

ความสัมพันธ์และพฤติกรรมการใช้ที่จอตรงของผู้ใช้อาศัยรายได้ขึ้นอยู่กับปานกลาง  
ในอาคารอยู่อาศัยรวมที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ : กรณีศึกษา อาคารชุดในเขตกรุงเทพมหานครชั้นใน



นายกิตตินันท์ คนขยัน

# สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาเคหะพัฒนาศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาเคหการ ภาควิชาเคหการ

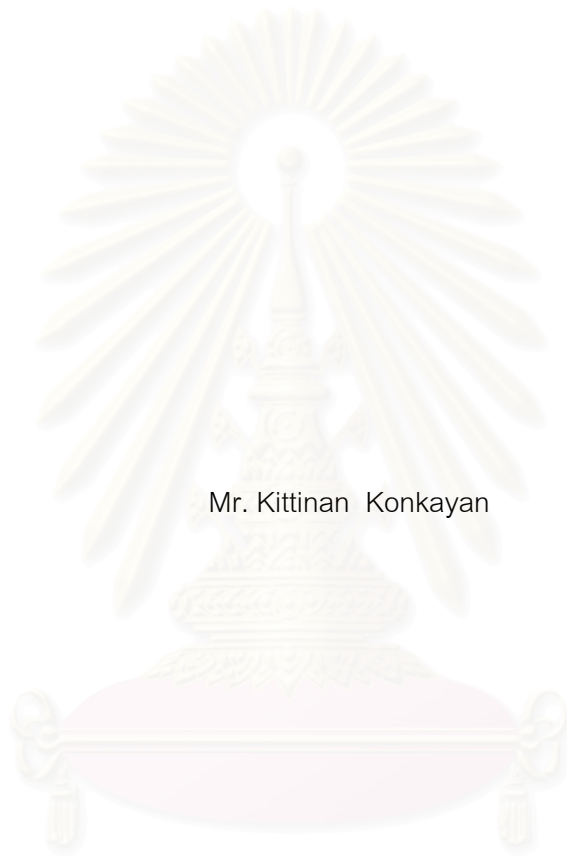
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2547

ISBN 974-17-7031-6

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

THE RELATIONSHIPS AND BEHAVIORS IN USING PARKING OF LOW-MIDDLE INCOME'S  
MASS RESIDENTIAL BUILDING : A CASE STUDY OF  
INNER BANGKOK DISTRICT CONDOMINIUMS



Mr. Kittinan Konkayan

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

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

Department of Housing  
Faculty of Architecture  
Chulalongkorn University

Academic Year 2004

ISBN 974-17-7031-6

หัวข้อวิทยานิพนธ์	ความสัมพันธ์และพฤติกรรมการใช้ที่จอดรถของผู้อยู่อาศัยรายได้น้อยถึงปานกลางในอาคารอยู่อาศัยรวมที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ : กรณีศึกษา อาคารชุดในเขตกรุงเทพมหานครชั้นใน
โดย	นายกิตตินันท์ คนขยัน
สาขาวิชา	เคหการ
อาจารย์ที่ปรึกษา	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ นาวาโท ไตรวัฒน์ วิริยะศิริ
อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม	อาจารย์ ยวดี ศิริ

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัย  
ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโท

..... คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
(รองศาสตราจารย์ เลอสม สถาปิตานนท์)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

..... ประธานกรรมการ  
(รองศาสตราจารย์ ดร.ชวลิต นิตยะ)

..... อาจารย์ที่ปรึกษา  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ นาวาโท ไตรวัฒน์ วิริยะศิริ)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม  
(อาจารย์ ยวดี ศิริ)

..... กรรมการ  
(รองศาสตราจารย์ ดร.บรรณโคภิชญ์ เมฆวิชัย)

..... กรรมการ  
(นายภัทรุทธิ์ ทรรทรานนท์)

กิตตินันท์ คนชัยน : ความสัมพันธ์และพฤติกรรมการใช้ที่จอดรถของผู้อยู่อาศัยรายได้น้อยถึงปานกลางในอาคารอยู่อาศัยรวมที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ : กรณีศึกษา อาคารชุดในเขตกรุงเทพมหานครชั้นใน. (THE RELATIONSHIPS AND BEHAVIORS IN USING PARKING OF LOW-MIDDLE INCOME'S MASS RESIDENTIAL BUILDING : A CASE STUDY OF INNER BANGKOK DISTRICT CONDOMINIUMS) อาจารย์ที่ปรึกษา : ผู้ช่วยศาสตราจารย์ นาวาโท ไตรวัฒน์ วิริยะศิริ, อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม : อาจารย์ ยุวดี ศิริ, 102 หน้า. ISBN 974-17-7031-6.

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการใช้ประโยชน์ของพื้นที่จอดรถ เปรียบเทียบกับมาตรฐานและข้อกำหนดต่างๆ และศึกษาตัวแปรที่มีผลกระทบต่อความต้องการพื้นที่ที่จอดรถในอาคารชุดของผู้มีรายได้น้อยถึงปานกลาง เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดจำนวนที่จอดรถให้เหมาะสมกับการใช้งาน และเป็นแนวทางในการออกแบบสำหรับอาคารชุดของผู้มีรายได้น้อยถึงปานกลางต่อไป

จากการศึกษาอาคารชุดในพื้นที่เขตตจว. ซึ่งเป็นเขตที่มีอาคารชุดระดับนี้สูงที่สุด พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความต้องการที่จอดรถของอาคารชุดของผู้มีรายได้น้อยถึงปานกลาง ประกอบไปด้วย ลักษณะของอาคารชุด ได้แก่ ความหนาแน่นของจำนวนหน่วยพักอาศัยในโครงการ ขนาดห้องชุด ระดับราคาของอาคารชุด ค่าเช่าที่จอดรถ และระยะระหว่างอาคารชุดรับส่งของระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ โดยอาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ จะมีจำนวนหน่วยพักอาศัยต่อขนาดพื้นที่โครงการน้อยกว่า 160 หน่วยต่อไร่ หากมากกว่านั้นที่จอดรถจะไม่พอ และระยะทางเฉลี่ยระหว่างที่ตั้งอาคารที่มีที่จอดรถพบกับจุดรับส่งของระบบขนส่งมวลชนสาธารณะไม่เกิน 600 เมตร ส่วนอาคารที่มีที่จอดรถไม่พอจะไกลกว่านั้น ปัจจัยเรื่องลักษณะของผู้อยู่อาศัย ได้แก่ รายได้ของครัวเรือน อายุ ระยะเวลากการอยู่อาศัย และระยะทางระหว่างที่พักกับที่ทำงาน โดยผู้อยู่อาศัยในอาคารที่มีที่จอดรถพอ ส่วนใหญ่เป็นผู้มีรายได้น้อย อายุ 21-30 ปี อาศัยอยู่ในห้องพักขนาดประมาณ 36-48 ตารางเมตร อยู่มานานประมาณ 1-3 ปี อยู่ใกล้ที่ทำงาน ส่วนผู้อยู่อาศัยในอาคารที่มีที่จอดรถไม่พอ ส่วนใหญ่มีรายได้ปานกลาง อายุ 31-40 ปี อาศัยอยู่ในห้องพักขนาดประมาณ 22-28 ตารางเมตร อยู่มานาน 3-5 ปี และอยู่ไกลจากที่ทำงาน

นอกจากนี้ ปัจจัยที่ส่งเสริมให้คนมีรถ ได้แก่ อายุ อาชีพ ระดับรายได้ของครัวเรือน กรรมสิทธิ์ในที่อยู่อาศัย การมีที่อยู่อาศัยอื่น และระยะทางระหว่างที่พักกับที่ทำงาน โดยผู้ที่มีรถส่วนใหญ่ จะมีอายุ 30 ปีขึ้นไป มีอาชีพเป็นเจ้าของกิจการค้าขาย พนักงานบริษัทเอกชน ข้าราชการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ มีรายได้มากกว่า 15,000 บาทต่อเดือน อยู่อาศัยมานานกว่า 3 ปี มีสมาชิกในห้องพักตั้งแต่ 2 คนขึ้นไป เป็นเจ้าของห้องเอง มีที่อยู่อาศัยมากกว่า 1 แห่ง มีที่ทำงานห่างจากที่พักตั้งแต่ 2 กิโลเมตรขึ้นไป และใช้เวลาเดินทางมากกว่า 30 นาที ส่วนผู้ที่ไม่มีรถ ส่วนใหญ่จะมีอายุน้อยกว่า 20 ปี เป็นกลุ่มนักเรียนนักศึกษา และรับจ้างทั่วไป รายได้น้อยกว่า 10,000 บาทต่อเดือน อยู่อาศัยมานานน้อยกว่า 1 ปี อยู่คนเดียวและเช่าห้องอยู่ มีที่ทำงานอยู่ภายในรัศมี 1 กิโลเมตรจากที่พัก

ข้อสังเกตในงานวิจัยนี้ ยังพบว่า การใช้งานจริงของที่จอดรถในอาคารชุด มีการจัดระบบการจอดรถให้สามารถใช้งานได้มากกว่าสัดส่วนตามที่กฎหมายได้กำหนดไว้ ทำให้ระบบการใช้พื้นที่มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น โดยใช้พื้นที่จอดรถ(รวมทางวิ่ง)ประมาณ 18-24 ตารางเมตรต่อคัน ซึ่งเป็นข้อสังเกตที่ควรนำไปพิจารณา เนื่องจากกลุ่มผู้ใช้ส่วนใหญ่เป็นผู้ที่เช่าประจำซึ่งไม่ต้องการความสะดวกสบายแต่ต้องการความพอเพียงและประหยัด เพราะการเพิ่มพื้นที่ที่จอดรถเป็นการเพิ่มต้นทุนโครงการ ซึ่งทำให้ต้องเสียค่าใช้จ่ายมากขึ้นในการซื้อที่อยู่อาศัย และยังพบว่า การเก็บค่าเช่าที่จอดรถมีส่วนช่วยในการจำกัดจำนวนรถอีกทางหนึ่ง ทั้งยังเป็นธรรมกับผู้ไม่มีรถด้วยเช่นกัน

ภาควิชา.....เคหการ.....ลายมือชื่อนิสิต.....  
 สาขาวิชา.....เคหการ.....ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....  
 ปีการศึกษา.....2547..... ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม.....

# # 4674102225 : MAJOR HOUSING

KEY WORD : PARKING / LOW-MIDDLE INCOME / CONDOMINIUM

KITTINAN KONKAYAN : THE RELATIONSHIPS AND BEHAVIORS IN USING PARKING OF LOW-MIDDLE INCOME'S MASS RESIDENTIAL BUILDING : A CASE STUDY OF INNER BANGKOK DISTRICT CONDOMINIUMS. THESIS ADVISOR : ASST.PROF. COMMANDER TRAIWAT VIRYASIRI. THESIS CO-ADVISOR : YUWADEE SIRI, 102 pp. ISBN 974-17-7031-6.

This study has focused on mass residential building dwellers in the low-to-middle income group exploring their use of parking lots, comparing their behaviors with the standards and requirements specified by law, and examining the factors that influence their parking lot usage needs. The findings from the study will serve as guidelines for designing and determining the size of parking lots that better meet the needs of residents.

Focused on mass residential building dwellers in Jatujak District, where there are the highest number of buildings of this type, this research indicates that both building and dweller characteristics influence parking lot needs in the low-to-middle income group. Important building characteristics include the number of rooms in each building, the size of each room, the price level, the parking fee, and the distance between the building and public transportation. Buildings with sufficient parking lots tend to have less than 160 rooms per ra<sup>2</sup>, whereas more densely occupied buildings tend to have inadequate parking lots. Another factor is that the distance between buildings and public transportation does not exceed 600 meters for buildings where parking lot supply satisfies demand. By contrast, buildings where parking lot demand exceeds supply are farther than 600 meters from public transportation. Significant characteristics of the dwellers include income, age, duration of residence, and the distance between their residence and their office. Dwellers in the buildings where parking lot supply satisfies demand are in the high income group and aged 21-30, live in rooms between 36 and 48 m<sup>2</sup>, have lived in their present residence for one to three years, and live near their office. On the other hand, dwellers in buildings where parking lot supply fails to meet demand are in the middle income group and aged between 31 and 40 years, live in rooms between 22 and 28 m<sup>2</sup>, have lived in their present residence for three to five years, and live far from their office.

A dweller's propensity towards car ownership depends upon age, occupation, family income, residence ownership, ownership of other residences, and the distance between the residence and the office. It has been found that the majority of car owners age over 30 years; run their own business, or are private company/state enterprise employees or government officials; have a monthly income of over 15,000 baht; have lived in their present residence for over three years; have over two persons sharing the same residence; have ownership of their residence; have more than one place of residence; live over two kilometers from their office; and spend more than 30 minutes commuting. By comparison, the majority of residents who do not own a car are students aged below 20 or unskilled workers, have a monthly income of less than 10,000 baht, have lived in their present residence for less than a year, live alone on a rental basis, and study/work within a distance of one kilometer from their residence.

For further research in this area, two observations have been made. First, a car normally needs a parking space of 18-24 m<sup>2</sup> including the driveway, which is less than that required by law. Therefore, an alternative to enlarging the parking space to comply with the law requirements and, meanwhile, to respond with the number of cars is to manage the allocation of parking space per car according to the actual needs of car owners. This seems to be reasonable as the majority of car owners do not want only convenience in parking but also sufficiency as well as economy. Also, enlarging the parking space will increase costs to the building, resulting in an increase in the price level of residences. The second observation is that collecting parking fee helps limit the number of cars and make it fair for those who do not own cars.

Department of.....Housing..... Student's signature.....

Field of study.....Housing..... Advisor's signature.....

Academic year.....2004..... Co- advisor's signature.....

## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยความเมตตาและความช่วยเหลืออย่างดียิ่งของอาจารย์ที่ปรึกษา วิทยานิพนธ์ คือ ผศ.นท. ไตรวัฒน์ วิริยะศิริ และ อ. ยวดี ศิริ ซึ่งกรุณาสละเวลาให้คำแนะนำและข้อคิดเห็นต่างๆ ในการทำวิจัย อีกทั้งยังช่วยปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องในด้านต่างๆ ของผู้วิจัยเสมอมา จึงขอขอบพระคุณท่านอาจารย์ทั้งสองอย่างสูงมา ณ ที่นี้ และขอขอบพระคุณกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ทุกท่านที่กรุณาให้คำแนะนำตลอดข้อคิดเห็น อันเป็นประโยชน์ต่อการวิจัยอย่างยิ่ง

ขอขอบคุณหัวหน้าสำนักที่ดินและเจ้าหน้าที่สำนักที่ดินเขตจตุจักร ที่ช่วยอำนวยความสะดวกในการค้น ข้อมูลที่จำเป็นต่างๆ

ขอขอบคุณผู้จัดการ เจ้าหน้าที่และพนักงานรักษาความปลอดภัยในอาคารชุดต่างๆ ที่ได้ไปเก็บข้อมูล ซึ่งให้ความร่วมมือและช่วยเก็บข้อมูลต่างๆ เป็นอย่างดี

สุดท้ายนี้ผู้วิจัย และขอขอบพระคุณบิดา-มารดา และขอบคุณ คุณวีรยา ทัดตากร ที่คอยเป็นกำลังใจ และให้การสนับสนุนในทุกๆ ด้านแก่ผู้วิจัยเสมอมาจนสำเร็จการศึกษา

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฅ
สารบัญแผนภูมิ.....	ฉ
สารบัญรูปภาพ.....	ฐ
สารบัญแผนที่.....	ท
<b>บทที่ 1 บทนำ.....</b>	<b>1</b>
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์.....	3
1.3 ขอบเขตงานวิจัย.....	3
1.4 สมมุติฐานงานวิจัย.....	5
1.5 นิยามศัพท์เฉพาะ.....	5
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	6
<b>บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....</b>	<b>8</b>
2.1 แนวความคิดเกี่ยวกับการเดินทางและความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยกับแหล่งงาน.....	8
2.2 พฤติกรรมของผู้อยู่อาศัยที่มีต่อสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารชุดพักอาศัย.....	10
2.3 ปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการที่จอดรถยนต์.....	11
2.4 มาตรฐานและข้อกำหนดในการกำหนดจำนวนที่จอดรถยนต์.....	12
2.5 งานวิจัยในลักษณะใกล้เคียงกัน.....	13
<b>บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย.....</b>	<b>19</b>
3.1 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	20
3.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	21
3.3 การเลือกวิธีการสุ่มตัวอย่าง.....	23
3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	23



<b>บทที่ 4 ผลการศึกษา</b> .....	24
4.1 ข้อมูลของอาคารชุด.....	25
4.2 ข้อมูลการใช้ที่จอดรถ.....	40
4.3 ข้อมูลทั่วไปผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด.....	49
4.4 ข้อมูลด้านที่อยู่อาศัยของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด.....	54
4.5 ข้อมูลการเดินทาง.....	59
4.6 ความคิดเห็นต่อการปรับเปลี่ยนพื้นที่ที่จอดรถ.....	63
<b>บทที่ 5 การวิเคราะห์ข้อมูล</b> .....	64
5.1 ลักษณะทางกายภาพของอาคารชุด.....	65
5.2 ลักษณะของกลุ่มที่มีรถ.....	71
5.3 เหตุผลในการใช้รถ.....	81
5.4 ปัญหาในการใช้ที่จอดรถ.....	83
<b>บทที่ 6 บทสรุปและข้อเสนอแนะ</b> .....	84
6.1 ลักษณะโดยทั่วไปของอาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ และไม่พอ.....	84
6.2 ลักษณะโดยทั่วไปของกลุ่มผู้ที่อยู่ในอาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ และไม่พอ.....	84
6.3 ลักษณะของกลุ่มที่มีรถและไม่มียรถ.....	87
6.4 ปัญหาในการใช้ที่จอดรถ.....	88
6.5 ข้อเสนอแนะจากผลการศึกษา.....	88
<b>รายการอ้างอิง</b> .....	92
<b>ภาคผนวก</b> .....	94
ภาคผนวก ก.....	95
ภาคผนวก ข.....	100
<b>ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์</b> .....	102



## สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1.1	แสดงรายชื่ออาคารชุดในเขตจตุจักร.....	4
ตารางที่ 1.2	แสดงตารางการดำเนินงาน.....	7
ตารางที่ 2.1	แสดงการเปรียบเทียบข้อกำหนด กฎหมาย ในแต่ละสถานที่.....	13
ตารางที่ 3.1	แสดงจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่เป็นตัวแทนของกลุ่มประชากร.....	22
ตารางที่ 4.1.1	แสดงขนาดพื้นที่โครงการและขนาดพื้นที่อาคาร.....	36
ตารางที่ 4.1.2	แสดงจำนวนห้องชุดพักอาศัยต่ออาคารชุด.....	37
ตารางที่ 4.1.3	แสดงระดับชื่อ-ชายของอาคารชุด.....	37
ตารางที่ 4.1.4	แสดงระยะห่างจากอาคารชุดถึงระบบขนส่งสาธารณะ.....	38
ตารางที่ 4.1.5	แสดงค่าส่วนกลางของอาคารชุด.....	38
ตารางที่ 4.1.6	แสดงส่วนบริการของอาคารชุด.....	39
ตารางที่ 4.2.1	แสดงจำนวนที่จอดรถและการใช้งานจริงในแต่ละอาคาร.....	40
ตารางที่ 4.2.2	แสดงการครอบครองรถของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย.....	41
ตารางที่ 4.2.3	แสดงจำนวนการครอบครองรถของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย.....	42
ตารางที่ 4.2.4	แสดงประเภทของรถของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย.....	43
ตารางที่ 4.2.5	แสดงการผ่อนส่งรถยนต์ของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย.....	44
ตารางที่ 4.2.6	แสดงเหตุผลในการใช้รถยนต์ของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย.....	45
ตารางที่ 4.2.8	แสดงจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่มีปัญหาเรื่องที่จอดรถ.....	46
ตารางที่ 4.2.9	แสดงปัญหาเรื่องที่จอดรถของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย.....	47
ตารางที่ 4.2.10	แสดงค่าเช่าที่จอดรถต่อคันต่อเดือน.....	48
ตารางที่ 4.2.11	แสดงการแก้ปัญหาจำนวนที่จอดรถไม่พอ.....	49
ตารางที่ 4.3.1	แสดงเพศของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย.....	49
ตารางที่ 4.3.2	แสดงระดับอายุของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย.....	50
ตารางที่ 4.3.3	แสดงอาชีพของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย.....	51
ตารางที่ 4.3.4	แสดงรายได้ต่อครัวเรือนของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย.....	52
ตารางที่ 4.3.5	แสดงรายจ่ายต่อครัวเรือนของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย.....	53
ตารางที่ 4.4.1	แสดงจำนวนสมาชิกในห้องพักอาศัย.....	54
ตารางที่ 4.4.2	แสดงระยะเวลาในการพักอาศัยในห้องชุดปัจจุบันของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย.....	55
ตารางที่ 4.4.3	แสดงจำนวนการครอบครองที่อยู่อาศัยอื่นของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย.....	56
ตารางที่ 4.4.4	แสดงกรรมสิทธิ์ในห้องพักอาศัยของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย.....	57
ตารางที่ 4.4.5	แสดงขนาดของห้องพักอาศัยของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย.....	58
ตารางที่ 4.5.1	แสดงวิถีเดินทางไปทำงานของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย.....	59
ตารางที่ 4.5.2	แสดงระยะทางระหว่างที่พักอาศัยกับที่ทำงานของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย.....	60

ตารางที่ 4.5.3	แสดง ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางไปทำงาน.....	61
ตารางที่ 4.5.4	แสดงค่าใช้จ่ายในการเดินทางไป-กลับที่ทำงานของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย.....	62
ตารางที่ 4.6	แสดงความต้องการการปรับเปลี่ยนพื้นที่จอดรถยนต์ของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัยที่ไม่มีรถ.....	63
ตารางที่ 5.1.1	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนหน่วยพักอาศัยต่อขนาดที่ตั้งโครงการ.....	65
ตารางที่ 5.1.2	แสดงค่าการใช้พื้นที่ที่จอดรถต่อคัน.....	68
ตารางที่ 5.1.3	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองกับขนาดของห้องชุด.....	69
ตารางที่ 5.2.1	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับอายุ.....	71
ตารางที่ 5.2.2	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับรายได้.....	72
ตารางที่ 5.2.3	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับอาชีพ.....	72
ตารางที่ 5.2.4	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับรายได้ต่อครัวเรือน.....	74
ตารางที่ 5.2.5	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับระยะเวลาที่อยู่อาศัยในที่อยู่อาศัยปัจจุบัน.....	75
ตารางที่ 5.2.6	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับจำนวนสมาชิกในห้องพัก.....	76
ตารางที่ 5.2.7	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับกรรมสิทธิ์การครอบครองที่อยู่อาศัย.....	77
ตารางที่ 5.2.8	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับการครอบครองที่อยู่อาศัยอื่น.....	78
ตารางที่ 5.2.9	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับระยะทางระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงาน.....	79
ตารางที่ 5.2.10	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการใช้รถในการเดินทางไปทำงานกับระยะทางระหว่าง ที่อยู่อาศัยและที่ทำงาน.....	79
ตารางที่ 5.2.11	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาในการเดินทางไปทำงานกับระยะทาง.....	80
ตารางที่ 5.3.1	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเหตุผลในการใช้งานกับประเภทของรถที่ครอบครอง.....	81
ตารางที่ 5.3.2	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเหตุผลในการใช้งานกับระดับรายได้ต่อครัวเรือน.....	82
ตารางที่ 5.4.1	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาในการใช้ที่จอดรถกับประเภทรถที่ครอบครอง.....	83
ตารางที่ 6.1	แสดงการเปรียบเทียบลักษณะผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด.....	85
ตารางที่ 6.2	แสดงการเปรียบเทียบลักษณะผู้ที่มีรถและผู้ที่ไม่มีรถ.....	88

## สารบัญแผนภูมิ

หน้า

แผนภูมิที่ 2.1	การครอบครองรถยนต์ต่อระดับรายได้ในปี 2003 .....	14
แผนภูมิที่ 2.2	การครอบครองรถยนต์ต่อครัวเรือน แบ่งตามระดับรายได้ในปี 1972-2001 .....	14
แผนภูมิที่ 2.3	การครอบครองรถยนต์ต่อหน่วยที่อยู่อาศัย แบ่งตามระดับรายได้ในปี 1972-2001 .....	14
แผนภูมิที่ 2.4	แสดงการครอบครองรถยนต์ต่อครัวเรือนและต่อคน แบ่งตามความเป็นเจ้าของ เขตที่อยู่อาศัย และอายุ .....	15
แผนภูมิที่ 2.5	การครอบครองรถยนต์แตกต่างกันตามขนาดครัวเรือน .....	15
แผนภูมิที่ 2.6	การครอบครองรถยนต์ต่อครัวเรือนและต่อคน ในเมืองต่างๆของสหรัฐอเมริกา .....	15
แผนภูมิที่ 2.7	การครอบครองรถยนต์ต่อครัวเรือนตามความหนาแน่นของประชากร .....	16
แผนภูมิที่ 4.2.2	แสดงการครอบครองรถยนต์ของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย .....	41
แผนภูมิที่ 4.2.3	แสดงจำนวนการครอบครองรถยนต์ต่อกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย .....	42
แผนภูมิที่ 4.2.4	แสดงประเภทของรถยนต์ของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย .....	43
แผนภูมิที่ 4.2.5	แสดงการผ่อนส่งรถยนต์ของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย .....	44
แผนภูมิที่ 4.2.6	แสดงเหตุผลในการใช้รถยนต์ของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย .....	45
แผนภูมิที่ 4.2.8	แสดงจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่มีปัญหาเรื่องจราจร .....	46
แผนภูมิที่ 4.2.9	แสดงปัญหาเรื่องจราจร .....	47
แผนภูมิที่ 4.3.1	แสดงเพศของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย .....	49
แผนภูมิที่ 4.3.2	แสดงระดับอายุของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย .....	50
แผนภูมิที่ 4.3.4	แสดงรายได้ต่อครัวเรือนของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย .....	52
แผนภูมิที่ 4.3.5	แสดงรายจ่ายต่อครัวเรือนของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย .....	53
แผนภูมิที่ 4.4.1	แสดงจำนวนสมาชิกในห้องพักอาศัย .....	54
แผนภูมิที่ 4.4.2	แสดงระยะเวลาในการพักอาศัยในห้องชุดปัจจุบันของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย .....	55
แผนภูมิที่ 4.4.3	แสดงจำนวนการครอบครองที่อยู่อาศัยอื่นของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย .....	56
แผนภูมิที่ 4.4.4	แสดงกรรมสิทธิ์ในห้องพักอาศัยของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย .....	57
แผนภูมิที่ 4.4.5	แสดงขนาดของห้องพักอาศัยของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย .....	58
แผนภูมิที่ 4.5.1	แสดงวิธีการเดินทางไปทำงานของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย .....	59
แผนภูมิที่ 4.5.2	แสดงระยะทางระหว่างที่พักอาศัยกับที่ทำงานของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย .....	60
แผนภูมิที่ 4.5.3	แสดงระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางไปทำงาน .....	61
แผนภูมิที่ 4.5.4	แสดงค่าใช้จ่ายในการเดินทางไป-กลับที่ทำงานของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย .....	62
แผนภูมิที่ 5.1.1	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนหน่วยพักอาศัยต่อขนาดที่ตั้งโครงการ .....	66
แผนภูมิที่ 5.1.2	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอาคารและจุดรับส่งระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ .....	67
แผนภูมิที่ 5.1.3	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองกับขนาดของห้องชุด .....	69
แผนภูมิที่ 5.2.1	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองกับอายุ .....	72

แผนภูมิที่ 5.2.3	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับอาชีพ.....	73
แผนภูมิที่ 5.2.4	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับรายได้ต่อครัวเรือน.....	74
แผนภูมิที่ 5.2.5	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับระยะเวลาที่อยู่อาศัยในที่อยู่อาศัยปัจจุบัน.....	75
แผนภูมิที่ 5.2.6	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับจำนวนสมาชิกในห้องพัก.....	76
แผนภูมิที่ 5.2.7	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับกรรมสิทธิ์การครอบครองที่อยู่อาศัย.....	77
แผนภูมิที่ 5.2.8	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับการครอบครองที่อยู่อาศัยอื่น.....	78
แผนภูมิที่ 6.1	แสดงการเปรียบเทียบลักษณะผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด.....	86
แผนภูมิที่ 6.2	แสดงการเปรียบเทียบลักษณะอาคารชุดและลักษณะผู้อยู่อาศัยระหว่างอาคารชุด.....	87



