

ความต้องการและการจัดการพื้นที่จอดรถในโครงการอาคารพักอาศัยรวมประเภทเช่าในเขตดินแดง
: กรณีศึกษา โครงการ ยี่มี่ยมเพลส เมโทรคาซ่า-เมโทรเพลส ทั้งทอง อพาร์ทเมนต์ และ คิวทีเพลส



บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ปีการศึกษา 2554 ที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)
เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของวิทยานิพนธ์ ที่ส่งผ่านทางบัณฑิตวิทยาลัย

The abstract and full text of theses from the academic year 2011 in Chulalongkorn University Intellectual Repository (CUIR)
are the thesis authors' files submitted through the University Graduate School.

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาเอกพัฒนศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการพัฒนาที่อยู่อาศัยและอสังหาริมทรัพย์ ภาควิชาเคหการ
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2559
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Mr. Sarun Wannapanit



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

Development

Department of Housing

Faculty of Architecture

Chulalongkorn University

Academic Year 2016

Copyright of Chulalongkorn University

ศรัณย์ วรรณพานิชย์ : ความต้องการและการจัดการพื้นที่จอดรถในโครงการอาคารพักอาศัยรวมประเภทเช่าในเขตดินแดง : กรณีศึกษา โครงการ ยิ้มยิ้มเพลส เมโทรคาส่า-เมโทรเพลส ทั้งทอง อพาร์ทเมนท์ และ คิวทีเพลส (PARKING DEMAND AND MANAGEMENT FOR RENTAL RESIDENTIAL PROJECT IN DIN-DANG DISTRICT: A CASE STUDY OF YIM YIM PLACE, METRO CASA-METRO PLACE, TUNG TONG APARTMENT, AND Q.T.PLACE) อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก: รศ. ดร. กุณฑล ทิพย์พานิชย์, 138 หน้า.

พื้นที่ย่านถนนรัชดาภิเษก เขตดินแดง เป็นหนึ่งในย่านศูนย์กลางธุรกิจที่กำลังเติบโตของกรุงเทพมหานคร จากการสำรวจพบว่าในระยะ 1 กิโลเมตร จากสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพระราม 9 มีที่จอดรถประเภทอพาร์ทเมนท์ตั้งอยู่มากกว่า 14 แห่งและพบว่ามีอาคารจอดรถล้นออกมานอกโครงการเป็นจำนวนมาก การศึกษานี้จึงมีวัตถุประสงค์ในการศึกษาความต้องการที่จอดรถของผู้พักอาศัยและการจัดการพื้นที่จอดรถของผู้ประกอบการ โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลด้านความต้องการที่จอดรถของผู้พักอาศัยด้วยแบบสอบถาม และ ด้านการจัดพื้นที่การพื้นที่จอดรถของอพาร์ทเมนท์ด้วยการสังเกตและการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ โดยมีกรณีศึกษา 4 โครงการ คือ โครงการยิ้มยิ้มเพลส (โครงการ A ที่มีจำนวนที่จอดรถยนต์มากที่สุด) โครงการเมโทรคาส่า-เมโทรเพลส (โครงการ B ที่มีจำนวนที่จอดรถยนต์สูงกว่าค่าเฉลี่ย) โครงการทั้งทองอพาร์ทเมนท์ (โครงการ C ที่มีจำนวนที่จอดรถยนต์ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย) และ โครงการคิวทีเพลส (โครงการ D ที่ไม่มีที่จอดรถยนต์) เพื่อนำมาวิเคราะห์ปัญหาที่เกิดขึ้นและแนวทางการบรรเทาปัญหา

ผลการศึกษาจากแบบสอบถามพบว่า ในภาพรวม 4 โครงการ ผู้พักอาศัยร้อยละ 27.3 มีรถยนต์ส่วนตัว และ ร้อยละ 17.4 มีรถจักรยานยนต์ส่วนตัว เมื่อศึกษาถึงข้อมูลการลงทะเบียนผู้ที่มีรถยนต์ส่วนตัวของแต่ละโครงการพบว่าผู้พักอาศัยในโครงการยิ้มยิ้มเพลส(A) มีรถยนต์ส่วนตัว 38 คัน หรือ ร้อยละ 74.5 ของจำนวนที่จอดรถ โครงการเมโทรคาส่า-เมโทรเพลส(B) 45 คัน หรือ ร้อยละ 93.7 ของจำนวนที่จอดรถ โครงการทั้งทองอพาร์ทเมนท์(C) 12 คัน หรือ ร้อยละ 85.7 ของจำนวนที่จอดรถ และ โครงการคิวทีเพลส(D) ไม่มีผู้ที่มีรถยนต์ส่วนตัว โดยผู้พักอาศัยส่วนใหญ่ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชนและเป็นเจ้าของกิจการ สาเหตุที่ผู้พักอาศัยเหล่านี้ต้องมียานพาหนะส่วนตัว คือ ใช้ในการเดินทางในชีวิตประจำวันและระบบขนส่งมวลชนไม่ครอบคลุมสถานที่ที่ต้องไป ปัญหาที่พบคือ ที่จอดรถในโครงการไม่เพียงพอ โดยเฉพาะช่วงวันธรรมดา (จันทร์-ศุกร์) แก้ปัญหาเบื้องต้นด้วยการจอดรถซ้อนคันหรือการจอดรถนอกโครงการ

การจัดการพื้นที่จอดรถของผู้ประกอบการ โครงการยิ้มยิ้มเพลส(A) มีการจัดที่จอดรถยนต์ 51 คัน หรือ 1 คัน : 1.9 ห้อง (ร้อยละ 51.5) โครงการเมโทรคาส่า-เมโทรเพลส(B) มีการจัดที่จอดรถยนต์ 48 คัน หรือ 1 คัน : 2.6 ห้อง (ร้อยละ 37.2) โครงการทั้งทองอพาร์ทเมนท์(C) มีการจัดที่จอดรถยนต์ 14 คัน หรือ 1 คัน : 5.6 ห้อง (ร้อยละ 17.7) และ โครงการคิวทีเพลส(D) มีเฉพาะที่จอดรถจักรยานยนต์ 1 : 3.3 ห้อง (ร้อยละ 30) ในด้านการบริหารจัดการของโครงการยิ้มยิ้มเพลส(A) และเมโทรคาส่า-เมโทรเพลส(B) มีที่จอดรถในบริเวณใต้อาคารและลานจอดรถนอกอาคาร ส่วนโครงการทั้งทองอพาร์ทเมนท์(C) มีเฉพาะพื้นที่จอดรถโดยรอบอาคาร โดยทั้ง 3 โครงการมีการเก็บค่าจอดรถยนต์ ระหว่าง 500-800 บาทต่อเดือน และ โครงการคิวทีเพลส(D) สามารถจอดรถยนต์ได้แค่รับส่งชั่วคราวเท่านั้น ผลการศึกษาพบว่าโครงการที่มีปัญหาที่จอดรถไม่เพียงพอ คือ โครงการเมโทรคาส่า-เมโทรเพลส(B) และ ทั้งทองอพาร์ทเมนท์(C) โดยเกิดจากการบริหารจัดการที่จอดรถของโครงการ ได้แก่ อัตราส่วนการจัดให้มีที่จอดรถยนต์ต่อจำนวนห้องพัก อัตราส่วนผู้ที่มีรถยนต์ต่อจำนวนที่จอดรถยนต์ อัตราค่าบริการที่จอดรถ และการมีร้านค้าในโครงการ จึงมีกลุ่มลูกค้าที่เป็นบุคคลภายนอกนารายลดตรงมาจอด และยังพบว่าทั้ง 4 โครงการรวมทั้งโครงการคิวทีเพลส (D) ซึ่งไม่มีการจัดที่จอดรถยนต์ ล้วนมีอัตราการเข้าที่จอดรถเต็ม

ผู้พักอาศัยมีความคิดเห็นต่อแนวทางแก้ไขปัญหาคือ เห็นว่าควรมีการจัดระบบขนส่งระหว่างโครงการไปยังถนนใหญ่ และสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน เพื่อสนับสนุนให้ผู้พักอาศัยที่ใช้รถยนต์ส่วนตัวลดน้อยลงและควรมีมาตรการส่งเสริมให้ภาคเอกชนนำที่ดินเปล่ามาใช้ให้เกิดประโยชน์โดยการทำให้ที่จอดรถให้มากขึ้น ส่วนผู้ประกอบการไม่เห็นด้วยกับการจัดระบบขนส่งเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางสำหรับผู้พักอาศัย เนื่องด้วยจะมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น แต่เสนอให้มุ่งแก้ปัญหาที่การบริหารจัดการที่จอดรถภายในโครงการ ด้านนักวิชาการมีข้อเสนอแนะว่าในพื้นที่ที่มีราคาที่ดินสูง อาจใช้สิทธิจอดรถเพื่อใช้ที่ดินให้เกิดประโยชน์สูงสุด

ภาควิชา เคหการ

ลายมือชื่อนิสิต

สาขาวิชา การพัฒนาที่อยู่อาศัยและอสังหาริมทรัพย์

ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาหลัก

ปีการศึกษา 2559

5873349225 : MAJOR HOUSING AND REAL ESTATE DEVELOPMENT

KEYWORDS:

SARUN WANNAPANIT: PARKING DEMAND AND MANAGEMENT FOR RENTAL RESIDENTIAL PROJECT IN DIN-DANG DISTRICT: A CASE STUDY OF YIM YIM PLACE, METRO CASA-METRO PLACE, TUNGTONG APARTMENT, AND Q.T.PLACE. ADVISOR: ASSOC. PROF. KUNDOLDIBYA PANITCHPAKDI, Ph.D., 138 pp.

The Ratchadapisek area in the Din Dang district is growing into one of the main central business districts of Bangkok. From a survey taken 1km around MRT Rama9 station, it was found that there are more than 14 apartment buildings. However, there is a problem with overloaded car parking and on street parking outside apartment areas. The objective of this paper is to study the parking demand of residents and the management of apartment developers by using questionnaires for the demand side, and using observations and interview methods for the management side. Four case studies are used, which are YimYim Place (apartment A – the greatest number of parking spaces); Metro Case-Metro Place (apartment B – greater parking spaces than average); TungTong Apartment (apartment C – fewer parking spaces than average); and Q.T. Place (apartment D – no car parking spaces) to analyse the causes of problems and ways to solve them.

Results of the questionnaires found that in 4 apartments, 27.3% of residents have a car and 17.4% have a motorbike. From the records of the each apartment, it was found that the residents in Apartment(A) have 38 cars or 74.5% of parking provided, residents in Apartment(B) have 45 cars or 93.7% of parking provided, residents in Apartment(C) have 12 cars or 85.7% of parked providing, and Apartment(D) doesn't have any car users. Most of residents are employees in private companies and business owners. The reason they use their own vehicle is due to public transportation not sufficiently covering their destination. However, the problem exists that there are not enough parking spaces in their apartments, especially during weekdays (Mon-Fri). The way to solve this problem is to double parking and on street parking outside.

For the provided car parking spaces, Apartment(A) has 51 spaces or 1 space per 1.9 rooms (51.5%), Apartment(B) has 48 spaces or 1 space per 2.6 rooms (37.2%), Apartment(C) has 14 spaces or 1 space per 5.6 rooms (17.7%), and Apartment(D) only has 1 space per 3.3 rooms (30%) for motorbike parking spaces. For car park management, Apartments(A) and (B) have inside and separated-outside parking spaces. Apartment(C) has only parking on the side of the building. All of the apartments require parking fees from 500-800 Baht/month, and for Apartment(D), which has no parking spaces, car users can only park for a very short time in front of the building. From the research, it was found that not enough parking is available in the apartments. In Apartments(B) and (C) this is caused by the management of car parking spaces, such as the number of rooms to car parking spaces ratio, the parking fee, and some services in the apartment which target outside customers, which require parking spaces. Moreover, the researcher found that all 4 apartments, including Apartment(D) which doesn't have car parking spaces, are all at full occupancy.

According to the resident's opinions, the way to solve this is to provide feeder transportation from apartments to the main street and MRT station, in order to discourage car users and to encourage landlords who own private empty land to convert it into public parking. In the opinion of the apartment developers, they disagree with providing feeder transportation because of its high cost. However, they prefer to solve the problem by better parking management. From interviews with academics, stack parking is a possible good idea to maximize use of space, in which land cost is very high.

Department: Housing

Field of Study: Housing and Real Estate Development

Academic Year: 2016

Student's Signature

Advisor's Signature

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยความช่วยเหลือจากบุคคลหลายท่านที่ให้ความร่วมมือในการดำเนินงานวิจัยตลอดปีการศึกษา

ขอขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร.กฤษณทิพย์ พานิชักดิ์ อาจารย์ที่ปรึกษา เป็นอย่างสูง ที่กรุณาสละเวลาแนะนำแนวทางและให้ความรู้ตลอดการทำวิทยานิพนธ์

ขอขอบพระคุณ คณะกรรมการสอบทุกท่าน ที่ให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะในการปรับปรุงแก้ไขวิทยานิพนธ์ในครั้งนี้

ขอขอบพระคุณ ผู้ตอบแบบสอบถามและผู้ประกอบการทั้ง 4 โครงการ ที่ให้ความร่วมมือในการให้ข้อมูลต่างๆที่จำเป็นในการการทำวิทยานิพนธ์

ท้ายที่สุด ขอขอบพระคุณ บิดามารดาและเพื่อนๆรุ่น C28 ทุกคน ผู้ให้กำลังใจตลอดมานับตั้งแต่เข้ามาศึกษาในปีแรกจนทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฎ
สารบัญรูป.....	ฅ
บทที่ 1	1
บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญ	1
1.2 คำถามในงานวิจัย	5
1.3 วัตถุประสงค์ของงานวิจัย	5
1.4 ขอบเขตของงานวิจัย.....	5
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	5
1.6 นิยามคำศัพท์.....	5
บทที่ 2	7
แนวคิด ทฤษฎี และ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	7
2.1 มาตรการของภาครัฐเกี่ยวกับการจัดที่จอดรถของโครงการอาคารพักอาศัยรวม.....	7
2.2 แนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยในการเป็นเจ้าของรถยนต์ส่วนตัว	11
2.3 แนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยในการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบการเดินทาง	14
2.4 ปัญหาที่มักเกิดกับที่จอดรถยนต์ในเขตพื้นที่อาศัยหนาแน่น.....	15
2.5 แนวทางแก้ไขปัญหาที่จอดรถยนต์ในเขตตัวเมือง	15
2.5.1 แนวคิดการสนับสนุนการเพิ่มที่จอดรถ.....	15

2.5.2 แนวคิดการสนับสนุนการจำกัดจำนวนที่จอดรถ	17
2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	19
บทที่ 3	23
วิธีการดำเนินการวิจัย	23
3.1 กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	23
3.2 ระเบียบวิธีวิจัย.....	24
3.3 ขั้นตอนในการวิจัย	25
3.4 การคัดเลือกกรณีศึกษา	26
3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล	27
3.5.1 การศึกษาข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data)	28
3.5.2 การศึกษาข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data)	28
3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล	29
3.7 ข้อจำกัดในงานวิจัย.....	29
บทที่ 4	30
ลักษณะทางกายภาพและการจัดการด้านที่จอดรถ	30
4.1 ลักษณะของพื้นที่ศึกษา.....	31
4.1.1 องค์ประกอบที่สำคัญของพื้นที่.....	31
4.1.2 ระบบขนส่งสาธารณะ	33
4.1.3 ระบบถนน	34
4.1.4 อาคารจอดรถยนต์ในพื้นที่ศึกษา.....	35
4.1.5 ราคาที่ดินและรายละเอียดด้านผังเมือง	36
4.2 ลักษณะทางกายภาพและการให้บริการที่จอดรถในโครงการกรณีศึกษา	38
4.2.1 โครงการ ยี่มยี่ม เพลส (A).....	39

4.2.2	โครงการเมโทรคาซ่า-เมโทรเพลส (B).....	44
4.2.3	โครงการห้างทอง อพาร์ทเมนต์ (C).....	49
4.2.4	โครงการคิวที เพลส (D).....	54
4.2.5	สรุปเปรียบเทียบรายละเอียดของแต่ละโครงการกรณีศึกษา.....	59
4.3	ลักษณะคร่าว่ือน รูปแบบการเดินทาง และ ทศนคติของผู้พักอาศัย.....	60
4.3.1	ลักษณะคร่าว่ือนของผู้พักอาศัย.....	61
4.3.2	ปัจจัยด้านการเลือกที่พักอาศัยกับความต้องการที่จอดรถ.....	66
4.3.3	รูปแบบการเดินทางของผู้พักอาศัย	68
4.3.4	สาเหตุในการเป็นเจ้าของยานพาหนะส่วนตัว	79
4.3.5	ทศนคติเรื่องปัญหาที่จอดรถ	81
4.3.6	ทศนคติของผู้พักอาศัยต่อแนวทางการบรรเทาปัญหาและการอำนวยความสะดวก เรื่องที่จอดรถ	86
บทที่ 5	92
	ปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหาที่จอดรถ.....	92
5.1	ปัญหาที่จอดรถและวิธีแก้ปัญหาที่จอดรถของโครงการ.....	92
5.1.1	โครงการ ยัมยัมเพลส (A).....	92
5.1.2	โครงการ เมโทรคาซ่า-เมโทรเพลส (B).....	93
5.1.3	โครงการ ห้างทองอพาร์ทเมนต์ (C)	93
5.1.4	โครงการ คิวทีเพลส (D).....	94
5.1.5	สรุปปัญหาและวิธีแก้ปัญหาที่จอดรถเบื้องต้นของผู้ประกอบการ	94
5.2	ทศนคติเกี่ยวกับแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่จอดรถ	96
5.2.1	ทศนคติของผู้พักอาศัย.....	96
5.2.2	ทศนคติของผู้ประกอบการ.....	96

5.2.3 ทศนคติของนักวิชาการ.....	97
5.2.4 สรุปแนวทางแก้ไขปัญหา.....	97
บทที่ 6	99
สรุปผลการศึกษา.....	99
6.1 ลักษณะโดยทั่วไปของอาคารที่มีที่จอดรถเพียงพอและไม่เพียงพอ	99
6.2 ลักษณะของผู้พักอาศัยกับการเป็นเจ้าของยานพาหนะส่วนตัว.....	102
6.3 ลักษณะและทัศนคติของผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัว	109
6.4 อภิปรายผลการศึกษา	113
6.4.1 ด้านลักษณะทั่วไปของผู้พักอาศัยที่มีและไม่มีรถยนต์ส่วนตัว	113
6.4.2 ความสำคัญของการมีที่จอดรถในโครงการอพาร์ทเมนต์.....	113
6.4.3 สาเหตุในการใช้ยานพาหนะส่วนตัวของผู้พักอาศัย.....	113
6.4.4 ปัญหาที่มักเกิดกับที่จอดรถยนต์ในเขตพื้นที่อาศัยหนาแน่น	114
6.5 ข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษา.....	114
6.5.1 ข้อเสนอแนะสำหรับผู้ประกอบการ	115
6.5.2 ข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัยในอนาคต	116
รายการอ้างอิง	117
ภาคผนวก ก ผลของแบบสอบถามจากผู้ร่วมพักอาศัย (สมาชิกคนที่ 2).....	120
ภาคผนวก ข แบบสอบถามผู้พักอาศัยในโครงการอพาร์ทเมนต์	131
ภาคผนวก ค แบบสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ	137
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์	138

สารบัญตาราง

ตาราง 1 จำนวนที่จอดรถของโครงการพักอาศัยของแต่ละเมืองหลักในทวีปเอเชีย	9
ตาราง 2 แสดงความแพร่หลายของการนำพื้นที่ส่วนบุคคลมาทำที่จอดรถสาธารณะ.....	16
ตาราง 3 รูปแบบการเดินทางและระยะทางที่ผู้ใช้บริการเดินทางมายังสถานีรถไฟ.....	20
ตาราง 4 ร้อยละของรูปแบบการเดินทางเข้าสู่สถานีรถไฟใต้ดิน	21
ตาราง 5 มาตรการแก้ไขปัญหามลพิษที่จอดรถและผลที่เกิดขึ้น	22
ตาราง 6 กรอบแนวคิดในการวิจัย	23
ตาราง 7 ระเบียบวิธีวิจัย	24
ตาราง 8 ขั้นตอนในการวิจัย	25
ตาราง 9 โครงการในพื้นที่ที่ทำการศึกษ.....	26
ตาราง 10 กลุ่มประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	27
ตาราง 11 สถิติจำนวนผู้โดยสารในแต่ละสถานีรถไฟใต้ดิน พ.ศ.2557	33
ตาราง 12 ข้อมูลโครงการ A.....	39
ตาราง 13 ข้อมูลโครงการ B.....	44
ตาราง 14 ข้อมูลโครงการ C.....	49
ตาราง 15 ข้อมูลโครงการ D.....	54
ตาราง 16 สรุปเปรียบเทียบรายละเอียดแต่ละโครงการ.....	59
ตาราง 17 จำนวน และร้อยละของเพศ.....	61
ตาราง 18 จำนวน และร้อยละของอายุ	61
ตาราง 19 จำนวน และร้อยละของการศึกษาสูงสุด.....	62
ตาราง 20 จำนวน และร้อยละของอาชีพ.....	63
ตาราง 21 จำนวน และร้อยละของรายได้เฉลี่ยต่อเดือน.....	64
ตาราง 22 จำนวน และร้อยละของค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเดือน	65

ตาราง 23	ค่าฐานนิยมของปัจจัยในการเลือกเช่าอพาร์ทเมนต์.....	66
ตาราง 24	จำนวน และร้อยละของยานพาหนะส่วนตัว	67
ตาราง 25	จำนวน และร้อยละของยานพาหนะส่วนตัวที่มี	67
ตาราง 26	จำนวน และร้อยละของรูปแบบการเดินทาง	68
ตาราง 27	จำนวน และร้อยละของระยะเวลาในการเดินทางถึงที่หมาย	69
ตาราง 28	จำนวน และร้อยละของระยะทางถึงที่หมาย	70
ตาราง 29	จำนวนและร้อยละของค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อ 1 วัน	71
ตาราง 30	จำนวน และร้อยละของรูปแบบการเดินทาง	72
ตาราง 31	จำนวน และร้อยละของระยะเวลาถึงที่หมาย	73
ตาราง 32	จำนวน และร้อยละของระยะทางถึงที่หมาย	73
ตาราง 33	จำนวน และร้อยละของค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อ 1 วัน.....	74
ตาราง 34	ช่วงระยะเวลาที่จอดยานพาหนะไว้ที่โครงการในช่วงวันธรรมดา	75
ตาราง 35	จำนวน และร้อยละของจุดประสงค์การเดินทาง	76
ตาราง 36	จำนวน และร้อยละของยานพาหนะส่วนตัวที่มี	77
ตาราง 37	จำนวน และร้อยละของจุดประสงค์การเดินทาง	78
ตาราง 38	จำนวน และร้อยละของสาเหตุที่ต้องมียานพาหนะส่วนตัว	79
ตาราง 39	จำนวน และร้อยละของค่าใช้จ่ายในการผ่อนยานพาหนะ	80
ตาราง 40	จำนวน และร้อยละของค่าที่จอดรถยนต์ สูงสุดที่สามารถยอมรับได้	80
ตาราง 41	จำนวน และร้อยละของค่าที่จอดจักรยานยนต์ สูงสุดที่สามารถยอมรับได้.....	81
ตาราง 42	จำนวน และร้อยละของปัญหาเรื่องที่จอดรถ	81
ตาราง 43	จำนวน และร้อยละของปัญหาเรื่องที่จอดรถที่พบ.....	82
ตาราง 44	จำนวน และร้อยละของปัญหาที่จอดรถเต็ม.....	83
ตาราง 45	จำนวน และร้อยละของวิธีแก้ปัญหที่จอดรถเต็ม	83
ตาราง 46	จำนวน และร้อยละของปัญหาที่พบเจอเมื่อจอดซ้อนคัน	84

ตาราง 47 จำนวน และร้อยละของปัญหาที่พบเจอเมื่อจอดด้านนอกที่จอดรถของอาคาร.....	84
ตาราง 48 จำนวน และร้อยละของการวางแผนจะย้ายออกจากอพาร์ทเมนต์	85
ตาราง 49 จำนวน และร้อยละของเหตุผลที่จะย้ายออกจากอพาร์ทเมนต์.....	86
ตาราง 50 จำนวน และร้อยละของแนวทางการบรรเทาปัญหาและอำนวยความสะดวกสบายเรื่อง ที่จอดรถ.....	87
ตาราง 51 จำนวน และร้อยละของการจัดระบบขนส่ง.....	89
ตาราง 52 จำนวน และร้อยละของค่าใช้จ่ายเพื่อวิธีการบรรเทาปัญหาและอำนวยความสะดวก	90
ตาราง 53 สรุปปัญหาและวิธีแก้ปัญหาที่จอดรถเบื้องต้นของผู้ประกอบการ	95
ตาราง 54 ข้อดีและข้อด้อยของแนวทางแก้ไขปัญหาที่จอดรถรูปแบบต่างๆ.....	98
ตาราง 55 แสดงการเปรียบเทียบลักษณะของแต่ละโครงการ	101
ตาราง 56 การเปรียบเทียบระหว่างผู้พักอาศัยที่ไม่มีและมียานพาหนะส่วนตัวกับอายุ.....	102
ตาราง 57 การเปรียบเทียบระหว่างผู้พักอาศัยที่ไม่มี และมียานพาหนะส่วนตัวกับอาชีพ.....	103
ตาราง 58 การเปรียบเทียบระหว่างผู้พักอาศัยที่ไม่มีและมียานพาหนะส่วนตัวกับรายได้เฉลี่ยต่อ เดือน	103
ตาราง 59 การเปรียบเทียบระหว่างผู้พักอาศัยที่ไม่มี และมียานพาหนะส่วนตัวกับรูปแบบการ เดินทาง วันธรรมดา (จันทร์-ศุกร์).....	104
ตาราง 60 การเปรียบเทียบระหว่างผู้พักอาศัยที่ไม่มี และมียานพาหนะส่วนตัวกับรูปแบบการ เดินทาง วันหยุด (เสาร์-อาทิตย์).....	105
ตาราง 61 การเปรียบเทียบระหว่างผู้พักอาศัยที่ไม่มี และมียานพาหนะส่วนตัวกับระยะเวลาถึงที่ หมาย ในวันธรรมดา (จันทร์-ศุกร์).....	106
ตาราง 62 การเปรียบเทียบระหว่างผู้พักอาศัยที่ไม่มี และมียานพาหนะส่วนตัวกับระยะเวลาถึงที่ หมาย ในวันหยุด (เสาร์-อาทิตย์).....	106
ตาราง 63 การเปรียบเทียบระหว่างผู้พักอาศัยที่ไม่มี และมียานพาหนะส่วนตัวกับระยะทางถึงที่ หมาย ในวันธรรมดา (จันทร์-ศุกร์).....	107
ตาราง 64 การเปรียบเทียบระหว่างผู้พักอาศัยที่ไม่มี และมียานพาหนะส่วนตัวกับระยะทางถึงที่ หมาย ในวันหยุด (เสาร์-อาทิตย์).....	107

ตาราง 65 การเปรียบเทียบระหว่างผู้พักอาศัยที่ไม่มี และมียานพาหนะส่วนตัวกับจำนวนผู้พักอาศัย	108
ตาราง 66 เปรียบเทียบผู้พักอาศัยในอพาร์ทเมนต์ที่มียานพาหนะส่วนตัวและไม่มี	108
ตาราง 67 การเปรียบเทียบระหว่างผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัวกับอายุ	109
ตาราง 68 การเปรียบเทียบระหว่างผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัวกับอาชีพ.....	110
ตาราง 69 การเปรียบเทียบระหว่างผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัวกับรายได้เฉลี่ยต่อเดือน	110
ตาราง 70 การเปรียบเทียบระหว่างผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัวค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเดือน.....	110
ตาราง 71 การเปรียบเทียบระหว่างผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัวกับปัจจัยในการเลือกเช่าอพาร์ทเมนต์.....	111
ตาราง 72 การเปรียบเทียบระหว่างผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัวกับวิธีการบรรเทาปัญหาและอำนวยความสะดวก.....	112



สารบัญรูป

รูป 1 จำนวนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานคร สะสมตั้งแต่ปี 2535-2557	2
รูป 2 จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเฉลี่ยต่อวัน ตั้งแต่ปี 2542-2557.....	2
รูป 3 ข้อมูลเปรียบเทียบตลาดอพาร์ทเมนต์โซนรัชดาภิเษกกับอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ.....	3
รูป 4 การกระจายตัวของโครงการอพาร์ทเมนต์.....	4
รูป 5 ปัญหาการจอดรถนอกพื้นที่โครงการอพาร์ทเมนต์.....	4
รูป 6 รูปแบบที่จอดรถที่เป็นถนน 2 เลน จอดทำมุม 90 องศา.....	8
รูป 7 รูปแบบที่จอดรถที่เป็นถนนเลนเดียว จอดทำมุม 30 องศา.....	8
รูป 8 แผนภูมิแสดงจำนวนรถยนต์ส่วนตัวต่อรายได้.....	12
รูป 9 แผนภูมิแสดงจำนวนรถยนต์ส่วนตัวต่อครัวเรือนและต่อคน	12
รูป 10 แผนภูมิแสดงอัตราส่วนและจำนวนยานพาหนะส่วนตัวต่อจำนวนสมาชิกในครอบครัว.....	13
รูป 11 ตัวอย่างลิฟท์จอดรถ.....	17
รูป 12 องค์ประกอบที่สำคัญในพื้นที่ศึกษา	31
รูป 13 การกระจายตัวและรายชื่ออพาร์ทเมนต์ในพื้นที่ศึกษา.....	32
รูป 14 แผนที่การให้บริการระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร.....	34
รูป 15 อาคารสำนักงาน/ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ที่มีอาคารจอดรถยนต์.....	36
รูป 16 แสดงสีผังเมืองของพื้นที่ที่ทำการศึกษา	37
รูป 17 แผนที่แสดงตำแหน่งที่ตั้งของโครงการในกรณีศึกษา	38
รูป 18 สถานที่ตั้งโครงการ ยัมยัม เฟลส.....	40
รูป 19 อาคารและที่จอดรถโครงการ ยัมยัม เฟลส.....	40
รูป 20 ที่จอดรถของโครงการในวันธรรมดา ช่วงกลางวัน ของ โครงการยัมยัมเฟลส	41
รูป 21 ที่จอดรถของโครงการในวันธรรมดา ช่วงกลางคืน ของโครงการยัมยัมเฟลส.....	41

รูป 22	ผังพื้นที่จัดรถของโครงการยิ้มยิ้มเพลส.....	42
รูป 23	สถานที่ตั้งโครงการ เมโทรคาซ่า-เมโทรเพลส	45
รูป 24	อาคารเมโทรเพลส-เมโทรคาซ่า.....	45
รูป 25	ที่จอดรถของโครงการในวันธรรมดา ช่วงกลางวัน ของโครงการเมโทรคาซ่า-เมโทรเพลส.....	46
รูป 26	ที่จอดรถของโครงการในวันธรรมดา ช่วงกลางคืน ของโครงการเมโทรคาซ่า-เมโทรเพลส	46
รูป 27	ผังพื้นที่จอดรถของอาคารโมโทรคาซ่า-เมโทรเพลส	47
รูป 28	สถานที่ตั้งโครงการ ทั้งทอง อพาร์ทเมนต์.....	50
รูป 29	อาคาร ทั้งทอง อพาร์ทเมนต์.....	50
รูป 30	ที่จอดรถของโครงการในวันธรรมดา ช่วงกลางวัน ของโครงการทั้งทอง อพาร์ทเมนต์.....	51
รูป 31	ที่จอดรถโครงการในวันธรรมดา ช่วงกลางคืน ของโครงการทั้งทอง อพาร์ทเมนต์.....	51
รูป 32	ผังพื้นที่จอดรถของโครงการทั้งทองอพาร์ทเมนต์.....	52
รูป 33	สถานที่ตั้ง โครงการ คิวที เพลส	55
รูป 34	รูปภาพโครงการ คิวที เพลส	55
รูป 35	ที่จอดรถของโครงการในวันธรรมดา ช่วงกลางวัน ของโครงการคิวทีเพลส.....	56
รูป 36	ที่จอดรถของโครงการในวันธรรมดา ช่วงกลางคืน ของโครงการคิวทีเพลส	56
รูป 37	ผังพื้นที่จอดรถของโครงการคิวทีเพลส.....	57

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญ

กรุงเทพมหานครเป็นทั้งเมืองหลวงและศูนย์กลางความเจริญของประเทศไทย ทำให้มีการเกิดย่านศูนย์กลางธุรกิจบริเวณใจกลางเมือง (CBD) ยกตัวอย่างเช่น ย่านสีลม สาทร หรือ สุขุมวิทตอนต้น ซึ่งย่านศูนย์กลางธุรกิจทำให้เกิดการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ที่ตอบสนองความต้องการของกลุ่มที่มีกำลังซื้อค่อนข้างสูง อันเนื่องมาจากต้นทุนราคาที่ดินที่สูงมากในเขตศูนย์กลางย่านธุรกิจ กลุ่มพนักงานบริษัทที่มีรายได้น้อยหรือปานกลางจึงมีข้อจำกัดในการเลือกที่พักอาศัยในระหว่างที่ทำงาน ดังนั้นการเช่าที่พักอาศัยจึงเป็นหนึ่งในตัวเลือกหลักที่มักพบได้ในกลุ่มพนักงานบริษัท รูปแบบการเช่าที่พักอาศัยมีหลากหลายประเภทขึ้นอยู่กับความสามารถในการจ่าย รูปแบบครอบครัว หรือ ความสะดวกสบายในการเดินทาง ในเขตตัวเมืองหนึ่งในรูปแบบการเช่าที่พักอาศัยที่ได้รับความนิยมเป็นอย่างมาก คือ อาคารพักอาศัยรวมประเภทเช่า ซึ่งในงานวิจัยผู้วิจัยขอเรียกว่า อพาร์ทเมนต์ โดยในปัจจุบัน ธุรกิจอพาร์ทเมนต์มีการขยายตัวและมีการแข่งขันที่สูงมาก จุดเด่นของโครงการประเภทอพาร์ทเมนต์คือ ราคาเช่าต่อเดือนที่ถูกกว่าอาคารพักอาศัยประเภทคอนโดมิเนียม ทำให้ผู้ประกอบการรายย่อยหันมาลงทุนโครงการอพาร์ทเมนต์ให้เช่าจำนวนมากเพื่อรองรับความต้องการของกลุ่มคนทำงานในเขตย่านธุรกิจ

ในปัจจุบันศูนย์กลางย่านธุรกิจมีแนวโน้มที่จะกระจายตัวออกจากเขตเดิม อันเนื่องมาจากการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ทางด่วนหรือรถไฟฟ้า ทำให้เกิดระบบการคมนาคมที่สะดวกสบายขึ้น รวมถึงการที่ที่ดินในเขตย่านธุรกิจมีราคาสูงและแทบไม่เหลือพื้นที่ที่จะพัฒนาได้ต่อไป ทำให้เกิดการกระจายตัวของอาคารสำนักงานขนาดใหญ่ต่างๆ ซึ่งเป็นแหล่งดึงดูดการจ้างงานที่สำคัญ ผลที่ตามมาคือโครงการอพาร์ทเมนต์ขนาดต่างๆ มีการขยายตัวตามแหล่งงานหรือในทำเลที่เดินทางเข้าถึงแหล่งงานได้สะดวก

ที่พักรวมประเภทอพาร์ทเมนต์ที่ให้เช่าซึ่งเน้นไปที่กลุ่มคนทำงานและนักศึกษา ส่วนใหญ่จะมีราคาเช่าที่ไม่สูงมากนัก โดยมีข้อดีคือการเดินทางที่สะดวกสบายและสัญญาเช่าที่ไม่ผูกมัดผู้เช่ามากนัก เช่น สัญญาเช่ามีระยะสั้นกว่าการเช่าคอนโดมิเนียม (ส่วนมากสัญญาเช่าอพาร์ทเมนต์จะมีระยะเวลาขั้นต่ำ 6 เดือน และ คอนโดมิเนียม 1 ปี) ทำให้การย้ายที่อยู่อาศัยเป็นได้อย่างสะดวกสบายมากกว่า

ผู้วิจัยได้ศึกษาสถิติ อัตราการเป็นเจ้าของยานพาหนะส่วนตัวในกรุงเทพมหานคร ทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์(2535-2557)¹ และสถิติจำนวนผู้โดยสารที่ใช้รถไฟฟ้าภายในกรุงเทพมหานคร ช่วงปี

¹ (การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย, 2558). (2558) รายงานประจำปี 2558, 18-19.

พ.ศ.2542-2557 เพื่อนำมาวิเคราะห์ถึงปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตที่อาจเกิดขึ้นกับที่จอดรถที่โครงการอพาร์ทเมนต์ได้จัดเตรียมไว้สำหรับผู้พักอาศัย พบว่าอัตราการเป็นเจ้าของรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานครสูงขึ้นอย่างรวดเร็วโดยเฉพาะในช่วงปี 2554-2557

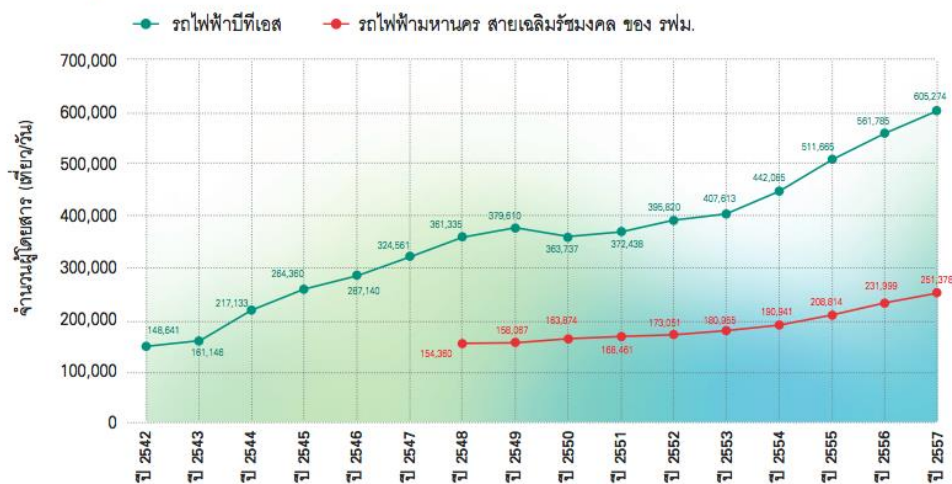
จำนวนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานคร สะสมตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535-2557



ที่มา : รายงานประจำปี 2558 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

รูป 1 จำนวนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานคร สะสมตั้งแต่ปี 2535-2557

จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเฉลี่ยต่อวัน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542-2557



ที่มา : รายงานประจำปี 2558 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

รูป 2 จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเฉลี่ยต่อวัน ตั้งแต่ปี 2542-2557

ในขณะที่เดียวกันจากแผนภูมิข้างต้นจะสังเกตได้ว่าแม้ว่าจะมีอัตราการเป็นเจ้าของยานพาหนะส่วนตัวสูงขึ้นแต่จำนวนผู้ที่เดินทางโดยรถไฟฟ้าบีทีเอสและรถไฟฟ้าใต้ดินก็สูงขึ้นเช่นกัน ซึ่งปัญหาการเพิ่มขึ้นของยานพาหนะส่วนตัวอาจก่อให้เกิดปัญหาที่จอดรถไม่เพียงพอของโครงการอพาร์ทเมนต์ในบริเวณย่านที่อยู่อาศัยหนาแน่นหรือในบริเวณชุมชนต่างๆในอนาคต จำนวนที่จอดรถของโครงการอพาร์ทเมนต์จึงควรสัมพันธ์กับทำเลที่ตั้ง กลุ่มลูกค้า และ มีการจัดการที่เหมาะสม เพื่อรองรับความต้องการของผู้พักอาศัย

นับตั้งแต่ปี 2547 ที่มีรถไฟฟ้าใต้ดินตัดผ่านในหลากหลายสถานที่ เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ผู้ประกอบการหันมาทำโครงการอพาร์ทเมนต์ขนาดต่างๆมากขึ้นในพื้นที่ใกล้เคียงสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน สอดคล้องกับงานวิจัยของต่อศักดิ์ (2547)² ที่พบว่าผู้ประกอบการร้อยละ 90 คิดว่าโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนมีผลต่อการลงทุนโครงการและการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้อยู่อาศัย อพาร์ทเมนต์ในพื้นที่ศึกษามีจำนวนมากอย่างเห็นได้ชัดเมื่อเทียบกับย่านใกล้เคียง ซึ่งมีรูปแบบการให้บริการของแต่ละโครงการแตกต่างกันออกไป ทั้งโครงการที่มีที่จอดรถสำหรับผู้พักอาศัย มีรถรับส่งบริการระหว่างโครงการถึงรถไฟฟ้าใต้ดิน หรือไม่มีที่จอดรถเลย

พื้นที่บริเวณถนนรัชดา - พระราม 9 เป็นหนึ่งในทำเลที่มีการพัฒนาพื้นที่อย่างรวดเร็วในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา มีห้างสรรพสินค้า อาคารสำนักงานชั้นนำ และ คอนโดมิเนียม เกิดขึ้นมากมาย ในด้านการคมนาคมยังเป็นศูนย์รวมการคมนาคมที่สำคัญ เช่น ทางด่วนหรือรถไฟฟ้าใต้ดิน รวมไปถึงโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มในอนาคต ภาพรวมของราคาเช่าที่อพาร์ทเมนต์ถูกกว่าบริเวณถนนอโศกหรือถนนเพชรบุรีเป็นอย่างมาก ซึ่งหมายถึงพนักงานจำนวนหลายพันหรือถึงหลักหมื่นอาจมีความต้องการที่พักอาศัยในย่านนี้ ทั้งผู้ที่ทำงานในพื้นที่ นอกพื้นที่ หรือ นักศึกษา เนื่องจากมีการเดินทางที่สะดวกเข้าสู่ย่านสุขุมวิท วัฒนา อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ หรือย่านใจกลางเมืองอื่นๆ

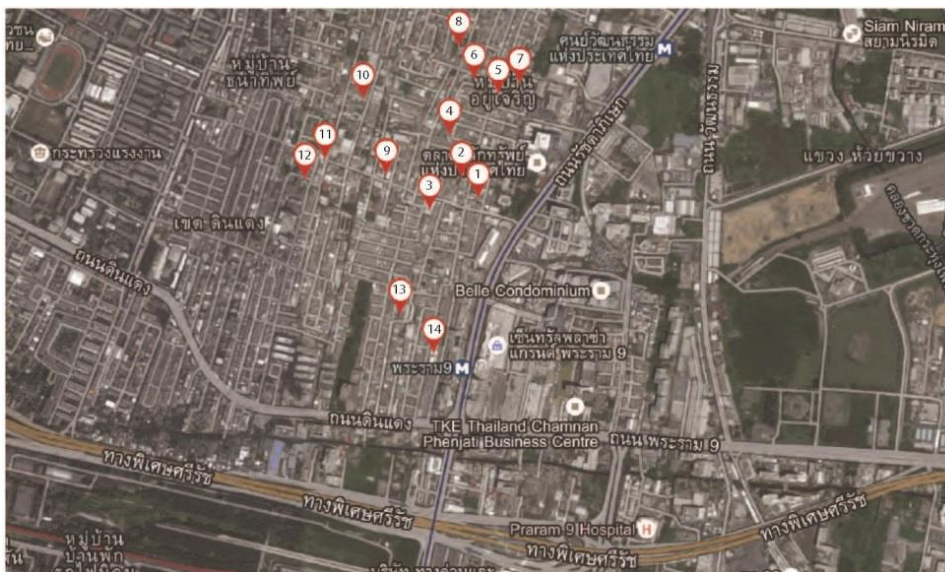
ตลาดอพาร์ทเมนต์โซนรัชดา		ตลาดอพาร์ทเมนต์โซนอนุสาวรีย์ฯ	
จำนวนโครงการทั้งหมด	692 โครงการ	จำนวนโครงการทั้งหมด	111 โครงการ
จำนวนห้องทั้งหมด	50,214 ห้อง	จำนวนห้องทั้งหมด	11,481 ห้อง
กลุ่มผู้เช่า	คนทำงาน 90% นักศึกษา 10%	กลุ่มผู้เช่า	คนทำงาน 70% นักศึกษา 30%
ค่าเช่าเฉลี่ย	4,000-4,500 บาท	อัตราค่าเช่าเฉลี่ย	6,000-7,000 บาท
Occupancy Rate	94%	อัตราการเข้าพัก	95%

ที่มา : KK Consult-Research,KKI, Plus Property

รูป 3 ข้อมูลเปรียบเทียบตลาดอพาร์ทเมนต์โซนรัชดากับอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

การกระจายตัวของโครงการอพาร์ทเมนต์นั้นอยู่กระจายทั่วพื้นที่ในเขตดินแดง รวมไปถึงชอยย่อยต่างๆ เป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะในช่วงสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพระราม 9 ไปจนถึงสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินห้วยขวาง ในงานวิจัยนี้ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาเฉพาะในช่วงของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพระราม 9 เท่านั้น

² (ต่อศักดิ์ มีสุข, 2547)



รูป 4 การกระจายตัวของโครงการอพาร์ทเมนต์

ผู้วิจัยได้ทำการลงพื้นที่สังเกตสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษาพบว่า อพาร์ทเมนต์ส่วนมากจะตั้งอยู่ในถนนรัชดาภิเษก ซอย 3 ทั้งบนถนนเส้นหลักและเส้นรอง ปะปนอยู่กับบ้านเรือนทั่วไป อพาร์ทเมนต์แต่ละโครงการมีผู้พักอาศัยหนาแน่นและมีรถยนต์จอดในที่จอดรถของโครงการเต็มเกือบทุกที่และมีการจอดล้นออกมานอกสถานที่จอดรถในบางโครงการ โดยที่จอดรถจักรยานยนต์นั้นพบว่ายังมีปัญหาไม่มากนัก เพราะแต่ละโครงการมีการจัดที่จอดไว้ให้บริเวณที่ว่างใต้ตัวอาคาร บริเวณชั้น 1

จากการสอบถามเจ้าของบ้านที่มีที่ตั้งใกล้เคียงกับอพาร์ทเมนต์ในพื้นที่ศึกษา พบว่ารถยนต์ของผู้พักอาศัยในอพาร์ทเมนต์มีการจอดกีดขวางเส้นทางสัญจรหรือริมรั้วบ้านเรือนใกล้เคียง โดยเฉพาะในเวลากลางคืน ช่วงวันจันทร์-พฤหัสบดี ก่อให้เกิดปัญหาตามมา ยกตัวอย่างเช่น กีดขวางทางเข้าออกบ้าน และจากการสอบถามพนักงานรักษาความปลอดภัยของอพาร์ทเมนต์ในพื้นที่ศึกษา พบว่าปัญหาที่จอดรถเต็มจนล้นออกไปนอกอาคารมักเกิดในช่วงวันทำงาน ช่วงกลางคืน ทำให้ผู้พักอาศัยต้องไปหาที่จอดด้านนอกเอาเอง ทำให้เกิดการกีดขวางการจราจรและความไม่ปลอดภัยต่อทรัพย์สิน เป็นต้น



รูป 5 ปัญหาการจอดรถนอกพื้นที่โครงการอพาร์ทเมนต์

ผู้วิจัยได้เลือกกรณีศึกษา 4 โครงการ (ดูรายละเอียดการคัดเลือกเพิ่มเติมในบทที่ 3) โดยแบ่งออกเป็น โครงการที่มีอัตราส่วนที่จอดรถยนต์ต่อจำนวนห้องพักสูงกว่าค่าเฉลี่ยของโครงการในพื้นที่ศึกษา 2 โครงการ และ ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย 2 โครงการ โดยโครงการที่มีอัตราส่วนที่จอดรถยนต์ต่อจำนวนห้องพักต่ำกว่า

ค่าเฉลี่ย แบ่งออกเป็น มีที่จอดรถยนต์ 1 โครงการ และ ไม่มีที่จอดรถยนต์ 1 โครงการ โดยโครงการที่ผู้วิจัย เลือกรมาศึกษา คือ ยี่มยี่มเพลส(A) เมโทรเพลส-เมโทรคาซ่า(B) ทังทองอพาร์ทเมนต์(C) และ คิวทีเพลส(D) ซึ่งต่อไปนี้เป็นงานวิจัยขอเรียกว่า โครงการ A B C และ D ตามลำดับ

จากความเป็นมาและความสำคัญที่กล่าวมาข้างต้น งานวิจัยนี้จึงมีความสำคัญในการวิเคราะห์ ความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการและการบริหารจัดการพื้นที่ของโครงการอพาร์ทเมนต์ อันเป็นประโยชน์ สำหรับผู้ประกอบการในการบริหารจัดการที่จอดรถ การออกแบบโครงการ และ ทราบถึงทัศนคติของผู้พักอาศัย รวมไปถึงการศึกษาแนวทางต่างๆเพื่อบรรเทาปัญหาด้านที่จอดรถ

1.2 คำถามในงานวิจัย

1. ปัญหาที่จอดรถของโครงการอพาร์ทเมนต์ในระยะ 1 กิโลเมตร จากสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพระราม9
2. ผู้ประกอบการควรบริหารจัดการพื้นที่จอดรถในโครงการอพาร์ทเมนต์อย่างไร เพื่อบรรเทาปัญหาที่เกิดขึ้น

1.3 วัตถุประสงค์ของงานวิจัย

1. ศึกษาลักษณะทางกายภาพและการจัดการที่จอดรถของอพาร์ทเมนต์ในโครงการกรณีศึกษา
2. ศึกษาความต้องการพื้นที่จอดรถของผู้พักอาศัยในโครงการกรณีศึกษา
3. เพื่อวิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับที่จอดรถในโครงการกรณีศึกษา

1.4 ขอบเขตของงานวิจัย

1. ศึกษาการจัดการพื้นที่จอดรถของโครงการอพาร์ทเมนต์ในกรณีศึกษา
 - ลักษณะทางกายภาพของโครงการและที่จอดรถ
 - การบริหารจัดการที่จอดรถ
2. ศึกษาความต้องการที่จอดรถของผู้พักอาศัยในกรณีศึกษา
3. ศึกษาปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหาที่จอดรถ
4. สรุปและเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่จอดรถ

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อเป็นแนวทางแก่ผู้ประกอบการในการบริหารจัดการด้านที่จอดรถ รวมไปถึงสาเหตุของปัญหาที่จอดรถ และแนวทางแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น หรือ การปรับปรุงโครงการในอนาคต

1.6 นิยามคำศัพท์

- อพาร์ทเมนต์ หมายถึง อาคารอยู่อาศัยรวมให้เช่าที่มีการแบ่งห้องพักเป็นหน่วยพักอาศัยหลาย หน่วย โดยปกติมักจะมีมากกว่า 4 หน่วยขึ้นไป มีขนาดของห้องเช่า สิ่งอำนวยความสะดวก ระดับ

คุณภาพและการบริการต่างๆแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับระดับค่าเช่า โดยกรรมสิทธิ์ทั้งหมดเป็นของผู้ประกอบการหรือเจ้าของอพาร์ทเมนต์ ผู้เช่าอพาร์ทเมนต์ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบที่ในแต่ละโครงการได้กำหนดไว้ (พัลลภ กฤตยานวิษ, 2555: 26; สถาบันพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม, 2551)

- ที่จอดรถ หมายความว่า พื้นที่หรือสิ่งก่อสร้างขึ้นมาเพื่อใช้เป็นที่จอดรถสำหรับอาคารบางชนิดหรือบางประเภท ทั้งนี้ให้หมายความรวมถึงพื้นที่หรือสิ่งก่อสร้างขึ้นมาเพื่อใช้เป็นที่จอดรถ เพื่อให้เช่าจอดหรือเก็บฝาก(กฎกระทรวงฉบับที่ 55 อ้างถึงใน วีระเดช, 2544)
- ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ หมายความว่า ระบบขนส่งมวลชนที่ภาครัฐเป็นผู้จัดหาหรือร่วมลงทุน ได้แก่ ระบบรถไฟฟ้า เป็นต้น



บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการวิจัยเพื่อศึกษาความต้องการและการจัดให้มีที่จอดรถในโครงการพักอาศัยรวมประเภทเช่าในเขตดินแดง : กรณีศึกษา โครงการ ยัมยัมเพลส เมโทรคาสซ่า-เมโทรเพลส ทั้งทองอพาร์ทเมนท์ และ คิวทีเพลส มีแนวคิด ทฤษฎี และ งานวิจัยที่เกี่ยวข้องดังนี้

- 2.1 มาตรการของภาครัฐเกี่ยวกับการจัดที่จอดรถของโครงการพักอาศัยรวม
- 2.2 แนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยในการเป็นเจ้าของรถยนต์ส่วนตัว
- 2.3 แนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยในการเลือกรูปแบบการเดินทาง
- 2.4 ปัญหาที่มักเกิดกับที่จอดรถยนต์ในเขตพื้นที่อาศัยหนาแน่น
- 2.5 แนวทางการแก้ไขปัญหาที่จอดรถในเขตตัวเมือง
- 2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 มาตรการของภาครัฐเกี่ยวกับการจัดที่จอดรถของโครงการอาคารพักอาศัยรวม

จากการศึกษาถึงมาตรการของภาครัฐเกี่ยวกับรูปแบบการจัดที่จอดรถของโครงการพักอาศัยรวมของทั้งไทยและต่างประเทศ สรุปได้ดังนี้

ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องควบคุมอาคาร พ.ศ.2544

กำหนดให้อาคารดังต่อไปนี้ต้องมีที่จอดรถ ดังต่อไปนี้

- อาคารอยู่อาศัยรวมหรืออาคารชุด ให้มีที่จอดรถ 1 คันต่อ 1 ห้องชุด
- อาคารอยู่อาศัยรวมหรืออาคารชุด ที่มีพื้นที่ห้องชุดแต่ละห้องชุดตั้งแต่ 60 ตารางเมตรขึ้นไป
- อาคารสูงเกิน 15.00 ม.แต่ไม่เกิน 23.0 ม.มีพื้นที่เกิน 1,000 ตร.ม.ถือว่าเป็นอาคารขนาดใหญ่

อาคารขนาดใหญ่ หมายถึง อาคารที่มีพื้นที่รวมกันทุกชั้นหรือชั้นหนึ่งชั้นใดในหลังเดียวกันเกิน 2,000 ตารางเมตร(ไม่ว่าจะสูงกี่ชั้น) หรืออาคารที่มีความสูงตั้งแต่ 15.00 ม.ขึ้นไปและมีพื้นที่รวมกันทุกชั้นหรือชั้นหนึ่งชั้นใดในหลังเดียวกันเกิน 1,000 ตารางเมตร แต่ไม่เกิน 2,000 ตารางเมตร

ข้อกำหนดจำนวนที่จอดรถยนต์ (อาคารขนาดใหญ่)

- ในกรุงเทพมหานคร พื้นที่อาคาร 120 ตร.ม./ 1 คัน เศษคิดรวมเป็น 1 คัน
- ในเขตเทศบาล ท้องถิ่น 240 ตร.ม./ 1 คัน เศษคิดรวมเป็น 1 คัน
- อพาร์ทเมนท์ที่ไม่จัดอยู่ในอาคารขนาดใหญ่ ไม่จำเป็นต้องมีที่จอดรถยนต์

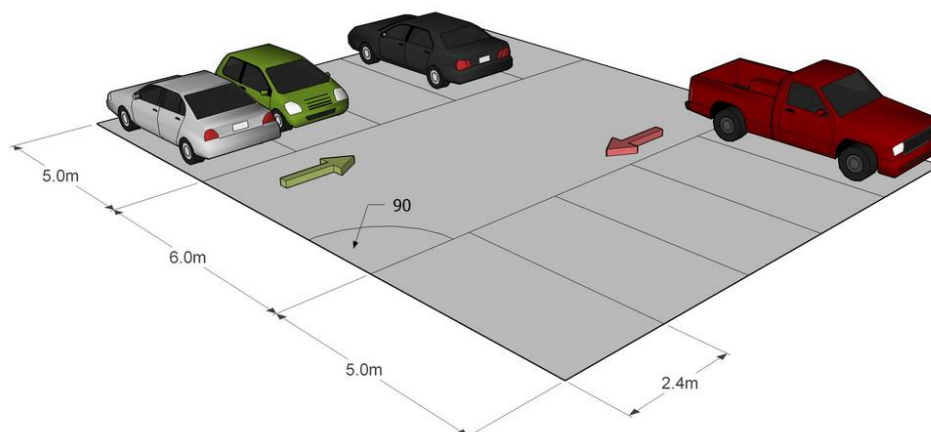
ทางเข้าที่จอดรถหากเป็นถนน 2 เลน ต้องมีความกว้างไม่ต่ำกว่า 6.00 เมตร

หากเป็นถนนเลนเดียว ต้องมีความกว้างไม่ต่ำกว่า 3.50 เมตร

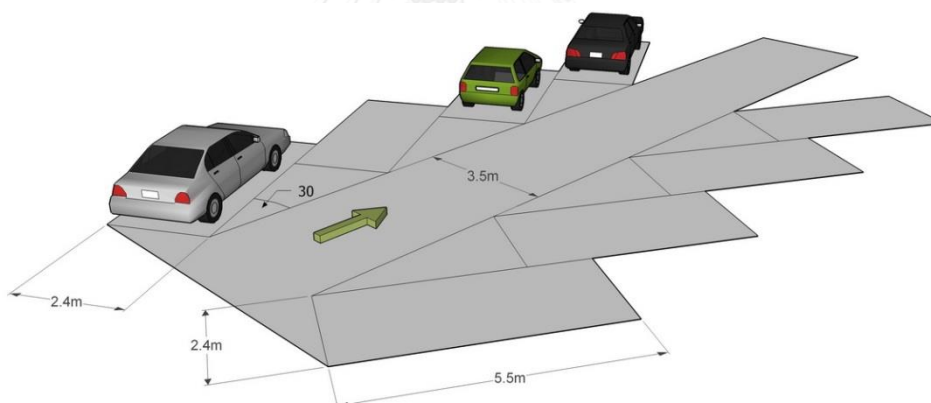
ขนาดของช่องจอดรถยนต์ต้องมีความกว้างไม่ต่ำกว่า 2.40 เมตร

– ความยาว หากจอดขนาน ต้องมีความยาวไม่ต่ำกว่า 6.00 เมตร

– หากจอดทำมุม 30-90 องศา เป็นทาง 2 เลน ยาว 5.00 เมตร เป็นทางเลนเดียวยาว 5.50 เมตร



รูป 6 รูปแบบที่จอดรถที่เป็นถนน 2 เลน จอดทำมุม 90 องศา



รูป 7 รูปแบบที่จอดรถที่เป็นถนนเลนเดียว จอดทำมุม 30 องศา

ร่างผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครฉบับปรับปรุงครั้งที่ 3 (2556) มีมาตรการส่งเสริมการพัฒนาการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน หรือ FAR BONUS สำหรับการจัดพื้นที่จอดรถยนต์สำหรับประชาชนทั่วไปในอาคารสาธารณะ กรณีนี้ให้เฉพาะสำหรับอาคารที่ตั้งอยู่ในรัศมี 500 เมตร โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน สถานีศูนย์วัฒนธรรม อ่อนนุช หัวหมาก ลาดกระบัง บางบำหรุ อุดมสุข แบริ่ง ตลิ่งชัน (วัดระยะจากแนวเขตชานชาลาสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน) หากเจ้าของที่ดินหรือผู้ประกอบการจัดให้มีที่จอดรถสำหรับประชาชนเป็นการทั่วไป เพิ่มขึ้นจากจำนวนที่กฎหมายควบคุมอาคารกำหนด ให้อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินเพิ่มขึ้นได้ไม่เกิน 20% โดยพื้นที่อาคารรวมที่เพิ่มขึ้นต้องไม่เกิน 30 ตารางเมตรต่อที่จอดรถยนต์เพิ่มขึ้น 1 คัน

ในเมืองใหญ่ๆของทวีปเอเชียมีการใช้กฎข้อบังคับอัตราจำนวนที่จอดรถยนต์ของที่พักอาศัย โดยบริเวณแถวแรก(แนวตั้ง) แสดงถึงจำนวนที่จอดรถยนต์ต่อหนึ่งหน่วยพักอาศัย และในแถวสุดท้าย(แนวตั้ง) เป็นการแสดงถึงค่าเฉลี่ยของทั้งโครงการพักอาศัยขนาดเล็กและกลาง โดยเทียบจำนวนที่จอดรถต่อขนาดพื้นที่อาคาร 100 ตารางเมตร จะสังเกตได้ว่าในโครงการพักอาศัยขนาดเล็กของกรุงเทพมหานครมีกฎข้อบังคับของจำนวนที่จอดรถยนต์ค่อนข้างต่ำ เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆในทวีปเอเชีย แต่ความต้องการรถยนต์ส่วนตัวในปริมาณที่สูงขึ้นทุกๆปี

Urban Area	Small Flats (slots per unit)	Small Flats (slots per 100 m ²)	Medium Flats (slots per 100 m ²)	Average of Small and Medium (slots per 100 m ²)
Jakarta	0.1	0.2
Hong Kong	0.03, 0.1	0.05, 0.2	0.03, 0.6	0.24
Ahmedabad	0.1	0.2	0.3	0.24
Ha Noi	0.2	0.3	0.2	0.25
Tokyo	0.2	0.3	0.2	0.28
Dhaka	0.1	0.2	0.5	0.33
Beijing	0.4	0.7	0.4	0.52
Bangkok	0.2	0.3	0.9	0.62
Taipei city	0.4	0.7	0.7	0.67
Manila	0.3	0.4	0.9	0.67
Guangzhou	0.5	0.8	0.6	0.74
Singapore	1.0	1.7	0.9	1.30
Kuala Lumpur	1.0	1.7	1.0	1.35
Seoul	0.8	1.3	1.5	1.44
Sydney	0.9	1.6	1.2	1.36

ตาราง 1 จำนวนที่จอดรถของโครงการพักอาศัยของแต่ละเมืองหลักในทวีปเอเชีย³

จากการศึกษาของ The institute of Transportation Engineers และ The American Planning Association ได้มีการกำหนดรูปแบบจำนวนที่จอดรถต่อรูปแบบที่พักอาศัยในแต่ละประเภท ยกตัวอย่างเช่น อพาร์ทเมนต์ห้องเดี่ยว 1 คันต่อ 1 หน่วยพักอาศัย คอนโดมิเนียม 1.4 คัน ต่อหน่วยพักอาศัย และ บ้านเดี่ยว 2 คัน ต่อหน่วยพักอาศัย

จากการศึกษาของ กฤษฎณา ศรีชู (2554) ถึงมาตรการการจัดการจัดการที่จอดรถในต่างประเทศ พบว่าในแต่ละประเทศมีมาตรการการจัดการที่จอดรถแตกต่างกันไป ยกตัวอย่างเช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา มีการแบ่งที่จอดรถออกเป็น การจอดริมถนน (On-street parking) และ การจอดนอกถนน (Off-street parking) การจอดริมถนน (On-street parking) จะมีการกำหนดพื้นที่ที่แน่นอน จำกัดเวลา แบ่งพื้นที่สำหรับลูกค้า-การรับส่งสินค้า และ การติดตั้งมิเตอร์ที่จอดรถ

การจอดนอกถนน (Off-street parking) จะมีการเก็บเงินค่าจอดรถ การเก็บภาษีที่จอดรถ การกำหนดจำนวนที่จอดรถสูงสุด และ การลดพื้นที่ที่จอดรถ

³(Bank, 2011)

ส่วนประเทศไทย รวมถึงเมืองใหญ่ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อย่าง มะนิลา จากาตาร์ และ กัวลาลัมเปอร์ ใช้มาตรการการกำหนดความต้องการที่จอดรถต่ำสุด (Minimum requirement parking) เป็นการกำหนดจำนวนที่จอดรถต่ออาคารเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้มีผู้นารถยนต์มาจอดเป็นจำนวนมากเช่นกัน

Stover & Koepke, 2002 (อ้างถึงใน Todd Litman, 2016)⁴ ได้ทำการศึกษาข้อกำหนดในแต่ละเมืองของสหรัฐอเมริกา ในเรื่องจำนวนที่จอดรถต่อรูปแบบที่พักอาศัย ดังนี้

ที่พักอาศัยแบบห้องสตูดิโอ

- เมืองออเรนจ์ เคาน์ตี รัฐแคลิฟอร์เนีย กำหนดให้มีที่จอดรถ 1 คัน ต่อ 1 หน่วยพักอาศัย
- เมืองเบลเวิว รัฐวอชิงตัน กำหนดให้มีที่จอดรถ 1.2 คัน ต่อ 1 หน่วยพักอาศัย
- เมืองซานาน่า รัฐจอร์เจีย กำหนดให้มีที่จอดรถ 1.25 คัน ต่อ 1 หน่วยพักอาศัย

ที่พักอาศัยแบบ 1 ห้องนอน

- เมืองเบย์ซิตี รัฐมิชิแกน กำหนดให้มีที่จอดรถ 1 คัน ต่อ 1 หน่วยพักอาศัย
- เมืองแชมเบอร์ก รัฐอิลลินอย กำหนดให้มีที่จอดรถ 1.5 คัน ต่อ 1 หน่วยพักอาศัย

ที่พักอาศัยแบบ 2 ห้องนอน

- เมืองเบลเวิว รัฐวอชิงตัน กำหนดให้มีที่จอดรถ 1.6 คัน ต่อ 1 หน่วยพักอาศัย
- เมืองซานาน่า รัฐจอร์เจีย กำหนดให้มีที่จอดรถ 1.75 คัน ต่อ 1 หน่วยพักอาศัย
- เมืองฮิลส์โบโร รัฐฟลอริดา กำหนดให้มีที่จอดรถ 2 คัน ต่อ 1 หน่วยพักอาศัย

ที่พักอาศัยแบบ 3 ห้องนอน

- เมืองเบลเวิว รัฐวอชิงตัน กำหนดให้มีที่จอดรถ 1.8 คัน ต่อ 1 หน่วยพักอาศัย
- เมืองเลค ฟอเรส รัฐอิลลินอย กำหนดให้มีที่จอดรถ 2.33 คัน ต่อ 1 หน่วยพักอาศัย

ที่พักอาศัยแบบ 4 ห้องนอน

- เมืองอัลแบนี รัฐโอเรกอน กำหนดให้มีที่จอดรถ 2 คัน ต่อ 1 หน่วยพักอาศัย

ทาวน์เฮ้าส์

- เมืองคลิฟตัน ฟอร์ด รัฐเวอร์จิเนีย กำหนดให้มีที่จอดรถ 1.5 คัน ต่อ 1 หน่วยพักอาศัย

⁴ (Litman, 2014)

- เมืองเลกซิงตัน รัฐเซาท์แคโรไลนา กำหนดให้มีที่จอดรถ 2 คัน ต่อ 1 หน่วยพักอาศัย
- เมืองพลาโน รัฐเท็กซัส กำหนดให้มีที่จอดรถ 2.25 คัน ต่อ 1 หน่วยพักอาศัย

บ้านเดี่ยว

เกือบทุกรัฐกำหนดให้มีที่จอดรถ 2 คัน ต่อ 1 หน่วยพักอาศัย

จากการศึกษาของ Shoup(1999)⁵ ได้กล่าวว่า การกำหนดมาตรฐานที่จอดรถดังกล่าวมีแนวโน้มที่จะมีจำนวนมากเกินความต้องการจริงของผู้อยู่อาศัย มีโอกาสน้อยมากที่ที่จอดรถตามจำนวนดังกล่าวจะเต็ม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่ที่มีอัตราการเป็นเจ้าของรถยนต์ต่ำ

2.2 แนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยในการเป็นเจ้าของรถยนต์ส่วนตัว

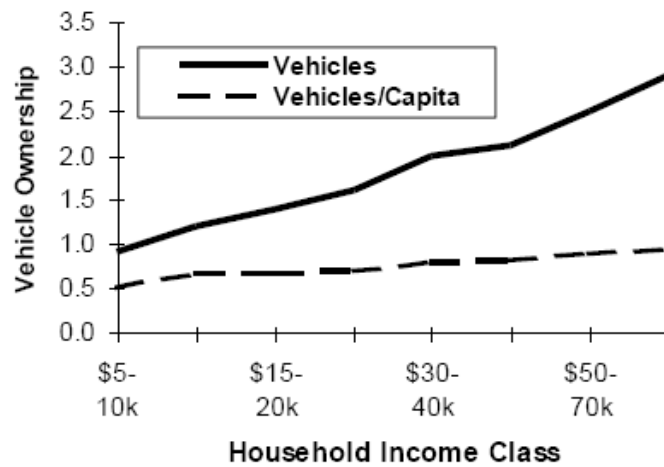
Jennifer L. Kent (2014)⁶ ได้ทำการศึกษถึงปัจจัยต่างๆที่ผู้คนในเมืองใหญ่หันมาครอบครองและใช้รถยนต์ส่วนตัวกันเป็นจำนวนมากถึงแม้จะมีระบบขนส่งมวลชนที่สะดวกสบายและครอบคลุมที่หลากหลายสถานที่ พบว่าความคล่องตัว ความอิสระในการเดินทาง และ ความสะดวกสบาย เป็นปัจจัยหลักที่ทำให้ผู้คนหันมาครอบครองรถยนต์ส่วนตัวแทนที่จะเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชน ถึงแม้ว่าการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนจะประหยัดเวลามากกว่าก็ตาม เนื่องจากผู้ใช้รถยนต์ส่วนใหญ่ไม่ได้คำนึงถึงการประหยัดเวลาเป็นหลัก ในทางกลับกัน ผู้ใช้รถมักจะคำนึงถึงความสะดวกสบายในการเดินทางมากกว่า

Todd Litman (2016)⁷ ได้ทำการศึกษถึงปัจจัยต่างๆที่ส่งผลต่อความต้องการเป็นเจ้าของรถยนต์ส่วนตัวในประเทศสหรัฐอเมริกา ยกตัวอย่างเช่น ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ สังคม การเดินทาง และการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชน มีจำนวนครัวเรือนที่ไม่มีรถยนต์ส่วนตัวประมาณ 12% โดยจำนวนครัวเรือนที่ไม่มีรถยนต์มักจะอยู่ในเมืองใหญ่ที่สามารถใช้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะได้อย่างสะดวกสบายหรือเป็นครอบครัวที่มีรายได้ต่ำ โดยที่จำนวนรถยนต์ส่วนตัวมีแนวโน้มที่จะสูงขึ้นเมื่อมีการเพิ่มขึ้นของรายได้ครัวเรือนหรือจำนวนสมาชิกภายในครอบครัว

⁵ (Shoup, 1999)

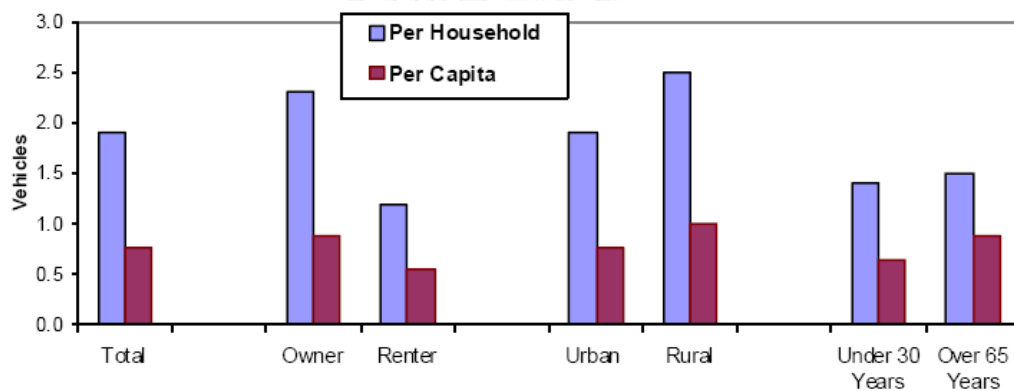
⁶ (Jennifer L. Kent, 2014)

⁷ (Litman, 2014)



รูป 8 แผนภูมิแสดงจำนวนรถยนต์ส่วนตัวต่อรายได้

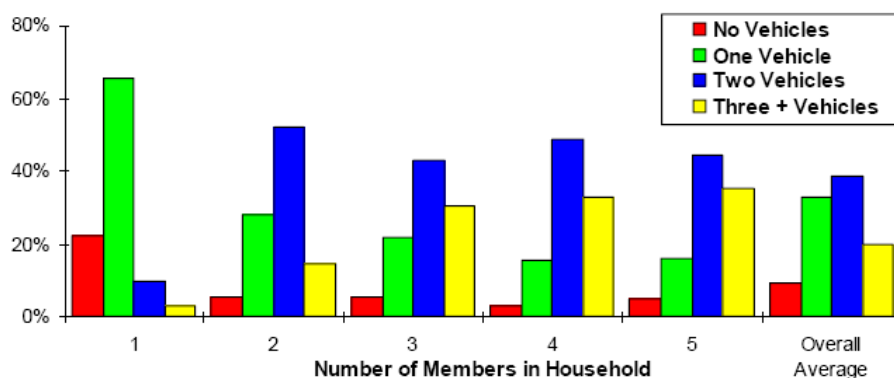
จากแผนภูมิจะสังเกตได้ว่ารายได้ที่สูงขึ้นมีผลต่อจำนวนและการเป็นเจ้าของรถยนต์ส่วนตัว



รูป 9 แผนภูมิแสดงจำนวนรถยนต์ส่วนตัวต่อครัวเรือนและต่อคน

โดยแบ่งออกเป็น กรรมสิทธิ์ความเป็นเจ้าของที่พักอาศัย ทำเลที่พักอาศัย และ อายุของผู้เป็นเจ้าของรถยนต์ส่วนตัว (BLS, 2002)⁸ จากแผนภูมิจะสังเกตได้ว่าผู้พักอาศัยที่มีอายุมากกว่า มีแนวโน้มที่จะเป็นเจ้าของรถยนต์ส่วนตัวมากกว่าผู้พักอาศัยที่มีอายุน้อยกว่า และ ผู้พักอาศัยในตัวเมืองมีอัตราการเป็นเจ้าของรถยนต์ต่ำกว่าผู้พักอาศัยที่อยู่นอกเมือง

⁸ (BLS, 2003)



รูป 10 แผนภูมิแสดงอัตราส่วนและจำนวนยานพาหนะส่วนตัวต่อจำนวนสมาชิกในครอบครัว

(Hu and Young, 1993 อ้างถึงใน Tod Litman)⁹

จากแผนภูมิจะสังเกตเห็นได้ว่าอัตราการเป็นเจ้าของรถยนต์ส่วนตัวขึ้นอยู่กับจำนวนสมาชิกในครอบครัว ในบ้านที่มี 2 หรือ 3 ห้องนอนอาจมีความต้องการที่จอดรถเพียงคันเดียว ในกรณีที่เป็นที่ประกอบด้วยพ่อแม่และลูกที่ยังเล็ก และเป็นผู้ใหญ่ที่ใช้รถร่วมกันเพียงคันเดียว ครอบครัวที่มีจำนวนสมาชิกน้อยมีการครอบครองรถยนต์ส่วนตัวจำนวนน้อยกว่าครอบครัวใหญ่

ทฤษฎีของมาสโลว์ (อดุลย์ จาตุรงค์กุล, 2543 : 150; อ้างอิงจาก Maslow, 1994 :164)¹⁰ ได้จัดลำดับทฤษฎีความต้องการของมนุษย์ โดยเรียงลำดับจากต่ำไปสูง จำนวน 5 ชั้น ดังนี้

1. ความต้องการด้านร่างกาย (Physiological Needs) เป็นความต้องการพื้นฐานของร่างกายเพื่อการอยู่รอด เช่น ความต้องการปัจจัยสี่ ความต้องการการพักผ่อน ความอบอุ่น และความต้องการทางเพศ ซึ่งทุกคนมีสิ่งเหล่านี้เหมือนกัน อาจแตกต่างกันไปแต่ละรายบุคคล ขึ้นอยู่กับ เพศ วัย ฯลฯ สินค้าที่ตอบสนองความต้องการทางด้านร่างกายของผู้บริโภค ได้แก่อาหาร น้ำ เครื่องนุ่งห่ม ที่อยู่อาศัย ยารักษาโรค สินค้าที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิตทั้งหมด

2. ความต้องการความมั่นคงปลอดภัย (Safety Needs) เมื่อได้รับความพึงพอใจด้านร่างกายแล้วนั้นมนุษย์ต้องการเพิ่มความต้องการในระดับที่สูงขึ้น คือ ความรู้สึกมั่นคงปลอดภัย เช่น ความมั่นคงในอาชีพ ความมั่นคงในครอบครัว หรือ หลักประกันชีวิต

3. ความต้องการด้านสังคม (Social Needs) หรือความต้องการความรักและการยอมรับ (Love and belongingness Needs) เช่น ความต้องการการยอมรับจากบุคคลอื่น หรือต้องการรักคนอื่นและได้รับความรัก ความชื่นชม จากคนอื่น ๆ

4. ความต้องการการยกย่อง (Self-Esteem Needs) อาจเป็นความต้องการการยกย่องส่วนตัว (Self-esteem) ความนับถือ (Recognition) และสถานะ (Status) จากสังคม ตลอดจนเป็นความพยายามที่จะให้มีความสัมพันธ์ระดับสูงกับบุคคลอื่น เช่น ความมีชื่อเสียงในสังคม ได้รับการยกย่องนับถือ ความสำเร็จ ความรู้

⁹ (Tod Litman, 2016)

¹⁰ (อดุลย์ จาตุรงค์กุล, 2543)

ศักดิ์ศรี ความสามารถ สถานะที่ดีในสังคมและมีชื่อเสียงในสังคม สินค้าที่สนองความต้องการในด้านนี้ ได้แก่ รถยนต์ราคาแพง บ้านหลังใหญ่โต หรือ เสื้อผ้าราคาแพง เป็นต้น

5. ความต้องการประสบความสำเร็จสูงสุดในชีวิต (Self-actualization Needs) เป็นความต้องการขั้นสูงสุดของแต่ละบุคคล ที่ต้องการได้รับการยกย่องเป็นพิเศษ เช่น ความต้องการเป็นใหญ่ มียศฐาบรรดาศักดิ์ เป็นผู้ที่มีชื่อเสียง นักกีฬา นักร้อง นักแสดง มีหน้ามีตาในสังคม เป็นต้น

2.3 แนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยในการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบการเดินทาง¹¹

1. ระยะทางในการเดินทางมีผลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง เนื่องจากแต่ละรูปแบบของการเดินทางจะมีอัตราความเร็วแตกต่างกัน ยกตัวอย่างเช่น ในการเดินทางระยะสั้น ระยะเวลาในการเดินทางของแต่ละรูปแบบจะแตกต่างกันไม่มากนัก แต่ในทางกลับกัน การเดินทางในระยะทางที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้ระยะเวลาในการเดินทางแตกต่างกันมากขึ้น ซึ่งส่งผลต่อการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบการเดินทางของบุคคลดังกล่าว

2. ด้านจุดประสงค์ในการเดินทางพบว่า การเดินทางเพื่อไปยังที่ทำงานหรือสถานศึกษา มีการใช้รูปแบบการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนสาธารณะมากกว่าจุดประสงค์ของการเดินทางเพื่อไปซื้อสินค้า เนื่องจากไม่ต้องพกสัมภาระมากมายนักประหยัด และมีความคล่องตัวสูงกว่า

3. สภาพทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้เดินทาง ได้แก่ รายได้ การเป็นเจ้าของรถยนต์ รูปแบบครัวเรือน อาชีพ ที่ตั้งของสถานที่ทำงาน ปัจจัยเหล่านี้ล้วนมีความสัมพันธ์ระหว่างกันในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง จากการศึกษาพบว่าผู้ที่มีรายได้สูงส่วนใหญ่จะเลือกใช้รถยนต์ส่วนตัวในการเดินทาง เนื่องจากมีกำลังซื้อที่มากกว่าและสามารถที่จะจ่ายค่าบำรุงรักษารถยนต์ได้ ถ้าหากอัตราการเป็นเจ้าของรถยนต์ส่วนตัวสูง อัตราการใช้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะจะต่ำลง

4. ลักษณะของระบบขนส่งมวลชนส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง ยกตัวอย่างเช่น ระยะเวลาในการเดินทาง ค่าใช้จ่าย ความสะดวกสบาย และ การเข้าถึงระบบขนส่งมวลชน จากการศึกษาพบว่าหากระบบขนส่งมวลชนสาธารณะใช้ระยะเวลาในการเดินทางรวมสูงกว่าการเดินทางโดยรถยนต์ จำนวนผู้ที่เลือกเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนสาธารณะจะลดลง และหากค่าใช้จ่ายในการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนสาธารณะสูงกว่าค่าใช้จ่ายในการเดินทางโดยรถยนต์ จำนวนผู้ที่เลือกเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนสาธารณะจะลดลงเช่นกัน

ในด้านการเปรียบเทียบระหว่างค่าใช้จ่ายในการเดินทางกับเวลาที่ใช้ในการเดินทางที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบ พบว่า การลดระยะเวลาในการเดินทางมีผลให้จำนวนผู้โดยสารระบบขนส่งมวลชนเพิ่มขึ้นมากกว่าการลดอัตราค่าโดยสาร ในขณะที่เดียวกัน การลดระยะเวลาการเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ ยกตัวอย่างเช่น ระยะการเดินทาง ระยะเวลารอรถโดยสาร จะมีผลต่อการเพิ่มจำนวนผู้ใช้บริการมากกว่า

¹¹(Jorh R. Short, 1984)

การลดระยะเวลาที่ผู้ใช้บริการอยู่ในยานพาหนะ จึงทำให้ผู้ที่เดินทางนิยมใช้รถยนต์ส่วนตัวมากขึ้น เนื่องจากระยะเวลาในการเข้าถึงและระยะเวลาในการรอคอยต่ำกว่า

2.4 ปัญหาที่มักเกิดกับที่จอดรถยนต์ในเขตพื้นที่อาศัยหนาแน่น

Banerjee & Associates (2003)¹² ได้ทำการศึกษาถึงปัญหาเกี่ยวกับที่จอดรถที่มักเกิดขึ้นในเขตพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นในประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นประเทศที่มีอัตราการเป็นเจ้าของรถยนต์ส่วนตัวที่สูง จึงวิเคราะห์ถึงปัญหาต่างๆที่เกิดขึ้นได้ดังต่อไปนี้

- ข้อมูลไม่ชัดเจน เช่น ไม่ได้บอกราคาค่าที่จอดรถที่แน่นอน หรือ ไม่ได้บอกจำนวนที่จอดรถที่แน่นอน
- ที่จอดรถไม่สะดวกสบาย เช่น อยู่ไกลจากที่พักอาศัยหรือที่ทำงาน
- ที่จอดรถสำหรับผู้พิการหรือผู้สูงอายุ อยู่ไกลจากทางลาดหรือประตูทางเข้าอาคาร
- รถยนต์จากภายนอกเข้ามาจอดในพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นเป็นจำนวนมาก ไม่ใช่รถยนต์ของผู้พักอาศัยในบริเวณนั้นๆ
- พื้นที่รับส่งหรือที่จอดรถยนต์ชั่วคราว กีดขวางพื้นผิวการจราจร ก่อให้เกิดการจราจรติดขัด
- พื้นที่จอดรถที่ใกล้เคียงบ้านพักหรือที่ทำงาน ในระยะเดินถึง หาได้ยาก และมีราคาค่าจอดที่สูง
- อัตราหมุนเวียนของที่จอดรถยนต์ต่ำ ยกตัวอย่างเช่น การจอดรถยนต์คันเดียวในที่เดิม เกินกว่า 4 ชั่วโมง โดยไม่ได้ขยับออกไปที่ใด ทำให้เสียโอกาสสำหรับรถยนต์คันใหม่ที่เข้ามาหาที่จอด

สังเกตได้ว่าปัญหาต่างๆที่เกิดขึ้นกับที่จอดรถยนต์ในสหรัฐอเมริกามีความใกล้เคียงกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษาหรือแม้แต่ในกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีความจำเป็นที่จะต้องศึกษาถึงแนวทางการบรรเทาปัญหาที่เกิดขึ้น เนื่องจากอัตราการกระจายตัวของความเจริญในประเทศไทยนั้น กระจุกตัวอยู่ในกรุงเทพมหานครเป็นหลัก ทำให้ปัญหาที่จอดรถยนต์นั้นมีแนวโน้มที่จะสูงขึ้นในอนาคต

2.5 แนวทางแก้ไขปัญหาที่จอดรถยนต์ในเขตตัวเมือง

2.5.1 แนวคิดการสนับสนุนการเพิ่มที่จอดรถ

จากงานวิจัยของ Asian Development Bank (2011)¹³ พบว่าบางประเทศในภูมิภาคเอเชียมีการใช้นโยบายของภาครัฐในการบรรเทาปัญหาที่จอดรถ โดยเฉพาะในเขตเมืองหลวงที่มีความหนาแน่นของประชากรสูง ยกตัวอย่างเช่น การเก็บค่าจอดรถในพื้นที่สาธารณะเพื่อลดจำนวนรถยนต์ที่จอดกีดขวางการ

¹²(Associates, 2003)

¹³(Bank, 2011)

สัญญา นโยบายสนับสนุนให้ภาคเอกชนใช้พื้นที่ของตนเองในการทำที่จอดรถสาธารณะมากขึ้น หรือ การใช้อาคารที่ไม่ใช่ที่พักอาศัยให้เป็นที่จอดรถใช้ช่วงเวลากลางคืน

	ความแพร่หลายของที่จอดรถยนต์สาธารณะในอาคารเอกชนบริเวณย่านตัวเมือง	นโยบายสนับสนุนในการจัดที่จอดรถยนต์สาธารณะ
อาเมดาบัต	น้อย	-
ดักกา	น้อย	-
มะนิลา	ปานกลาง แต่ส่วนมากเป็นที่จอดรถเฉพาะสำหรับลูกค้า	-
จกาคา	ปานกลาง แต่ส่วนมากเป็นที่จอดรถเฉพาะสำหรับลูกค้า	-
กรุงเทพมหานคร	ปานกลาง	-
กัวลาลัมเปอร์	ปานกลาง	-
สิงคโปร์	ปานกลาง	-
โตเกียว	ปานกลาง	-
ฮานอย	น้อย ส่วนมากเป็นช่วงกลางคืน	-
ปักกิ่ง	ปานกลาง	มีนโยบายสนับสนุนให้อาคารที่ไม่ใช่อาคารพักอาศัย ทำที่จอดรถสำหรับบ้านเรือนใกล้เคียงในเวลากลางคืน
กวางโจว	ปานกลาง	มีนโยบายสนับสนุนให้อาคารที่ไม่ใช่อาคารพักอาศัย ทำที่จอดรถสำหรับบ้านเรือนใกล้เคียงในเวลากลางคืน
ไทเป	มีมาก พบเห็นได้ทั่วไป	มีนโยบายใหม่พื้นที่ก่อสร้างอาคารเพิ่มขึ้น สำหรับโครงการที่จัดที่จอดรถไว้มากกว่ากฎหมายกำหนด
ฮ่องกง	มีมาก พบเห็นได้ทั่วไป	ในบางกรณี ผู้ประกอบการอาจถูกขอให้มีการทำที่จอดรถเพิ่มเติมสำหรับบุคคลทั่วไป
เซิล	มีมาก พบเห็นได้ทั่วไป	มีนโยบายให้โรงเรียนและอาคารของรัฐบาล ทำที่จอดรถยนต์สาธารณะ โดยเฉพาะในเวลากลางคืน

ตาราง 2 แสดงความแพร่หลายของการนำพื้นที่ส่วนบุคคลมาทำที่จอดรถสาธารณะ

จากตารางจะเห็นได้ว่าในบางประเทศได้มีนโยบายการนำอาคารของภาคเอกชนที่มีที่จอดรถยนต์มาให้บุคคลภายนอกใช้จอดรถยนต์ได้ โดยเรียกเก็บค่าใช้จ่ายหรือไม่เก็บค่าใช้จ่าย ซึ่งสามารถช่วยบรรเทาปัญหาการขาดแคลนที่จอดรถได้ โดยเฉพาะเวลากลางคืน นโยบายเหล่านี้อาจแตกต่างกันไปในแต่ละเมือง มีทั้งที่มีมาก พบเห็นได้ทั่วไป ปานกลาง ไปจนถึงพบเห็นได้น้อย

Banerjee & Associates (2003)¹⁴ ได้ทำการศึกษาถึงวิธีบรรเทาปัญหาของเมืองบอสตัน รัฐแมสซาชูเซตส์ ประเทศสหรัฐอเมริกา พบว่ามีการสนับสนุนการแบ่งปันพื้นที่จอดรถยนต์ตามช่วงเวลาการใช้งาน ยกตัวอย่างเช่น พื้นที่จอดรถของโรงเรียน East Boston High School ที่มีใช้ที่จอดรถยนต์เต็มตลอดในช่วงกลางวันและว่างในช่วงกลางคืน ซึ่งในช่วงหลังโรงเรียนเลิกนี้ บ้านเรียนหรือธุรกิจใกล้เคียงสามารถเข้าไปใช้ที่จอดรถของโรงเรียนได้จนถึงช่วงเช้าของวันรุ่งขึ้น

กฤษณา ศรีชู (2011)¹⁵ ได้ทำการศึกษาถึงนโยบายที่จอดรถของประเทศในเอเชีย พบว่า เมืองใหญ่ๆในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อย่าง กรุงเทพฯ จกาคาร์ มะนิลา และ กัวลาลัมเปอร์ มีการใช้นโยบายการ

¹⁴ Banerjee and (Associates, 2003)

15 (กฤษณา ศรีชู, 2554)

กำหนดความต้องการที่จอดรถต่ำสุด (Minimum Requirement Parking) เพื่อเอื้อประโยชน์ให้ผู้ใช้ที่จอดรถมากกว่า

ลิฟท์จอดรถ

การใช้ลิฟท์จอดรถสามารถพบได้มากขึ้นในปัจจุบันโดยเฉพาะในเขตพื้นที่อาศัยที่มีคนอยู่หนาแน่นและที่ดินมีราคาสูง การใช้ลิฟท์จอดรถคือการจอดซ้อนคันกันขึ้นไปในแนวตั้ง เป็นการลดพื้นที่ที่ใช้จอดรถยนต์อย่างมีประสิทธิภาพ และประหยัดพื้นที่มากกว่าการทำอาคารจอดรถ เนื่องจากไม่ต้องทำทางขึ้นสำหรับรถยนต์ แต่เนื่องจากมีต้นทุนในการทำที่ค่อนข้างสูง ระยะเวลาในการเข้า-ออก และ ยังไม่มีความแพร่หลายมากนักในประเทศไทย จากการสัมภาษณ์ รองศาสตราจารย์ ดร.พนิต ภูจินดา กล่าวว่า ในพื้นที่จอดรถขนาดไม่เกิน 1 ไร่ การใช้ระบบลิฟท์จอดรถมีความคุ้มค่ากว่าการสร้างอาคารจอดรถซึ่งต้องมีการก่อสร้างโครงสร้างอาคารและทางลาดขึ้น-ลง ซึ่งเสียพื้นที่ที่ค่อนข้างเยอะ โดยที่ลิฟท์จอดรถสามารถจอดซ้อนได้ประมาณ 4 คัน สำหรับพื้นที่ที่ไม่ใหญ่มากนัก แต่สำหรับพื้นที่อาคารจอดรถที่มีขนาดเกิน 1 ไร่ การสร้างอาคารจอดรถที่มีทางลาดขึ้น-ลง นั้นคุ้มค่ากว่า



รูป 11 ตัวอย่างลิฟท์จอดรถ

2.5.2 แนวคิดการสนับสนุนการจำกัดจำนวนที่จอดรถ

ไชยยุทธ์ ฒ นคร ผู้อำนวยการกองควบคุมอาคาร กทม.(2538) กล่าวสนับสนุนในเรื่องนี้ว่า จากการสัมมนาในหลายครั้งเกี่ยวกับเรื่องกฎหมายที่จอดรถ ส่วนใหญ่จะมีความเห็นที่ไม่อยากให้มีการแก้กฎหมายเพื่อเพิ่มพื้นที่จอดรถในอาคารขนาดต่างๆ เพราะหากกำหนดที่จอดรถให้เพิ่มขึ้น สิ่งที่มาคือปัญหาจราจร ในขณะที่เดียวกันภาคเอกชนก็จะแบกรับต้นทุนไม่ไหว เพราะราคาค่าก่อสร้างและที่ดินที่สูงขึ้นมากเมื่อเทียบกับสมัยก่อน รัฐบาลควรริบสร้างระบบขนส่งมวลชนให้มีคุณภาพมากกว่าเปลี่ยนแปลงกฎหมายตัวนี้

กฤษณา ศรีชู (2011)¹⁶ยังได้ศึกษาถึงนโยบายของประเทศต่างๆในเอเชียตะวันออก เช่น ญี่ปุ่น เกาหลี และฮ่องกง พบว่า มีการกำหนดความต้องการที่จอดรถสูงสุด (Maximum Parking Requirement) ซึ่งเป็นการ

¹⁶ อ้างแล้วในข้อ 16

ลดจำนวนที่จอดรถลง โดยทางรัฐบาลท้องถิ่นที่เป็นผู้จัดหาที่จอดรถได้ส่งเสริมให้มีนโยบายการใช้ที่จอดรถร่วมกัน (Shared Parking) มากขึ้น โดยการใช้ที่จอดรถร่วมกัน เป็นการช่วยลดจำนวนพื้นที่จัดหาที่จอดรถแทนที่เจ้าของที่ดินจะจัดหาที่จอดรถของเฉพาะอาคารนั้น ก็สามารถที่ใช้ที่จอดรถร่วมกันในกรณีที่มีการใช้ประโยชน์ในเวลาที่แตกต่างกัน โดยมีการทำข้อตกลงระหว่าง 2 ฝ่าย

Liew Eng Leng(2016)¹⁷ การลดจำนวนที่จอดรถและหันไปเก็บค่าจอดรถในอัตราที่สูงขึ้น ก่อให้เกิดการจอดรถอย่างผิดกฎหมายหรือจอดข้างทางมากขึ้น หากมีนโยบายจำกัดจำนวนที่จอดรถ รัฐบาลควรจะพัฒนาการเข้าถึงและความครอบคลุมของระบบขนส่งมวลชนให้ดียิ่งขึ้น เพื่อเป็นการสนับสนุนให้ประชาชนลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว

Donald Shoup(1999)¹⁸ ได้กล่าวว่าการกำหนดมาตรฐานที่จอดรถดังกล่าวมีแนวโน้มที่จะมีจำนวนมากขึ้นตามความต้องการจริงของผู้อยู่อาศัย มีโอกาสน้อยมากที่ที่จอดรถตามจำนวนดังกล่าวจะเต็ม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่ที่มีอัตราการเป็นเจ้าของรถยนต์ต่ำ

Todd Litman (2011)¹⁹ กล่าวว่าจัดการที่จอดรถเป็นวิธีการที่ดีกว่าการจัดการที่จอดรถ เนื่องจากสามารถส่งเสริมให้เกิดกลยุทธ์การวางแผนตามวัตถุประสงค์ ดังนี้

- เป็นการลดค่าใช้จ่ายในการพัฒนาพื้นที่จอดรถ
- เพื่อให้เกิดความกระชับของการวางแผนชุมชนเมือง
- เพื่อส่งเสริมให้เกิดการใช้รูปแบบการเดินทางอื่นๆ ที่เป็นการลดจำนวนยานพาหนะ อันเป็นสาเหตุ

ที่ทำให้ เกิดการจราจรติดขัดและมลพิษทางอากาศ

อนุเทพ(2554)²⁰ กล่าวว่าโครงการที่อยู่ใกล้สถานีจะมีความต้องการใช้ที่จอดรถยนต์ส่วนตัวน้อยกว่าโครงการที่อยู่ห่างออกไป เนื่องจากผู้คนมักใช้ระบบขนส่งมวลชนมากกว่า ทำให้ที่จอดรถยนต์ของโครงการไม่ได้ถูกใช้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และค่าใช้จ่ายในการจอดรถยนต์ส่งผลอย่างมากต่อความต้องการที่จอดรถยกตัวอย่างเช่น ที่จอดรถในย่านธุรกิจกลางเมืองที่มีราคาสูง เนื่องจากอัตราค่าจอดรถยนต์ที่สูงขึ้นจะทำให้ความต้องการที่จอดรถยนต์ต่ำ

Michael Manville(2013)²¹ การกำหนดจำนวนที่จอดรถขั้นต่ำของอาคารนั้นเป็นวิธีแก้ปัญหาที่แท้จริง หากไม่มีข้อกำหนดดังกล่าวโดยที่ให้อิสระแก่ผู้ประกอบการในการทำที่จอดรถหรือไม่ทำก็ได้ นั้น จะทำให้เกิดกรณีที่บางโครงการทำที่จอดรถเพื่อรองรับลูกค้า ในขณะที่เดียวกันบางโครงการไม่มีการจัดเตรียมที่จอดรถให้ลูกค้า ซึ่งหากผู้คนส่วนมากมีรถยนต์ส่วนตัวก็จะทำให้ปัญหาที่จอดรถไม่เพียงพอสามารถเกิดขึ้นได้ แต่ในบางพื้นที่ เนื่องจากมีผู้ใช้รถจำนวนมาก ผู้ประกอบการจึงหันมาทำที่จอดรถเพื่อดึงดูดกลุ่มลูกค้าเหล่านี้

¹⁷ (Liew Eng Leng, 2016)

¹⁸ อ้างแล้วในข้อ 5

¹⁹ (Litman, 2011)

²⁰ (อนุเทพ ศิริสิทธิ์, 2554)

²¹ (Michael Manville, 2013)

ยกตัวอย่างเช่น เมืองลอสแอนเจลิส รัฐแคลิฟอร์เนีย ที่ผู้คนส่วนมากใช้รถยนต์ส่วนตัวเป็นพาหนะหลัก ผู้ประกอบการส่วนมากจึงจัดเตรียมที่จอดรถไว้เพื่อรองรับความต้องการ ในขณะที่เดียวกันที่เมืองพอร์ตแลนด์ รัฐโอเรกอน ผู้ประกอบการบางรายไม่มีการจัดเตรียมที่จอดรถให้ผู้พักอาศัย แต่ทางผู้พักอาศัยมีการนำรถยนต์ส่วนตัวมาใช้ จึงก็ให้เกิดความแออัดของการจอดรถยนต์บริเวณถนนหลัก ซึ่งปัญหาเหล่านี้ไม่เกิดขึ้นกับเมืองลอสแอนเจลิสเพราะว่าทางภาครัฐได้มีการกำหนดไม่ให้มีการจอดรถฟรีบริเวณทางสัญจรหลัก บริเวณตัวเมืองมีการคิดเงินค่าจอดรถตั้งแต่เวลาแปดโมงเช้าถึงสองทุ่ม และถนนส่วนมากในเมืองมีกฎหมายจอดรถยนต์ข้ามคืน

จากกฎระเบียบดังกล่าวอาจสรุปได้ว่า การที่ภาครัฐไม่มีการให้จอดรถยนต์ฟรีหรือจอดข้ามคืนบริเวณถนน จะส่งผลให้ผู้ประกอบการมีการจัดเตรียมที่จอดรถของโครงการ และ ลูกค้าหรือผู้ใช้รถยนต์ก็จะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการจอด

2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

กิตตินันท์(2547)²² ได้ทำการวิจัยเรื่อง “ความสัมพันธ์และพฤติกรรมการใช้ที่จอดรถของผู้อยู่อาศัยรายได้น้อยถึงปานกลางในอาคารอยู่อาศัยรวมที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ : กรณีศึกษา อาคารชุดในเขตกรุงเทพมหานครชั้นใน” พบว่า ผู้พักอาศัยในอาคารที่ชุดที่มีที่จอดรถไม่เพียงพอส่วนใหญ่อายุ 31-40ปี มีอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชน รายได้ครัวเรือนอยู่ที่ 15,001-30,000 บาทต่อเดือน ซึ่งการเดินทางไปทำงานส่วนใหญ่ใช้รถยนต์ส่วนตัวและอาศัยอยู่ในห้องพักขนาด 22-28 ตารางเมตร โดยที่ผู้อยู่อาศัยที่ไม่มีรถยนต์ส่วนใหญ่จะมีอายุน้อยกว่า 20ปี เป็นกลุ่มนักเรียนนักศึกษาหรือพนักงานทั่วไป มีที่ทำงานอยู่ไม่ไกลจากที่พักและใช้เวลาเดินทางน้อย แสดงว่าการที่ไม่มีรถยนต์เนื่องจากรายได้น้อยจึงเลือกที่พักอาศัยอยู่ใกล้กับสถานศึกษาหรือแหล่งงานเพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

อนุเทพ ศิริสิทธิ์²³ ได้ทำการวิจัยเรื่อง “พฤติกรรมการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่ตั้งอยู่ในและนอกกระยะการเดินทางถึงสถานีรถไฟฟ้าสุทธินสาร” พบว่าความต้องการใช้รถยนต์ส่วนตัวและความต้องการที่จอดรถยนต์มีแนวโน้มจะลดน้อยลงเมื่อมีรูปแบบการเดินทางสาธารณะอื่นๆ เช่น ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะหรือรถยนต์รับจ้าง โดยรูปแบบการเดินทางดังกล่าวต้องมีจำนวนเพียงพอต่อความต้องการ มีความสะดวกสบาย ค่าใช้จ่ายและ ระยะเวลาในการเดินทางที่เหมาะสม ความสามารถในการเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนดังกล่าว และอาคารที่ตั้งอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า มีความจำเป็นในการจัดเตรียมที่จอดรถยนต์ในจำนวนน้อยกว่าอาคารที่อยู่ไกลออกไป จากงานวิจัยดังกล่าวยังค้นพบอีกว่าระยะห่างระหว่างคอนโดมิเนียมกับสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสถานีสุทธินสาร มีผลต่อความต้องการที่จอดรถยนต์ส่วนตัว โครงการที่อยู่ใกล้สถานีมีความอุปสงค์ต่ำกว่าโครงการที่อยู่ไกลออกไป ผู้พักอาศัยมีแนวโน้มที่จะเดินทางด้วยรถไฟฟ้าใต้ดินมากขึ้น

²² (กิตตินันท์ คนขยัน, 2547)

²³ อ้างแล้วในข้อ 20

และไม่มีรถยนต์ส่วนตัว ซึ่งแสดงให้เห็นความสัมพันธ์ระหว่างระยะห่างของโครงการถึงระบบขนส่งมวลชนกับอุปสงค์ด้านที่จอดรถ

รูปแบบการเดินทางมายังสถานีระบบขนส่งมวลชนมีความแตกต่างกันออกไปในแต่ละระยะทาง ซึ่งระยะการเดินทางที่ยังสถานีจะมีระยะทางต่ำที่สุดคือ 0.6-1.0 กิโลเมตร และ จากการศึกษาแผนแม่บทของระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร มีการเสนอว่าการให้บริการแต่ละสถานีควรมีระยะห่าง 500 เมตร อาจเพิ่มได้เป็น 1 กิโลเมตร ในบางพื้นที่ ขึ้นอยู่กับความเหมาะสมและองค์ประกอบต่างๆ สำหรับโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร มีระยะห่างระหว่างแต่ละสถานีประมาณ 800 – 1,000 เมตร ดังนั้นจึงกำหนดรัศมี 1 กิโลเมตรจากพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพระราม 9 เนื่องจากสามารถเข้าถึงการให้บริการได้อย่างสะดวกสบายโดยการเดินเท้า ส่วนการใช้รถยนต์เพื่อเข้าถึงการให้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน โดยส่วนมากจะมีระยะทางเฉลี่ยที่สูงที่สุดคือประมาณ 6.7-9.7 กิโลเมตร²⁴

