึกษา

มาตรการควบคุมเกี่ยวกับที่จอดรถยนต์ตามกฎหมายกระทรวงฉบับที่ 7 ซึ่งได้กำหนดประเภทอาคารและจำนวนที่จอดรถยนต์ของแต่ละประเภทอาคารนั้น แม้โดยจุดประสงค์หลักเพื่อป้องกันปัญหาการจราจรอันเกิดจากการใช้พื้นที่จอดรถบนถนนสาธารณะ แต่มาตรการดังกล่าวก็ได้ส่งผลกระทบต่อหลายประการ โดยเฉพาะในสภาพการพัฒนาในปัจจุบัน ซึ่งต่างจากในช่วงที่มีการกำหนดกฎหมายควบคุมดังกล่าวในปีพ.ศ. 2517 จากผลการศึกษาชี้ให้เห็นว่าควรจะมีการปรับเปลี่ยนการกำหนดเกณฑ์ดังกล่าวทั้งนี้เนื่องจาก

1. **ด้านเศรษฐกิจ** การจัดสร้างที่จอดรถจำนวนมากตามมาตรการที่ควบคุมอยู่ย่อมส่งผลถึงการลงทุนในด้านการก่อสร้างที่สูงขึ้นซึ่งส่วนหนึ่งจะแปรเปลี่ยนมาเป็นภาระของผู้บริโภค ประกอบกับการจัดสร้างพื้นที่จอดรถยนต์จะมีผลต่อเนื่องถึงสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดิน เนื่องจากในปัจจุบันได้มีกฎกระทรวงฉบับที่ 33 ควบคุมอาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่พิเศษ โดยกำหนดให้ค่า FAR ไม่เกิน 10:1 จากการศึกษาพบว่าการจัดสร้างพื้นที่จอดรถตามเกณฑ์ที่ควบคุมอยู่ จะมีสัดส่วนพื้นที่โดยเฉลี่ยประมาณ ร้อยละ 29.4 ของพื้นที่อาคารทั้งหมด ทำให้การใช้ประโยชน์ในที่ดินเพื่อประโยชน์การใช้สอยอื่น ๆ มีสัดส่วนที่ลดลง นอกจากนี้ในด้านการลงทุนเพื่อการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนก็ใช้งบประมาณที่สูงมาก เฉพาะในส่วนของโครงการ 3 โครงการในปัจจุบันต้องใช้เงินลงทุนถึง 130,000 ล้านบาท ถึงแม้ว่าจะเป็นภาระให้ภาคเอกชนเข้ามาดำเนินการ แต่ภาครัฐเองก็ต้องใช้งบประมาณส่วนหนึ่งในการสนับสนุนโครงการดังกล่าว

2. **สภาพปัญหาการจราจร** ที่จอดรถนับเป็นอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่อการเดินทางด้วยรถยนต์ ซึ่งจะดึงดูดให้มีรถเข้ามายังพื้นที่ จำนวนรถที่จะเข้ามายังพื้นที่ศึกษาจากการประมาณการโดยใช้สัดส่วนปริมาณการใช้อาคารจอดรถ กับจำนวนที่จอดรถที่ทำการสำรวจ เฉพาะ 3 ประเภทอาคาร จะมีจำนวนรถที่เข้ามาในพื้นที่เพื่อมายังอาคารสำนักงานโดยเฉลี่ยต่อวันประมาณ 32,566 คัน อาคารห้างสรรพสินค้า/พาณิชย์ 8,856 คัน และอาคารโรงแรม 4,938 คัน ซึ่งเป็นจำนวนที่สูงมาก ปริมาณรถยนต์จำนวนมากย่อมก่อให้เกิดสภาพปัญหาการจราจรติดขัดทั้งในพื้นที่และบริเวณรอบนอก อันมีผลกระทบต่อเนื่องถึงสภาพเศรษฐกิจ สังคม และสภาวะแวดล้อม

3. **ระบบขนส่งมวลชน** ความจำเป็นในการใช้รถยนต์ในการเดินทางที่มีผลต่อความต้องการที่จอดรถนั้นสามารถที่จะลดลงด้วยการทดแทนของระบบขนส่งมวลชนที่จะมีขึ้นในอนาคต ซึ่งผลจากการศึกษานั้นผู้ที่ใช้รถยนต์ในการเดินทางมายังอาคารทั้ง 3 ประเภท ส่วนหนึ่งมีความต้องการที่จะใช้ระบบขนส่งมวลชนแทนการเดินทางด้วยรถยนต์ ซึ่งจากการศึกษาปริมาณการทดแทนของแต่ละประเภทอาคารมีสัดส่วนที่มากพอที่จะทำการปรับเปลี่ยนข้อกำหนด โดยเฉพาะในส่วนของอาคารสำนักงาน

