

บทที่ 1

บทนำ



ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ ได้กลายเป็นปัญหาสำคัญมากขึ้นตามลำดับ เนื่องจากสาเหตุหลายประการ เช่น ความเจริญทางด้านเศรษฐกิจที่สูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ก่อให้เกิดการอพยพเข้ามาหาแหล่งงานในเมือง การเข้ามาศึกษาอบรม การเปลี่ยนแปลงลักษณะการคมนาคมขนส่งมาเป็นการคมนาคมขนส่งทางบกเป็นหลัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของจำนวนรถยนต์ โดยปริมาณรถที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพฯ ในปีพ.ศ. 2526 มีจำนวน 997,558 คัน เพิ่มขึ้นเป็น 2,656,107 คันในปีพ.ศ. 2536 โดยเพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ 165,854 คัน¹ ปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นมากนี้ จำเป็นต้องมีพื้นที่จอดรองรับ และเพื่อป้องกันปัญหาการจราจรบริเวณถนนสาธารณะ ที่จะทำให้พื้นที่ผิวจราจรลดน้อยลงอันจะก่อให้เกิดปัญหาการจราจรที่จะส่งผลกระทบต่อโดยรวม จึงได้มีการออกกฎหมายควบคุมอาคารโดยตราเป็นกฎกระทรวงฉบับที่ 7 (พ.ศ.2517) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคาร พ.ศ.2479 กำหนดให้มีพื้นที่ที่ใช้เป็นที่จอดรถยนต์ ที่กลับรถยนต์ และทางเข้าออกของรถยนต์ สำหรับอาคารบางประเภทที่ใช้บริการสาธารณะ เพื่อหาประโยชน์

ในการกำหนดจำนวนที่จอดรถนั้นพิจารณาจากพื้นที่อาคาร และประเภทของอาคารเป็นหลัก กล่าวคืออาคารที่มีพื้นที่มากจะต้องจัดให้มีที่จอดรถมากเป็นสัดส่วนตามกัน ในปัจจุบันจะเห็นว่าบางพื้นที่โดยเฉพาะในย่านธุรกิจ ซึ่งที่ดินมีราคาแพง อาคารส่วนใหญ่มักสร้างเป็นอาคารสูงเพื่อให้คุ้มกับราคาที่ดิน ซึ่งอาคารเหล่านี้จะมีพื้นที่อาคารมาก ส่งผลให้ต้องจัดเตรียมพื้นที่จอดรถจำนวนมากตามไปด้วย จากรายงานการศึกษาและวิจัย จำนวนที่จอดรถในแต่ละพื้นที่ สามารถถูกใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุมปริมาณการจราจร หรือจำนวนรถยนต์ที่จะเข้ามาในพื้นที่นั้นๆ ได้² ดังนั้นการจัดให้มีพื้นที่จอดรถยนต์จำนวนมากก็จะเป็นการดึงดูดให้รถยนต์เข้ามายังพื้นที่นั้นมากเช่นกัน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดความแออัดบนท้องถนน

¹ ฝ่ายสถิติการขนส่ง กองวิชาการและการวางแผน กรมการขนส่งทางบก

² อัยยงศ์ โปราณานนท์, "รายงานการศึกษาและวิจัยการจราจรในกรุงเทพฯ และการวางแผนทางกายภาพ," วารสารมหาวิทยาลัยศิลปากร 1 (ตุลาคม-ธันวาคม 2520) : 128.

เมื่อพิจารณาในด้านเศรษฐกิจ ผู้ประกอบการจะต้องจัดทำที่จอดรถให้ได้ตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งโดยเฉลี่ยค่าก่อสร้างต่อคันนั้นว่าสูงมาก โดยการก่อสร้างอาคารจอดรถที่แยกออกจากอาคารหลักและไม่ลงไปในพื้นที่ดินนั้นเฉลี่ยค่าก่อสร้างในปัจจุบันต่อคันประมาณ 120,000-150,000 บาทต่อคัน แต่ถ้าลงไปในพื้นที่ดินต่อคันจะเฉลี่ยประมาณ 250,000-350,000 บาทต่อคัน³ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนที่จะส่งผลมาถึงราคาสินค้าของผู้บริโภค ถ้าการกำหนดดังกล่าวไม่ก่อให้เกิดผลในการลดปัญหาจราจรแล้ว จะก่อให้เกิดความสูญเสียในด้านเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก และเนื่องจากพื้นที่ที่จอดรถเหล่านี้มักเป็นส่วนที่ไม่ได้ทำรายได้ให้กับผู้ประกอบการ การก่อสร้างในบางอาคารจึงไม่ได้ใส่ใจต่อคุณภาพและรูปแบบที่สวยงามมากนัก ซึ่งมีผลมาถึงทัศนียภาพของเมือง ตลอดจนเป็นข้อจำกัดอันหนึ่งในด้านรูปแบบของอาคาร