รูปแบบการเดินทาง	ระยะทางที่ผู้ใช้เดินทางมายังสถานี	
	ระยะทางเฉลี่ย	ระยะทางสูงสุด
เดินเท้า	0.6-1.0	1.0-1.6
จักรยาน	1.6-3.2	3.2-4.8
รถโดยสารประจำทาง	3.2-6.4	6.4-9.7
รถโดยแท็กซี่	4.8-6.4	6.4-9.7
รถยนต์ส่วนตัว	6.7-9.7	9.7-16.0

ตาราง 3 รูปแบบการเดินทางและระยะทางที่ผู้ใช้บริการเดินทางมายังสถานีรถไฟฟ้า
ที่มา : Transportation and Traffic handbook

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้ทำการศึกษาในรูปแบบพาหนะเชื่อมต่อการเข้าใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินในทุกสถานีที่ให้บริการ²⁵ พบว่า ประชากรส่วนใหญ่เลือกใช้การเดินทางมายังสถานี คิดเป็นร้อยละ 63.3 โดยที่การมาจอดที่สถานีและโดยสารรถไฟฟ้าต่อ คิดเป็นร้อยละ 17.2 การใช้รถยนต์ส่วนตัว แวะส่งชั่วคราว คิดเป็นร้อยละ 20.8 มอเตอร์ไซด์รับจ้าง คิดเป็นร้อยละ 25.4 โดยตัวเลือกที่คนใช้น้อยที่สุดคือ มอเตอร์ไซด์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 3.3

24 (Wolfgang S. Homburge, 1982)

25 ("รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการสำรวจพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้บริการ สำหรับรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล," 2552)

รูปแบบการเดินทาง	จำนวน (ร้อยละ)
เดิน	6,679 (63.3)
รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง	2,680 (25.4)
รถมอเตอร์ไซด์ส่วนตัว	353 (3.3)
จักรยาน	572 (5.4)
รถยนต์ส่วนตัว (Kiss & Ride)	2,192 (20.8)
รถโดยสารสาธารณะ	1,753 (16.6)
เรือโดยสาร	1,955 (18.5)
รถไฟฟ้า BTS	1,910 (18.1)
รถยนต์ส่วนตัว (Park & Ride)	1,810 (17.2)
รถเมล์ธรรมดา	3,170 (30.0)
รถเมล์ปรับอากาศ	3,273 (31.0)
รถแท็กซี่	2,771 (26.3)
รถไฟ	989 (9.4)
รถสองแถว	819 (7.7)
อื่นๆ	1,871 (17.7)

ตาราง 4 ร้อยละของรูปแบบการเดินทางเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน

ที่มา : การสำรวจข้อมูลของโครงการรถไฟฟ้าใต้ดิน

จากตารางดังกล่าวจะสังเกตเห็นได้ว่าแม้จะมีรูปแบบการเดินทางที่พิกอาศัยในระยะทาง 1 กิโลเมตรเข้ามาถึงสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินหรือมีอัตราส่วนการเดินทางและมอเตอร์ไซด์รับจ้างค่อนข้างสูง ซึ่งมีความเป็นไปได้ว่าที่จอดรถยนต์อาจมีความจำเป็นน้อยกว่าสำหรับโครงการที่อยู่ในระยะการเดินทางหรือประมาณไม่เกิน 1 กิโลเมตร

สุรเชษฐ์ ดิงสมิตร (2548)²⁶ ได้ทำการศึกษาหัวข้อเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์นิสสัน ในเขต กรุงเทพมหานคร จากการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับการตัดสินใจซื้อรถยนต์ส่วนตัวพบว่า บุคคลในครอบครัวเป็นผู้ที่ผู้บริโภครีกริยามากที่สุดในการตัดสินใจซื้อรถ และสาเหตุหลักที่ทำให้ผู้บริโภครตัดสินใจซื้อรถยนต์นิสสัน ส่วนใหญ่เป็นเพราะต้องการความสะดวกสบายรวดเร็วและความปลอดภัยในการเดินทาง

กฤษฎา ศรีชู (2554)²⁷ ได้ทำการศึกษาถึงความเหมาะสมของการนำมาจัดการจัดการที่จอดรถในรูปแบบต่างๆมาประยุกต์ใช้ ดังตารางต่อไปนี้

มาตรการ	ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง	ประเภทอาคาร	เงื่อนไข	ผลประโยชน์	ผู้ได้รับผลประโยชน์
การใช้ที่จอดรถร่วมกัน	- เจ้าของที่ดินที่อยู่ใกล้กัน - ผู้ที่เดินทางมาติดต่อ - ลูกจ้าง	- สำนักงาน - ร้านค้า - การบริการ อื่นๆ	- มีการเกาะกลุ่มของอาคาร - มีความต้องการใช้ที่จอดรถต่างเวลา - ข้อตกลงร่วม	- ลดพื้นที่ในการจัดหาที่จอดรถ	- ผู้ประกอบการ - ผู้พิกอาศัย

²⁶ (สุรเชษฐ์ ดิงสมิตร, 2548)

²⁷ อ้างแล้วในข้อ 15

			ระหว่างเจ้าของที่ดิน		
การกำหนดที่จอดรถสูงสุด	- รัฐบาล - ผู้ประกอบการ	- ที่พักอาศัย - สำนักงาน	- ขึ้นอยู่กับกฎหมายควบคุมอาคาร	- ลดความต้องการใช้รถยนต์และพื้นที่จอดรถ - ลดค่าใช้จ่ายในการจัดหาพื้นที่จอดรถเป็นจำนวนมาก	- ผู้ประกอบการ - หน่วยงานด้านการคมนาคม
การเก็บเงินค่าที่จอดรถ	- ผู้ประกอบการ - เจ้าของที่ดิน	- ศูนย์การค้า - อาคารจอดรถ	- ขึ้นอยู่กับระยะเวลาในการจอด	- ลดความต้องการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล	- ผู้ประกอบการ - หน่วยงานด้านการคมนาคม
การแยกค่าที่จอดรถออกจากค่าเช่าที่พักอาศัย	- ผู้ประกอบการ - ผู้เช่าที่พักอาศัย	- อพาร์ทเมนต์ - คอนโดมิเนียม - โรงแรม	- ขึ้นอยู่กับข้อกำหนดของผู้ประกอบการ	- ลดค่าใช้จ่ายแก่ผู้พักอาศัยหรือผู้เช่า	- ผู้พักอาศัย/ ผู้เช่า

ตาราง 5 มาตรการแก้ไขปัญหาที่จอดรถและผลที่เกิดขึ้น

นอกจากนี้ยังทำการศึกษาถึงประโยชน์ของการจัดการที่จอดรถต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย พบว่าการบริหารจัดการที่จอดรถมีประโยชน์ต่อฝ่ายต่างๆ ดังนี้

- หน่วยงานทางด้านคมนาคมขนส่ง > ช่วยควบคุมการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลอันเป็นสาเหตุของการจราจรติดขัด
- ผู้ประกอบการ นักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ เจ้าของที่ดิน > ลดต้นทุนในการการจัดทำที่จอดรถ สามารถเพิ่มพื้นที่ให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจอื่นๆ
- ผู้ที่ใช้รถยนต์ > เพิ่มทางเลือกในการใช้พื้นที่จอดรถหรือการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนทางราง
- คนที่เดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน > ลดค่าเช่าหรือซื้อที่ที่พักอาศัย
- ผู้เช่า ผู้พักอาศัย > ลดค่าเช่าหรือซื้อที่ที่พักอาศัย

บทที่ 3

วิธีการดำเนินการวิจัย

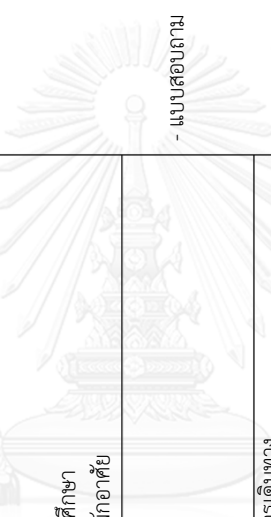
3.1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

ตาราง 6 กรอบแนวคิดในการวิจัย



ตาราง 7 ระเบียบวิธีวิจัย

3.2 ระเบียบวิธีวิจัย

วัตถุประสงค์	ตัวแปรหลัก	ตัวแปรรอง	เครื่องมือ	กลุ่มประชากร	กลุ่มตัวอย่าง
1. ศึกษาลักษณะทางกายภาพและการจัดการที่จอดรถของพาร์กเม้นต์ในโครงการกรณีศึกษา	ลักษณะทางกายภาพและรูปแบบของโครงการ การบริหารจัดการด้านที่จอดรถ	- ทำเลที่ตั้ง - ราคาเช่า - จำนวนห้องพัก - จำนวนที่จอดรถ - กฎระเบียบการใช้ที่จอดรถ - ทัศนคติของผู้ประกอบการ	- การสำรวจ - การสัมภาษณ์	- โครงการ A - โครงการ B - โครงการ C - โครงการ D - ผู้ประกอบการ	- ลักษณะทางกายภาพอาคาร - พื้นที่จอดรถ - สถานที่ตั้งโครงการ - ผู้ประกอบการ A, B, C, และ D
2. ศึกษาความต้องการพื้นที่จอดรถของผู้พักอาศัยในโครงการกรณีศึกษา	ลักษณะครัวเรือน สภาพทางเศรษฐกิจ	- อายุ - เพศ - ระดับการศึกษา - จำนวนผู้พักอาศัย - อาชีพ - รายได้ - ค่าใช้จ่าย - รูปแบบการเดินทาง - สาเหตุในการใช้ยานพาหนะส่วนตัว - ทัศนคติต่อปัญหาที่จอดรถของโครงการ	 - แบบสอบถาม	ผู้พักอาศัย 347 ห้อง - โครงการ A 99 ห้อง - โครงการ B 129 ห้อง - โครงการ C 79 ห้อง - โครงการ D 40 ห้อง รวม 347 ห้อง	ผู้พักอาศัย 183 ห้อง (เฉพาะผู้ตอบแบบสอบถามคนที่ 1) - โครงการ A 51 ห้อง - โครงการ B 69 ห้อง - โครงการ C 41 ห้อง - โครงการ D 22 ห้อง รวม 183 ห้อง
3. เพื่อวิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับที่จอดรถในโครงการกรณีศึกษา	ความต้องการที่จอดรถ ปัญหาของผู้อยู่ประกอบการ ปัญหาของผู้พักอาศัย	- ปัญหาและวิธีแก้ปัญหาเบื้องต้นเกี่ยวกับที่จอดรถ - อัตราการเข้าพัก (occupancy rate) - ความปลอดภัย - ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับที่จอดรถ - การจองคอนโดมิเนียม/การจองนอกโครงการ	- การสัมภาษณ์ - แบบสอบถาม - การสังเกต	- ผู้ประกอบการ - ผู้พักอาศัย 347 ห้อง - ในพื้นที่โครงการ - นอกพื้นที่โครงการ - พื้นที่บริเวณใกล้เคียง	- ผู้ประกอบการ A, B, C, และ D - ผู้พักอาศัย 183 ห้อง - โครงการ A, B, C, และ D - บ้านเรือนรอบข้าง - การสำรวจบริเวณใกล้เคียง

3.3 ขั้นตอนในการวิจัย



ตาราง 8 ขั้นตอนในการวิจัย

3.4 การคัดเลือกกรณีศึกษา

การวิจัยในครั้งนี้ได้กำหนดกลุ่มประชากรที่จะศึกษาได้แก่อพาร์ทเมนต์ขนาดเล็ก-กลาง และมีสถานที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพระราม 9 โดยมีระยะห่างจากสถานีไม่เกิน 1 กิโลเมตร ซึ่งเป็นระยะที่สามารถเดินเท้าถึงระบบขนส่งมวลชนได้

หลักการคัดเลือกกรณีศึกษา

จากการสำรวจพื้นที่ศึกษาพบว่าอพาร์ทเมนต์ส่วนมากจะตั้งอยู่ในถนนรัชดาภิเษกซอยสามทั้งหมด 12 โครงการ โดยผู้วิจัยได้เลือกอพาร์ทเมนต์ในพื้นที่ศึกษาจำนวน 4 โครงการ เพื่อเป็นกรณีศึกษา โดยมีหลักเกณฑ์ในการเลือกโครงการ ดังนี้

1. มีสถานที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพระราม 9 เขตดินแดง ในรัศมี 1 กิโลเมตร (เนื่องจากอยู่ในระยะการเดินเท้าถึงระบบขนส่งมวลชนได้)
2. มีอัตราค่าเช่าระหว่าง 4,500-10,000 บาท ต่อเดือน
3. มีจำนวนห้องพักไม่ต่ำกว่า 40 ห้อง
4. อัตราส่วนที่จอดรถยนต์ต่อจำนวนห้องพัก สูงกว่าค่าเฉลี่ย 2 โครงการ / ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย 1 โครงการ / และ ไม่มีที่จอดรถยนต์ 1 โครงการ

รายชื่อและข้อมูลเบื้องต้นของอพาร์ทเมนต์ในระยะทาง 1 กิโลเมตร จากสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพระราม 9

ชื่อโครงการ	ค่าเช่าต่อเดือน	จำนวนห้องพัก	จำนวนที่จอดรถยนต์	อัตราส่วนที่จอดรถต่อจำนวนห้องพัก
1. ยิ้มยิ้มเพลส ★	4,600-6,000	99	51	1 : 1.9
2. เมโทรเพลส – เมโทรคาซ่า ★	4,500-9,500	129	48	1 : 2.6
3. วันศิริ แมนชั่น	7,000-7,800	25	9	1 : 2.7
4. ศิธารา เพลส	10,400-16,000	84	28	1 : 3.0
5. อาร์พีดี แมนชั่น	6,000-12,000	216	68	1 : 3.1
6. เซนตริก เพลส	7,500-12,500	140	25	1 : 5.6
7. ทังทอง อพาร์ทเมนต์ ★	5,000-5,500	79	14	1 : 5.6
8. บารอน แมนชั่น	4,900-5,200	160	24	1 : 6.6
9. วนา เพลส	5,000	30	3	1 : 10
10. ดวงพร แมนชั่น	4,500	127	9	1 : 14.1
11. คิวที เพลส ★	5,500-5,800	40	0	N/A
12. เดอริช เรสซิเดนส์	5,500-6,000	38	0	N/A
รวม		1,167	279	1 : 4.2

ตาราง 9 โครงการในพื้นที่ที่ทำการศึกษา

กลุ่มประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ผู้วิจัยได้คัดเลือก โครงการที่มีอัตราส่วนที่จอดรถ สูงกว่าค่าเฉลี่ยของโครงการในพื้นที่ 2 โครงการ และ ต่ำกว่า 2 โครงการ โดยแบ่งออกเป็นอัตราส่วนต่ำกว่า 1 โครงการ และ ไม่มีที่จอดรถยนต์ 1 โครงการ โดยโครงการที่เลือกมีอัตราส่วนที่จอดรถยนต์ต่อห้องพักมากที่สุด 1 โครงการ (ยิมยิมเพลส) อัตราส่วนปานกลาง 1 โครงการ (เมโทรเพลส-เมโทรคาซ่า) อัตราส่วนต่ำ 1 โครงการ (ทั้งทองอพาร์ทเมนต์) และ ไม่มีที่จอดรถยนต์ 1 โครงการ (คิวทีเพลส)

โดยกรณีศึกษาทั้ง 4 อาคาร เป็นกลุ่มประชากรทั้งหมด 347 ห้อง โดยใช้สูตรคำนวณหาขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้ตารางของ Robert V. Krejcie แห่งมหาวิทยาลัย Minisota และ Earyle W. Morgan แห่งมหาวิทยาลัย Texas²⁸ ตารางนี้ใช้ในการประมาณค่าสัดส่วนของประชากรเช่นเดียวกันและกำหนดให้สัดส่วนของลักษณะที่สนใจในประชากร เท่ากับ 0.5 ระดับความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ 5% และระดับความเชื่อมั่น 95% ได้เป็นกลุ่มตัวอย่าง 183 ห้อง

ชื่อโครงการ	กลุ่มประชากร	กลุ่มตัวอย่าง
ยิมยิมเพลส (A)	99 ห้อง	51 ห้อง
เมโทรเพลส-เมโทรคาซ่า (B)	129 ห้อง	69 ห้อง
ทั้งทอง อพาร์ทเมนต์ (C)	79 ห้อง	41 ห้อง
คิวที เพลส (D)	40 ห้อง	22 ห้อง
รวม	347 ห้อง	183 ห้อง

ตาราง 10 กลุ่มประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

การวิจัยครั้งนี้มุ่งเน้นไปที่การทำแบบสอบถามเพื่อเก็บข้อมูลจากผู้พักอาศัยและการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ เพื่อทำการศึกษาถึงความต้องการที่จอดรถของผู้พักอาศัย การจัดการพื้นที่จอดรถของผู้ประกอบการ ผลกระทบที่เกิดขึ้น และแนวทางการแก้ไขปัญหาเบื้องต้น เพื่อวิเคราะห์ถึงสาเหตุของปัญหา และศึกษาถึงแนวทางการแก้ไขปัญหาในอนาคต

3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) เป็นหลักในการเก็บรวบรวมข้อมูลของผู้พักอาศัยและใช้การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ในการศึกษาด้านการจัดการพื้นที่จอดรถของโครงการในกรณีศึกษา โดยใช้เครื่องมือในงานวิจัย ดังนี้

²⁸ (Krejcie, 1970)

3.5.1 การศึกษาข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data)

ศึกษาข้อมูลจากแหล่งต่างๆ เพื่อเป็นพื้นฐานของงานวิจัยและใช้ในการออกแบบแบบสอบถาม โดยผู้วิจัยศึกษาแนวคิดและทฤษฎีจากการทบทวนวรรณกรรม บทความ วิทยานิพนธ์ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง วารสาร และ สถิติข้อมูลต่างๆ ทั้งของไทยและของต่างประเทศ รวมไปถึงข้อกำหนดเกี่ยวกับจัดทำที่จอดรถของโครงการ โดยมีแหล่งข้อมูล ได้แก่ ห้องสมุดของสถานศึกษาและฐานข้อมูลออนไลน์

3.5.2 การศึกษาข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data)

- การสำรวจ โดยการสำรวจภาคสนามจะเน้นไปที่ ลักษณะโดยรวมของโครงการ เช่น รูปแบบอาคาร จำนวนที่จอดรถ ทำเลที่ตั้ง ระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพระราม9 การบริหารจัดการ และผลกระทบต่อชุมชนรอบข้าง

- การสอบถามผู้พักอาศัย โดยการออกแบบสอบถาม (Questionnaire) นั้นจะสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการศึกษาในครั้งนี้ โดยใช้การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องมาเป็นแนวทางในการออกแบบแบบสอบถาม และมีการทดสอบแบบสอบถามก่อน (Pilot Test) เป็นจำนวน 10 ชุด เพื่อนำมาปรับปรุงแก้ไขเพื่อให้เกิดความเที่ยงตรงในการตอบคำถาม และสุ่มแจกกลุ่มตัวอย่างแยกตามแต่ละอาคารแล้วดำเนินการเก็บรวบรวม โดยที่แบบสอบถามของผู้พักอาศัยประกอบด้วย

ส่วนที่ 1 ลักษณะครัวเรือนของผู้พักอาศัย

ส่วนที่ 2 รูปแบบการเดินทางของผู้พักอาศัย

ส่วนที่ 3 เหตุผลและรูปแบบการใช้จ่ายนพาหนะส่วนตัวของผู้พักอาศัย

ส่วนที่ 4 ปัจจัยในการเลือกเช่าอพาร์ทเมนต์

ส่วนที่ 5 ทศนคติของผู้พักอาศัยด้านปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหาที่จอดรถ

จากนั้นนำแบบสอบถามที่รวบรวมมาทั้งหมด มาสุ่มเพื่อตรวจสอบความถูกต้องกับผู้ตอบแบบสอบถาม ตามเลขห้องที่ผู้ตอบแบบสอบถามเขียนไว้ โครงการละ 5 ชุด

- การสัมภาษณ์ (interview) โดยเป็นการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการหรือผู้จัดการโครงการของอพาร์ทเมนท์ทั้ง 4 โครงการในกรณีศึกษา ถึงความรูปแบบการให้บริการที่จอดรถ การอำนวยความสะดวกต่างๆ นโยบายด้านที่จอดรถ ทศนคติ ปัญหาที่เกิดขึ้น และการแก้ไขปัญหาเบื้องต้น เพื่อนำมาวิเคราะห์ถึงปัญหาที่เกิดขึ้น และนำผลการศึกษาไปสัมภาษณ์นักวิชาการ เพื่อวิเคราะห์ถึงแนวทางการแก้ไขปัญหาที่จอดรถในอนาคต

นักวิชาการที่ผู้วิจัยทำการสัมภาษณ์

- รองศาสตราจารย์ ดร.พนิต ภูจินดา หัวหน้าภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล

วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยได้กรอกแบบสอบถามโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS และทำการวิเคราะห์ตัวแปรต่างๆ โดยวิธี crosstab เพื่อวิเคราะห์ถึงรูปแบบของผู้พักอาศัยที่มีและไม่มียานพาหนะส่วนตัว โดยวิเคราะห์ในส่วนของผู้พักอาศัยคนที่ 1 เป็นหลัก (สำหรับผู้ตอบแบบสอบถามที่มีผู้พักอาศัยรวม) รวมถึงข้อมูลอื่นๆที่จำเป็นต่องานวิจัยนี้

3.7 ข้อจำกัดในงานวิจัย

การวิจัยนี้ศึกษาถึงลักษณะทางกายภาพ การจัดที่จอดรถ ข้อมูลของผู้พักอาศัย และทัศนคติของผู้ประกอบการเฉพาะ 4 โครงการในกรณีศึกษาและข้อมูลเบื้องต้นของอพาร์ทเมนต์ในระยะทาง 1 กิโลเมตรจากสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพระราม 9 เท่านั้น ไม่รวมไปถึงโครงการนอกเหนือพื้นที่ดังกล่าว และ ไม่รวมไปถึงบ้านเดี่ยว หรือ โครงการประเภทอื่นๆในพื้นที่ที่ทำการศึกษา และ มีบางโครงการที่มีปัญหาที่จอดรถอย่างเห็นได้ชัด โดยผู้วิจัยขอความร่วมมือในการเป็นโครงการกรณีศึกษา แต่ได้รับการปฏิเสธ จึงไม่สามารถเลือกศึกษาโครงการอื่นๆได้มากกว่านี้



บทที่ 4

ลักษณะทางกายภาพและการจัดการด้านที่จอดรถ

ในบทนี้ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาภาพรวมของพื้นที่ใกล้เคียงสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพระราม 9 ด้านทำเลที่ตั้ง รูปแบบ และ สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ รวมไปถึงข้อมูลพื้นฐานของโครงการในกรณีศึกษาและสถานการณ์ปัจจุบันด้านที่จอดรถ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการศึกษาและวิเคราะห์ต่อไป

4.1 ลักษณะของพื้นที่ศึกษา

4.1.1 องค์ประกอบที่สำคัญของพื้นที่

4.1.2 ระบบขนส่งสาธารณะ

4.1.3 ระบบถนน

4.1.4 อาคารจอดรถยนต์ในพื้นที่ศึกษา

4.1.5 ราคาที่ดินและรายละเอียดด้านผังเมือง

4.2 ลักษณะทางกายภาพและการให้บริการที่จอดรถในโครงการกรณีศึกษา

4.2.1 โครงการ ยัมยัม เฟลส (A)

4.2.2 โครงการ เมโทรคาซ่า-เมโทรเฟลส (B)

4.2.3 โครงการ ทังทอง อพาร์ทเม้นต์ (C)

4.2.4 โครงการ คิวที เฟลส (D)

4.2.5 สรุปเปรียบเทียบรายละเอียดของแต่ละโครงการ

4.3 ความต้องการและทัศนคติด้านที่จอดรถของผู้พักอาศัย

4.3.1 ลักษณะครัวเรือนของผู้พักอาศัย

4.3.2 ปัจจัยด้านการเลือกที่พำนักอาศัยกับความต้องการที่จอดรถ

4.3.3 รูปแบบการเดินทางของผู้พักอาศัย

4.3.4 สาเหตุในการเป็นเจ้าของยานพาหนะส่วนตัว

4.3.5 ทัศนคติเรื่องปัญหาที่จอดรถ

4.3.6 ทัศนคติของผู้พักอาศัยต่อแนวทางการบรรเทาปัญหาและอำนวยความสะดวกเรื่อง
ที่จอดรถ

4.1 ลักษณะของพื้นที่ศึกษา

พื้นที่เขตดินแดงมีพื้นที่ทั้งหมด 8.40 ตารางกิโลเมตร โดยมีประชากรทั้งหมด 123,966 คน นับเป็นความหนาแน่นประชากร 14,757.85 คน ต่อ ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ที่ผู้วิจัยทำการศึกษาดังอยู่บริเวณใกล้เคียงสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพระราม9 ถนนรัชดาภิเษก เป็นพื้นที่ที่มีการพัฒนาอย่างรวดเร็วนับตั้งแต่มีรถไฟฟ้าใต้ดินตัดผ่านเมื่อปี 2547 โดยมีอาคารสำนักงานขนาดใหญ่ ห้างสรรพสินค้า สถานบันเทิง คอนโดมิเนียม รวมไปถึงสถานทูตจีน และที่พักอาศัยประเภท อพาร์ทเมนท์ในพื้นที่ศึกษา ส่วนมากจะอยู่ลึกเข้าไปในถนนรัชดาภิเษก ซอย3

4.1.1 องค์ประกอบที่สำคัญของพื้นที่

พื้นที่ที่ผู้วิจัยทำการศึกษา บริเวณถนนรัชดาภิเษกตอนต้น ประกอบไปด้วย ห้างสรรพสินค้า อาคารสำนักงานชั้นนำ สถานบันเทิง คอนโดมิเนียม และ สถานทูตจีน โดยสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพระราม 9 ตั้งอยู่บริเวณสี่แยกถนนรัชดาภิเษก-ถนนพระราม 9 ด้านหน้าห้างสรรพสินค้าฟอร์จูนทาวน์และเซนทรัล พระราม 9 และในปัจจุบันยังมีโครงการที่กำลังก่อสร้างและมีแผนที่จะก่อสร้างในอนาคตอีกมากมาย โดยมีองค์ประกอบที่สำคัญของพื้นที่ในปัจจุบัน ดังนี้



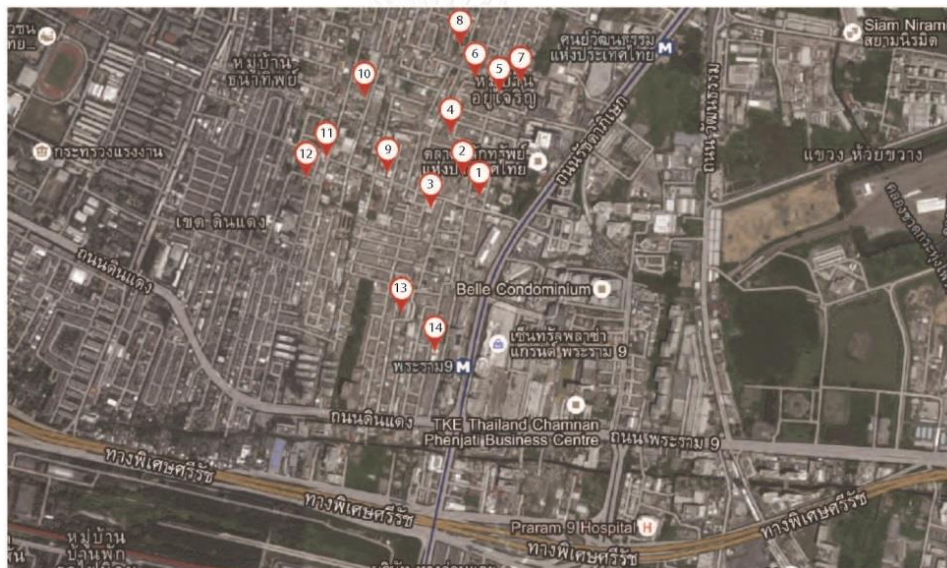
รูป 12 องค์ประกอบที่สำคัญในพื้นที่ศึกษา

ที่มา : www.yusabuy.com

จากภาพข้างต้นจะเห็นได้ว่า อาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้า สถานทูตจีน และ คอนโดมิเนียม ส่วนมากจะตั้งอยู่บริเวณถนนรัชดาภิเษก โดยมีห้างสรรพสินค้าที่สำคัญ คือ พอร์จูนทาวน์ และ เซ็นทรัลแกรนด์ พระราม 9 ส่วนอาคารสำนักงานที่สำคัญ คือ อาคารพอร์จูนทาวน์ อาคารเดอะแกรนด์ พระราม 9 อาคารภคินท์ อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย อาคารเอไอเอ แคปปิตัล และ อาคารทรูทาวเวอร์

ส่วนสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพระราม 9 จะตั้งอยู่บริเวณหน้าอาคารพอร์จูนทาวน์และอาคารเซ็นทรัลแกรนด์ พระราม 9 โดยสถานีถัดไปบนถนนรัชดาภิเษก คือ สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย ซึ่งตั้งอยู่บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเอสพลานาด

ในส่วนของอพาร์ทเมนต์ ส่วนมากจะตั้งอยู่ภายในถนนรัชดาภิเษก ซอย 3 ซึ่งอยู่บริเวณด้านข้างสถานทูตจีน โดยมีการกระจายตัวของอพาร์ทเมนต์ ดังนี้



- | | | |
|-------------------|----------------------------|-------------------|
| 1.ดวงพร แมนชั่น | 6.Metro Place + Metro Casa | 11.บางกอก เฮาส์ |
| 2.บารอน แมนชั่น | 7.Wansiri Mansion | 12.ดิสงวรรณ เพลด |
| 3.ธารพีดี แมนชั่น | 8. QT House | 13. มีชัย แมนชั่น |
| 4. Sitara Place | 9.ตั้งทอง อพาร์ทเมนต์ | 14.Centric Place |
| 5.วนา เพลด | 10.ซีเอสเพลท แมนชั่น | |

รูป 13 การกระจายตัวและรายชื่ออพาร์ทเมนต์ในพื้นที่ศึกษา

อพาร์ทเมนต์ในถนนรัชดาภิเษก ซอย 3 นั้น กระจายตัวอยู่ทั่วไป ทั้งบนถนนเส้นหลักและในซอยย่อยต่างๆ กระจุกอยู่กับบ้านเดี่ยวและทาวน์เฮ้าส์ การจราจรล้นออกมานอกโครงการจึงส่งผลกระทบต่อชุมชนข้างเคียง

4.1.2 ระบบขนส่งสาธารณะ

- ระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน

รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล หรือ รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน เปิดบริการตั้งแต่ปี 2547 โดยเริ่มจากสถานีหัวลำโพง ผ่านถนนพระราม4 เลี้ยวซ้ายเข้าถนนรัชดาภิเษก โดยผ่านศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ ถนนสุขุมวิท ถนนรัชดาภิเษก และเลี้ยวซ้ายบริเวณถนนลาดพร้าวไปสิ้นสุดที่สถานีบางซื่อ ระยะทางรวม 20 กิโลเมตร

ในพื้นที่ที่ทำการศึกษ อยู่ในกาให้บริการของรถไฟฟ้าใต้ดินสถานีพระราม 9 มีทางออก 2 ทาง คือ ฝั่งอาคารฟอร์จูนทาวน์และฝั่งอาคารเซ็นทรัล แกรนด์ พระราม 9 โดยในปัจจุบันสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพระราม 9 มีผู้ใช้บริการมากที่สุดเป็นอันดับ 2 รองจากสถานีสุขุมวิทซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อไปยังรถไฟฟ้าบีทีเอส หากย้อนกลับไปยังปี 2554 พบว่า สถานีพระราม 9 ยังไม่ติดอันดับด้านจำนวนผู้ใช้งานใน 5 อันดับแรก จึงสังเกตได้ว่ามีผู้คนเข้ามาในพื้นที่ศึกษาเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก เนื่องจากการขยายตัวของแหล่งงานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ

ชื่อสถานี	จำนวนผู้โดยสาร ปี2557
1. สถานีสุขุมวิท	13,293,301 ที่ยวคน
2. สถานีพระรามเก้า	8,269,859 ที่ยวคน
3. สถานีสีลม	7,371,882 ที่ยวคน
4. สถานีพหลโยธิน	6,595,485 ที่ยวคน
5. สถานีเพชรบุรี	6,411,286 ที่ยวคน
6. สถานีห้วยขวาง	6,185,571 ที่ยวคน
7. สถานีลาดพร้าว	5,985,048 ที่ยวคน
8. สถานีสวนจตุจักร	5,430,080 ที่ยวคน
9. สถานีหัวลำโพง	5,117,113 ที่ยวคน
10. สถานีศูนย์สิริกิติ์	4,581,740 ที่ยวคน
11. สถานีศูนย์วัฒนธรรม	4,559,852 ที่ยวคน
12. สถานีสุทธิสาร	4,157,788 ที่ยวคน
13. สถานีลุมพินี	3,884,025 ที่ยวคน
14. สถานีสามย่าน	3,725,916 ที่ยวคน
15. สถานีบางซื่อ	3,145,544 ที่ยวคน
16. สถานีรัชดาภิเษก	1,599,357 ที่ยวคน
17. สถานีกำแพงเพชร	1,415,989 ที่ยวคน
18. สถานีคลองเตย	708,155 ที่ยวคน

ตาราง 11 สถิติจำนวนผู้โดยสารในแต่ละสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน พ.ศ.2557

ที่มา : สถิติกรุงเทพมหานคร สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล



รูป 14 แผนที่การให้บริการระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร

โดยสถานีรถไฟใต้ดินพระราม 9 ตั้งอยู่ในสายสีน้ำเงิน ซึ่งห่างจากสถานีสุขุมวิทเพียง 2 สถานี

- ระบบรถประจำทาง

ในพื้นที่ที่ทำการศึกษามีรถประจำทางวิ่งผ่านเป็นจำนวนมาก ได้แก่

- รถประจำทางสาย 514 มินบุรี – รัชดาภิเษก – สีลม (ช่วงเวลาเดินรถ 03.50 - 22.00น.)
- รถประจำทางสาย 73 ห้วยขวาง – รัชดาภิเษก – สะพานพุทธ
- รถประจำทางสาย 73ก สวนสยาม – รัชดาภิเษก – สะพานพุทธ
- รถประจำทางสาย 137 รามคำแหง – รัชดาภิเษก (ช่วงเวลาเดินรถ 05.00 - 22.00น.)
- รถประจำทางสาย 136 คลองเตย – รัชดาภิเษก – หมอชิต 2 (ช่วงเวลาเดินรถ 05.00 - 22.00 น.)
- รถประจำทางสาย 529 แสมดำ – รัชดาภิเษก – หมอชิต 2 (ช่วงเวลาเดินรถ 05.00 - 22.00น.)

4.1.3 ระบบถนน

ถนนสายหลักในพื้นที่ที่ทำการศึกษา ได้แก่

- ถนนรัชดาภิเษก เริ่มตั้งแต่สี่แยกพระราม 9 ยาวไปจนถึงสี่แยกวงศ์สว่าง
- ถนนโอศก-ดินแดง เริ่มตั้งแต่ทางแยกอโศกมนตรี-เพชรบุรีตัดใหม่ ผ่านมาทางสี่แยกรัชดาภิเษก-พระราม 9 และเลี้ยวซ้ายไปจนถึงถนนดินแดงบริเวณทางแยกประชาสงเคราะห์

- ถนนพระราม 9 เริ่มตั้งแต่สี่แยกพระราม 9 ซึ่งเป็นจุดตัดระหว่างถนนรัชดาภิเษกและถนนอโศก-ดินแดง ในพื้นที่เขตดินแดง (ถนนพระราม9 มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเข้าสู่เขตห้วยขวาง)

- ระบบทางด่วน

ทางพิเศษศรีรัช หรือ ระบบทางด่วนขั้นที่ 2 มีระยะทางรวม 38.4 กิโลเมตร เขตดินแดงอยู่ใกล้กับจุดขึ้น-ลงทางพิเศษศรีรัช สามารถเชื่อมต่อระหว่างถนนพระราม9 ไปยังถนนศรีนครินทร์ และจากสี่แยกรัชดา-พระราม9 ไปเชื่อมต่อกับทางพิเศษอุดรรัถยาบริเวณถนนแจ้งวัฒนะ และยังสามารถเชื่อมต่อไปยังถนนกาญจนาภิเษกบริเวณโรงกรองน้ำมหาสวัสดิ์

จะเห็นได้ว่าเขตดินแดงมีศักยภาพในการเชื่อมโยงกับพื้นที่ต่างๆในกรุงเทพมหานครและบริเวณโดยรอบโดยระบบทางด่วนได้อย่างมีประสิทธิภาพ อาทิเช่น ถนนสุขุมวิท ถนนพระราม4 ถนนสีลม หรือ ถนนแจ้งวัฒนะ เป็นต้น

4.1.4 อาคารจอดรถยนต์ในพื้นที่ศึกษา

- อาคารที่มีที่จอดรถยนต์รายเดือนสำหรับบุคคลทั่วไปสาธารณะ

ในบริเวณพื้นที่ที่ทำการศึกษามีอาคารสำนักงาน/ ห้างสรรพสินค้า ที่มีบริการให้บริการที่จอดรถยนต์สำหรับบุคคลทั่วไปโดยที่ไม่จำเป็นต้องทำงานหรือมีส่วนเกี่ยวข้องในอาคารนั้นๆ คือ

- อาคารฟอร์จูนทาวน์ (หมายเลข 1) ตั้งอยู่บนถนนรัชดาภิเษกตอนต้น บริเวณสี่แยกรัชดาภิเษก-พระราม9 มีการบริการที่จอดรถยนต์และรถจักรยานยนต์ รายวันและรายเดือน สำหรับบุคคลภายนอก ในส่วนของค่าบริการรายเดือนสำหรับบุคคลภายนอกมีดังนี้

- รถยนต์ 2,000 บาท/คัน/เดือน

- รถจักรยานยนต์ 300 บาท/คัน/เดือน

โดยสามารถจอดรถรายชั่วโมงหรือหากเกินเวลาที่จะต้องเสียค่าปรับตามกฎระเบียบให้บริการที่จอดรถ

- อาคารจอดที่มีที่จอดรถยนต์รายเดือนสำหรับบุคคลที่เกี่ยวข้องเท่านั้น

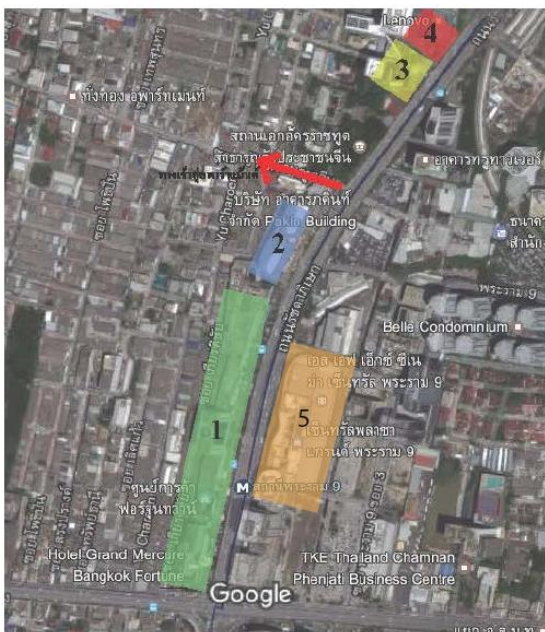
ในบริเวณพื้นที่ที่ทำการศึกษายังมีอาคารสำนักงาน/ห้างสรรพสินค้า ที่มีที่จอดรถยนต์จำนวนมาก แต่ไม่ได้มีการเปิดให้บริการรายเดือนสำหรับบุคคลภายนอกซึ่งไม่ได้ทำงานหรือไม่ได้เกี่ยวข้องกับตัวอาคาร (สามารถจอดรถรายชั่วโมงหรือหากเกินเวลาที่จะต้องเสียค่าปรับตามกฎระเบียบการให้บริการที่จอด) ซึ่งผู้ใช้บริการที่จอดรถในระหว่างวันจะต้องนำรถยนต์ออกก่อนเวลาที่กำหนดในช่วงกลางคืน ยกตัวอย่างเช่น

- อาคารภคินท์ (หมายเลข 2) มีที่จอดรถยนต์ 658 คัน

- อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (หมายเลข 3) มีที่จอดรถยนต์ 470 คัน

- อาคาร AIA CAPITAL CENTER (หมายเลข 4) มีที่จอดรถยนต์ 855 คัน

- อาคารเซ็นทรัล พระราม 9 (หมายเลข 5) มีที่จอดรถยนต์ 2,400 คัน



รูป 15 อาคารสำนักงาน/ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ที่มีอาคารจอดรถยนต์

4.1.5 ราคาที่ดินและรายละเอียดด้านผังเมือง

- ราคาประเมิน/ ราคาตลาด

ราคาประเมินที่ดินในพื้นที่ศึกษา²⁹ นั้นมีความแตกต่างกันไปในแต่ละทำเล โดยพื้นที่ใกล้เคียงถนนใหญ่หรือรถไฟฟ้าใต้ดินจะมีราคาสูงกว่า ซึ่งราคาประเมินบนถนนแต่ละเส้นนั้นมีความแตกต่างกันและราคาที่ดินในซอยย่อยจะมีราคาประเมินต่ำกว่าตามระยะทางที่ไกลออกไป ยกตัวอย่างเช่น

ถนนรัชดาภิเษก	350,000-450,000 บาท ต่อ ตารางวา
ถนนพระราม 9	200,000-300,000 บาท ต่อ ตารางวา
ถนนอโศก-ดินแดง	250,000 บาท ต่อ ตารางวา
ซอยรัชดาภิเษก 3	90,000 บาท ต่อ ตารางวา

แต่ในสถานการณ์จริง การซื้อหรือขายที่ดินในทำเลที่ผู้วิจัยได้ทำการศึกษา ราคาตลาดหรือราคาซื้อขายจริง มักจะมีราคาสูงกว่าราคาประเมินเป็นอย่างมาก ยกตัวอย่างเช่น ภายในถนนรัชดาภิเษกซอย3 ราคาประเมินนั้นอยู่ที่ 90,000 บาท ต่อ ตารางวา แต่ราคาตลาดนั้นอยู่ที่ประมาณ 300,000-450,000 บาท ต่อ ตารางวา ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับทำเลและขนาดของที่ดิน

²⁹ (กรมธนารักษ์, 2559)

เมื่อนำราคาต้นทุนที่ดินในพื้นที่ที่มีโครงการอพาร์ทเมนต์จำนวนมาก มาเทียบกับขนาดของช่องจอดของรถยนต์ 1 คัน ตามกฎหมายที่กำหนดว่าต้องมีพื้นที่กว้าง 2.4 เมตร และ ยาว 5.5 เมตร (ไม่รวมทางสัญจร) หรือประมาณ 3-4 ตารางวา ต่อ รถยนต์ 1 คัน ดังนั้นเฉพาะต้นทุนค่าที่ดินของการทำลานจอดรถในปัจจุบัน (กรณีที่ดินเพิ่มเติม) อาจสูงถึง 1 ล้านบาท ต่อที่จอดรถยนต์ 1 คัน

- รายละเอียดด้านผังเมือง

อพาร์ทเมนต์ในกรณีศึกษาทั้ง 4 โครงการ ตั้งอยู่ในพื้นที่สีน้ำตาล ย.9 ในผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2556 ซึ่งหมายความว่า เป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของการอยู่อาศัยสูง โดยพื้นที่รหัส ย.9 จะเน้นพื้นที่บริเวณกรุงเทพมหานครชั้นในและอยู่ในเขตการให้บริการของระบบขนส่งมวลชน ซึ่งตามสีของผังเมืองเขตดินแดงมีผลต่อการกำหนดพื้นที่อาคารและพื้นที่ว่างของอาคาร (FAR และ OSR)

FAR (Floor Area Ratio) หรือ อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน หมายความว่า อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมทุกชั้นของอาคารทุกหลังต่อพื้นที่ดินที่ใช้เป็นที่ตั้งอาคาร

OSR (Open Space Ratio) หรือ อัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม หมายความว่า อัตราส่วนของที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุมต่อพื้นที่อาคารรวมทุกชั้นของอาคารทุกหลังที่ก่อสร้างในที่ดินแปลงเดียวกัน

จากตารางสรุปข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามกฎหมายกระทรวงให้บังคับใช้ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2556 พบว่าในพื้นที่เขตดินแดงมี

FAR = 7 : 1

OSR = ไม่น้อยกว่าร้อยละ 4.5



รูป 16 แสดงสีผังเมืองของพื้นที่ที่ทำการศึกษา
(อยู่ในเขตดินแดง)

4.2 ลักษณะทางกายภาพและการให้บริการที่จอดรถในโครงการกรณีศึกษา

โครงการอพาร์ทเมนต์ในกรณีศึกษาทั้ง 4 โครงการ ตั้งอยู่ในถนนรัชดาภิเษก ซอย 3 เขตดินแดง แต่สามารถเข้าจากถนนเส้นอื่นๆได้เช่นกัน เช่น ถนนประชาสงเคราะห์ ถนนอโศก-ดินแดง หรือ ถนนรัชดาภิเษก ซอย 7 โดยบริเวณด้านหน้าของทุกทางเข้า จะมีวินรถจักรยานยนต์คอยให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง ซึ่งเป็นรูปแบบการเดินทางที่ได้รับความนิยมเป็นอย่างมากในพื้นที่ศึกษา โดยมีราคาค่าโดยสารอยู่ที่ประมาณ 10-20 บาท



รูป 17 แผนที่แสดงตำแหน่งที่ตั้งของโครงการในกรณีศึกษา

โครงการ A = ยิ้มยิ้ม เพลส

โครงการ B = เมโทรคาสซ่า-เมโทรเพลส

โครงการ C = ทั้งทอง อพาร์ทเมนต์

โครงการ D = คิวที เพลส

4.2.1 โครงการ ยิ้มยิ้ม เพลส (A)

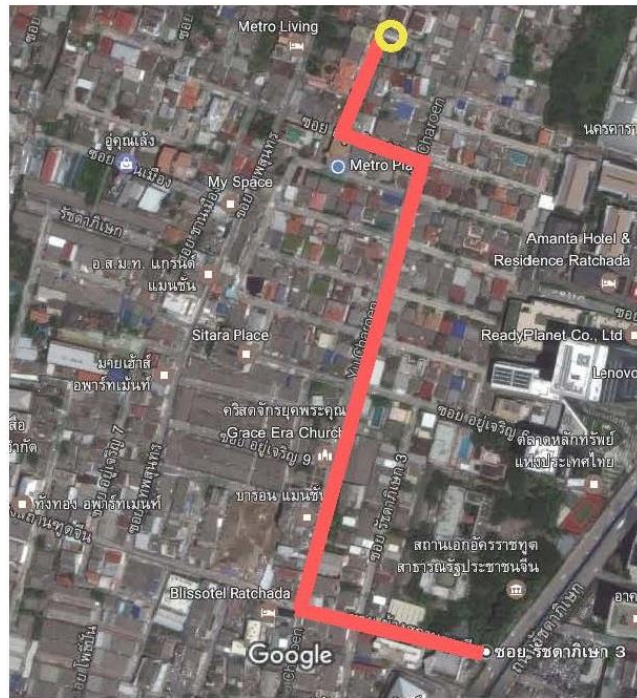
ยิ้ม ยิ้ม เพลส เป็นโครงการขนาด 99 ห้อง สูง 6 ชั้น แบ่งออกเป็นสองอาคาร จุดเด่นของอาคารที่เห็นได้ชัดคือมีสีสดใสและสะอาดตาเมื่อเปรียบเทียบกับโครงการใกล้เคียง มีลานจอดรถยนต์และรถจักรยานยนต์แยกออกมาจากตัวอาคาร พื้นที่จอดรถของโครงการสามารถจอดรถยนต์ได้ 51 คัน และรถจักรยานยนต์ 20 คัน สิ่งอำนวยความสะดวกของอาคารมีทั้งร้านสะดวกซื้อและร้านซักอบรีด มีวินรถจักรยานยนต์อยู่บริเวณหน้าตัวอาคาร ทำให้ผู้พักอาศัยมีความสะดวกสบายใจการเรียกใช้บริการเพื่อเดินทางออกสู่ถนนใหญ่หรือสถานีรถไฟใต้ดิน

รูปแบบห้องพักของโครงการ ยิ้มยิ้ม เพลส มี 2 รูปแบบ คือ ห้องสตูดิโอ 22 ตารางเมตร และ ห้องสตูดิโอ 38 ตารางเมตร พื้นที่ของโครงการและลานจอดรถทั้งหมดมีขนาดประมาณ 750 ตารางวา

องค์ประกอบและที่จอดรถของโครงการ

ชื่อโครงการ	ยิ้มยิ้ม เพลส
ที่ตั้งโครงการ	ถนนรัชดาภิเษก ซอย3 อยู่เจริญแยก 21/1 แขวง/เขต ดินแดง
ราคาเช่าห้องพัก	4,600 – 6,000 บาท
จำนวนห้องพัก	99 ห้อง
จำนวนที่จอดรถยนต์	51 คัน
อัตราส่วนที่จอดรถยนต์ : จำนวนห้องพัก	1 คัน : 1.9 ห้อง
จำนวนรถยนต์ของผู้พักอาศัย จากบันทึกข้อมูลของโครงการ	38 คัน
จำนวนที่จอดรถจักรยานยนต์	20 คัน
อัตราจำนวนผู้เช่า	97.9%
ขนาดห้องพัก	22 – 38 ตารางเมตร
ระยะห่างจากสถานีรถไฟ ใต้ดินพระราม 9	980 เมตร
ราคาค่าจอดรถ	รถยนต์ 800 บาท / เดือน

ตาราง 12 ข้อมูลโครงการ A



รูป 18 สถานที่ตั้งโครงการ ยิ้มยิ้ม เฟลส



รูป 19 อาคารและที่จอดรถโครงการ ยิ้มยิ้ม เฟลส

การจัดให้มีที่จอดรถ

โครงการยิ้มยิ้มเพลสมีการจัดที่จอดรถยนต์และรถจักรยานยนต์สำหรับผู้พักอาศัยในอัตราส่วนที่จอดรถต่อจำนวนห้องพักมากที่สุด ใน 4 โครงการ โดยมีที่จอดรถ 51 คัน (ไม่รวมการจอดซ้อนคัน) หรือคิดเป็น 51.5% เมื่อเทียบกับจำนวนห้องพัก และมีที่จอดรถจักรยานยนต์ประมาณ 20 คัน โดยที่จอดรถยนต์ของโครงการจะอยู่บริเวณโดยรอบอาคาร ใต้ตัวอาคาร และ ลานจอดรถภายนอกแยกออกไปจากตัวอาคาร บริเวณลานจอดรถภายนอกมีการวางเดินเท้าเพื่อบังแดดให้รถยนต์จำนวนหนึ่ง แต่ไม่ครบทุกคัน ส่วนรถจักรยานยนต์สามารถจอดได้บริเวณใต้ตัวอาคาร