ดังนั้นการปรับเปลี่ยนการกำหนดจำนวนที่จอดรถของแต่ละประเภทอาคารในพื้นที่ศึกษาให้เหมาะสมกับสภาพการพัฒนาในปัจจุบัน จะช่วยลดผลกระทบในด้านเศรษฐกิจ ปัญหาการจราจร ตลอดจนเป็นส่วนช่วยส่งเสริมในด้านการใช้ระบบขนส่งมวลชน สำหรับปัจจัยที่จะนำมาพิจารณาในการปรับเปลี่ยนเกณฑ์การกำหนดจำนวนที่จอดรถยนต์ของแต่ละประเภทอาคารนั้นได้แก่

1. สภาพความจำเป็นในการใช้งานของที่จอดรถในแต่ละประเภทอาคาร
2. เกณฑ์การกำหนดที่มีอยู่เดิมและจากการศึกษาเปรียบเทียบกับเกณฑ์อื่น ๆ
3. ความสามารถในการทดแทนการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน

1) **อาคารสำนักงาน** อาคารสำนักงานเป็นประเภทอาคารที่มีจำนวนมากในพื้นที่ศึกษา และมีผลต่อปริมาณรถยนต์ที่เข้ามาในพื้นที่เป็นอย่างมาก จากสภาพการใช้งานในปัจจุบันถึงแม้ว่าอาคารโดยส่วนใหญ่จะมีสภาพความไม่เพียงพอของจำนวนที่จอดรถยนต์ โดยเฉพาะอาคารที่สร้างขึ้นก่อนที่จะมีการกำหนดให้ต้องจัดสร้างที่จอดรถยนต์ แต่เมื่อพิจารณาถึงความจำเป็นในการใช้งานแล้ว การใช้ที่จอดรถส่วนใหญ่ในปัจจุบันจะเป็นการจอดในลักษณะจอดทั้งวัน ซึ่งมีความจำเป็นในการใช้รถเพื่อการเดินทางระหว่างจุดต้นทางกับสถานที่ทำงาน ซึ่งมีจำนวนร้อยละ 51 ของผู้ที่จอดรถที่อาคารสำนักงาน ในส่วนของที่จอดรถสำหรับผู้มาติดต่อธุรกิจซึ่งเป็นส่วนที่จำเป็นในการดำเนินกิจการ แต่เนื่องจากการจอดในลักษณะดังกล่าวมีช่วงเวลาในการจอดสั้น โดยเฉลี่ยจะในระยะไม่เกิน 1 ชั่วโมง หรือในส่วนของพนักงานที่จำเป็นจะต้องใช้รถยนต์ในการเดินทางติดต่อธุรกิจยังสถานที่อื่น ๆ จะใช้เวลาจอดไม่นาน ทำให้การใช้งานที่จอดรถในส่วนนี้มีความต้องการจำนวนที่จอดไม่มากนัก เนื่องจากมีการหมุนเวียนของการใช้ที่จอดรถสูง สำหรับเกณฑ์ในปัจจุบันกำหนดให้พื้นที่อาคารสำนักงาน 60 ตารางเมตรต้องมีที่จอดรถยนต์หนึ่งคัน เมื่อพิจารณาเกณฑ์การกำหนดอื่น ๆ ที่ได้ทำการศึกษาในบทที่ 2 จะอยู่ในช่วง 27-45 ตารางเมตรต่อคัน (รูปที่ 6.1) โดยค่าดังกล่าวสามารถที่จะเปลี่ยนแปลงได้ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับสถานที่ตั้งและสภาพการบริการของระบบขนส่งสาธารณะ แม้เกณฑ์ที่ควบคุมในปัจจุบันจะกำหนดจำนวนที่จอดรถต่ำกว่าเกณฑ์อื่น ๆ ที่นำมาเปรียบเทียบ แต่จากผลของเกณฑ์ในปัจจุบันก่อให้เกิดสร้างจำนวนที่จอดรถที่มากจนมีผลต่อปริมาณการจราจรค่อนข้างสูง ดังนั้นเกณฑ์สูงสุดจึงไม่ควรที่จะมากเกินไปกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน โดยปรับให้มีจำนวนลดน้อยลงเท่าที่ระบบขนส่งมวลชนสามารถทดแทนได้ จากการศึกษา

















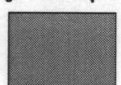




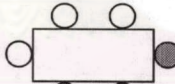
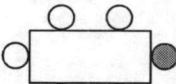
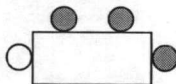

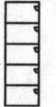
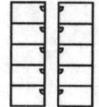