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญรูปภาพ

หน้า

รูปที่ 1.1	ที่จอดรถที่ใช้ช่วงระยะถอยร่นของอาคารจากถนนหน้าโครงการ.....	2
รูปที่ 1.2	ที่จอดรถที่ใช้ช่วงระยะห่างระหว่างอาคาร.....	2
รูปที่ 1.3	ที่จอดรถใต้ตึก.....	3
รูปที่ 4.1	อาคารชุด A.....	26
รูปที่ 4.2	อาคารชุด B.....	27
รูปที่ 4.3	อาคารชุด C.....	28
รูปที่ 4.4	อาคารชุด D.....	29
รูปที่ 4.5	อาคารชุด E.....	30
รูปที่ 4.6	อาคารชุด F.....	31
รูปที่ 4.7	อาคารชุด G.....	32
รูปที่ 4.8	อาคารชุด H.....	33
รูปที่ 4.9	อาคารชุด I.....	34
รูปที่ 4.10	อาคารชุด J.....	35
รูปที่ 6.1	ตัวอย่างที่จอดรถตามแบบขออนุญาตก่อสร้าง.....	89
รูปที่ 6.2	ตัวอย่างการจอดรถตามการใช้งานจริง.....	89
รูปที่ 6.3	ตัวอย่างที่จอดรถตามแบบขออนุญาตก่อสร้าง.....	90
รูปที่ 6.4	ตัวอย่างการจอดรถตามการใช้งานจริง.....	90

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## สารบัญแผนที่

หน้า

แผนที่ 3.1 แผนที่เขตจตุจักรแสดงขอบเขต และเส้นทางคมนาคมหลัก.....	20
แผนที่ 4.1 แสดงตำแหน่งอาคารชุดที่ทำการศึกษาในเขตจตุจักร.....	25
แผนที่ 4.2 แสดงตำแหน่งอาคารชุด A.....	26
แผนที่ 4.3 แสดงตำแหน่งอาคารชุด B.....	27
แผนที่ 4.4 แสดงตำแหน่งอาคารชุด C.....	28
แผนที่ 4.5 แสดงตำแหน่งอาคารชุด D.....	29
แผนที่ 4.6 แสดงตำแหน่งอาคารชุด E.....	30
แผนที่ 4.7 แสดงตำแหน่งอาคารชุด F.....	31
แผนที่ 4.8 แสดงตำแหน่งอาคารชุด G.....	32
แผนที่ 4.9 แสดงตำแหน่งอาคารชุด H.....	33
แผนที่ 4.10 แสดงตำแหน่งอาคารชุด I.....	34
แผนที่ 4.11 แสดงตำแหน่งอาคารชุด J.....	35

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ต้นทุนในการจัดทำโครงการอสังหาริมทรัพย์ในปัจจุบัน ได้มีการปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก โดยเฉพาะต้นทุนค่าที่ดินและต้นทุนค่าก่อสร้าง ซึ่งรวมกันแล้วจะมีค่าอยู่ที่ประมาณร้อยละ 70-80 ของต้นทุนโครงการทั้งหมด (อัศวิน, 2546) เป็นผลมาจากจากการเพิ่มขึ้นของราคาที่ดินและจากการเพิ่มขึ้นของราคาวัสดุก่อสร้าง ค่าแรงงาน โดยเฉพาะโครงการในเขตศูนย์กลางธุรกิจซึ่งเป็นเขตที่มีราคาที่ดินสูงมาก เพื่อให้ได้ผลตอบแทนที่คุ้มค่า ทำให้มีโครงการอาคารพักอาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยและปานกลางเป็นจำนวนน้อย ดังนั้นการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่อาคารให้ได้สูงที่สุดจึงเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับอาคารประเภทนี้ โดยพื้นที่ในอาคารนั้นแบ่งเป็น 3 ส่วนใหญ่ๆ คือ พื้นที่สำหรับพักอาศัย พื้นที่ส่วนกลาง และพื้นที่จอดรถ ซึ่งพื้นที่ที่จอดรถนั้นเป็นพื้นที่ที่อยู่อาศัยไม่ได้ใช้ประโยชน์กันทุกคน เฉพาะผู้ที่มีรถเท่านั้นที่เป็นผู้ที่มาใช้งาน

กฎหมายและมาตรฐานในการพัฒนาโครงการพักอาศัยในปัจจุบันกำหนดให้มีที่จอดรถในทุกสถานที่บังคับให้ผู้ที่จะซื้อหรือเช่าบ้านต้องเสียค่าก่อสร้างที่จอดรถไม่ว่าจะต้องการหรือไม่ โดยทั่วไปข้อกำหนดสำหรับที่จอดรถจะลดความสามารถในการครอบครองที่อยู่อาศัยลง (Reducing Housing Affordability) และเพิ่มค่าใช้จ่ายทางเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมให้กับสังคม จากการศึกษาของ Todd Litman (2004) ถึงค่าใช้จ่ายในการพัฒนาโครงการที่พักอาศัยโดยทั่วไป ที่จอดรถ 1 คันต่อยูนิต เพิ่มค่าก่อสร้างประมาณ 12.5% และที่จอดรถ 2 คันเพิ่มค่าก่อสร้าง 25% เนื่องจากค่าก่อสร้างที่จอดรถเป็นการเพิ่มค่าเช่า โดยเฉพาะโครงการที่พักอาศัยราคาต่ำ จึงเป็นการไม่ยุติธรรมต่อกลุ่มที่อยู่อาศัยที่มีรายน้อยกว่ามาตรฐาน เป็นภาระทางการเงินให้แก่ที่อยู่อาศัยที่มีรายได้น้อยจำนวนมาก มาตรฐานที่จอดรถในปัจจุบันจึงเป็นเครื่องมือที่ไม่ประสบความสำเร็จในการทำให้ความต้องการที่จอดรถ (Parking Demand) และจำนวนที่จอดรถ (Parking Supply) มีความสมดุลกัน เพราะจำนวนรถยนต์ต่อหน่วยที่พักอาศัยมีความหลากหลาย แตกต่างกันไปตามกลุ่มที่อยู่อาศัยและเวลา มาตรการจัดการที่จอดรถที่หลากหลายจะสามารถช่วยทำให้ความต้องการที่จอดรถ (Parking Demand) และจำนวนที่จอดรถ (Parking Supply) มีความสมดุลกันได้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจและความเท่าเทียมกันในโครงการพักอาศัยระดับต่างๆ

จากงานวิจัยเรื่อง แนวทางการอยู่อาศัยหลังจากการรื้อย้ายชุมชนผู้มีรายได้น้อย จากแนวราบสู่แนวสูง (จุลี, 2545) ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาโครงการอาคารชุมชนทรัพย์สิน 26-7 ซึ่งเป็นอาคารชุดพักอาศัยอาคารสูง 26 ชั้น และอพาร์ทเมนต์ 7 ชั้น ตั้งอยู่ที่ซอยไผ่สิงโต เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร เดิมที่อยู่อาศัยส่วนใหญ่เป็นผู้มีรายได้น้อยที่ได้ย้ายจากชุมชนไผ่สิงโต เนื่องจากทางสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ต้องการใช้พื้นที่ที่เป็นที่ตั้งชุมชนเดิมคืน จึงได้ทำการแบ่งปันการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land Sharing) สร้างอาคารขนาดใหญ่แล้วย้ายชาวชุมชนเข้ามาอยู่แทน พบว่าที่จอดรถในอาคารนี้ไม่ได้ใช้งานอย่างเต็มจำนวนตามที่ข้อกำหนดได้บัญญัติไว้ เนื่องจากผู้ที่อยู่อาศัยในอาคาร ส่วนใหญ่เป็นผู้มีรายได้น้อย ไม่มีรถยนต์เป็นของตัวเอง และอีกส่วน



หนึ่ง คือกลุ่มผู้อยู่อาศัยที่มีรถยนต์เป็นของตนเอง แต่เป็นรถหลักและรถกระบะที่มีหลังคาสูงเพื่อใช้ในการประกอบอาชีพ ซึ่งไม่สามารถขึ้นบนอาคารจอดรถได้เนื่องจากข้อจำกัดเรื่องระยะดิ่งของอาคาร ทำให้ต้องมีการปรับเปลี่ยนพื้นที่จอดรถใช้เพื่อการอื่นแทน เช่น เป็นพื้นที่เพื่อการพาณิชย์ ที่เก็บของ หรือที่รกร้างว่างเปล่า กลายเป็นที่วิ่งเล่นของเด็กๆในอาคาร ซึ่งให้ทั้งผลตอบแทนและต้องเสียค่าใช้จ่ายในการดูแลพื้นที่

ดังนั้นการศึกษาเรื่องความสัมพันธ์และพฤติกรรมการใช้ที่จอดรถของผู้อยู่อาศัยรายได้น้อยถึงปานกลางในอาคารอยู่อาศัยรวมขนาดใหญ่ จึงเป็นสิ่งจำเป็น เพื่อให้ทราบได้ว่าแท้จริงแล้ว การใช้ประโยชน์จริงของที่จอดรถในอาคารระดับนี้เป็นเท่าใด และมีปัจจัยใดบ้างที่มีผลต่อการใช้พื้นที่ที่จอดรถ เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงมาตรฐานหรือข้อกำหนดต่างๆ ให้เหมาะสมกับสภาพความเป็นอยู่ของผู้อยู่อาศัย และเพื่อให้เกิดการพัฒนาโครงการลักษณะนี้ให้เกิดประสิทธิผลในอนาคตได้สูงสุด



รูปที่ 1.1 ที่จอดรถที่ใช้ช่วงระยะถอยร่นของอาคารจากถนนหน้าโครงการ



รูปที่ 1.2 ที่จอดรถที่ใช้ช่วงระยะห่างระหว่างอาคาร



รูปที่ 1.3 ที่จอดรถใต้ตึก

## 1.2 วัตถุประสงค์

1. ศึกษาการใช้ประโยชน์ของพื้นที่จอดรถในอาคารชุดของผู้มีรายได้น้อยถึงปานกลาง เปรียบเทียบกับมาตรฐานและข้อกำหนดต่างๆ

2. ศึกษาตัวแปรที่มีผลกระทบต่อความต้องการพื้นที่ที่จอดรถในอาคารชุดของผู้มีรายได้น้อยถึงปานกลาง

## 1.3 ขอบเขตงานวิจัย

1. การศึกษาครั้งนี้เน้นการศึกษาการใช้ประโยชน์ของที่จอดรถในอาคารอยู่อาศัยรวมขนาดใหญ่ ความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ในส่วนต่างๆ และพฤติกรรมของผู้อยู่อาศัยที่มีผลต่อการใช้หรือไม่ใช้ที่จอดรถ

2. การศึกษาครั้งนี้ เน้นการศึกษาอาคารชุดที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ ในเขตเมืองชั้นใน พื้นที่ที่จะศึกษา คือ พื้นที่เขตจตุจักร เนื่องจากการสำรวจข้อมูลเบื้องต้น พบว่าเขตจตุจักรเป็นเขตที่มีอาคารชุดสำหรับผู้มีรายได้น้อยและรายได้ปานกลางมากที่สุด (ใช้ระดับราคาตามราคาประเมินของกรมธนารักษ์) ในเขตชั้นใน จำนวนทั้งสิ้น 46 โครงการ

3. การศึกษาวิจัยเลือกเฉพาะอาคารชุดที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ คือ อาคารชุดระดับราคาไม่เกิน 1,130,000 บาท (คำนวณความสามารถการขวงเงินสินเชื่อจากเครื่องคำนวณสินเชื่อของธนาคารอาคารสงเคราะห์, 2547)

ตารางที่ 1.1 แสดงรายชื่ออาคารชุดในเขตจตุจักร(กรมที่ดิน, 2546)

โครงการ	โครงการ
1 เกษตรเวสต์ซีเดนที 1	24 เพ็ญศิริ เฟลซ
2 เกษตรวิลล่า ทาวเวอร์ คอนโดมิเนียม	25 แฟร์วิว คอนโดมิเนียม
3 ดับบลิว.พี.เซ็นทรัลคอนโดมิเนียม	26 โมโนเฟลซ คอนโดมิเนียม
4 เซ็นทรัล รัชโยธินปาร์ค	27 ยูไนเต็ด รัชดา ลิฟวิ่ง
5 เดอะรอยัล วิภาวดี คอนโดมิเนียม	28 รัชดา เทอเรส คอนโดมิเนียม
6 เดอะเลกาซี วิภาวดี	29 รัชดา พาววิลเลียน
7 ไดมอนด์ รัชดา เฟลซ โครงการ 1	30 รัชดา-ชวนชม แมนชั่น
8 ไดมอนด์ รัชดา เฟลซ โครงการ 2	31 รัชดา วิลล์
9 ตะวันนาเอ็กซ์คลูซีฟเฝ้าส์	32 รัชโยธินเฟลซ
10 เนเซอร์ เฟลซ 1	33 รัชอภาทาวเวอร์
11 บ้านพิมแพร	34 ลัคกี้ สตาร์ คอนโด
12 บ้านประชานิเวศน์	35 ลาเมซอง
13 บ้านพระยาภิรมย์-รัชดา	36 เลิศอุบล สกายไลฟ์ ทาวเวอร์
14 บ้านวิภาวดี	37 วิภาวดี วิว
15 บ้านสมปราชณนา	38 วิภาวดี สวีท
16 บ้านสวนจตุจักร	39 วิภาวดี อินเตอร์เนชั่นแนลเฟลซ
17 บ้านสวนธน 4	40 ศุภาลัย ปาร์ค 1
18 ประเสริฐสุข	41 ศุภาลัย ปาร์ค 2
19 ป่าลมสวีท คอนโด	42 ศุภาลัย ปาร์ค 3
20 พรหมไพศาล คอนโดมิเนียม	43 อภาเฟลซ
21 พัฒนฉัตรสวีท	44 เอ็กซ์คลูซีฟ เฟลซ
22 พีควิทท์ ทาวเวอร์	45 โฟร์สตาร์ทแมนชั่น
23 พีท รัชดา คอนโดมิเนียม	46 สุภาพงษ์ เฟลซ

โดยจากการศึกษาเบื้องต้น พบว่ามีอาคารชุดที่มีที่จอดรถพอเพียงจำนวน 13 โครงการ และคัดเลือกอาคารที่ระดับราคาไม่เกินที่กำหนด พบว่ามีจำนวน 6 โครงการ แต่มี 1 โครงการที่มีอัตราการขายได้ไม่ถึงร้อยละ 50 จึงเลือกมาเพียง 5 โครงการ และเลือกกลุ่มประชากรจากอาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ โดยการสุ่มอีก 5 โครงการ

สรุปกลุ่มประชากรที่นำมาใช้ในการวิจัยคือ

- 1.กลุ่มประชากรที่เป็นอาคารชุดขนาดใหญ่ในเขตจตุจักร ทั้งหมด 10 โครงการ
- 2.กลุ่มประชากรที่เป็นผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดนั้นๆ

#### 1.4 สมมุติฐานงานวิจัย

อาคารอยู่อาศัยรวมขนาดใหญ่สำหรับผู้มีรายได้น้อยถึงปานกลาง น่าจะมีความต้องการใช้ที่จอดรถน้อยกว่าอัตราส่วนตามที่กฎหมายกำหนด

#### 1.5 นิยามศัพท์เฉพาะ

1. อาคารอยู่อาศัยรวม หมายความว่า อาคารหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของอาคารที่ใช้เป็นที่อยู่อาศัยสำหรับหลายครอบครัว โดยแบ่งออกเป็นหน่วยแยกจากกันสำหรับแต่ละครอบครัว(กฎกระทรวงฉบับที่ 55 อ้างถึงใน วีระเดช, 2544)
2. ที่จอดรถ หมายความว่า พื้นหรือสิ่งก่อสร้างขึ้นมาเพื่อใช้เป็นที่จอดรถสำหรับอาคารบางชนิดหรือบางประเภท ทั้งนี้ให้หมายความรวมถึงพื้นที่หรือสิ่งก่อสร้างขึ้นเพื่อใช้เป็นที่จอดรถ เพื่อให้เช่าจอดหรือเก็บฝาก(กฎกระทรวงฉบับที่ 55 อ้างถึงใน วีระเดช, 2544)
3. อาคารขนาดใหญ่ หมายความว่า อาคารที่มีพื้นที่รวมกันทุกชั้นหรือชั้นหนึ่งชั้นใดในหลังเดียวกันเกิน 2,000 ตารางเมตร หรืออาคารที่มีความสูงตั้งแต่ 15.00 เมตรขึ้นไป และมีพื้นที่รวมกันทุกชั้นหรือชั้นหนึ่ง ชั้นใดในหลังเดียวกันเกิน 1,000 ตารางเมตร แต่ไม่เกิน 2,000 ตารางเมตร การวัดความสูงของอาคารให้ วัดจากระดับพื้นดินที่ก่อสร้างถึงพื้นดาดฟ้า(กฎกระทรวงฉบับที่ 55 อ้างถึงใน วีระเดช, 2544)
4. อาคารชุด หมายความว่า อาคารที่บุคคลสามารถแยกกรรมสิทธิ์ออกได้เป็นส่วนๆ โดยแต่ละ ส่วนประกอบด้วยกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินส่วนบุคคลและกรรมสิทธิ์ร่วมในทรัพย์สินกลาง (พระราชบัญญัติอาคารชุด 2522 อ้างถึงใน วิชัย, 2531)
5. "ทรัพย์สินส่วนบุคคล" หมายความว่า ห้องชุด และหมายความรวมถึงสิ่งปลูกสร้างหรือที่ดินที่จัดไว้ให้เป็น ของเจ้าของห้องชุดแต่ละราย(พระราชบัญญัติอาคารชุด 2522 อ้างถึงใน วิชัย, 2531)
6. "ทรัพย์สินกลาง" หมายความว่า ส่วนของอาคารชุดที่มีใช้ห้องชุด ที่ดินที่ตั้งอาคารชุด และที่ดินหรือ ทรัพย์สินอื่นที่มีไว้เพื่อใช้หรือเพื่อประโยชน์ร่วมกันสำหรับเจ้าของร่วม(พระราชบัญญัติอาคารชุด 2522 อ้างถึงใน วิชัย, 2531)
7. ที่ว่าง หมายความว่า พื้นที่ยื่นปราศจากหลังคาหรือสิ่งก่อสร้างปกคลุม ซึ่งพื้นที่ยังคงว่างจะจัดให้ เป็นบ่อน้ำ สระว่ายน้ำ บ่อพักน้ำเสีย ที่พักรวมมูลฝอย ที่พักรวมมูลฝอยหรือที่จอดรถ ที่อยู่ภายนอกอาคารก็ได้ และให้หมายความรวมถึงพื้นที่ของสิ่งก่อสร้าง หรืออาคารที่สูงจากระดับพื้นดินไม่เกิน

- 1.20 เมตร และไม่มีหลังคาเรือนหรือสิ่งก่อสร้างปกคลุมเหนือระดับนั้น(กฎกระทรวงฉบับที่ 55 อ้างถึงใน วีระเดช, 2544)
8. อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอเพียง หมายความว่า อาคารชุดที่มีพื้นที่จอดรถพอกับจำนวนรถยนต์ของผู้พักอาศัย โดยไม่ไปจอดรถล้ำพื้นที่ภายนอกโครงการ ไม่ว่าจะเป็นการจอดซ้อนคันหรือไม่ก็ตาม และไม่คำนึงถึงจำนวนที่จอดรถยนต์ตามที่กฎหมายกำหนด
  9. อาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอเพียง หมายความว่า อาคารชุดที่มีพื้นที่จอดรถไม่พอกับจำนวนรถยนต์ของผู้พักอาศัย โดยต้องจอดรถล้ำออกไปนอกพื้นที่โครงการ
  10. เขตกรุงเทพมหานครชั้นใน หมายความว่า เขตกรุงเทพมหานครแบ่งตามที่ตั้งของพื้นที่ แบ่งโดยกองควบคุมและจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2544 ซึ่งเขตชั้นในประกอบด้วย 21 เขตปกครอง คือ พระนคร ป้อมปราบศัตรูพ่าย สัมพันธวงศ์ ปทุมวัน บางรัก ยานนาวา สาทร บางคอแหลม ดุสิต บางซื่อ ญาไท ราชเทวี ห้วยขวาง คลองเตย จตุจักร ธนบุรี คลองสาน บางกอกน้อย บางกอกใหญ่ ดินแดง วัฒนา
  11. ระดับรายได้ต่ำ หมายถึง ระดับรายได้ต่อครัวเรือนอ้างอิงตามการเคหะแห่งชาติตั้งแต่ระดับ ก.ลงมา คือ รายได้ต่ำกว่า 15,000 บาทต่อเดือน(การเคหะแห่งชาติ, 2546)
  12. ระดับรายได้ปานกลาง หมายความว่า ระดับรายได้ต่อครัวเรือนอ้างอิงตามการเคหะแห่งชาติ ตั้งแต่ระดับ ข. ถึงระดับ ค. คือ รายได้ตั้งแต่ 15,001 ถึง 31,500 บาทต่อเดือน(การเคหะแห่งชาติ, 2546)
  13. ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ หมายความว่า ระบบการขนส่งมวลชนที่ภาครัฐเป็นผู้จัดหาหรือร่วมลงทุน ได้แก่ ระบบรถโดยสารประจำทาง และระบบรถไฟฟ้า

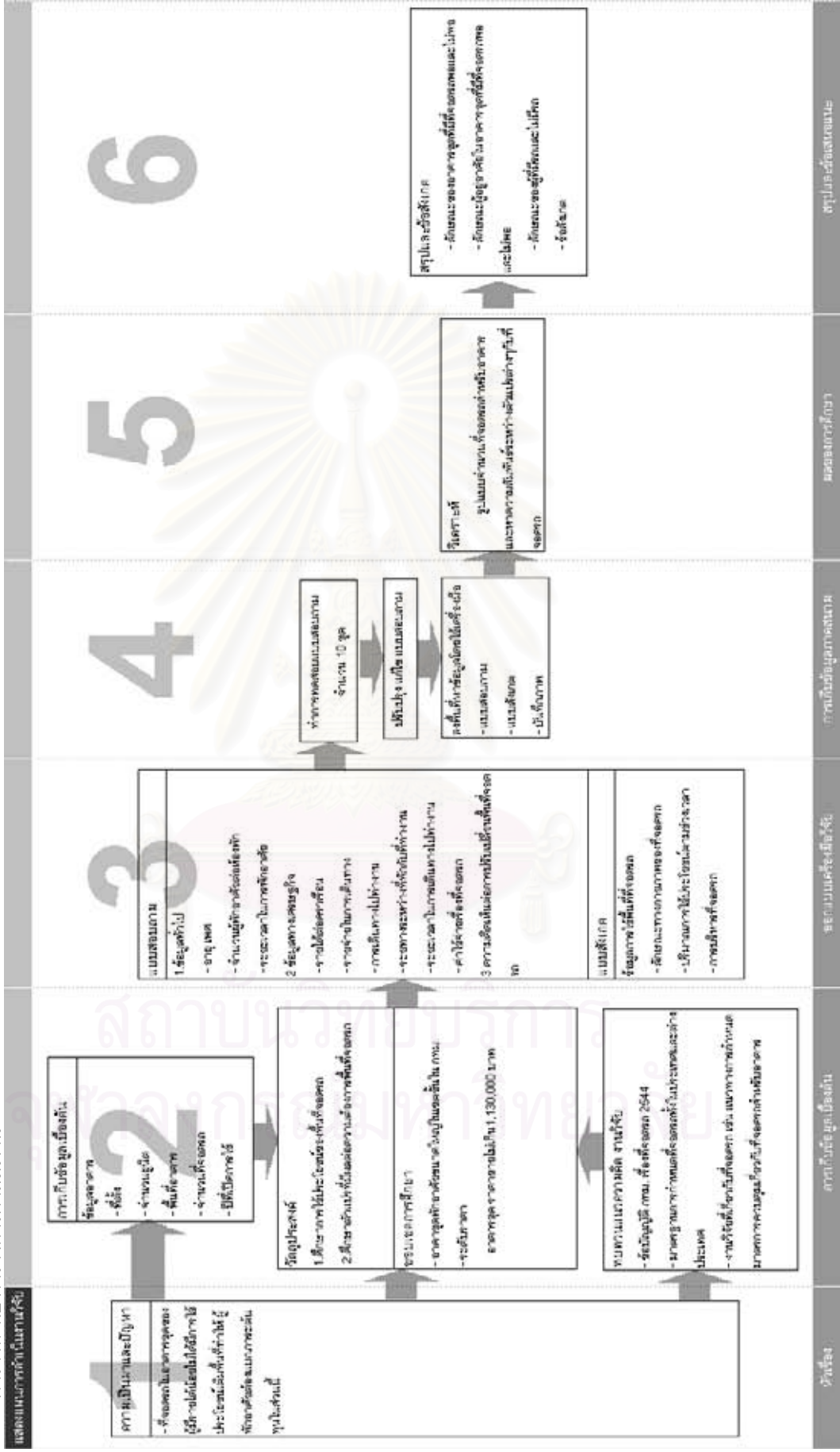
## 1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. สามารถทราบถึงความจำเป็นและรูปแบบของการใช้ที่จอดรถ ที่เหมาะสมกับอาคารชุดผู้อยู่อาศัย รายได้น้อยถึงปานกลางในเขตกรุงเทพฯ ชั้นในได้ เพื่อพัฒนารูปแบบของโครงการอาคารชุดในอนาคต ให้เหมาะสมและตอบสนองต่อการใช้งานจริงได้

2. สามารถนำไปพัฒนาเป็นข้อมูล อันนำไปสู่การแก้ไขกฎหมายในการกำหนดมาตรฐานค่าสูงสุดของอาคารอยู่อาศัยรวมขนาดใหญ่สำหรับผู้อยู่อาศัยรายได้น้อยถึงปานกลาง ในอนาคต ซึ่งจะทำให้ลดต้นทุนในการก่อสร้าง เพื่อลดราคาที่อยู่อาศัยให้เหมาะสมกับระดับของรายได้



ตารางที่ 1.2 ตารางการดำเนินงาน



## บทที่ 2

### แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยได้ทำการศึกษา แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยได้แบ่งเป็น 5 ส่วน ดังต่อไปนี้

- 2.1 แนวความคิดเกี่ยวกับการเดินทางและความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยกับแหล่งงาน
- 2.2 พฤติกรรมของผู้อยู่อาศัยที่มีต่อสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารชุดพักอาศัย
- 2.3 ปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการที่จอดรถยนต์
- 2.4 มาตรฐานและข้อกำหนดในการกำหนดจำนวนที่จอดรถยนต์
- 2.5 งานวิจัยในลักษณะใกล้เคียงกัน

#### 2.1 แนวความคิดเกี่ยวกับการเดินทางและความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยกับแหล่งงาน

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

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

2. ลักษณะของผู้เดินทาง อันได้แก่ รายได้ การเป็นเจ้าของรถยนต์ ขนาดและโครงสร้างของครอบครัว ความหนาแน่นของย่านพักอาศัย อาชีพ สถานที่ตั้งของที่ทำงาน ซึ่งปัจจัยเหล่านี้จะมีความสัมพันธ์ระหว่างกันในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง โดยถ้าอัตราการเป็นเจ้าของรถยนต์สูง อัตราการใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางก็จะลดลงด้วย

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

3. ลักษณะของการคมนาคมขนส่ง ระดับการให้บริการของแต่ละรูปแบบการเดินทางจะมีผลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง อันได้แก่ ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง การเข้าถึงการบริการ และความสะอาดสบาย

ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง จากการศึกษ้อัตราส่วนระหว่างเวลาที่ใช้ในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะต่อเวลาที่ใช้ในการเดินทางด้วยรถยนต์ พบว่าถ้าอัตราส่วนดังกล่าวเพิ่มสูงขึ้น อันหมายถึงเวลาที่ใช้ในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะสูงกว่าการเดินทางด้วยรถยนต์แล้ว จำนวนผู้ที่จะเลือกเดินทางด้วยระบบ



ขนส่งสาธารณะจะน้อยลง (เวลาที่ใช้ในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ รวมเวลาในการเดินทางไปใช้บริการ เวลาการรอคอย เวลาที่อยู่ในยานพาหนะ เวลาที่ใช้ในช่วงการเปลี่ยนยานพาหนะ และเวลาในการเดินทางจากสถานีไปยังจุดหมายปลายทาง ส่วนเวลาที่ใช้ในการเดินทางด้วยรถยนต์ รวมเวลาที่ใช้ในการจอด และเวลาในการเดินทางจากรถไปยังจุดหมายปลายทาง)

ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง จากการศึกษาอัตราค่าใช้จ่ายในการเดินทางระหว่างระบบขนส่งสาธารณะต่อค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยรถยนต์ ถ้าสัดส่วนดังกล่าวสูงขึ้น ซึ่งหมายถึงค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะสูงกว่ารถยนต์แล้ว จำนวนผู้ที่เลือกใช้การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะจะลดลง (ค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ คือ อัตราค่าโดยสาร ส่วนค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยรถยนต์ ได้แก่ ค่าน้ำมันรถ ค่าจอดรถ ส่วนค่าใช้จ่ายอื่นๆ เช่น ภาษีรถยนต์ ค่าประกัน นั้นโดยส่วนใหญ่แล้วผู้ใช้รถจะไม่ค่อยนำมาพิจารณาในรูปแบบการเดินทาง)