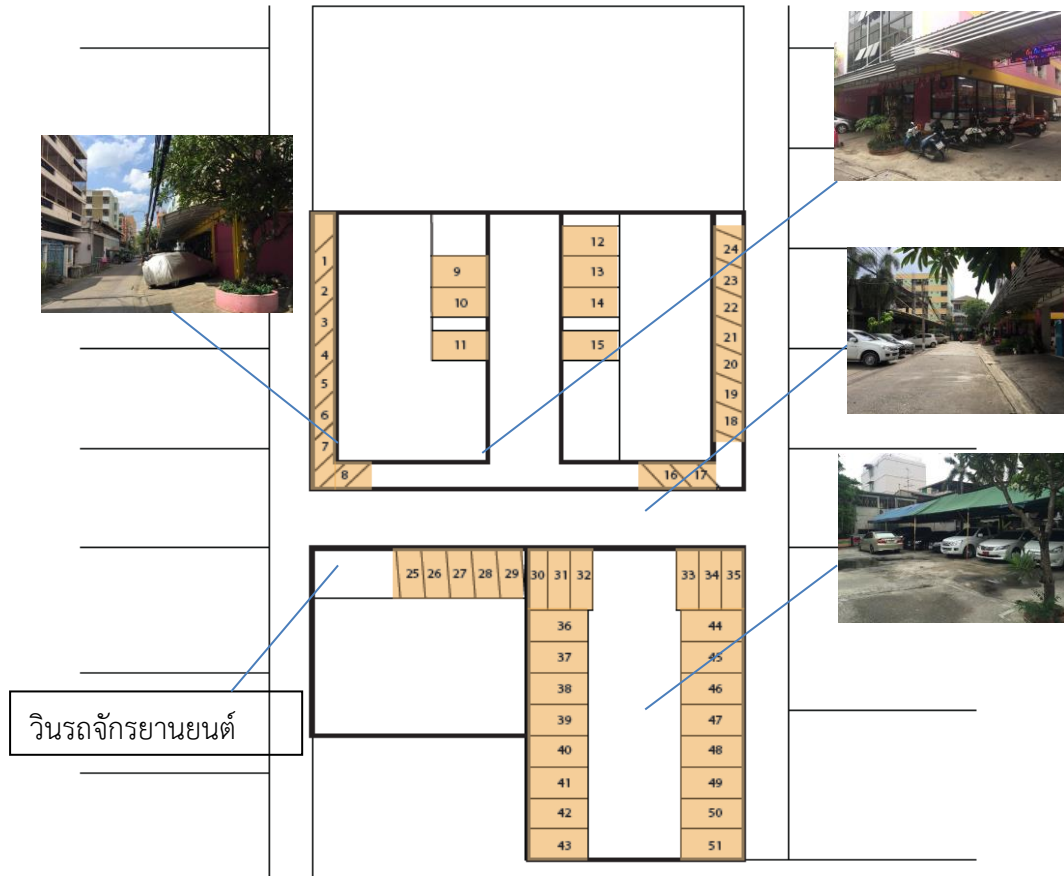


รูป 20 ที่จอดรถของโครงการในวันธรรมดา ช่วงกลางวัน ของ โครงการยิ้มยิ้มเพลส



รูป 21 ที่จอดรถของโครงการในวันธรรมดา ช่วงกลางคืน ของโครงการยิ้มยิ้มเพลส

ลักษณะพื้นที่จอดรถของโครงการ



รูป 22 ผังพื้นที่จอดรถของโครงการยิ้มยิ้มเพลส ส่วนที่แรเงา คือ พื้นที่จอดรถยนต์

พื้นที่จอดรถของโครงการ ยิ้มยิ้ม เพลส แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ ที่จอดรถโดยรอบ+ใต้อาคาร และ ลานจอดรถที่แยกออกจากอาคาร โดยลานจอดรถตั้งอยู่บริเวณฝั่งตรงข้าม มีถนนสาธารณะกว้าง 3.8 เมตร ตัดผ่านระหว่างพื้นที่โครงการกับลานจอดรถ ซึ่งลานจอดรถนี้มีการติดตั้งเต็นท์ผ้าใบเพื่อป้องกันแดดและฝน ให้กับรถยนต์ของผู้พักอาศัย การจอดรถยนต์บริเวณรอบอาคารใช้การจอดแนวเฉียงเพื่อประหยัดพื้นที่ ส่วน การจอดรถยนต์บริเวณใต้อาคารเป็นการจอดแนวตั้งฉากและมีที่จอดรถจักรยานยนต์อยู่บริเวณด้านหน้า ทางเข้าอาคาร ส่วนบริเวณลานจอดรถเป็นการจอดแนวตั้งฉากทุกคัน ด้วยลักษณะพื้นที่บริเวณตรงกลางลาน จอดรถที่ค่อนข้างกว้าง ทำให้ในกรณีที่มีที่จอดรถยนต์เต็ม ผู้พักอาศัยสามารถจอดรถยนต์ซ้อนคันได้ ต่างจาก โครงการเมโทรคาส้า-เมโทรเพลส และ ห้างทองพาร์ทเมนท์ ที่เป็นลานจอดรถเลนเดียว ข้อดีของการพื้นที่ สัจจรภายในลานจอดรถค่อนข้างกว้าง คือ การจอดซ้อนคันสามารถเข็นหลบกันได้โดยไม่กีดขวางทางออก หลักของลานจอดรถ ซึ่งเป็นทางเข้าออกทางเดียว

การเข้าถึงโครงการสามารถเข้าได้จาก 3 ทาง แต่ด้วยการที่ทำเลที่ตั้งอยู่ในซอยค่อนข้างแคบและมีผู้คนสัญจรไปมาตลอดเวลา ทำให้การเข้า-ออก จากโครงการไม่สะดวกมากนักเมื่อมีการสวนกันของรถยนต์ขนาดใหญ่

การบริหารและการบริการด้านที่จอดรถ

โครงการยิ้มยิ้ม เฟลส มีการเก็บค่าจอดรถสำหรับผู้พักอาศัย 800 บาท/คัน/เดือน มีพนักงานรักษาความปลอดภัยคอยดูแลในช่วงกลางคืนและมีการจดทะเบียนของผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัว บริเวณลานจอดรถมีการกางเต็นท์ผ้าใบเพื่อบังแดดและฝนแทนการสร้างหลังคาถาวรด้วยโครงสร้างอื่นๆ

ทัศนคติของผู้ประกอบการในเรื่องที่จอดรถและการเลือกทำเลในการลงทุนโครงการ

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการพบว่าการทำที่จอดรถยนต์เป็นจุดเด่นของโครงการ การที่มีลานจอดรถยนต์ค่อนข้างกว้างแยกออกมาจากตัวอาคาร สามารถรองรับผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัวได้ ผู้ประกอบการซื้อที่ดินไว้นานแล้ว ในสมัยที่ราคาที่ดินยังไม่สูงมากนัก ในช่วงแรกผู้ประกอบการมีแผนจะสร้างอพาร์ทเมนต์เพิ่มอีก 1 อาคาร บนที่แปลงนี้ แต่ในปัจจุบันยังไม่ได้สร้าง จึงทำเป็นลานจอดรถยนต์ของอาคารเดิม โดยที่โครงการไม่มีการบริการเพื่ออำนวยความสะดวกอื่นๆเพิ่มเติม โดยมีความเห็นว่าการบริการอำนวยความสะดวกด้านการเดินทางเข้า-ออกโครงการ เหมาะสำหรับโครงการที่มีราคาเช่าสูงหรือนั่นกลุ่มลูกค้าต่างชาติมากกว่า

ในด้านการเลือกทำเลในการลงทุนโครงการจะเลือกเฉพาะทำเลที่อยู่ไม่ห่างจากบ้านพักของตน และ ไม่ไกลจากสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพระราม9 ซึ่งผู้ประกอบการสะดวกในการดูแลโครงการ ถึงแม้ว่าโครงการจะไม่ได้อยู่บนถนนเส้นหลัก แต่ก็มีผู้พักอาศัยเต็มเกือบตลอด โดยยังไม่มีแผนที่จะทำโครงการอพาร์ทเมนต์เพิ่มเติมในอนาคตอันใกล้

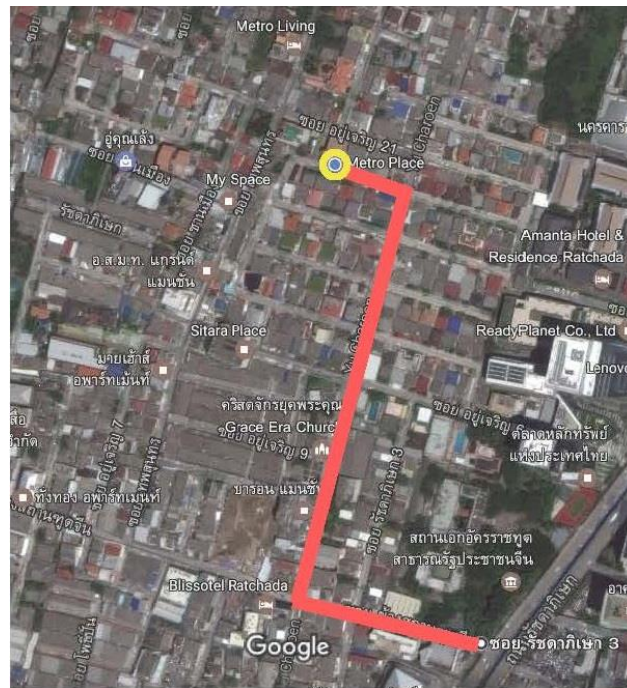
4.2.2 โครงการเมโทรคาซ่า-เมโทรเพลส (B)

อาคารเมโทรคาซ่า-เมโทรเพลส เป็นโครงการขนาด 129 ห้อง แบ่งออกเป็น 2 อาคาร อาคารแรกคืออาคารเมโทรเพลส อาคารสูง 6 ชั้น จำนวน 58 ห้อง และ อาคารเมโทรคาซ่า อาคารสูง 8 ชั้น จำนวน 71 ห้อง โดยทั้ง 2 อาคารจะใช้สถานจอดรถยนต์ร่วมกันบริเวณลานจอดรถระหว่างอาคาร ในพื้นที่ว่างบริเวณชั้นล่างของทั้งสองอาคาร สามารถจอดรถยนต์และรถจักรยานยนต์ได้ โดยสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆส่วนมากจะอยู่ที่อาคารเมโทรคาซ่า ยกตัวอย่างเช่น ร้านสะดวกซื้อ ร้านอินเทอร์เน็ต ร้านอาหาร ร้านขายยา โต๊ะสนุกเกอร์ และ ร้านซักรีด ทำให้มีผู้คนภายนอกที่ไม่ใช่ผู้พักอาศัยในโครงการมาจอดรถเพื่อใช้บริการบ้างเป็นครั้งคราว มีวินรถจักรยานยนต์อยู่บริเวณด้านข้างตัวอาคาร ทำให้ผู้พักอาศัยมีความสะดวกสบายในการเรียกใช้บริการเพื่อเดินทางออกสู่ถนนใหญ่หรือสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน โดยมีราคาเช่าโดยสารอยู่ที่ 15-20 บาท ทั้งสองอาคารมีห้องพักสองรูปแบบ คือ ห้องสตูดิโอ 20 ตารางเมตร และ ห้องสตูดิโอ 40 ตารางเมตร พื้นที่รวมทั้งหมดของโครงการประมาณ 650 ตารางวา

องค์ประกอบและที่จอดรถของโครงการ

ชื่อโครงการ	เมโทรเพลส-เมโทรคาซ่า
ที่ตั้งโครงการ	ถนนรัชดาภิเษก ซอย3 อยู่เจริญแยก 19-21 แขวง/เขต ดินแดง
ราคาเช่าห้องพัก	4,500 – 9,500 บาท
จำนวนห้องพัก	129 ห้อง
จำนวนที่จอดรถยนต์	48 คัน
อัตราส่วนที่จอดรถยนต์ : จำนวนห้องพัก	1 คัน : 2.6 ห้อง
จำนวนรถยนต์ของผู้พักอาศัยจากบันทึกข้อมูลของโครงการ	45 คัน
จำนวนที่จอดรถจักรยานยนต์	40 คัน
อัตราจำนวนผู้เช่า	97.6%
ขนาดห้องพัก	20 – 40 ตารางเมตร
ระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้า	950 เมตร
ราคาเช่าจอดรถ	รถยนต์ 500 บาท / เดือน

ตาราง 13 ข้อมูลโครงการ B



รูป 23 สถานที่ตั้งโครงการ เมโทรคาสซ่า-เมโทรเพลส



รูป 24 อาคารเมโทรเพลส-เมโทรคาสซ่า

การจัดให้มีที่จอดรถ

โครงการเมโทรคาสซ่า-เมโทรเพลส มีการจัดที่จอดรถยนต์ไว้ที่บริเวณรอบตัวอาคารจำนวน 10 คัน และบริเวณลานจอดรถยนต์แยกออกมาจากตัวโครงการอีก 38 คัน แบ่งออกเป็นลานจอดรถ A และ B รวมเป็นที่จอดรถทั้งหมด 48 คัน (ไม่รวมการจอดซ้อนคัน) หรือคิดเป็น 37.2% เมื่อเทียบกับจำนวนห้องพัก และมีที่จอดรถจักรยานยนต์ประมาณ 40 คัน บริเวณใต้อาคารทั้ง 2 อาคาร บริเวณลานจอดรถทั้ง A และ B มีการทำโครงสร้างหลังคาถาวรครอบคลุมทุกที่จอดรถในพื้นที่และมีการติดตั้งกล้องวงจรปิดเพื่อดูแลความปลอดภัย โดยพื้นที่ลานจอดรถเป็นรูปแบบการจอดรถแบบเฉียงและมีทางเข้าออกเลนเดียว โดยการนำรถออกจากลานจอดรถต้องใช้วิธีการขับรถถอยหลัง

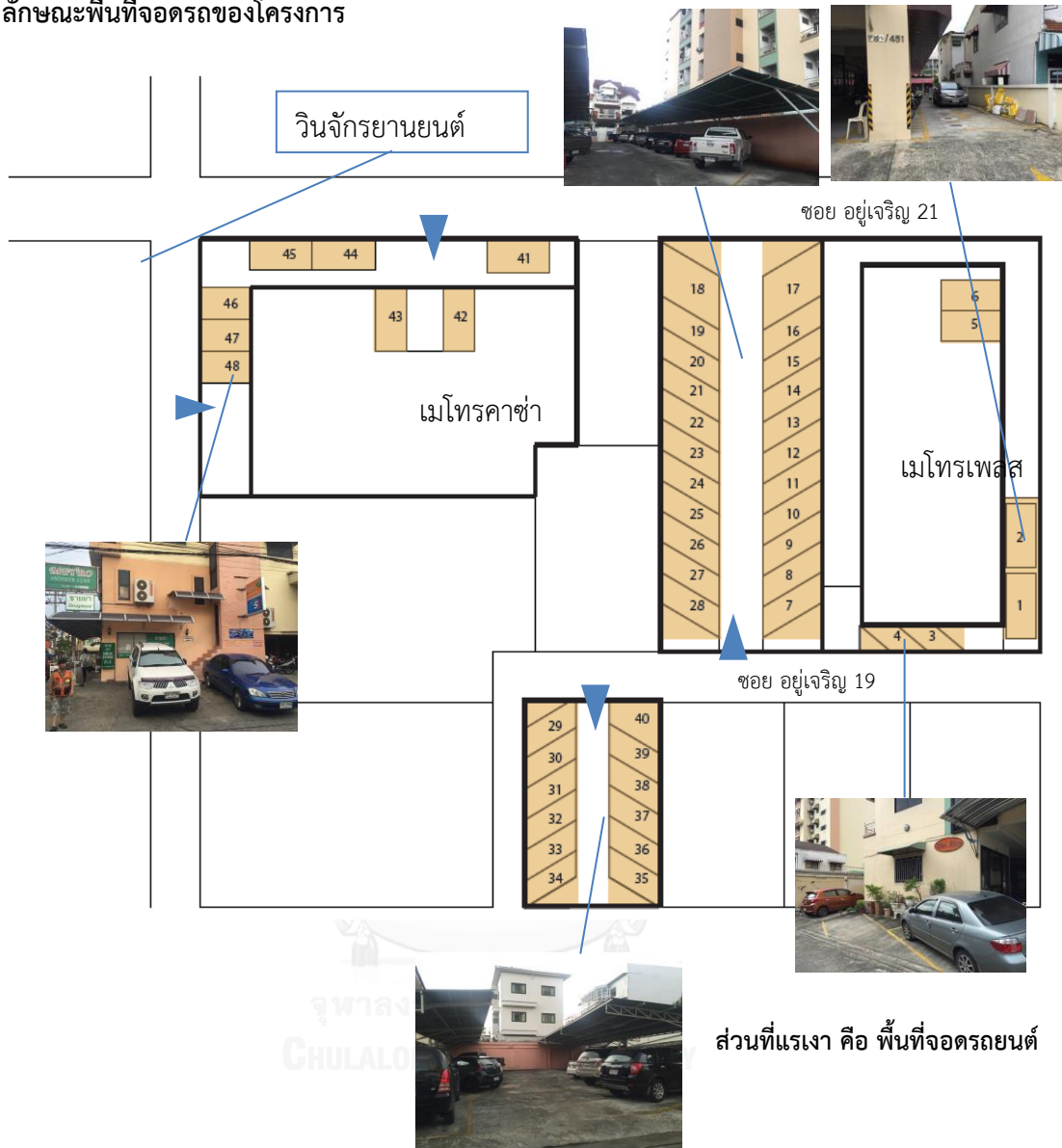


รูป 25 ที่จอดรถของโครงการในวันธรรมดา ช่วงกลางวัน ของโครงการเมโทรคาสซ่า-เมโทรเพลส



รูป 26 ที่จอดรถของโครงการในวันธรรมดา ช่วงกลางคืน ของโครงการเมโทรคาสซ่า-เมโทรเพลส

ลักษณะพื้นที่จอดรถของโครงการ



รูป 27 ผังพื้นที่จอดรถของอาคารเมโทรคาซ่า-เมโทรเพลส

พื้นที่จอดรถของโครงการเมโทรคาซ่า-เมโทรเพลส แบ่งออกเป็นการจอดรถยนต์รอบอาคารและลานจอดรถแยกออกจากมาจากพื้นที่อาคาร โดยลานจอดรถแยกออกเป็นลานจอด P1 และ P2 ใช้ร่วมการทั้ง 2 อาคาร ซึ่งมีการติดตั้งหลังคาลานจอดรถและกล้องวงจรปิด การนำรถยนต์เข้ามาจอดสามารถเข้าออกได้เส้นทางเดียว คือ ซอยอยู่เจริญ 19 ซึ่งไม่สามารถเชื่อมต่อไปยังซอยอื่นๆได้ ต่างจากซอยอยู่เจริญ 21 ที่สามารถเชื่อมต่อไปยังซอยอื่นๆได้มากมาย สาเหตุดังกล่าวทำให้ซอยอยู่เจริญ 19 มีการสัญจรโดยบุคคลภายนอกค่อนข้างต่ำ การนำรถเข้า-ออก จากลานจอดรถ จึงไม่ส่งผลกระทบต่อการสัญจรโดยรอบมากนัก ส่วนที่จอดรถจักรยานยนต์ใช้การจอดบริเวณที่ว่างใต้อาคาร

รูปแบบของลานจอดรถทั้ง P1 และ P2 มีลักษณะเป็นการจอดแนวเฉียง ใช้การเข้าออกเลนเดียว เมื่อผู้พักอาศัยต้องการนำรถยนต์ออก จึงต้องใช้การถอยออก โดยสามารถเดินทะลุไปยังซอยอยู่เจริญ 21 เพื่อเข้าสู่อาคารเมโทรคาซ่าได้ ในกรณีที่ที่จอดรถยนต์เต็ม นอกจากการจอดรถยนต์ซ้อนคันแล้ว ยังมีการจอดรถยนต์ภายนอกลานจอดรถ โดยเป็นการจอดริมรั้วบ้านเรือนใกล้เคียงบริเวณซอยอยู่เจริญ 19 และด้านในซอยอยู่เจริญ 21

การบริหารและการบริการด้านที่จอดรถ

โครงการเมโทรคาซ่า-เมโทรเพลส มีการเก็บค่าจอดรถสำหรับผู้พักอาศัย 500 บาท/คัน/เดือน แต่จะเก็บค่าจอดรถยนต์สำหรับผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์คันที่ 2 ในราคา 1,500 บาท/คัน โดยทั้ง 2 อาคารสามารถใช้ที่ลานจอดรถยนต์ร่วมกันได้ทั้งลาน P1 และ P2 โดยมีพนักงานรักษาความปลอดภัยคอยดูแลในช่วงกลางวันและมีการจดทะเบียนของผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัว โดยมีแผนที่จะขึ้นค่าบริการที่จอดรถยนต์เป็นคันละ 800-1,000 บาท ในอนาคตอันใกล้

ทัศนคติของผู้ประกอบการในเรื่องที่จอดรถและการเลือกทำเลในการลงทุนโครงการ

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการพบว่าการมีที่จอดรถยนต์เป็นส่วนสำคัญในการดึงดูดกลุ่มผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัว เนื่องจากหลายโครงการในพื้นที่ใกล้เคียงมีที่จอดรถไม่มากและเก็บค่าบริการในราคาที่สูงกว่า โดยผู้ประกอบการมีการซื้อบ้านเดี่ยวที่มีพื้นที่ติดกับโครงการ 1 หลัง และ ผังตรงข้ามอีก 1 หลัง ในช่วงที่ราคาที่ดินยังไม่สูงเท่าปัจจุบัน เพื่อหุบทิ้งทำเป็นลานจอดรถ A และ B โดยมองว่าเป็นการลงทุนในที่ดินรูปแบบหนึ่ง เพราะที่ดินในบริเวณดังกล่าว มีราคาที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในทุกๆปี ซึ่งเป็นผลมาจากการเติบโตอย่างรวดเร็วของย่านรัชดาภิเษกตอนต้น การซื้อที่ดินในปัจจุบันจึงมีราคาต้นทุนที่สูงมาก อาจมีราคาถึง 400,000 บาทต่อตารางวา และไม่มีผู้ขายมากนัก การที่ที่ดินใกล้เคียงมีค่อนข้างจำกัดทำให้การทำที่จอดรถแยกออกมาจากอาคารเป็นไปได้ยากและมีต้นทุนที่สูงมาก ไม่คุ้มค่ากับการลงทุน และโครงการไม่มีการบริการอื่นๆเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของผู้พักอาศัย

ในด้านการเลือกทำเลในการลงทุนโครงการจะเลือกเฉพาะทำเลที่อยู่ไม่ห่างจากบ้านพักของตน ซึ่งอยู่ไม่ไกลจากสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพระราม 9 เพื่อความสะดวกในการดูแลโครงการ โดยมองว่าทำเลดังกล่าวมีอุปสงค์ที่สูงมากขึ้นทุกวัน และโครงการเมโทรคาซ่า-เมโทรเพลส มีอัตราการเข้าพัก เต็มเกือบตลอด โดยห้องที่ว่างส่วนมากจะเป็นห้อง suite ซึ่งมีขนาดใหญ่กว่าห้องปกติและราคาสูงกว่า โดยผู้ประกอบการมีแผนจะทำพาร์เมนต์เพิ่มเติมในอนาคต อาจเป็นการลงทุนก่อสร้างขึ้นมาใหม่ (เมื่อมีที่ดินเปล่า) หรือการซื้ออาคารอพาร์ทเมนต์ที่ก่อสร้างเสร็จแล้ว แต่ไม่จำเป็นต้องมีที่จอดรถยนต์จำนวนมากนัก เพื่อเน้นการใช้ประโยชน์ที่ดินให้มากที่สุด

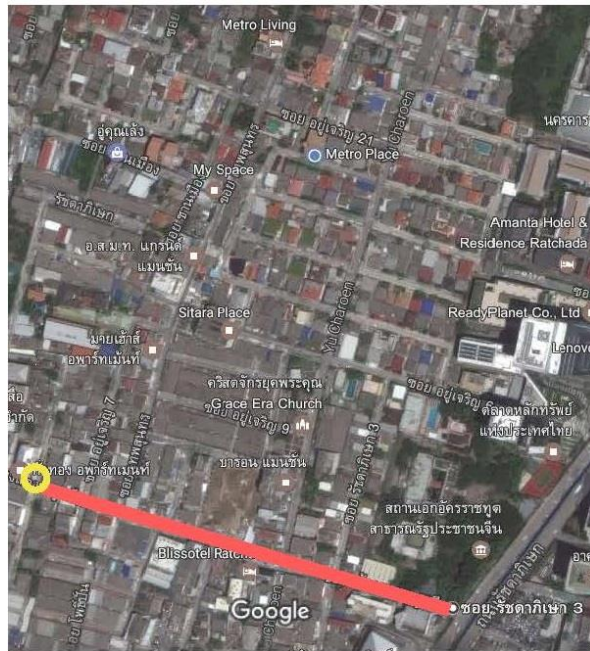
4.2.3 โครงการห้อง อพาร์ทเมนต์ (C)

ห้อง อพาร์ทเมนต์ เป็นโครงการขนาด 79 ห้อง สูง 8 ชั้น ตัวอาคารตั้งอยู่บนถนนเส้นหลักของถนนรัชดาภิเษก ซอย 3 ทำให้การจราจรบริเวณด้านหน้าโครงการหนาแน่นมาก โดยเฉพาะช่วงหัวค่ำ มีที่จอดรถสำหรับผู้พักอาศัยอยู่บริเวณด้านข้างและด้านหน้าโครงการ จำนวน 14 คัน (หากจอดซ้อนคันเต็มพื้นที่จะได้ถึง 20 คัน) รถจักรยานยนต์สามารถใช้ที่จอดใต้ตัวอาคาร ซึ่งสามารถจอดได้ประมาณ 7 คัน ด้านหน้าตัวอาคารมีร้านทันตแพทย์ซึ่งบริหารงานโดยคนในครอบครัวของเจ้าของโครงการ ซึ่งบุคคลภายนอกที่มาใช้บริการสามารถใช้ที่จอดรถของอาคารได้ มีวินรถจักรยานยนต์ซึ่งเช่าที่ของห้อง อพาร์ทเมนต์ตั้งอยู่บริเวณด้านหน้าอาคาร ทำให้ผู้พักอาศัยมีความสะดวกสบายอย่างมากใช้ในการเรียกใช้บริการ ราคาเช่าโดยสารจากตัวอาคารออกไปสู่ถนนใหญ่หรือสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน มีราคาเช่าโดยสารอยู่ที่ 10 – 20 บาท ห้องพักมี 2 รูปแบบ คือ สตูดิโอ 20 ตารางเมตร และ ห้องสตูดิโอ 30 ตารางเมตร พื้นที่รวมทั้งหมดของโครงการประมาณ 150 ตารางวา

องค์ประกอบและที่จอดรถของโครงการ

ชื่อโครงการ	ห้อง อพาร์ทเมนต์
ที่ตั้งโครงการ	ถนนรัชดาภิเษก ซอย3 แขวง/เขต ดินแดง
ราคาเช่าห้องพัก	5,000 – 5,500 บาท
จำนวนห้องพัก	79 คัน
จำนวนที่จอดรถยนต์	14 คัน
อัตราส่วนที่จอดรถยนต์ : จำนวนห้องพัก	1 คัน : 5.6 ห้อง
จำนวนรถยนต์ของผู้พักอาศัย จากบันทึกข้อมูลของโครงการ	12 คัน
จำนวนที่จอดจักรยานยนต์	7 คัน
อัตราจำนวนผู้เช่า	97.4%
ขนาดห้องพัก	20 – 30 ตารางเมตร
ระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้า	700 เมตร
ราคาเช่าจอดรถ	รถยนต์ 600 บาท / เดือน

ตาราง 14 ข้อมูลโครงการ C



รูป 28 สถานที่ตั้งโครงการ ทั้งของ อพาร์ทเม้นต์



รูป 29 อาคาร ทั้งของ อพาร์ทเม้นต์

การจัดให้มีที่จอดรถ

โครงการทั้งทอง อพาร์ทเมนต์ มีการจัดที่จอดรถยนต์ไว้บริเวณด้านหน้าตัวอาคาร 5 คัน และด้านข้างตัวอาคาร 9 คัน รวมเป็น 14 คัน หรือคิดเป็น 17.7% เมื่อเทียบกับจำนวนห้องพัก แต่ปกติมีการจอดรถยนต์ซ้อนคัน ซึ่งสามารถจอดได้ถึง 20 คัน และมีที่จอดรถจักรยานยนต์ประมาณ 7 คัน บริเวณใต้อาคาร ไม่มีการทำหลังคาที่จอดรถ โดยพื้นที่ลานจอดรถเป็นรูปแบบการจอดรถแบบเฉียงและมีทางเข้าออกเลนเดียว โดยการนำรถออกจากลานจอดรถต้องใช้วิธีการขับรถถอยหลัง ด้วยความที่โครงการตั้งอยู่บนถนนเส้นหลักของรัชดาภิเษกซอย 3 ซึ่งมีการจราจรหนาแน่นทั้งวัน โดยเฉพาะช่วงเวลาหัวค่ำ ทำให้การถอยรถยนต์ออกจากโครงการค่อนข้างลำบากและกีดขวางการจราจร โดยในช่วงเวลาทำการของร้านทันตแพทย์ จะมีการกั้นที่จอดรถด้านหน้าโครงการทั้ง 5 คัน ไว้สำหรับลูกค้า และ ในช่วงวันหยุด (เสาร์-อาทิตย์) จะมีการกั้นที่จอดรถยนต์ด้านหน้าโครงการ 2 ที่ เพื่อทำเป็นตลาดนัดขนาดเล็กชั่วคราว ในช่วงเย็น-กลางคืน

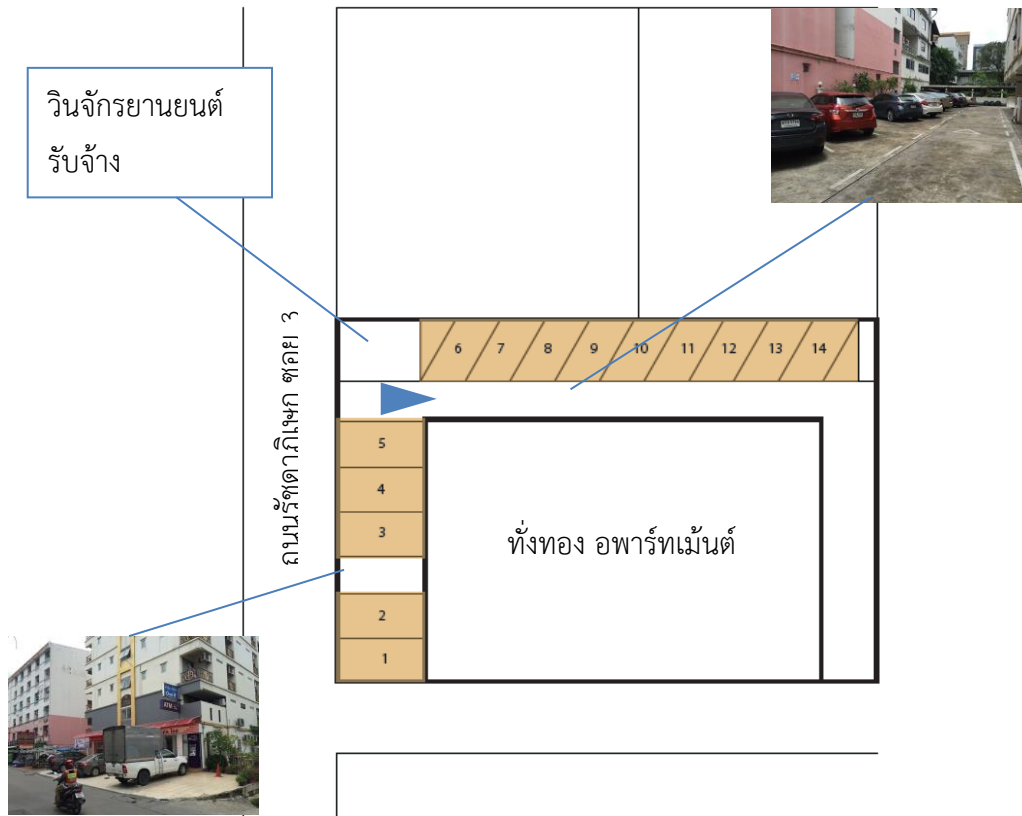


รูป 30 ที่จอดรถของโครงการในวันธรรมดา ช่วงกลางวัน ของโครงการทั้งทอง อพาร์ทเมนต์



รูป 31 ที่จอดรถโครงการในวันธรรมดา ช่วงกลางคืน ของโครงการทั้งทอง อพาร์ทเมนต์

ลักษณะพื้นที่จอดรถของโครงการ



ส่วนที่แรเงา คือ พื้นที่จอดรถยนต์

รูป 32 ผังพื้นที่จอดรถของโครงการทั้งหมดอพาร์ทเมนต์

พื้นที่จอดรถของโครงการทั้งหมด อพาร์ทเมนต์ แบ่งออกเป็น 2 ส่วนคือ ลานจอดรถด้านหน้าอาคาร และ ลานจอดรถด้านข้างอาคาร โดยทั้ง 2 ส่วน ไม่มีหลังคาลานจอดรถ รูปแบบของลานจอดรถด้านหน้าอาคารเป็นลักษณะการจอดแนวตรง (ส่วนนี้ในช่วงกลางวันจะถูกกันไว้สำหรับลูกค้าของร้านทันตแพทย์) ส่วนลานจอดรถด้านข้างอาคาร จะเป็นการจอดแนวเฉียง โดยมีทางเข้าออกมีลักษณะเป็นทางเลนเดียว ทำให้การนำรถออกจากลานจอดรถต้องใช้เวลาถอยหลังออก ซึ่งการที่โครงการตั้งอยู่บนถนนเส้นหลักของรัชดาภิเษก ซอย 3 ที่มีการสัญจรไปมาตลอดทั้งวัน ส่งผลให้การถอยรถออกจากโครงการนั้นมีการกีดขวางการจราจรบริเวณด้านหน้า โดยเฉพาะในช่วงเวลาที่มีการสัญจรหนาแน่น เช่น ช่วงเวลาหัวค่ำ หลังจากเวลาปิดทำการของร้านทันตแพทย์ ผู้พักอาศัยสามารถใช้ที่จอดรถยนต์ด้านหน้าโครงการได้ จำนวน 5 คัน ในส่วนของที่จอดรถจักรยานยนต์ สามารถจอดบริเวณที่ว่างใต้อาคารได้

ในกรณีที่ที่จอดรถยนต์เต็ม การแก้ไขปัญหาเบื้องต้นคือการจอดรถซ้อนคัน โดยการจอดบริเวณทางเข้า-ออก ของลานจอดรถด้านข้างอาคารที่มีลักษณะเป็นถนนเลนเดียว ส่งผลให้ผู้พักอาศัยต้องลงมาเลื่อนรถของตน เมื่อมีรถคันใดคันหนึ่งด้านในที่ต้องการจะนำรถออก ส่วนการจอดรถยนต์นอกพื้นที่อาคาร โดยส่วนมากจะต้องหาที่จอดบริเวณซอยเล็กๆด้านข้างโครงการ ซึ่งถนนที่ผ่านด้านหน้าโครงการนั้น ไม่สามารถจอดรถยนต์ได้เนื่องจากเป็นถนนสายหลักที่มีการสัญจรหนาแน่นตลอดเวลา

การบริหารและการบริการด้านที่จอดรถ

โครงการทั้งทอง อพาร์ทเมนต์ มีการเก็บค่าจอดรถสำหรับผู้พักอาศัย 600 บาท/คัน/เดือน และมีพนักงานรักษาความปลอดภัยดูแลทั้งกลางวันและกลางคืน โดยจะมีการจดทะเบียนรถยนต์ของผู้พักอาศัย เพื่อความสะดวกในการตรวจสอบและในช่วงสุดสัปดาห์ จะมีการกันที่จอดรถยนต์ด้านหน้า 2 ช่อง ไว้สำหรับทำพื้นที่ขายของชั่วคราว

ทัศนคติของผู้ประกอบการในเรื่องที่จอดรถและการเลือกทำเลในการลงทุนโครงการ

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการพบว่า อาคารทั้งทองอพาร์ทเมนต์จะเน้นกลุ่มลูกค้าที่ไม่มียานพาหนะส่วนตัว ทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ เนื่องจากตัวโครงการตั้งอยู่บนถนนเส้นหลัก ซึ่งมีผู้คนพลุกพล่านแทบจะตลอดเวลา ทำให้การเดินทางเข้าออกสำหรับผู้ที่ไม่มียานพาหนะส่วนตัวค่อนข้างสะดวกและปลอดภัย มีวินรถจักรยานยนต์อยู่ด้านหน้าโครงการ และการมีที่ดินจำกัดทำให้ไม่สามารถเพิ่มที่จอดรถยนต์ไปได้มากกว่านี้

ในด้านการเลือกทำเลในการลงทุนโครงการ จะเลือกทำเลที่อยู่ในถนนรัชดาภิเษก ซอย3 เนื่องจากใกล้ที่พักอาศัยของผู้ประกอบการ โดยจะเลือกทำเลที่ผู้คนพลุกพล่าน ปลอดภัย ไม่อยู่ในซอยเปลี่ยว และไม่ไกลจากสถานีรถไฟใต้ดิน

โครงการทั้งทอง อพาร์ทเมนต์ มีอัตราผู้พักอาศัยเต็มเกือบตลอด โดยผู้ประกอบการเห็นว่าที่จอดรถยนต์มีความสำคัญ แต่ไม่จำเป็นต้องมีจำนวนมาก เนื่องจากผู้พักอาศัยที่ไม่มียานพาหนะส่วนตัวจำนวนมาก

4.2.4 โครงการคิวที เฟลส (D)

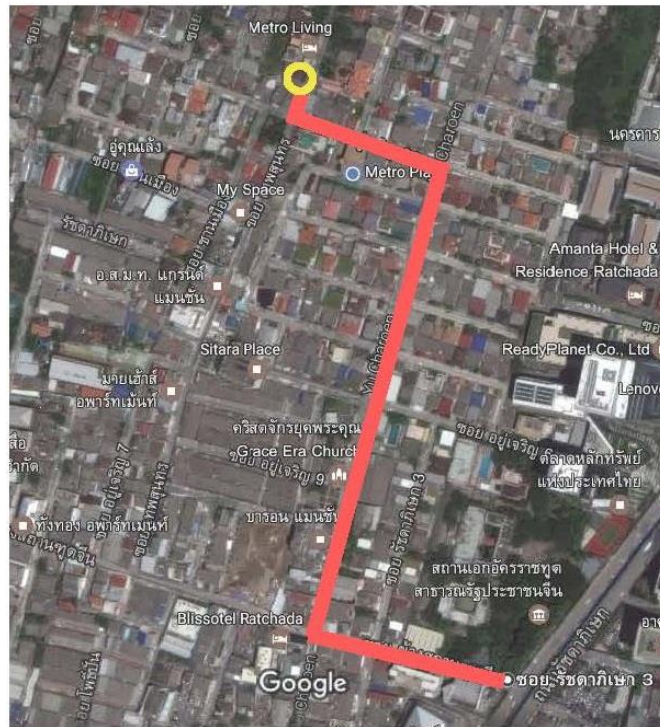
คิวที เฟลส เป็นโครงการขนาด 40 ห้อง อาคารสูง 5 ชั้นและมีความสูงอาคารไม่เกิน 15 เมตร (ตามกฎหมายคือสูงไม่เกิน 15 เมตร ไม่จำเป็นต้องมีที่จอดรถยนต์) โดยมีที่จอดรถจักรยานและจักรยานยนต์ บริเวณหน้าตัวอาคารจำนวน ประมาณ 12 คันและไม่มีที่จอดรถยนต์ แต่ในกรณีฉุกเฉินสามารถจอดรถยนต์ชั่วคราวได้ 1 คัน ด้วยความที่ถนนหน้าโครงการค่อนข้างแคบ (ประมาณ 3 เมตร) และมีรถสัญจรผ่านตลอดเวลา หากมีการจอดรถยนต์หน้าโครงการจะเกิดการกีดขวางการจราจรค่อนข้างมาก ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก มีร้านสะดวกซื้อและวินรถจักรยานยนต์บริเวณใกล้เคียง ห่างออกไปประมาณ 50 เมตร ค่าโดยสารออกสู่ถนนใหญ่หรือสถานีรถไฟใต้ดินอยู่ที่ 10-15 บาท

ขนาดของห้องพักมีเพียงขนาดเดียว คือ ห้องสตูดิโอ 24 ตารางเมตร พื้นที่โครงการมีขนาดประมาณ 90 ตารางวา โดยก่อสร้างอาคารเต็มพื้นที่ และ ไม่มีลิฟท์โดยสาร เป็นอาคารที่ใหม่ที่สุดในทั้ง 4 อาคาร ที่ผู้วิจัยทำการศึกษา

องค์ประกอบและที่จอดรถของโครงการ

ชื่อโครงการ	คิวที เฟลส
ที่ตั้งโครงการ	ถนนรัชดาภิเษก ซอย3 อยู่เจริญแยก 21/2 แขวง/เขต ดินแดง
ราคาเช่าห้องพัก	5,500 - 5,800 บาท
จำนวนห้องพัก	40
จำนวนที่จอดรถยนต์	-
อัตราส่วนที่จอดรถยนต์ : จำนวนห้องพัก	ไม่มีที่จอดรถยนต์ (สามารถจอดรับ-ส่ง ชั่วคราวได้ 2 คัน)
จำนวนรถยนต์ของผู้พักอาศัยจากบันทึกข้อมูลของโครงการ	โครงการไม่มีการจดบันทึกทั้งผู้ที่มีรถยนต์และรถจักรยานยนต์
อัตราส่วนที่จอดรถจักรยานยนต์ : จำนวนห้องพัก	1 คัน : 3.3 ห้อง
จำนวนที่จอดรถจักรยานยนต์	12
อัตราจำนวนผู้เช่า	100%
ขนาดห้องพัก	24 ตารางเมตร
ระยะห่างจากสถานีรถไฟ	1 กิโลเมตร
ราคาค่าจอดรถ	ไม่เก็บค่าบริการ

ตาราง 15 ข้อมูลโครงการ D



รูป 33 สถานที่ตั้ง โครงการ คิวที เฟลส



รูป 34 รูปภาพโครงการ คิวที เฟลส

การจัดให้มีที่จอดรถ

โครงการคิวที เฟลส ไม่มีการจัดที่จอดรถยนต์สำหรับผู้พักอาศัย แต่สามารถจอดรับ-ส่งผู้โดยสารได้ชั่วคราวบริเวณด้านหน้าอาคาร มีที่จอดรถจักรยานยนต์ประมาณ 12 คัน หรือคิดเป็น 30% เมื่อเทียบกับจำนวนห้องพัก ที่จอดรถจักรยานยนต์อยู่ใต้หลังคาของโครงการ โดยเป็นการจอดรถจักรยานยนต์ในแนวตรง ซึ่งพื้นที่ของที่จอดรถจักรยานยนต์มีความลาดเอียงซึ่งเกิดจากการยกตัวอาคารขึ้นสูงกว่าพื้นถนน ทำให้การเข้า-ออก ไม่สะดวกมากนัก แต่ไม่ถึงกับลำบาก และมีการวางκανเหล็กไว้ที่พื้น เพื่อให้ผู้พักอาศัยสามารถล็อกจักรยานหรือจักรยานยนต์ของตนไว้กับที่ไว้ได้ เพื่อป้องกันการสูญหายที่อาจเกิดขึ้น มีการติดตั้งกล้องวงจรปิดและพนักงานรักษาความปลอดภัยคอยดูแลในช่วงกลางวัน



รูป 35 ที่จอดรถของโครงการในวันธรรมดา ช่วงกลางวัน ของโครงการคิวทีเฟลส



รูป 36 ที่จอดรถของโครงการในวันธรรมดา ช่วงกลางคืน ของโครงการคิวทีเฟลส

ลักษณะพื้นที่จอดรถของโครงการ



รูป 37ผังพื้นที่จอดรถของโครงการคิวทีเฟลส

พื้นที่จอดรถของโครงการ คิวที เฟลส ตั้งอยู่บริเวณด้านหน้าอาคาร มีความลึก 2.8 เมตร สามารถจอดรถจักรยานยนต์ได้ 12 คัน ซึ่งมีการวางคานเหล็กไว้ที่พื้นสำหรับผู้ที่ต้องการจะล็อกรถไว้กับที่เพื่อป้องกันการสูญหายและมีการติดตั้งกล่องวงปิดและหลังคาลานจอดรถ

ในส่วนของที่จอดรถยนต์ สามารถจอดด้านหน้าอาคารได้ชั่วคราว 1-2 คัน สำหรับรับ-ส่งผู้โดยสารหรือขนของเท่านั้น เนื่องจากกีดขวางการเข้าออกของรถจักรยานยนต์และการสัญจรด้านหน้าอาคาร โดยถนนด้านหน้าโครงการค่อนข้างแคบและมีการสัญจรหนาแน่นตลอดเวลาเพราะชอยซานเมือง 2 สามารถทะลุไปยังชุมชนใหญ่และถนนเส้นอื่นๆได้มากมาย

ในกรณีที่ที่จอดรถจักรยานยนต์เต็ม การแก้ปัญหาเบื้องต้น คือ การจอดด้านนอกโครงการ บริเวณริมรั้วบ้านเรือนใกล้เคียง บนถนนด้านหน้าโครงการ

การบริหารและการบริการด้านที่จอดรถ

โครงการคิวที เฟลส ไม่มีการเก็บค่าบริการที่จอดรถจักรยานยนต์สำหรับผู้พักอาศัย และมีพนักงานรักษาความปลอดภัยดูแลช่วงกลางวัน ส่วนในช่วงกลางคืนมีแม่บ้านคอยดูแลทั้งอาคารและพื้นที่จอดรถ โดยมีการติดตั้งกล้องวงจรปิดและคานเหล็กสำหรับล้อรถจักรยานยนต์หรือจักรยานไว้กับที่ เพื่อความปลอดภัย

ทัศนคติของผู้ประกอบการในเรื่องที่จอดรถและการเลือกทำเลในการลงทุนโครงการ

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการพบว่า อาคารคิวที เฟลส จะเน้นกลุ่มลูกค้าที่ไม่มียานพาหนะส่วนตัวหรือถ้ามีจะเป็นประเภทจักรยานหรือรถจักรยานยนต์ เนื่องจากโครงการมีพื้นที่จำกัดมากและมีต้นทุนค่าที่ดินค่อนข้างสูง จึงเน้นที่จะทำพื้นที่ให้เช่าให้มากที่สุด และมีความคิดเห็นว่าการกลุ่มผู้พักอาศัยในปัจจุบันเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนหรือทำงานอยู่ไม่ไกลจากตัวโครงการ ซึ่งกลุ่มผู้พักอาศัยเหล่านี้มีจำนวนมากสอดคล้องกับการที่โครงการตั้งอยู่ในพื้นที่ที่ไม่ไกลจากสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน ที่จอดรถยนต์จึงไม่มีความจำเป็นมากนัก

ในด้านการเลือกทำเลในการลงทุนโครงการ จะเลือกทำเลที่อยู่ในพื้นที่ที่เข้าถึงรถไฟฟ้าใต้ดินสะดวก มีขนาดพื้นที่เหมาะสม อยู่ไม่ไกลจากร้านสะดวกซื้อและวินรถจักรยานยนต์ และที่สำคัญคือมีราคาที่ดินที่สมเหตุสมผล

โครงการคิวที เฟลส มีอัตราผู้พักอาศัยเต็มเกือบตลอดเช่นกัน ถึงแม้ว่าจะไม่มีที่จอดรถยนต์และลิฟท์โดยสาร สำหรับรูปแบบโครงการในอนาคต ผู้ประกอบการเห็นว่าพาร์ทเมนต์ส่วนมากจะมีขนาดเล็กและไม่มีที่จอดรถยนต์มากนัก เนื่องจากการมีที่ดินจำกัดและต้นทุนค่าที่ดิน ค่าก่อสร้าง ที่สูงขึ้นมาก

4.2.5 สรุปเปรียบเทียบรายละเอียดของแต่ละโครงการกรณีศึกษา

รายการ	โครงการ			
	A	B	C	D
จำนวนห้อง	99	129	79	40
จำนวนที่จอดรถ รถจักรยานยนต์	20	40	7	12
จำนวนที่จอดรถยนต์	51	48	14	-
อัตราส่วนที่จอดรถยนต์ ต่อจำนวนห้องพัก	1 : 1.9 (51.5 %)	1 : 2.6 (37.2 %)	1 : 5.6 (17.7 %)	1 : 3.3 * ที่จอดรถ รถจักรยานยนต์ (30 %)
จำนวนรถยนต์ของผู้พักอาศัย จากบันทึกข้อมูลของโครงการ	38	45	12	ไม่มีการบันทึกข้อมูล ทั้งรถยนต์และ จักรยานยนต์
อัตราส่วนจำนวนรถยนต์จาก บันทึกข้อมูลของโครงการต่อ จำนวนที่จอดรถยนต์	74.50 %	93.75 %	85.7 %	-
ราคาค่าเช่าที่จอดรถ	800 บาท/เดือน	500 บาท/เดือน	600 บาท/เดือน	-
ราคาค่าเช่าห้องพัก	4,600-6,000 บาท	4,500-9,500 บาท	5,000-5,500 บาท	5,500-5,800 บาท
ระยะห่างจากสถานี รถไฟฟ้าใต้ดินพระราม 9	980 เมตร	950 เมตร	700 เมตร	1 กิโลเมตร
อัตราจำนวนผู้เช่า (occupancy rate)	97.9 %	97.6 %	97.4 %	100 %

ตาราง 16 สรุปเปรียบเทียบรายละเอียดแต่ละโครงการ

จากการสำรวจและสัมภาษณ์ผู้ประกอบการทั้ง 4 โครงการในกรณีศึกษา พบว่าแต่ละโครงการมีรูปแบบทางกายภาพ การจัดที่จอดรถ ปัญหาที่เกิดขึ้น แนวทางแก้ไขเบื้องต้น และ ราคาแตกต่างกันไป แต่ทุกโครงการในกรณีมีอัตราการเข้าพักเต็ม-เกือบเต็ม ทุกโครงการ ซึ่งห้องพักที่ว่าง ส่วนมากจะเป็นห้องsuite ซึ่งมีขนาดใหญ่และราคาสูงกว่า แสดงให้เห็นถึงอุปสงค์ด้านอพาร์ทเมนท์ในพื้นที่ที่สูงมาก โดยทัศนคติของผู้ประกอบการส่วนมากเห็นว่าความจำเป็นในการทำที่จอดรถยนต์ในอนาคตนั้นมีความจำเป็นน้อยลง เพราะมีกลุ่มผู้พักอาศัยจำนวนมากที่ไม่มีรถยนต์ส่วนตัว เนื่องจากอยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินและเรื่อง

ของต้นทุนค่าที่ดิน ค่าก่อสร้างในปัจจุบัน ที่ปรับตัวสูงขึ้นมาก การมีพื้นที่ห้องพักให้เช่ามากขึ้นจะเกิดประโยชน์ต่อตัวผู้ประกอบการเองมากกว่าการให้เช่าที่จอดรถยนต์

4.3 ลักษณะครัวเรือน รูปแบบการเดินทาง และ ทักษะของผู้พักอาศัย

การศึกษาลักษณะครัวเรือน รูปแบบการเดินทาง และ ทักษะของผู้พักอาศัย ผู้วิจัยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล และแจกแจงข้อมูลโดยโปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป โดยเน้นผู้ตอบแบบสอบถามคนที่ 1 เป็นหลัก ซึ่งผลการศึกษาค้นคว้าวิจัยลำดับการรายงานผลจากแบบสอบถาม ดังนี้

- 4.3.1 ลักษณะครัวเรือนของผู้พักอาศัย ประกอบด้วย เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ รายได้ และ ค่าใช้จ่าย
- 4.3.2 ปัจจัยในการเลือกที่พักอาศัยกับความต้องการที่จอดรถ
- 4.3.3 รูปแบบการเดินทางของผู้พักอาศัย ประกอบด้วย รูปแบบยานพาหนะที่ใช้เดินทาง ระยะเวลาในการ เดินทาง ระยะทาง และ ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ทั้งในช่วงวันธรรมดา (จันทร์-ศุกร์) และ วันหยุด (เสาร์-อาทิตย์)
- 4.3.4 สาเหตุในการเป็นเจ้าของยานพาหนะส่วนตัว ประกอบด้วย ชนิดของยานพาหนะส่วนตัว การใช้ที่จอดรถของโครงการ จุดประสงค์การเดินทาง สาเหตุที่ใช้ยานพาหนะส่วนตัว ค่าใช้จ่ายในการ ผ่อนยานพาหนะ และ ค่าจอดรถ
- 4.3.5 ทักษะเรื่องปัญหาที่จอดรถ ประกอบด้วย ปัญหาที่จอดรถ วิธีแก้ไขปัญหาเบื้องต้น และ การวางแผนในการย้ายที่พักอาศัยในอนาคต
- 4.3.6 ทักษะของผู้พักอาศัยต่อแนวทางการบรรเทาปัญหาและอำนวยความสะดวกเรื่องที่จอดรถ