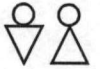


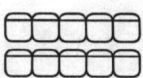
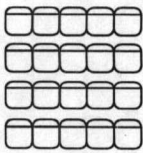

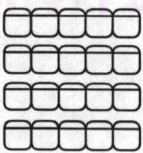


ศึกษาประเภทอาคารสำนักงาน ระบบขนส่งมวลชนสามารถทดแทนการเดินทางด้วยรถยนต์ได้ร้อยละ 40.8 ซึ่งมีผลทำให้พื้นที่ใช้สอยอาคารต่อที่จอดรถยนต์หนึ่งคันสูงขึ้นตามสัดส่วนการทดแทน (รูปที่ 6.2) โดยพื้นที่สำนักงานต่อจำนวนที่จอดรถหนึ่งคันจะเพิ่มขึ้นเป็น 101 ตารางเมตร (ตารางที่ 6.1)

2) อาคารห้างสรรพสินค้า/พาณิชย์ อาคารห้างสรรพสินค้า/พาณิชย์ แม้จะมีจำนวนไม่มากนักเมื่อเทียบกับอาคารสำนักงาน แต่มีปริมาณรถยนต์ที่หมุนเวียนเข้าออกมาก จากสภาพการใช้งานในปัจจุบัน ในช่วงวันปกติ ที่จอดรถจะเพียงพอ แต่จะไม่เพียงพอในช่วงที่จัดเทศกาลต่างๆ แต่ก็ยังอยู่ในความสามารถที่จะรองรับได้ในลักษณะของการจอดซ้อนคันในช่วงดังกล่าว ในด้านความจำเป็นของการใช้สถานที่จอดรถนั้นพบว่ามีความจำเป็นมากและมีผลต่อการดำเนินกิจการ เพราะที่จอดรถส่วนใหญ่ใช้เพื่อการบริการลูกค้า ซึ่งส่วนหนึ่งจำเป็นต้องใช้รถยนต์ในการบรรทุกสินค้า สำหรับเกณฑ์ในปัจจุบัน กำหนดให้พื้นที่อาคารห้างสรรพสินค้า 20 ตารางเมตรต้องมีที่จอดรถยนต์หนึ่งคัน ส่วนเกณฑ์ที่ศึกษาเปรียบเทียบกับอยู่ในช่วง 15-20 ตารางเมตรต่อคัน (ในย่านศูนย์กลางธุรกิจที่มีระบบขนส่งมวลชนเกณฑ์ดังกล่าวจะเพิ่มขึ้นเป็น 30-36 ตารางเมตรต่อคัน) เมื่อเทียบกับเกณฑ์ที่กำหนดตามกฎหมายในปัจจุบันนับว่าอยู่ในเกณฑ์ที่ใกล้เคียงกัน จากผลการศึกษาระบบขนส่งมวลชนสามารถทดแทนการเดินทางด้วยรถยนต์ได้ร้อยละ 22.0 ดังนั้นพื้นที่ใช้สอยอาคารห้างสรรพสินค้าต่อที่จอดรถหนึ่งคันจากการทดแทนเพิ่มขึ้นเป็น 25 ตารางเมตรต่อคัน