เนื่องจากปัญหาจราจรเป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อในหลาย ๆ ด้าน ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสภาวะแวดล้อม จึงได้มีการศึกษาวิจัยจากหลายหน่วยงานเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว เช่น การศึกษาการขนส่งในนครหลวง โดยคณะผู้เชี่ยวชาญเยอรมัน และสำนักนโยบายและแผนมหาดไทย ที่ทำการศึกษาในช่วงปีพ.ศ. 2515-2518 ข้อเสนอแนะจากการศึกษาในครั้งนั้นคือ รัฐบาลควรเลือกนโยบายในด้านการส่งเสริมการขนส่งสาธารณะ โดยการลงทุนในด้านถนน การขนส่งมวลชนและเครื่องอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ควรจะดำเนินไปตามนโยบายดังกล่าว และรัฐบาลควรมีนโยบายในการจำกัดการใช้และการเป็นเจ้าของรถยนต์ส่วนบุคคล โดยข้อเสนอแนะในรายละเอียดของนโยบายด้านรถยนต์ส่วนบุคคล สำหรับมาตรการในด้านการจำกัดปริมาณการจราจร (Traffic Restrain Measures) ประการหนึ่งก็คือ ให้มีการจำกัดที่จอดรถ⁴ อย่างไรก็ตามข้อเสนอแนะดังกล่าวก็ไม่ได้มีการปฏิบัติอย่างจริงจัง

ในปัจจุบันจากสภาพปัญหาจราจรที่รุนแรง เพื่อแก้ปัญหการจราจรติดขัดได้มีการเสนอแนะนโยบายในด้านจำกัดรถยนต์ที่จะเข้ามาในเขตชั้นใน เช่น การจัดเก็บค่าผ่านทางเข้าเขตชั้นใน เนื่องจากการยากที่จะเพิ่มพื้นที่ถนนในบริเวณที่มีปัญหาการจราจร ซึ่งโดยมากแล้วจะเป็นบริเวณที่มีความหนาแน่นของอาคารสูงและที่ดินมีราคาแพง ทำให้มีปัญหาในด้านงบประมาณและการเวนคืน และโดยความเป็นจริงแล้วการเพิ่มพื้นที่ถนนไม่ใช่การแก้ปัญหการจราจรที่แท้จริง เป็นเพียงการบรรเทาความรุนแรงของปัญหาเท่านั้น เพราะเมื่อจำนวนรถยนต์เพิ่มขึ้น ความรุนแรงของปัญหาก็เพิ่มตามขึ้นมาด้วย

³อัศวิน พิชญโยธิน, "เอกสารประกอบการสอนวิชา Architecture Project Management" คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

⁴สำนักนโยบายและแผนมหาดไทย, รายงานสรุป การศึกษาการขนส่งในนครหลวง (กันยายน 2518), หน้า 44.

นอกจากนี้ยังได้มีการส่งเสริมขนส่งสาธารณะในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ทั้งในรูปแบบ การลงทุนของภาคเอกชนและการลงทุนของภาคเอกชนร่วมกับรัฐ อันได้แก่ โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร โครงการรถไฟฟ้ามหานคร โครงการไฮป์เวลล์ ซึ่งโครงการเหล่านี้ต้องใช้เงินลงทุน จำนวนมาก ประโยชน์ของโครงการเหล่านี้นอกจากเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการขนส่งแล้ว ส่วนหนึ่งก็เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้บริการขนส่งสาธารณะแทนรถยนต์ส่วนบุคคล