- สอั้ง จ่อมแดงธรรม (2537) ทำการวิจัยเรื่อง “พฤติกรรมการเดินทางก่อนเข้าอยู่กับหลังเข้าอยู่อาศัยในคอนโดมิเนียม ในกรุงเทพมหานคร เขตชั้นใน และเขตชั้นกลาง” ผลการศึกษาพบว่า
  1. การเดินทางในปัจจุบันโดยเฉลี่ยมีระยะทางการเดินทางและระยะเวลาการเดินทางสั้นกว่าก่อนเข้าอยู่อาศัยในคอนโดมิเนียม แต่ค่าใช้จ่ายการเดินทางก่อนเข้าอยู่และหลังเข้าอยู่โดยเฉลี่ยไม่แตกต่างกัน ส่วนรูปแบบการเดินทางก่อนเข้าอยู่และหลังเข้าอยู่ส่วนใหญ่ยังคงใช้รถประจำทาง
  2. การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อระยะทางการเดินทางในปัจจุบัน พบว่า ระยะทางระหว่างที่อยู่อาศัยกับที่ทำงาน เป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดที่มีผลต่อ ระยะทางการเดินทางในปัจจุบัน โดยรูปแบบการเดินทางระยะสั้น ๆ จะใช้ รูปแบบการเดินทางโดยการเดิน ปัจจัยที่สำคัญรองลงมา คือ อายุของหัวหน้า ครัวเรือน
  3. การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อระยะเวลาการเดินทางในปัจจุบัน พบว่า รูปแบบการเดินทางและระยะทางการเดินทางภายใน 1 วัน เป็นปัจจัย ที่สำคัญที่สุด ส่วนรายได้เป็นปัจจัยสำคัญรองลงมาที่มีผลต่อระยะเวลาการเดินทางในปัจจุบัน
  4. การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อค่าใช้จ่ายในการเดินทางปัจจุบัน พบว่า การเดินทาง และรายได้ เป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดที่มีผลต่อ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางในปัจจุบัน ระยะทางการเดินทางภายใน 1 วัน เป็น ปัจจัยสำคัญรองลงมาที่มีผลต่อค่าใช้จ่ายในการเดินทาง
  5. การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่มีผลต่อรูปแบบการเดินทางในปัจจุบัน พบว่า อายุ อาชีพ รายได้ ย่านที่ตั้งของแหล่งงาน ระยะเวลาของการอยู่อาศัย เป็นปัจจัยที่มีผลต่อรูปแบบในการเลือกใช้นานพาหนะ ที่ใช้เดินทาง
  6. การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลง ระยะทางการเดินทาง พบว่า อาชีพ สาเหตุของการย้ายจากที่อยู่อาศัยเดิม ย่านที่ตั้งของที่อยู่อาศัยเดิม เป็นปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลง ระยะทาง การเดินทาง
  7. การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลง ระยะเวลาการเดินทาง ไม่พบว่า มีปัจจัยใดที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงระยะ เวลาการเดินทาง
  8. การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลง ค่าใช้จ่ายการเดินทาง พบว่า จำนวนผู้ร่วมโดยสาร เป็นปัจจัยที่มีผลต่อการ เปลี่ยนแปลงค่าใช้จ่ายการเดินทาง

9. การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลง รูปแบบการเดินทาง ไม่พบว่า มีปัจจัยใดที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทาง

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

1. เส้นทางคมนาคมและระยะทาง ที่อยู่อาศัยที่อยู่ใกล้เส้นทางคมนาคมจะสามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็วและลดระยะเวลาในการเดินทางลง

2. อาชีพและรายได้ พบว่าประชากรที่มีรายได้ดีจะมีระยะทางในการเดินทางไปทำงานเป็นระยะทางที่ไกลกว่า และจะยึดที่อยู่อาศัยในเขตชานเมืองที่อยู่ใกล้ถนนหลักหรือทางด่วน ทำให้สามารถเดินทางได้สะดวก ส่วนผู้มีรายได้น้อยจะเลือกที่อยู่อาศัยใกล้ที่ทำงาน โดยพยายามลดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางลงให้เหลือน้อยที่สุด มักเดินทางโดยบริการขนส่งสาธารณะ การเดินทางจะใช้ระยะทางสั้นกว่าผู้มีรายได้ดี

3. ลักษณะทางเชื้อชาติของประชากร ทำให้เกิดการรวมกลุ่มทางเชื้อชาติและวัฒนธรรม โดยมักจะไปตั้งที่อยู่อาศัยเป็นกลุ่มก้อนในบางส่วนของเมือง ทำให้ปริมาณการเดินทางไปทำงานในย่านนั้นของเมืองมีปริมาณสูงตามไปด้วย

- Yeh & Lee, 1975(อ้างถึงใน ปณต,2539) ศึกษาพบว่า ดัชนีความพอใจต่อปัจจัยเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมของที่ตั้ง ซึ่งประกอบด้วย ความใกล้ของระยะทางกับสถานที่ต่างๆ เช่น ที่ทำงาน โรงเรียนของบุตรหลาน มีค่าสูง
- Wingo, 1961(อ้างถึงใน ปณต,2539) ได้ให้ความสำคัญกับการเดินทางมากที่สุด โดยศึกษาพบว่ามีการเดินทางเข้าสู่อำเภอเข้าสู่แหล่งงานเป็นจำนวนมาก เพราะต้องการความสะดวกสบายและลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง จนกระทั่งพบทำเลที่ตั้งแห่งใหม่
- Goodall, 1975(อ้างถึงใน ปณต,2539) การเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยนั้นจะต้องมีความสะดวกในการเดินทางเข้าถึงแหล่งบริการต่างๆ โดยเฉพาะใกล้แหล่งงานและโรงเรียนของบุตรหลาน โดยควรจะมีที่ตั้งอยู่ริมถนนสายสำคัญหรือสถานีรถไฟ ซึ่งมีความได้เปรียบในการเข้าถึงมากกว่าที่ตั้งที่อยู่ห่างจากสิ่งอำนวยความสะดวกเหล่านี้

## 2.2 พฤติกรรมของผู้อยู่อาศัยที่มีต่อสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารชุดพักอาศัย

การอยู่อาศัยในอาคารชุดที่มีความสูงและความหนาแน่นของห้องชุดมาก การใช้สอยอาคารจำเป็นที่จะต้องมีส่วนอำนวยความสะดวกประเภทต่างๆ เช่น ลิฟท์ ที่จอดรถ ที่ทิ้งขยะ เป็นต้น

1. ที่จอดรถ การออกแบบที่กำหนดจำนวนที่จอดรถไว้ในแบบ ส่วนใหญ่จะไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้พักอาศัยได้ เนื่องจากมาตรฐานในการออกแบบมักใช้ข้อบัญญัติท้องถิ่น ที่กำหนดจำนวนที่จอดรถ

เป็นสัดส่วนกับพื้นที่อาคาร ไม่เหมาะสมกับความต้องการแท้จริงของผู้ใช้สอย ประกอบกับอาคารชุดมีการใช้งาน ผิดวัตถุประสงค์ เช่นทำเป็นสำนักงาน ทำให้ผู้ติดต่อและลูกค้าซึ่งจำเป็นต้องมีที่จอดรถมากขึ้น ทำให้เกิดปัญหา ที่จอดรถไม่เพียงพอ หรือในบางโครงการก็มีการกำหนดพื้นที่จอดรถเป็นทรัพย์สินส่วนกลาง ทำให้ไม่สามารถ กำหนดตำแหน่งตายตัวสำหรับการจอดรถของผู้พักอาศัย ทำให้มีการแย่งที่จอดรถกัน แต่ในบางโครงการกำหนด ให้ที่จอดรถเป็นทรัพย์สินส่วนบุคคล หมายถึงเป็นพื้นที่ซื้อขายให้พร้อมกับพื้นที่ห้องชุด ซึ่งจะแก้ปัญหาเรื่องตำแหน่ง ของที่จอดรถได้

2. ห้องอาหารและร้านค้าย่อย อาคารชุดส่วนใหญ่จะมีไว้เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้อยู่อาศัยใน โครงการ แต่กรรมสิทธิ์ส่วนใหญ่จะเป็นส่วนบุคคล ประกอบกับไม่มีข้อบังคับตายตัวให้ผู้ประกอบการห้องอาหาร และร้านค้าย่อยต้องเปิดบริการตลอดไป ทำให้มีการลดขนาดหรือเลิกกิจการลง เนื่องจากมีผู้ใช้บริการน้อย

3. สระว่ายน้ำ เป็นส่วนเสริมให้การขายเพื่อสร้างความน่าสนใจให้กับโครงการ แต่เมื่อมีการเข้าพัก อาศัย กลับพบว่าปริมาณการใช้งานไม่มากนัก อาจจะทำให้ความสะอาดหรือขนาดของสระว่ายน้ำไม่จุใจให้ใช้ ประกอบกับผู้อยู่อาศัยในกลุ่มอาคารชุดกลุ่มที่ทำเป็นสำนักงานก็จะมีไม่มีการใช้งานส่วนนี้เลย

4. สวนหย่อม สนามเด็กเล่น พื้นที่ที่จัดให้เป็นสวนหย่อมหรือสนามเด็กเล่นมักจะเป็นชั้นล่างสุด หรือไม่ ก็เป็นคาบฟ้าสูงสุด ซึ่งการที่จะให้ผู้อยู่อาศัยนำเด็กไปเล่นก็จะต้องไปดูแลเพื่อความปลอดภัย (Cappon อ้างถึง ใน ปณต,2539)

การเปลี่ยนแปลงห้องพักอาศัยเป็นสำนักงาน ถ้ามีปริมาณมากกว่า 3 คนขึ้นไป พบว่า พฤติกรรมการใช้ สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ของโครงการจะเปลี่ยนแปลงไป เช่น ความต้องการใช้ที่จอดรถมีมากขึ้น การใช้ ลิฟท์ปริมาณสูงขึ้น ขยะมีปริมาณมากขึ้น

### 2.3 ปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการที่จอดรถยนต์(Highway Research Board, 1974:17-18)

1. ลักษณะของประชากร ลักษณะพื้นฐานของประชากรที่มีผลต่อความต้องการที่จอดรถ เช่น ขนาดของ ครอบครัว ช่วงอายุของประชากร รายได้ อัตราการเป็นเจ้าของรถยนต์ และความหนาแน่นของประชากรในย่าน พักอาศัย โดยช่วงอายุของประชากรในวัยที่สามารถขับรถได้จะอยู่ในช่วง 16-76 ปี ประชากรในช่วงวัยหนุ่มสาว จะชี้ให้เห็นถึงความต้องการสถานที่จอดรถทั้งในส่วนที่จอดรถของย่านพักอาศัย และสถานที่จอดรถของสถาน ศึกษ

ความหนาแน่นของประชากรจะมีผลต่อความต้องการที่จอดรถ เนื่องจากพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของ ประชากรต่ำ โดยทั่วไปแล้วการบริการของระบบขนส่งสาธารณะจะน้อยตาม เช่น บริเวณชานเมือง การเดินทาง ของประชากรเพื่อไปทำงานหรือซื้อสินค้าส่วนใหญ่ จะเป็นการเดินทางด้วยรถยนต์ ซึ่งมีผลต่อความต้องการ สถานที่จอดรถ

2.การใช้อาคารและที่ดิน การใช้อาคารและที่ดินจะก่อให้เกิดความต้องการที่จอดรถที่สัมพันธ์กับขนาด พื้นที่ของอาคาร จำนวนผู้ใช้อาคาร เช่น จำนวนพนักงาน ผู้มาติดต่อ จำนวนผู้ชม หรือลักษณะของหน่วยการใช้ สอยอาคาร เช่น จำนวนห้องพัก จำนวนเตียงของโรงพยาบาล จำนวนที่นั่งในโรงภาพยนตร์ เป็นต้น

3.ทางเลือกของรูปแบบการเดินทาง ความต้องการที่จอดรถจะลดน้อยลงถ้าผู้เดินทางมีรูปแบบการเดินทาง ทางอื่นๆ แทนการเดินทางด้วยรถยนต์ เช่น แท็กซี่ ระบบขนส่งมวลชน โดยรูปแบบการเดินทางที่เป็นทางเลือกจะ

ต้องมีจำนวนเพียงพอ และมีลักษณะที่ดึงดูดให้มาใช้บริการ ในด้านความสะดวกสบาย ช่วงเวลาในการให้บริการ ระยะเวลาในการเดินทาง ระยะการเดินทาง ระยะเวลาเดินทาง ระยะเวลาเดินทาง และค่าใช้จ่าย

4.สภาพการจราจร ความต้องการที่จอดรถจะถูกจำกัดลงด้วยความสามารถในการรองรับถนน เพื่อที่จะควบคุมสภาพการจราจรให้เหมาะสมกับปริมาณการรองรับของถนนนั้นๆ

5.ความแออัดคับคั่งของสถานที่จอดรถ ความต้องการที่จอดรถจะน้อยลงถ้าระยะเวลาที่ใช้ในการเข้าหรือออกสถานที่จอดรถกินเวลานาน ซึ่งเกิดได้จาก ความไม่เหมาะสมของจำนวนที่ตั้งของจุดควบคุมการเข้าออกสถานที่จอดรถ ระบบการจัดการจราจรภายในที่ไม่มีประสิทธิภาพ ขนาดความกว้างของทางวิ่ง หรือขนาดที่จอดรถไม่เหมาะสม

6.การขาดแคลนสถานที่จอดรถ ความต้องการสถานที่จอดรถจะถูกจำกัดลงด้วยปริมาณการตอบสนองของจำนวนที่จอดรถ โดยทั่วไปแล้วปริมาณการใช้ที่จอดรถประมาณ ร้อยละ 85 ของจำนวนที่จอดรถทั้งหมด เป็นปริมาณการใช้สูงสุดที่ยังไม่ก่อให้เกิดสภาพความไม่เพียงพอที่จอดรถ

7.ค่าใช้จ่าย ค่าใช้จ่ายในการจอดรถจะมีผลอย่างมากต่อความต้องการที่จอดรถ อัตราค่าจอดรถที่สูงจะทำให้ความต้องการที่จอดรถน้อยลง เช่น ในย่านธุรกิจที่หาที่จอดรถยากและมีราคาสูง

8.ที่ตั้งของสถานที่จอดรถ สถานที่ตั้งของที่จอดรถกับจุดปลายทางของผู้ใช้รถยนต์ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการที่จอดรถ สถานที่จอดรถที่ตั้งอยู่ใกล้จุดปลายทางที่ทำให้ระยะเวลาการเดินทางไกลขึ้น จะทำให้ความต้องการสถานที่จอดรถน้อยลง

9.การบริหารงานของท้องถิ่น ความต้องการที่จอดรถจะขึ้นกับนโยบายของท้องถิ่นในอันที่จะสนับสนุนหรือจำกัดการใช้ที่จอดรถ เช่น การกำหนดย่าน การควบคุมอาคาร การควบคุมที่จอดรถบริเวณถนนสาธารณะ ความเข้มงวดของเจ้าหน้าที่ในการดูแลควบคุมพื้นที่ที่ไม่อนุญาตให้จอดรถ เป็นต้น

## 2.4 มาตรฐานและข้อกำหนดในการกำหนดจำนวนที่จอดรถยนต์

Stover & Koepke, 2002(อ้างถึงใน Todd, 2004) ได้ศึกษามาตรฐานของจำนวนที่จอดรถในสหรัฐอเมริกา โดยได้แบ่งการกำหนดมาตรฐานตามจำนวนห้องนอน ดังนี้

- ขนาดห้องสตูดิโอ
  - เมืองโอเรนโก รัฐแคลิฟอร์เนีย กำหนดให้ มีที่จอดรถ 1 คัน ต่อ 1 หน่วยพักอาศัย
  - เมืองเบเลวิว รัฐวอชิงตัน กำหนดให้ มีที่จอดรถ 1.2 คัน ต่อ 1 หน่วยพักอาศัย
  - เมืองซาวานา รัฐจอร์เจีย กำหนดให้ มีที่จอดรถ 1.25 คัน ต่อ 1 หน่วยพักอาศัย
- ขนาด 1 ห้องนอน
  - เมืองเบย์ซิตี รัฐไมอามี กำหนดให้ มีที่จอดรถ 1 คัน ต่อ 1 หน่วยพักอาศัย
  - เมืองซอมเบอร์รี่ รัฐอิลลินอย กำหนดให้ มีที่จอดรถ 1.5 คัน ต่อ 1 หน่วยพักอาศัย
- ขนาด 2 ห้องนอน
  - เมืองเบเลวิว รัฐวอชิงตัน กำหนดให้ มีที่จอดรถ 1.6 คัน ต่อ 1 หน่วยพักอาศัย
  - เมืองซาวานา รัฐจอร์เจีย กำหนดให้ มีที่จอดรถ 1.75 คัน ต่อ 1 หน่วยพักอาศัย
  - เมืองฮิลล์โบโร รัฐฟลอริดา กำหนดให้ มีที่จอดรถ 2 คัน ต่อ 1 หน่วยพักอาศัย

- ขนาด 3 ห้องนอน  
เมืองเบลเวียร์ รัฐวอชิงตัน กำหนดให้ มีที่จอดรถ 1.8 คัน ต่อ 1 หน่วยพักอาศัย  
เมืองเลคพอเรสต์ รับอิลลินอยส์ กำหนดให้ มีที่จอดรถ 2.33 คัน ต่อ 1 หน่วยพักอาศัย
- ขนาด 4 ห้องนอน  
เมืองอัลบานี รัฐโอเรกอน กำหนดให้ มีที่จอดรถ 2 คัน ต่อ 1 หน่วยพักอาศัย

ตารางที่ 2.1 แสดงการเปรียบเทียบข้อกำหนด กฎหมาย ในแต่ละสถานที่

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

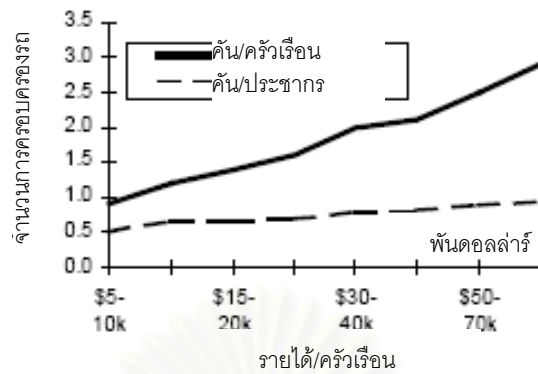
- มาตรฐานที่จอดรถที่เพิ่มขึ้นทำให้เกิดที่จอดรถหลายแห่งที่มีการใช้งานเพียงบางส่วนและไม่เคยมีรถจอดเต็ม โดยเฉพาะในย่านที่มีการครอบครองและการใช้งานรถส่วนตัวน้อย (Shoup, 1999)

## 2.5 งานวิจัยในลักษณะใกล้เคียงกัน

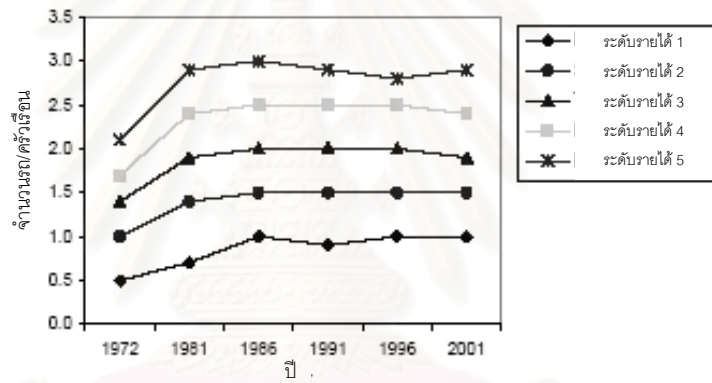
- Todd Litman (2004) ทำงานวิจัยเรื่อง “ผลกระทบของความต้องการที่จอดรถต่อความสามารถในการครอบครองที่อยู่อาศัย” พบว่า อัตราการครอบครองรถยนต์มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามขนาดและรายได้ของครัวเรือน หากรายได้สูงขึ้นความสามารถในการครอบครองรถยนต์ต่อคน และต่อครัวเรือนจะสูงขึ้นตาม



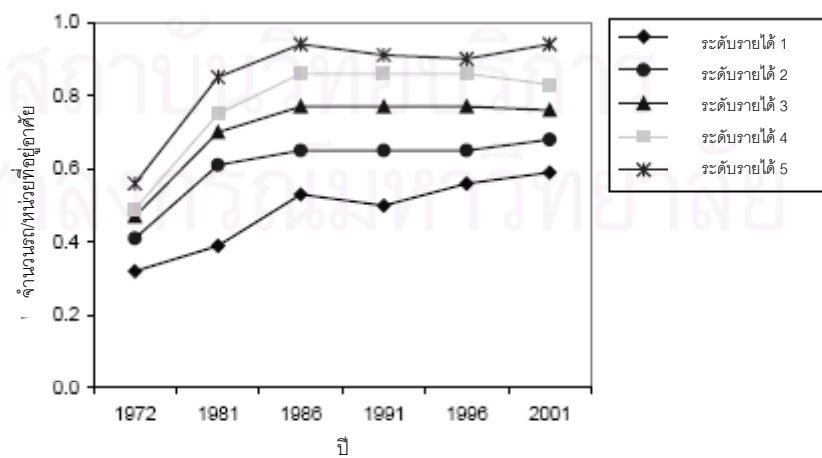
แผนภูมิที่ 2.1 แสดงการครอบครองรถยนต์ต่อระดับรายได้ในปี 2003 (BLS, 2003)



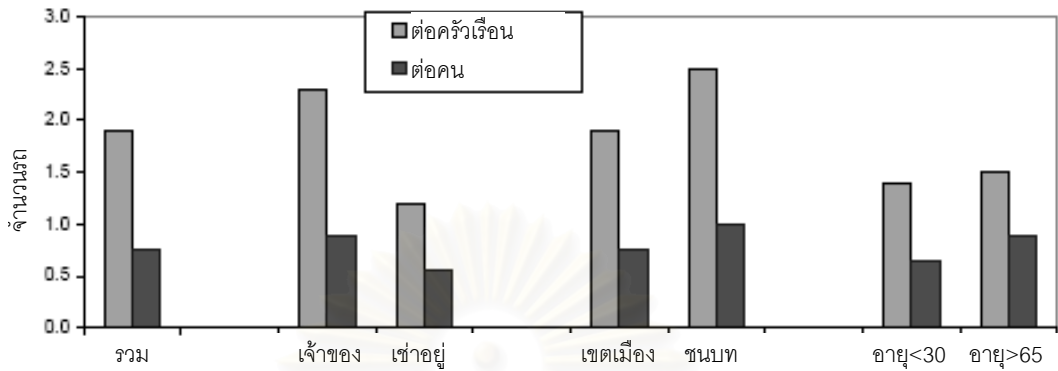
แผนภูมิที่ 2.2 แสดงการครอบครองรถยนต์ต่อครัวเรือน แบ่งตามระดับรายได้ในปี 1972-2001 (BLS, Various Years)



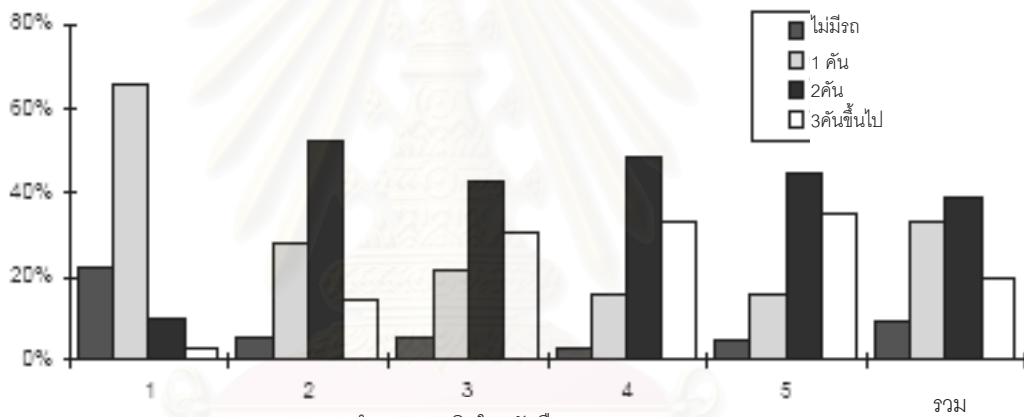
แผนภูมิที่ 2.3 แสดงการครอบครองรถยนต์ต่อหน่วยที่อยู่อาศัย แบ่งตามระดับรายได้ในปี 1972-2001



แผนภูมิที่ 2.4 แสดงการครอบครองรถยนต์ต่อครัวเรือนและต่อคน แบ่งตามความเป็นเจ้าของ เขตที่อยู่อาศัย และอายุ (BLS, 2002)

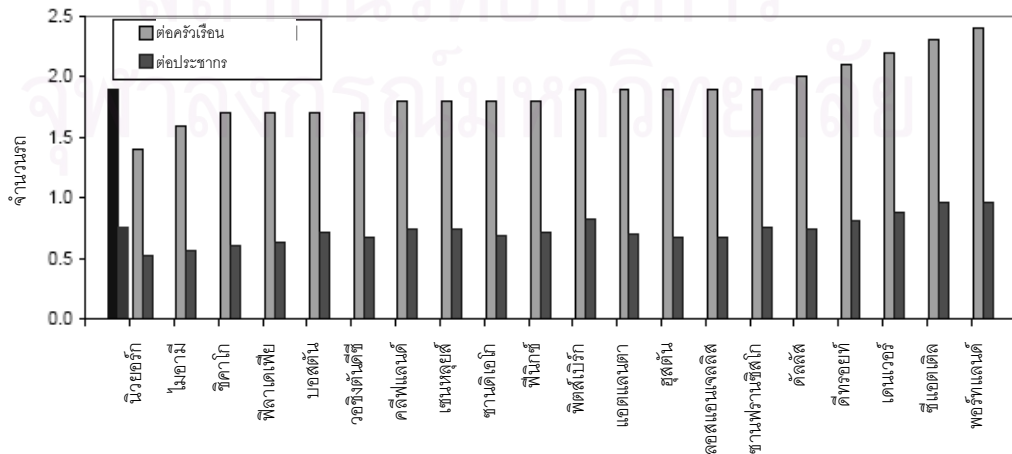


แผนภูมิที่ 2.5 การครอบครองรถยนต์แตกต่างกันตามขนาดครัวเรือน (Hu and Young, 1993)



จำนวนสมาชิกในครัวเรือน แสดงให้เห็นว่า แม้บ้านที่มี 2-3 ห้องนอน ก็ต้องการที่จอดรถ 1 คัน เช่น ครอบครัวที่มีพ่อหรือแม่เพียงหนึ่งคน และครอบครัวที่มีผู้ใหญ่หรือลูกหลายคนแต่ใช้รถยนต์ร่วมกัน

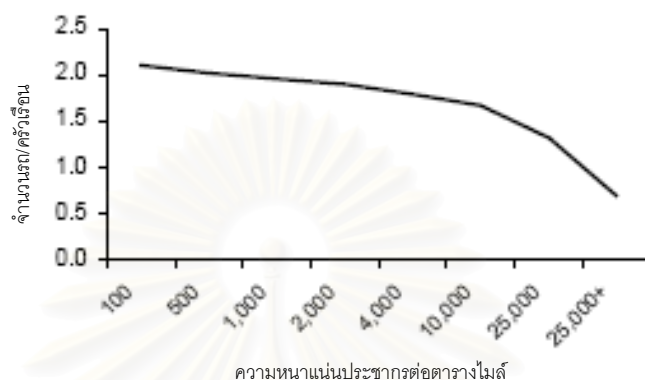
แผนภูมิที่ 2.6 การครอบครองรถยนต์ต่อครัวเรือนและต่อคน ในเมืองต่างๆของสหรัฐอเมริกา (BLS, 2002)





การครอบครองรถยนต์มีผลตามปัจจัยทางภูมิศาสตร์ เช่นขนาดของเมือง ความหนาแน่นของประชากร และคุณภาพของการบริการขนส่งมวลชน

แผนภูมิที่ 2.7 การครอบครองรถยนต์ต่อครัวเรือนตามความหนาแน่นของประชากร (NPTS, 1995)



- ผู้ที่อยู่อาศัยในย่านที่มีระบบขนส่งมวลชนที่ดีมักจะมีการครอบครองรถยนต์ที่น้อยลงกว่าย่านที่ต้องอาศัยรถยนต์ในการเดินทาง Bunt and Joyce, 1998(อ้างถึงใน Todd, 2004) ได้ทำการสำรวจความต้องการที่จอดรถรอบๆสถานีรถไฟลอยฟ้าในเมืองแวนคูเวอร์ พบว่า