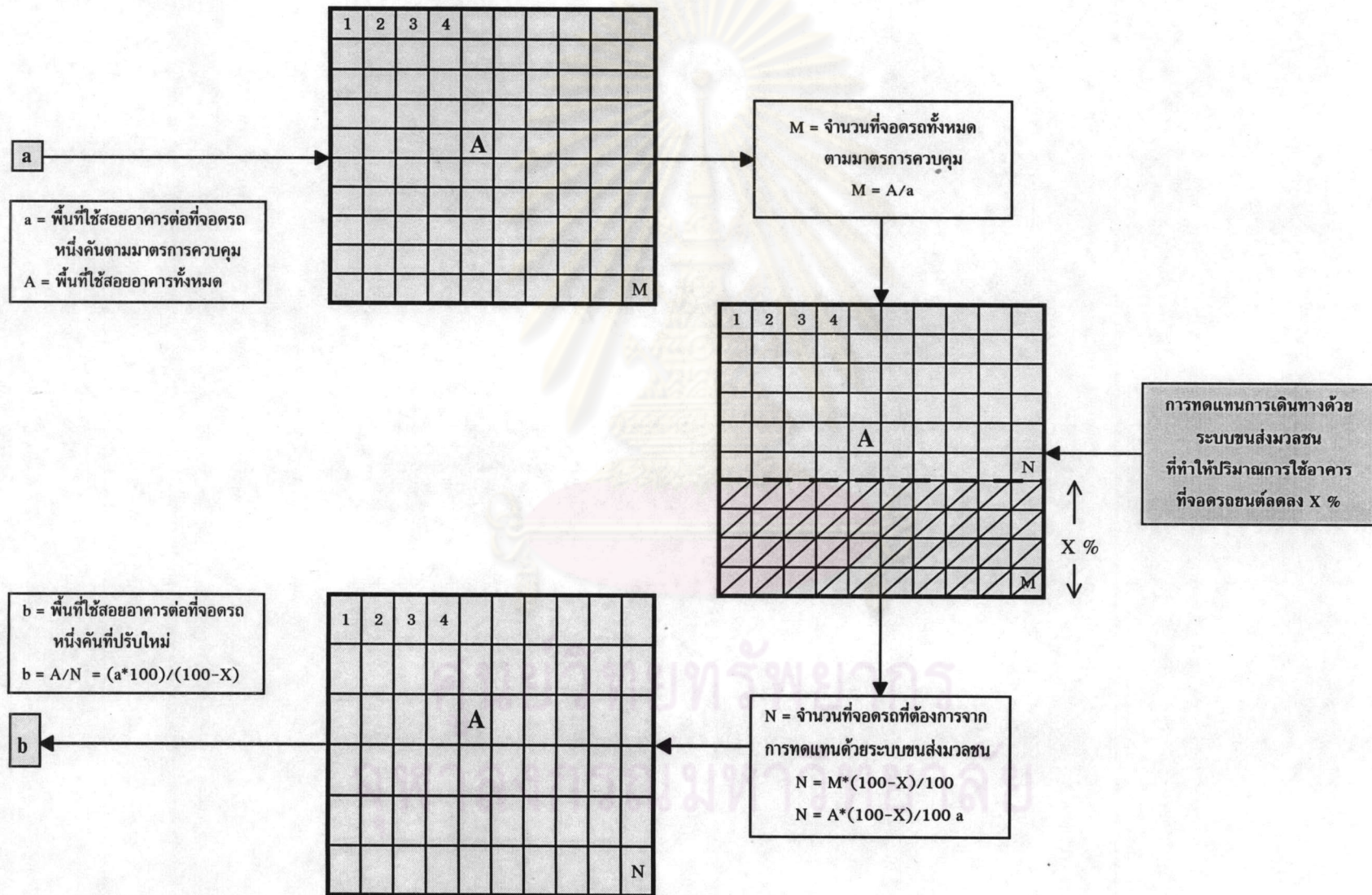
3. อาคารโรงแรม เนื่องจากอาคารโรงแรมจะประกอบด้วยส่วนใช้สอยหลักซึ่งมีการควบคุมที่จอดรถยนต์อยู่ 3 ประเภทใหญ่ๆ ที่ทำการศึกษานั้นได้แก่ 1) โรงแรม (ห้องพัก) 2) ส่วนโถงจัดเลี้ยง และ 3) ส่วนของภัตตาคาร ดังนั้นจึงพิจารณาแยกตามแต่ละประเภทดังกล่าวคือ

3.1 โรงแรม ที่จอดรถในส่วนนี้จะแบ่งได้เป็นสองส่วนคือ ส่วนแรกเป็นที่จอดรถสำหรับบริการแขกที่มาพักซึ่งส่วนใหญ่เป็นชาวต่างประเทศ ในลักษณะของรถลีมูซีน รถบัส หรือ รถตู้นำเที่ยว ในส่วนที่สองจะเป็นที่จอดรถสำหรับแขกที่จะมาติดต่อกับผู้ที่มาพัก โดยสำรวจความคิดเห็นเฉพาะผู้ใช้รถยนต์ในส่วนนี้ สำหรับเกณฑ์ในปัจจุบันกำหนดให้อาคารโรงแรมในส่วนของโรงแรม 30 ห้องแรก ให้มีที่จอดรถยนต์ไม่น้อยกว่า 3 ห้องต่อหนึ่งคัน ส่วนที่เกิน ตั้งแต่ 31-100 ห้อง คิดอัตรา 5 ห้องต่อคัน และ 101 ห้องขึ้นไป 10 ห้องต่อคัน เกณฑ์ที่นำมาเปรียบเทียบ จะอยู่ระหว่าง 0.5-3 ห้องต่อคัน แม้ว่าเกณฑ์ในปัจจุบันจะกำหนดจำนวนที่จอดรถน้อยกว่าเกณฑ์ที่นำมาเปรียบเทียบ แต่ปริมาณการใช้อาคารจอดรถในส่วนนี้มีจำนวนไม่มากนัก ประกอบกับมีระยะเวลาในการจอดรถสั้นและมีช่วงเวลาที่เข้ามาจอดแตกต่างกันไป ทำให้ปริมาณที่จอดรถที่มีอยู่สามารถรองรับได้ ผลจากการวิเคราะห์ระบบขนส่งมวลชนสามารถทดแทนการเดินทางด้วยรถยนต์ได้ร้อยละ 17.5 สัดส่วนที่ปรับจากการทดแทนจะเป็น 3.6 , 6 และ 12 ห้องต่อคัน แต่เนื่องจากการวิเคราะห์นี้สอบถามเฉพาะในส่วนของผู้ที่มา