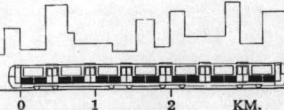
จะเห็นได้ว่านโยบายและโครงการในการแก้ปัญหาที่กล่าวมานั้นวัตถุประสงค์ส่วนหนึ่งก็เพื่อลดจำนวนรถยนต์ในท้องถนน เนื่องจากการเพิ่มองค์ประกอบรองรับการเดินทาง (Supply) เพียงอย่างเดียวไม่เพียงพอกับความต้องการ (Demand) ที่เพิ่มขึ้นอย่างสม่ำเสมอได้ นอกจากนี้จากการศึกษาของ JICA ในส่วนของมาตรการควบคุมความต้องการทางการจราจรนั้น การก่อสร้างที่จอดรถเป็นจำนวนมากในพื้นที่ การก่อสร้างที่จอดรถที่ผู้ขับขี่สามารถจอดได้ทั้งวัน เป็นการสนับสนุนให้มีการใช้รถ นับเป็นมาตรการที่ไม่พึงประสงค์⁵ ดังนั้นมาตรการควบคุมในด้านที่จอดรถยนต์สำหรับอาคาร ซึ่งมีผลต่อการใช้และการควบคุมรถยนต์ส่วนบุคคล จึงควรที่จะให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เปลี่ยนไป

สำหรับพื้นที่ที่เป็นกรณีศึกษาคือ บริเวณถนนสีลม ซึ่งเป็นย่านศูนย์กลางธุรกิจ (CBD) ที่สำคัญแห่งหนึ่งของกรุงเทพฯ จากสภาพราคาที่ดินที่สูงมาก เพื่อให้คุ้มกับการลงทุน การก่อสร้างอาคารจึงต้องสร้างให้ได้พื้นที่อาคารมากในรูปของอาคารสูง ซึ่งหมายถึงจำนวนที่จอดรถยนต์ที่จะต้องจัดให้มีมากขึ้นตามมาตรการที่บังคับอยู่ และโดยลักษณะเฉพาะของพื้นที่ศึกษานั้น เนื่องจากถนนสีลมไม่ใช่เส้นทางหลักที่สำคัญในลักษณะทางผ่านของยานพาหนะประเภทผ่านตลอด (Through Traffic) ไปยังพื้นที่ภายนอก โดยยานพาหนะจำนวนมากจะเป็นของผู้ที่เดินทางเข้ามาติดต่อภายในพื้นที่ซึ่งมีการกระจุกตัวของกิจกรรมทางธุรกิจสูง ดังนั้นการจัดสร้างที่จอดรถยนต์จำนวนมากจะเป็นส่วนหนึ่งที่ส่งผลถึงปริมาณรถยนต์ที่จะเข้ามาเพิ่มมากขึ้นในพื้นที่ ในขณะที่สภาพปัจจุบันก็มีปัญหาในด้านการจราจรติดขัดมากอยู่แล้ว ประกอบกับในอนาคตพื้นที่ที่ศึกษาจะมีโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน คือ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร มาให้บริการที่จะเป็นส่วนช่วยลดการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลในพื้นที่ (แผนที่ 1.1) จากประเด็นดังกล่าว จึงควรที่จะมีการศึกษาแนวทางเกี่ยวกับมาตรการควบคุมที่จอดรถให้มีความเหมาะสมสอดคล้องกับรูปแบบการขนส่งที่จะมีขึ้นในอนาคต เพื่อก่อให้เกิดความสมดุลทั้งในด้านการลงทุนของภาครัฐและเอกชน ที่จะส่งผลถึงการพัฒนาทั้งภายในพื้นที่และโดยรวม

⁵Japan International Cooperation Agency , เอกสารสรุปย่อ โครงการศึกษาแผนระยะกลางและระยะยาวของการปรับปรุงถนนและการจัดการขนส่งทางถนน ในกรุงเทพมหานคร (มีนาคม 2533), หน้า 63.



เส้นทางโครงการระบบขนส่งมวลชนในปัจจุบันและพื้นที่ศึกษา

	<p>สัญลักษณ์ :</p> <ul style="list-style-type: none">  เส้นทางโครงการรถไฟฟ้ามหานคร  เส้นทางโครงการไฮโวลต์  เส้นทางโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ  สถานี  พื้นที่ศึกษา 	
<p>แผนที่ 1.1</p>	<p>ที่มา : บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ</p>	<p>แนวทางการกำหนดมาตรการควบคุมเกี่ยวกับที่จอดรถยนต์สำหรับอาคารในพื้นที่ที่มีการบริการของระบบขนส่งมวลชนกรณีศึกษา ย่านศูนย์กลางธุรกิจ ถนนสีลม</p>