  - เกือบ1ส่วน4ของครัวเรือนที่พักอาศัยใกล้สถานีไม่มีรถยนต์
  - ครัวเรือนที่พักอาศัยในระยะ 300 เมตรจากสถานี ครอบครองรถยนต์น้อยกว่าตัวเลขโดยเฉลี่ย การครอบครองรถยนต์ของครัวเรือนในระยะ 1,000 เมตรจากสถานีถึง10%
  - การครอบครองรถยนต์ของครัวเรือนตามแนวรถไฟลอยฟ้าโดยเฉลี่ย น้อยกว่าบริเวณชานเมืองที่ห่างออกไปไม่กี่ไมล์ ถึงร้อยละ 31
- การครอบครองรถส่วนตัวนั้นมีความแตกต่างกันตามปัจจัยทางประชากร สภาพภูมิประเทศและการจัดการร้อยละ 12 ของครัวเรือนในสหรัฐอเมริกาไม่มีรถยนต์ส่วนตัว ด้วยอัตราครัวเรือนที่ไม่มีรถยนต์ที่สูงในเมืองขนาดใหญ่และชุมชนที่มีรายได้ต่ำ (BLS, 2003 อ้างถึงใน Todd, 2004)
- งานวิจัยของ สมาคมที่อยู่อาศัยที่ไม่แสวงผลกำไรของแคลิฟอร์เนียเหนือ (Non Profit Housing ,2001) ได้ศึกษาเกี่ยวกับนโยบายการกำหนดที่จอดรถยนต์ว่ามีผลอย่างไรกับความสามารถในการซื้อที่อยู่อาศัย พบว่า

  - 1.จำนวนที่จอดรถที่เพิ่มขึ้นจะทำให้ราคาของที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้นเช่นกัน โดยที่จอดรถ 1 คัน ทำให้เพิ่มค่าพัฒนาโครงการประมาณ 21 %
  - 2.จำนวนที่จอดรถที่น้อยจะทำให้รูปแบบทางสถาปัตยกรรมมีความงดงามมากกว่าและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้กับผู้อยู่อาศัย เช่น การจัดวางผังบ้านในแคลิฟอร์เนีย ที่สามารถจัดให้มีพื้นที่สวนตรงกลางได้

3. ระดับของรายได้มีผลต่อการครอบครองรถยนต์ ผู้มีรายได้สูงจะมีอัตราการครอบครองรถสูงกว่าผู้ที่มีรายได้น้อย

4. ย่านที่มีระบบการขนส่งมวลชนเปรียบพร้อมจะมีอัตราการครอบครองรถยนต์น้อยกว่าย่านอื่น

5. ที่อยู่ของผู้สูงอายุมีการครอบครองรถยนต์น้อยกว่าปกติ

6. ประชาชนเต็มใจที่จะซื้อที่อยู่อาศัยที่ไม่มีที่จอดรถ เนื่องจากจะมีราคาถูกกว่า

7. การลดจำนวนที่จอดรถยนต์มีความจำเป็นทั้งในเมืองและชานเมือง ไม่เช่นนั้นการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งมวลชน จะกลายเป็นการกระจายความแออัดไปสู่ชานเมืองแทน

8. การเพิ่มจำนวนที่จอดรถจะเป็นการเพิ่มความแออัดภายในย่านนั้นๆ

- การศึกษาความต้องการที่จอดรถยนต์ในอาคารชุด (Energy Pathways, 1994 อ้างถึงใน Todd, 2004)

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

การศึกษพบว่า อัตราการครอบครองรถยนต์ในอาคารชุดพักอาศัยมีค่าเฉลี่ยเพียง 1.28 คันต่อห้อง และมีการจัดที่จอดรถยนต์มากกว่าการใช้งานจริง 20 % และสูงกว่ามาตรฐานที่กำหนด 35 % อัตราการครอบครองรถยนต์ที่ต่ำกว่านี้ มีผลมาจาก ขนาดของอาคารชุดที่เล็กกว่า ช่วงอายุเฉลี่ยของผู้พักอาศัยอยู่ในระดับสูง และมีการเข้าถึงอาคารชุดโดยระบบขนส่งมวลชนที่ดี

- การพัฒนาความสามารถในการซื้อที่อยู่อาศัย (SPUR, 1998 อ้างถึงใน Todd, 2004)

ศึกษาผลกระทบของจำนวนที่จอดรถยนต์ต่อราคาค่าก่อสร้างอาคารขนาดปานกลาง ที่ความสูงไม่เกิน 4 ชั้น บนที่ดินขนาด 3 เอเคอร์ ในย่านชานเมือง พบว่า เมื่อจำนวนที่จอดรถเพิ่มขึ้น ค่าก่อสร้างจะเพิ่มขึ้น และจำนวนหน่วยพักอาศัยจะลดลง การใช้ที่จอดรถใต้ดินจะทำให้ความสามารถในการใช้ที่ดินเพิ่มขึ้นแต่ก็เพิ่มค่าก่อสร้างด้วยเช่นกัน สรุปคือ ความสามารถในการครอบครองที่อยู่อาศัยแปรผกผันกับความต้องการที่จอดรถยนต์

- งานวิจัยระดับชาติ 2งาน(อ้างถึงใน Childs, 1999) คือ The International Traffic Institute's (ITE) Parking Generation Manual และ Urban Land Institute's (ULI) Shared Parking Manual ซึ่งงานวิจัยทั้งสองนี้มีข้อจำกัดคือ หนึ่ง ข้อมูลมีขอบเขตการศึกษาและจำนวนกรณีศึกษาที่จำกัด สอง คือความต้องการที่จอดรถเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว เช่น ในอาคารสำนักงาน พื้นที่ต่อพนักงานแต่ละคนได้เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ เพราะฉะนั้นพื้นที่จอดรถจึงควรจะน้อยลงตามไปด้วย สามคือ มีปัจจัยต่างๆที่ส่งผลต่อความต้องการที่จอดรถ เช่น การติดต่อระหว่างอาคาร, ระบบขนส่งมวลชน, สภาพทางเศรษฐกิจ, ความดึงดูดของสถานที่, เวลาและเงินที่ต้องเสียเพื่อการจอดรถ และลักษณะทางเศรษฐกิจ-สังคมของผู้ใช้ที่จอดรถ เหล่านี้ยังไม่ได้ถูกกล่าวถึงในการศึกษาดังกล่าว

ในการประมาณการจำนวนที่จอดรถยังมีสามารถทำได้ลำบากอยู่ ปัญหาที่หนึ่งคือการกำหนดว่าจะจัดการอย่างไรกับความต้องการที่จอดรถในช่วงเวลาที่มีการใช้งานสูงสุด ถ้าเตรียมที่จอดรถให้ตรงกับการใช้งานในช่วงเวลาที่มีการใช้งานสูงสุดนั้นอาจมีที่จอดรถเกินความจำเป็นสำหรับวันธรรมดา การศึกษาส่วนใหญ่มักพบปัญหานี้ โดยแทนที่จะสร้างจำนวนพอดีกับการใช้งานสูงสุด การศึกษาส่วนใหญ่จะเลือกวิธี “Design Hour” คือจะเลือกจำนวนการใช้งานของชั่วโมงที่มีการใช้งานสูงสุดเป็นอันดับที่สิบของรอบปีนั้น ซึ่งวิธีนี้สามารถสร้างความสมดุลระหว่างค่าใช้จ่ายและประโยชน์ที่แท้จริงของที่จอดรถได้ (Childs, 1999: 204-206)

ถ้ามีเรื่องของค่าใช้จ่ายและประโยชน์ที่แท้จริงของที่จอดรถเข้ามาเกี่ยวข้อง บุคคลและชุมชนจะปรับตัวเข้ากับจำนวนที่จอดรถที่มีอยู่ ถ้ามีที่จอดรถที่ไม่เสียค่าใช้จ่ายได้อย่างไม่จำกัดจำนวนแล้วคนจะขับรถมากกว่าถ้าต้องเสียค่าใช้จ่ายในการจอดรถด้วย (Childs, 1999: 206)

โดยทั่วไปการศึกษาเรื่องที่จอดรถจะประกอบไปด้วย (Childs, 1999: 212)

1. บอกถึงวัตถุประสงค์, สมมุติฐาน และวิธีวิจัยของการศึกษาอย่างชัดเจน
2. แสดงที่จอดรถที่มีบริการอยู่ในย่านที่ทำการศึกษ ที่แสดงจำนวน, ทำเลที่ตั้ง, ค่าใช้จ่ายของแต่ละแห่ง และกฎระเบียบของพื้นที่หรือผู้ประกอบการ
3. ข้อมูลการใช้ที่จอดรถทั้งในอดีตและปัจจุบัน เช่น เวลา, ทำเลที่ตั้ง, ระยะเวลาที่ใช้, จำนวนการใช้ที่จอดรถในแต่ละแห่ง และจุดประสงค์ในการจอดรถ
4. อธิบายถึงลักษณะของย่านที่ทำการศึกษาและการเดินทางที่ไม่ต้องอาศัยรถยนต์ภายในย่าน
5. การประเมินถึงผลที่จะเกิดขึ้นหลังมีการปรับปรุงตามข้อเสนอของการศึกษา เช่น การเพิ่มอาคารจอดรถ, ปิดการจราจรเพื่อให้จอดรถข้างทางได้ หรือการจัดระบบขนส่งมาจากสถานที่จอดรถที่อยู่ไกล

โดยทั่วไปข้อมูลการใช้ที่จอดรถที่ในระดับชาติจะปรับเปลี่ยนไปตามสถานการณ์ของท้องถิ่นอีกครั้งบ่อยครั้งที่จะปรับเปลี่ยนไปตามลักษณะของย่านและโครงการที่มีอยู่แล้ว เช่น อาคารที่มีอยู่ในพื้นที่นั้นมีที่จอดรถน้อยกว่าที่ข้อมูลระดับชาติแนะนำ แต่อาคารนั้นไม่ได้ก่อปัญหาใหญ่ใดๆ หรืออาจก่อให้เกิดผลดี เช่น มีการใช้รถประจำทางมากขึ้นและสร้างทางเท้าที่มีชีวิตชีวาและหนาแน่นขึ้น (Childs, 1999: 212-213)

การศึกษาเพื่อจัดที่จอดรถ สามารถทำได้โดยวิธี Elasticity Studies เป็นการศึกษาในมุมมองด้านเศรษฐศาสตร์ด้วย ซึ่งในการศึกษาจะอธิบายถึงความยืดหยุ่นของความต้องการที่จอดรถ โดยศึกษาปัจจัยที่ทำให้ความต้องการที่จอดรถเปลี่ยนไป เพื่อตอบคำถามเช่น ผู้เดินทางจะยอมเดินไกลเท่าใดเพื่อประหยัดเงินค่าที่จอดรถลง 1 ดอลลาร์ หรือ จะมีคนจำนวนเท่าใดที่จะใช้วิธีนั่งรถร่วมกัน (Carpool) ถ้ามีการจัดที่จอดรถสำหรับรถที่ใช้วิธีนั่งรถร่วมกันไว้ใกล้ที่พัก (Childs, 1999: 213)

### บทที่ 3

#### วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) เพื่อต้องการศึกษาความสัมพันธ์และพฤติกรรมการใช้ประโยชน์ที่จอดรถของผู้อยู่อาศัยรายได้น้อยถึงปานกลางในอาคารอยู่อาศัยรวมที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ ทำการศึกษาอาคารชุดในเขตจตุจักรจำนวน 10 โครงการ เนื่องจากเขตจตุจักรเป็นพื้นที่ที่มีอาคารชุดสำหรับผู้ที่มีรายได้น้อยและปานกลางมากที่สุด คือที่ระดับราคาไม่เกิน 1,130,000 บาท (คำนวณความสามารถการชองเงินสินเชื่อจากเครื่องคำนวณสินเชื่อของธนาคารอาคารสงเคราะห์, 2547) จำนวนทั้งสิ้น 46 โครงการ

การที่เขตจตุจักรเป็นเขตที่มีอาคารชุดระดับนี้มากที่สุด อาจเป็นเพราะเขตจตุจักรเป็นพื้นที่รองรับการขยายตัวของกรุงเทพมหานครตามแนวแกนทางด้านเหนือ จากเขตศูนย์กลางธุรกิจ ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2540-2544) กำหนดให้พื้นที่ย่านพหลโยธินเป็นศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนของกรุงเทพมหานคร เชื่อมโยงกับศูนย์ราชการและชุมชนศูนย์กลางเมืองต่างๆ ในพื้นที่รอบนอกกรุงเทพมหานคร เชื่อมโยงแหล่งธุรกิจการจ้างงานและที่อยู่อาศัยที่ดี ลดความคับคั่งของการจราจรในบริเวณใจกลางเมือง ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่ศูนย์กลางในการพัฒนาให้เป็นเขตศูนย์กลางธุรกิจแห่งที่ 2 (Central Business District 2) รองจากย่านสีลม-สาทร

การพัฒนาพื้นที่ย่านพหลโยธินนี้ เริ่มต้นจาก Central Plaza Complex ซึ่งเป็นโครงการนำร่องธุรกิจขนาดใหญ่ เมื่อกว่า 30 ปี มาแล้ว ด้วยความสะดวกทางด้านการคมนาคม เป็นประตูสู่ทางด้านเหนือของกรุงเทพมหานคร ธุรกิจอื่นได้พัฒนาตามมาอย่างรวดเร็ว เช่น กลุ่มอาคารสำนักงานตามแนวถนนพหลโยธิน ถนนวิภาวดีรังสิต ถนนลาดพร้าว ถนนรัชดาภิเษก ทำให้กลุ่มอาคารในบริเวณนี้รวมตัวกันเป็นชุมชนใหญ่ มีประชากรหลายแสนคน มีความหลากหลายในประเภทและชนิดของกิจกรรม จนกลายเป็นส่วนสำคัญของเมืองซึ่งมีลักษณะค่อนข้างสมบูรณ์ในตัวเอง ตั้งแต่อาคารพักอาศัยหนาแน่นน้อย หนาแน่นปานกลาง จนถึงหนาแน่นมาก ตั้งแต่ตึกแถวไปจนถึงศูนย์การค้าขนาดใหญ่ และโรงแรมระดับนานาชาติ อาคารสำนักงานขนาดใหญ่หลายแห่ง รวมถึงสำนักงานใหญ่ของธนาคาร โรงเรียนตั้งแต่ระดับประถมศึกษา มัธยมศึกษา ไปจนถึงมหาวิทยาลัย

นอกจากนี้ยังเป็นที่ตั้งของสถานีขนส่งสายเหนือ สถานีรถไฟ ทางต่างระดับ ถนนรัชดาภิเษกซึ่งเชื่อมกันเป็นวงแหวน และระบบทางด่วนชั้นที่ 2 เขตจตุจักรจึงเปรียบเสมือน ศูนย์กลางระบบขนส่งสำหรับพื้นที่ทางด้านเหนือของกรุงเทพ สามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่ภายในกรุงเทพมหานครได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งยังมีสวนสาธารณะขนาดใหญ่ซึ่งเป็นพื้นที่สีเขียวที่สำคัญ เป็นปอดทางส่วนเหนือของกรุงเทพมหานคร ปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้เอง ทำให้การพัฒนาที่อยู่อาศัยมีการเปลี่ยนแปลงจากแนวราบไปสู่แนวสูง เพื่อให้เกิดสามารถรองรับปริมาณผู้คนที่จะหลั่งไหลเข้าสู่พื้นที่ และเพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินสูงสุด รูปแบบที่อยู่อาศัยอาคารชุดจึงเป็นแนวทางที่ได้รับการพัฒนาอย่างแพร่หลาย

แผนที่ที่ 3.1 แสดงขอบเขต และเส้นทางคมนาคมหลักของเขตจตุจักร



ในการวิจัย ผู้วิจัยได้กำหนดแนวทางการศึกษาดังต่อไปนี้

### 3.1 การเก็บรวบรวมข้อมูล

#### 3.1.1 การเก็บข้อมูลปฐมภูมิ

ก. การสังเกตการณ์และการสำรวจ (Observation) โดยการสำรวจภาคสนาม (Field Survey) ที่จอดรถของอาคาร ในเรื่องของขนาดพื้นที่จอดรถ รูปแบบ จำนวนที่จอดรถ จำนวนชั้น ระยะตั้ง ขนาดช่องทางเดินรถ การบริหารจัดการ ค่าใช้จ่าย และปริมาณการใช้งานในแต่ละช่วงเวลา โดยการใช่แบบสำรวจ แผนที่ และภาพถ่าย



ข. การสอบถาม โดยการออกแบบสอบถาม (Questionnaire) นั้นจะสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการศึกษาในครั้งนี้ และมีการทดสอบแบบสอบถามก่อน (Pilot Test) เป็นจำนวน 10 ชุด เพื่อนำมาปรับปรุงแก้ไขเพื่อให้เกิดความเที่ยงตรงในการตอบคำถาม แล้วไปดำเนินการเก็บรวบรวม แบบสอบถามจะประกอบด้วย 2 ส่วน คือ

- แบบสอบถามผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด ประกอบด้วย
  - ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม
  - ข้อมูลการเดินทางของผู้ตอบแบบสอบถาม
  - ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้ที่จอดรถ
  - ความคิดเห็นต่อการปรับเปลี่ยนพื้นที่จอดรถ
- แบบสอบถามนิติบุคคล ประกอบด้วย
  - ข้อมูลอัตราการเข้าอยู่อาศัยในอาคารชุด
  - ข้อมูลราคาซื้อขายห้องชุดในปัจจุบัน
  - ข้อมูลการจัดระบบการใช้งานที่จอดรถ

### 3.1.2 การเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ

โดยการศึกษาข้อมูลจากแหล่งต่างๆ เช่น

- ข้อมูลทางกายภาพของอาคาร ปีที่จดทะเบียนอาคารชุด ปีที่ขออนุญาตก่อสร้าง จากเอกสารการยื่นขออนุญาตก่อสร้างจากสำนักงานโยธา กรุงเทพมหานคร และเอกสารประกอบการจดทะเบียนอาคารชุด สำนักงานที่ดิน เขตจตุจักร
- เอกสารสิ่งตีพิมพ์ วารสาร สถิติข้อมูลต่างๆ จาก สำนักงานเขต ห้องสมุดธนาคารอาคารสงเคราะห์ ห้องสมุดการเคหะแห่งชาติ ที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการวิจัย แนวความคิด ทฤษฎี ที่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง การขนส่ง ที่พักอาศัย และพฤติกรรม เป็นต้น

### 3.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือ

3.2.1 อาคารชุดที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ในเขตจตุจักร จำนวน 10 โครงการ โดยได้ทำการสำรวจเบื้องต้นก่อน เพื่อหาข้อมูลอาคารชุดที่มีจำนวนที่จอดรถเพียงพอ ได้มาจำนวน 13 โครงการ และคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างที่มีระดับราคาไม่เกิน 1,130,000 บาท ตามราคาซื้อขายที่เกิดขึ้นจริง เหลือโครงการที่เลือก 6 โครงการ แต่มี 1 โครงการที่ยังขายได้ไม่ถึง 50 % จึงคัดออก สรุปคือ

เลือกโครงการอาคารชุดที่มีจำนวนที่จอดรถเพียงพอจำนวน 5 โครงการ และเลือกโดยวิธีการสุ่มกับอาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่เพียงพอ อีก 5 โครงการ เพื่อนำมาวิเคราะห์ข้อมูล

3.2.2 กลุ่มผู้อยู่อาศัยในโครงการนั้น ๆ โดยขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่เหมาะสมในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้สำรวจข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับอัตราการเข้าพักในอาคารชุด เพื่อหาจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่เหมาะสม

จากการสำรวจข้อมูลอาคารชุดจำนวน 10 แห่ง พบว่ามีอัตราการเข้าอยู่อาศัยดังนี้

ตารางที่ 3.1 แสดงจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่เป็นตัวแทนของกลุ่มประชากร

โครงการที่มีที่จอดรถเพียงพอ	จำนวนห้องชุด (หน่วย)	จำนวนห้องชุดที่มีผู้เข้าพักอาศัย	ร้อยละของห้องชุดที่มีผู้เข้าพักอาศัยต่อจำนวนห้องชุดทั้งหมด	รวม (หน่วย)
A	210	174	83%	595
B	97	68	70%	
C	150	120	80%	
D	96	80	83%	
E	194	153	79%	
จำนวนตัวอย่างที่ต้องการ(ร้อยละ 30)				179
โครงการที่มีที่จอดรถไม่เพียงพอ	จำนวนห้องชุด (หน่วย)	จำนวนห้องชุดที่มีผู้เข้าพักอาศัย	ร้อยละของห้องชุดที่มีผู้เข้าพักอาศัยต่อจำนวนห้องชุดทั้งหมด	รวม
F	102	78	76%	694
G	168	100	60%	
H	167	128	77%	
I	210	188	90%	
J	254	200	79%	
จำนวนตัวอย่างที่ต้องการ(ร้อยละ 30)				208

การวิจัยครั้งนี้เป็นการสำรวจเชิงลึก ต้องการกลุ่มตัวอย่างไม่น้อยกว่าร้อยละ 30 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด เพราะฉะนั้น กลุ่มตัวอย่างประชากรที่อยู่อาศัยในอาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ คืออย่างน้อย 179 ตัวอย่าง และกลุ่มตัวอย่างประชากรที่อยู่อาศัยในอาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ คือ อย่างน้อย 208 ตัวอย่าง



### 3.3 การเลือกวิธีการสุ่มตัวอย่าง

การเลือกวิธีการสุ่มตัวอย่างในการศึกษาค้างนี้ ใช้วิธีสุ่มตามสัดส่วนที่กำหนด (Quota Sampling) โดยสุ่มตามจำนวนหน่วยพักอาศัยที่มีผู้อยู่อาศัยในแต่ละอาคารที่ทำการศึกษา โดยใช้วิธีแจกแบบสอบถามผ่านสำนักงานนิติบุคคลของอาคารนั้นๆ เพื่อไม่ให้เกิดความซ้ำซ้อนและสามารถเข้าถึงกลุ่มตัวอย่างที่กำหนดไว้ได้

### 3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยได้จัดทำแบบสอบถามลง code โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS for Windows Version 10.0 นอกจากนั้นแล้วยังได้ทำการวิเคราะห์แบบ Crosstab เพื่อทราบถึงลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่างๆ ที่มีผลต่อความต้องการการใช้พื้นที่ที่จอดรถ



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## บทที่ 4

### ผลการศึกษา

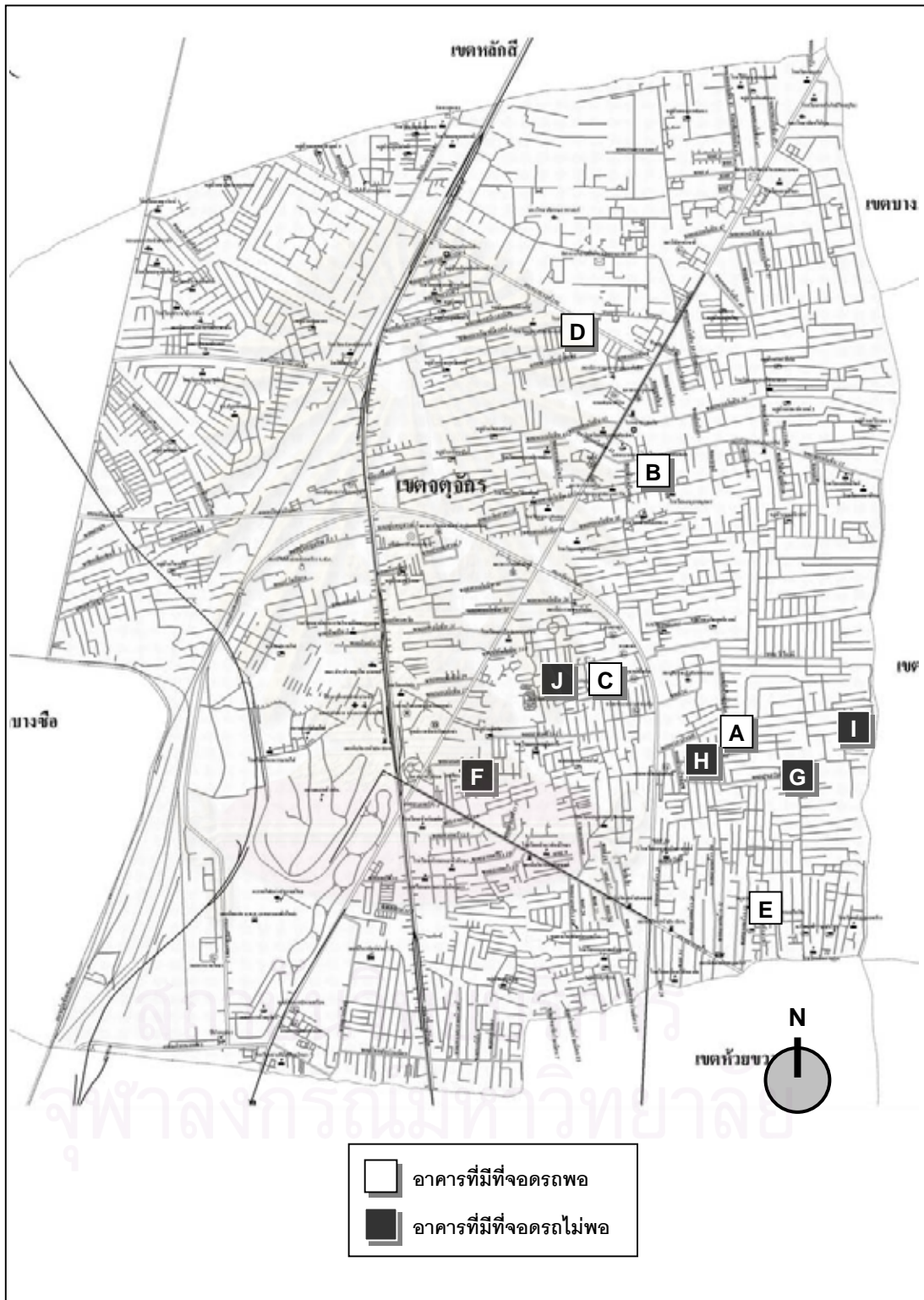
การเก็บข้อมูลได้ใช้เครื่องมือ คือ แบบสอบถามและแบบสังเกต โดยได้แบ่งประเด็นของการศึกษาออกเป็น 6 ส่วน คือ

- 4.1 ข้อมูลของอาคารชุดที่ทำการศึกษ ประกอบด้วย จำนวนห้องชุด, ขนาดพื้นที่ของอาคาร, ขนาดที่ตั้งโครงการ, อัตราการเข้าอยู่อาศัยในอาคารชุด, ราคาซื้อขายห้องชุดในปัจจุบัน, ระยะห่างจากอาคารชุดถึงระบบขนส่งสาธารณะ และค่าส่วนกลางของอาคารชุด
- 4.2 ข้อมูลการใช้ที่จอดรถ ประกอบด้วย จำนวนที่จอดรถและปริมาณการใช้ที่จอดรถ, ระยะเวลาการใช้ที่จอดรถ, ปัญหาในการใช้ที่จอดรถ, ค่าบริการที่จอดรถ และระบบการจัดการที่จอดรถ
- 4.3 ข้อมูลทั่วไปของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด ประกอบด้วยข้อมูลเกี่ยวกับ เพศ, อายุ, อาชีพ, รายได้และรายจ่ายของครัวเรือน
- 4.4 ข้อมูลด้านที่อยู่อาศัยของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด ประกอบด้วย จำนวนสมาชิกในห้องพัก, จำนวนที่อยู่อาศัยที่ครอบครอง, ระยะเวลาในการอยู่อาศัย, สิทธิครอบครองที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน
- 4.5 ข้อมูลด้านการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด ประกอบด้วย วิธีที่ใช้เดินทางไปทำงาน, เวลาที่ใช้เดินทางไปทำงาน, ระยะทางระหว่างที่พักกับที่ทำงาน, ค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปทำงาน
- 4.6 ความคิดเห็นต่อการปรับเปลี่ยนพื้นที่ที่จอดรถ

จากการสอบถามข้อมูลทั้ง 6 ส่วน โดยได้ทำการออกแบบสอบถามและแบบสังเกต โดยแบ่งเป็น

- แบบสอบถามฝ่ายนิติบุคคลอาคารชุดทั้ง 10 แห่ง ได้ครบทั้ง 10 แห่ง
- แบบสอบถามผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่มีที่จอดรถเพียงพอ จำนวน 595 ชุด ได้คืนมา 214 ชุด และคัดที่ไม่สามารถนำมาประมวลผลได้ออก เหลือ 196 ชุด คิดเป็นร้อยละ 32.9 ของประชากรทั้งหมด
- แบบสอบถามผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่เพียงพอ จำนวน 694 ชุด ได้คืนมา 240 ชุด และคัดที่ไม่สามารถนำมาประมวลผลได้ออก เหลือ 222 ชุด คิดเป็นร้อยละ 31.9 ของประชากรทั้งหมด
- แบบสังเกตลักษณะทางกายภาพของอาคารชุดทั้ง 10 แห่ง