รูปที่ 6.1 แสดงการเปรียบเทียบการกำหนดจำนวนที่จอดรถยนต์ตามประเภทการใช้สอยอาคาร

ประเภทอาคาร	กฎกระทรวงฉบับที่ 17	ผังนครหลวง ครั้งที่ 1	Parking in the City Center	Parking Principles	Time-Saver Standards for Buildings
พักอาศัย	อาคารชุด  1คัน/ครอบครัว (>= 60 ตรม.)	บ้านเช่าแบ่งห้องพักอาศัย  1 คัน/ครอบครัว	บ้านเดี่ยว อพาร์ทเมนต์   1-2 คัน 0.7-2 คัน/ครอบครัว	บ้านเดี่ยว อพาร์ทเมนต์   2 คัน 1-2 คัน/ครอบครัว	—
สำนักงาน	 60 ตรม./คัน	<= 5 ชั้น > 5 ชั้น   1 ห้อง/คัน 40 ตรม./คัน	 45 ตรม./คัน	 27.27 ตรม./คัน	—
ร้านค้า สรรพสินค้า	 20 ตรม./คัน	 20 ตรม./คัน	ร้านค้าปลีก  45 ตรม./คัน	ร้านค้าปลีก ศูนย์การค้า   22.5 ตรม./คัน 16.3 ตรม./คัน	ศูนย์กลางธุรกิจ ชานเมือง   36 ตรม./คัน 18 ตรม./คัน
ภัตตาคาร	<= 750 ตรม. > 750 ตรม.   15 ตรม./คัน 30 ตรม./คัน	 4 ที่นั่ง/คัน	 3 ที่นั่ง/คัน	 3 ที่นั่ง/คัน	 5 ที่นั่ง/คัน
โรงแรม	30 31-100 >100 ห้อง    3 5 10 ห้อง/คัน	โรงแรมชั้นหนึ่ง โรงแรมชั้นสอง   1ห้อง/2คัน 3 ห้อง/คัน	—	  1ห้อง/คัน + พนักงาน 2 คน/คัน	  1ห้อง/คัน + พนักงาน 3 คน/คัน + ภัตตาคาร 5 ที่นั่ง/คัน + รถบริการ 2 คัน
โรงมหรสพ	เฉพาะบางเขต ในเขตทั่วไป   10 ที่นั่ง/คัน 20 ที่นั่ง/คัน	โรงภาพยนตร์ชั้นหนึ่ง ชั้นสอง   4 ที่นั่ง/คัน 20 ที่นั่ง/คัน	 4 ที่นั่ง/คัน	 3 ที่นั่ง/คัน	—

รูปที่ 6.2 แนวทางการปรับเปลี่ยนพื้นที่ใช้สอยอาคารต่อที่จอดรถหนึ่งคัน



ตารางที่ 6.1 แสดงการปรับเกณฑ์การกำหนดจำนวนที่จอดรถยนต์ในพื้นที่ที่มีการบริการของระบบขนส่งมวลชน

รายละเอียด	ประเภทการใช้สอยอาคาร				
	สำนักงาน	ห้างสรรพสินค้า	โรงแรม	โถง	ภัตตาคาร
เกณฑ์ในการกำหนดจำนวนที่จอดรถยนต์	60 ตรม./คัน	20 ตรม./คัน	3 ห้อง/คัน 5 ห้อง/คัน 10 ห้อง/คัน	10 ตรม./คัน	15 ตรม./คัน 30 ตรม./คัน
เกณฑ์อื่น ๆ ที่นำมาเปรียบเทียบ	27-45 ตรม./คัน	15-20 ตรม./คัน	0.5-3 ห้อง/คัน	—	3-5 ที่นั่งต่อคัน (4.5-7.5 ตรม./คัน)
ร้อยละของจำนวนผู้ใช้ที่จอดรถยนต์ ที่จะหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน	40.8	22.0	17.5	13	16.7
ค่าที่ได้จากการทดแทนด้วยระบบขนส่งมวลชน	101.35	25.64	3.64 6.06 12.12	11.49	18.01 36.01
เกณฑ์ที่เสนอแนะ	101 ตรม./คัน	25 ตรม./คัน	3 ห้อง/คัน 5 ห้อง/คัน 10 ห้อง/คัน	10 ตรม./คัน	18 ตรม./คัน 36 ตรม./คัน