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาวิเคราะห์รูปแบบและการใช้ประโยชน์ของอาคารที่จอดรถยนต์ ที่จัดให้มีขึ้นตามมาตรการควบคุมที่จอดรถยนต์สำหรับอาคาร
2. เพื่อศึกษาวิเคราะห์รูปแบบและการให้บริการของระบบขนส่งมวลชน รวมทั้งผลกระทบที่จะมีต่อสภาพการพัฒนาในพื้นที่
3. เพื่อศึกษาบทบาทของระบบขนส่งมวลชนที่จะมีในด้านการทดแทนการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลที่จะส่งผลถึงปริมาณการใช้อาคารที่จอดรถยนต์
4. เพื่อศึกษาหาแนวทางที่เหมาะสมในการกำหนดมาตรการควบคุมเกี่ยวกับที่จอดรถยนต์สำหรับอาคาร ในพื้นที่ที่มีการบริการของระบบขนส่งมวลชน

ขอบเขตของการศึกษา

1. ขอบเขตการศึกษาในด้านกายภาพ
 - 1.1 ลักษณะทางกายภาพตามมาตรการที่ควบคุมและจากสภาพการใช้งานจริงของอาคารที่จอดรถ เช่น รูปแบบ จำนวนที่จอดรถ จำนวนชั้น พื้นที่อาคาร และพื้นที่อาคารที่มีผลต่อการใช้ประโยชน์ที่ดิน
 - 1.2 ลักษณะทางกายภาพของระบบขนส่งมวลชนที่จะมีในพื้นที่ศึกษาเช่น แนวเส้นทาง รูปแบบระบบรถ โครงสร้าง ตำแหน่งและลักษณะของสถานีรับส่งผู้โดยสาร พื้นที่การให้บริการ
2. ขอบเขตการศึกษาในด้านเศรษฐกิจ
 - 2.1 สภาพการใช้อาคารที่จอดรถยนต์ในด้านปริมาณการใช้ ช่วงเวลา อัตราค่าจอดรถ
 - 2.2 การลงทุนของภาครัฐและเอกชนในการจัดสร้างระบบขนส่งมวลชน
3. ขอบเขตการศึกษาในด้านสังคม
 - 3.1 ศึกษาความคิดเห็นของกลุ่มผู้เกี่ยวข้องที่มีต่อมาตรการควบคุมเกี่ยวกับที่จอดรถยนต์สำหรับอาคารในปัจจุบัน
 - 3.2 ศึกษาสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มผู้ใช้อาคารที่จอดรถยนต์ต่อการหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนแทนการเดินทางด้วยรถยนต์

จากการศึกษาในประเด็นดังกล่าวข้างต้นจะเป็นแนวทางวิเคราะห์ เพื่อให้ได้ข้อสรุปในการกำหนดมาตรการควบคุมเกี่ยวกับที่จอดรถยนต์สำหรับอาคารในพื้นที่ที่ทำการศึกษา