จากกลุ่มตัวอย่างในงานวิจัยบทที่ 3 ผู้วิจัยได้กำหนดกลุ่มตัวอย่างแบบสุ่มใน 4 โครงการกรณีศึกษา โดยเก็บแบบสอบถาม 183 ชุด โดยข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามที่เป็นสมาชิกคนที่ 2 จะจัดอยู่ในภาคผนวก ก ส่วนการรวบรวมข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถามที่เป็นสมาชิกคนที่ 1 สามารถสรุปผลออกมาเป็นแต่ละด้าน ดังนี้

4.3.1 ลักษณะครัวเรือนของผู้พักอาศัย

ข้อมูลลักษณะครัวเรือนของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยแสดงผลเป็นความถี่และร้อยละเกี่ยวกับกลุ่มตัวอย่าง

4.3.1.1 เพศ

ตาราง 17 จำนวน และร้อยละของเพศ

เพศ	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	27	52.94	32	46.38	12	29.27	10	45.45	81	44.26
หญิง	24	47.06	37	53.62	29	70.73	12	54.55	102	55.74
รวม	51	100.00	69	100.00	41	100.00	22	100.00	183	100.00

จากตารางที่ 17 พบว่า ทั้ง 4 โครงการมีผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จะพักอาศัยในโครงการ D, C และ B ซึ่งจะต่างจากโครงการ A ที่ผู้พักอาศัยส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ที่เห็นได้ชัดคือโครงการ C ซึ่งตั้งอยู่บนถนนเส้นหลักภายในถนนรัชดาภิเษก ซอย 3 ทำให้ภาพรวมของโครงการดูมีความปลอดภัยมากที่สุด ผู้วิจัยเห็นว่ามีความเป็นไปได้ที่สาเหตุนี้ทำให้มีผู้พักอาศัยที่เป็นผู้หญิงในอัตราส่วนที่มากกว่าโครงการอื่นๆ เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่ามีผู้พักอาศัยที่เป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชายที่จำนวนร้อยละ 55.74 และ 44.26 ตามลำดับ

4.3.1.2 อายุ

ตาราง 18 จำนวน และร้อยละของอายุ

อายุ	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 21 ปี	2	3.92	7	10.14	8	19.51	6	27.27	23	12.57
21-30 ปี	17	33.33	39	56.52	26	63.41	12	54.55	94	51.37
31-40 ปี	16	31.37	23	33.33	7	17.07	4	18.18	50	27.32
41-50 ปี	16	31.37	0	0.00	0	0.00	0	0.00	16	8.74
รวม	51	100.00	69	100.00	41	100.00	22	100.00	183	100.00

จากตารางที่ 18 พบว่า ทั้ง 4 โครงการมีผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่มีช่วงอายุ 21-30 ปี ซึ่งเป็นวัยทำงานที่เพิ่งเริ่มทำงานยังไม่สามารถมีที่อยู่อาศัยเป็นของตนเองได้ อีกทั้งต้องการความสะดวกสบายในการเดินทางไปทำงานหรือสถานศึกษา โดยที่มีอัตราส่วนที่ใกล้เคียงกัน โครงการ D (54.55%) โครงการ C (63.41%) และ

โครงการ B (56.52%) ส่วนโครงการ A มีช่วงอายุของผู้พักอาศัยใกล้เคียงกันในช่วง 21-50 ปี เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่ากลุ่มผู้พักอาศัยมีอายุอยู่ในช่วง 21-30 ปี มากที่สุด (51.37%) รองลงมาคือช่วงอายุ 31-40 ปี (27.32%)

4.3.1.3 การศึกษาสูงสุด

ตาราง 19 จำนวน และร้อยละของการศึกษาสูงสุด

การศึกษา สูงสุด	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
มัธยมศึกษา/ ปวช.	2	3.92	7	10.14	6	14.63	6	27.27	21	11.48
อนุปริญญา/ ปวส.	11	21.57	0	0.00	4	9.76	4	18.18	19	10.38
ปริญญาตรี	26	50.98	58	84.06	31	75.61	12	54.55	127	69.40
ปริญญาโท	10	19.61	4	5.80	0	0.00	0	0.00	14	7.65
สูงกว่าปริญญา โท	2	3.92	0	0.00	0	0.00	0	0.00	2	1.09
รวม	51	100.0	69	100.0	41	100.0	22	100.0	183	100.0

จากตารางที่ 19 พบว่า ทั้ง 4 โครงการเปรียบเทียบระดับการศึกษาสูงสุดของผู้พักอาศัยจะเห็นได้ว่าทั้ง 4 โครงการที่ผู้พักอาศัยส่วนมากจบการศึกษาระดับปริญญาตรี โดยโครงการ A (50.98%) โครงการ B (84.06%) โครงการ C (75.61%) และโครงการ D (54.55%) ในอัตราส่วนที่ใกล้เคียงกัน เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่ามีผู้พักอาศัยจบการศึกษาสูงสุดในระดับปริญญาตรีมากที่สุด (69.40%)

4.3.1.4 อาชีพ

ตาราง 20 จำนวน และร้อยละของอาชีพ

อาชีพ	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
พนักงานบริษัทเอกชน	13	25.49	53	76.81	25	60.98	12	54.55	103	56.28
ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	2	3.92	2	2.90	4	9.76	0	0.00	8	4.37
เจ้าของกิจการ	12	23.53	4	5.80	0	0.00	0	0.00	16	8.74
นักศึกษา	8	15.69	10	14.49	12	29.27	10	45.45	40	21.86
ค้าขาย	14	27.45	0	0.00	0	0.00	0	0.00	14	7.65
บริการ	2	3.92	0	0.00	0	0.00	0	0.00	2	1.09
รวม	51	100.00	69	100.00	41	100.00	22	100.00	183	100.00

จากตารางที่ 20 พบว่า ทั้ง 4 โครงการเปรียบเทียบอาชีพของผู้พักอาศัย จะเห็นได้ว่ามี 3 โครงการที่ผู้พักอาศัยประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชนในอัตราส่วนมากที่สุดคือ คือ โครงการ B (76.81%) โครงการ C (60.98%) และโครงการ D (54.55%) ส่วนโครงการ A มีสัดส่วนผู้พักอาศัยที่ประกอบอาชีพค้าขายและพนักงานบริษัทเอกชนใกล้เคียงกัน ข้อสังเกตอีกอย่างคือโครงการ D ซึ่งเป็นโครงการใหม่และไม่มีที่จอดรถยนต์ มีอัตราส่วนผู้พักอาศัยที่เป็นนักศึกษาค่อนข้างมากเมื่อเทียบกับโครงการอื่นๆ เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่ากลุ่มผู้พักอาศัยประกอบอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชนมากที่สุด (56.28%) รองลงมาคือนักศึกษา (21.86%)

4.3.1.5 รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

ตาราง 21 จำนวน และร้อยละของรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

รายได้เฉลี่ย ต่อเดือน	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 9,000 บาท	0	0.00	0	0.00	8	19.51	0	0.00	8	4.37
9,000 – 15,000 บาท	11	21.57	10	14.49	6	14.63	10	45.45	37	20.22
15,001-20,000 บาท	8	15.69	12	17.39	18	43.90	12	54.55	50	27.32
20,001-30,000 บาท	18	35.29	35	50.72	6	14.63	0	0.00	59	32.24
30,001-40,000 บาท	6	11.76	6	8.70	3	7.32	0	0.00	15	8.20
มากกว่า 40,000 บาท	8	15.69	6	8.70	0	0.00	0	0.00	14	7.65
รวม	51	100.00	69	100.00	41	100.00	22	100.00	183	100.00

จากตารางที่ 21 พบว่า ทั้ง 4 โครงการเปรียบเทียบรายได้เฉลี่ยต่อเดือนจะเห็นว่าผู้พักอาศัยส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 15,001-20,000 บาทต่อเดือนในโครงการ D (54.55%) และ C (43.90%) โดยแตกต่างจาก โครงการ A (35.29%) และ B (50.72%) ที่ส่วนใหญ่ผู้พักอาศัยจะมีรายได้เฉลี่ย 20,001-30,000 บาทต่อเดือน เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่ารายได้ต่อเดือนของผู้พักอาศัยส่วนมากอยู่ที่ระดับ 20,001-30,000 บาท (32.24%) รองลงมาคือช่วงระดับรายได้ 15,001-20,000 บาท (27.32%) และ 9,000-15,000บาท (20.22%) ตามลำดับ

4.3.1.6 ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเดือน

ตาราง 22 จำนวน และร้อยละของค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเดือน

ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเดือน	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 5,000 บาท	4	7.84	0	0.00	0	0.00	0	0.00	4	2.19
5,000 - 7,500 บาท	0	0.00	6	8.70	6	14.63	2	9.09	14	7.65
7,501 - 10,000 บาท	12	23.53	12	17.39	20	48.78	10	45.45	54	29.51
10,001 - 15,000 บาท	17	33.33	13	18.84	8	19.51	10	45.45	48	26.23
15,001- 20,000 บาท	8	15.69	12	17.39	7	17.07	0	0.00	27	14.75
มากกว่า 20,000 บาท	10	19.61	26	37.68	0	0.00	0	0.00	35	19.13
รวม	51	100.00	69	100.00	41	100.00	22	100.00	183	100.00

จากตารางที่ 22 พบว่า ทั้ง 4 โครงการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเดือน จะเห็นได้ว่าผู้พักอาศัยในโครงการ D ส่วนมากจะมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย 7,501 - 10,000 บาท กับ 10,001 - 15,000 บาท (45.45%) เช่นเดียวกับผู้พักอาศัยในโครงการ C (48.78%) โดยต่างจากโครงการ A (33.33%) ที่ผู้พักอาศัยส่วนมากมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเดือน 10,001-15,000 บาท และ โครงการ B ที่ผู้พักอาศัยส่วนมาก (37.68%) มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเดือนมากกว่า 20,000 บาท เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่า ผู้พักอาศัยส่วนมากมีค่าใช้จ่ายต่อเดือนอยู่ในช่วง 7,501-10,000 บาท (29.51%) และ 10,001-15,000 บาท (26.23%) ตามลำดับ

4.3.2 ปัจจัยด้านการเลือกที่พักอาศัยกับความต้องการที่จอดรถ

4.3.2.1 ปัจจัยในการเลือกเช่าอพาร์ทเมนท์

ตาราง 23 ค่าฐานนิยมของปัจจัยในการเลือกเช่าอพาร์ทเมนท์

ปัจจัยในการเลือกเช่าอพาร์ทเมนท์	สำคัญที่สุด	สำคัญ	สำคัญปานกลาง	สำคัญน้อย	ไม่แน่ใจ	สำคัญน้อย	สำคัญน้อยมาก	สำคัญน้อยที่สุด	ไม่ตอบ
ที่ตั้งใกล้แหล่งงาน/รถไฟฟ้า	83 (45.36%)	49 (26.78%)	29 (15.85%)	6 (3.28%)	10 (5.46%)	4 (2.19%)	2 (1.09%)	-	-
ราคาค่าเช่าเหมาะสม	60 (32.79%)	48 (26.23%)	28 (15.30%)	23 (12.57%)	6 (3.28%)	8 (4.37%)	6 (3.28%)	-	4 (2.19%)
มีความปลอดภัย	16 (8.74%)	42 (22.95%)	47 (25.68%)	34 (18.58%)	14 (7.65%)	8 (4.37%)	10 (5.46%)	10 (5.46%)	2 (1.09%)
มีสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน	18 (9.84%)	6 (3.28%)	22 (12.02%)	44 (24.04%)	38 (20.77%)	31 (16.94%)	16 (8.74%)	4 (2.19%)	4 (2.19%)
ขนาดของห้องพัก	6 (3.28%)	12 (6.56%)	15 (8.20%)	30 (16.39%)	45 (24.59%)	47 (25.68%)	12 (6.56%)	12 (6.56%)	4 (2.19%)
มีที่จอดรถยนต์เพียงพอ	16 (8.74%)	-	18 (9.84%)	18 (9.84%)	22 (12.02%)	12 (6.56%)	44 (24.04%)	49 (26.78%)	4 (2.19%)
ความสวยงามของตัวอาคาร	-	-	16 (8.74%)	10 (5.46%)	28 (15.30%)	45 (24.59%)	49 (26.78%)	31 (16.94%)	4 (2.19%)
มีที่จอดรถจักรยานยนต์เพียงพอ	-	6 (3.28%)	4 (2.19%)	16 (8.74%)	18 (9.84%)	24 (13.11%)	46 (25.14%)	65 (35.52%)	4 (2.19%)

จากตารางที่ 23 พบว่าผู้พักอาศัยทั้ง 4 โครงการ ให้ความสำคัญมากในปัจจัยด้านที่ตั้งของอพาร์ทเมนท์ใกล้แหล่งงาน/รถไฟฟ้า ราคาค่าเช่าที่เหมาะสม และ มีความปลอดภัย ตามลำดับ ส่วนปัจจัยที่ผู้พักอาศัยให้ความสำคัญรองลงมาคือสิ่งอำนวยความสะดวกที่ครบครันและขนาดของห้องพัก ซึ่งที่จอดรถยนต์ที่เพียงพอ นั้น มีผลต่อการเลือกเช่าของผู้พักอาศัยในระดับต่ำใกล้เคียงกับเรื่องความสวยงามของตัวอาคารที่ผู้พักอาศัย ส่วนการมีที่จอดรถจักรยานยนต์ที่เพียงพอ นั้น มีผลต่อการเลือกเช่าในระดับต่ำที่สุด

4.3.2.2 การเป็นเจ้าของยานพาหนะส่วนตัวของผู้พักอาศัย

ตาราง 24 จำนวน และร้อยละของยานพาหนะส่วนตัว

ยานพาหนะส่วนตัว	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่มี	22	43.14	32	46.38	31	75.61	14	63.64	99	54.10
มี	29	56.86	37	53.62	10	24.39	8	36.36	84	45.90
รวม	51	100.00	69	100.00	41	100.00	22	100.00	183	100.00

จากตารางที่ 24 พบว่า ทั้ง 4 โครงการเปรียบเทียบยานพาหนะส่วนตัว จะเห็นได้ว่าผู้พักอาศัยในโครงการ A (56.86%) และ โครงการ B (53.62%) มียานพาหนะส่วนตัว ส่วนสมาชิกโครงการ C และ โครงการ D มีอัตราการเป็นเจ้าของยานพาหนะส่วนตัวต่ำกว่าที่ 24.39% และ 36.36% ตามลำดับ เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่า มีผู้พักอาศัยที่มียานพาหนะส่วนตัว 45.90% และ ไม่มียานพาหนะส่วนตัว 54.10%

4.3.2.3 ประเภทของยานพาหนะส่วนตัวที่มี

ตาราง 25 จำนวน และร้อยละของยานพาหนะส่วนตัวที่มี

ยานพาหนะส่วนตัวที่มี (ตอบมากกว่า 1 คำตอบ)	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
รถยนต์	20	68.97	26	70.27	4	40.00	0	0.00	50	59.52
รถจักรยานยนต์	9	31.33	9	24.32	6	60.00	8	100.00	32	38.09
จักรยาน	0	0.00	2	5.40	0	0.00	0	0.00	2	2.38
รวม	29	100.00	37	100.00	10	100.00	8	100.00	84	100.00

จากตารางที่ 25 พบว่า ทั้ง 4 โครงการเปรียบเทียบรูปแบบยานพาหนะผู้ที่มียานพาหนะส่วนตัวโครงการ A (68.97%) และ โครงการ B (70.27%) เป็นรถยนต์ ในขณะที่ผู้พักอาศัยในโครงการ C (60%) และโครงการ D (100%) เป็นรถจักรยานยนต์ เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่าผู้พักอาศัยทั้งหมดที่มียานพาหนะส่วนตัวแบ่งออกเป็น รถยนต์ (59.52%) รถจักรยานยนต์ (38.09%) และ รถจักรยาน (2.38%)

4.3.3 รูปแบบการเดินทางของผู้พักอาศัย

การรายงานผลการศึกษาด้านรูปแบบการเดินทางของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยแสดงผลเป็นความถี่และร้อยละเกี่ยวกับกลุ่มตัวอย่าง

4.3.3.1 การเดินทางในช่วงวันธรรมดา (จันทร์-ศุกร์)

4.3.3.1.1 รูปแบบการเดินทาง (ตอบมากกว่า 1 คำตอบ)

ตาราง 26 จำนวน และร้อยละของรูปแบบการเดินทาง

รูปแบบการเดินทาง	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ขับรถยนต์ส่วนตัว	18	35.29	16	23.19	4	9.76	0	0.00	38	20.77
ขับรถจักรยานยนต์	7	13.73	9	13.04	6	14.63	8	36.36	30	16.39
จักรยาน	2	3.92	2	2.90	0	0.00	0	0.00	4	2.19
เดิน	14	27.45	33	47.83	27	65.85	4	18.18	78	42.62
จักรยานยนต์รับจ้าง	12	23.53	46	66.67	21	51.22	11	50.00	89	48.63
รถไฟฟ้าใต้ดิน	26	50.98	44	63.77	28	68.29	12	54.55	110	60.11
รถไฟฟ้า BTS	8	15.69	10	14.49	6	14.63	0	0.00	24	13.11
รถแท็กซี่	4	7.84	4	5.80	5	12.20	2	9.09	15	8.20
รถประจำทาง	2	3.92	2	2.90	10	24.39	0	0.00	14	7.65
รถตู้	6	11.76	0	0.00	0	0.00	0	0.00	6	3.28
รวม	51	100.00	69	100.00	41	100.00	22	100.00	183	100.00

จากตารางที่ 26 พบว่า ทั้ง 4 โครงการเปรียบเทียบรูปแบบการเดินทาง จะเห็นได้ว่าผู้อยู่อาศัยทั้ง 4 โครงการ จะเห็นได้ว่าผู้พักอาศัย โครงการ A ใช้การเดินทางโดยรถไฟฟ้าใต้ดินเป็นหลัก (50.98%) เช่นเดียวกับโครงการ C (68.29%) และ โครงการ D (54.55%) ส่วนโครงการ B มีรูปแบบการเดินทางโดยรถจักรยานยนต์รับจ้างมากที่สุด (66.67%) รองลงมาคือการเดินทางโดยรถไฟฟ้าใต้ดิน (63.77%) เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่า ผู้

พักอาศัยทั้งหมดมีรูปแบบการเดินทางโดยรถไฟฟ้าใต้ดินมากที่สุด (60.11%) รองลงมาคือการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง (48.63%)

4.3.3.1.2 ระยะเวลาในการเดินทางถึงที่หมายในช่วงวันธรรมดา (จันทร์-ศุกร์)

ตาราง 27 จำนวน และร้อยละของระยะเวลาในการเดินทางถึงที่หมาย

ระยะเวลาถึงที่หมาย	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 30 นาที	21	41.18	49	71.01	15	36.59	12	54.55	95	51.91
30 นาที-1 ชั่วโมง	18	35.29	16	23.19	26	63.41	10	45.45	72	39.34
1-2 ชั่วโมง	12	23.53	4	5.80	0	0.00	0	0.00	16	8.74
รวม	51	100.00	69	100.00	41	100.00	22	100.00	183	100.00

จากตารางที่ 27 พบว่า ทั้ง 4 โครงการเปรียบเทียบระยะเวลาถึงที่หมายโดยมีความแตกต่างกัน เพราะผู้พักอาศัยในโครงการ D (54.55%) โครงการ A (41.18%) โครงการ B (71.01%) และ โครงการ D (54.55%) ใช้ระยะเวลาน้อยกว่า 30 นาทีจะถึงที่หมาย ขณะที่ผู้พักอาศัยในโครงการ C (63.41%) ใช้ระยะเวลาในการเดินทาง 30 นาที-1 ชั่วโมง จะถึงที่หมาย เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่า ผู้พักอาศัยส่วนมากใช้เวลาในการเดินทางถึงที่หมายน้อยกว่า 30 นาที (51.91%) รองลงมาคือช่วง 30 นาที-1 ชั่วโมง (39.34%)

4.3.3.1.3 ระยะทางถึงที่หมาย

ตาราง 28 จำนวน และร้อยละของระยะทางถึงที่หมาย

ระยะทางถึงที่หมาย	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 1กม.	0	0.00	4	5.80	0	0.00	0	0.00	4	2.19
1-3 กม.	14	27.45	17	24.64	13	31.71	2	9.09	46	25.14
3-5 กม.	15	29.41	20	28.99	8	19.51	14	63.64	57	31.15
5-10 กม.	22	43.14	22	31.88	18	43.90	2	9.09	64	34.97
10-20 กม.	0	0.00	2	2.90	2	4.88	4	18.18	8	4.37
มากกว่า 20 กม.	0	0.00	4	5.80	0	0.00	0	0.00	4	2.19
รวม	51	100	69	100	41	100	22	100	183	100

จากตารางที่ 28 เปรียบเทียบระยะทางการเดินทางสู่ที่หมายในวันธรรมดา(จันทร์-ศุกร์) มีความแตกต่างกันในแต่ละโครงการ ผู้พักอาศัยใน โครงการ C (43.90%) โครงการ A (43.14%) โครงการ B (31.88%) ใช้ระยะทาง 5-10 กิโลเมตรถึงที่หมาย ขณะที่ผู้พักอาศัยที่ โครงการ D (63.64%) ใช้ระยะทาง 3-5 กิโลเมตรถึงที่หมาย เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่าระยะทางการเดินทางสู่ที่หมายในช่วงวันธรรมดาของผู้พักอาศัยอยู่ในระยะ 5-10 กิโลเมตร(34.97%) รองลงมาคือ 3-5 กิโลเมตร(31.15%) และ 1-3 กิโลเมตร(25.14%) ตามลำดับ

4.3.3.1.4 ค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อ 1 วัน

ตาราง 29 จำนวนและร้อยละของค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อ 1 วัน

ค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อ 1 วัน	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
0 – 50 บาท	13	25.49	19	27.54	11	26.83	8	36.36	51	27.87
51 – 100 บาท	12	23.53	34	49.28	24	58.54	14	63.64	84	45.90
101 – 200 บาท	18	35.29	14	20.29	4	9.76	0	0.00	36	19.67
200 – 300 บาท	8	15.69	0	0.00	2	4.88	0	0.00	10	5.46
มากกว่า 300 บาท	0	0.00	2	2.90	0	0.00	0	0.00	2	1.09
รวม	51	100.00	69	100.00	41	100.00	22	100.00	183	100.00

จากตารางที่ 29 เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อ 1 วัน ของทั้ง 4 โครงการ พบว่า ผู้พักอาศัยในโครงการ D (63.64%) โครงการ C (58.54%) โครงการ B (49.28%) มีค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 51-100 บาทต่อวัน ขณะที่ผู้พักอาศัยในโครงการ A (35.29%) มีค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 101-200 บาทต่อวัน เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่าผู้พักอาศัยส่วนมากมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อวันอยู่ในช่วง 51-100 บาท (45.90%) รองลงมาคือ 0-50 บาท (27.87%) และ 101-200 บาท (19.67%) ตามลำดับ

4.3.3.2 ช่วงเวลาเดินทางในวันหยุด (เสาร์-อาทิตย์)

4.3.3.2.1 รูปแบบการเดินทาง (ตอบมากกว่า 1 คำตอบ)

ตาราง 30 จำนวน และร้อยละของรูปแบบการเดินทาง

รูปแบบการเดินทาง	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ขับรถยนต์ส่วนตัว	18	35.29	25	36.23	4	9.76	0	0.00	47	25.68
ขับรถจักรยานยนต์	9	17.64	13	18.84	3	7.31	7	31.81	32	17.48
จักรยาน	0	0.00	2	2.90	0	0.00	0	0.00	2	1.09
เดิน	20	39.22	21	30.43	27	65.85	6	27.27	74	40.44
จักรยานยนต์รับจ้าง	12	23.53	18	26.09	17	41.46	6	27.27	53	28.96
รถไฟฟ้าใต้ดิน	18	35.29	32	46.38	31	75.61	10	45.45	91	49.73
รถไฟฟ้า BTS	6	11.76	10	14.49	8	19.51	0	0.00	24	13.11
รถแท็กซี่	2	3.92	8	11.59	11	26.83	4	18.18	25	13.66
รถประจำทาง	6	11.76	2	2.90	10	24.39	0	0.00	18	9.84
รถตุ้	0	0.00	0	0.00	2	4.88	0	0.00	2	1.09
อื่นๆ	0	0.00	0	0.00	1	0.54	1	0.54	2	1.09
รวม	51	100.00	69	100.00	41	100.00	22	100.00	183	100.00

จากตารางที่ 30 พบว่า ทั้ง 4 โครงการเปรียบเทียบรูปแบบการเดินทาง จะเห็นได้ว่าผู้อยู่อาศัยในโครงการ D (45.45%) โครงการ C (75.61%) โครงการ B (46.38%) ในช่วงวันหยุด(เสาร์-อาทิตย์) ส่วนมากจะเลือกรูปแบบการใช้รถไฟฟ้าใต้ดิน ขณะที่ผู้พักอาศัยในโครงการ A (35.29%) ใช้รถไฟฟ้าใต้ดินและขับรถยนต์ส่วนตัวในการเดินทางช่วงวันหยุด เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่าในช่วงวันหยุด(เสาร์-อาทิตย์) ผู้พักอาศัยยังคงใช้การเดินทางโดยรถไฟฟ้าใต้ดินมากที่สุด(49.73%) รองลงมาคือการเดิน (40.44%) และใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง (28.96%) ตามลำดับ

4.3.3.2.2 ระยะเวลาถึงที่หมาย

ตาราง 31 จำนวน และร้อยละของระยะเวลาถึงที่หมาย

ระยะเวลาถึงที่หมาย	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 30 นาที	9	17.64	33	47.82	9	21.95	12	54.54	63	34.42
30 นาที-1 ชั่วโมง	24	47.05	22	31.88	28	68.29	10	45.45	84	45.90
1-2 ชั่วโมง	18	35.29	14	20.28	4	9.75	0	0	36	19.67
รวม	51	100.00	69	100.00	41	100.00	22	100.00	183	100.00

จากตารางที่ 31 พบว่า ทั้ง 4 โครงการเปรียบเทียบระยะเวลาถึงที่หมายจะเห็นได้ว่าผู้อยู่อาศัยในโครงการ D (54.55%) และ โครงการ B (47.82%) ใช้ระยะเวลาน้อยกว่า 30 นาทีจะถึงที่หมาย ขณะที่ผู้พักอาศัยในโครงการ C (68.29%) และ โครงการ A (47.05%) ใช้ระยะเวลา 30 นาที-1 ชั่วโมง จะถึงที่หมาย เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่า ช่วงวันหยุด(เสาร์-อาทิตย์) ผู้พักอาศัยส่วนมากใช้เวลาเดินทางถึงที่หมายในช่วงเวลา 30 นาที - 1 ชั่วโมง (45.90%) รองลงมาคือช่วงเวลาน้อยกว่า 30 นาที (34.42%)

4.3.3.2.3 ระยะทางถึงที่หมาย

ตาราง 32 จำนวน และร้อยละของระยะทางถึงที่หมาย

ระยะทางถึงที่หมาย	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 1 กม.	0	0.00	2	2.90	0	0.00	0	0.00	2	1.09
1-3 กม.	12	23.53	7	10.14	7	17.07	0	0.00	26	14.20
3-5 กม.	5	9.80	26	37.68	10	24.39	16	72.73	57	31.14
5-10 กม.	28	54.90	12	17.39	16	39.02	0	0.00	56	30.60
10-20 กม.	4	7.84	14	20.29	6	14.63	6	27.27	30	16.39
มากกว่า 20 กม.	2	3.92	8	11.59	2	4.88	0	0.00	12	6.55
รวม	51	100.00	69	100.00	41	100.00	22	100.00	183	100.00

จากตารางที่ 32 ทั้ง 4 โครงการเปรียบเทียบระยะทางถึงที่หมายจะเห็นได้ว่าผู้พักอาศัยใน โครงการ D (72.73%) และ โครงการ B (37.68%) ใช้ระยะทาง 3-5 กิโลเมตรถึงที่หมาย ขณะที่ผู้พักอาศัยที่ C (39.02%) และ โครงการ A (54.90%) ใช้ระยะทาง 5-10 กิโลเมตรถึงที่หมาย จากตารางดังกล่าวจะสังเกตเห็นว่าผู้พักอาศัยในโครงการ D ซึ่งไม่มีที่จอดรถยนต์ มีอัตราส่วนของผู้พักอาศัยที่เดินทางเป็นระยะทางมากกว่า 5 กิโลเมตรค่อนข้างต่ำ เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่าผู้พักอาศัยส่วนมากใช้ระยะทางถึงที่หมายในช่วงวันหยุด(เสาร์-อาทิตย์) 3-5 กิโลเมตร(31.14%) และ 30.60 กิโลเมตร (30.60%)

4.3.3.2.4 ค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อ 1 วัน

ตาราง 33 จำนวน และร้อยละของค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อ 1 วัน

ค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อ 1 วัน	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
0 – 50 บาท	11	21.57	17	24.64	2	4.88	6	27.27	36	19.67
51 – 100 บาท	12	23.53	18	26.09	31	75.61	12	54.55	73	39.89
101 – 200 บาท	16	31.37	30	43.48	6	14.63	4	18.18	56	30.60
200 – 300 บาท	8	15.69	2	2.90	2	4.88	0	0.00	12	6.55
มากกว่า 300 บาท	4	7.84	2	2.90	0	0.00	0	0.00	6	3.27
รวม	51	100.00	69	100.00	41	100.00	22	100.00	183	100.00

จากตารางที่ 33 พบว่า ทั้ง 4 โครงการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อ 1 วัน จะเห็นได้ว่าผู้พักอาศัยในโครงการ D (54.55%) โครงการ C (75.61%) มีค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 51-100 บาทต่อวัน ขณะที่ผู้พักอาศัยในโครงการ A (31.37%) และ โครงการ B (43.48%) มีค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 101-200 บาทต่อวัน เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่าผู้พักอาศัยส่วนมากมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางช่วงวันหยุด (เสาร์-อาทิตย์) 51-100 บาท (39.89%) รองลงมือนือคือ 101-200 บาท (30.60%)

4.3.3.3 รูปแบบการใช้ยานพาหนะส่วนตัว วันธรรมดา (จันทร์-ศุกร์)

4.3.3.3.1 ช่วงเวลาส่วนใหญ่ที่จอดยานพาหนะที่โครงการ (ตอบมากกว่า 1 คำตอบ)

ตาราง 34 ช่วงระยะเวลาที่จอดยานพาหนะไว้ที่โครงการในช่วงวันธรรมดา

ช่วงเวลาส่วนใหญ่ ที่จอดยานพาหนะ ที่โครงการ (ตอบ มากกว่า 1 คำตอบ)	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
06.00 – 10.00 น.	8	27.59	18	48.65	6	60.00	4	50.0	36	42.85
10.00 – 14.00 น.	2	6.90	17	45.95	4	40.00	3	37.50	26	30.95
14.00 – 18.00 น.	2	6.90	15	40.54	4	40.00	3	37.50	24	28.57
18.00 – 22.00 น.	7	24.14	19	51.35	4	40.00	5	62.50	35	41.66
22.00 – 02.00 น.	21	72.41	27	72.97	8	80.00	6	75.0	62	73.80
02.00 – 6.00 น.	19	65.52	27	72.97	9	90.00	7	87.50	62	73.80
รวม	29	100.00	37	100.00	10	100.00	8	100.00	84	100.00

จากตารางที่ 34 พบว่า ทั้ง 4 โครงการเปรียบเทียบช่วงเวลาส่วนใหญ่ที่จอดยานพาหนะที่โครงการ จะเห็นได้ว่าผู้พักอาศัยส่วนมากจอดยานพาหนะส่วนตัวไว้ที่อาคารในช่วง 22.00-06.00 น. และ เริ่มนำออกไปใช้ ในช่วงเช้าและกลางวัน โดยจะเริ่มกลับมาจอดที่อาคารอีกครั้งในช่วง 18.00 น. เป็นต้นไป ซึ่งเป็นช่วงเวลาเลิกงาน สอดคล้องกับสถานการณ์ที่ผู้วิจัยได้ลงพื้นที่สังเกตว่า ช่วงกลางวันที่จอดรถค่อนข้างว่าง ทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ส่วนช่วงกลางคืนที่จอดรถจะเต็มเกือบตลอด เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่า ผู้พักอาศัยส่วนมากใช้ที่จอดรถของโครงการในช่วง 22.00-06.00 น. (73.80%)

4.3.3.3.2 จุดประสงค์การเดินทาง

ตาราง 35 จำนวน และร้อยละของจุดประสงค์การเดินทาง

จุดประสงค์ การเดินทาง	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ไปทำงาน	23	79.31	28	75.67	7	70.0	5	75.0	63	75.00
ไปเรียน	1	3.44	3	8.10	1	10.0	3	37.50	8	9.52
ไปรับประทานอาหาร	10	34.48	13	35.13	2	20.0	4	50.0	29	34.52
ไปซื้อของ	6	20.68	6	16.21	2	20.0	3	37.50	17	20.23
กลับบ้าน	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
อื่นๆ	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
รวม	29	100.00	37	100.00	10	100.00	8	100.00	84	100.00

จากตารางที่ 35 พบว่า ทั้ง 4 โครงการเปรียบเทียบจุดประสงค์การเดินทาง จะเห็นได้ว่าในช่วงวัน
 ธรรมดา(จันทร์-ศุกร์) จุดประสงค์หลักของการเดินทางของผู้พักอาศัยคือการเดินทางไปทำงาน โดยแบ่งออกเป็น
 โครงการ A (79.31%) โครงการ B (75.67%) โครงการ C (70%) และ โครงการ D (75.00%) เมื่อสรุปรวมผล
 ปรากฏว่าผู้พักอาศัยที่มียานพาหนะส่วนตัวส่วนมากมีจุดประสงค์ในการเดินทางช่วงวันธรรมดาคือ การไป
 ทำงาน (75.00%) รองลงมาคือไปรับประทานอาหาร(34.52%) และ ไปซื้อของ (20.23%) ตามลำดับ

4.3.3.4 รูปแบบการใช้ยานพาหนะส่วนตัววันหยุด (เสาร์-อาทิตย์)

4.3.3.4.1 ช่วงเวลาส่วนใหญ่ที่จอดยานพาหนะที่โครงการ (ตอบมากกว่า 1 คำตอบ)

ตาราง 36 จำนวน และร้อยละของยานพาหนะส่วนตัวที่มี

ช่วงเวลาส่วนใหญ่ที่ จอดยานพาหนะที่ โครงการ (ตอบ มากกว่า 1 คำตอบ)	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
06.00 – 10.00 น.	6	20.68	14	37.83	5	50.00	4	50.0	29	34.52
10.00 – 14.00 น.	2	6.89	12	32.43	4	40.00	3	37.50	21	25.00
14.00 – 18.00 น.	1	3.44	10	27.02	2	20.00	3	37.50	16	19.04
18.00 – 22.00 น.	5	17.24	9	24.32	2	20.00	4	50.0	20	23.80
22.00 – 02.00 น.	15	51.72	16	43.24	5	50.00	6	75.0	42	50.0
02.00 – 6.00 น.	17	58.62	20	54.05	8	80.00	6	75.0	51	60.71
รวม	29	100.00	37	100.00	10	100.00	8	100.00	84	100.00

จากตารางที่ 36 พบว่า ทั้ง 4 โครงการเปรียบเทียบช่วงเวลาส่วนใหญ่ที่จอดยานพาหนะที่โครงการ จะเห็นได้ว่าผู้พักอาศัยส่วนมากจอดยานพาหนะส่วนตัวไว้ที่อาคารในช่วง 22.00-06.00 น. และ เริ่มนำออกไปใช้ใน ช่วงเช้า แต่เมื่อเปรียบเทียบกับการใช้งานที่จอดรถช่วงวันธรรมดาพบว่า ผู้พักอาศัยทุกโครงการใช้ที่จอดรถของโครงการน้อยกว่าในช่วงวันหยุด เนื่องจากการนำยานพาหนะส่วนตัวออกไปใช้งานในอัตราส่วนที่มากกว่า

4.3.3.4.2 จุดประสงค์การเดินทาง

ตาราง 37 จำนวน และร้อยละของจุดประสงค์การเดินทาง

จุดประสงค์ การเดินทาง	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ไปทำงาน	4	13.79	4	10.81	1	10.0	1	12.50	10	11.90
ไปเรียน	1	3.44	2	5.40	1	10.0	0	0.00	4	4.76
ไปรับประทาน อาหาร	18	62.06	21	56.75	3	30.0	3	37.50	45	53.57
ไปซื้อของ	15	51.72	14	37.83	3	30.0	4	50.0	36	42.85
กลับบ้าน	4	13.79	12	32.43	2	20.0	3	37.50	21	25.00
อื่นๆ	6	20.68	12	32.43	4	40.0	4	50.0	26	30.95
รวม	29	100.00	37	100.00	10	100.00	8	100.00	84	100.00

จากตารางที่ 37 พบว่า ทั้ง 4 โครงการเปรียบเทียบจุดประสงค์การเดินทาง จะเห็นได้ว่าช่วงวันหยุด (เสาร์-อาทิตย์) จุดประสงค์หลักของการเดินทางของผู้พักอาศัยนั้นแตกต่างกันในแต่ละโครงการ เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่า ผู้พักอาศัยที่มียานพาหนะส่วนตัวนั้น ส่วนมากมีจุดประสงค์ในการเดินทางช่วงวันหยุดคือ การไปรับประทานอาหาร (53.57%) รองลงมาคือการไปซื้อของ (42.85%)

4.3.4 สาเหตุในการเป็นเจ้าของยานพาหนะส่วนตัว

4.3.4.1 สาเหตุในการเป็นเจ้าของยานพาหนะส่วนตัว (ตอบมากกว่า 1 คำตอบ)

ตาราง 38 จำนวน และร้อยละของสาเหตุที่ต้องมียานพาหนะส่วนตัว

สาเหตุที่ต้องมี ยานพาหนะส่วนตัว (ตอบมากกว่า 1 คำตอบ)	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ใช้ในการเดินทางไป ทำงาน/เรียน	27	93.10	18	48.65	8	80.00	8	100.00	61	72.62
ใช้ในการประกอบ อาชีพ	5	17.24	9	24.32	1	10.00	0	0.00	15	17.86
เหตุผลด้านความ ปลอดภัย เช่น กลับดึก	6	20.69	6	16.22	3	30.00	1	12.50	16	19.04
ไว้ใช้ในยามฉุกเฉิน	3	10.34	1	2.70	0	0.00	0	0.00	4	4.76
ระบบขนส่งมวลชนไม่ ครอบคลุมสถานที่ ที่ท่านไป	14	48.28	23	62.16	4	40.00	2	25.00	43	51.19
อำนวยความสะดวกใน การเดินทาง	14	48.28	19	51.35	5	50.00	2	25.00	40	47.61
ส่งเสริมภาพลักษณ์	2	6.90	1	2.70	1	10.00	0	0.00	4	4.76
อื่นๆ	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
รวม	29	100.00	37	100.00	10	100.00	8	100.00	84	100.00

จากตารางที่ 38 พบว่า ทั้ง 4 โครงการเปรียบเทียบสาเหตุที่ต้องมียานพาหนะส่วนตัว เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่าสาเหตุหลักที่ผู้พักอาศัยจำเป็นต้องมียานพาหนะส่วนตัวคือ ใช้ในการเดินทางไปทำงานหรือไปเรียนในชีวิตประจำวัน (72.62%) รองลงมาคือระบบขนส่งมวลชนไม่ครอบคลุมสถานที่ที่ต้องการไป (51.19%) และ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง (47.61%)

4.3.4.2 ค่าใช้จ่ายในการผ่อนยานพาหนะ

ตาราง 39 จำนวน และร้อยละของค่าใช้จ่ายในการผ่อนยานพาหนะ

ค่าใช้จ่ายในการผ่อนยานพาหนะ	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่มี	12	41.38	10	27.03	4	40.00	7	90.00	33	39.28
มี	17	58.62	27	72.97	6	60.00	1	10.00	51	60.71
รวม	29	100.00	37	100.00	10	100.00	8	100	84	100.00

จากตารางที่ 39 พบว่า ทั้ง 4 โครงการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการผ่อนยานพาหนะ จะเห็นได้ว่าผู้พักอาศัยในโครงการ A (58.62%) โครงการ B (72.97%) และ โครงการ C (60%) ยังมีภาระในการผ่อนยานพาหนะส่วนตัวอยู่ ส่วนผู้พักอาศัยในโครงการ D (90%) ไม่มีภาระในการผ่อนยานพาหนะส่วนตัว (โครงการ D มีเฉพาะผู้พักอาศัยที่ใช้ยานพาหนะส่วนตัวประเภทรถจักรยานยนต์) เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่ามีผู้พักอาศัยที่มียานพาหนะส่วนตัวแล้วยังคงมีภาระค่าใช้จ่ายในการผ่อนยานพาหนะ (60.71%) และไม่มีภาระในการผ่อนยานพาหนะ (39.28%)

4.3.4.3 ค่าที่จอตกรยนต์ สูงสุดที่ท่านสามารถยอมรับได้

ตาราง 40 จำนวน และร้อยละของค่าที่จอตกรยนต์ สูงสุดที่สามารถยอมรับได้

ค่าที่จอตกรยนต์สูงสุดที่ท่านสามารถยอมรับได้	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
500-800 บาท	16	80.00	24	92.31	3	75.00	0	0.00	43	86.00
801-1,000 บาท	4	20.00	2	7.69	1	25.00	0	0.00	7	14.00
รวม	20	100.00	26	100.00	4	100.00	0	0	50	100.00

จากตารางที่ 40 พบว่า ทั้ง 4 โครงการเปรียบเทียบค่าที่จอตกรยนต์สูงสุดที่ผู้พักอาศัยสามารถยอมรับได้ พบว่าผู้พักอาศัยในโครงการ โครงการ B (92.31%) โครงการ A (80%) และ โครงการ C (75%) เห็นว่าราคาที่จอตกรยนต์ที่เหมาะสมอยู่ในช่วง 500-800 บาท ต่อ เดือน ส่วนโครงการ D นั้นไม่มีที่จอตกรยนต์ เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่าผู้พักอาศัยส่วนมากเห็นว่าค่าที่จอตกรยนต์ควรอยู่ในช่วง 500-800 บาท (86.00%) และ 801-1,000 บาท (14.00%)

4.3.4.4 ค่าที่จอตจักรยานยนต์ สูงสุดที่ท่านสามารถยอมรับได้

ตาราง 41 จำนวน และร้อยละของค่าที่จอตจักรยานยนต์ สูงสุดที่สามารถยอมรับได้

ค่าที่จอต จักรยานยนต์ สูงสุดที่ท่าน สามารถยอมรับได้	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
0-50 บาท	6	66.67	12	80.00	4	66.67	8	100.00	30	78.95
50-100 บาท	3	33.33	3	20.00	2	33.33	0	0.00	8	21.05
รวม	9	100.00	15	100.00	6	100.00	8	100.00	38	100.00

จากตารางที่ 41 พบว่า ทั้ง 4 โครงการเปรียบเทียบค่าที่จอตรถยนต์สูงสุดที่ผู้พักอาศัยสามารถยอมรับได้ พบว่าผู้พักอาศัยในโครงการ โครงการ D (100%) โครงการ B (80%) โครงการ A และ C (66.67%) เห็นว่าราคาค่าที่จอตรถจักรยานยนต์ที่เหมาะสมอยู่ในช่วง 0-50 บาท ต่อ เดือน เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่าผู้พักอาศัยที่มียานพาหนะส่วนตัวส่วนมากเห็นว่าค่าจอตรถจักรยานยนต์ควรจะอยู่ในช่วง 0-50 บาท(78.95%) และ 50-100 บาท (21.05%)

4.3.5 ทศนคติเรื่องปัญหาที่จอตรถ

4.3.5.1 ปัญหาเรื่องที่จอตรถในโครงการที่พักอาศัย

ตาราง 42 จำนวน และร้อยละของปัญหาเรื่องที่จอตรถ

ปัญหา เรื่อง ที่จอตรถ	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่มีปัญหา	40	78.43	27	39.13	6	14.63	20	90.91	93	50.82
มี	11	21.57	42	60.87	35	85.37	2	9.09	90	49.18
รวม	51	100.00	69	100.00	41	100.00	22	100.00	183	100.00

จากตารางที่ 42 เปรียบเทียบปัญหาเรื่องที่จอตรถทั้ง 4 โครงการ จะเห็นได้ว่าผู้พักอาศัยในโครงการ D (90.91%) และโครงการ A (78.43%) มีความเห็นว่าโครงการที่ตนพักอาศัยนั้นไม่มีปัญหาเรื่องที่จอตรถแตกต่างจากผู้พักอาศัยที่โครงการ C (85.37%) และ โครงการ B (60.87%) ที่จะพบปัญหาเรื่องที่จอตรถยนต์ค่อนข้างมาก ซึ่งโครงการ D นั้น มีเฉพาะที่จอตรถจักรยานยนต์ทำให้ปัญหาด้านที่จอตรถนั้นมีปัญหาไม่มากนัก และโครงการ A ซึ่งมีจำนวนที่จอตรถยนต์ในอัตราส่วนที่ค่อนข้างมากเมื่อเทียบกับจำนวนห้อง จึงไม่ค่อยเกิด

ปัญหาด้านที่จอดรถเช่นกัน ในส่วนของโครงการ B และ โครงการ C นั้นมีอัตราส่วนที่จอดรถยนต์ต่อห้องพักในระดับปานกลาง แต่เนื่องจากไม่ได้จำกัดเรื่องจำนวนผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัวมากนักและมีร้านค้าหรือบริการที่บุคคลภายนอกสามารถเข้ามาใช้ได้ จึงทำให้เกิดปัญหาที่จอดรถยนต์ไม่เพียงพอเป็นประจำ โดยเฉพาะในช่วงกลางคืน เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่าผู้พักอาศัยเห็นว่ามีปัญหาและไม่มีปัญหาที่จอดรถใกล้เคียงกัน คือ เห็นว่าไม่มีปัญหา (50.82%) และ มีปัญหา (49.18%)

4.3.5.2 ปัญหาเรื่องที่จอดรถที่พบ (ตอบมากกว่า 1 คำตอบ)

ตาราง 43 จำนวน และร้อยละของปัญหาเรื่องที่จอดรถที่พบ

ปัญหาเรื่อง ที่จอดรถ ที่พบ (ตอบมากกว่า 1 คำตอบ)	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
มีการจอดกีดขวาง/ จอดซ้อนคัน	2	18.18	10	23.81	20	57.14	0	0.00	32	35.56
ที่จอดไม่เพียงพอ	6	54.55	34	80.95	29	82.86	2	100.00	71	78.89
ที่จอดไม่ปลอดภัย	2	18.18	4	9.52	0	0.00	0	0.00	6	6.67
ที่จอดเข้าออกไม่ สะดวก	2	18.18	10	23.81	8	22.86	0	0.00	20	22.22
ค่าที่จอดมีราคาสูง	2	18.18	12	28.57	7	20.00	0	0.00	21	23.33
หาที่จอดยาก	7	63.64	22	52.38	16	45.71	0	0.00	45	50.00
มีปัญหาเสียงรบกวน	2	18.18	4	9.52	0	0.00	0	0.00	6	6.67
รวม	11	100.00	42	100.00	35	100.00	2	100.00	90	100.00

จากตารางที่ 43 เปรียบเทียบปัญหาเรื่องที่จอดรถที่พบในทั้ง 4 โครงการ พบว่าจากจำนวนผู้พักอาศัยที่เห็นว่าโครงการที่ตนอยู่นั้นมีปัญหาที่จอดรถ สำหรับโครงการ D (100%) โครงการ C (82.86%) และ โครงการ B (80.95%) เห็นว่ามีปัญหาที่จอดรถไม่เพียงพอ และในโครงการ C นั้น มีผู้พักอาศัยเห็นว่ามีการจอดกีดขวางและการจอดซ้อนคันถึง 57.14%

ส่วนโครงการ A มีผู้พักอาศัยที่เห็นว่าหาที่จอดยาก และ ที่จอดรถไม่เพียงพอ 63.64% และ 54.55% ตามลำดับ เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่า ผู้พักอาศัยที่พบปัญหาที่จอดรถ ส่วนมากเป็นเรื่องที่จอดรถไม่เพียงพอ (78.89%) รองลงมาคือ หาที่จอดยาก (50.00%)

4.3.5.3 การพบปัญหาที่จอตกรดเต็มของผู้พักอาศัยภายในพื้นที่ที่โครงการจัดไว้ให้

ตาราง 44 จำนวน และร้อยละของปัญหาที่จอตกรดเต็ม

ปัญหาที่จอตกรดเต็ม	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เคยพบปัญหา	43	84.31	37	53.62	28	68.29	22	100.00	126	68.85
เคย	8	15.69	32	46.38	13	31.71	0	0.00	53	28.96
รวม	51	100.00	69	100.00	41	100.00	22	100.00	183	100.00

จากตารางที่ 44 เปรียบเทียบการพบปัญหาที่จอตกรดเต็ม จากแบบสอบถามทั้งผู้ที่มีและไม่มียานพาหนะส่วนตัว พบว่าผู้พักอาศัยในโครงการ D (100%) โครงการ A (84.31%) โครงการ C (68.29%) และโครงการ B (53.62%) ไม่พบปัญหาที่จอตกรดเต็ม โครงการที่ผู้พักอาศัยเห็นว่ามีปัญหาที่จอตกรดเต็มมากที่สุดคือโครงการ B (46.38%) รองลงมาคือโครงการ C (31.71%) สอดคล้องกับการลงพื้นที่ศึกษาของผู้วิจัยที่พบว่าโครงการ B และ C นั้น มีรถจอดในที่จอตกรดของโครงการหนาแน่นมากในช่วงกลางวัน เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่าผู้พักอาศัยส่วนมากไม่เคยพบปัญหาที่จอตกรดเต็ม (68.85%) และเคยพบปัญหาที่จอตกรดเต็ม (28.96%)

4.3.5.3.1 การแก้ไขปัญหาเบื้องต้นของผู้พักอาศัยเมื่อที่จอตกรดเต็ม

ตาราง 45 จำนวน และร้อยละของวิธีแก้ไขปัญหาที่จอตกรดเต็ม

วิธีแก้ไขปัญหาที่จอตกรดเต็ม	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
จอตซ้อนคัน	5	62.50	10	31.25	4	30.77	0	0.00	19	35.85
จอตด้านนอกโครงการ	3	37.50	22	68.75	9	69.23	0	0.00	34	64.15
อื่น ๆ	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
รวม	8	100.00	32	100.00	13	100.00	0	0.00	53	100.00

จากตารางที่ 45 เปรียบเทียบวิธีแก้ไขปัญหาที่จอตกรดเต็มของผู้พักอาศัย จะเห็นได้ว่าผู้พักอาศัย 3 โครงการมีวิธีการแก้ไขปัญหาที่จอตกรดเต็ม โดยโครงการ C (69.23%) โครงการ B (68.75%) มีการแก้ไขปัญหาระเบิดที่จอตกรดเต็มโดยการจอตด้านนอกโครงการ ส่วนโครงการ A ซึ่งปัญหาที่จอตกรดน้อยกว่านั้น หากผู้พักอาศัยพบปัญหาที่จอตกรดเต็ม จะแก้ไขปัญหโดยการจอตซ้อนคัน (62.50%) เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่า ผู้พักอาศัยที่