ติดต่อ ในส่วนที่จอดรถสำหรับบริการแขกที่มาพักซึ่งยังคงมีความจำเป็นต้องใช้งานอยู่ โดยในบางอาคารที่จอดรถส่วนนี้จะมีจำนวนมากกว่าครึ่งหนึ่งของจำนวนที่จอดทั้งหมดตามกฎหมาย ดังนั้นในส่วนของโรงแรมนั้นจะไม่ทำการปรับเปลี่ยนจากเดิม ประกอบกับจำนวนที่ต้องจัดสร้างตามกฎหมายในปัจจุบันก็มีจำนวนไม่มาก

3.2 โถง ในส่วนของที่จอดรถส่วนนี้มีปริมาณการใช้งานสูง โดยเฉพาะในช่วงที่มีการจัดงานเลี้ยงที่มีผู้มาร่วมงานจำนวนมาก ในบางอาคารจะต้องอาศัยที่จอดรถของอาคารอื่นในช่วงดังกล่าว หรือต้องให้พนักงานบางส่วนที่จอดรถอยู่ให้นำรถไปจอดยังสถานที่อื่น สำหรับเกณฑ์ในปัจจุบันกำหนดการใช้สอยประเภทโถง 10 ตารางเมตรต้องมีที่จอดรถอย่างน้อย 1 คัน เกณฑ์อื่นที่นำมาเปรียบเทียบไม่ได้มีการกำหนดในส่วนนี้ ผลจากการวิเคราะห์การทดแทนการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน สามารถทดแทนได้ร้อยละ 13.0 สัดส่วนที่ปรับจากการทดแทนจะเป็น 11.4 ตารางเมตรต่อคัน ซึ่งแตกต่างจากเดิมไม่มากนัก ประกอบกับสภาพความจำเป็นในการใช้งานเพื่อให้ความสะดวกกับผู้ใช้บริการ และปริมาณรถที่จะเข้ามายังพื้นที่จะเป็นเฉพาะในช่วงที่มีการจัดงานเลี้ยงเท่านั้น ดังนั้นจึงให้คงอยู่ในเกณฑ์เดิมคือ 10 ตารางเมตรต่อคัน

3.3 ภัตตาคาร สำหรับเกณฑ์ในปัจจุบันกำหนดภัตตาคารที่มีพื้นที่ตั้งโต๊ะอาหารไม่เกิน 750 ตารางเมตร ให้มีที่จอดรถยนต์ไม่น้อยกว่า 1 คันต่อพื้นที่ตั้งโต๊ะอาหาร 15 ตารางเมตร ส่วนที่เกิน 750 ตารางเมตร คิดอัตรา 1 คันต่อ 30 ตารางเมตร เกณฑ์ที่นำมาเปรียบเทียบจะคิดจากจำนวนที่นั่งเป็นหลักคือ 3-5 ที่นั่งต่อคัน (ประมาณ 4.5-7.5 ตารางเมตรต่อคัน) ผลการวิเคราะห์ระบบขนส่งมวลชนสามารถทดแทนการเดินทางด้วยรถยนต์ได้ร้อยละ 16.7 สัดส่วนตามการทดแทนจะได้ค่าเป็น 18 และ 36 ตารางเมตรต่อคัน

ข้อเสนอแนะอื่นๆ

1. โครงการระบบขนส่งมวลชน เป็นโครงการที่ต้องใช้ระยะเวลานานในการก่อสร้างให้แล้วเสร็จทั้งระบบตามแผนแม่บท ผลการศึกษาในครั้งนี้วิเคราะห์จากสภาพโครงข่ายที่เสร็จสมบูรณ์แล้ว ซึ่งตามแผนการดำเนินงานของแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทั้งระบบจะแล้วเสร็จในประมาณปีพ.ศ. 2554 ดังนั้นการปรับเกณฑ์การกำหนดจะต้องมีระยะเวลาที่สัมพันธ์กับการทดแทนการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน จากผลการศึกษาผู้โดยสารยนต์ที่จอดรถของอาคารทั้งสามประเภทที่จะเลือกใช้ระบบขนส่งมวลชนแทนการเดินทางด้วยรถยนต์ ร้อยละ 44 จะอยู่ในรัศมีการบริการของระบบขนส่งมวลชนทั้ง 3 โครงการในปัจจุบัน ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 56 จะอยู่ในรัศมีการบริการของแนวเส้นทางส่วนที่เพิ่มเติมในแผนแม่บท ดังนั้นในการขออนุญาตปลูกสร้างอาคาร อาจมีการยืดหยุ่นในการจัดสร้างที่จอดรถ เช่น การคิดคำนวณจำนวนที่จอดรถในลักษณะที่สามารถให้จอดรถซ้อนคันกันได้ ในจำนวนที่ไม่ก่อให้เกิด