4.1 ข้อมูลของอาคารชุด



แผนที่ 4.1 แสดงตำแหน่งอาคารชุดที่ทำการศึกษาในเขตจตุจักร

- อาคาร A

สำนักงานที่ดิน	กรุงเทพมหานคร ส่วนแยกจตุจักร	
ที่ตั้งโครงการ	ซอยอภาภิมรณ แขวงลาดยาว เขตจตุจักร	
โฉนดที่ดินเลขที่	1246-1251	
จำนวนอาคาร	5	หลัง
จำนวนห้องชุด	210	ห้อง
เนื้อที่ห้องชุดต่ำสุด	27.37	ตารางเมตร
เนื้อที่ห้องชุดสูงสุด	52.43	ตารางเมตร
จดทะเบียนอาคารชุด	พ.ศ. 2539	
ทรัพย์สินกลาง	สระว่ายน้ำ, ที่จอดรถ	
ราคาประเมิน		
ราคาประเมินห้องชุดต่ำสุด	16,500	บาท/ตารางเมตร
ราคาประเมินห้องชุดสูงสุด	18,000	บาท/ตารางเมตร



รูปที่ 4.1 รูปอาคาร A



แผนที่ 4.2 แสดงตำแหน่งอาคารชุด A



- อาคาร B  
 สำนักงานที่ดิน กรุงเทพมหานคร ส่วนแยกจตุจักร  
 ที่ตั้งโครงการ ซอยพหลโยธิน 32 แขวงลาดยาว เขตจตุจักร  
 โฉนดที่ดินเลขที่ 20350, 67829-67831  
 จำนวนอาคาร 1 หลัง  
 จำนวนห้องชุด 97 ห้อง  
 เนื้อที่ห้องชุดต่ำสุด 27.53 ตารางเมตร  
 เนื้อที่ห้องชุดสูงสุด 105.38 ตารางเมตร  
 จดทะเบียนอาคารชุด พ.ศ. 2537  
 ทรัพย์สินส่วนกลาง สระว่ายน้ำ, ที่จอดรถ  
 ราคาประเมิน

ราคาประเมินห้องชุดต่ำสุด 15,000 บาท/ตารางเมตร

ราคาประเมินห้องชุดสูงสุด 17,000 บาท/ตารางเมตร



รูปที่ 4.2 รูปอาคาร B



แผนที่ 4.3 แสดงตำแหน่งอาคารชุด B

- อาคาร C

สำนักงานที่ดิน  
ที่ตั้งโครงการ

กรุงเทพมหานคร ส่วนแยกจตุจักร  
ซอยพหลโยธิน 28 แขวงบางซื่อฝั่งเหนือ  
เขตเขตจตุจักร

โฉนดที่ดินเลขที่

30776,46311

จำนวนอาคาร

1 หลัง

จำนวนห้องชุด

185 ห้อง

เนื้อที่ห้องชุดต่ำสุด

36.16 ตารางเมตร

เนื้อที่ห้องชุดสูงสุด

138.23 ตารางเมตร

จดทะเบียนอาคารชุด

พ.ศ. 2537

ทรัพย์สินส่วนกลาง

ที่จอดรถ

ราคาประเมิน

ราคาประเมินห้องชุดต่ำสุด	20,000	บาท/ตารางเมตร
ราคาประเมินห้องชุดสูงสุด	22,000	บาท/ตารางเมตร



รูปที่ 4.3 รูปอาคาร C



แผนที่ 4.4 แสดงตำแหน่งอาคารชุด C



- อาคาร D

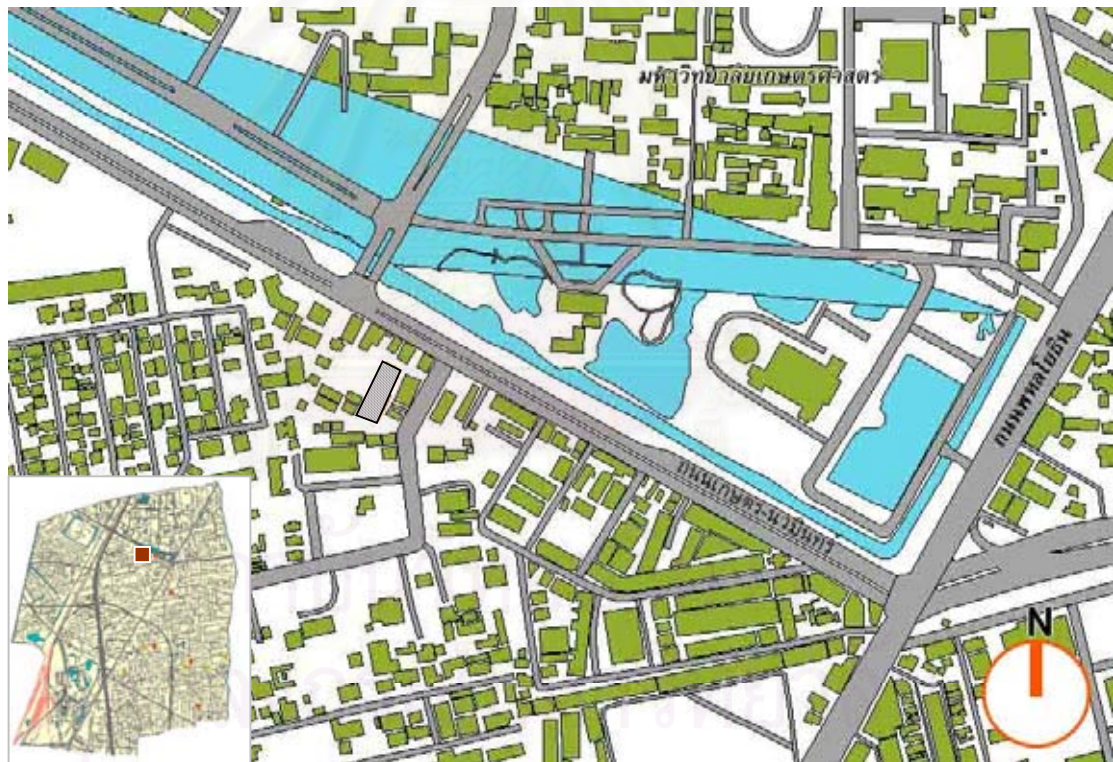
สำนักงานที่ดิน	กรุงเทพมหานคร ส่วนแยกจตุจักร	
ที่ตั้งโครงการ	ซอยท่านผู้หญิงพหลฯ แขวงลาดยาว เขตจตุจักร	
โฉนดที่ดินเลขที่	6760	
จำนวนอาคาร	1	หลัง
จำนวนห้องชุด	96	ห้อง
เนื้อที่ห้องชุดต่ำสุด	40.50	ตารางเมตร
เนื้อที่ห้องชุดสูงสุด	60.75	ตารางเมตร
จดทะเบียนอาคารชุด	พ.ศ. 2530	
ทรัพย์สินส่วนกลาง	ที่จอดรถ	
ราคาประเมิน		

ราคาประเมินห้องชุดต่ำสุด	17,500	บาท/ตารางเมตร
--------------------------	--------	---------------

ราคาประเมินห้องชุดสูงสุด	19,500	บาท/ตารางเมตร
--------------------------	--------	---------------



รูปที่ 4.4 รูปอาคาร D



แผนที่ 4.5 แสดงตำแหน่งอาคารชุด D

- อาคาร E

สำนักงานที่ดิน	กรุงเทพมหานคร ส่วนแยกจตุจักร	
ที่ตั้งโครงการ	ซอยลาดพร้าว 35 แขวงลาดยาว เขตจตุจักร	
โฉนดที่ดินเลขที่	12261	
จำนวนอาคาร	1	หลัง
จำนวนห้องชุด	194	ห้อง
เนื้อที่ห้องชุดต่ำสุด	29.95	ตารางเมตร
เนื้อที่ห้องชุดสูงสุด	99.30	ตารางเมตร
จดทะเบียนอาคารชุด	พ.ศ. 2536	
ทรัพย์สินกลาง	ที่จอดรถ	
ราคาประเมิน		

ราคาประเมินห้องชุดต่ำสุด 16,000

บาท/ตารางเมตร

รูปที่ 4.5 รูปอาคาร E

ราคาประเมินห้องชุดสูงสุด 22,000

บาท/ตารางเมตร



แผนที่ 4.6 แสดงตำแหน่งอาคารชุด E



● อาคาร F	
สำนักงานที่ดิน	กรุงเทพมหานคร ส่วนแยกจตุจักร
ที่ตั้งโครงการ	ซอยลาดพร้าว 1 แขวงลาดยาว เขตจตุจักร
โฉนดที่ดินเลขที่	7894
จำนวนอาคาร	1 หลัง
จำนวนห้องชุด	103 ห้อง
เนื้อที่ห้องชุดต่ำสุด	27.32 ตารางเมตร
จำนวนห้องชุดสูงสุด	38.98 ตารางเมตร
จดทะเบียนอาคารชุด	พ.ศ. 2539
ทรัพย์สินกลาง	ที่จอดรถ
ราคาประเมิน	

ราคาประเมินห้องชุดต่ำสุด 20,500

บาท/ตารางเมตร

รูปที่ 4.6 รูปอาคาร F

ราคาประเมินห้องชุดสูงสุด 23,000

บาท/ตารางเมตร



แผนที่ 4.7 แสดงตำแหน่งอาคารชุด F

- อาคาร G

สำนักงานที่ดิน	กรุงเทพมหานคร ส่วนแยกจตุจักร	
ที่ตั้งโครงการ	ซอยอภาภิมรณ แขวงลาดยาว เขตจตุจักร	
โฉนดที่ดินเลขที่	127680	
จำนวนอาคาร	1	หลัง
จำนวนห้องชุด	168	ห้อง
เนื้อที่ห้องชุดต่ำสุด	20.40	ตารางเมตร
เนื้อที่ห้องชุดสูงสุด	54.72	ตารางเมตร
จดทะเบียนอาคารชุด	พ.ศ. 2541	
ทรัพย์สินส่วนกลาง	ที่จอดรถ	
ราคาประเมิน		
ราคาประเมินห้องชุดต่ำสุด	13,500	บาท/ตารางเมตร
ราคาประเมินห้องชุดสูงสุด	15,000	บาท/ตารางเมตร



รูปที่ 4.7 รูปอาคาร G



แผนที่ 4.8 แสดงตำแหน่งอาคารชุด G



- อาคาร H

สำนักงานที่ดิน	กรุงเทพมหานคร ส่วนแยกจตุจักร	
ที่ตั้งโครงการ	ซอยอภาภิมรณ แขวงบางซื่อฝั่งเหนือ เขตจตุจักร	
โฉนดที่ดินเลขที่	68951,68952,68953	
จำนวนอาคาร	1	หลัง
จำนวนห้องชุด	176	ห้อง
เนื้อที่ห้องชุดต่ำสุด	26.63	ตารางเมตร
เนื้อที่ห้องชุดสูงสุด	61.48	ตารางเมตร
จดทะเบียนอาคารชุด	พ.ศ. 2540	
ทรัพย์สินส่วนกลาง	ที่จอดรถ	
ราคาประเมิน		
ราคาประเมินห้องชุดต่ำสุด	14,500	บาท/ตารางเมตร
ราคาประเมินห้องชุดสูงสุด	17,000	บาท/ตารางเมตร



รูปที่ 4.8 รูปอาคาร H



แผนที่ 4.9 แสดงตำแหน่งอาคารชุด H

- อาคาร I

สำนักงานที่ดิน  
ที่ตั้งโครงการ

กรุงเทพมหานคร ส่วนแยกจตุจักร  
238/210 ซ.สันนิบาตเทศบาล แขวงลาดยาว  
เขตจตุจักร กทม.

โฉนดที่ดินเลขที่

117911,117912

จำนวนอาคาร

1 หลัง

จำนวนห้องชุด

210 ห้อง

เนื้อที่ห้องชุดต่ำสุด

22.26 ตารางเมตร

เนื้อที่ห้องชุดสูงสุด

33.41 ตารางเมตร

จดทะเบียนอาคารชุด

พ.ศ. 2539

ทรัพย์สินส่วนกลาง

ที่จอดรถ

ราคาประเมิน

ราคาประเมินห้องชุดต่ำสุด	15,500	บาท/ตารางเมตร
ราคาประเมินห้องชุดสูงสุด	18,000	บาท/ตารางเมตร



รูปที่ 4.9 รูปอาคาร I



แผนที่ 4.10 แสดงตำแหน่งอาคารชุด I



- อาคาร J

สำนักงานที่ดิน	กรุงเทพมหานคร ส่วนแยกจตุจักร	
ที่ตั้งโครงการ	ซอยพหลโยธิน 28 แขวงลาดยาว เขตจตุจักร	
โฉนดที่ดินเลขที่	10910,108080	
จำนวนอาคาร	1	หลัง
จำนวนห้องชุด	254	ห้อง
เนื้อที่ห้องชุดต่ำสุด	27	ตารางเมตร
จำนวนห้องชุดสูงสุด	250	ตารางเมตร
จดทะเบียนอาคารชุด	พ.ศ. 2535	
ทรัพย์สินกลาง	ที่จอดรถ	
ราคาประเมิน		

ราคาประเมินห้องชุดต่ำสุด	14,000	บาท/ตารางเมตร
ราคาประเมินห้องชุดสูงสุด	21,000	บาท/ตารางเมตร



รูปที่ 4.10 รูปอาคาร J



แผนที่ 4.11 แสดงตำแหน่งอาคารชุด J

#### 4.1.1 ขนาดพื้นที่โครงการและขนาดพื้นที่อาคาร

อาคารชุดที่ทำการศึกษาทั้งหมด 10 อาคาร แบ่งเป็นอาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ 5 อาคาร ได้แก่ อาคาร A, B, C, D, E และอาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ 5 อาคาร ได้แก่ อาคาร F, G, H, I, J, K โดยอาคารที่มีที่จอดรถพอ มีขนาดพื้นที่โครงการตั้งแต่ 1,540 ตารางเมตรจนถึง 5,168 ตารางเมตร ส่วนอาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ มีขนาดพื้นที่โครงการตั้งแต่ 768 ตารางเมตรจนถึง 1,688 ตารางเมตร

อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ มีขนาดพื้นที่อาคารตั้งแต่ 6,569 ตารางเมตรจนถึง 20,378 ตารางเมตร ส่วนอาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ มีขนาดพื้นที่อาคารตั้งแต่ 4,695 ตารางเมตรจนถึง 16,228 ตารางเมตร รายละเอียดดังตารางที่ 4.1.1

ตารางที่ 4.1.1 แสดงขนาดพื้นที่โครงการและขนาดพื้นที่อาคาร

	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ					อาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ				
	อาคาร A	อาคาร B	อาคาร C	อาคาร D	อาคาร E	อาคาร F	อาคาร G	อาคาร H	อาคาร I	อาคาร J
ขนาดพ.ท. โครงการ (ตร.ม)	5,168	1,540	3,812	1,952	1,940	1,166	768	1,688	1,272	1,520
ขนาดพ.ท. อาคาร (ตร.ม)	15,920	6,569	8,952	11,408	20,378	4,695	5,338	7,142	8,382	16,228

#### 4.1.2 จำนวนห้องชุดพักอาศัยต่ออาคารชุด

อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอที่ทำการศึกษา มีจำนวนหน่วยพักอาศัย ตั้งแต่ 96 หน่วย จนถึง 210 หน่วย และอาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ มีจำนวนหน่วยพักอาศัย ตั้งแต่ 102 หน่วย จนถึง 254 หน่วย ดังรายละเอียดตามตารางที่ 4.1.2

ตารางที่ 4.1.2 แสดงจำนวนห้องชุดพักอาศัยต่ออาคารชุด

	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ					อาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ				
	อาคาร A	อาคาร B	อาคาร C	อาคาร D	อาคาร E	อาคาร F	อาคาร G	อาคาร H	อาคาร I	อาคาร J
จำนวน (หน่วย/ โครงการ)	210	97	185	96	194	102	168	191	210	254

#### 4.1.3 ระดับราคาซื้อ-ขายของอาคารชุด

จากการศึกษา พบว่าระดับราคาซื้อ-ขายต่อตารางเมตร ของอาคารชุดที่มีที่จอดรถ มีตั้งแต่ 15,000 จนถึง 35,000 บาทต่อตารางเมตร และระดับราคาต่อหน่วยที่ต่ำที่สุด มีตั้งแต่ 710,000 ถึง 1,050,000 บาท ส่วนอาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ มีระดับราคาซื้อ-ขายต่อตารางเมตร ตั้งแต่ 14,000 ถึง 21,000 บาทต่อตารางเมตร และระดับราคาต่อหน่วยที่ต่ำที่สุด มีตั้งแต่ 280,000 ถึง 720,000 บาท รายละเอียดดังตารางที่ 4.1.3

ตารางที่ 4.1.3 แสดง ระดับซื้อ-ขายของอาคารชุด

	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ					อาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ				
	อาคาร A	อาคาร B	อาคาร C	อาคาร D	อาคาร E	อาคาร F	อาคาร G	อาคาร H	อาคาร I	อาคาร J
ระดับราคา (บ./ตร.ม.)	25,000	20,000	18,500	15,000	35,000	21,000	14,000	20,000	16,000	19,500
ระดับราคา ต่ำสุด (บ./หน่วย)	850,000	760,000	710,000	900,000	1,050,000	720,000	280,000	600,000	450,000	550,000

#### 4.1.4 ระยะห่างจากอาคารชุดถึงระบบขนส่งสาธารณะ

จากการศึกษา พบว่าอาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ มีระยะห่างจากจุดรับส่งระบบขนส่งสาธารณะตั้งแต่ 40 ถึง 900 เมตร และอาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ มีระยะห่างจากจุดรับส่งระบบขนส่งสาธารณะตั้งแต่ 390 ถึง 1,700 เมตร รายละเอียดดังตารางที่ 4.1.4

ตารางที่ 4.1.4 แสดงระยะห่างจากอาคารชุดถึงจุดรับส่งระบบขนส่งสาธารณะ

	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ					อาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ				
	อาคาร A	อาคาร B	อาคาร C	อาคาร D	อาคาร E	อาคาร F	อาคาร G	อาคาร H	อาคาร I	อาคาร J
ระยะทาง (ม.)	630	300	900	40	500	420	1,030	390	1,700	700

#### 4.1.5 ค่าส่วนกลางของอาคารชุด

จากการศึกษา พบว่าระดับราคาค่าส่วนกลางของอาคารชุดที่มีที่จอดรถพอส่วนใหญ่ จะมีค่าสูงกว่าอาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ โดยอาคารที่มีที่จอดรถพอมีค่าส่วนกลางอยู่ระหว่าง 20-29 บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน และอาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ มีค่าส่วนกลางอยู่ระหว่าง 15-20 บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน รายละเอียดดังตารางที่ 4.1.5

ตารางที่ 4.1.5 แสดงค่าส่วนกลางของอาคารชุด

	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ					อาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ				
	อาคาร A	อาคาร B	อาคาร C	อาคาร D	อาคาร E	อาคาร F	อาคาร G	อาคาร H	อาคาร I	อาคาร J
ค่าส่วน กลาง (บาท/ตร. ม./เดือน)	20	20	25	20	29	15	16	20	16	15

## 4.1.6 ส่วนบริการของอาคารชุด

อาคารชุดที่ทำการศึกษาค้นคว้าส่วนใหญ่ ในส่วนบริการจะมีร้านค้าและร้านอาหารครบทุกอาคาร เว้นแต่อาคาร D ที่มีอาคารพาณิชย์อยู่ด้านหน้าโครงการ ดังนั้นภายในอาคารจึงไม่มีร้านค้าและร้านอาหารอยู่ และส่วนบริการอื่นๆ เช่น สระว่ายน้ำ สวน จะมีเฉพาะในอาคารที่มีที่จอดรถพอเท่านั้น รายละเอียดดังตารางที่ 4.1.6

ตารางที่ 4.1.6 แสดง ส่วนบริการของอาคารชุด

	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ					อาคารชุดที่ไม่มีที่จอดรถพอ				
	อาคาร A	อาคาร B	อาคาร C	อาคาร D	อาคาร E	อาคาร F	อาคาร G	อาคาร H	อาคาร I	อาคาร J
ร้านค้า	●	●	●		●	●	●	●	●	●
ร้านอาหาร	●	●	●		●	●		●	●	●
สระว่ายน้ำ	●	●								
สวน	●		●							
สำนักงาน	●	●	●		●			●		●

## 4.2 ข้อมูลการใช้ที่จอดรถ

### 4.2.1 จำนวนที่จอดรถและการใช้งานจริงในแต่ละอาคาร รายละเอียดดังตารางที่ 4.2.1

จากการสำรวจ พบว่า อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอมีจำนวนที่จอดรถตั้งแต่ 96 คัน จนถึง 120 คัน โดยมีอัตราที่จอดรถว่างประมาณร้อยละ 7 ถึงร้อยละ 17 และอาคารชุดที่ไม่มีที่จอดรถไม่พอมีจำนวนที่จอดรถตั้งแต่ 15 คัน จนถึง 116 คัน โดยมีอัตราที่จอดรถน้อยกว่าความต้องการประมาณร้อยละ 17 ถึงร้อยละ 54

ตารางที่ 4.2.1 แสดงจำนวนที่จอดรถและการใช้งานจริงในแต่ละอาคาร

	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ					อาคารชุดที่ไม่มีที่จอดรถไม่พอ				
	อาคาร A	อาคาร B	อาคาร C	อาคาร D	อาคาร E	อาคาร F	อาคาร G	อาคาร H	อาคาร I	อาคาร J
จำนวนที่ จอดรถ (คัน)	120	74	110	96	130	17	15	34	40	116
การใช้ งานจริง (คัน)	112	62	96	80	115	24	30	41	87	190



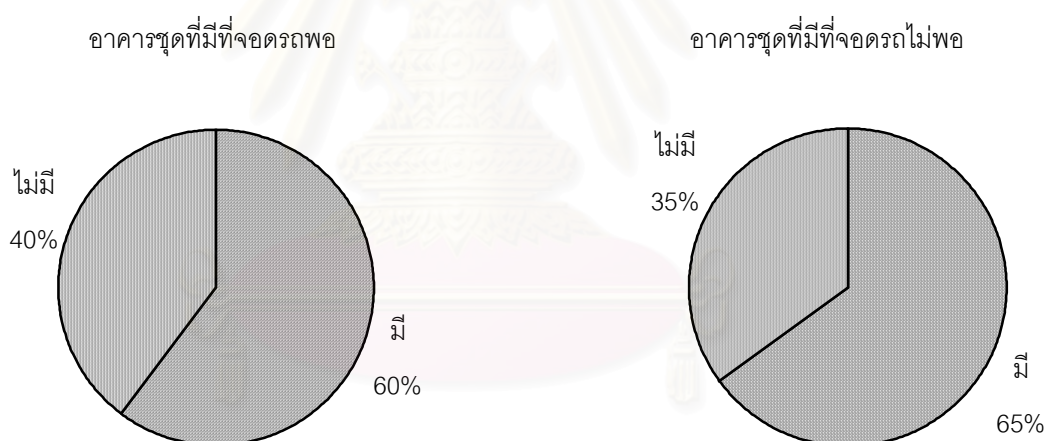
#### 4.2.2 การครอบครองรถยนต์ของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย

กลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัยในอาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ พบว่ากลุ่มประชากรที่มีรถยนต์ใช้ คิดเป็นร้อยละ 60.2 ของกลุ่มผู้พักอาศัยทั้งหมด ส่วนกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัยในอาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ พบว่ากลุ่มประชากรที่มีรถยนต์ใช้ คิดเป็นร้อยละ 64.9 ของกลุ่มผู้พักอาศัยทั้งหมด รายละเอียดดังตารางที่ 4.2.2

ตารางที่ 4.2.2 แสดงการครอบครองรถยนต์ของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย

การครอบครอง	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ		อาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
มี	118	60.2	144	64.9
ไม่มี	78	39.8	78	35.1
รวม	196	100.0	222	100.0

แผนภูมิที่ 4.2.2 แสดงการครอบครองรถยนต์ของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

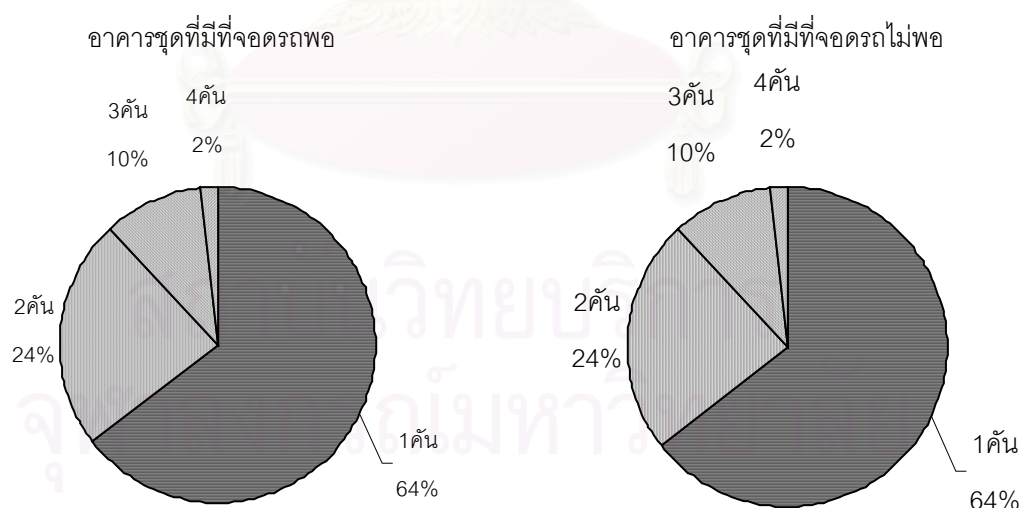
#### 4.2.3 จำนวนการครอบครองรถยนต์ของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย

จากการศึกษาพบว่า ทั้งกลุ่มตัวอย่างจากอาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ และอาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ ส่วนใหญ่จะมีรถ 1 คันต่อครัวเรือน โดยคิดเป็นร้อยละ 64.4 และ 65.3 ตามลำดับ อันดับสอง คือ มีรถ 2 คันต่อครัวเรือน คิดเป็นร้อยละ 23.7 และ 26.4 ตามลำดับ อันดับสามคือมีรถ 3 คันต่อครัวเรือน คิดเป็นร้อยละ 10.2 และ 6.9 ตามลำดับ รายละเอียดดังตารางที่ 4.2.3

ตารางที่ 4.2.3 แสดงจำนวนการครอบครองรถยนต์ต่อกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย

จำนวน(คัน/ครัวเรือน)	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ		อาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1	76	64.4	94	65.3
2	28	23.7	38	26.4
3	12	10.2	10	6.9
4	2	1.7	2	1.4
รวม	118	100.0	144	100.0

แผนภูมิที่ 4.2.3 แสดงจำนวนการครอบครองรถยนต์ต่อกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย



#### 4.2.4 ประเภทของรถยนต์ของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย

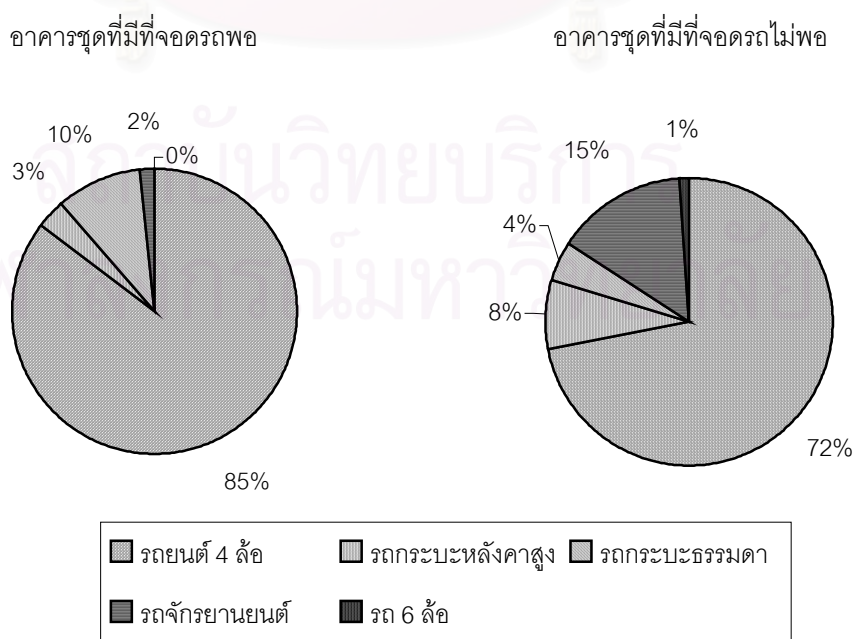
จากคำตอบทั้งหมดของกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในอาคารที่มีที่จอดรถพอ พบว่า ส่วนใหญ่รถยนต์ส่วนบุคคลที่ครอบครอง คือ รถยนต์ 4 ล้อ คิดเป็นร้อยละ 85.3 รองลงมาคือ รถกระบะธรรมดา คิดเป็นร้อยละ 9.8 มีรถจักรยานยนต์น้อยที่สุด คือร้อยละ 1.6 และไม่มีผู้อยู่อาศัยที่มีรถ 6 ล้อ

คำตอบของกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในอาคารที่ไม่มีที่จอดรถพอ จากคำตอบทั้งหมด พบว่า ส่วนใหญ่รถยนต์ส่วนบุคคลที่ครอบครอง คือ รถยนต์ 4 ล้อ คิดเป็นร้อยละ 71.9 แต่มีการครอบครองรถจักรยานยนต์มาเป็นอันดับสอง โดยคิดเป็นร้อยละ 14.6 และมีรถกระบะที่มีหลังคาสูงเป็นอันดับที่สาม คิดเป็นร้อยละ 7.9 อันดับสุดท้ายร้อยละ 1.1 เป็นรถ 6 ล้อ รายละเอียดดังตารางที่ 4.2.4

ตารางที่ 4.2.4 แสดงประเภทของรถยนต์ของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

ชนิดของรถยนต์	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ		อาคารชุดที่ไม่มีที่จอดรถไม่พอ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
รถยนต์ 4 ล้อ	104	85.3	128	71.9
รถกระบะหลังคาสูง	4	3.3	14	7.9
รถกระบะธรรมดา	12	9.8	8	4.5
รถจักรยานยนต์	2	1.6	26	14.6
รถ 6 ล้อ	-	-	2	1.1
รวม	122	100.0	178	100.0

แผนภูมิที่ 4.2.4 แสดงประเภทของรถยนต์ของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย



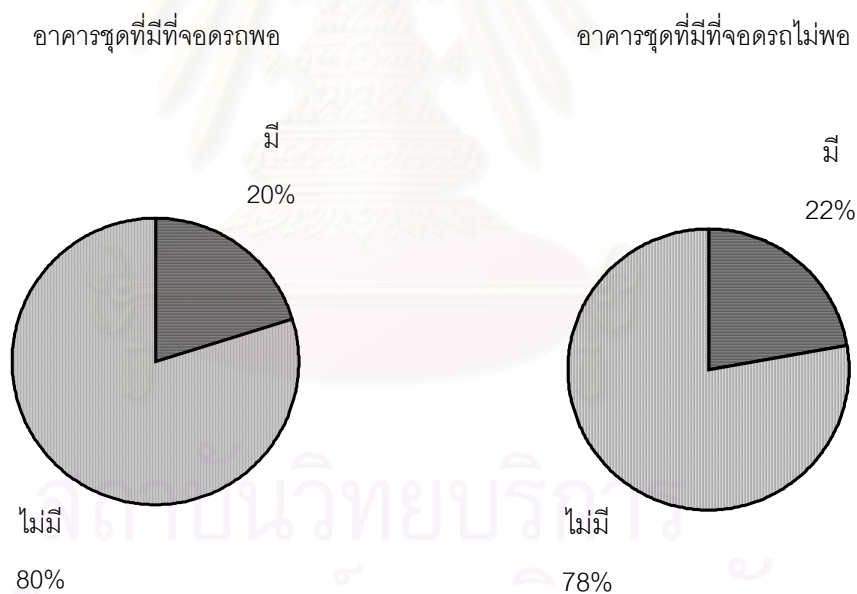
#### 4.2.5 การผ่อนส่งรถยนต์ของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย

จากการศึกษา พบว่า ทั้งกลุ่มตัวอย่างที่มีรถ ที่อยู่ในอาคารชุดที่มีที่จอดรถพอและไม่พอ ส่วนใหญ่ไม่มีค่าผ่อนส่งรถ คิดเป็นร้อยละ 79.6 และ 77.8 ตามลำดับ และกลุ่มตัวอย่างครัวเรือนที่มีค่าผ่อนส่งรถ มีค่าผ่อนส่งเฉลี่ยต่อครัวเรือน อยู่ที่ 11,950 บาท และ 10,343.75 บาท ตามลำดับ รายละเอียดดังตารางที่ 4.2.5

ตารางที่ 4.2.5 แสดงการผ่อนส่งรถยนต์ของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย

ค่าผ่อนส่ง	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ		อาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
มี	24	20.3	32	22.2
ไม่มี	94	79.7	112	77.8
รวม	118	100.0	144	100.0

แผนภูมิที่ 4.2.5 แสดงการผ่อนส่งรถยนต์ของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย



#### 4.2.6 เหตุผลในการใช้รถยนต์ของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย

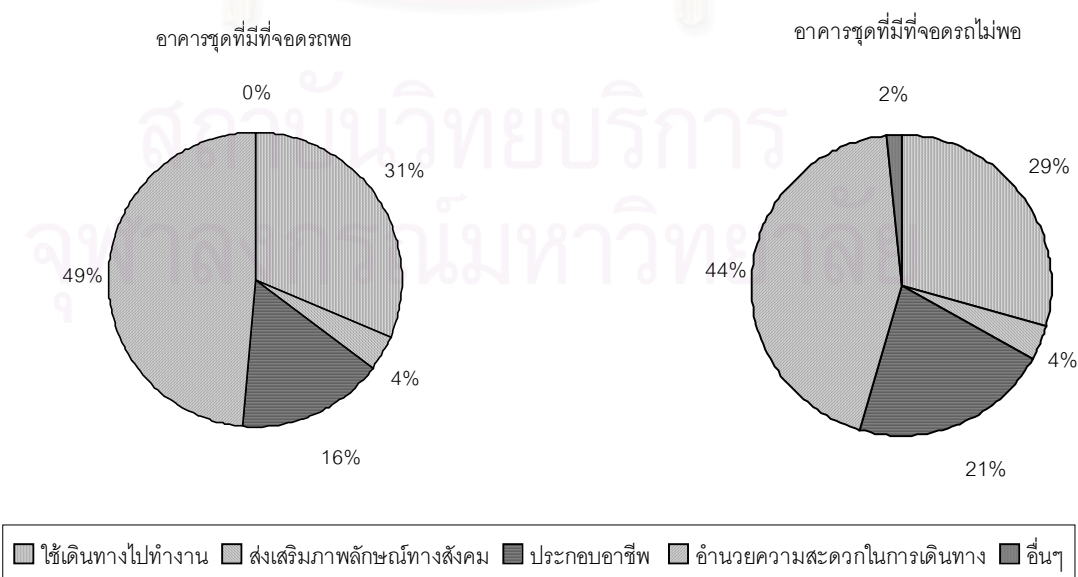
จากคำตอบทั้งหมดของกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในอาคารที่มีที่จอดรถพอ พบว่า ส่วนใหญ่ใช้รถเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง คิดเป็นร้อยละ 48.5 อันดับรองลงมา คือใช้เพื่อเดินทางไปทำงาน เป็นต้น คิดเป็นร้อยละ 31.3 อันดับสามคือ ใช้ในการประกอบอาชีพ เช่น รับจ้าง ติดต่อกู้ค้า ขนส่งสินค้า คิดเป็นร้อยละ 16.2

คำตอบของกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในอาคารที่ไม่มีที่จอดรถพอ จากคำตอบทั้งหมด พบว่า ส่วนใหญ่ใช้รถเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง คิดเป็นร้อยละ 43.8 อันดับรองลงมา คือใช้เพื่อเดินทางไปทำงาน คิดเป็นร้อยละ 29.5 อันดับสามคือ ใช้ในการประกอบอาชีพ คิดเป็นร้อยละ 21.4 รายละเอียดดังตารางที่ 4.2.6

ตารางที่ 4.2.6 แสดงเหตุผลในการใช้รถยนต์ของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

เหตุผล	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ		อาคารชุดที่ไม่มีที่จอดรถไม่พอ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ใช้เดินทางไปทำงาน	62	31.3	66	29.5
ส่งเสริมภาพลักษณ์ทางสังคม	8	4.0	8	3.6
ประกอบอาชีพ	32	16.2	48	21.4
อำนวยความสะดวกในการเดินทาง	96	48.5	98	43.8
อื่นๆ	-	-	4	1.8
รวม	198	100.0	224	100.0

แผนภูมิที่ 4.2.6 แสดงเหตุผลในการใช้รถยนต์ของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย



#### 4.2.7 ระยะเวลาการใช้ที่จอดรถ

พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีรถในอาคารที่มีที่จอดรถพอ ส่วนใหญ่มีระยะเวลาการใช้ที่จอดรถ ประมาณ 12 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 13.3 รองลงมา คือ 11 ชั่วโมง และ 10 ชั่วโมง โดยคิดเป็นร้อยละ 9.2 และ 6.1 ตามลำดับ

อาคารที่มีที่จอดรถไม่พอ พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้เวลาจอดรถประมาณ 13 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 13.5 รองลงมาคือ ใช้เวลาจอดประมาณ 14 และ 12 ชั่วโมง โดยคิดเป็นร้อยละ 11.7 และ 9.0ตามลำดับ

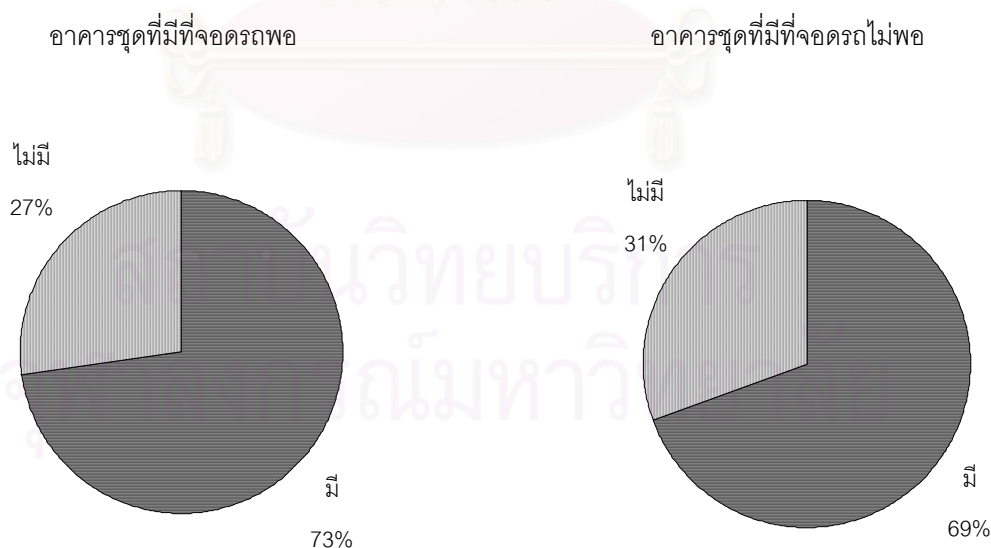
#### 4.2.8 กลุ่มตัวอย่างที่มีปัญหาเรื่องที่จอดรถ

พบว่า ทั้งกลุ่มตัวอย่างที่มีรถ ที่อยู่ในอาคารชุดที่มีที่จอดรถพอและไม่พอ ส่วนใหญ่มีปัญหาเรื่องที่จอดรถ โดยคิดเป็นร้อยละ 72.9 และ 69.4 ตามลำดับ รายละเอียดดังตารางที่ 4.2.8

ตารางที่ 4.2.8 แสดงจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่มีปัญหาเรื่องที่จอดรถ

	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ		อาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
มี	86	72.9	100	69.4
ไม่มี	32	27.1	44	30.6
รวม	118	100.0	144	100.0

แผนภูมิที่ 4.2.8 แสดงจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่มีปัญหาเรื่องที่จอดรถ





#### 4.2.9 ปัญหาเรื่องที่จอดรถ

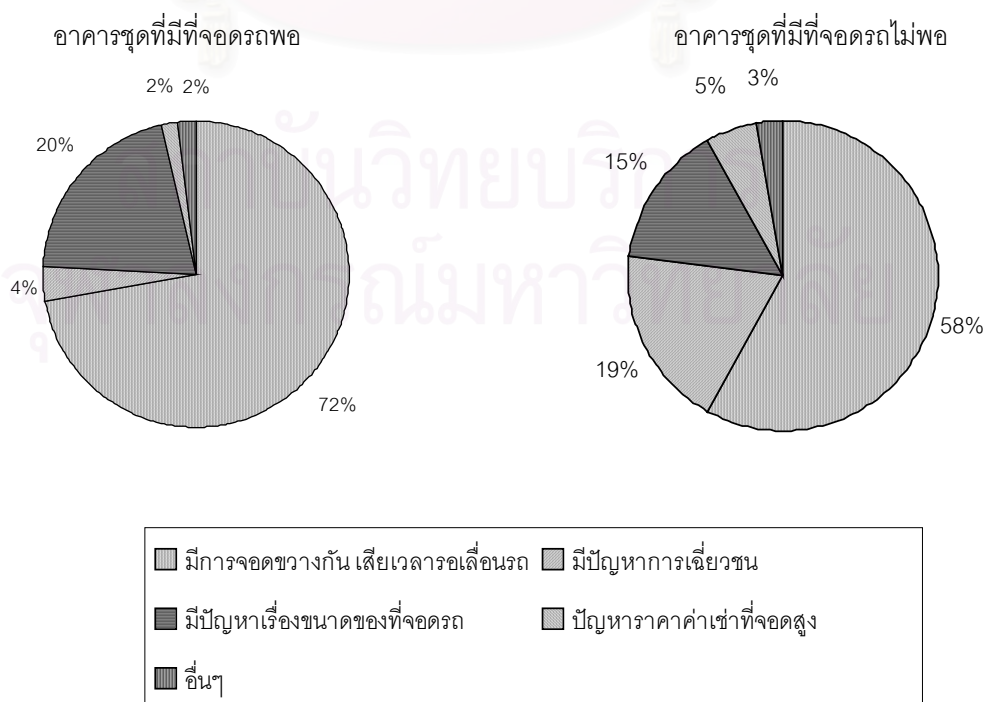
จากคำตอบทั้งหมดของกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในอาคารที่มีที่จอดรถพอ พบว่า ปัญหาเรื่องที่จอดรถส่วนใหญ่ คือ มีการจอดขวางกัน เสียเวลารอเลื่อนรถ คิดเป็นร้อยละ 72.2 อันดับสองคือปัญหาเรื่องขนาดที่จอดรถ คิดเป็นร้อยละ 20.4 อันดับสามคือปัญหาเรื่องการเดินวน คิดเป็นร้อยละ 3.7

คำตอบของกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในอาคารที่ไม่มีที่จอดรถพอ จากคำตอบทั้งหมด พบว่า ปัญหาเรื่องที่จอดรถส่วนใหญ่ มีการจอดขวางกัน เสียเวลารอเลื่อนรถ คิดเป็นร้อยละ 58.1 อันดับสองคือปัญหาเรื่องการเดินวน คิดเป็นร้อยละ 18.9 อันดับสามคือปัญหาเรื่องขนาดที่จอดรถ คิดเป็นร้อยละ 14.9 รายละเอียดดังตารางที่ 4.2.9

ตารางที่ 4.2.9 แสดงปัญหาเรื่องที่จอดรถของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

เหตุผล	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ		อาคารชุดที่ไม่มีที่จอดรถไม่พอ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
มีการจอดขวางกัน เสียเวลารอเลื่อนรถ	78	72.2	86	58.1
มีปัญหาการเดินวน	4	3.7	28	18.9
มีปัญหาเรื่องขนาดของที่จอดรถ	22	20.4	22	14.9
ปัญหาราคาค่าเช่าที่จอดรถสูง	2	1.9	8	5.4
อื่นๆ	2	1.9	4	2.7
รวม	108	100.0	148	100.0

แผนภูมิที่ 4.2.9 แสดงปัญหาเรื่องที่จอดรถ



#### 4.2.10 ค่าเช่าที่จอดรถ

พบว่าค่าเช่าที่จอดรถ ของอาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ ส่วนใหญ่จะต้องเสียค่าเช่าที่จอดรถ โดยจะมีสถิติเกอร์เป็นตัวแสดงสิทธิ์ในการจอดรถ ทำให้ทราบว่าการคืนไหนเป็นของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดนั้น ๆ โดยส่วนใหญ่จะให้สิทธิ์จอดรถ 1 คันต่อ 1 ห้องชุด และหากต้องการเพิ่มจะต้องเสียค่าเช่าที่จอดรถต่อคันในอัตราที่กำหนด

สำหรับอาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ ส่วนใหญ่จะไม่เสียค่าเช่าที่จอดรถ และไม่ต้องใช้สถิติเกอร์เป็นตัวแสดงถึงสิทธิ์ในการจอด รายละเอียดดังตารางที่ 4.2.10

ตารางที่ 4.2.10 แสดงค่าเช่าที่จอดรถต่อคันต่อเดือน

	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ					อาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ				
	อาคาร A	อาคาร B	อาคาร C	อาคาร D	อาคาร E	อาคาร F	อาคาร G	อาคาร H	อาคาร I	อาคาร J
ที่จอดรถ (บาท/ เดือน)	2,000*(S)	500*(S)	0(S)	1,500*(S)	16.66(S)	0	0(S)	0	80(S)	0

หมายเหตุ : \* = เสียค่าเช่าที่จอดรถตั้งแต่คันที่ 2 ขึ้นไป, (S) = ใช้สถิติเกอร์แทนสิทธิ์ในการจอดรถ

#### 4.2.11 การแก้ปัญหาจำนวนที่จอดรถไม่พอ

การแก้ปัญหาจำนวนที่จอดรถในอาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ พบว่า

อาคาร F ไม่ได้แก้ปัญหาเรื่องที่จอดรถไม่พอ โดยผู้อยู่อาศัยจะต้องหาที่จอดรถเองตามริมถนนซอย แต่จะมีมาตรการสำหรับผู้ที่จะมาเช่าใหม่ โดยจะรับเฉพาะผู้ที่ไม่มียานยนต์ ส่วนผู้ที่ซื้อห้องชุดและมีรถก็จะแจ้งให้ทราบถึงปัญหาดังกล่าวก่อน

อาคาร G แก้ปัญหาที่จอดรถไม่พอ โดยทำการเช่าที่บริเวณด้านหน้าที่ติดกับโครงการ พื้นที่ประมาณ 400 ตารางเมตร จอดรถได้ 20 คัน โดยเสียค่าเช่าเดือนละ 5,000 บาท

อาคาร H ไม่ได้แก้ปัญหาใดๆ

อาคาร I แก้ปัญหาที่จอดรถไม่พอ โดยทำการเช่าที่บริเวณด้านหน้าที่ติดกับโครงการ พื้นที่ประมาณ 1200 ตารางเมตร จอดรถได้ประมาณ 45 คัน โดยเสียค่าเช่าที่เดือนละ 10,000 บาท

อาคาร J กำลังเตรียมแก้ปัญหาโดยจะจัดเก็บค่าที่จอดรถรายเดือน ๆ ละ 1,000 บาทต่อคัน และจัดให้มีระบบไม้กั้นอัตโนมัติเพื่อให้ระบบการจอดรถสะดวกขึ้น

รายละเอียดดังตารางที่ 4.2.11

ตารางที่ 4.2.11 แสดงการแก้ปัญหาจำนวนที่จอตกรถไม่พอ

	อาคาร F	อาคาร G	อาคาร H	อาคาร I	อาคาร J
แก้		●		●	●
ไม่แก้	●		●		

### 4.3 ข้อมูลทั่วไปผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด

#### 4.3.1 เพศ

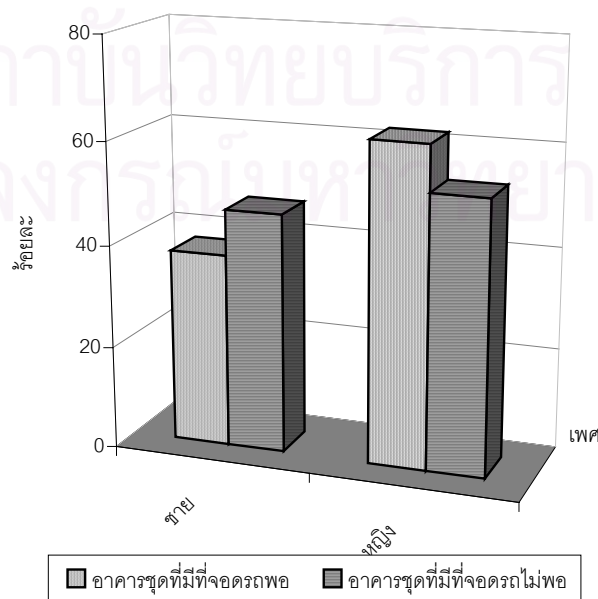
พบว่า ในกลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยในอาคารที่มีที่จอตกรถพอ ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 62.2 และมีกลุ่มตัวอย่างเพศชาย ร้อยละ 37.8

ส่วนอาคารชุดที่มีที่จอตกรถไม่พอ กลุ่มตัวอย่างเป็นเพศหญิง ร้อยละ 53.2 และเพศชาย ร้อยละ 46.8 รายละเอียดดังตารางที่ 4.3.1

ตารางที่ 4.3.1 แสดงเพศของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย

เพศ	อาคารชุดที่มีที่จอตกรถพอ		อาคารชุดที่มีที่จอตกรถไม่พอ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	74	37.8	104	46.8
หญิง	122	62.2	118	53.2
รวม	196	100.0	222	100.0

แผนภูมิที่ 4.3.1 แสดงเพศของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย



## 4.3.2 อายุ

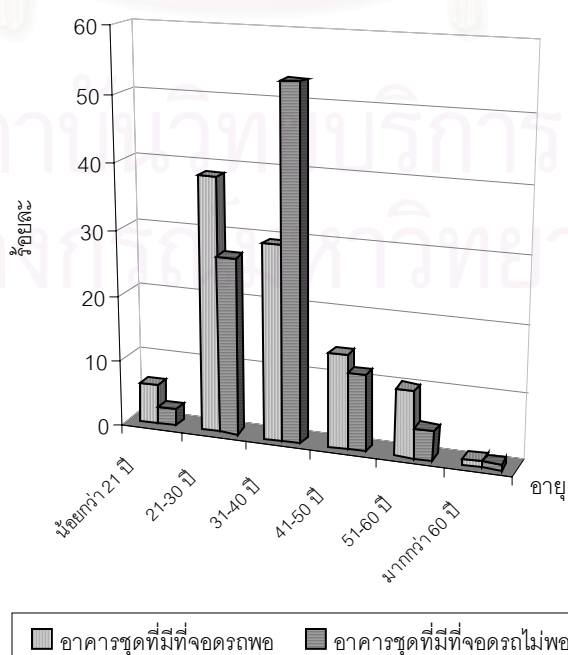
พบว่า ในกลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยในอาคารที่มีที่จอดรถพอ ส่วนใหญ่มีอายุ 21 – 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 38.8 รองลงมาคือ ช่วงอายุ 31 – 40 ปี และ 41 – 50 ปี คิดเป็นร้อยละ 29.6 และ 14.3 ตามลำดับ โดยระดับอายุเกิน 60 ปี มีเพียงร้อยละ 1.0

ส่วนอาคารชุดที่ไม่มีที่จอดรถไม่พอ ส่วนใหญ่มีอายุ 31 – 40 ปี มีมากถึงร้อยละ 53.2 รองลงมาคือ ช่วงอายุ 21 – 30 ปี และ 41 – 50 ปี โดยคิดเป็นร้อยละ 27.0 และ 11.7 ตามลำดับ โดยระดับอายุเกิน 60 ปี มีร้อยละ 0.9 รายละเอียดดังตารางที่ 4.3.2

ตารางที่ 4.3.2 แสดงระดับอายุของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย

อายุ	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ		อาคารชุดที่ไม่มีที่จอดรถไม่พอ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 21 ปี	12	6.1	6	2.7
21-30 ปี	76	38.8	60	27.0
31-40 ปี	58	29.6	118	53.2
41-50 ปี	28	14.3	26	11.7
51-60 ปี	20	10.2	10	4.5
มากกว่า 60 ปี	2	1.0	2	0.9
รวม	196	100.0	222	100.0

แผนภูมิที่ 4.3.2 แสดงระดับอายุของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย



## 4.3.3 อาชีพ

กลุ่มตัวอย่างทั้งในอาคารที่มีที่จอดรถพอและไม่พอ ส่วนใหญ่มีอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชน คิดเป็นร้อยละ 38.8 และ 55.9 ตามลำดับ อันดับสองคือ ข้าราชการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ คิดเป็นร้อยละ 17.3 และ 12.6 ตามลำดับ อันดับสาม คือกลุ่มนักเรียนนักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 11.2 และ 8.1 ตามลำดับ โดยในกลุ่มที่มีที่จอดรถไม่พอ มีกลุ่มรับจ้างทั่วไปอยู่ในอันดับสามด้วยเช่นกัน รายละเอียดดังตารางที่ 4.3.3

ตารางที่ 4.3.3 แสดงอาชีพของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย

อาชีพ	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ		อาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	34	17.3	28	12.6
พนักงานบริษัทเอกชน	76	38.8	124	55.9
เจ้าของกิจการ	18	9.2	10	4.5
รับจ้างทั่วไป	8	4.1	18	8.1
ค้าขาย	14	7.1	10	4.5
นักเรียน/นักศึกษา	22	11.2	18	8.1
แม่บ้าน	20	10.2	12	5.4
ว่างงาน	4	2.0	2	0.9
รวม	196	100.0	222	100.0

#### 4.3.4 รายได้ต่อครัวเรือน

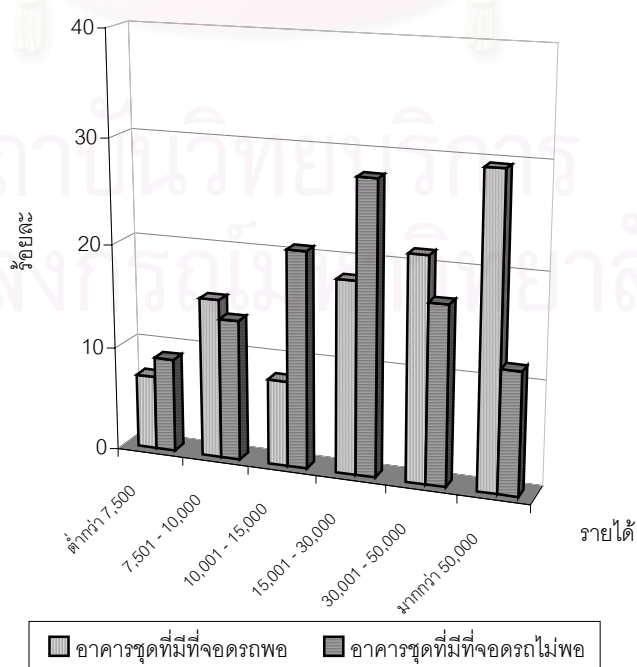
พบว่า ในกลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยในอาคารที่มีที่จอดรถพอ ส่วนใหญ่มีระดับรายได้ต่อเดือนมากกว่า 50,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 29.6 รองลงมาคือ 30,001 – 50,000 บาท และ 15,001 – 30,000 บาท โดยคิดเป็นร้อยละ 21.4 และ 18.4 ตามลำดับ

ส่วนอาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ ส่วนใหญ่มีระดับรายได้ต่อเดือนอยู่ในช่วง 15,001 – 30,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 27.9 รองลงมาคือ 10,001 – 15,000 บาท และ 30,001 – 50,000 บาท โดยคิดเป็นร้อยละ 20.7 และ 17.1 ตามลำดับ รายละเอียดดังตารางที่ 4.3.4

ตารางที่ 4.3.4 แสดงรายได้ต่อครัวเรือนของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย

รายได้(บาท)	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ		อาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 7,500	14	7.1	20	9.0
7,501 - 10,000	30	15.3	30	13.5
10,001 - 15,000	16	8.2	46	20.7
15,001 - 30,000	36	18.4	62	27.9
30,001 - 50,000	42	21.4	38	17.1
มากกว่า 50,000	58	29.6	26	11.7
รวม	196	100.0	222	100.0

แผนภูมิที่ 4.3.4 แสดงรายได้ต่อครัวเรือนของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย





#### 4.3.5 รายจ่ายต่อครัวเรือน

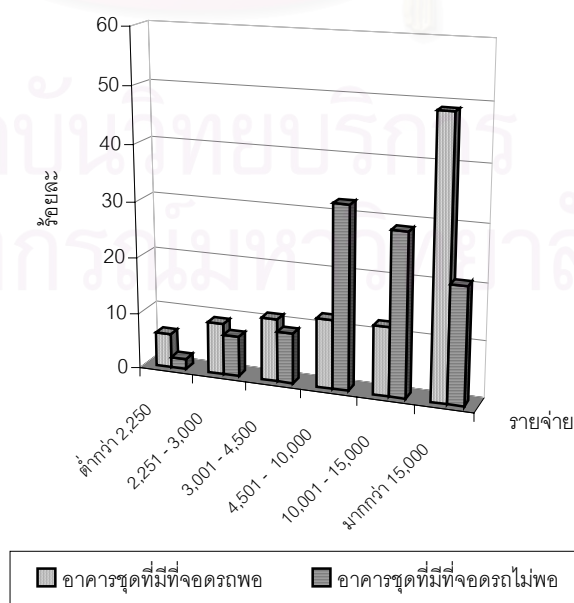
พบว่า ในกลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยในอาคารที่มีที่จอดรถพอ ส่วนใหญ่มีระดับรายจ่ายต่อเดือนมากกว่า 15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 49.0 รองลงมาซึ่งมีอัตราเท่ากัน คือ 10,001 – 15,000 บาท และ 4,501 – 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ ร้อยละ 12.2