ขั้นตอนและวิธีการศึกษา

1. ศึกษางานวิจัยและแนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับมาตรการควบคุมที่จอดรถยนต์ ปัญหา และผลกระทบในการใช้มาตรการควบคุม และหลักเกณฑ์ในการกำหนดจำนวนที่จอดรถยนต์ทั้งในและต่างประเทศ สภาพปัญหาการจราจรและแนวทางการแก้ไขปัญหาในปัจจุบัน
2. ศึกษารายละเอียดของระบบขนส่งมวลชนทั้ง 3 โครงการที่มีอยู่ในปัจจุบัน อันได้แก่ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร โครงการโฮปเวลล์ และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ตลอดจนแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ในรายละเอียดเกี่ยวกับ รัศมีการบริการ แนวเส้นทาง รูปแบบของโครงการ การบริการ ในด้านอัตราค่าโดยสาร ตำแหน่งสถานี อัตราความเร็วในการเดินทาง
3. กำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษาในรายละเอียด โดยพิจารณาจากแนวเส้นทางของระบบขนส่งมวลชน รัศมีการบริการในระยะการเดินเท้า สภาพโครงข่ายถนน และการใช้อาคารที่ดินในพื้นที่
4. ศึกษารูปแบบและการใช้ประโยชน์ของที่จอดรถยนต์สำหรับอาคารในพื้นที่ศึกษา อันได้แก่ ลักษณะทางกายภาพ ปริมาณและการกระจายตัว ปริมาณการใช้ที่จอดรถ แนวโน้มการจัดสร้างที่จอดรถในพื้นที่ศึกษา พื้นที่จอดรถที่มีผลต่อการใช้ประโยชน์ที่ดิน และ สภาพการจราจรในพื้นที่ศึกษา
5. สืบค้นความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ที่จอดรถยนต์ ณ อาคารประเภทต่างๆ ต่อการหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนแทนการเดินทางด้วยรถยนต์
 - 5.1 กำหนดประเภทอาคารที่จะศึกษา โดยเลือกประเภทอาคารที่มีจำนวนมากและมีลักษณะเด่นของพื้นที่ศึกษา
 - 5.2 จำนวนประชากร ประชากรในการศึกษาครั้งนี้คือผู้ใช้รถยนต์ที่จอดรถยนต์ ณ อาคารประเภทต่างๆที่จะศึกษา โดยการประมาณประชากรจะพิจารณาจากจำนวนผู้มาใช้ที่จอดรถยนต์ของประเภทอาคารนั้นๆในช่วงเวลาหนึ่งวัน
 - 5.3 กำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้วิธีการกำหนดจำนวนตัวอย่างตามวิธีการวิจัยทางสังคมศาสตร์
 - 5.4 เครื่องมือที่ใช้ในการสำรวจ โดยใช้แบบสอบถามปลายปิด และปลายเปิด โครงสร้างของแบบสอบถามสร้างขึ้น โดยพิจารณาจากปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบในการเดินทาง
 - 5.5 การตรวจสอบคุณภาพของแบบสอบถาม ทำโดยการทดสอบกลุ่มตัวอย่าง (Pre-test) จำนวน 30 ตัวอย่าง และนำมาแก้ไขปรับปรุงให้สามารถใช้ได้ตามวัตถุประสงค์
 - 5.6 การเก็บรวบรวมข้อมูล โดยการสัมภาษณ์โดยตรง และการให้ผู้ตอบแบบสอบถามกรอกเอง โดยการมารับแบบสอบถามภายหลังหรือส่งกลับทางไปรษณีย์ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความเหมาะสมของกลุ่มตัวอย่างในแต่ละประเภทอาคาร

6. จากการศึกษาสำรวจความคิดเห็นของผู้ใช้อาคารที่จอดรถยนต์ ต่อการหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน ประกอบกับการศึกษาโครงการระบบขนส่งมวลชน จะนำมาวิเคราะห์เพื่อหาการทดแทนการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลของระบบขนส่งมวลชน ซึ่งสัดส่วนปริมาณผู้ใช้อาคารที่จอดรถยนต์ที่เปลี่ยนไปนี้ จะมีผลเชื่อมโยงไปถึงการปรับเปลี่ยนข้อกำหนดที่มีในปัจจุบัน โดยจะพิจารณาประกอบกับเกณฑ์การกำหนดที่มีอยู่เดิมและเกณฑ์อื่น ๆ ที่ได้ศึกษา โดยการปรับสัดส่วนของพื้นที่อาคารต่อจำนวนที่จอดรถให้สัมพันธ์กับปริมาณผู้ใช้ที่เปลี่ยนไปจากการทดแทนของระบบขนส่งมวลชน ตลอดจนข้อเสนอแนะอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องที่ได้จากผลของการศึกษา

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ผลจากการศึกษาจะเป็นแนวทางในการกำหนดมาตรการควบคุมที่จอดรถสำหรับอาคารในพื้นที่ที่มีการบริการของระบบขนส่งมวลชน ย่านศูนย์กลางธุรกิจ ถนนสีลม ตลอดจนเป็นแนวทางในการกำหนดสำหรับพื้นที่อื่น ๆ ซึ่งจะต้องมีการปรับให้สอดคล้องกับสภาพของแต่ละพื้นที่ เพื่อก่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ในที่ดินและอาคารที่เหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจและการลงทุน และผลในด้านการควบคุมปริมาณการจราจรโดยรถยนต์ส่วนบุคคล อีกทั้งจะเป็นส่วนช่วยส่งเสริมในด้านการใช้ระบบขนส่งมวลชน อันเป็นโครงการที่รัฐให้การสนับสนุนซึ่งใช้งบประมาณในการจัดสร้างที่สูงมาก เพื่อวัตถุประสงค์ในด้านบรรเทาสภาพปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ

นิยามศัพท์เฉพาะ

1. ระบบขนส่งมวลชน ในที่นี้หมายถึง ระบบขนส่งมวลชนที่ใช้พลังงานไฟฟ้าความเร็วสูงในการขนส่งผู้โดยสาร ตามทางวิ่งเฉพาะไม่ปะปนกับทางวิ่งของยานการจราจรอย่างอื่น ซึ่งอาจจะเป็นทางวิ่งในอุโมงค์ใต้ดิน ทางวิ่งแบบยกระดับเหนือดิน หรือทางวิ่งบนดิน
2. อาคารชุด หมายถึง อาคารหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของอาคารที่ใช้เป็นที่พักอาศัยหลายครอบครัว โดยแต่ละครอบครัวมีห้องนอน ครูว์ไฟ ห้องส้วมและห้องน้ำเป็นอิสระ และมีทางเดินและบันไดขึ้นชั้นบนหรือลิฟท์ใช้ร่วมกัน
3. ภัตตาคาร หมายถึง อาคารหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของอาคารที่ใช้เป็นที่ขายอาหารหรือเครื่องดื่ม โดยมีที่สำหรับตั้งโต๊ะอาหารไว้บริการภายในอาคารหรือภายนอกอาคาร
4. ห้างสรรพสินค้า หมายถึง อาคารหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของอาคารที่ใช้เป็นอาคารพาณิชย์สำหรับแสดงหรือขายสินค้าต่าง ๆ
5. สำนักงาน หมายถึง อาคารหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของอาคารที่ใช้เป็นที่ทำการ
6. ห้องโถง หมายถึง ส่วนหนึ่งส่วนใดของอาคารที่ใช้เป็นที่ชุมนุมหรือประชุม

7. อาคารขนาดใหญ่ หมายถึง อาคารที่สร้างขึ้นเพื่อใช้อาคารหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของอาคารเป็นที่ประกอบการประเภทเดียวหรือหลายประเภท โดยมีความสูงจากระดับถนนตั้งแต่ 15 เมตรขึ้นไป และมีพื้นที่รวมกันทุกชั้นในหลังเดียวกันเกิน 1,000 ตารางเมตร หรือมีพื้นที่รวมกันทุกชั้นหรือชั้นหนึ่งชั้นใดในหลังเดียวกันเกิน 2,000 ตารางเมตร

ข้อจำกัดของการศึกษา

เนื่องจากโครงการระบบขนส่งมวลชนในปัจจุบันยังอยู่ในระหว่างการก่อสร้าง ในการให้ความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์จะเป็นข้อคิดเห็นจากข้อมูลที่ได้รับในปัจจุบัน หรือจากประสบการณ์ของผู้ตอบที่เคยใช้ระบบดังกล่าวในต่างประเทศ ซึ่งสภาพของโครงการที่แล้วเสร็จอาจมีส่วนปลีกย่อยที่อาจมีผลต่อการตัดสินใจในการเลือกใช้แทนการเดินทางด้วยรถยนต์ ซึ่งการศึกษาในครั้งนี้ไม่สามารถครอบคลุมถึงได้ อีกทั้งข้อมูลเกี่ยวกับแนวเส้นทางเป็นข้อมูลที่ได้ในระยะเวลาที่ทำการศึกษาในช่วงต้น ซึ่งในระยะต่อมาได้มีการเสนอแนะให้เปลี่ยนแนวเส้นทางบางส่วนของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ในช่วงถนนสีลม โดยเปลี่ยนจากแนวเดิมที่ผ่านทางด่านแนวทางด่วนชั้นที่ 2 เป็นแนวถนนเลียบบคลองช่องนนทรี การศึกษาในครั้งนี้จะยึดการกำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษาโดยใช้แนวเส้นทางเดิมเป็นหลัก

นอกจากนี้ตำแหน่งของสถานีที่นำมาวิเคราะห์สภาพการเดินทางไปใช้บริการ จะมีข้อมูลเฉพาะส่วนของโครงการในปัจจุบัน ในส่วนของเส้นทางที่เพิ่มเติมตามแผนแม่บท จะพิจารณาจากระยะใกล้สุดจากแนวเส้นทาง และเนื่องจากตำแหน่งที่ตั้งของสถานีที่จอดรถนอกเมืองในลักษณะ Park & Ride นั้นยังไม่มีกำหนดตำแหน่งที่แน่นอนทำให้การวิเคราะห์ในประเด็นนี้ไม่ได้นำมาพิจารณา

ศูนย์วิทยพัชกร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ขั้นตอนและวิธีการศึกษา