เกิดความแออัดจนเกินไปในอาคารจอดรถ ซึ่งการใช้งานอาคารจอดรถในปัจจุบันส่วนใหญ่ก็มีการจัดในลักษณะดังกล่าว เพื่อที่ว่า การก่อสร้างอาคารจะได้ไม่สิ้นเปลืองเมื่อมีความจำเป็นในการใช้งานลดลงจากการทดแทนของระบบขนส่งมวลชนในอนาคต และเพื่อเป็นการควบคุมปริมาณรถยนต์จึงควรกำหนดในลักษณะที่จัดสร้างไม่เกินจำนวนที่ปรับเปลี่ยนแทนจำนวนที่ต้องสร้างเป็นอย่างน้อยดังที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

2. อาคารจอดรถที่สร้างขึ้นก่อนหน้านี้ ควรอนุญาตให้สามารถปรับเปลี่ยนการใช้สอยอาคารเป็นอย่างอื่นได้ในส่วนของพื้นที่ซึ่งเกินความจำเป็นในการใช้งาน จากการทดแทนด้วยระบบขนส่งมวลชน แต่ทั้งนี้เนื่องจากกระแสมหาความสูงของอาคารจอดรถยนต์โดยส่วนใหญ่จะใกล้เคียงกับเกณฑ์ที่กำหนดคือ 2.10 เมตร ซึ่งตามบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคารนั้นในส่วนของประเภทการใช้อาคารสำนักงาน หรือพักอาศัย ที่มีระบบปรับอากาศจะต้องมีความสูงไม่ต่ำกว่า 2.40 เมตร โดยอาจออนุญาตในลักษณะการใช้งานที่มีความเป็นไปได้และไม่ก่อให้เกิดอันตราย เช่น เปลี่ยนเป็นพื้นที่สำนักงานส่วนไม่จำเป็นต้องมีการติดต่อหรือให้บริการกับคนจำนวนมาก ซึ่งจากการสำรวจสภาพการใช้อาคารจอดรถในปัจจุบัน บางอาคารได้มีการใช้พื้นที่บางส่วนในบริเวณชั้นจอดรถเป็นที่ทำการของส่วนสำนักงานที่ควบคุมดูแลส่วนจอดรถ หรือส่วนงานอื่น ๆ ที่ไม่ต้องการการเข้าถึงสะดวกนัก

3. ในการเดินทางมาใช้บริการระบบขนส่งมวลชนนั้นมีหลายลักษณะ เช่น การเดิน การใช้ระบบขนส่งสาธารณะ การขึ้นรถยนต์มายังสถานี ในส่วนของการเดินนั้น การปรับปรุงสภาพทางเดินเท้าในปัจจุบัน ให้มีความสะดวกเหมาะกับสภาพอากาศเมืองร้อน ก็จะช่วยให้ผู้มาใช้บริการได้รับความสะดวกสบายและเป็นการเพิ่มรัศมีการบริการในระหว่างการเดินเท้า ในส่วนของการใช้ระบบขนส่งสาธารณะมายังสถานีนั้น ผลของการวิเคราะห์ส่วนหนึ่งที่ทำให้ผู้ใช้รถยนต์ไม่คิดที่จะหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนส่วนหนึ่งเป็นเพราะความไม่สะดวกในช่วงการเดินทางระหว่างจุดต้นทางไปยังสถานี เนื่องจากสภาพการบริการของระบบขนส่งสาธารณะในปัจจุบัน การปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะที่จะขนส่งผู้โดยสารจากจุดต้นทางไปยังสถานี หรือรับผู้โดยสารจากสถานีไปยังจุดปลายทาง ให้มีความสะดวกเพียงพอ จึงเป็นสิ่งจำเป็น นอกจากนี้ในส่วนของที่จอดรถยนต์บริเวณสถานี ในลักษณะ Park & Ride นั้น จากการสอบถามผู้ใช้รถยนต์ส่วนใหญ่ประมาณร้อยละ 70 เห็นว่าเป็นการสะดวกที่จะมาจอดรถยังสถานีแล้วใช้บริการขนส่งมวลชนเดินทางต่อ ดังนั้นตำแหน่งที่จอดรถดังกล่าวที่เหมาะสมมีความสัมพันธ์กับจุดตั้งต้นการเดินทาง มีจำนวนที่จอดรถที่เพียงพอ อัตราค่าจอดรถที่เหมาะสมและมีความปลอดภัย จึงเป็นสิ่งสำคัญในการจูงใจให้ผู้ใช้รถยนต์หันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน

3. เนื่องจากปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการที่จอดรถนั้นมีด้วยกันหลายประการ อันได้แก่ ลักษณะของประชากร การใช้อาคารและที่ดิน การบริการของระบบขนส่งสาธารณะ เป็นต้น ซึ่งปัจจัยดังกล่าวเหล่านี้มีความแตกต่างกันในแต่ละพื้นที่ ดังนั้นมาตรการควบคุมที่จอดรถยนต์สำหรับอาคารจึงควรกำหนดให้มีความเหมาะสมสอดคล้องกับสภาพการพัฒนาของแต่ละพื้นที่ การกำหนดควบคุมใน

ปัจจุบันในส่วนของพื้นที่ตั้งนั้นแยกเป็น 2 ส่วนใหญ่ๆ คือในเขตกรุงเทพมหานคร กับในเขตเทศบาลอื่นๆ ซึ่งมีพื้นที่ครอบคลุมกว้าง การกำหนดดังกล่าวจึงอาจไม่สอดคล้องกับในบางพื้นที่

จากการศึกษาการกำหนดที่จอดรถยนต์สำหรับอาคาร ในลักษณะที่จอดรถนอกถนนสาธารณะของต่างประเทศนั้น จะกำหนดรายละเอียดในส่วนของบริษัทบัญญัติเกี่ยวกับการจัดย่าน (Zoning Ordinance) การกำหนดในลักษณะดังกล่าวก็นำมาเหมาะสมกับสภาพความแตกต่างของแต่ละพื้นที่มากกว่า อีกทั้งยังมีความยืดหยุ่นในการปรับปรุงแก้ไข โดยเฉพาะให้มีความสัมพันธ์กับความสามารถในการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนที่จะมีขึ้นในอนาคต

ข้อสังเกต

เนื่องจากช่วงระยะเวลาที่ทำการศึกษาคือโครงการระบบขนส่งมวลชนยังอยู่ในระหว่างการก่อสร้าง การให้ความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อการหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนจึงเป็นความคิดเห็นจากข้อมูลที่ได้รับทราบในขณะนั้น หรือความคิดเห็นอันได้จากประสบการณ์ที่เคยใช้ระบบดังกล่าวในต่างประเทศ ซึ่งสภาพแวดล้อมที่แตกต่างอันอาจมีผลต่อการเลือกใช้ระบบขนส่งมวลชนแทนการเดินทางด้วยรถยนต์ นอกจากนี้ปัจจัยที่นำมาวิเคราะห์ เช่น ความสะดวกในการเดินทางมาใช้บริการจะพิจารณาจากระยะทางที่ใช้ในการเดินทางมายังสถานีเป็นหลัก รายละเอียดปลีกย่อย เช่น สภาพทางเดินเท้า ที่อาจมีผลต่อความสะดวกในการมาใช้บริการนั้นไม่สามารถที่จะศึกษาในรายละเอียดได้ รวมทั้งปัจจัยในเรื่องของความสะดวกสบายของการบริการ ไม่ได้นำมาวิเคราะห์ในการศึกษาครั้งนี้ เช่น สภาพของที่นั่งจำนวนที่นั่งที่เพียงพอ ซึ่งสิ่งเหล่านี้ผู้ตอบจะให้ความคิดเห็นได้แน่ชัดต่อเมื่อโครงการได้ให้บริการแล้ว และจากสภาพปัญหาการจราจรที่รุนแรงในปัจจุบันเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้ผู้ใช้รถยนต์ส่วนหนึ่งต้องการที่จะให้มีโครงการระบบขนส่งมวลชนเพื่อมาช่วยลดปัญหา แต่การที่จะมาใช้บริการจริงนั้นคงขึ้นกับความสะดวกสบายที่จะได้รับ ซึ่งถ้าสภาพการจราจรมีความคล่องตัวขึ้นการเดินทางด้วยรถยนต์ย่อมมีความสะดวกสบายกว่า อันอาจทำให้การหันมาใช้ระบบขนส่งนั้นมีปริมาณที่น้อยลงเมื่อเทียบกับผลที่ได้จากการศึกษา

ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

เนื่องจากพื้นที่ศึกษามีประเภทอาคารที่มีลักษณะเด่นและมีจำนวนมากอยู่เพียงสามประเภทคือ อาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้า/พาณิชย์ และโรงแรม ในการศึกษาครั้งนี้จึงศึกษาได้เฉพาะประเภทอาคารดังกล่าว ในการศึกษาครั้งต่อไปจึงอาจทำการศึกษาอาคารประเภทอื่นที่ได้มีการกำหนดมาตรการควบคุม เช่น อาคารที่พักอาศัย โรงแรมรสป ในพื้นที่อื่น ๆ ที่มีการบริการของระบบขนส่งมวลชน ซึ่งอาจจะมีปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการที่จอดรถที่มีความแตกต่างจากการศึกษาในครั้งนี้