ส่วนอาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ ส่วนใหญ่มีระดับรายจ่ายต่อเดือนอยู่ในช่วง 4,501 – 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 32.4 รองลงมาคือ 10,001 – 15,000 บาท และ มากกว่า 15,000 บาท โดยคิดเป็นร้อยละ 28.8 และ 20.7 ตามลำดับ รายละเอียดดังตารางที่ 4.3.5

ตารางที่ 4.3.5 แสดงรายจ่ายต่อครัวเรือนของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย

รายจ่าย(บาท)	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ		อาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 2,250	12	6.1	4	1.8
2,251 - 3,000	18	9.2	16	7.2
3,001 - 4,500	22	11.2	20	9.0
4,501 - 10,000	24	12.2	72	32.4
10,001 - 15,000	24	12.2	64	28.8
มากกว่า 15,000	96	49.0	46	20.7
รวม	196	100	222	100.0

แผนภูมิที่ 4.3.5 แสดงรายจ่ายต่อครัวเรือนของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย



#### 4.4 ข้อมูลด้านที่อยู่อาศัยของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด

##### 4.4.1 จำนวนสมาชิกในห้องพักอาศัย

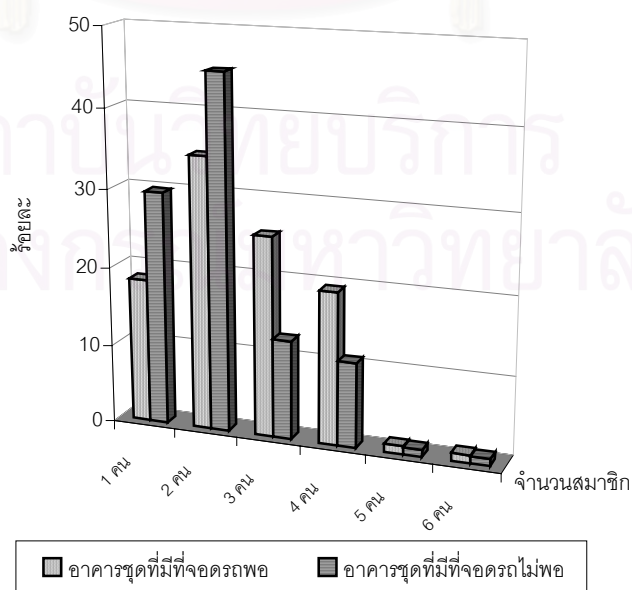
พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในอาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ ส่วนใหญ่มีสมาชิกในอาศัยอยู่ห้องพัก 2 คน คิดเป็นร้อยละ 34.7 รองลงมาคือมีจำนวนสมาชิก 3 และ 4 คน คิดเป็นร้อยละ 25.5 และ 19.4 ตามลำดับ

ส่วนอาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ ส่วนใหญ่มีสมาชิกในอาศัยอยู่ห้องพัก 2 คน เช่นกัน คิดเป็นร้อยละ 45.0 รองลงมาคือมีจำนวนสมาชิก 1 และ 3 คน คิดเป็นร้อยละ 29.7 และ 12.6 ตามลำดับ รายละเอียดดังตารางที่ 4.4.1

ตารางที่ 4.4.1 แสดงจำนวนสมาชิกในห้องพักอาศัย

จำนวน	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ		อาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1 คน	36	18.4	66	29.7
2 คน	68	34.7	100	45.0
3 คน	50	25.5	28	12.6
4 คน	38	19.4	24	10.8
5 คน	2	1.0	2	0.9
6 คน	2	1.0	2	0.9
รวม	196	100.0	222	100.0

แผนภูมิที่ 4.4.1 แสดงจำนวนสมาชิกในห้องพักอาศัย



#### 4.4.2 ระยะเวลาในการพักอาศัย

พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในอาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ ส่วนใหญ่อาศัยอยู่มานาน 1 ปี – 3 ปี คิดเป็นร้อยละ 38.8 อันดับสองซึ่งมีจำนวนใกล้เคียงกัน คือ ช่วงระยะเวลา 5 -10 ปี คิดเป็นร้อยละ 23.5 และอันดับสาม คือ ช่วงระยะเวลา 3 - 5 ปี ปี คิดเป็นร้อยละ 20.4

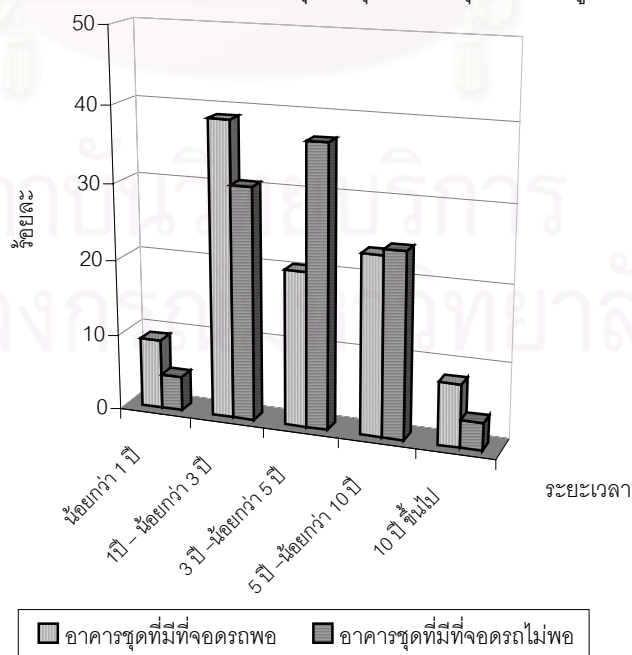
ส่วนอาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ ส่วนใหญ่อาศัยอยู่มานาน 3 ปี – 5 ปี คิดเป็นร้อยละ 36.9 รองลงมา คือ ช่วงระยะเวลา 1 -3 ปี และ ช่วงระยะเวลา 5 -10 ปี โดยคิดเป็นร้อยละ 30.6 และ 24.3 ตามลำดับ

อาคารที่มีที่จอดรถมีอัตราส่วนการอยู่อาศัยมากกว่า 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 8.2 ซึ่งมากกว่าอาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ ที่มีเพียงร้อยละ 3.6 รายละเอียดดังตารางที่ 4.4.2

ตารางที่ 4.4.2 แสดงระยะเวลาในการพักอาศัยในห้องชุดปัจจุบันของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย

ระยะเวลา	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ		อาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 1 ปี	18	9.2	10	4.5
1ปี – น้อยกว่า 3 ปี	76	38.8	68	30.6
3 ปี – น้อยกว่า 5 ปี	40	20.4	82	36.9
5 ปี – น้อยกว่า 10 ปี	46	23.5	54	24.3
10 ปี ขึ้นไป	16	8.2	8	3.6
รวม	196	100.0	222	100.0

แผนภูมิที่ 4.4.2 แสดงระยะเวลาในการพักอาศัยในห้องชุดปัจจุบันของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย



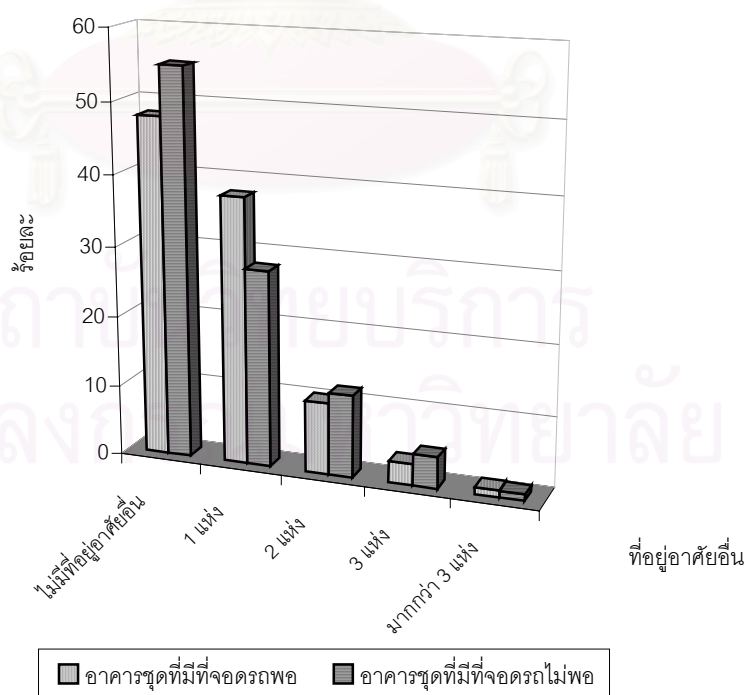
#### 4.4.3 จำนวนการครอบครองที่อยู่อาศัย

กลุ่มตัวอย่างทั้งในอาคารที่มีที่จอดรถพอและไม่พอ ส่วนใหญ่ไม่มีที่อยู่อาศัยอื่น โดยคิดเป็นร้อยละ 48.0 และ 55.0 ตามลำดับ รองลงมาคือ กลุ่มที่มีที่อยู่อาศัยอื่นอีก 1 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 37.8 และ 27.9 ตามลำดับ อันดับสามคือ กลุ่มที่มีที่อยู่อาศัยอื่นอีก 2 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 10.2 และ 11.7 ตามลำดับ รายละเอียดดังตารางที่ 4.4.3

ตารางที่ 4.4.3 แสดงจำนวนการครอบครองที่อยู่อาศัยอื่นของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย

จำนวนการครอบครองที่อยู่อาศัยอื่น	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ		อาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่มีที่อยู่อาศัยอื่น	94	48.0	122	55.0
1 แห่ง	74	37.8	62	27.9
2 แห่ง	20	10.2	26	11.7
3 แห่ง	6	3.1	10	4.5
มากกว่า 3 แห่ง	2	1.0	2	0.9
รวม	196	100.0	222	100.0

แผนภูมิที่ 4.4.3 แสดงจำนวนการครอบครองที่อยู่อาศัยอื่นของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย



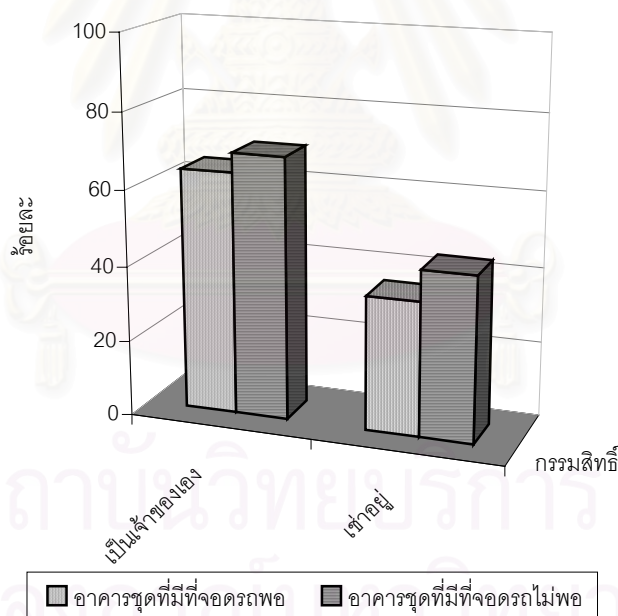
#### 4.4.4 กรรมสิทธิ์ในห้องพักอาศัย

กลุ่มตัวอย่างทั้งในอาคารที่มีที่จอดรถพอและไม่พอ ส่วนใหญ่เป็นเจ้าของห้องชุดเอง โดยคิดเป็นร้อยละ 64.3 และ 69.4 ตามลำดับ และกลุ่มที่เช่าอยู่ คิดเป็นร้อยละ 35.7 และ 43.9 ตามลำดับ รายละเอียดดังตารางที่ 4.4.4

ตารางที่ 4.4.4 แสดงกรรมสิทธิ์ในห้องพักอาศัยของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย

กรรมสิทธิ์	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ		อาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เป็นเจ้าของเอง	126	64.3	136	69.4
เช่าอยู่	70	35.7	86	43.9
รวม	196	100.0	222	100.0

แผนภูมิที่ 4.4.4 แสดงกรรมสิทธิ์ในห้องพักอาศัยของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย



#### 4.4.5 ขนาดของห้องพักอาศัย

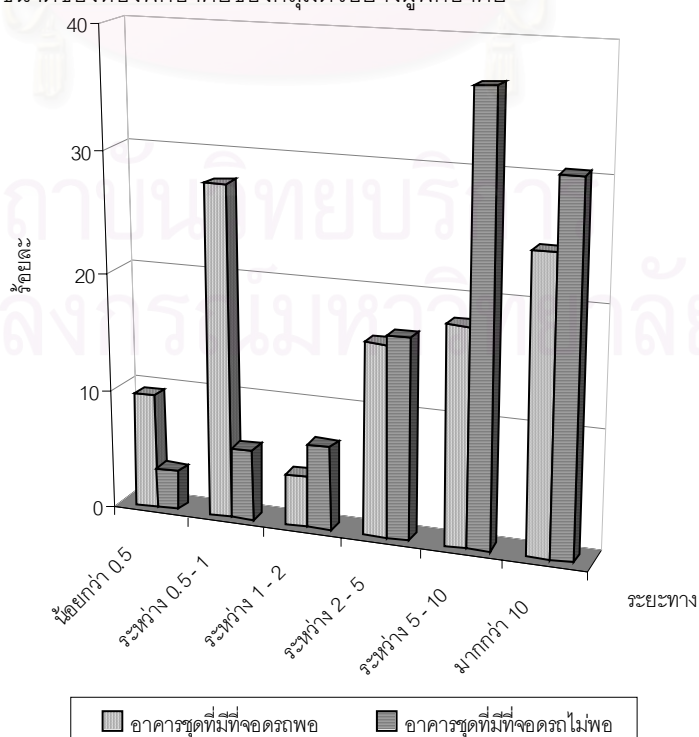
พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในอาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ ส่วนใหญ่อาศัยอยู่ในห้องชุดขนาด 36 – 48 ตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 37.8 อันดับสองคือ ห้องชุดขนาด 29 – 35 ตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 22.4 และอันดับสาม คือ ห้องชุดขนาด 62 ตารางเมตรขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 17.3

ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในอาคารชุดที่ไม่มีที่จอดรถไม่พอ ส่วนใหญ่อาศัยอยู่ในห้องชุดขนาด 22 – 28 ตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 38.7 อันดับสองคือ ห้องชุดขนาด 29 – 35 ตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 20.7 และอันดับสาม คือ ห้องชุดขนาด 36 - 48 ตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 18.0 รายละเอียดดังตารางที่ 4.4.5

ตารางที่ 4.4.5 แสดงขนาดของห้องพักอาศัยของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย

ขนาด(ตร.ม.)	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ		อาคารชุดที่ไม่มีที่จอดรถไม่พอ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
15 - 21	6	3.1	24	10.8
22 – 28	8	4.1	86	38.7
29 – 35	44	22.4	46	20.7
36 – 48	74	37.8	40	18.0
49 -61	30	15.3	12	5.4
62	34	17.3	14	6.3
รวม	196	100.0	222	100.0

แผนภูมิที่ 4.4.5 แสดงขนาดของห้องพักอาศัยของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย





#### 4.5 ข้อมูลการเดินทาง

ข้อมูลการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างจะไม่นับรวมผู้ที่ว่างงานและกลุ่มแม่บ้านที่ไม่ได้มีกิจวัตรประจำวันที่จะต้องเดินทาง เช่น กลุ่มแม่บ้านที่ไม่ได้ไปจ่ายตลาด หรือรับส่งบุตรหลานไปโรงเรียน ซึ่งอาคารที่มีที่จอดรถพอจะเหลือกลุ่มตัวอย่าง 188 ตัวอย่าง และอาคารที่มีที่จอดรถไม่พอเหลือกลุ่มตัวอย่าง 210 ตัวอย่าง

##### 4.5.1 วิธีเดินทางไปทำงาน

จากคำตอบทั้งหมดของกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในอาคารที่มีที่จอดรถพอ พบว่า ส่วนใหญ่ใช้วิธีการเดินทางไปทำงานโดยรถยนต์ส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 37.8 รองลงมาคือ รถโดยสารสาธารณะ และรถไฟฟ้า โดยคิดเป็นร้อยละ 18.9 และ 14.4 ตามลำดับ

คำตอบของกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในอาคารที่มีที่จอดรถไม่พอ จากคำตอบทั้งหมดพบว่า มีอันดับวิธีการเดินทาง คล้ายๆกับในกลุ่มแรก คือ ส่วนใหญ่ใช้วิธีการเดินทางไปทำงานโดยรถยนต์ส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 32.1 รองลงมาคือ รถโดยสารสาธารณะ และรถไฟฟ้า โดยคิดเป็นร้อยละ 25.9 และ 13.6 ตามลำดับ รายละเอียดดังตารางที่ 4.5.1

ตารางที่ 4.5.1 แสดงวิธีเดินทางไปทำงานของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย(เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

วิธี	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ		อาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เดินหรือจักรยาน	34	12.9	22	6.8
รถจักรยานยนต์	14	5.3	26	8.0
รถยนต์ส่วนตัว	100	37.8	104	32.1
รถโดยสารสาธารณะ	50	18.9	84	25.9
รถจักรยานยนต์รับจ้าง	20	7.6	36	11.1
เรือ	-	-	4	1.2
รถไฟฟ้า	38	14.4	44	13.6
รถไฟ	-	-	2	0.6
อื่นๆ	8	3.0	2	0.6
n	264	100.0	324	100.0

#### 4.5.2 ระยะทางระหว่างที่พักอาศัยกับที่ทำงาน

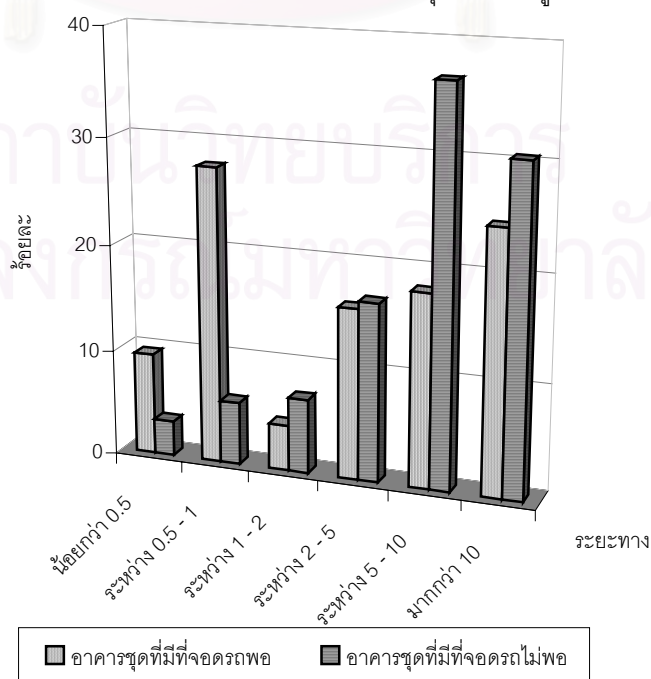
พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในอาคารที่มีที่จอดรถพอ ส่วนใหญ่จะมีแหล่งงานอยู่ภายในรัศมี 0.5 – 1 กิโลเมตร จากที่อยู่อาศัย คิดเป็นร้อยละ 27.7 แต่ก็มีผู้ที่มีแหล่งงานอยู่ไกลเกินกว่า 10 กิโลเมตร เป็นจำนวนมากด้วยเช่นกัน โดยคิดเป็นร้อยละ 24.5

กลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในอาคารที่ไม่มีที่จอดรถพอ ส่วนใหญ่มีแหล่งงานอยู่ในช่วง 5 – 10 กิโลเมตร จากที่อยู่อาศัย คิดเป็นร้อยละ 36.7 แต่ก็มีผู้ที่มีแหล่งงานอยู่ไกลเกินกว่า 10 กิโลเมตร เป็นจำนวนมากด้วยเช่นกัน โดยคิดเป็นร้อยละ 30.4 ซึ่งเมื่อรวมกันแล้วจะมีผู้ที่มีแหล่งงานไกลกว่า 5 กิโลเมตร ถึงร้อยละ 67.1 รายละเอียดดังตารางที่ 4.5.2

ตารางที่ 4.5.2 แสดงระยะทางระหว่างที่พักอาศัยกับที่ทำงานของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย

ระยะทาง(กม.)	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ		อาคารชุดที่ไม่มีที่จอดรถพอ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 0.5	18	9.6	6	3.3
ระหว่าง 0.5 - 1	52	27.7	12	5.9
ระหว่าง 1 - 2	8	4.3	14	7.0
ระหว่าง 2 - 5	30	16.0	36	16.7
ระหว่าง 5 - 10	34	18.1	76	36.7
มากกว่า 10	46	24.5	66	30.4
รวม	188	100.0	210	100.0

แผนภูมิที่ 4.5.2 แสดงระยะทางระหว่างที่พักอาศัยกับที่ทำงานของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย



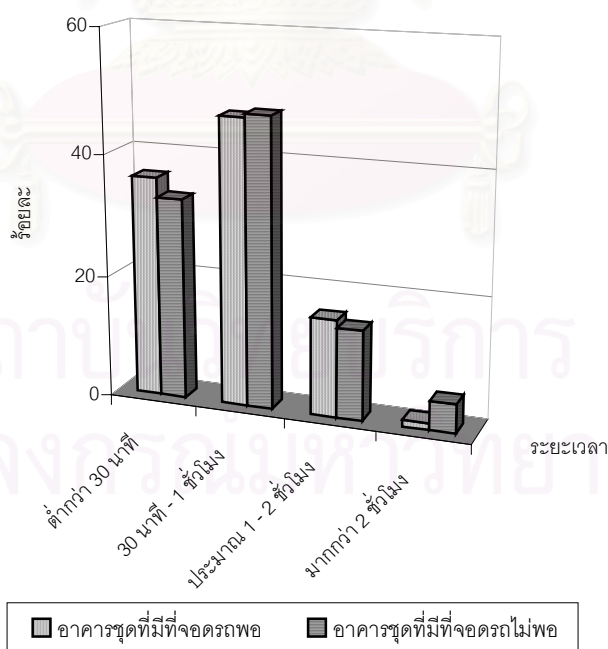
#### 4.5.3 ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางไปทำงาน

พบว่า ทั้งกลุ่มตัวอย่างจากอาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ และอาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ ส่วนใหญ่จะใช้เวลาในการเดินทางไปทำงาน อยู่ในช่วง 30 นาที – 1 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 46.8 และ 47.4 ตามลำดับ อันดับสองคือใช้เวลาเดินทางต่ำกว่า 30 นาที คิดเป็นร้อยละ 36.2 และ 33.0 ตามลำดับ อันดับสามคือใช้เวลาประมาณ 1 – 2 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 16.0 และ 14.8 ตามลำดับ รายละเอียดดังตารางที่ 4.5.3

ตารางที่ 4.5.3 แสดงระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางไปทำงาน

ระยะเวลา	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ		อาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 30 นาที	68	36.2	66	33.0
30 นาที - 1 ชั่วโมง	88	46.8	100	47.4
ประมาณ 1 - 2 ชั่วโมง	30	16.0	34	14.8
มากกว่า 2 ชั่วโมง	2	1.1	10	4.8
รวม	188	100.0	210	100.0

แผนภูมิที่ 4.5.3 แสดงระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางไปทำงาน



#### 4.5.4 ค่าใช้จ่ายในการเดินทางไป-กลับที่ทำงาน

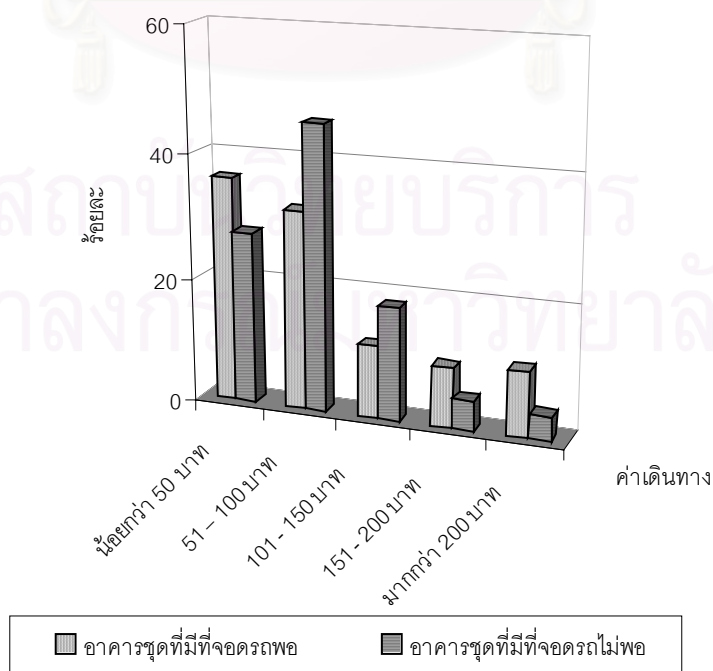
พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในอาคารที่มีที่จอดรถพอ ส่วนใหญ่จะมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางไป-กลับที่ทำงาน น้อยกว่า 50 บาท คิดเป็นร้อยละ 36.2 รองลงมา คือ ช่วงระหว่าง 51 – 100 บาท และ 101 – 150 บาท โดยคิดเป็นร้อยละ 31.9 และ 11.7 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในอาคารที่ไม่มีที่จอดรถไม่พอ ส่วนใหญ่จะมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางไป-กลับที่ทำงานอยู่ในช่วงระหว่าง 51 – 100 บาท คิดเป็นร้อยละ 45.7 รองลงมา คือ น้อยกว่า 50 บาท และ 101 – 150 บาท โดยคิดเป็นร้อยละ 27.6 และ 18.1 ตามลำดับ รายละเอียดดังตารางที่ 4.5.4

ตารางที่ 4.5.4 แสดงค่าใช้จ่ายในการเดินทางไป-กลับที่ทำงานของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย

จำนวนเงิน(บาท)	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ		อาคารชุดที่ไม่มีที่จอดรถไม่พอ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 50 บาท	68	36.2	58	27.6
51 – 100 บาท	60	31.9	96	45.7
101 - 150 บาท	22	11.7	38	18.1
151 - 200 บาท	18	9.6	10	4.8
มากกว่า 200 บาท	20	10.6	8	3.8
รวม	188	100.0	270	100.0

แผนภูมิที่ 4.5.4 แสดงค่าใช้จ่ายในการเดินทางไป-กลับที่ทำงานของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย



#### 4.6 ความคิดเห็นต่อการปรับเปลี่ยนพื้นที่ที่จอดรถ

พบว่า คำตอบจากกลุ่มผู้ที่ไม่มีรถทั้งที่อยู่อาศัยในอาคารที่มีที่จอดรถพอและไม่พอ ส่วนใหญ่ต้องการปรับเปลี่ยนพื้นที่จอดรถเป็นการจัดสวน ปูหญ้าต้นไม้ คิดเป็นร้อยละ 41.5 และ 40.9 ตามลำดับ รองลงมาคือจัดทำเป็นสนามเด็กเล่น คิดเป็นร้อยละ 31.7 และ 22.7 ตามลำดับ นอกจากนี้ ความต้องการอื่น ๆ ที่ให้ผู้อยู่อาศัยเสนอมา พบว่า ส่วนใหญ่ต้องการสถานที่ออกกำลังกาย และพิตเนส รายละเอียดดังตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.6 แสดงความต้องการการปรับเปลี่ยนพื้นที่จอดรถยนต์ของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัยที่ไม่มีรถ(เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

เหตุผล	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ		อาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
จัดทำสนามเด็กเล่น	26	31.7	20	22.7
จัดสวน ปูหญ้าต้นไม้	34	41.5	36	40.9
ใช้จอดรถจักรยานยนต์แทน	4	4.9	6	6.8
จัดเป็นพื้นที่เพื่อการพาณิชย์ เช่น ร้านค้า	8	9.8	16	18.2
อื่นๆ	10	12.2	10	11.4
รวม	82	100.0	88	100.0



## บทที่ 5

### การวิเคราะห์ข้อมูล

ในงานวิจัยนี้ จะทำการวิเคราะห์ข้อมูลในประเด็นหลักๆ ดังต่อไปนี้

#### 5.1 ลักษณะของอาคารชุดที่มีที่จอดรถพอและไม่พอ

- ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนหน่วยพักอาศัยกับขนาดที่ตั้งโครงการ
- ความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ห้องพักเฉลี่ยต่อหน่วยพักอาศัย
- ระยะห่างระหว่างอาคารและจุดรับส่งระบบขนส่งมวลชนสาธารณะขนาดใหญ่
- ความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองกับขนาดของห้องชุด

#### 5.2 ลักษณะของกลุ่มที่มีรถและไม่มีรถ ในประเด็น

- สถานภาพทางสังคม ประกอบไปด้วยความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรหลักคือ การครอบครองรถ กับ อายุ
- สถานภาพทางเศรษฐกิจ ประกอบไปด้วยความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรหลักคือ การครอบครองรถ อาชีพ รายได้ต่อครัวเรือน
- สถานภาพด้านที่อยู่อาศัย ประกอบไปด้วยความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรหลักคือ การครอบครองรถ กับ ระยะเวลาที่อยู่อาศัยในที่อยู่อาศัยปัจจุบัน ลักษณะการถือครองที่อยู่อาศัย จำนวนที่อยู่อาศัยอื่น จำนวนสมาชิกในครัวเรือน
- ลักษณะการเดินทางไปทำงาน ประกอบไปด้วยความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรหลักคือ ระยะทางในการเดินทางไปทำงาน กับ การครอบครองรถ เวลาที่ใช้