พบปัญหาที่จอดรถเต็มส่วนมากแก้ไขปัญหาเบื้องต้นโดยการจอดรถนอกโครงการ(64.15%) และ การจอดรถซ้อนคัน (35.85%)

4.3.5.3.1.1 ปัญหาที่พบเจอเมื่อจอดซ้อนคัน

ตาราง 46 จำนวน และร้อยละของปัญหาที่พบเจอเมื่อจอดซ้อนคัน

ปัญหาที่พบเจอเมื่อจอดซ้อนคัน	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ต้องลงมาเลื่อนรถ	3	60.00	8	80.00	4	100.00	0	0.00	15	78.94
มีการเฉี่ยวชน	2	40.00	2	20.00	0	0.00	0	0.00	4	21.05
อื่น ๆ	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
รวม	5	100.00	10	100.00	4	100.00	0	0.00	19	100.00

จากตารางที่ 46 เปรียบเทียบปัญหาที่พบเจอเมื่อต้องจอดรถซ้อนคัน พบว่า ผู้พักอาศัยที่พบปัญหาดังกล่าวในโครงการ C (100%) โครงการ B (80%) และ โครงการ A (60%) ต้องลงมาเลื่อนรถเมื่อมีรถคันใดคันหนึ่งที่จอดอยู่ด้านในต้องการจะออก ซึ่งปัญหาดังกล่าวทำให้ผู้พักอาศัยเสียเวลาที่จะต้องลงมาเลื่อนรถ เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่าผู้พักอาศัยที่จอดรถซ้อนคันส่วนมากต้องเสียเวลาลงมาเลื่อนรถ (78.94%) และ มีการเฉี่ยวชน (21.05%)

4.3.5.3.1.2 ปัญหาที่พบเจอเมื่อจอดด้านนอก

ตาราง 47 จำนวน และร้อยละของปัญหาที่พบเจอเมื่อจอดด้านนอกที่จอดรถของอาคาร

ปัญหาที่พบเจอเมื่อจอดด้านนอก	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่ปลอดภัย	2	66.67	22	100.00	6	66.67	0	0.00	30	88.24
ต้องจอดตากแดด	1	33.33	0	0.00	0	0.00	0	0.00	1	2.94
ต้องเดินเป็นระยะทางไกล	0	0.00	0	0.00	3	33.33	0	0.00	3	8.82
รวม	3	100.00	22	100.00	9	100.00	0	0.00	34	100.00

จากตารางที่ 47 เปรียบเทียบปัญหาที่เกิดขึ้นเมื่อที่จอดรถเต็มและต้องออกไปจอดด้านนอกที่จอดรถของอาคาร พบว่า ผู้พักอาศัยในโครงการ B (100%) โครงการ C และ โครงการ A (66.67%) มีความเห็นตรงกันว่า การจอดรถด้านนอกที่จอดรถที่ทางอาคารจัดไว้ให้ นั้นไม่ปลอดภัย เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่า ผู้พักอาศัยที่แก้ปัญหาเบื้องต้นโดยการจอดรถด้านนอกโครงการเห็นว่าเป็นไม่ปลอดภัย (88.24%)

4.3.5.4 การวางแผนจะย้ายออกจากอพาร์ทเมนต์

ตาราง 48 จำนวน และร้อยละของการวางแผนจะย้ายออกจากอพาร์ทเมนต์

การวางแผน ที่จะย้ายออก จาก อพาร์ทเมนต์	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่มี	41	80.39	38	55.07	24	58.54	16	72.73	119	65.03
มี	10	19.61	31	44.93	17	41.46	6	27.27	64	34.97
รวม	51	100.00	69	100.00	41	100.00	22	100.00	183	100.00

จากตารางที่ 48 เปรียบเทียบการวางแผนจะย้ายออกจากอพาร์ทเมนต์ จะเห็นได้ว่าผู้พักอาศัยในโครงการ B (44.93%) โครงการ C (41.46%) โครงการ D (27.27%) และ โครงการ A (19.61%) มีการวางแผนที่จะย้ายออกจากอพาร์ทเมนต์ที่ตนพักอาศัยอยู่ในอนาคต เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่ามีผู้พักอาศัยที่ไม่มีแผนจะย้ายออกจากอพาร์ทเมนต์ที่ตนพักอาศัยอยู่ (65.03%) และมีแผนจะย้ายออก (34.97%)

4.3.5.4.1 เหตุผลที่จะย้ายออกจากอพาร์ทเมนต์

ตาราง 49 จำนวน และร้อยละของเหตุผลที่จะย้ายออกจากอพาร์ทเมนต์

เหตุผลที่จะย้าย ออก จากอพาร์ทเมนต์	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ย้ายที่ทำงาน/เรียน	4	40.00	14	45.16	12	70.59	6	100.00	36	56.25
เหตุผลด้านความปลอดภัย	0	0.00	4	12.90	0	0.00	0	0.00	4	6.25
ปัญหาที่จอดรถ	0	0.00	2	6.45	5	29.41	0	0.00	7	10.94
เหตุผลด้านการเงิน	0	0.00	2	6.45	0	0.00	0	0.00	2	3.13
ซื้อที่พักอาศัยของตนเอง	6	60.00	8	25.81	0	0.00	0	0.00	14	21.88
มีสมาชิกร่วมอยู่ อาศัยเพิ่มขึ้น	0	0.00	1	3.23	0	0.00	0	0.00	1	1.56
รวม	10	100.00	31	100.00	17	100.00	6	100.00	64	100.00

จากตารางที่ 49 เปรียบเทียบสาเหตุที่ผู้พักอาศัยวางแผนจะย้ายออกจากอพาร์ทเมนต์ที่ตนพักอาศัยอยู่ในอนาคต พบว่า โครงการ D (100%) โครงการ C (70.59%) โครงการ B (45.16%) และ โครงการ A (40.0%) ให้เหตุผลหลักในการย้ายที่พักอาศัยในอนาคตคือ การย้ายที่ทำงานหรือย้ายที่เรียน เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่าผู้พักอาศัยที่มีแผนจะย้ายออกจากอพาร์ทเมนต์ที่ตนพักอาศัยส่วนมากคือเหตุผลที่จะต้องย้ายที่ทำงานหรือที่เรียน (56.25%) รองลงมาคือการซื้อที่พักอาศัยของตนเอง(21.88%) ส่วนเหตุผลที่จะย้ายออกเพราะปัญหาที่จอดรถมีจำนวน 10.94% ซึ่งเป็นผู้พักอาศัยในโครงการ B และ C

4.3.6 ทิศนคติของผู้พักอาศัยต่อแนวทางการบรรเทาปัญหาและการอำนวยความสะดวกเรื่อง ที่จอดรถ

การวิเคราะห์แนวทางการบรรเทาปัญหาและอำนวยความสะดวกสบายเรื่องที่จอดรถ โดยแสดงผลเป็นความถี่และร้อยละเกี่ยวกับกลุ่มตัวอย่าง

4.3.6.1 แนวทางการบรรเทาปัญหาและอำนวยความสะดวกสบายเรื่องที่จอดรถ

ตาราง 50 จำนวน และร้อยละของแนวทางการบรรเทาปัญหาและอำนวยความสะดวกสบายเรื่องที่จอดรถ

วิธีการบรรเทาปัญหาและอำนวยความสะดวก		โครงการ									
		A		B		C		D		รวม	
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
มีการจัดระบบขนส่งระหว่างตัวโครงการ- ถนนรัชดาภิเษก-สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน พระราม 9 ทุกๆ 30 นาที - 1 ชั่วโมง (ช่วงเวลา 6.00-9.00 น. และ 17.00-20.00 น.)	เห็นด้วย	50	98.04	45	65.22	33	80.49	22	100.00	150	81.97
	ไม่เห็นด้วย	1	1.96	24	34.78	8	19.51	0	0.00	33	18.03
รวม		51	100	69	100	41	100	22	100	183	100
การขึ้นราคาที่จอดรถของโครงการ เพื่อจัดให้มีที่จอดรถมากขึ้น (1,500-2,000 บาท/เดือน)	เห็นด้วย	2	3.92	6	8.70	14	34.15	4	18.18	26	14.21
	ไม่เห็นด้วย	49	96.08	63	91.30	27	65.85	18	81.82	157	85.79
รวม		51	100	69	100	41	100	22	100	183	100
การขึ้นราคาที่จอดรถของโครงการ แต่มีที่จอดรถเท่าเดิม เพื่อลดจำนวนรถที่เข้ามาใช้บริการ (1,000 - 1,500 บาท/เดือน)	เห็นด้วย	2	3.92	2	2.90	10	24.39	4	18.18	18	9.84
	ไม่เห็นด้วย	49	96.08	67	97.10	31	75.61	18	81.82	165	90.16
รวม		51	100	69	100	41	100	22	100	183	100
ที่จอดรถในเวลากลางคืนในอาคาร สำนักงานหรือห้างสรรพสินค้าใกล้เคียง	เห็นด้วย	32	62.75	28	40.58	15	36.59	2	9.09	77	42.08
	ไม่เห็นด้วย	19	37.25	41	59.42	26	63.41	20	90.91	106	57.92
รวม		51	100	69	100	41	100	22	100	183	100
มีมาตรการส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีการใช้ที่ดินเปล่าให้เกิดประโยชน์	เห็นด้วย	41	80.39	45	65.22	25	60.98	8	36.36	119	65.03
	ไม่เห็นด้วย	10	19.61	24	34.78	16	39.02	14	63.64	64	34.97
รวม		51	100	69	100	41	100	22	100	183	100
ที่จอดรถสาธารณะในพื้นที่ใกล้เคียงซึ่งลงทุนโดยภาครัฐโดยการทำที่จอดรถ	เห็นด้วย	2	3.92	32	46.38	19	46.34	2	9.09	55	30.05
	ไม่เห็นด้วย	49	96.08	37	53.62	22	53.66	20	90.91	128	69.95

รวม		51	100	69	100	41	100	22	100	183	100
อพาร์ทเมนต์ทุกขนาดไม่จำเป็นต้องทำที่ จอดรถเพื่อสนับสนุนให้ผู้เช่าใช้ระบบ ขนส่ง	เห็น ด้วย	10	19.61	13	18.84	17	41.46	8	36.36	48	26.23
	ไม่ เห็น ด้วย	41	80.39	56	81.16	24	58.54	14	63.64	135	73.77
รวม		51	100	69	100	41	100	22	100	183	100

จากตารางที่ 50 เปรียบเทียบความคิดเห็นด้านวิธีการบรรเทาปัญหาและอำนวยความสะดวกเรื่องที่
จอดรถ จะเห็นได้ว่าวิธีการบรรเทาปัญหาโดยการจัดระบบขนส่งระหว่างตัวโครงการ - ถนนใหญ่ - สถานี
รถไฟฟ้าใต้ดิน ทุกๆ 30 นาที - 1 ชั่วโมง มีผู้พักอาศัยเห็นด้วยทั้งหมด 81.97% และ มาตรการสนับสนุนให้
ภาคเอกชนมีการใช้ที่ดินเปล่าให้เกิดประโยชน์โดยการทำที่จอดรถสาธารณะในเขตชุมชน 65.03%

ส่วนวิธีการบรรเทาปัญหาที่มีอัตราส่วนใกล้เคียงกันระหว่างผู้ที่ไม่เห็นด้วยและไม่เห็นด้วยคือที่จอดรถใน
อาคารสำนักงานหรือห้างสรรพสินค้าใกล้เคียงในช่วงเวลากลางคืน โดยมีผู้ที่ไม่เห็นด้วยกับวิธีการดังกล่าว 42.08%
และไม่เห็นด้วย 57.92%

ส่วนวิธีการบรรเทาปัญหาโดยการขึ้นค่าบริการที่จอดรถของอพาร์ทเมนต์แต่มีที่จอดรถเท่าเดิมและขึ้นค่าที่
จอดรถแต่มีที่จอดเพิ่มมากขึ้น ผู้พักอาศัยส่วนมากไม่เห็นด้วยกับวิธีการดังกล่าว เป็นอัตราส่วน 90.16% และ
85.79% ตามลำดับ ส่วนการออกนโยบายที่กำหนดให้อพาร์ทเมนต์ทุกขนาดไม่จำเป็นต้องทำที่จอดรถ เพื่อ
สนับสนุนให้คนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนมากขึ้นและที่จอดรถสาธารณะในพื้นที่ใกล้เคียงที่ลงทุนโดยภาครัฐ
มีผู้ไม่เห็นด้วย 73.77% และ 69.95% ตามลำดับ

4.3.6.2 ทศนคติของผู้พักอาศัยเรื่องการจัดระบบขนส่งระหว่างตัวโครงการกับระบบขนส่ง

มวลชน

ตาราง 51 จำนวน และร้อยละของการจัดระบบขนส่ง

การจัดระบบขนส่ง		โครงการ									
		A		B		C		D		รวม	
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
จัดทำ โดย	หน่วยงานของ รัฐบาล	8	15.69	13	18.84	8	19.51	4	18.18	33	18.03
	บริษัทเอกชน	8	15.69	8	11.59	29	70.73	16	72.73	61	33.33
	เจ้าของอพาร์ ทเมนต์	35	68.63	48	69.57	4	9.76	2	9.09	89	48.63
รวม		51	100.00	69	100.00	41	100.00	22	100.00	183	100.00
ประเภท รถที่ ต้องการ	รถตุ๊กตุ๊ก	35	68.63	10	14.49	4	9.76	2	9.09	51	27.87
	รถกอล์ฟไฟฟ้า	6	11.76	51	73.91	31	75.61	4	18.18	92	50.27
	รถมินิบัส	10	19.61	8	11.59	6	14.63	16	72.73	40	21.86
รวม		51	100.00	69	100.00	41	100.00	22	100.00	183	100.00
การ เรียกใช้ บริการ นอก เวลา	ไม่จำเป็น	6	11.76	9	13.04	4	9.76	0	0.00	19	10.38
	โทรศัพท์	39	76.47	48	69.57	31	75.61	20	90.91	138	75.41
	แอปพลิเคชัน มือถือ	6	11.76	12	17.39	6	14.63	2	9.09	26	14.21
รวม		51	100.00	69	100.00	41	100.00	22	100.00	183	100.00

จากตารางที่ 51 เปรียบเทียบความคิดเห็นของผู้พักอาศัยในเรื่องรูปแบบการจัดระบบขนส่งระหว่างโครงการ-ถนนใหญ่-สถานีรถไฟฟ้า จะเห็นได้ว่าผู้พักอาศัย 48.63% มีความเห็นว่าวิธีการดังกล่าวควรจัดทำโดยเจ้าของอพาร์ทเมนต์ที่ตนพักอาศัย และ 33.33% มีความเห็นว่าควรดำเนินงานโดยบริษัทเอกชน

ในส่วนประเภทของยานพาหนะที่ผู้ใช้รับส่ง ผู้พักอาศัย 50.27% มีความเห็นว่าควรเป็นรถกอล์ฟไฟฟ้า รองลงมาคือรถตุ๊กตุ๊ก (27.87%) และ รถมินิบัส (21.86%) ซึ่งการเรียกใช้บริการในช่วงนอกเวลา ผู้พักอาศัย 75.41% มีความเห็นว่าควรที่จะสามารถเรียกใช้บริการได้ด้วยโทรศัพท์ รองลงมาคือ เรียกใช้บริการด้วยแอปพลิเคชันมือถือ 14.21% ส่วนผู้พักอาศัย 10.38% ที่มีความเห็นว่าควรเรียกใช้บริการนอกเวลานั้นไม่จำเป็น

4.3.6.3 ทศนคติของผู้พักอาศัยเรื่องที่เกิดขึ้นจากแนวทางแก้ไขปัญหาที่จอดรถ

ตาราง 52 จำนวน และร้อยละของค่าใช้จ่ายเพื่อวิธีการบรรเทาปัญหาและอำนวยความสะดวก

ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น		โครงการ									
		A		B		C		D		รวม	
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
การจัดระบบขนส่งระหว่างตัวโครงการ-ถนนรัชดาภิเษก-สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพระราม9	ไม่ตอบ	33	64.71	35	50.72	20	48.78	8	36.36	96	52.46
	น้อยกว่า/เท่ากับ20บาท	18	35.29	32	46.38	21	51.22	14	63.64	85	46.45
	20 บาทขึ้นไป	0	0.00	2	2.90	0	0.00	0	0.00	2	1.09
รวม		51	100.00	69	100.00	41	100.00	22	100.00	183	100.00
ที่จอดรถในเวลากลางคืนในอาคารสำนักงานหรือห้างสรรพสินค้าใกล้เคียง	ไม่ตอบ	49	96.08	49	71.01	28	68.29	22	100.00	148	80.87
	0-150 บาท	0	0.00	2	2.90	0	0.00	0	0.00	2	1.09
	151-300 บาท	2	3.92	4	5.80	2	4.88	0	0.00	8	4.37
	301 บาทขึ้นไป	0	0.00	14	20.29	11	26.83	0	0.00	25	13.66
รวม		51	100.00	69	100.00	41	100.00	22	100.00	183	100.00
มาตรการส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีการใช้ที่ดินเปล่าให้เกิดประโยชน์	ไม่ตอบ	47	92.16	37	53.62	28	68.29	22	100.00	134	73.22
	0-150 บาท	0	0.00	2	2.90	0	0.00	0	0.00	2	1.09
	151-300 บาท	2	3.92	8	11.59	0	0.00	0	0.00	10	5.46
	301 บาทขึ้นไป	2	3.92	22	31.88	13	31.71	0	0.00	37	20.22
รวม		51	100.00	69	100.00	41	100.00	22	100.00	183	100.00
ที่จอดรถสาธารณะในพื้นที่ใกล้เคียงซึ่งลงทุนโดยภาครัฐ	ไม่ตอบ	51	100.00	43	62.32	28	68.29	22	100.00	144	78.69
	0-150 บาท	0	0.00	4	5.80	0	0.00	0	0.00	4	2.19
	151-300 บาท	0	0.00	8	11.59	2	4.88	0	0.00	10	5.46
	301 บาทขึ้นไป	0	0.00	14	20.29	11	26.83	0	0.00	25	13.66
รวม		51	100.00	69	100.00	41	100.00	22	100.00	183	100.00

จากตารางที่ 52 เปรียบเทียบความคิดเห็นเรื่องค่าใช้จ่ายในแต่ละวิธีบรรเทาปัญหาที่จอดรถสำหรับผู้พักอาศัย ซึ่งผู้พักอาศัยส่วนมากไม่ได้ตอบแบบสอบถามในส่วนของราคามากนัก วิธีบรรเทาปัญหาโดยการจัดระบบขนส่งระหว่างโครงการ-ถนนใหญ่-สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน ผู้พักอาศัย 46.45% ยินดีที่จะจ่ายในราคาไม่เกิน 20 บาท ส่วนการจอดรถในอาคารสำนักงานหรือห้างสรรพสินค้าใกล้เคียงในช่วงกลางคืน ผู้พักอาศัย 13.66% ยินดีจ่ายมากกว่า 301 บาท ส่วนมาตรการส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีการใช้ที่ดินเปล่าให้เกิดประโยชน์ โดยการหันมาทำที่จอดรถสาธารณะ มีผู้พักอาศัย 20.22% ยินดีจ่ายค่าจอดรถมากกว่า 301 บาท และ ที่จอดรถสาธารณะในพื้นที่ใกล้เคียงซึ่งลงทุนโดยภาครัฐ มีผู้พักอาศัย 13.66% ยินดีที่จ่ายค่าจอดรถมากกว่า 301 บาท



บทที่ 5

ปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหาที่จอดรถ

ในบทนี้ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับที่จอดรถของอพาร์ทเมนต์ในพื้นที่ศึกษาและแนวทางในการแก้ไขปัญหา รวมถึงนำผลที่ได้จากการศึกษาไปสัมภาษณ์นักวิชาการ เพื่อทราบถึงความเป็นไปได้ของรูปแบบการแก้ปัญหาด้านที่จอดรถ ในการวิเคราะห์ปัญหาที่จอดรถ ผู้วิจัยได้แบ่งออกเป็นหัวข้อต่างๆดังนี้

- 5.1 ปัญหาและวิธีแก้ปัญหาที่จอดรถของโครงการ
 - 5.1.1 โครงการ ยิ้มยิ้ม เฟลส
 - 5.1.2 โครงการ เมโทรคาซ่า-เมโทรเฟลส
 - 5.1.3 โครงการ ทังทอง อพาร์ทเมนต์
 - 5.1.4 โครงการ คิวที เฟลส
 - 5.1.4 สรุปปัญหาที่และวิธีแก้ไขปัญหาที่จอดรถของโครงการ
- 5.2 ทศนคติเกี่ยวกับแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่จอดรถ
 - 5.2.1 ทศนคติของผู้พักอาศัย
 - 5.2.2 ทศนคติของผู้ประกอบการ
 - 5.2.3 ทศนคติของนักวิชาการ
 - 5.2.4 สรุปแนวทางแก้ไขปัญหาที่จอดรถ

5.1 ปัญหาที่จอดรถและวิธีแก้ปัญหาที่จอดรถของโครงการ

5.1.1 โครงการ ยิ้มยิ้มเฟลส (A)

- ปัญหาด้านที่จอดรถ

1. ไม่ค่อยมีปัญหาที่จอดรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์มากนัก แต่จะมีปัญหาในเรื่องของบุคคลภายนอกหรือบ้านเรือนใกล้เคียงที่ไม่ใช่ผู้พักอาศัยเข้ามาใช้ที่จอดรถของโครงการ

- วิธีแก้ปัญหาด้านที่จอดรถของโครงการ

1. มี รปภ. คอยตรวจตราลานจอดรถในเวลากลางวัน คอยเช็คเลขทะเบียนรถว่าตรงกับของผู้พักอาศัยในโครงการหรือไม่

2. มีการแจ้งเตือนสำหรับรถยนต์ของบุคคลภายนอกที่เข้ามาจอดเป็นเวลานาน

- ไม่มีปัญหาเกี่ยวกับที่จอดรถจักรยานยนต์

5.1.2 โครงการ เมโทรคาซ่า-เมโทรเพลส (B)

- ปัญหาด้านที่จอดรถ

1. ที่จอดรถยนต์ค่อนข้างแน่นในบางวัน โดยเฉพาะช่วงกลางคืนวันอาทิตย์ถึงวันพฤหัสบดีและมีรถยนต์ของเพื่อนหรือญาติพี่น้องของผู้พักอาศัยเข้ามาจอดและพังก้างคืนเป็นประจำ ทำให้เสียพื้นที่จอดรถยนต์ของผู้พักอาศัยคนอื่นๆ
2. ทางฝั่งอาคารเมโทรคาซ่า มีเปิดบริการโต๊ะสนุ๊กเกอร์จำนวน 10 โต๊ะ ทำให้มีบุคคลภายนอกเข้ามาใช้บริการ แต่โดยส่วนมากบุคคลที่มาใช้บริการใช้ยานพาหนะประเภทรถจักรยานยนต์
3. เคยมีปัญหารถยนต์ของผู้พักอาศัยโดนทุบกระจกขโมยของในรถยนต์และอุปกรณ์บางอย่างของรถจักรยานยนต์ถูกขโมย
4. มีรถยนต์บางคัน จอดทิ้งไว้ที่โครงการเป็นเวลานานหลายสัปดาห์โดยไม่ได้ออกไปใช้ ซึ่งเป็นการเสียพื้นที่เป็นอย่างมาก ไม่มีการหมุนเวียนของที่จอดรถ

- วิธีแก้ปัญหาด้านที่จอดรถของโครงการ

1. มีการเก็บค่าที่จอดรถรายวันสำหรับบุคคลภายนอกที่มาค้างคืนที่อาคาร (วันละ 100 บาท) เพื่อพยายามที่จะลดจำนวนการเข้ามาจอดค้างคืน
2. ไม่สนับสนุนให้มีรถยนต์เกิน 1 คัน ต่อ 1 ห้องพัก โดยจะเก็บค่าที่จอดรถยนต์คันที่ 2 ในราคาคันละ 1,500 บาท ต่อ เดือน
3. มีแผนที่จะขึ้นค่าที่จอดรถยนต์จากคันละ 500 บาท เป็น 800-1,000 บาท
4. มีพนักงานรักษาความปลอดภัยเดินตรวจอาคารและที่จอดรถในเวลากลางคืน รวมถึงการติดตั้งกล้องวงจรปิดเพิ่มเติมในหลายๆจุด
5. ผู้พักอาศัยต้องหาที่จอดรถยนต์นอกตัวโครงการในบางครั้ง

- ทางโครงการยังไม่พบปัญหาเกี่ยวกับที่จอดรถจักรยานยนต์มากนัก

5.1.3 โครงการ ทังทองอพาร์ทเมนต์ (C)

- ปัญหาด้านที่จอดรถ

1. ที่จอดรถเต็มในช่วงกลางคืน

- วิธีแก้ปัญหาด้านที่จอดรถของโครงการ

1. จอดซ้อนคัน
2. มีนโยบายไม่รับผู้พักอาศัยที่มียานพาหนะขนาดใหญ่ เช่น รถกระบะ รถSUV ขนาดใหญ่

- ในเรื่องที่เกิดจอร์ถจักรยานยนต์ยังไม่พบปัญหามากนัก

5.1.4 โครงการ คิวทีเพลส (D)

- ปัญหาด้านที่จอร์ถ

1. ด้วยการทำอาคารตั้งอยู่ในซอยที่ค่อนข้างแคบและไม่มีที่จอร์ถยนต์ทำให้รถที่มาจากดริบ-ส่ง กีดขวางการจราจร ไม่สามารถจอดนานๆได้
2. สูญเสียกลุ่มลูกค้าที่มีรถยนต์ส่วนตัว
3. เคยมีจักรยานของผู้พักอาศัยสูญหาย

- วิธีแก้ปัญหาด้านที่จอร์ถของโครงการ

1. เลื่อนที่จอร์ถจักรยานยนต์เข้ามาให้ชิดตัวอาคารมากขึ้น
2. มีพนักงานรักษาความปลอดภัยในเวลากลางคืน และมีกล้องวงจรปิด
3. ทำคานเหล็กไว้ที่พื้นบริเวณที่จอร์ถจักรยานยนต์ เพื่อให้ผู้พักอาศัยสามารถใช้กุญแจล็อกตัวจักรยานหรือจักรยานยนต์ไว้กับคานเหล็กได้ ป้องกันการสูญหายได้

5.1.5 สรุปปัญหาและวิธีแก้ปัญหาด้านที่จอร์ถเบื้องต้นของผู้ประกอบการ

จากการศึกษาข้างต้น ผู้วิจัยได้ทำการสรุปผลการศึกษาถึงเรื่องความต้องการและการจัดการพื้นที่จอร์ถของโครงการอพาร์ทเมนท์ในกรณีศึกษาออกมาเป็นตาราง ดังนี้

โครงการ	A	B	C	D
ด้านอุปทานและการจัดการที่จอร์ถ				
ราคาเช่าต่อเดือน	4,600-6,000 บาท	4,500-9,500 บาท	5,000-5,500 บาท	5,500-5,800 บาท
ระยะห่างจากสถานีรถไฟใต้ดินพระราม๑	980 เมตร	950 เมตร	700 เมตร	1 กิโลเมตร
จำนวนห้องพัก	99	129	79	40
การจัดให้มีที่จอร์ถยนต์	51	48	14	-
อัตราส่วนที่จอร์ถยนต์ต่อจำนวนห้องพัก	1 : 1.9	1 : 2.6	1 : 5.6	1 : 3.3 (รถจักรยานยนต์)*
การจัดให้มีที่จอร์ถจักรยานยนต์	20	40	7	12
รูปแบบของที่จอร์ถยนต์	- ที่จอร์ถใต้อาคาร - ลานจอร์ถแยกออกจากตัวอาคาร	- ที่จอร์ถใต้อาคาร - ลานจอร์ถแยกออกจากตัวอาคาร 2 ที่	- ที่จอร์ถด้านข้างอาคาร	- ที่จอร์ถจักรยานยนต์ด้านหน้าอาคาร
ค่าจอร์ถยนต์ต่อเดือน	800 บาท	500 บาท	600 บาท	ไม่เก็บค่าบริการ
บริการเสริมอื่นๆในอาคาร	ร้านค้าขนาดเล็ก	- ร้านเกมส์ -ร้านซักรีด - ร้านขายยา - โต๊ะสนุ๊กเกอร์ 10 โต๊ะ	ร้านทันตแพทย์	ไม่มี

ด้านอุปสงค์				
ผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัว (จากข้อมูลของโครงการ)	74.5 %	93.7 %	85.7 %	-
ผู้พักอาศัยที่มีทัศนคติว่าโครงการมีปัญหาด้านที่จอดรถ	21.57 %	60.87 %	85.37 %	9.09 %
ปัญหาที่จอดรถและการบรรเทาปัญหาเบื้องต้น				
ปัญหาที่จอดรถยนต์ของโครงการ	- มีบุคคลภายนอกเข้ามาจอด	- ที่จอดรถหนาแน่น (ช่วงกลางวัน)	- ที่จอดรถหนาแน่น (ช่วงกลางวัน)	- สามารถจอดรถยนต์ได้เพียงชั่วคราว - การจอดรถยนต์ทำให้เกิดขบวนการสัญจร - สูญเสียลูกค้าที่มีรถยนต์ส่วนตัว
ปัญหาที่จอดรถจักรยานยนต์ของโครงการ	-	-	-	เคยมีปัญหาหลักโยม
การบรรเทาปัญหาเบื้องต้นของโครงการ	- มีพนักงานรักษาความปลอดภัยคอยตรวจตรา - การตักเตือนบุคคลภายนอก - มีการจดทะเบียนรถ	- เก็บค่าจอดรถรายวันสำหรับบุคคลภายนอก - เก็บค่าจอดรถสำหรับห้องที่มีรถยนต์คันที่ 2 ในราคาสูง - มีแผนจะขึ้นค่าจอดรถ - มีการจดทะเบียนรถ	- จอดรถยนต์ซ้อนคัน - ไม่รับผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ขนาดใหญ่ - มีการจดทะเบียนรถ	- เลื่อนที่จอดรถจักรยานยนต์ให้เข้ามาชิดอาคารมากขึ้น - ทำคานเหล็กไว้สำหรับล็อกยานพาหนะ

ตาราง 53 สรุปปัญหาและวิธีแก้ปัญหาที่จอดรถเบื้องต้นของผู้ประกอบการ

จากผลการศึกษาพบว่าปัญหาหลักที่เกิดขึ้นคือที่จอดรถไม่เพียงพอ ซึ่งมักจะเกิดในวันอาทิตย์ถึงวันพฤหัสบดีช่วงกลางวัน เนื่องจากเป็นวันทำงานและผู้พักอาศัยส่วนมากพักอาศัยอยู่ที่โครงการจึงทำให้ที่จอดรถไม่เพียงพอ ส่วนในช่วงกลางวันของทุกวัน ที่จอดรถของทุกโครงการไม่หนาแน่นมากนักเนื่องจากผู้พักอาศัยมีการนำยานพาหนะออกไปใช้ แต่จะมีผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัวประมาณ 1 ใน 4 จอดรถไว้ที่โครงการในช่วงวันทำงาน(จันทร์-ศุกร์) โดยที่จอดรถจะค่อนข้างว่างตั้งแต่คืนวันศุกร์ถึงวันอาทิตย์ ซึ่งปัจจัยที่ทำให้เกิดปัญหาที่จอดรถไม่เพียงพอในโครงการกรณีศึกษานั้นเกิดขึ้นจากสาเหตุ ดังนี้

1. การที่มีบุคคลภายนอกเข้ามาใช้ที่จอดรถร่วมกับผู้พักอาศัยในอพาร์ทเมนต์ ไม่ว่าจะที่บ้านเรือนใกล้เคียง ผู้เข้ามาใช้บริการ หรือ บุคคลที่มาเยี่ยมผู้พักอาศัย
2. การที่โครงการมีพื้นที่จอดรถจำนวนจำกัด แต่มีจำนวนผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ค่อนข้างมาก

ปัญหาเกี่ยวกับที่จอดรถอื่นๆที่พบ

1. เมื่อที่จอดรถยนต์เต็ม จึงเกิดการจอดรถนอกโครงการและการจอดซ้อนคัน ผลที่ตามมาของการจอดนอกโครงการคือความไม่ปลอดภัยต่อทรัพย์สินของผู้พักอาศัยและการกีดขวางบ้านเรือนใกล้เคียงหรือกีดขวางการสัญจร ส่วนผลที่ตามมาของการจอดรถซ้อนคันคือผู้พักอาศัยต้องเสียเวลาลงมาเลื่อนรถยนต์ของตนเมื่อมีรถยนต์คันอื่นจะออก
2. ในโครงการ B และ C เป็นลักษณะที่จอดแบบเฉียงและเดินรถเลนเดียว จึงทำให้เวลานำรถยนต์ออกจากตัวโครงการต้องถอยหลังออกมา โดยเฉพาะโครงการ C ที่ตั้งอยู่บนถนนเส้นหลัก ทำให้ส่งผลกระทบต่อกรจราจรบริเวณนั้น
3. โครงการที่ไม่มีที่จอดรถยนต์ (โครงการ D) มีปัญหาเกี่ยวกับที่จอดรถน้อยที่สุด เนื่องจากมีแค่รถยนต์ที่มาจอดรับส่งชั่วคราวเท่านั้น ไม่สามารถจอดรถยนต์ระยะยาวได้ และเสียพื้นที่โครงการไปกับที่จอดรถน้อยมาก โดยเน้นกลุ่มผู้พักอาศัยที่เดินทางโดยรถรับจ้างหรือรถจักรยานยนต์เป็นหลัก

5.2 ทศนคติเกี่ยวกับแนวทางในการแก้ปัญหาที่จอดรถ

5.2.1 ทศนคติของผู้พักอาศัย

จากการศึกษาถึงทัศนคติของผู้พักอาศัยถึงแนวทางการบรรเทาปัญหาที่จอดรถ ที่ผู้วิจัยได้ศึกษาจาก นโยบายและแนวทางการแก้ปัญหาที่จอดรถในเขตตัวเมืองของทั้งไทยและต่างประเทศ พบว่าผู้พักอาศัย 183 คน ส่วนมากเห็นด้วยกับ 2 แนวทาง แนวทางแรก คือ การจัดระบบขนส่งระหว่างตัวโครงการ-ถนน รัชดาภิเษก-สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพระราม 9 ทุกๆ 30 นาที - 1 ชั่วโมง โดยเฉพาะช่วงเช้าและเย็น (81.97%) โดยยินดีจ่ายค่าโดยสารน้อยกว่าหรือเท่ากับ 20 บาท (46.45%) ส่วนแนวทางที่สองคือมาตรการส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีการใช้ที่ดินเปล่าให้เกิดประโยชน์โดยการทำให้ที่จอดรถยนต์ในเขตชุมชน (65.03%) ส่วนแนวทางที่มีผู้พักอาศัยเห็นด้วยและไม่เห็นด้วยในอัตราส่วนใกล้เคียงกันคือการมีที่จอดรถในช่วงเวลากลางคืนภายในอาคารสำนักงานหรือห้างสรรพสินค้าใกล้เคียง โดยมีผู้เห็นด้วยกับแนวทางดังกล่าว 42.08 % และ ไม่เห็นด้วย (57.92%) โดยมีผู้ตอบแบบสอบถาม 13.66% ยินดีจ่ายค่าจอดรถในอาคารหรือห้างสรรพสินค้าใกล้เคียงในราคา 301 บาทขึ้นไป

5.2.2 ทศนคติของผู้ประกอบการ

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการพบว่า ผู้ประกอบการส่วนมากไม่เห็นด้วยกับการบริการรถรับ-ส่งระหว่างตัวโครงการ-ถนนใหญ่-สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายที่สูง เหมาะสำหรับโครงการที่มีราคาสูง เน้นกลุ่มลูกค้าชาวต่างชาติ หรือ โรงแรม มากกว่า โดยโครงการ A,B, และ C มีการจดทะเบียนรถยนต์ของผู้พักอาศัย และให้พนักงานรักษาความปลอดภัยคอยตรวจเช็คอย่างสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันบุคคลภายนอกที่เข้ามาจอดรถยนต์ในที่ของโครงการ

หากมีบุคคลภายนอกเข้ามาจอดรถยนต์ ก็จะมีการเรียกเก็บค่าใช้จ่าย ซึ่งปัญหาที่จอดรถยนต์ไม่เพียงพอ นั้น การแก้ปัญหาเบื้องต้น คือ การจอดซ้อนคันหรือจอดนอกโครงการ โดยมีพนักงานรักษาความปลอดภัยคอย สอดส่องดูแล หรือ นโยบายที่ไม่รับผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัวขนาดใหญ่อย่างที่โครงการ C ใช้อยู่ใน ปัจจุบัน เนื่องจากมีพื้นที่จอดรถค่อนข้างจำกัด และ โครงการ D ที่ไม่ทำที่จอดรถยนต์เลย เนื่องจากมีต้นทุน ค่าที่ดินสูง เสียพื้นที่ปล่อยเช่าห้องพัก แต่ยังสามารถรักษาอัตราการเข้าพักได้เต็มเกือบทุกเดือน รวมไปถึงแผน ที่จะขึ้นราคาค่าที่จอดรถของโครงการ B ในอนาคต

5.2.3 ทศนคติของนักวิชาการ

จากการสัมภาษณ์นักวิชาการพบว่า ในพื้นที่ที่มีราคาต้นทุนค่าที่ดินสูง การใช้ลิฟท์ที่จอดรถแบบ ซ้อนคันในแนวตั้งเป็นหนึ่งในวิธีที่มีประสิทธิภาพและประหยัดต้นทุนในการทำที่จอดรถยนต์ได้ โดยกล่าวว่า ในพื้นที่จอดรถขนาดไม่เกิน 1 ไร่ (โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีต้นทุนราคาที่ดินสูงมาก) การใช้ลิฟท์จอดรถสามารถใช้พื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยสามารถจอดซ้อนในแนวตั้งได้ 2-4 คัน และไม่ต้องเสียพื้นที่ในการทำทาง ลาดขึ้น-ลง สำหรับรถยนต์ มีคุ่มค่ามากกว่าการก่อสร้างอาคารจอดรถขึ้นมาบนพื้นที่นั้นๆ โดยวิธีการดังกล่าว ยังถือว่าไม่แพร่หลายในประเทศไทยมากนัก ระบบลิฟท์จอดรถที่เหมาะสมกับโครงการอพาร์ทเมนต์คือแบบ ที่รถยนต์คันที่ซ้อนอยู่ด้านบนสามารถออกมาได้ โดยที่คั่นล่างสามารถเลื่อนหลบได้อัตโนมัติ ไม่ใช่แบบที่ต้อง ให้ผู้พักอาศัยที่เป็นเจ้าของรถยนต์คั่นด้านล่าง ลงมาเลื่อนรถของตนเองออก เพื่อให้คั่นที่อยู่ด้านบนออกจาก ที่จอดรถ ซึ่งลิฟท์จอดรถรูปแบบดังกล่าวมีต้นทุนที่สูงกว่า

5.2.4 สรุปแนวทางแก้ไขปัญหา

จากทศนคติของทั้ง 3 ฝ่ายข้างต้น ผู้วิจัยได้สรุปแนวทางการแก้ไขปัญหาคือ

1. รูปแบบการจำกัดจำนวนที่จอดรถ

- การบริหารจัดการของตัวโครงการเองด้านจำนวนผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์

เปรียบเทียบกับจำนวนช่องจอดรถยนต์ที่โครงการสามารถรับได้

- ระบบขนส่งระหว่างตัวโครงการ-ถนนใหญ่-สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน เพื่อสนับสนุน

ให้ผู้คนในอพาร์ทเมนต์ลดอัตราการเป็นเจ้าของรถยนต์ลงในอนาคต

- การขึ้นค่าที่จอดรถยนต์ของผู้ประกอบการ

2. รูปแบบการเพิ่มจำนวนที่จอดรถ

- นโยบายสนับสนุนให้ภาคเอกชน นำที่ดินเปล่าที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ หันมาทำที่

จอดรถในเขตชุมชน

- การจัดที่จอดรถในช่วงเวลากลางคืนในอาคารสำนักงานหรือห้างสรรพสินค้า ใกล้เคียง

- การใช้ลิฟท์จอดรถ

จากการศึกษาถึงแนวคิดและทฤษฎี อันนำไปสู่การสร้างเครื่องมือ การสรุปผลการศึกษา และการสัมภาษณ์นักวิชาการ เกี่ยวกับการศึกษาถึงแนวทางการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับที่จอดรถในอาคารของพื้นที่ศึกษา จากการสรุปแนวทางการแก้ไขปัญหาเบื้องต้นนั้น แต่ละรูปแบบการแก้ไขปัญหาที่ทั้งข้อดีและข้อด้อย ดังตารางสรุปต่อไปนี้

รูปแบบ	ข้อดี	ข้อด้อย
รูปแบบการจำกัดจำนวนที่จอดรถ		
1. การบริหารจัดการของตัวโครงการเองด้านจำนวนผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์เปรียบเทียบกับจำนวนช่องจอดรถยนต์ที่โครงการสามารถรับได้	- สามารถบรรเทาปัญหาที่จอดรถยนต์ไม่เพียงพอได้ง่ายและมีประสิทธิภาพ	- ไม่สามารถทำรายได้สูงสุดจากการให้บริการที่จอดรถ
2. ระบบขนส่งระหว่างตัวโครงการ-ถนนใหญ่-สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน เพื่อสนับสนุนให้ผู้คนในอพาร์ทเมนต์ลดอัตราความเป็นเจ้าของรถยนต์ลงในอนาคต	- ความสะดวกสบาย	- ต้นทุนสูง - ไม่คุ้มค่าในการให้บริการ
3. การขึ้นค่าที่จอดรถยนต์ของผู้ประกอบการ	- รายได้ที่มากขึ้นของผู้ประกอบการ - ความเป็นไปได้ที่จะลดจำนวนผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัวลง	- ผลกระทบโดยตรงต่อผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัว
รูปแบบการเพิ่มจำนวนที่จอดรถ		
4. นโยบายสนับสนุนให้ภาคเอกชน นำที่ดินเปล่าที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ หันมาทำที่จอดรถในเขตชุมชน	- สามารถรองรับรถยนต์ในบริเวณใกล้เคียงได้	- ไม่มีที่ดินเปล่ามากนักในพื้นที่ที่ทำการศึกษ เนื่องจากที่ดินถูกพัฒนาไปจนเกือบหมดแล้ว - ที่ดินเปล่าสามารถนำไปลงทุนกิจการอื่นที่ผลตอบแทนสูงกว่าการทำที่จอด
5. การจัดที่จอดรถในช่วงเวลากลางคืนในอาคารสำนักงานหรือห้างสรรพสินค้าใกล้เคียง	- สามารถรองรับรถยนต์จำนวนมากได้ในช่วงกลางคืน - รายได้เพิ่มเติมจากการจัดที่จอดรถยนต์ช่วงกลางคืน	- การบริหารจัดการเป็นไปได้ยาก - ปัญหาเรื่องความปลอดภัย - ความสะดวกสบายในการใช้งาน
6. การใช้ลิฟท์จอดรถ	- สามารถจอดรถยนต์ได้จำนวนมากในพื้นที่จำกัด	- ต้นทุนสูงและมีค่าบำรุงรักษา - ยังไม่มีการใช้อย่างแพร่หลายนัก - ไม่สะดวก เมื่อมีผู้ใช้งานจำนวนมากในเวลาพร้อมๆกัน

ตาราง 54 ข้อดีและข้อด้อยของแนวทางแก้ไขปัญหที่จอดรถรูปแบบต่างๆ

จากตารางที่ 54 สังเกตได้ว่าแนวทางบรรเทาปัญหาที่จอดรถแต่ละวิธีนั้น มีทั้งข้อดีและข้อด้อยแตกต่างกันไป การนำแนวทางใดแนวทางหนึ่งมาใช้ในการปฏิบัติจริง ต้องมีการศึกษาเพิ่มเติมถึงด้านความคุ้มค่าในการลงทุน ความเหมาะสม ผลลัพธ์ที่ได้ และ ผลกระทบที่เกิดขึ้น เพื่อที่จะสามารถแก้ไขหรือบรรเทาปัญหาได้ในอนาคต หากละเอียดถึงแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าว ในอนาคตปัญหาจะยิ่งทวีความรุนแรงมากขึ้น

บทที่ 6

สรุปผลการศึกษา

การวิจัยการนี้เป็นการศึกษาความต้องการและการจัดการพื้นที่จอดรถของอพาร์ทเมนต์เขตดินแดง โดยมีกรณีศึกษา 4 โครงการคือ โครงการ ยัมยัมเพลส เมโทรเพลส-เมโทรคาซ่า ทั้งของอพาร์ทเมนต์ และ คิวทีเพลส โดยการตอบแบบสอบถามจำนวน 183 ตัวอย่าง โดยการยึดถือการตอบแบบสอบถามของบุคคลที่ 1 เป็นหลัก (เนื่องจากผู้พักอาศัยบางคนมีสมาชิกร่วมพักอาศัย ผู้วิจัยได้ยกผลการศึกษาของบุคคลที่ 2 ไปไว้ในภาคผนวก ก) การลงพื้นที่สังเกตและสำรวจ การสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ และการสัมภาษณ์ นักวิชาการถึงทัศนคติเกี่ยวกับแนวทางการแก้ไขปัญหาที่จอดรถ สำหรับผลการศึกษาที่ได้ครั้งนี้ ทำให้ทราบถึงปัญหาที่จอดรถที่เกิดขึ้นกับอพาร์ทเมนต์ในพื้นที่ศึกษา กลุ่มผู้พักอาศัยที่มีและไม่มียานพาหนะส่วนตัว และ ทัศนคติถึงแนวทางการแก้ไขปัญหาต่างๆ เพื่อเป็นประโยชน์ต่อทั้งผู้ประกอบการที่จะทำโครงการใหม่ในอนาคต หรือ ภาครัฐในการเล็งเห็นถึงปัญหาและนโยบายในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น

- 6.1 ลักษณะโดยทั่วไปของอาคารที่มีที่จอดรถเพียงพอและไม่เพียงพอ
- 6.2 ลักษณะของผู้พักอาศัยกับการเป็นเจ้าของยานพาหนะส่วนตัว
- 6.3 ลักษณะและทัศนคติของผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัว
- 6.4 อภิปรายผลการศึกษา
 - 6.4.1 ด้านลักษณะทั่วไปของผู้พักอาศัยที่มีและไม่มีรถยนต์ส่วนตัว
 - 6.4.2 ความสำคัญของการมีที่จอดรถในโครงการอพาร์ทเมนต์
 - 6.4.3 สาเหตุในการใช้ยานพาหนะส่วนตัวของผู้พักอาศัย
 - 6.4.4 ปัญหาที่มักเกิดกับที่จอดรถยนต์ในเขตพื้นที่อาศัยหนาแน่น
- 6.5 ข้อเสนอแนะเบื้องต้นที่ได้จากการศึกษา
 - 6.5.1 ข้อเสนอแนะเบื้องต้นสำหรับผู้ประกอบการ
 - 6.5.2 ข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัยในอนาคต

6.1 ลักษณะโดยทั่วไปของอาคารที่มีที่จอดรถเพียงพอและไม่เพียงพอ

จากผลของแบบสอบถาม ผู้วิจัยพบว่าอพาร์ทเมนต์ 2 จาก 4 โครงการกรณีศึกษามีปัญหาที่จอดรถยนต์ไม่เพียงพอ โดยเฉพาะช่วงเวลากลางคืน วันธรรมดา(จันทร์-ศุกร์) ซึ่งมีสาเหตุหลักมาจากการบริหารจัดการที่จอดรถยนต์ของโครงการ โดยมีตัวแปรหลัก คือ อัตราส่วนที่จอดรถยนต์ต่อจำนวนห้องพัก

ค่าบริการที่จอดรถยนต์ต่อเดือนที่ราคาต่ำกว่าโครงการใกล้เคียง และมีร้านค้าหรือบริการเสริมอื่นๆที่เน้นกลุ่มลูกค้าจากภายนอกเป็นหลัก ส่วนปัญหาเกี่ยวกับที่จอดรถจักรยานยนต์ยังไม่พบปัญหามากนัก โดยสามารถสรุปลักษณะของโครงการที่มีที่จอดรถไม่เพียงพอและเพียงพอ ดังนี้

- ลักษณะของโครงการที่มีที่จอดรถไม่เพียงพอ

จากการศึกษาพบว่าโครงการที่มีที่จอดรถยนต์ไม่เพียงพอคือโครงการ B และ C ซึ่งมีอัตราส่วนที่จอดรถต่อจำนวนห้องพัก 1 คัน : 2.6 ห้อง และ 1 คัน : 5.6ห้อง ตามลำดับ และมีอัตราส่วนผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ต่อจำนวนที่จอดรถ ร้อยละ93.7 และ ร้อยละ85.7 ตามลำดับ โดยอัตราส่วนดังกล่าวยังไม่นับรวมถึงรถของบุคคลภายนอกที่เข้ามาใช้บริการในพื้นที่จอดรถของโครงการ ซึ่งสาเหตุที่เกิดปัญหาที่จอดรถไม่เพียงพอคือการที่มีผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัวจำนวนมากเมื่อเทียบกับจำนวนที่จอดรถที่โครงการจัดไว้ให้ และการมีร้านค้าหรือบริการเสริมอื่นๆซึ่งเช่าที่ของโครงการบริเวณด้านหน้า ทำให้มีบุคคลภายนอกเข้ามาใช้บริการ โดยที่โครงการไม่ได้เผื่อที่จอดรถยนต์ไว้สำหรับบุคคลกลุ่มนี้อย่างเหมาะสมและไม่สามารถจำกัดจำนวนรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นมาได้ ซึ่งสาเหตุดังกล่าวเป็นหนึ่งในปัจจัยที่ทำให้เกิดปัญหาที่จอดรถไม่เพียงพอ ยกตัวอย่างเช่น โครงการ B มีร้านขายยา ร้านเกมส์ ร้านเสริมสวย ร้านซักรีด และ โต๊ะสนุกเกอร์ให้บริการจำนวน 10 โต๊ะ ทำให้มีบุคคลภายนอกเข้ามาใช้บริการในส่วนของอาคารค่อนข้างมาก และ โครงการ C ที่มีร้านทันตแพทย์อยู่ด้านหน้าอาคาร โดยช่วงกลางวันจะกันที่จอดรถด้านหน้าโครงการไว้สำหรับลูกค้าร้านทันตแพทย์เท่านั้น หรือการที่มียานพาหนะของบุคคลภายนอกที่มาเยี่ยมผู้พักอาศัย เป็นต้น

กรณีที่สองคือมีการเก็บอัตราค่าจอดรถรายเดือนในราคาที่ไม่สูงนักเมื่อเทียบกับโครงการในบริเวณใกล้เคียงกัน ทำให้มีอัตราส่วนผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัวค่อนข้างมาก ยกตัวอย่างเช่น โครงการ B เก็บค่าจอดรถยนต์ในอัตรา 500 บาท ต่อเดือน ในขณะที่เดียวกัน โครงการ A ที่อยู่ใกล้เคียงกัน เก็บค่าจอดรถยนต์ 800 บาท ต่อเดือน จากสาเหตุดังกล่าวทำให้โครงการ B มีปัญหาที่จอดรถไม่เพียงพอมากกว่าโครงการ A เนื่องจากมีอัตราส่วนผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัวมากกว่า

- ลักษณะของโครงการที่มีที่จอดรถเพียงพอ

จากการศึกษาพบว่าโครงการที่มีที่จอดรถเพียงพอคือโครงการ A และ D ในกรณีแรก โครงการ A มีอัตราส่วนที่จอดรถยนต์ต่อจำนวนห้องพักมากที่สุดเมื่อเทียบกับโครงการอื่นๆในพื้นที่ที่ทำการศึกษา (1 คัน : 1.9 ห้อง หรือ 51.5%) โดยมีอัตราส่วนผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ต่อจำนวนที่จอดรถยนต์ของโครงการ ร้อยละ 74.5 และการเก็บค่าบริการที่จอดรถสูงที่สุดใน 3 โครงการ ที่มีที่จอดรถยนต์ในกรณีศึกษา รวมไปถึงไม่มีรถยนต์ของบุคคลภายนอกที่เข้ามาใช้บริการในส่วนของอาคารมากนัก

ในกรณีที่สอง โครงการ D ซึ่งมีความสูงไม่เกิน 15 เมตร (ประมาณ 5 ชั้น) จึงไม่เข้าข่ายอาคารขนาดใหญ่และไม่จำเป็นต้องทำที่จอดรถยนต์ ผู้ประกอบการจึงไม่ทำที่จอดรถยนต์เลย กลุ่มลูกค้าจึงเป็นผู้พักอาศัยที่ไม่มีรถยนต์ส่วนตัวทั้งหมด ปัญหาที่พบมีเพียงเรื่องที่จอดรถยนต์ชั่วคราวสำหรับรับ-ส่งเท่านั้น ซึ่งไม่

สามารถจอดได้นาน โดยผู้ประกอบการจัดทำเฉพาะที่จอดรถจักรยานยนต์และเน้นกลุ่มผู้พักอาศัยที่เดินทาง
โดยระบบขนส่งมวลชนเป็นหลัก

ในกรณีนี้ที่สาม คือ ไม่มีร้านค้าหรือบริการอื่นๆที่เน้นให้กลุ่มบุคคลภายนอกเข้ามาใช้บริการ ทำให้ไม่มีจำนวนรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นจากที่คาดการณ์ไว้มากนัก

ตาราง 55 แสดงการเปรียบเทียบลักษณะของแต่ละโครงการ

	โครงการ			
	A	B	C	D
จำนวนห้องพัก	99	129	79	40
การจัดให้มีที่จอดรถ	51	48	14	12 (รถจักรยานยนต์)*
อัตราส่วนที่จอดรถต่อจำนวน ห้องพัก	1 : 1.9	1 : 2.6	1 : 5.6	1 : 3.3
จำนวนรถยนต์ของผู้พักอาศัย จากบันทึกข้อมูลของโครงการ	38	45	12	ไม่มีการบันทึกข้อมูล ทั้งรถยนต์และ จักรยานยนต์
อัตราส่วนจำนวนรถยนต์จาก บันทึกข้อมูลของโครงการต่อ จำนวนที่จอดรถยนต์	74.50 %	93.75 %	85.7 %	-
ค่าจอดรถต่อเดือน	800 บาท	500 บาท	600 บาท	ไม่เก็บค่าบริการ
บริการเสริมอื่นๆภายในตัว อาคาร	ร้านค้าขนาดเล็ก	- ร้านเกมส์ - ร้านซักรีด - ร้านขายยา - โต๊ะสนุกเกอร์ 10 โต๊ะ	ร้านทันตแพทย์	ไม่มี
ทัศนคติของผู้พักอาศัยที่เห็น ว่าโครงการมีปัญหาด้านที่จอด รถ	21.57 %	60.87 %	85.37 %	9.09 %

จากตารางที่ 55 จะเห็นได้ว่าทัศนคติของผู้พักอาศัยส่วนมากของโครงการ B และ C เห็นว่า
โครงการที่ตนพักอาศัยนั้นมีปัญหาด้านที่จอดรถ โดยเมื่อเปรียบเทียบค่าจอดรถต่อเดือนนั้นถูกกว่าโครงการ
A และ มีการบริการเสริมอื่นๆภายในโครงการที่มีกลุ่มลูกค้าหลักเป็นบุคคลภายนอกที่ไม่ใช่ผู้พักอาศัยใน
โครงการ และ เมื่อพิจารณาถึงอัตราส่วนจำนวนรถยนต์ต่อจำนวนที่จอดรถยนต์ ซึ่ง 3 โครงการที่มีที่จอด
รถยนต์ได้ทำการบันทึกไว้ พบว่า โครงการ B และ C นั้น มีอัตราส่วนรถยนต์ของผู้พักอาศัยในโครงการต่อ
จำนวนที่จอดรถ 93.75% และ 85.7% ตามลำดับ ส่วนโครงการ A นั้นมีเพียง 74.5% ซึ่งอัตราส่วนดังกล่าว
ยังไม่นับรวมรถยนต์ของบุคคลภายนอกที่เข้ามาที่โครงการ

6.2 ลักษณะของผู้พักอาศัยกับการเป็นเจ้าของยานพาหนะส่วนตัว

จากการศึกษา พบว่า เมื่อนำผลจากแบบสอบถามของผู้พักอาศัยแต่ละโครงการมาเปรียบเทียบ สามารถวิเคราะห์ถึงปัจจัยที่ส่งเสริมให้ผู้พักอาศัยมียานพาหนะส่วนตัว ได้แก่ อายุ อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน และ จำนวนสมาชิกในห้องพัก ส่วนระยะทางและระยะเวลาในการเดินทางนั้น ใกล้เคียงกันทั้งในช่วงวันธรรมดาและวันหยุด ส่วนผู้ที่มีรถยนต์จะมีระยะการเดินทางไกลกว่าในช่วงวันหยุด ดังนี้

- ด้านอายุ

ตาราง 56 การเปรียบเทียบระหว่างผู้พักอาศัยที่ไม่มีและมียานพาหนะส่วนตัวกับอายุ

อายุ	ยานพาหนะส่วนตัว					
	ไม่มี		มี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 21 ปี	18	18.18	5	5.95	23	12.57
21-30 ปี	52	52.53	42	50.00	94	51.37
31-40 ปี	27	27.27	23	27.38	50	27.32
41-50 ปี	2	2.02	14	16.67	16	8.74
มากกว่า 50 ปี	-	-	-	-	-	-
รวม	99	100.00	84	100.00	183	100.00

จากตารางที่ 56 พบว่ามีอัตราใกล้เคียงกันในช่วงอายุ 21-40 ปี แต่จะแตกต่างกันอย่างเห็นได้ชัดคือ ผู้พักอาศัยในช่วงอายุต่ำกว่า 21 ปี มักจะยังไม่มียานพาหนะส่วนตัวเป็นของตนเอง เนื่องจากยังอยู่ในช่วงวัยนักศึกษาหรือเพิ่งเริ่มทำงาน แตกต่างจากช่วงอายุ 41-50 ปี ที่ส่วนมากจะมียานพาหนะส่วนตัวเป็นของตนเอง ผู้วิจัยวิเคราะห์ว่าในช่วงอายุที่มากขึ้น ผู้คนจึงหันมามองด้านความสะดวกสบายและอิสระในการเดินทางมากขึ้นเช่นกัน

- อาชีพ

ตาราง 57 การเปรียบเทียบระหว่างผู้พักอาศัยที่ไม่มี และมียานพาหนะส่วนตัวกับอาชีพ

อาชีพ	ยานพาหนะส่วนตัว					
	ไม่มี		มี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
พนักงานบริษัทเอกชน	47	47.47	56	66.67	103	56.28
ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ	8	8.08	0	0.00	8	4.37
เจ้าของกิจการ	4	4.04	12	14.29	16	8.74
นักศึกษา	32	32.32	8	9.52	40	21.86
ค้าขาย	6	6.06	8	9.52	14	7.65
บริการ	2	2.02	0	0.00	2	1.09
รวม	99	100.00	84	100.00	183	100.00

จากตารางที่ 57 พบว่าผู้พักอาศัยที่ไม่มียานพาหนะส่วนตัวและมียานพาหนะส่วนตัวส่วนใหญ่จะมีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชนซึ่งเป็นกลุ่มลูกค้าหลักของอพาร์ทเมนต์ย่านนี้อยู่แล้ว ส่วนอาชีพของผู้พักอาศัยที่ไม่มียานพาหนะรองลงมา ส่วนมากจะเป็นนักศึกษา (32% ของผู้ที่ไม่มียานพาหนะ) ซึ่งเป็นกลุ่มอาชีพของผู้พักอาศัยมีจำนวนรองลงมาจากพนักงานบริษัทเอกชน จึงสรุปได้ว่ากลุ่มนักศึกษาที่มาพักอาศัยในบริเวณที่ผู้วิจัยทำการศึกษา มีความต้องการด้านที่จอดรถค่อนข้างต่ำ โดยกลุ่มผู้พักอาศัยที่มียานพาหนะส่วนตัวนั้น ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชนถึง 66.67%

- รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

ตาราง 58 การเปรียบเทียบระหว่างผู้พักอาศัยที่ไม่มีและมียานพาหนะส่วนตัวกับรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	ยานพาหนะส่วนตัว					
	ไม่มี		มี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 9,000 บาท	8	8.08	0	0.00	8	4.37
9,000 – 15,000 บาท	26	26.26	11	13.10	37	20.22
15,001-20,000 บาท	34	34.34	16	19.05	50	27.32
20,001-30,000 บาท	20	20.20	39	46.43	59	32.24
30,001-40,000 บาท	5	5.05	10	11.90	15	8.20
มากกว่า 40,000 บาท	6	6.06	8	9.52	14	7.65
รวม	99	100.00	84	100.00	183	100.00

จากตารางที่ 58 จะสังเกตได้ว่าผู้ที่ไม่มียานพาหนะส่วนตัว 34.34% จะมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนอยู่ในช่วง 15,001-20,000 บาท ส่วนผู้ที่มียานพาหนะส่วนตัว 49.43% จะมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนอยู่ในช่วง 20,001-30,000 บาท ซึ่งผู้วิจัยวิเคราะห์ว่ารายได้ต่อเดือนที่มากขึ้นทำให้ผู้พักอาศัยมีทางเลือกที่จะเป็นเจ้าของยานพาหนะส่วนตัวมากขึ้นเช่นกัน

- รูปแบบการเดินทาง วันธรรมดา (จันทร์-ศุกร์)

ตาราง 59 การเปรียบเทียบระหว่างผู้พักอาศัยที่ไม่มี และมียานพาหนะส่วนตัวกับรูปแบบการเดินทาง วันธรรมดา (จันทร์-ศุกร์)

รูปแบบการเดินทาง วันธรรมดา (จันทร์-ศุกร์)	ยานพาหนะส่วนตัว					
	ไม่มี		มี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ขับรถยนต์ส่วนตัว	0	0.00	38	45.23	38	20.76
ขับรถจักรยานยนต์	0	0.00	30	35.71	30	16.39
จักรยาน	0	0.00	4	4.76	4	2.19
เดิน	51	51.51	27	32.14	78	42.62
จักรยานยนต์รับจ้าง	69	69.69	20	23.80	89	48.63
รถไฟฟ้าใต้ดิน	83	83.83	27	32.14	110	60.10
รถไฟฟ้า BTS	21	21.21	3	3.57	24	13.11
รถแท็กซี่	11	11.11	4	4.76	15	8.20
รถประจำทาง	14	14.14	0	0.00	14	7.65
รถตู้	6	6.06	0	0.00	6	3.28
รวม	99	100.00	84	100.00	183	100.00

จากตารางที่ 59 พบว่าในช่วงวันธรรมดา(จันทร์-ศุกร์) ผู้พักอาศัยที่ไม่มียานพาหนะส่วนตัวจะเดินทางโดยรถไฟฟ้าใต้ดินและจักรยานรับจ้างเป็นหลัก รองลงมาคือการเดิน ซึ่งการใช้บริการรถจักรยานยนต์เพื่อเข้าออกจากโครงการไปยังสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินค่อนข้างสะดวกสบาย โดยในช่วงหัวค่ำผู้วิจัยพบว่าผู้คนที่มาเพื่อใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างเพื่อกลับเข้าสู่ที่พักอาศัยเป็นจำนวนมาก ซึ่งต้องใช้เวลาในการรอคิวนานพอสมควร

ส่วนผู้พักอาศัยที่มียานพาหนะส่วนตัว มีการนำยานพาหนะของตนเองออกไปใช้ทั้งรถยนต์ (45.23%)และรถจักรยานยนต์(30.71%) ของผู้ที่มียานพาหนะส่วนตัว เมื่อนำไปเทียบกับจำนวนผู้ที่มีรถยนต์ส่วนตัวทั้งหมด 50 คน และรถจักรยานยนต์ 32 คน พบว่าเป็นอัตราส่วน 76.00 % และ 93.75% ตามลำดับ แสดงว่ามีกลุ่มผู้ใช้รถยนต์ประมาณ 1 ใน 4 ที่ไม่ได้ใช้รถยนต์ของตนเองในการเดินทางช่วงวันธรรมดา จากข้อมูลข้างต้นผู้วิจัยวิเคราะห์ว่ากลุ่มผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัวบางจำนวนหนึ่ง ใช้ระบบขนส่งมวลชน

ในการเดินทางเป็นหลักในช่วงวันธรรมดา โดยอาจใช้รถยนต์เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางบางโอกาสเท่านั้น

- รูปแบบการเดินทาง วันหยุด (เสาร์-อาทิตย์)

ตาราง 60 การเปรียบเทียบระหว่างผู้พักอาศัยที่ไม่มีและมียานพาหนะส่วนตัวกับรูปแบบการเดินทาง วันหยุด (เสาร์-อาทิตย์)

รูปแบบการเดินทาง วันหยุด (เสาร์-อาทิตย์)	ยานพาหนะส่วนตัว					
	ไม่มี		มี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ขับรถยนต์ส่วนตัว	0	0.00	47	55.95	47	25.68
ขับรถจักรยานยนต์	0	0.00	32	38.09	32	17.48
จักรยาน	0	0.00	2	2.38	2	1.09
เดิน	55	55.55	19	22.61	74	40.44
จักรยานยนต์รับจ้าง	45	45.45	8	9.52	53	28.96
รถไฟใต้ดิน	79	79.79	12	14.28	91	49.73
รถไฟฟ้า BTS	16	16.16	8	9.52	24	13.11
รถแท็กซี่	23	23.23	2	2.38	25	13.66
รถประจำทาง	16	16.16	2	2.38	18	9.83
รถตู้	2	2.02	0	0.00	2	1.09
อื่น ๆ	2	2.02	0	0.00	2	1.09
รวม	99	100.00	84	100.00	183	100.00

จากตารางที่ 60 พบว่าในช่วงวันหยุด (เสาร์-อาทิตย์) ผู้พักอาศัยที่ไม่มียานพาหนะส่วนตัวยังคงใช้การเดินทางโดยรถไฟใต้ดิน(79.79%) การเดิน(55.55%) และ จักรยานยนต์รับจ้าง(45.45%) เป็นหลัก ที่เพิ่มเติมขึ้นมามากคือใช้บริการรถแท็กซี่ (23.23%)

ส่วนผู้พักอาศัยที่มียานพาหนะส่วนตัวใช้ยานพาหนะส่วนตัวของตนเองในการเดินทางเป็นหลักทั้งรถยนต์(55.95%)และรถจักรยานยนต์(38.09%) เมื่อนำไปเทียบกับจำนวนผู้ที่มีรถยนต์ส่วนตัวทั้งหมด 50 คน และรถจักรยานยนต์ 32 คน พบว่าเป็นอัตราส่วน 94.00 % และ 100.00% ตามลำดับ แสดงว่าผู้ที่มียานพาหนะส่วนตัวนำยานพาหนะของตนเองออกไปใช้งานในช่วงวันหยุด(เสาร์-อาทิตย์) และที่เห็นได้ชัดคือการลดลงของการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน จากในช่วงวันธรรมดา(32.14%) เหลือเพียง 14.28% ในช่วงวันหยุด ผู้วิจัยวิเคราะห์ว่าเนื่องจากความอิสระและความสะดวกสบายในการเดินทาง ทำให้ผู้ที่มียานพาหนะส่วนตัวเลือกที่จะใช้ระบบขนส่งมวลชนน้อยลงในช่วงวันหยุด

- ระยะเวลาในการเดินทางถึงที่หมาย ช่วงวันธรรมดา (จันทร์-ศุกร์)

ตาราง 61 การเปรียบเทียบระหว่างผู้พักอาศัยที่ไม่มีและมียานพาหนะส่วนตัวกับระยะเวลาถึงที่หมาย ในวันธรรมดา (จันทร์-ศุกร์)

ระยะเวลาถึงที่หมาย	ยานพาหนะส่วนตัว					
	ไม่มี		มี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 30 นาที	49	49.49	46	54.76	95	51.91
30 นาที-1 ชั่วโมง	44	44.44	28	33.33	72	39.34
1-2 ชั่วโมง	6	6.06	10	11.90	16	8.74
รวม	99	100.00	84	100.00	183	100.00

จากตารางที่ 61 พบว่า ระยะเวลาในการเดินทางของผู้ที่มีและไม่มียานพาหนะส่วนตัว ในช่วงวันธรรมดา(จันทร์-ศุกร์) ไม่มีความแตกต่างกันมากนัก โดยผู้พักอาศัยที่ไม่มียานพาหนะส่วนตัวจะมีระยะเวลาเดินทางถึงที่หมายในช่วงเวลาน้อยกว่า 30 นาที(49.49%) และ 30นาที-1 ชั่วโมง (44.44%) ส่วนผู้พักอาศัยที่มียานพาหนะส่วนตัวใช้ระยเวลาน้อยกว่า 30 นาที(54.76%) และ 30 นาที – 1 ชั่วโมง (33.33%)

- ระยะเวลาในการเดินทางถึงที่หมาย ช่วงวันหยุด (เสาร์-อาทิตย์)

ตาราง 62 การเปรียบเทียบระหว่างผู้พักอาศัยที่ไม่มีและมียานพาหนะส่วนตัวกับระยะเวลาถึงที่หมาย ในวันหยุด (เสาร์-อาทิตย์)

ระยะเวลาถึงที่หมาย	ยานพาหนะส่วนตัว					
	ไม่มี		มี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 30 นาที	31	31.31	32	38.10	63	34.42
30 นาที-1 ชั่วโมง	56	56.56	28	33.33	84	45.90
1-2 ชั่วโมง	12	12.12	24	28.57	36	19.67
รวม	99	100.00	84	100.00	183	100.00

จากตารางที่ 62 พบว่า ระยะเวลาในการเดินทางของผู้พักอาศัยที่มีและไม่มียานพาหนะส่วนตัว ในช่วงวันหยุด(เสาร์-อาทิตย์) มีความแตกต่างกัน กล่าวคือ ระยะเวลาในการเดินทางสำหรับผู้ที่มีและไม่มียานพาหนะส่วนตัว(56.56%) 30 นาที – 1 ชั่วโมง(31.31%) ตามลำดับ ส่วนผู้พักอาศัยที่มียานพาหนะส่วนตัว มีระยะเวลาการเดินทางในอัตราส่วนใกล้เคียงกัน คือ น้อยกว่า30นาที(38.10%) 30 นาที-1ชั่วโมง (33.33%) และ 1-2 ชั่วโมง(28.57%)

- ระยะทางถึงที่หมาย ในช่วงวันธรรมดา (จันทร์-ศุกร์)

ตาราง 63 การเปรียบเทียบระหว่างผู้พักอาศัยที่ไม่มี และมียานพาหนะส่วนตัวกับระยะทางถึงที่หมาย ในวันธรรมดา (จันทร์-ศุกร์)

ระยะทางถึงที่หมาย	ยานพาหนะส่วนตัว					
	ไม่มี		มี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 1 กม.	2	2.02	2	2.38	4	2.19
1-3 กม.	29	29.29	17	20.24	46	25.14
3-5 กม.	32	32.32	25	29.76	57	31.15
5-10 กม.	32	32.32	32	38.10	64	34.97
10-20 กม.	2	2.02	6	7.14	8	4.37
มากกว่า 20 กม.	2	2.02	2	2.38	4	2.19
รวม	99	100.00	84	100.00	183	100.00

จากตารางที่ 63 พบว่า ระยะทางการเดินทางถึงที่หมายในช่วงวันธรรมดา(จันทร์-ศุกร์) ไม่มีความแตกต่างกันมากนักทั้งผู้ที่มีและไม่มียานพาหนะส่วนตัว โดยผู้พักอาศัยที่ไม่มียานพาหนะส่วนตัว มีระยะทางถึงที่หมาย 3-5 กิโลเมตร และ 5-10 กิโลเมตร ที่ 32.32% ทั้งช่วงระยะทาง ส่วนผู้พักอาศัยที่มียานพาหนะส่วนตัวส่วนมากมีระยะทางถึงที่หมาย 5-10 กิโลเมตร(38.10%) จะเห็นได้ว่าผู้พักอาศัยทั้ง 2 กลุ่ม มีการเลือกที่พักอาศัยที่ตั้งอยู่ไม่ไกลจากที่หมายมากนัก

- ระยะทางถึงที่หมาย ในวันหยุด (เสาร์-อาทิตย์)

ตาราง 64 การเปรียบเทียบระหว่างผู้พักอาศัยที่ไม่มี และมียานพาหนะส่วนตัวกับระยะทางถึงที่หมาย ในวันหยุด (เสาร์-อาทิตย์)

ระยะทางถึงที่หมาย	ยานพาหนะส่วนตัว					
	ไม่มี		มี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 1 กม.	0	0.00	2	2.38	2	1.09
1-3 กม.	17	17.17	9	10.71	26	14.21
3-5 กม.	30	30.30	17	20.23	57	31.14
5-10 กม.	38	38.38	28	33.33	56	30.60
10-20 กม.	14	14.14	16	19.05	30	16.39
มากกว่า 20 กม.	0	0.00	12	14.29	12	6.56
รวม	99	100.00	84	100.00	183	100.00

จากตารางที่ 64 พบว่า ในช่วงวันหยุด(เสาร์-อาทิตย์) ผู้พักอาศัยทั้ง 2 กลุ่ม มีระยะการเดินทางในอัตราส่วนใกล้เคียงกัน แต่ที่แตกต่างอย่างเห็นได้ชัดคือช่วงระยะทางมากกว่า 20 กิโลเมตร ซึ่งเป็นระยะการ

เดินทางของผู้พักอาศัยที่มียานพาหนะส่วนตัว 14.29% ส่วนผู้พักอาศัยที่ไม่มียานพาหนะส่วนตัว ไม่มีการเดินทางมากกว่า 20 กิโลเมตรในวันหยุดเลย ผู้วิจัยวิเคราะห์ว่าผู้พักอาศัยที่มียานพาหนะส่วนตัวนั้น มีระยะการเดินทางที่ไกลกว่าในช่วงวันหยุด เนื่องจากความมีอิสระและความสะดวกสบายของการใช้ยานพาหนะส่วนตัว

- จำนวนผู้พักอาศัย

ตาราง 65 การเปรียบเทียบระหว่างผู้พักอาศัยที่ไม่มี และมียานพาหนะส่วนตัวกับจำนวนผู้พักอาศัย

จำนวนผู้พักอาศัย	ยานพาหนะส่วนตัว					
	ไม่มี		มี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1 คน	73	73.74	50	59.52	123	67.21
2 คน	26	26.26	34	40.48	60	32.79
รวม	99	100.00	84	100.00	183	100.00

จากตารางที่ 65 พบว่า ผู้พักอาศัยที่ไม่มียานพาหนะส่วนตัว มีอัตราส่วนที่จะพักอาศัยอยู่ที่อพาร์ทเมนท์เป็นคู่เพียง 26.26 % ในขณะที่ผู้พักอาศัยที่มียานพาหนะส่วนตัว พักอาศัยอยู่เป็นคู่มากกว่าที่ 40.48% จากตารางดังกล่าวผู้วิจัยวิเคราะห์ว่า ผู้พักอาศัยที่พักเป็นคู่ มีแนวโน้มที่จะเป็นเจ้าของยานพาหนะส่วนตัวมากกว่า เนื่องจากยานพาหนะส่วนตัวสามารถอำนวยความสะดวกในการเดินทางและคล่องตัวมากกว่าเวลาที่เดินทาง 2 คน

ตาราง 66 เปรียบเทียบผู้พักอาศัยในอพาร์ทเมนท์ที่มียานพาหนะส่วนตัวและไม่มี

ผู้ที่มียานพาหนะส่วนตัว	ผู้ที่ไม่มียานพาหนะส่วนตัว
อายุ 21 – 50 ปี	อายุต่ำกว่า 21 – อายุ 40 ปี
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001 – 30,000 บาท	รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 9,000 – 20,000
พนักงานบริษัทเอกชน เจ้าของกิจการ	พนักงานบริษัทเอกชน นักศึกษา
จันทร์-ศุกร์ เดินทางโดยยานพาหนะส่วนตัว และ รถไฟฟ้าใต้ดิน	จันทร์-ศุกร์ เดินทางโดย รถไฟฟ้าใต้ดิน และ ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง
เสาร์-อาทิตย์ เดินทางโดยยานพาหนะส่วนตัวเป็นหลัก	เสาร์-อาทิตย์ เดินทางโดย รถไฟฟ้าใต้ดิน และ ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง
59% พักอาศัยคนเดียว / 40% พักอาศัยเป็นคู่	73% พักอาศัยคนเดียว / 26% พักอาศัยเป็นคู่
ระยะทางในการเดินทางไกลกว่า (วันเสาร์-อาทิตย์)	ระยะทางในการเดินทางใกล้กว่า (วันเสาร์-อาทิตย์)

จากตารางที่ 66 พบว่ากลุ่มผู้พักอาศัยที่มีและไม่มียานพาหนะส่วนตัว มีความแตกต่างในด้าน อายุ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน รูปแบบการเดินทาง ระยะการเดินทางในช่วงวันเสาร์-อาทิตย์ และ จำนวนสมาชิกร่วมพักอาศัย ส่วนในด้านอาชีพ พบว่า อาชีพหลักของกลุ่มตัวอย่างที่ทำการศึกษาคือ พนักงานบริษัทเอกชน ส่วนผู้ที่มียานพาหนะส่วนตัวนั้นประกอบอาชีพเป็นเจ้าของกิจการ รองลงมาจากพนักงานบริษัทเอกชน ส่วนผู้ที่ไม่มียานพาหนะส่วนตัวนั้นส่วนมากยังเป็นนักศึกษา รองลงมาจากพนักงานบริษัทเอกชน

6.3 ลักษณะและทัศนคติของผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัว

จากการศึกษา พบว่า เมื่อนำผลจากแบบสอบถามของผู้พักอาศัยแต่ละโครงการมาเปรียบเทียบ สามารถวิเคราะห์ถึงปัจจัยที่ส่งเสริมให้ผู้พักอาศัยมีรถยนต์ส่วนตัว ได้แก่ อายุ อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเดือน ปัจจัยในการเลือกเช่าอพาร์ทเมนต์ และ ทัศนคติต่อวิธีการบรรเทาปัญหาและอำนวยความสะดวก ดังนี้

- ด้านอายุ

ตาราง 67 การเปรียบเทียบระหว่างผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัวกับอายุ

อายุ	ผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัว	
	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 21 ปี	1	2.00
21-30 ปี	17	34.00
31-40 ปี	20	40.00
41-50 ปี	12	24.00
มากกว่า 50 ปี	-	-
รวม	50	100.00

จากตารางที่ 67 พบว่ามีอัตราใกล้เคียงกันในช่วงอายุ 21-40 ปี แต่จะแตกต่างกันอย่างเห็นได้ชัดคือ ผู้พักอาศัยในช่วงอายุต่ำกว่า 21 ปี ที่ยังจะไม่มีรถยนต์ส่วนตัวเป็นของตนเอง เนื่องจากยังอยู่ในช่วงวัยนักศึกษาหรือเพิ่งเริ่มทำงาน แตกต่างจากช่วงอายุ 31-40 ปี ที่ส่วนมากจะมีรถยนต์ส่วนตัวเป็นของตนเอง ผู้วิจัยวิเคราะห์ว่าในช่วงอายุที่เป็นวัยทำงานเพิ่งเริ่มมีความมั่นคงในการทำงานจะหันมาสร้างความสบายในการเดินทาง

- อาชีพ

ตาราง 68 การเปรียบเทียบระหว่างผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัวกับอาชีพ

อาชีพ	ผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัว	
	จำนวน	ร้อยละ
พนักงานบริษัทเอกชน	32	64.00
ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ	-	-
เจ้าของกิจการ	10	20.00
นักศึกษา	-	-
ค้าขาย	8	16.00
บริการ	-	-
รวม	50	100.00

จากตารางที่ 68 พบว่าผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัว ส่วนใหญ่จะมีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชนซึ่งเป็นกลุ่มลูกค้าหลักของอพาร์ทเมนต์ย่านนี้อยู่แล้ว ส่วนผู้พักอาศัยที่มีอัตราที่ใกล้เคียงกันในอาชีพเจ้าของกิจการและอาชีพค้าขายที่มีรถยนต์ส่วนตัว จึงสรุปได้ว่าผู้พักอาศัยในพื้นที่ศึกษาที่มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชนมีความต้องการด้านที่จอดรถยนต์สูงกว่าอาชีพอื่นๆ

- รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

ตาราง 69 การเปรียบเทียบระหว่างผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัวกับรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	ผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัว	
	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 9,000 บาท	-	-
9,000 – 15,000 บาท	-	-
15,001-20,000 บาท	4	8.00
20,001-30,000 บาท	32	64.00
30,001-40,000 บาท	8	16.00
มากกว่า 40,000 บาท	6	12.00
รวม	50	100.00

จากตารางที่ 69 จะสังเกตได้ว่าผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัวจะมีรายได้เฉลี่ย 20,001-30,000 บาทต่อเดือน (64%) ซึ่งผู้วิจัยวิเคราะห์ว่ารายได้ต่อเดือนที่มากขึ้นไม่ทำให้ผู้พักอาศัยมีทางเลือกที่จะเป็นเจ้านายานพาหนะส่วนตัวมากขึ้น

- ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเดือน

ตาราง 70 การเปรียบเทียบระหว่างผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัวค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเดือน

ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเดือน	ผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัว	
	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 5,000 บาท	-	-
5,000 – 7,500 บาท	-	-
7,501 - 10,000 บาท	2	4.00
10,001 - 15,000 บาท	18	36.00
15,001-20,000 บาท	14	28.00
มากกว่า 20,000 บาท	16	32.00
รวม	50	100.00

จากตารางที่ 70 จะสังเกตได้ว่าผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัวส่วนใหญ่จะมีค่าใช้จ่ายในอัตราที่ใกล้เคียงกัน โดยมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย 10,001 บาทขึ้นไปต่อเดือน ไปจนถึงมากกว่า 20,000 บาท ต่อเดือน

- ปัจจัยในการเลือกเช่าอพาร์ทเมนต์

ตาราง 71 การเปรียบเทียบระหว่างผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัวกับปัจจัยในการเลือกเช่าอพาร์ทเมนต์

ปัจจัยในการเลือกเช่าอพาร์ทเมนต์	สำคัญที่สุด	สำคัญ	สำคัญปานกลาง	สำคัญน้อย	ไม่แน่ใจ	สำคัญน้อย	สำคัญน้อยมาก	สำคัญน้อยที่สุด	ไม่ตอบ
ที่ตั้งใกล้แหล่งงาน/รถไฟฟ้า	20 (40.00%)	8 (16.00%)	12 (24.00%)	4 (8.00%)	4 (8.00%)	-	2 (4.00%)	-	-
ราคาค่าเช่าเหมาะสม	24 (48.00%)	10 (20.00%)	4 (8.00%)	2 (4.00%)	4 (8.00%)	2 (4.00%)	-	2 (4.00%)	2 (4.00%)
มีความปลอดภัย	-	6 (12.00%)	6 (12.00%)	18 (36.00%)	4 (8.00%)	4 (8.00%)	4 (8.00%)	6 (12.00%)	2 (4.00%)
มีที่จอดรถเพียงพอ	-	16 (32.00%)	14 (28.00%)	10 (20.00%)	6 (12.00%)	-	-	2 (4.00%)	2 (4.00%)
มีที่จอดรถจักรยายนต์เพียงพอ	-	4 (8.00%)	-	2 (4.00%)	2 (4.00%)	8 (16.00%)	10 (20.00%)	22 (44.00%)	2 (4.00%)
ขนาดของห้องพัก	2 (4.00%)	2 (4.00%)	2 (4.00%)	0	14 (28.00%)	22 (44.00%)	2 (4.00%)	4 (8.00%)	2 (4.00%)
ความสวยงามของตัวอาคาร	-	-	6 (12.00%)	4 (8.00%)	2 (4.00%)	2 (4.00%)	24 (48.00%)	10 (20.00%)	2 (4.00%)
มีสิ่งอำนวยความสะดวก	4 (8.00%)	-	4 (8.00%)	10 (20.00%)	12 (24.00%)	10 (20.00%)	6 (12.00%)	2 (4.00%)	2 (4.00%)

จากตารางที่ 71 จะสังเกตได้ว่าผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัวส่วนใหญ่ให้ความสำคัญต่อราคาค่าเช่าเหมาะสมเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดในการเลือกเช่าอพาร์ทเมนต์ ส่วนให้ความสำคัญน้อยที่สุดในประเด็นสถานที่จอดรถจักรยานยนต์ที่เพียงพอต่อผู้พักอาศัย ขณะที่ทำเลที่ตั้งใกล้แหล่งงาน/รถไฟฟ้ายังคงมี

ความสำคัญที่สุดต่อการเลือกเช่าอพาร์ทเมนท์ ซึ่งผู้วิจัยวิเคราะห์ว่าในสภาพเศรษฐกิจปัจจุบันที่มีค่าครองชีพที่สูงขึ้น ทำให้ผู้พักอาศัยเลือกที่พักอาศัยที่มีราคาไม่สูง และเดินทางสะดวกใกล้รถไฟฟ้า เพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระค่าใช้จ่าย

- ทศนคติเรื่องวิธีการบรรเทาปัญหาและอำนวยความสะดวก

ตาราง 72 การเปรียบเทียบระหว่างผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัวกับวิธีการบรรเทาปัญหาและอำนวยความสะดวก

วิธีการบรรเทาปัญหาและอำนวยความสะดวก	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	ไม่ตอบ
มีมาตรการส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีการใช้ที่ดินเปล่าให้เกิดประโยชน์	38 (76.00%)	10 (20.00%)	2 (4.00%)
โดยการทำให้จอดรถสาธารณะ	32 (64.00%)	16 (32.00%)	2 (4.00%)
มีการจัดระบบขนส่งระหว่างตัวโครงการ-ถนนรัชดาภิเษก-สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพระราม 9 ทุกๆ 30 นาที – 1 ชั่วโมง (ช่วงเวลา 6.00-9.00 น. และ 17.00-20.00 น.)	24 (48.00%)	26 (52.00%)	-
ที่จอดรถในเวลากลางคืนในอาคารสำนักงานหรือห้างสรรพสินค้าใกล้เคียง	18 (36.00%)	32 (64.00%)	-
ที่จอดรถสาธารณะในพื้นที่ใกล้เคียงซึ่งลงทุนโดยภาครัฐ	4 (8.00%)	44 (88.00%)	2 (4.00%)
อพาร์ทเมนท์ทุกขนาดไม่จำเป็นต้องทำที่จอดรถเพื่อสนับสนุนให้ผู้เช่าใช้ระบบขนส่ง	-	48 (96.00%)	2 (4.00%)
การขึ้นราคาที่ดินของโครงการ เพื่อจัดให้มีที่จอดรถมากขึ้น (1,500-2,000 บาท/ เดือน)	-	50 (100.00%)	-
การขึ้นราคาที่ดินของโครงการ แต่มีที่จอดรถเท่าเดิม เพื่อลดจำนวนรถที่เข้ามาใช้บริการ (1,000 – 1,500 บาท/ เดือน)	-	-	-

จากตารางที่ 72 จะสังเกตได้ว่าผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัวส่วนใหญ่เห็นด้วยกับมาตรการส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีการใช้ที่ดินเปล่าให้เกิดประโยชน์ โดยการหันมาใช้ประโยชน์ที่ดินในการทำที่จอดรถยนต์สาธารณะมากขึ้น รองลงมาเห็นด้วยกับ การจัดระบบขนส่งระหว่างตัวโครงการ-ถนนรัชดาภิเษก-สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพระราม 9 ทุกๆ 30 นาที – 1 ชั่วโมง (ช่วงเวลา 6.00-9.00 น. และ 17.00-20.00 น.) ส่วนประเด็นที่ไม่มีผู้เห็นด้วยเลยคือ การขึ้นราคาที่ดินของโครงการ ทั้งการจัดให้มีที่จอดรถยนต์มากขึ้นหรือเท่าเดิม

6.4 อภิปรายผลการศึกษา

ในการวิจัยนี้ผู้วิจัยได้ศึกษาผลจากแบบสอบถามจำนวน 183 ชุด การลงสำรวจพื้นที่โครงการกรณีศึกษา การสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ และการศึกษาที่ได้ไปสัมภาษณ์นักวิชาการ ซึ่งพบประเด็นที่น่าสนใจในการอภิปราย ดังนี้

6.4.1 ด้านลักษณะทั่วไปของผู้พักอาศัยที่มีและไม่มีรถยนต์ส่วนตัว

จากการศึกษาพบว่าผู้ที่มีรถยนต์ส่วนตัวนั้นจะมีช่วงอายุและรายได้ต่อเดือนที่สูงกว่า โดยส่วนมากประกอบอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชนหรือเจ้าของกิจการ และมีอัตราส่วนของผู้พักอาศัยที่พักอาศัย 2 คน ร้อยละ 40 เมื่อเทียบกับผู้พักอาศัยที่ไม่มีรถยนต์ส่วนตัวที่พักอาศัย 2 คน ร้อยละ 26 โดยผู้พักอาศัยที่ยังเป็นนักศึกษาหรือผู้พักอาศัยที่มีรายได้ต่อเดือนต่ำกว่า ส่วนมากจะไม่มีรถยนต์ สอดคล้องกับผลการศึกษาของ กิตตินันท์ (2547) ได้ศึกษาถึง ความสัมพันธ์และพฤติกรรมการใช้ที่จอดรถของผู้อยู่อาศัยรายได้น้อยถึงปานกลางในอาคารอยู่อาศัยรวมที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ในกรุงเทพมหานครชั้นใน โดยการศึกษาพบว่า ผู้พักอาศัยที่อยู่ในอาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่เพียงพอ ส่วนมากอายุ 31-40 ปี ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน และมีรายได้ครัวเรือนอยู่ที่ 15,001-30,000 บาท ในขณะที่ผู้พักอาศัยที่ไม่มีรถยนต์ส่วนตัวมากอายุต่ำกว่า 20 ปี เป็นกลุ่มนักเรียนนักศึกษาหรือพนักงานทั่วไป และมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนที่ต่ำกว่า

6.4.2 ความสำคัญของการมีที่จอดรถในโครงการอพาร์ทเมนต์

ผู้วิจัยพบว่าในทำเลใกล้เคียงรถไฟฟ้าใต้ดิน การออกแบบโครงการให้อยู่ในกรอบที่กฎหมายกำหนดให้ว่าไม่ต้องมีที่จอดรถ (อาคารสูงไม่เกิน 15 เมตร หรือ พื้นที่ไม่เกิน 2,000 ตารางเมตร) สามารถตั้งราคาเช่าต่อเดือนและรักษาอัตราส่วนผู้พักอาศัยให้ใกล้เคียงโครงการอื่นๆได้ จากผลของแบบสอบถามพบว่า กลุ่มผู้พักอาศัยที่ไม่มีรถยนต์ส่วนตัว(72.68%) ยังคงมีอัตราส่วนมากกว่าผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัว (27.32%) และในกลุ่มอพาร์ทเมนต์ที่มีราคาเช่าต่อเดือนสูงกว่า 4,500 บาทนั้น ผู้พักอาศัยส่วนมากเห็นว่าการมีที่จอดรถยนต์เพียงพอนั้นเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญปานกลางในการเลือกเช่า ส่วนการมีที่จอดรถจักรยานยนต์เพียงพอนั้นมีค่าน้อย ส่วนปัจจัยที่สำคัญมากในการเลือกเช่าอพาร์ทเมนต์ของกลุ่มตัวอย่างคือ ที่ตั้งโครงการใกล้แหล่งงาน/รถไฟฟ้าใต้ดิน ราคาเช่าเหมาะสม และ ด้านความปลอดภัย สอดคล้องกับผลการศึกษาของ อนุเทพ (2554) ที่ศึกษาเรื่องพฤติกรรมการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่ตั้งอยู่ในและนอกระยะการเดินทางถึงสถานีรถไฟฟ้าสุทธิสาร ซึ่งผลการศึกษาพบว่าผู้พักอาศัยในโครงการที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน มีแนวโน้มที่จะเดินทางด้วยรถไฟฟ้าใต้ดินมากกว่าและไม่มียอดรถยนต์ส่วนตัว

6.4.3 สาเหตุในการใช้ยานพาหนะส่วนตัวของผู้พักอาศัย

จากการศึกษาพบว่าผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัวนั้น ส่วนมากใช้เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางในชีวิตประจำวัน รวมไปถึงการที่ระบบขนส่งมวลชนไม่ครอบคลุมสถานที่ที่ต้องการจะเดินทางไป

ถึงแม้ว่าผู้พักอาศัยเหล่านี้จะมีที่พักอยู่ใกล้เคียงระบบขนส่งมวลชนที่สะดวกสบายก็ตาม สอดคล้องกับผลการศึกษาของ สุรเชษฐ์ (2548) ที่ได้ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ในการตัดสินใจซื้อรถยนต์ พบว่าปัจจัยหลักคือต้องการความสะดวกสบายและความรวดเร็วในการเดินทาง

6.4.4 ปัญหาที่มักเกิดกับที่จอดรถยนต์ในเขตพื้นที่อาศัยหนาแน่น

จากการศึกษาพบว่าโครงการอพาร์ทเมนท์ในกรณีศึกษามีปัญหาหลักเกี่ยวกับที่จอดรถยนต์ ประการแรก คือ การมีที่จอดรถยนต์ไม่เพียงพอต่อความต้องการ โดยสาเหตุเกิดจากการมีอัตราส่วนผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัวสูงและการมีรถยนต์ของบุคคลภายนอกเข้ามาจอดในพื้นที่ร่วมกับผู้พักอาศัย โดยปัจจัยที่ก่อให้เกิดปัญหาเหล่านี้ เช่น ไม่มีมาตรการควบคุมจำนวนผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัว การเก็บค่าจอดรถในราคาต่ำกว่าโครงการใกล้เคียง และ การมีร้านค้าหรือบริการที่เน้นกลุ่มลูกค้าเป็นบุคคลภายนอก

ประการที่สอง คือ พื้นที่รับส่งหรือที่จอดรถยนต์ชั่วคราว ในกรณีที่ไม่มีการจัดที่จอดรถยนต์ มีการกีดขวางพื้นที่ผิวการจราจรและก่อให้เกิดการจราจรติดขัด เนื่องจากพื้นที่ศึกษาอยู่ในเขตพื้นที่อาศัยหนาแน่น มีผู้คนสัญจรไปมาเป็นจำนวนมากและถนนมีลักษณะเป็นซอยขนาดเล็ก สอดคล้องกับผลการศึกษาของ Banerjee & Associates (2003) ที่พบว่าปัญหาที่จอดรถในเขตพื้นที่พักอาศัยหนาแน่น คือ มีรถยนต์ของบุคคลภายนอกเข้ามาจอดในพื้นที่จำนวนมากและพื้นที่จอดรถรับส่งกีดขวางการสัญจร และสอดคล้องกับผลการศึกษาของ อนุเทพ (2554) ที่ได้ศึกษาเรื่องพฤติกรรมการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่ตั้งอยู่ในและนอกระยะการเดินทางถึงสถานีรถไฟฟ้าสุทธิสาร ซึ่งผลการศึกษาพบว่า ค่าใช้จ่ายในการจอดรถยนต์ ส่งผลอย่างมากต่อความต้องการที่จอดรถ โดยการเก็บค่าจอดรถยนต์สูงขึ้นจะทำให้ความต้องการด้านที่จอดรถยนต์ต่ำลง

6.5 ข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษา

จากการเก็บรวบรวมข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูล รวมไปถึงการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการและนักวิชาการ พบว่า ปัญหาเกี่ยวกับที่จอดรถที่เกิดขึ้นนั้น มีความเป็นไปได้ในการนำไปปฏิบัติค่อนข้างยาก เนื่องจากพฤติกรรมของผู้พักอาศัยยังคงมีความต้องการใช้ยานพาหนะส่วนตัว ทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ เพื่อความสะดวกสบายในการเดินทางในชีวิตประจำวันและการที่ระบบขนส่งมวลชนยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอและยังไม่ครอบคลุมอย่างทั่วถึง เมื่อผู้พักอาศัยมีรายได้หรือจำนวนสมาชิกครัวรั่วมักอาศัยมากขึ้น จึงมีแนวโน้มที่จะเป็นเจ้าของรถยนต์ส่วนตัวเพิ่มขึ้นเช่นกัน

ในอนาคตเมื่อมีระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น ครอบคลุมสถานที่มากขึ้น อัตราค่าบริการสมเหตุสมผล และ มีการเชื่อมต่อจากสถานีถึงจุดหมายปลายทางที่มีประสิทธิภาพ ความต้องการใช้รถยนต์ส่วนตัวในพื้นที่ใกล้เคียงระบบขนส่งมวลชนเหล่านี้อาจลดน้อยลง

ทั้งนี้จากการศึกษาถึงปัญหาที่เกิดขึ้นกับโครงการกรณีศึกษา ผู้วิจัยพบว่า การแก้ปัญหาเกี่ยวกับที่จอดรถในระยะเริ่มต้น ควรจะเริ่มจากมาตรการที่กำหนดโดยผู้ประกอบการในการจัดการที่จอดรถในโครงการของตน เพื่อเป็นการจัดระเบียบและลดปัญหาที่เกิดขึ้นกับผู้พักอาศัยและพื้นที่ใกล้เคียง จากการศึกษาถึงสถานการณ์ที่เกิดขึ้นและแนวทางการแก้ปัญหา ผู้วิจัยสรุปข้อเสนอแนะในการจัดการปัญหาที่จอดรถ ดังนี้

6.5.1 ข้อเสนอแนะสำหรับผู้ประกอบการ

- **การบริหารจัดการของผู้ประกอบการ/การจำกัดจำนวนผู้ที่มีรถยนต์ส่วนตัว** ควรมีการจำกัดจำนวนผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัวให้เหมาะสมกับช่องจอดรถที่มี เนื่องจากที่จอดรถของโครงการต้องรองรับบุคคลภายนอกในบางกรณี เช่น เพื่อนญาติ หรือ ครอบครัว ของผู้พักอาศัย ทำให้จำนวนรถยนต์นั้นเพิ่มขึ้นมากกว่าจำนวนที่ผู้ประกอบการจำกัดไว้ รวมไปถึงบุคคลภายนอกที่เข้ามาใช้บริการในส่วนของร้านค้าต่างๆของโครงการ หากไม่มีการจำกัดจำนวนที่เหมาะสม จะก่อให้เกิดปัญหาที่จอดรถยนต์ไม่เพียงพอซึ่งก่อให้เกิดปัญหาตามมาทั้งสำหรับผู้พักอาศัย บ้านเรือนใกล้เคียง และ ผู้ที่สัญจรไปมา

- **การไม่ทำที่จอดรถยนต์สำหรับโครงการที่อยู่ใกล้เคียงสถานีรถไฟฟ้าใต้** การออกแบบโครงการให้มีความสูงอาคารไม่เกิน 15 เมตร (ประมาณ 5 ชั้น) หรือ พื้นที่ใช้สอยไม่เกิน 2,000 ตารางเมตร ซึ่งผู้ประกอบการไม่จำเป็นต้องทำที่จอดรถยนต์ แต่ควรมีการจัดที่จอดรถชั่วคราวสำหรับรับส่งผู้โดยสารหรือขนของ เพื่อที่จะไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้บริการบริเวณใกล้เคียง อาจมีการจัดบริการรถรับ-ส่งผู้พักอาศัยเพิ่มเติม เพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้า-ออก จากโครงการไปยังถนนใหญ่หรือสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน ทดแทนการที่ผู้ประกอบการไม่มีการจัดพื้นที่จอดรถยนต์ โดยจากผลการศึกษาพบว่าในรูปแบบห้องพักและราคาค่าเช่าใกล้เคียงกัน โครงการที่ไม่ทำที่จอดรถยนต์สามารถมีอัตราการเข้าพักเต็มเช่นเดียวกัน

- **การจัดที่จอดรถสำรองสำหรับผู้ไม่ใช่ผู้พักอาศัยในโครงการ** สำหรับโครงการที่มีบริการอื่นๆเสริมที่มีกลุ่มลูกค้าเป็นบุคคลภายนอก เช่น ร้านค้า ร้านเสริมสวย บริษัท และ อื่นๆ ควรจัดที่จอดรถสำรองสำหรับผู้มาใช้บริการตามความเหมาะสม เนื่องจากการที่บุคคลภายนอกเข้ามาใช้บริการภายในส่วนของโครงการนั้น เป็นการใช้ที่จอดรถร่วมกับผู้พักอาศัยที่จ่ายค่าบริการที่จอดรถรายเดือน

- **การใช้ลิฟท์ที่จอดรถ** ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากนักวิชาการคือ การใช้ลิฟท์ที่จอดรถแบบซ้อนคันในแนวตั้ง โดยกล่าวว่าในพื้นที่จอดรถขนาดไม่เกิน 1 ไร่ โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีต้นทุนราคาที่ดินสูงมาก การใช้ลิฟท์จอดรถสามารถใช้พื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถจอดซ้อนในแนวตั้งได้ 2-4 คัน โดยไม่ต้องเสียพื้นที่ในการทำทางลาดขึ้น-ลง สำหรับรถยนต์ คุ่มค่ามากกว่าการก่อสร้างอาคารจอดรถขึ้นมาบนพื้นที่นั้นๆ โดยวิธีการดังกล่าวยังถือว่าไม่แพร่หลายในประเทศไทยมากนัก โดยระบบลิฟท์จอดรถที่เหมาะสมกับโครงการอพาร์ทเมนท์คือแบบที่คันที่ซ้อนอยู่ด้านบนสามารถออกมาได้ โดยที่คานล่างสามารถเลื่อนหลบใต้อัตโนมัติ ไม่ใช่แบบที่ต้องให้ผู้พักอาศัยที่เป็นเจ้าของรถยนต์คานล่าง ลงมาเลื่อนรถของตนเองออก เพื่อให้คันที่อยู่ด้านบนออกจากที่จอดรถ ซึ่งลิฟท์จอดรถรูปแบบดังกล่าวมีต้นทุนที่สูงกว่า

- **การขึ้นค่าบริการที่จอดรถ** มาตรการนี้ส่งผลกระทบต่อผู้พักอาศัยที่มียานพาหนะส่วนตัว จากผลการศึกษาพบว่าโครงการที่เก็บค่าจอดรถยนต์สูงกว่ามีอัตราส่วนผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัวต่ำกว่า โครงการที่เก็บค่าจอดรถยนต์ในราคาถูกลงกว่า

6.5.2 ข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัยในอนาคต

งานวิจัยครั้งนี้มุ่งเน้นการศึกษาถึงด้านความต้องการและการจัดพื้นที่จอดรถของโครงการอพาร์ทเมนต์ที่ตั้งอยู่ในเขตดินแดง บริเวณใกล้เคียงสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินพระราม 9 เท่านั้น งานวิจัยในครั้งต่อไป ควรจะมีการศึกษาถึงอุปสงค์และอุปทานด้านที่จอดรถของบ้านเรือนในพื้นที่ศึกษา เนื่องจากผู้วิจัยได้เห็นถึงปัญหาที่จอดรถไม่เพียงพอที่เกิดจากบ้านพักอาศัยในพื้นที่เช่นกัน รวมไปถึงการศึกษาความเป็นไปได้ในการบังคับใช้มาตรการแก้ไขปัญหาที่จอดรถของภาครัฐ ไม่ว่าจะเป็นด้านงบประมาณ มาตรการสนับสนุน ภาคเอกชน หรือ พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร

การวิจัยครั้งนี้มีอุปสรรคคือการเลือกโครงการมาเป็นกรณีศึกษา เนื่องจากผู้ประกอบการบางราย ไม่ให้ความร่วมมือที่จะเปิดเผยข้อมูลต่างๆ เนื่องจากกังวลเรื่องการเสียภาษีหรือการต่อเติมอาคารที่ นอกเหนือจากการขออนุญาตปลูกสร้างอาคาร ซึ่งโครงการอพาร์ทเมนต์ในพื้นที่ศึกษามักจะมีการต่อเติมห้องพักชั้นบนสุดเพิ่มขึ้นมา ทำให้ได้จำนวนห้องที่มากขึ้น ดังนั้นผู้ที่มีความสนใจจะทำการวิจัยเกี่ยวกับโครงการดังกล่าวควรมีการเตรียมการเรื่องนี้ไว้หรือหากรู้จักกับผู้ประกอบการเป็นการส่วนตัว จะทำให้การเข้าถึงข้อมูลได้สะดวกยิ่ง

รายการอ้างอิง

- Associates, B. a. (2003). An Overview of Common Parking Issues, Parking Management Options, and Creative Solutions.
- Bank, A. D. (2011). Parking Policy in Asian Cities. 17-47.
- BLS. (2003). Consumer Expenditure Survey 2002. from www.bls.gov
- Jennifer L. Kent. (2014). Transportation Research Part A: Policy and Practice. 65, 103–115.
- Jorh R. Short. (1984). An introduction to urban geography 173.
- Krejcie, R. V. M., D. W. . (1970). Determining Sample Size for Research Activities. *Educational and Psychological Measurement*, 607-610.
- Liew Eng Leng. (2016). Reduced Parking Space Must Come With Lower Car Numbers.
- Litman, T. (2011). Parking Management : Strategies, Evaluation and Planning. *Victoria Transport Institute*.
- Litman, T. (2014). Parking requirement impacts on housing affordability.
- Michael Manville. (2013). Parking Requirements and Housing Development: Regulation and Reform in Los Angeles. *Journal of the American Planning Association*, 49-66.
- Shoup, D. (1999). The Trouble with Minimum Parking Requirements.
- Tod Litman. (2016). Parking requirement Impacts on Housing Affordability.
- Wolfgang S. Homburge. (1982). Transportation and Traffic Engineering Handbook 2nd Edition. *Institute of Transportation Engineers*.
- กรมธนารักษ์. (2559). ราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดิน ปี พ.ศ.2559-2562.
- กฤษฎา ศรีชู. (2554). การศึกษาความเหมาะสมของมาตรการจัดการที่จอดรถเพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนทางราง : กรณีศึกษาสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส. (วิทยานิพนธ์ตามหลักสูตรการผังเมืองบัณฑิต), มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. (2558). รายงานประจำปี 2558 (pp. 18-19).
- กิตตินันท์ คนขยัน. (2547). ความสัมพันธ์และพฤติกรรมการใช้ที่จอดรถของผู้อยู่อาศัยรายได้น้อยถึงปานกลางใน อาคารอยู่อาศัยรวมที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ : กรณีศึกษา อาคารชุดในเขตกรุงเทพชั้นใน (บัณฑิตวิทยาลัย), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

- ต่อศักดิ์ มีสุข. (2547). ผลกระทบต่อที่อยู่อาศัยประเภทอพาร์ทเมนต์ให้เช่า ในเขตห้วยขวาง เมื่อมีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- . รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการสำรวจพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้บริการ สำหรับรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล. (2552).
- สุรเชษฐ์ ดิงสมิตร. (2548). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์นิสสันในเขตกรุงเทพมหานคร. (บัณฑิตวิทยาลัย), มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- อดุลย์ จาตุรงค์กุล. (2543). พฤติกรรมผู้บริโภค. (พิมพ์ครั้งที่ 6).
- อนุเทพ ศิริสิทธิ์. (2554). พฤติกรรมการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่ตั้งอยู่ในและนอกระยะการเดินทางถึงสถานีรถไฟฟ้าสุทธิสาร. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.





ภาคผนวก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ภาคผนวก ก

ผลของแบบสอบถามจากผู้ร่วมพักอาศัย (สมาชิกคนที่ 2)

ลักษณะครัวเรือนของผู้ร่วมพักอาศัย (สมาชิกคนที่ 2)

ผลการศึกษาเกี่ยวกับลักษณะครัวเรือนของผู้ร่วมพักอาศัย โดยแสดงผลเป็นความถี่และร้อยละเกี่ยวกับกลุ่มตัวอย่าง

1. เพศ

ตารางที่ 73 จำนวน และร้อยละของเพศ

เพศ	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	4	40.00	12	42.86	0	0.00	2	20.00	18	30.00
หญิง	6	60.00	16	57.14	12	100.00	8	80.00	42	70.00
รวม	10	100.00	28	100.00	12	100.00	10	100.00	60	100.00

จากตารางที่ 73 พบว่า ทั้ง 4 โครงการมีสมาชิกคนที่ 2 มีอัตราส่วนผู้พักอาศัยที่เป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย โดยมีอัตราส่วนเพศหญิงที่ใกล้เคียงกันในโครงการ A และ B ที่ 60% และ 57.14% ตามลำดับ ส่วนเพศหญิงจะมากกว่าอย่างเห็นได้ชัดในโครงการ C และ D ที่ 100% และ 80% ตามลำดับ เมื่อสรุปรวมผลการศึกษาพบว่า ผู้พักอาศัยที่เป็นสมาชิกคนที่ 2 เป็นเพศหญิง (70%) มากกว่าเพศชาย (30%)

2. อายุ

ตารางที่ 74 จำนวน และร้อยละของอายุ

อายุ	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 21 ปี	0	0.00	4	14.29	2	16.67	2	20.00	8	13.33
21-30 ปี	6	60.00	10	35.71	8	66.67	2	20.00	26	43.33
31-40 ปี	4	40.00	14	50.00	2	16.67	6	60.00	26	43.33
41-50 ปี	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
รวม	10	100.00	28	100.00	12	100.00	10	100.00	60	100.00

จากตารางที่ 74 พบว่า ทั้ง 4 โครงการมีความแตกต่างกันในช่วงอายุของผู้พักอาศัยที่เป็นสมาชิกคนที่ 2 โดย โครงการ D (60%) และ โครงการ B (50%) จะมีสมาชิกอายุ 31-40 ปี ในขณะที่ผู้พักอาศัยในโครงการ C (66.67%) กับ โครงการ A (60%) จะมีสมาชิกอายุ 21-30 ปี เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่า มีอัตราส่วนผู้พักอาศัยในช่วงอายุ 21-30 ปี และ 31-40 ปี เท่ากัน (43.33%)

3. การศึกษาสูงสุด

ตารางที่ 75 จำนวน และร้อยละของการศึกษาสูงสุด

การศึกษา สูงสุด	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
มัธยมศึกษา/ ปวช.	0	0.00	4	14.28	4	33.33	4	40.00	12	20.00
อนุปริญญา/ปวส.	0	0.00	2	7.14	0	0.00	0	0.00	2	3.33
ปริญญาตรี	10	100.00	22	78.57	8	66.66	6	60.00	46	76.66
ปริญญาโท	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
สูงกว่าปริญญาโท	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
รวม	10	100.00	28	100.00	12	100.00	10	100.00	60	100.00

จากตารางที่ 75 พบว่า ทั้ง 4 โครงการไม่มีความแตกต่างกันในช่วงระดับการศึกษาของสมาชิกในโครงการมากนัก โดยผู้พักอาศัยที่เป็นสมาชิกคนที่ 2 ส่วนมากจบการศึกษาระดับปริญญาตรี โดยแบ่งออกเป็นโครงการ D (60.00%) โครงการ C (66.66%) โครงการ A (100%) และ โครงการ B (78.57%) เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่าผู้พักอาศัยที่เป็นสมาชิกคนที่ 2 ส่วนมากมีการศึกษาสูงสุดระดับปริญญาตรี (76.66%)

4. อาชีพ

ตารางที่ 76 จำนวน และร้อยละของอาชีพ

อาชีพ	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
พนักงานบริษัทเอกชน	6	60.00	20	71.43	6	50.00	2	20.00	34	56.67
ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	0	0.00	0	0.00	2	16.67	0	0.00	2	3.33
เจ้าของกิจการ	4	40.00	4	14.29	0	0.00	0	0.00	8	13.33
นักศึกษา	0	0.00	4	14.29	4	33.33	4	40.00	12	20.00
ค้าขาย	0	0.00	0	0.00	0	0.00	2	20.00	2	3.33
บริการ	0	0.00	0	0.00	0	0.00	2	20.00	2	3.33
รวม	10	100.00	28	100.00	12	100.00	10	100.00	60	100.00

จากตารางที่ 76 พบว่า ทั้ง 4 โครงการเปรียบเทียบอาชีพของสมาชิกคนที่ 2 จะเห็นได้ว่ามี 3 โครงการที่ผู้พักอาศัยส่วนมากมีอาชีพ พนักงานบริษัทเอกชน คือโครงการ C (50%) โครงการ A (60%) และโครงการ B (71.43%) ซึ่งจะแตกต่างจากโครงการ D (40.00%) ที่ผู้พักอาศัยยังเป็นนักศึกษา เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่า ผู้พักอาศัยที่เป็นสมาชิกคนที่ 2 ส่วนมากประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน (56.67%) รองลงมาคือนักศึกษา (20.00%)

5. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

ตารางที่ 77 จำนวน และร้อยละของรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 9,000 บาท	0	0.00	0	0.00	4	33.33	0	0.00	4	6.67
9,000 – 15,000 บาท	0	0.00	2	7.14	0	0.00	6	60.00	8	13.33
15,001-20,000 บาท	6	60.00	8	28.57	8	66.67	4	40.00	26	43.33
20,001-30,000 บาท	0	0.00	14	50.00	0	0.00	0	0.00	14	23.33
30,001-40,000 บาท	4	40.00	2	7.14	0	0.00	0	0.00	6	10.00
มากกว่า 40,000 บาท	0	0.00	2	7.14	0	0.00	0	0.00	2	3.33
รวม	10	100.00	28	100.00	12	100.00	10	100.00	60	100.00

จากตารางที่ 77 พบว่า ทั้ง 4 โครงการเปรียบเทียบรายได้เฉลี่ยต่อเดือนจะเห็นว่าผู้พักอาศัยที่เป็นสมาชิกคนที่ 2 ในโครงการ C (66.67%) กับโครงการ A (60%) มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 15,001-20,000 บาทต่อเดือน ซึ่งแตกต่างจากสมาชิกในโครงการ D (60%) ที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 9,000 – 15,000 บาท ส่วนสมาชิกในโครงการ B (50.00%) ส่วนมากจะเป็นผู้ที่มีรายได้เฉลี่ย 20,001-30,000 บาทต่อเดือน เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่า ผู้พักอาศัยที่เป็นสมาชิกคนที่ 2 ส่วนมากมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 15,001-20,000 บาท (43.33%) รองลงมาคือช่วง 20,001-30,000 บาท (23.33%)

6. ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเดือน

ตารางที่ 78 จำนวน และร้อยละของค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเดือน

ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเดือน	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 5,000 บาท	0	0.00	0	0.00	0	0.00	2	20.00	6	10.00
5,000 – 7,500 บาท	6	60.00	8	28.57	8	66.67	4	40.00	24	40.00
7,501 - 10,000 บาท	2	20.00	10	35.71	2	16.67	4	40.00	18	30.00
10,001 - 15,000 บาท	0	0.00	4	14.29	0	0.00	0	0.00	4	6.67
15,001-20,000 บาท	0	0.00	0	0.00	2	16.67	0	0.00	6	10.00
มากกว่า 20,000 บาท	2	20.00	6	21.43	0	0.00	0	0.00	8	13.33
รวม	10	100.00	28	100.00	12	100.00	10	100.00	60	100.00

จากตารางที่ 78 พบว่า ทั้ง 4 โครงการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเดือน จะเห็นได้ว่าสมาชิกในโครงการ D ส่วนมาก จะมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย 5,000 - 7,500 บาท และ 7,500-10,000 บาท (40% ทั้ง 2 กลุ่ม) ส่วนผู้พักอาศัยในโครงการ C (66.67%) และโครงการ A (60%) มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย 5,000-7,500 บาท ขณะที่สมาชิกโครงการ B (35.71%) ส่วนมากจะมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย 7,501-10,000 บาท เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่า ผู้ร่วมอาศัยที่เป็นสมาชิกคนที่ 2 ส่วนมากมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเดือนอยู่ในช่วง 5,000-7,500 บาท (40.00%) รองลงมาคือช่วง 7,500-10,000 บาท (30.00%)

รูปแบบการเดินทางของผู้ร่วมพักอาศัย (สมาชิกคนที่ 2)

ผลการศึกษารูปแบบการเดินทางของผู้ตอบแบบสอบถามและผู้ร่วมพักอาศัยโดยแสดงผลเป็นความถี่และร้อยละเกี่ยวกับกลุ่มตัวอย่าง

7. การเดินทางในช่วงวันธรรมดา (จันทร์-ศุกร์)

7.1 รูปแบบการเดินทาง (ตอบมากกว่า 1 คำตอบ)

ตารางที่ 79 จำนวน และร้อยละของรูปแบบการเดินทาง

รูปแบบการเดินทาง	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ขับรถยนต์ส่วนตัว	3	30.0	8	28.57	1	8.33	0	0.00	12	20.0
ขับรถจักรยานยนต์	2	20.0	7	25.0	2	16.66	3	30.0	14	23.33
จักรยาน	0	0.00	1	3.57	0	0.00	0	0.00	1	1.66
เดิน	2	20.0	14	50.0	7	58.33	3	30.0	26	43.33
จักรยานยนต์รับจ้าง	5	50.0	15	53.57	6	50.0	6	60.0	32	53.33
รถไฟฟ้าใต้ดิน	6	60.0	17	60.71	8	66.66	5	50.0	36	60.0
รถไฟฟ้า BTS	1	10.0	4	14.28	2	16.66	1	10.0	8	13.33
รถแท็กซี่	2	20.0	5	17.85	2	16.66	3	30.0	12	20.0
รถประจำทาง	0	0.00	2	7.14	1	8.33	0	0.00	3	5.0
รถตู้	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
อื่น ๆ	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
รวม	10	100.00	28	100.00	12	100.00	10	100.00	60	100.00

จากตารางที่ 79 พบว่า ทั้ง 4 โครงการเปรียบเทียบรูปแบบการเดินทาง จะเห็นได้ว่าการเดินทางโดยรถไฟฟ้าใต้ดินและรถจักรยานยนต์รับจ้างได้รับความนิยมมากที่สุด โดยผู้พักอาศัยโครงการ C (66.66%) โครงการ B(60.71%) โครงการ A (60%) และ โครงการ D (50%) ใช้การเดินทางโดยรถไฟฟ้าใต้ดินในวันธรรมดา รองลงมาคือการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในอัตราส่วนใกล้เคียงกัน เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่าผู้พักอาศัยที่เป็นสมาชิกคนที่ 2 ส่วนมากใช้รูปแบบการเดินทางในวันธรรมดา (จันทร์-ศุกร์) โดยรถไฟฟ้าใต้ดิน (60.00%) รองลงมาคือการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง (53.33%)

7.2 ระยะเวลาถึงที่หมาย

ตารางที่ 80 จำนวน และร้อยละของระยะเวลาถึงที่หมาย

ระยะเวลาถึงที่หมาย	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 30 นาที	2	20.00	14	50.00	3	25.00	6	60.00	25	41.67
30 นาที-1 ชั่วโมง	4	40.00	8	28.57	7	58.33	4	40.00	23	38.33
1-2 ชั่วโมง	3	30.00	6	21.43	1	8.33	0	0.00	10	16.67
มากกว่า 2 ชั่วโมง	1	10.00	0	0.00	1	8.33	0	0.00	2	3.33
รวม	10	100.00	28	100.00	12	100.00	10	100.00	60	100.00

จากตารางที่ 80 พบว่า ทั้ง 4 โครงการเปรียบเทียบระยะเวลาถึงที่หมายโดยมีความแตกต่างกัน เพราะสมาชิกในโครงการ D (60.00%) กับ โครงการ B (50.00%) ใช้ระยเวลาน้อยกว่า 30 นาที ในการเดินทางถึงที่หมาย ขณะที่สมาชิกใน โครงการ C (58.33%) กับ โครงการ A (40.00%) ใช้ระยะเวลา 30 นาที-1 ชั่วโมง ในการเดินทางถึงที่หมาย เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่าผู้พักอาศัยที่เป็นสมาชิกคนที่ 2 ส่วนมากใช้เวลาในการเดินทางถึงที่หมายในช่วงวันธรรมดา(จันทร์-ศุกร์) น้อยกว่า 30 นาที (41.67%) และ 30 นาที – 1 ชั่วโมง (38.33%) ตามลำดับ

7.3 ระยะทางถึงที่หมาย

ตารางที่ 81 จำนวน และร้อยละของระยะทางถึงที่หมาย

ระยะทางถึงที่หมาย	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 1 กม.	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
1-3 กม.	2	20.00	1	3.57	1	8.33	0	0.00	4	6.67
3-5 กม.	1	10.00	16	57.14	4	33.33	8	80.00	29	48.33
5-10 กม.	6	60.00	4	14.29	5	41.67	0	0.00	15	25.00
10-20 กม.	1	10.00	6	21.43	2	16.67	2	20.00	11	18.33
มากกว่า 20 กม.	0	0.00	1	3.57	0	0.00	0	0.00	1	1.67
รวม	10	100.00	28	100.00	12	100.00	10	100.00	60	100.00

จากตารางที่ 81 พบว่า ทั้ง 4 โครงการเปรียบเทียบระยะทางถึงที่หมาย สมาชิกใน โครงการ D (80%) กับ โครงการ B (57.14%) ใช้ระยะทาง 3-5 กิโลเมตรถึงที่หมาย แตกต่างจากสมาชิกในโครงการ C (41.67%) กับโครงการ A (60%) ใช้ระยะทาง 5-10 กิโลเมตรถึงที่หมาย เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่าผู้พักอาศัยที่เป็นสมาชิกคนที่ 2 ส่วนมากใช้ระยะทาง 3-5 กิโลเมตร ในการเดินทางถึงที่หมาย (48.33%) รองลงมาคือช่วง 5-10 กิโลเมตร (25.00%)

7.4 ค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อ 1 วัน

ตารางที่ 82 จำนวน และร้อยละของค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อ 1 วัน

ค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อ 1 วัน	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
0 – 50 บาท	1	10.00	4	14.29	1	8.33	2	20.00	8	13.33
51 – 100 บาท	3	30.00	6	21.43	8	66.67	7	70.00	24	40.00
101 – 200 บาท	6	60.00	15	53.57	2	16.67	1	10.00	24	40.00
200 – 300 บาท	0	0.00	2	7.14	1	8.33	0	0.00	3	5.00
มากกว่า 300 บาท	0	0.00	1	3.57	0	0.00	0	0.00	1	1.67
รวม	10	100.00	28	100.00	12	100.00	10	100.00	60	100.00

จากตารางที่ 82 พบว่า ทั้ง 4 โครงการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อ 1 วัน จะเห็นได้ว่าสมาชิกคนที่ 2 ในโครงการ D (70%) โครงการ C (66.67%) มีค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 51-100 บาทต่อวัน แตกต่างจากสมาชิกในโครงการ A (60%) กับ โครงการ B (53.57%) มีค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 101-200 บาทต่อวัน เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่าผู้พักอาศัยที่เป็นสมาชิกคนที่ 2 ส่วนมากมีค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 51-100 บาท และ 101-200 บาท (40%)

8. การเดินทางในช่วงวันหยุด (เสาร์-อาทิตย์)

8.1 รูปแบบการเดินทาง (ตอบมากกว่า 1 คำตอบ)

ตารางที่ 83 จำนวน และร้อยละของรูปแบบการเดินทาง

รูปแบบการเดินทาง	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ขับรถยนต์ส่วนตัว	4	40.00	12	42.85	3	25.0	0	0.00	19	31.66
ขับรถจักรยานยนต์	2	20.00	7	25.0	2	16.67	3	30.0	14	23.33
จักรยาน	0	0.00	1	3.57	0	0.00	0	0.00	1	1.66
เดิน	2	20.00	16	57.14	10	83.33	5	50.0	33	55.0
จักรยานยนต์รับจ้าง	2	20.00	8	28.57	6	50.00	7	70.00	23	38.33
รถไฟฟ้าใต้ดิน	4	40.00	8	28.57	4	33.3	4	40.0	20	33.33
รถไฟฟ้า BTS	0	0.00	2	7.14	1	8.33	1	10.00	4	6.66
รถแท็กซี่	3	30.0	7	25.0	6	50.00	4	40.00	20	33.33
รถประจำทาง	0	0.00	0	0.00	2	16.66	0	0.00	2	3.33
รถตู้	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
รวม	10	100.00	28	100.00	12	100.00	10	100.00	60	100.00

จากตารางที่ 83 พบว่า ทั้ง 4 โครงการเปรียบเทียบรูปแบบการเดินทาง พบว่าผู้พักอาศัยส่วนมากในโครงการ D (70%) ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในการเดินทาง ส่วนผู้พักอาศัยในโครงการ C (83.33%) และ โครงการ B (57.14%) ใช้การเดินเท้าเพื่อไปถึงจุดหมาย ในขณะที่ผู้พักอาศัยในโครงการ A มีการใช้รถไฟฟ้าใต้ดินและขับรถยนต์ส่วนตัวเท่ากันที่ 40% เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่า ผู้พักอาศัยที่เป็นสมาชิกคนที่ 2 ส่วนมากใช้รูปแบบการเดินทางโดยการเดิน (55.00%) รองลงมาคือการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง (38.33%) รถไฟฟ้าใต้ดิน (33.33%) และ รถยนต์ส่วนตัว (31.66%) ตามลำดับ

8.2 ระยะเวลาถึงที่หมาย

ตารางที่ 84 จำนวน และร้อยละของระยะเวลาถึงที่หมาย

ระยะเวลาถึงที่หมาย	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 30 นาที	2	20.00	12	42.86	6	50.00	6	60.00	26	43.33
30 นาที-1 ชั่วโมง	6	60.00	6	21.43	4	33.33	4	40.00	20	33.33
1-2 ชั่วโมง	2	20.00	10	35.71	2	16.67	0	0.00	14	23.33
รวม	10	100.00	28	100.00	12	100.00	10	100.00	60	100.00

จากตารางที่ 84 พบว่า ทั้ง 4 โครงการเปรียบเทียบระยะเวลาถึงที่หมายจะเห็นได้ว่าผู้พักอาศัยในโครงการ D (60.00%) โครงการ C (50.00%) และ โครงการ B (42.86%) ใช้ระยะเวลาน้อยกว่า 30 นาทีจะถึงที่หมาย ซึ่งแตกต่างจากสมาชิกที่อาศัยในโครงการ A (60.00%) ใช้ระยะเวลา 30 นาที-1 ชั่วโมง จะถึงที่หมาย เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่าผู้พักอาศัยที่เป็นสมาชิกคนที่ 2 ส่วนมากใช้ระยะเวลาในการเดินทางน้อยกว่า 30 นาที (43.33%) รองลงมาคือช่วง 30 นาที – 1 ชั่วโมง (33.33%)

8.3 ระยะทางถึงที่หมาย

ตารางที่ 85 จำนวน และร้อยละของระยะทางถึงที่หมาย

ระยะทางถึงที่หมาย	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 1 กม.	0	0.00	2	7.14	0	0.00	0	0.00	2	3.33
1-3 กม.	2	20.00	2	7.14	0	0.00	4	40.00	8	13.33
3-5 กม.	2	20.00	12	42.86	8	66.67	6	60.00	28	46.67
5-10 กม.	4	40.00	2	7.14	4	33.33	0	0.00	10	16.67
10-20 กม.	2	20.00	2	7.14	0	0.00	0	0.00	4	6.67
มากกว่า 20 กม.	0	0.00	8	28.57	0	0.00	0	0.00	8	13.33
รวม	10	100.00	28	100.00	12	100.00	10	100.00	60	100.00

จากตารางที่ 85 พบว่า ทั้ง 4 โครงการเปรียบเทียบระยะทางถึงที่หมายจะเห็นได้ว่าสมาชิกในโครงการ D (60.00%) โครงการ C (66.67%) และ โครงการ B (42.86%) ใช้ระยะทาง 3-5 กิโลเมตรถึงที่หมาย ซึ่งต่างจากสมาชิกในโครงการ A (40.00%) ใช้ระยะทาง 5-10 กิโลเมตรถึงที่หมาย เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่าผู้พักอาศัยที่เป็นสมาชิกคนที่ 2 ส่วนมากใช้ระยะในการเดินทางช่วงวันหยุด 3-5 กิโลเมตร (46.67%) รองลงมาคือ 5-10 กิโลเมตร (16.67%)

8.4 ค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อ 1 วัน

ตารางที่ 86 จำนวน และร้อยละของค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อ 1 วัน

ค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อ 1 วัน	โครงการ									
	A		B		C		D		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
0 – 50 บาท	2	20.00	8	28.57	0	0.00	6	60.00	16	26.67
51 – 100 บาท	4	40.00	4	14.29	12	100.00	0	0.00	20	33.33
101 – 200 บาท	0	0.00	14	50.00	0	0.00	4	40.00	18	30.00
200 – 300 บาท	4	40.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	4	6.67
มากกว่า 300 บาท	0	0.00	2	7.14	0	0.00	0	0.00	2	3.33
รวม	10	100.00	28	100.00	12	100.00	10	100.00	60	100.00

จากตารางที่ 86 พบว่า ทั้ง 4 โครงการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อ 1 วัน จะเห็นได้ว่าผู้พักอาศัยทั้ง 4 โครงการมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อ 1 วันแตกต่างกัน โดยผู้พักอาศัยในโครงการ D (60.00%) มีค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 0-50 บาทต่อวัน ผู้พักอาศัยในโครงการ C (100.00%) มีค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 51-100 บาทต่อวัน ส่วนสมาชิกในโครงการ A (40.00%) มีค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 51-100 บาทต่อวัน และ 200-300 บาท ในอัตราส่วนเท่ากัน ขณะที่สมาชิกในโครงการ B (50.00%) มีค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 101-200 บาทต่อวัน เมื่อสรุปรวมผลปรากฏว่าผู้พักอาศัยที่เป็นสมาชิกคนที่ 2 ส่วนมาก มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางช่วงวันหยุด 51-100 บาท (33.33%) รองลงมาคือ 101-200 บาท (30.00%)

ภาคผนวก ข

แบบสอบถามผู้พักอาศัยในโครงการอพาร์ทเมนท์

หมายเลขห้อง _____

แบบสอบถามผู้พักอาศัยในอพาร์ทเมนท์

แบบสอบถามนี้ใช้ในการสอบถามความต้องการและปัญหาด้านการใช้ที่จอดรถของโครงการอพาร์ทเมนท์ เพื่อนำมาเป็นข้อมูลในวิทยานิพนธ์ระดับปริญญาโท ภาควิชาเคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เรื่อง ความต้องการและการจัดให้มีที่จอดรถในโครงการพักอาศัยรวมประเภทให้เช่า เขตดินแดง

การศึกษานี้จำเป็นต้องขอความร่วมมือจากท่านในการให้ข้อมูลและความคิดเห็นตามความเป็นจริง โดยข้อมูลดังกล่าวจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการศึกษาและคำตอบที่ท่านตอบในแบบสอบถามนี้ถือเป็นความลับ ทางผู้วิจัยขอขอบพระคุณอย่างสูงในการสละเวลาตอบแบบสอบถามมา ณ ที่นี้

1. ลักษณะครัวเรือนของผู้ตอบแบบสอบถามและผู้ร่วมพักอาศัย
2. รูปแบบการเดินทางของผู้ตอบแบบสอบถามและผู้ร่วมพักอาศัย
3. เหตุผลในการใช้ยานพาหนะส่วนตัว
4. การมีที่จอดรถของโครงการกับการตัดสินใจเช่า
5. แนวทางการบรรเทาปัญหาและอำนวยความสะดวกสบายเรื่องที่จอดรถ

1. ลักษณะครัวเรือนของผู้ตอบแบบสอบถามและผู้ร่วมพัก

สมาชิก	เพศ	อายุ	การศึกษาสูงสุด	อาชีพ	รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเดือน
1	<input type="checkbox"/> ชาย	<input type="checkbox"/> ต่ำกว่า 21 ปี	<input type="checkbox"/> มัธยมศึกษา/ปวช.	<input type="checkbox"/> พนักงานบริษัทเอกชน	<input type="checkbox"/> ต่ำกว่า 9,000 บาท	<input type="checkbox"/> ต่ำกว่า 5,000 บาท
	<input type="checkbox"/> หญิง	<input type="checkbox"/> 21-30 ปี	<input type="checkbox"/> อนุปริญญา/ปวส.	<input type="checkbox"/> ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ	<input type="checkbox"/> 9,000 – 15,000 บาท	<input type="checkbox"/> 5,000 – 7,500 บาท
		<input type="checkbox"/> 31-40 ปี	<input type="checkbox"/> ปริญญาตรี	<input type="checkbox"/> เจ้าของกิจการ	<input type="checkbox"/> 15,001-20,000 บาท	<input type="checkbox"/> 7,501 - 10,000 บาท
		<input type="checkbox"/> 41-50 ปี	<input type="checkbox"/> ปริญญาโท	<input type="checkbox"/> นักศึกษา	<input type="checkbox"/> 20,001-30,000 บาท	<input type="checkbox"/> 10,001 - 15,000 บาท
		<input type="checkbox"/> มากกว่า 50	<input type="checkbox"/> สูงกว่าปริญญาโท	<input type="checkbox"/> ค้าขาย	<input type="checkbox"/> 30,001-40,000 บาท	<input type="checkbox"/> 15,001-20,000 บาท
			<input type="checkbox"/> อื่นๆ _____	<input type="checkbox"/> บริการ	<input type="checkbox"/> มากกว่า 40,000 บาท	<input type="checkbox"/> มากกว่า 20,000 บาท
				<input type="checkbox"/> อื่นๆ _____		
2	<input type="checkbox"/> ชาย	<input type="checkbox"/> ต่ำกว่า 21 ปี	<input type="checkbox"/> มัธยมศึกษา/ปวช.	<input type="checkbox"/> พนักงานบริษัทเอกชน	<input type="checkbox"/> ต่ำกว่า 9,000 บาท	<input type="checkbox"/> ต่ำกว่า 5,000 บาท
	<input type="checkbox"/> หญิง	<input type="checkbox"/> 21-30 ปี	<input type="checkbox"/> อนุปริญญา/ปวส.	<input type="checkbox"/> ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ	<input type="checkbox"/> 9,000 – 15,000 บาท	<input type="checkbox"/> 5,000 – 7,500 บาท
		<input type="checkbox"/> 31-40 ปี	<input type="checkbox"/> ปริญญาตรี	<input type="checkbox"/> เจ้าของกิจการ	<input type="checkbox"/> 15,001-20,000 บาท	<input type="checkbox"/> 7,501 - 10,000 บาท
		<input type="checkbox"/> 41-50 ปี	<input type="checkbox"/> ปริญญาโท	<input type="checkbox"/> นักศึกษา	<input type="checkbox"/> 20,001-30,000 บาท	<input type="checkbox"/> 10,001 - 15,000 บาท
		<input type="checkbox"/> มากกว่า 50	<input type="checkbox"/> สูงกว่าปริญญาโท	<input type="checkbox"/> ค้าขาย	<input type="checkbox"/> 30,001-40,000 บาท	<input type="checkbox"/> 15,001-20,000 บาท
			<input type="checkbox"/> อื่นๆ _____	<input type="checkbox"/> บริการ	<input type="checkbox"/> มากกว่า 40,000 บาท	<input type="checkbox"/> มากกว่า 20,000 บาท
				<input type="checkbox"/> อื่นๆ _____		

2. รูปแบบการเดินทางของผู้ตอบแบบสอบถามและผู้ร่วมพัก

สมาชิก	ช่วงเวลา	รูปแบบการเดินทาง (ตอบได้มากกว่า1ข้อ)	ระยะเวลาถึงที่หมาย	ระยะทางถึงที่หมาย	ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ต่อ 1 วัน
1	วันธรรมดา (จันทร์-ศุกร์)	<input type="checkbox"/> เดิน <input type="checkbox"/> ขับรถยนต์ส่วนตัว <input type="checkbox"/> รถไฟฟ้าใต้ดิน <input type="checkbox"/> ขับรถจักรยานยนต์ <input type="checkbox"/> จักรยาน <input type="checkbox"/> จักรยานยนต์รับจ้าง <input type="checkbox"/> รถตู้ <input type="checkbox"/> รถประจำทาง <input type="checkbox"/> รถไฟฟ้าBTS <input type="checkbox"/> รถแท็กซี่ <input type="checkbox"/> อื่นๆ _____	<input type="checkbox"/> น้อยกว่า 30 นาที <input type="checkbox"/> 30 นาที-1 ชั่วโมง <input type="checkbox"/> 1-2 ชั่วโมง <input type="checkbox"/> มากกว่า 2 ชั่วโมง	<input type="checkbox"/> น้อยกว่า 1 กม. <input type="checkbox"/> 1-3 กม. <input type="checkbox"/> 3-5 กม. <input type="checkbox"/> 5-10 กม. <input type="checkbox"/> 10-20 กม. <input type="checkbox"/> มากกว่า 20 กม.	<input type="checkbox"/> 0 – 50 บาท <input type="checkbox"/> 51 – 100 บาท <input type="checkbox"/> 101 – 200 บาท <input type="checkbox"/> 200 – 300 บาท <input type="checkbox"/> มากกว่า 300 บาท
	วันหยุด (เสาร์-อาทิตย์)	<input type="checkbox"/> เดิน <input type="checkbox"/> ขับรถยนต์ส่วนตัว <input type="checkbox"/> รถไฟฟ้าใต้ดิน <input type="checkbox"/> ขับรถจักรยานยนต์ <input type="checkbox"/> จักรยาน <input type="checkbox"/> จักรยานยนต์รับจ้าง <input type="checkbox"/> รถตู้ <input type="checkbox"/> รถประจำทาง <input type="checkbox"/> รถไฟฟ้าBTS <input type="checkbox"/> รถแท็กซี่ <input type="checkbox"/> อื่นๆ _____	<input type="checkbox"/> น้อยกว่า 30 นาที <input type="checkbox"/> 30 นาที-1 ชั่วโมง <input type="checkbox"/> 1-2 ชั่วโมง <input type="checkbox"/> มากกว่า 2 ชั่วโมง	<input type="checkbox"/> น้อยกว่า 1 กม. <input type="checkbox"/> 1-3 กม. <input type="checkbox"/> 3-5 กม. <input type="checkbox"/> 5-10 กม. <input type="checkbox"/> 10-20 กม. <input type="checkbox"/> มากกว่า 20 กม.	<input type="checkbox"/> 0 – 50 บาท <input type="checkbox"/> 51 – 100 บาท <input type="checkbox"/> 101 – 200 บาท <input type="checkbox"/> 200 – 300 บาท <input type="checkbox"/> มากกว่า 300 บาท
2	วันธรรมดา (จันทร์-ศุกร์)	<input type="checkbox"/> เดิน <input type="checkbox"/> ขับรถยนต์ส่วนตัว <input type="checkbox"/> รถไฟฟ้าใต้ดิน <input type="checkbox"/> ขับรถจักรยานยนต์ <input type="checkbox"/> จักรยาน <input type="checkbox"/> จักรยานยนต์รับจ้าง <input type="checkbox"/> รถตู้ <input type="checkbox"/> รถประจำทาง <input type="checkbox"/> รถไฟฟ้าBTS <input type="checkbox"/> รถแท็กซี่ <input type="checkbox"/> อื่นๆ _____	<input type="checkbox"/> น้อยกว่า 30 นาที <input type="checkbox"/> 30 นาที-1 ชั่วโมง <input type="checkbox"/> 1-2 ชั่วโมง <input type="checkbox"/> มากกว่า 2 ชั่วโมง	<input type="checkbox"/> น้อยกว่า 1 กม. <input type="checkbox"/> 1-3 กม. <input type="checkbox"/> 3-5 กม. <input type="checkbox"/> 5-10 กม. <input type="checkbox"/> 10-20 กม. <input type="checkbox"/> มากกว่า 20 กม.	<input type="checkbox"/> 0 – 50 บาท <input type="checkbox"/> 51 – 100 บาท <input type="checkbox"/> 101 – 200 บาท <input type="checkbox"/> 200 – 300 บาท <input type="checkbox"/> มากกว่า 300 บาท
	วันหยุด (เสาร์-อาทิตย์)	<input type="checkbox"/> เดิน <input type="checkbox"/> ขับรถยนต์ส่วนตัว <input type="checkbox"/> รถไฟฟ้าใต้ดิน <input type="checkbox"/> ขับรถจักรยานยนต์ <input type="checkbox"/> จักรยาน <input type="checkbox"/> จักรยานยนต์รับจ้าง <input type="checkbox"/> รถตู้ <input type="checkbox"/> รถประจำทาง <input type="checkbox"/> รถไฟฟ้าBTS <input type="checkbox"/> รถแท็กซี่ <input type="checkbox"/> อื่นๆ _____	<input type="checkbox"/> น้อยกว่า 30 นาที <input type="checkbox"/> 30 นาที-1 ชั่วโมง <input type="checkbox"/> 1-2 ชั่วโมง <input type="checkbox"/> มากกว่า 2 ชั่วโมง	<input type="checkbox"/> น้อยกว่า 1 กม. <input type="checkbox"/> 1-3 กม. <input type="checkbox"/> 3-5 กม. <input type="checkbox"/> 5-10 กม. <input type="checkbox"/> 10-20 กม. <input type="checkbox"/> มากกว่า 20 กม.	<input type="checkbox"/> 0 – 50 บาท <input type="checkbox"/> 51 – 100 บาท <input type="checkbox"/> 101 – 200 บาท <input type="checkbox"/> 200 – 300 บาท <input type="checkbox"/> มากกว่า 300 บาท

3. เหตุผลและรูปแบบการใช้จ่ายยานพาหนะส่วนตัว**1. ท่านมียานพาหนะส่วนตัวหรือไม่ (ถ้าไม่มี ข้ามไปข้อ 6, ถ้ามีทำต่อข้อ 2)**

- ไม่มี มี ได้แก่ รถยนต์ _____ คัน
 รถจักรยานยนต์ _____ คัน
 จักรยาน _____ คัน

2. รูปแบบการใช้จ่ายยานพาหนะส่วนตัว(ถ้ามี)

วัน	ช่วงเวลาส่วนใหญ่ที่ท่านจอดยานพาหนะที่โครงการ (ตอบได้มากกว่า1ข้อ)	จุดประสงค์การเดินทาง	จุดหมายปลายทาง
วันธรรมดา (จันทร์-ศุกร์)	<input type="checkbox"/> 06.00 – 10.00 น. <input type="checkbox"/> 10.00 – 14.00 น. <input type="checkbox"/> 14.00 – 18.00 น. <input type="checkbox"/> 18.00 – 22.00 น. <input type="checkbox"/> 22.00 – 02.00 น. <input type="checkbox"/> 02.00 – 6.00 น.	<input type="checkbox"/> ไปทำงาน <input type="checkbox"/> ไปเรียน <input type="checkbox"/> ไปรับประทานอาหาร <input type="checkbox"/> ไปซื้อของ <input type="checkbox"/> กลับบ้าน <input type="checkbox"/> อื่นๆ _____	สถานที่ _____ ซอย _____ ย่าน _____
วันหยุด (เสาร์-อาทิตย์)	<input type="checkbox"/> 06.00 – 10.00 น. <input type="checkbox"/> 10.00 – 14.00 น. <input type="checkbox"/> 14.00 – 18.00 น. <input type="checkbox"/> 18.00 – 22.00 น. <input type="checkbox"/> 22.00 – 02.00 น. <input type="checkbox"/> 02.00 – 6.00 น.	<input type="checkbox"/> ไปทำงาน <input type="checkbox"/> ไปเรียน <input type="checkbox"/> ไปรับประทานอาหาร <input type="checkbox"/> ไปซื้อของ <input type="checkbox"/> กลับบ้าน <input type="checkbox"/> อื่นๆ _____	สถานที่ _____ ซอย _____ ย่าน _____

3. สาเหตุที่ท่านต้องมียานพาหนะส่วนตัว

- ใช้ในการเดินทางไปทำงาน/เรียน ใช้ในการประกอบอาชีพ
 เหตุผลด้านความปลอดภัย เช่น กลับดึก ไว้ใช้ในยามฉุกเฉิน
 ระบบขนส่งมวลชนไม่ครอบคลุมสถานที่ที่ท่านไป อำนวยความสะดวกในการเดินทาง
 ส่งเสริมภาพลักษณ์ อื่นๆ _____

4. ท่านมีค่าใช้จ่ายในการผ่อนยานพาหนะหรือไม่

- ไม่มี มี เดือนละ _____ บาท

5. ในทำเลที่ท่านพักอาศัย ค่าที่จอดรถยนต์/จักรยานยนต์ สูงสุดที่ท่านสามารถยอมรับได้คือเดือนละเท่าไร

- รถยนต์ 500-800 บาท 801-1,000 บาท 1,001-1,500 บาท 1,501-2,000 บาท
 รถจักรยานยนต์ 0-50 บาท 50-100 บาท 101-200 บาท 201-300 บาท

4. การมีที่จอดรถของโครงการกับการตัดสินใจเช่า

6. ปัจจัยในการเลือกเช่าอพาร์ทเมนต์ของท่าน (เรียงลำดับ 1-8 จากมากไปน้อย 1=สำคัญที่สุด 8=สำคัญน้อยที่สุด)

- ___ ที่ตั้งใกล้แหล่งงาน/รถไฟฟ้า ___ ราคาเช่าเหมาะสม ___ มีความปลอดภัย
- ___ มีที่จอดรถยนต์เพียงพอ ___ มีที่จอดรถจักรยานยนต์เพียงพอ ___ ขนาดของห้องพัก
- ___ ความสวยงามของตัวอาคาร ___ มีสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน

7. ท่านเห็นว่าปัจจุบันอพาร์ทเมนต์ของท่านมีปัญหาเรื่องี่จอดรถหรือไม่ อย่างไร (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- ไม่มีปัญหา
- มี คือ
 - มีการจอดกีดขวาง/จอดซ้อนคัน
 - ที่จอดไม่เพียงพอ
 - ที่จอดไม่ปลอดภัย
 - ที่จอดเข้าออกไม่สะดวก
 - ค่าที่จอดมีราคาสูง
 - หาที่จอดยาก
 - มีปัญหาเขียวชน
 - อื่นๆ _____

8. ท่านเคยประสบปัญหาที่จอดรถเต็มหรือไม่ ถ้าเคยท่านทำอย่างไร

- ไม่เคย
- เคย วิธีแก้ปัญหาคือ
 - จอดซ้อนคัน
 - ปัญหาที่พบเจอเมื่อจอดซ้อนคัน
 - ต้องลงมาเลื่อนรถ
 - มีการเขียวชน
 - อื่นๆ _____
 - จอดด้านนอกโครงการ
 - ปัญหาที่พบเจอเมื่อจอดด้านนอก
 - ไม่ปลอดภัย
 - กีดขวางเส้นทาง/บ้านเรือนใกล้เคียง
 - ต้องจอดตากแดด
 - ต้องเดินเป็นระยะทางไกล
 - อื่นๆ _____
 - อื่นๆ (โปรดระบุ) _____

9. ท่านมีแผนจะย้ายออกจากอพาร์ทเมนต์ที่ท่านอยู่หรือไม่ เพราะเหตุใด

- ไม่มี
- มี เพราะ
 - ย้ายที่ทำงาน/เรียน
 - เหตุผลด้านความปลอดภัย
 - ปัญหาที่จอดรถ
 - เหตุผลด้านการเงิน
 - ชื่อที่พักอาศัยของตนเอง
 - มีสมาชิกร่วมอยู่อาศัยเพิ่มขึ้น
 - อื่นๆ _____

5. แนวทางการบรรเทาปัญหาและอำนวยความสะดวกสบายเรื่องที่จอดรถสำหรับผู้พักอาศัย

10. กรุณาใส่เครื่องหมาย ✓ ในข้อที่ท่านเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วย

วิธีการบรรเทาปัญหาและอำนวยความสะดวก	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย												
<p>มีการจัดระบบขนส่งระหว่างตัวโครงการ-ถนนรัชดาภิเษก-สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินประมาณ 9 ทุกๆ 30 นาที – 1 ชั่วโมง (ช่วงเวลา 6.00-9.00 น. และ 17.00-20.00 น.)</p> <p>หากท่านเห็นด้วย การจัดระบบขนส่งควรจะ</p> <table border="0"> <tr> <td>จัดทำโดย</td> <td>ประเภทรถที่ติดตั้ง</td> <td>ค่าเช่าที่ใช้บริการต่อเวลา</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> หน่วยงานของรัฐบาล</td> <td><input type="checkbox"/> รถตุ๊กตุ๊ก</td> <td><input type="checkbox"/> ไม่จำเป็นต้อง</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> บริษัทเอกชน</td> <td><input type="checkbox"/> รถกอล์ฟไฟฟ้า</td> <td><input type="checkbox"/> โทรศัพท์</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> เจ้าของอพาร์ทเมนท์</td> <td><input type="checkbox"/> รถจักรยาน</td> <td><input type="checkbox"/> แอปพลิเคชันมือถือ</td> </tr> </table> <p>โดยยินดีจ่ายค่าโดยสารสูงสุดที่ ราคา _____ บาทต่อเที่ยว</p>	จัดทำโดย	ประเภทรถที่ติดตั้ง	ค่าเช่าที่ใช้บริการต่อเวลา	<input type="checkbox"/> หน่วยงานของรัฐบาล	<input type="checkbox"/> รถตุ๊กตุ๊ก	<input type="checkbox"/> ไม่จำเป็นต้อง	<input type="checkbox"/> บริษัทเอกชน	<input type="checkbox"/> รถกอล์ฟไฟฟ้า	<input type="checkbox"/> โทรศัพท์	<input type="checkbox"/> เจ้าของอพาร์ทเมนท์	<input type="checkbox"/> รถจักรยาน	<input type="checkbox"/> แอปพลิเคชันมือถือ		
จัดทำโดย	ประเภทรถที่ติดตั้ง	ค่าเช่าที่ใช้บริการต่อเวลา												
<input type="checkbox"/> หน่วยงานของรัฐบาล	<input type="checkbox"/> รถตุ๊กตุ๊ก	<input type="checkbox"/> ไม่จำเป็นต้อง												
<input type="checkbox"/> บริษัทเอกชน	<input type="checkbox"/> รถกอล์ฟไฟฟ้า	<input type="checkbox"/> โทรศัพท์												
<input type="checkbox"/> เจ้าของอพาร์ทเมนท์	<input type="checkbox"/> รถจักรยาน	<input type="checkbox"/> แอปพลิเคชันมือถือ												
<p>การขึ้นราคาที่จอดรถของโครงการ เพื่อจัดให้มีที่จอดรถมากขึ้น (1,500-2,000 บาท/ เดือน)</p>														
<p>การขึ้นราคาที่จอดรถของโครงการ แต่มีที่จอดรถเพิ่มเติม เพื่อลดจำนวนรถที่เข้ามาใช้ บริการ (1,000 – 1,500 บาท/ เดือน)</p>														
<p>ที่จอดรถในเวลากลางคืนในอาคารสำนักงานหรือห้างสรรพสินค้าใกล้เคียง สามารถจอดได้ในช่วงเวลา 21.00-8.00 น. ยกตัวอย่างเช่น อาคารพอร์จูนีรัชดา หรือ บิ๊กซีรัชดา (ประมาณ 800-1,000 บาท/ เดือน)</p>		โดยยินดีจ่ายค่าจอดรถสูงสุดที่ราคา _____ บาท ต่อ เดือน												
<p>มีมาตรการส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีการใช้ที่ดินเปล่าให้เกิดประโยชน์ และหันมาทำที่จอดรถสาธารณะมากขึ้นในเขตชุมชน</p>		โดยยินดีจ่ายค่าจอดรถสูงสุดที่ราคา _____ ต่อ เดือน												
<p>ที่จอดรถสาธารณะในพื้นที่ใกล้เคียงซึ่งลงทุนโดยภาครัฐ ยกตัวอย่างเช่น บริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินประมาณ 9 หรือ ด้านหน้ารัชดาภิเษกซอย 4</p>		โดยยินดีจ่ายค่าจอดรถสูงสุดที่ราคา _____ ต่อ เดือน												
<p>อพาร์ทเมนท์ทุกขนาดไม่จำเป็นต้องทำที่จอดรถเพื่อสนับสนุนให้ผู้เช่าใช้ระบบขนส่ง มวลชนเป็นหลัก โดยอาจทำที่จอดรถยนต์ชั่วคราวไว้ 1-2 คัน และมีพื้นที่ส่วนกลาง สำหรับผู้พักอาศัยมากขึ้น</p>														

11. ข้อเสนอแนะอื่น ๆ เกี่ยวกับการจัดบริการที่จอดรถหรือระบบขนส่งมวลชน ทั้งต่อผู้ประกอบการหรือภาครัฐ

..... ขอขอบพระคุณทุกท่านที่กรุณาให้ความร่วมมือตอบแบบสอบถาม

กรุณาส่งคืนแบบสอบถามได้ที่กล่องรับแบบสอบถาม บริเวณหน้าสำนักงานชั้น 1

ภายในวันที่ 10 เมษายน 2560

ภาคผนวก ค

แบบสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ

แบบสัมภาษณ์ผู้ประกอบการอพาร์ทเมนต์

แบบสัมภาษณ์นี้ใช้ในการศึกษาข้อมูลของโครงการอพาร์ทเมนต์และการบริหารจัดการด้านที่จอดรถ เพื่อนำมาเป็นข้อมูลในวิทยานิพนธ์ระดับปริญญาโท ภาควิชาเคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เรื่อง ความต้องการและการจัดการพื้นที่จอดรถในโครงการพักอาศัยรวมประเภทให้เช่า เขตดินแดง การศึกษาวิจัยนี้จำเป็นต้องขอความร่วมมือจากท่านผู้ประกอบการในการให้ข้อมูลและความคิดเห็นตามความเป็นจริง โดยข้อมูลดังกล่าวจะถือเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการศึกษา ทางผู้วิจัยขอขอบพระคุณอย่างสูงในการสละเวลาในการให้สัมภาษณ์มา ณ ที่นี้

1. อัตราการเข้าพักอาศัยเป็นอย่างไร

.....

.....

2. โครงการมีการเก็บค่าบริการที่จอดรถยนต์และรถจักรยานยนต์ราคาเท่าไร และ มีการลงทะเบียนเพื่อทราบจำนวนหรือไม่ ถ้ามี มีจำนวนเท่าไร

.....

.....

3. โครงการมีปัญหาเกี่ยวกับที่จอดรถหรือไม่ อย่างไร

.....

.....

4. ในกรณีที่พบปัญหา โครงการมีการแก้ไขปัญหาเบื้องต้นอย่างไร

.....

.....

5. ที่จอดรถสำหรับผู้พักอาศัย มีความจำเป็นหรือไม่ อย่างไร

.....

.....

6. รูปแบบการเลือกทำเลในการลงทุนทำอพาร์ทเมนต์ของผู้ประกอบการเป็นอย่างไร

.....

.....

7. ผู้ประกอบการเห็นด้วยหรือไม่กับการอำนวยความสะดวกด้านการเดินทางให้ผู้พักอาศัย เช่น การจัดการรับส่งระหว่างโครงการไปยังถนนใหญ่หรือสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน

.....

.....

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นาย ศรัณย์ วรรณพานิชย์ เกิดวันที่ 7 สิงหาคม พ.ศ.2532 จังหวัดกรุงเทพมหานคร สำเร็จการศึกษาสถาปัตยกรรมศาสตร์บัณฑิต ด้านออกแบบภายใน จากคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ เคยประกอบอาชีพด้านออกแบบภายในและตัวแทนขาย อสังหาริมทรัพย์ ปัจจุบันประกอบธุรกิจส่วนตัวด้านอพาร์ทเมนต์