#### 5.3 เหตุผลในการใช้รถ

- ความสัมพันธ์ระหว่างเหตุผลในการใช้งาน กับ ประเภทของรถที่ครอบครอง การใช้หรือไม่ใช้รถในการเดินทางไปทำงาน ระยะเวลาในการเดินทางไปทำงาน
- ความสัมพันธ์ระหว่างเหตุผลในการใช้งาน กับ รายได้ต่อครัวเรือน

#### 5.4 ปัญหาในการใช้ที่จอดรถ

- ความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาในการใช้ที่จอดรถ กับ ลักษณะของรถที่ครอบครอง

## 5.1 ลักษณะของอาคารชุดที่มีที่จอดรถพอและไม่พอ

ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนหน่วยพักอาศัยกับขนาดพื้นที่โครงการ

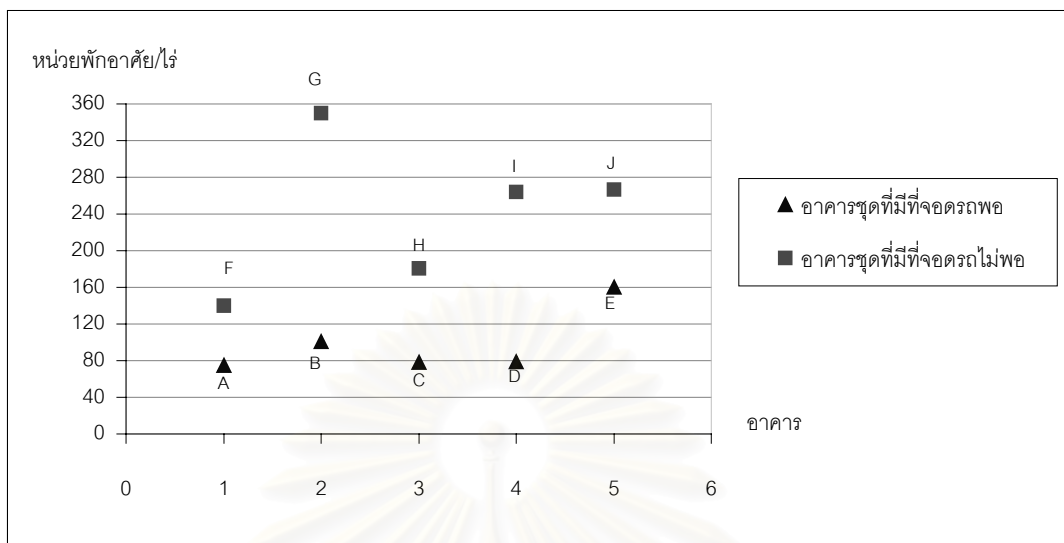
จากการวิเคราะห์ ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนหน่วยพักอาศัยกับขนาดพื้นที่โครงการ ดังตารางที่ 5.1.1 (อัตราส่วนของหน่วยพักอาศัยต่อพื้นที่โครงการ = จำนวนหน่วยพักอาศัย/[พื้นที่โครงการ(ตร.ม.)/1600]) พบว่า ในภาพรวม อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ จะมีจำนวนหน่วยพักอาศัยต่อไร่อยู่ระหว่าง 78-160 หน่วยต่อพื้นที่ตั้งโครงการ 1 ไร่ ซึ่งน้อยกว่าจำนวนหน่วยของอาคารที่มีที่จอดรถไม่พอ ที่จำนวนหน่วยอยู่ระหว่าง 140 – 350 หน่วยต่อไร่ มีเพียงอาคาร F อาคารเดียวในกลุ่มที่มีที่จอดรถไม่พอ ที่มีจำนวนหน่วยต่อพื้นที่ตั้งโครงการเท่ากับ 140 หน่วย ซึ่งเมื่อพิจารณาการครอบครองรถของผู้อยู่อาศัยในอาคาร พบว่า อาคาร F มีอัตราการครอบครองรถถึงร้อยละ 72 ซึ่งมากกว่าค่าเฉลี่ยของอาคารที่มีที่จอดรถไม่พอที่ระดับร้อยละ 64 ค่อนข้างมาก

เมื่อพิจารณาอัตราระหว่างจำนวนหน่วยพักอาศัยต่อขนาดพื้นที่ตั้งโครงการ กับพื้นที่อาคารชุดต่อพื้นที่พักอาศัย พบว่าเมื่อจำนวนหน่วยต่อพื้นที่โครงการมีน้อย พื้นที่ห้องชุดจะมีขนาดใหญ่ขึ้น แสดงให้เห็นว่า ความหนาแน่นของหน่วยพักอาศัยต่อขนาดพื้นที่ตั้งโครงการ มีผลต่อการครอบครองรถ หากจำนวนหน่วยพักอาศัยน้อย ขนาดห้องชุดเฉลี่ยจะใหญ่กว่า จำนวนครัวเรือนผู้อยู่อาศัยจะน้อยลง ปริมาณรถจะน้อยลงตาม แต่ก็มีผลต่อระดับราคาต่อหน่วยด้วยเช่นกัน ดังตารางที่ 4.1.3 จะพบว่า ราคาต่อหน่วยพักอาศัยในอาคารที่มีที่จอดรถพอ ส่วนใหญ่ราคาสูงจะกว่าห้องชุดในอาคารที่มีที่จอดรถไม่พอ เนื่องจากที่ราคาต่อตารางเมตรเท่ากัน ขนาดพื้นที่ห้องชุดมีขนาดใหญ่กว่า แต่มีบางอาคารในกลุ่มที่มีที่จอดรถพอ มีห้องชุดขนาดใหญ่กว่า ก็มีราคาต่อตารางเมตรที่ถูกกว่า เพราะเป็นอาคารที่ค่อนข้างเก่า รูปลักษณะภายนอกดูโทรม แสดงว่า เรื่องสภาพและอายุของอาคารก็เป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องด้วยเช่นกัน

ตารางที่ 5.1.1 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนหน่วยพักอาศัยต่อขนาดที่ตั้งโครงการ

	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ					อาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ				
	อาคาร A	อาคาร B	อาคาร C	อาคาร D	อาคาร E	อาคาร F	อาคาร G	อาคาร H	อาคาร I	อาคาร J
หน่วยพักอาศัย/ขนาดที่ตั้งโครงการ (ไร่)	75	101	78	79	160	140	350	181	264	267

แผนภูมิที่ 5.1.1 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนหน่วยพักอาศัยต่อขนาดที่ตั้งโครงการ

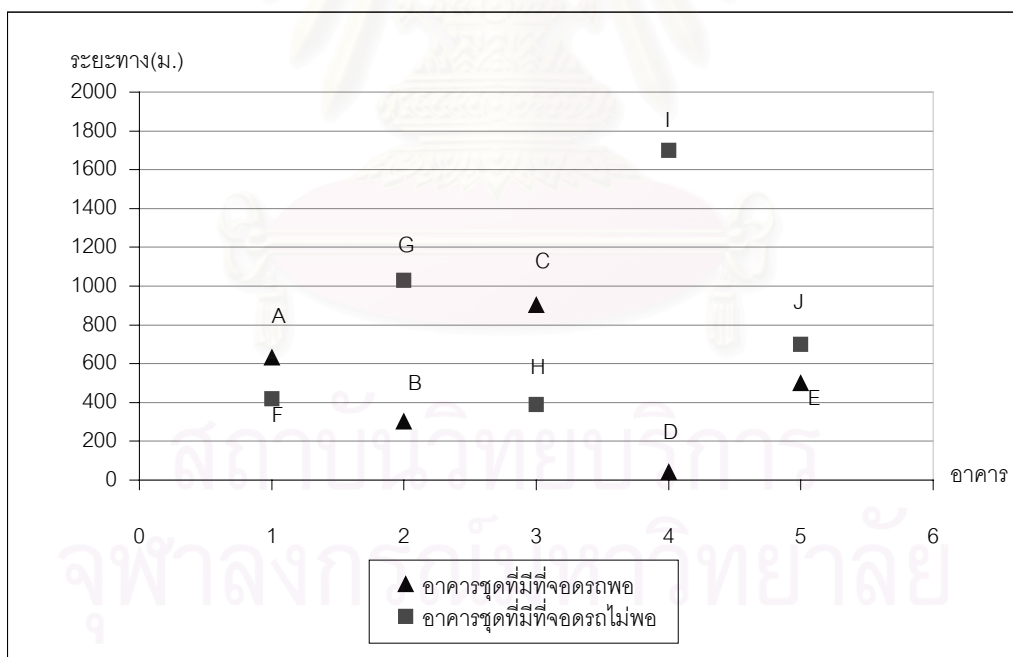


สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ความสัมพันธ์ระยะห่างระหว่างอาคารและจุดรับส่งระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ

จากการวิเคราะห์ ความสัมพันธ์ระยะห่างระหว่างอาคารและจุดรับส่งระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ พบว่า อาคารที่มีที่จอดรถพอส่วนใหญ่จะมีระยะห่างระหว่างอาคารและจุดรับส่งระบบขนส่งมวลชนสาธารณะน้อยกว่า 630 เมตร ซึ่งถ้าใช้วิธีการเดินก็จะใช้เวลาประมาณ 10-12 นาที และถ้านั่งจักรยานยนต์รับจ้าง จะเสียค่าบริการประมาณ 10 บาท หากเกินกว่านั้น ก็จะใช้เวลาในการเดินทางมากขึ้น และค่าจักรยานยนต์รับจ้างจะเพิ่มขึ้น นั่นคือ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางจะเพิ่มขึ้น เพราะเมื่อพิจารณาเรื่องค่าใช้จ่ายในการเดินทางประกอบ พบว่า ผู้อยู่อาศัยในอาคารที่มีที่จอดรถพอมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปทำงานน้อยกว่าผู้ที่อาศัยอยู่ในอาคารที่ไม่มีที่จอดรถ ไม่พอ แสดงว่า ระยะทางระหว่างอาคารและจุดรับส่งระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ เป็นปัจจัยหนึ่งที่กำหนดค่าใช้จ่ายและรูปแบบการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด ซึ่งมีผลต่อเนื่องมาถึงการตัดสินใจเลือกที่อยู่อาศัย ซึ่งทำให้ผู้อยู่อาศัยมีความแตกต่างกัน สอดคล้องกับแนวคิดที่ว่า “ความต้องการที่จอดรถจะลดน้อยลงถ้าผู้เดินทางมีรูปแบบการเดินทางอื่นๆ แทนการเดินทางด้วยรถยนต์ เช่น แท็กซี่ ระบบขนส่งมวลชน โดยรูปแบบการเดินทางที่เป็นทางเลือกจะต้องมีจำนวนเพียงพอ และมีลักษณะที่ดึงดูดให้มาใช้บริการ ในด้านความสะดวกสบาย ช่วงเวลาในการให้บริการ ระยะเวลาในการเดินทาง ระยะการเดินทางเท้าไปใช้บริการ และค่าใช้จ่าย”

แผนภูมิที่ 5.1.2 แสดงความสัมพันธ์ระยะห่างระหว่างอาคารและจุดรับส่งระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ



ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนที่จอดรถและขนาดพื้นที่ที่จอดรถ

จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนที่จอดรถและขนาดพื้นที่ที่จอดรถ(พื้นที่ที่จอดรถรวมทางวิ่ง) ดังตารางที่ 5.1.2 พบว่า ค่าของการใช้พื้นที่ที่จอดรถต่อคัน (พื้นที่ที่จอดรถต่อคัน=พื้นที่ที่จอดรถ/จำนวนที่จอดรถที่จัดไว้) จะมีค่าน้อยที่สุดอยู่ประมาณ 18 ตารางเมตรต่อคัน และมีค่าเฉลี่ยรวมทุกอาคารอยู่ที่ประมาณ 24 ตารางเมตรต่อคัน ซึ่งเป็นข้อสังเกตว่ามีค่าน้อยกว่าที่สถาปนิกใช้ในการคำนวณการออกแบบที่จอดรถ ที่อยู่ที่ประมาณ 30-35 ตารางเมตรต่อคัน แสดงให้เห็นว่า ระบบการจัดการการจอดรถจะสามารถเพิ่มประสิทธิภาพการใช้งานของพื้นที่ได้ดียิ่งขึ้น ซึ่งการใช้พื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพนี้เองจะเป็นทางหนึ่งที่จะทำให้ต้นทุนของโครงการลดลง

ตารางที่ 5.1.2 แสดงค่าการใช้พื้นที่ที่จอดรถต่อคัน

	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ				
	อาคาร A	อาคาร B	อาคาร C	อาคาร D	อาคาร E
พื้นที่ที่จอดรถ(ตร.ม.)	3,520	1,350	2,500	2,124	3,744
จำนวนที่จอดรถ(คัน)	120	74	110	96	130
พ.ท.ที่จอดรถ/คัน(ตร.ม./คัน)	29	18	23	22	29



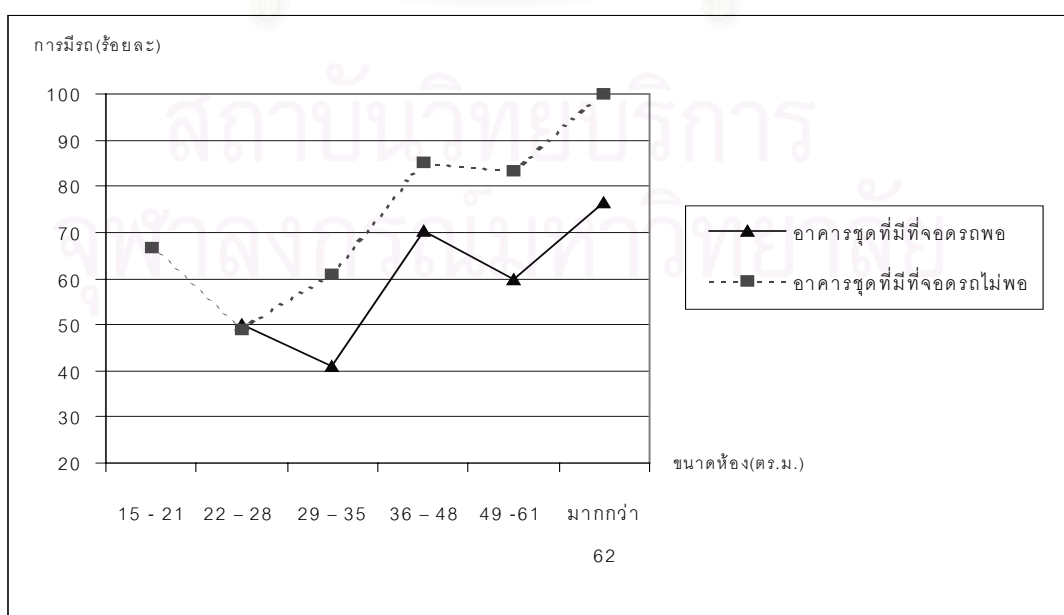
ความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองกับขนาดของห้องชุด

จากการวิเคราะห์ ความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองกับขนาดของห้องชุด ดังตารางที่ 5.1.3 พบว่า เมื่อการครอบครองห้องชุดที่มีขนาดใหญ่ขึ้น อัตราการครอบครองจะมากขึ้นตาม และเมื่อพิจารณาประกอบกับเรื่องรายได้ พบว่ามีความสัมพันธ์กันด้วยเช่นกัน โดยที่กลุ่มที่อาศัยอยู่ในห้องขนาดใหญ่กว่า ส่วนใหญ่จะมีรายได้สูงกว่าครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในห้องชุดขนาดเล็ก และประเด็นที่น่าสนใจอีกประการหนึ่งคือ เมื่อพิจารณาตารางที่ 4.4.5 พบว่า ห้องชุดขนาดใหญ่กว่า 62 ตารางเมตร ในอาคารที่มีที่จอดรถพอจะมีสัดส่วนครัวเรือนที่อยู่อาศัยมากกว่าอาคารที่มีที่จอดรถไม่พอ ถึงเกือบ 3 เท่า แสดงว่ากลุ่มผู้ที่มีรายได้สูงอาศัยอยู่ในอาคารชุดที่มีที่จอดรถมากกว่าในอาคารที่มีที่จอดรถไม่พอค่อนข้างมาก

ตารางที่ 5.1.3 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองกับขนาดของห้องชุด

การครอบครอง ขนาด(ตร.ม.)	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ		อาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ	
	มีรถ	ไม่มีรถ	มีรถ	ไม่มีรถ
15 - 21	-	100.0	66.7	33.3
22 - 28	50.0	50.0	48.8	51.2
29 - 35	40.9	59.1	60.9	39.1
36 - 48	70.3	29.7	85.0	15.0
49 - 61	60.0	40.0	83.3	16.7
62	76.5	23.5	100.0	-
รวม	60.2	39.8	64.9	35.1

แผนภูมิที่ 5.1.3 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองกับขนาดของห้องชุด



ความสัมพันธ์ระหว่างค่าเช่าที่จอดรถกับการใช้งานที่จอดรถ

จากตารางที่ 4.2.10 แสดงค่าเช่าที่จอดรถต่อคันต่อเดือน จะพบว่า อาคารที่มีที่จอดรถพอ จะใช้สติกเกอร์แสดงถึงสิทธิ์ในการนำรถมาจอดในแต่ละอาคาร และส่วนใหญ่จะต้องเสียค่าเช่าที่จอดรถตั้งแต่คันที่สองขึ้นไป แตกต่างกับอาคารที่มีที่จอดรถไม่พอ ซึ่งส่วนใหญ่จะไม่ต้องใช้สติกเกอร์เป็นตัวแสดงถึงสิทธิ์ในการจอด และไม่เสียค่าเช่าที่จอดรถเลย จึงทำให้ยากแก่การควบคุมปริมาณรถ แต่มีเจ้าของที่ดินที่ใกล้กับอาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ เปิดบริการรับจอดรถ โดยเก็บค่าเช่ารายวันหรือรายเดือน

แสดงว่าการเก็บค่าเช่าที่จอดรถ น่าจะเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ที่จอดรถพอหรือไม่พอ ทั้งยังเป็นธรรมกับผู้ที่ไม่มียอดในอาคาร ซึ่งไม่ได้ใช้ที่จอดรถก็ไม่ควรเสียค่าดูแลและบำรุงพื้นที่



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## 5.2 ลักษณะของกลุ่มที่มีรถและไม่มียาน

ความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับอายุ

จากการวิเคราะห์ ความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับอายุ ดังตารางที่ 5.2.1 พบว่า ในกลุ่มอาคารที่มีที่จอดรถพอ อัตราการครอบครองรถในแต่ละระดับกลุ่มอายุมีเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ ตามช่วงอายุที่เพิ่มขึ้น แต่ในอาคารที่มีที่จอดรถไม่พอ ผู้อยู่อาศัยที่มีอายุมากขึ้นจนถึงระดับอายุ 51 ปีขึ้นไป กลับพบว่ามียานการมีรถน้อยลง ซึ่งมีทั้งข้อแตกต่างและสอดคล้องกับผลการวิจัยอื่นๆ เช่น ผลการวิจัยของสมาคมที่อยู่อาศัยที่ไม่แสวงผลกำไรของแคลิฟอร์เนียเหนือ (Non Profit Housing ,2001) และ Energy Pathways (1994) ที่ว่า “ที่อยู่ของผู้สูงอายุและที่มีผู้อยู่อาศัยอายุเฉลี่ยอยู่ในระดับสูง จะมีการครอบครองรถยนต์น้อยกว่าปกติ” เนื่องจากผู้สูงอายุมีความจำเป็นในการเดินทางลดลง หรือผลการวิจัยของ Todd Litman (2004) ที่ได้เปรียบเทียบอัตราการครอบครองรถระหว่างกลุ่มอายุที่น้อยกว่า 30 ปี และกลุ่มอายุที่มากกว่า 65 ปี พบว่ากลุ่มที่มีอายุน้อยกว่า 30 ปี มีการครอบครองรถน้อยกว่า ซึ่งเป็นไปตามการพัฒนาของระดับรายได้ เมื่อมีอายุมากขึ้น ตำแหน่งหน้าที่การงานจะสูงขึ้น รายได้จะเพิ่มขึ้น ทำให้ความสามารถในการครอบครองรถมีมากขึ้นตาม

เมื่อพิจารณาเรื่องรายได้ของผู้อยู่อาศัยประกอบ(ตารางที่ 5.2.2) ทำให้พบว่าผู้อยู่อาศัยที่ระดับอายุเดียวกัน คือ มากกว่า 50 ปีขึ้นไป ในอาคารชุดที่มีที่จอดรถพอมีรายได้มากกว่าผู้ที่อาศัยอยู่ในอาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ แสดงว่า เมื่อถึงระดับอายุและระดับรายได้ระดับหนึ่ง ผู้อยู่อาศัยจะย้ายที่อยู่ไปยังที่ที่ดีกว่า เนื่องจากอาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอมักจะมีความหนาแน่นของชุมชนสูงและมีขนาดห้องที่เล็กกว่า ผู้ที่มีรายได้สูงก็สามารถเลือกที่อยู่อาศัยที่ดีกว่าได้ ส่วนผู้ที่มีรายได้ก็น้อยก็ต้องอยู่ในที่เดิมต่อไป

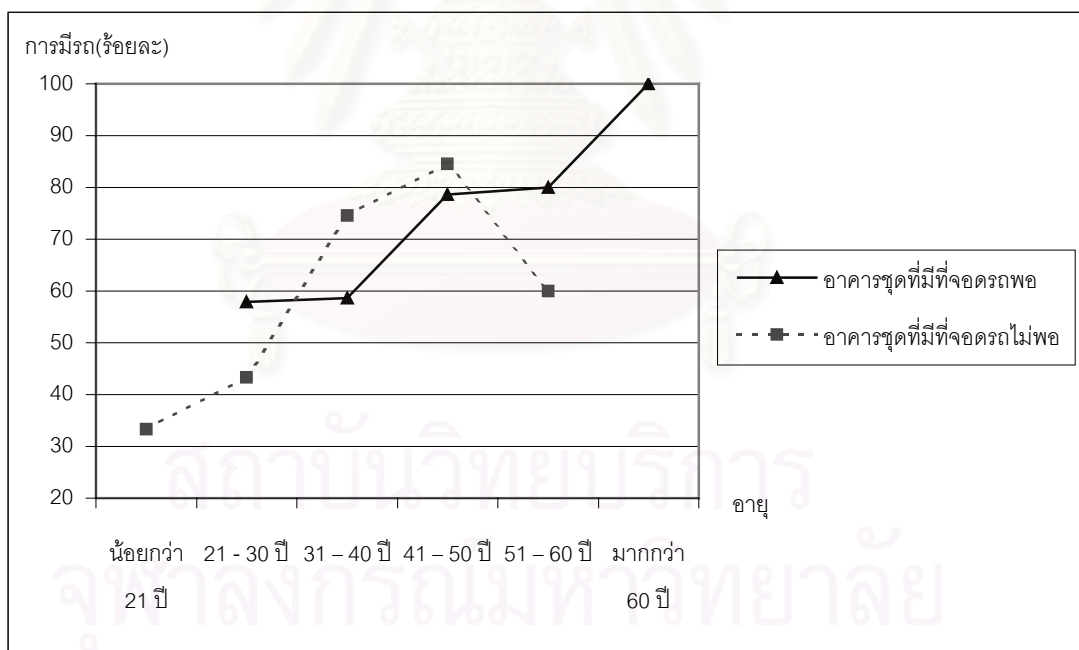
ตารางที่ 5.2.1 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับอายุ

การครอบครองรถ อายุ	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ		อาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ	
	มีรถ	ไม่มีรถ	มีรถ	ไม่มีรถ
น้อยกว่า 21 ปี	-	100.0	33.3	66.7
21 - 30 ปี	57.9	42.1	43.3	56.7
31 - 40 ปี	58.6	41.4	74.6	25.4
41 - 50 ปี	78.6	21.4	84.6	15.4
51 - 60 ปี	80.0	20.0	60.0	40.0
มากกว่า 60 ปี	100.0	-	-	100.0
รวม	60.2	39.8	64.9	35.1

ตารางที่ 5.2.2 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับรายได้

รายได้ (บาท)	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ							อาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ						
	ต่ำกว่า 7,500	7,500-10,000	10,000-15,000	15,000-30,000	30,000-50,000	มากกว่า 50,000	รวม	ต่ำกว่า 7,500	7,500-10,000	10,000-15,000	15,000-30,000	30,000-50,000	มากกว่า 50,000	รวม
อายุ(ปี)														
< 21	66.7	-	-	16.7	16.7		100			33.3	33.3	33.3		100
21 - 30	2.6	31.6	13.2	15.8	18.4	18.4	100	13.3	13.3	26.7	23.3	13.3	10.0	100
31 - 40	6.9	10.3	10.3	24.1	13.8	34.5	100	10.2	13.6	10.2	33.9	16.9	15.3	100
41 - 50	-	-	-	28.6	21.4	50.0	100	-	7.7	46.2	23.1	23.1	-	100
51 - 60	-	-	-	-	60.0	40.0	100	-	40.0	20.0	-	20.0	20.0	100
> 60	-	-	-	-	-	100	100	-	-	100	-	-	-	100
รวม	7.1	15.3	8.2	18.4	21.4	29.6	100	9.0	13.5	20.7	27.9	17.1	11.7	100

แผนภูมิที่ 5.2.1 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับอายุ



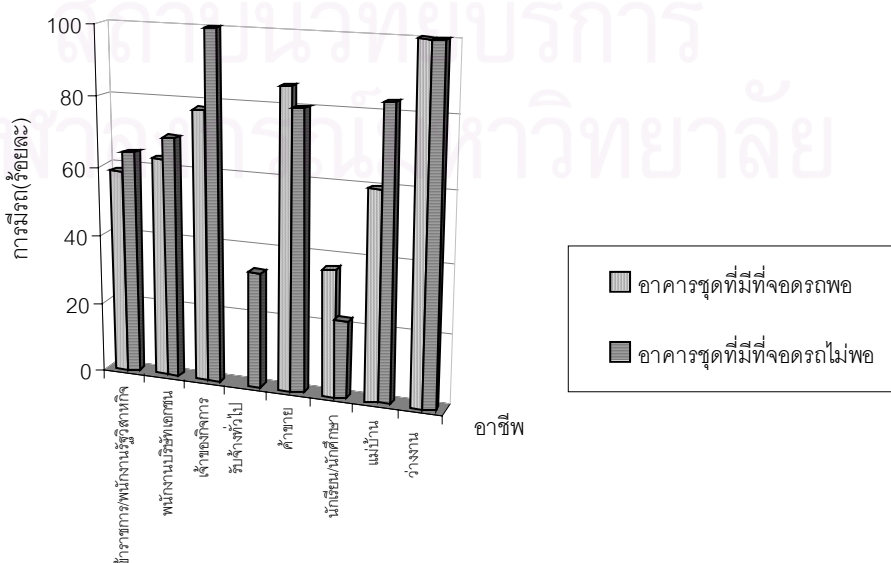
### ความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับอาชีพ

จากการวิเคราะห์ ความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับอาชีพ ดังตารางที่ 5.2.3 พบว่ากลุ่มพนักงานบริษัทเอกชนซึ่งเป็นกลุ่มผู้อยู่อาศัยซึ่งมีจำนวนมากที่สุดทั้งอาคารชุดที่มีที่จอดรถพอและไม่พอ มีอัตราการครอบครองรถสูงเกินร้อยละ 60 จึงเป็นปัจจัยสำคัญปัจจัยหนึ่งที่ทำให้มีการใช้ที่จอดรถมาก เนื่องจากพนักงานบริษัทเอกชนจะเป็นกลุ่มที่มีรายได้สูง ความสามารถในการครอบครองรถจะมากตาม ในทางกลับกันกลุ่มที่มีอัตราการครอบครองรถน้อยสุดคือ กลุ่มนักเรียนนักศึกษา เนื่องจากเกือบทั้งหมดเป็นกลุ่มที่ไม่มีรายได้หรือรายได้ต่ำ ความสามารถในการครอบครองรถก็จะน้อยตาม

ตารางที่ 5.2.3 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับอาชีพ

อาชีพ	การครอบครองรถ		อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ		อาคารชุดที่ไม่มีที่จอดรถไม่พอ	
	มีรถ	ไม่มีรถ	มีรถ	ไม่มีรถ	มีรถ	ไม่มีรถ
ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	58.8	41.2	64.3	35.7		
พนักงานบริษัทเอกชน	63.2	36.8	69.4	30.6		
เจ้าของกิจการ	77.8	22.2	100.0	-		
รับจ้างทั่วไป	-	100.0	33.3	66.7		
ค้าขาย	85.7	14.3	80.0	20.0		
นักเรียน/นักศึกษา	36.4	63.6	22.2	77.8		
แม่บ้าน	60.0	40.0	83.3	16.7		
ว่างงาน	100.0	-	100.0	-		
รวม	60.2	39.8	64.9	35.1		

แผนภูมิที่ 5.2.3 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับอาชีพ





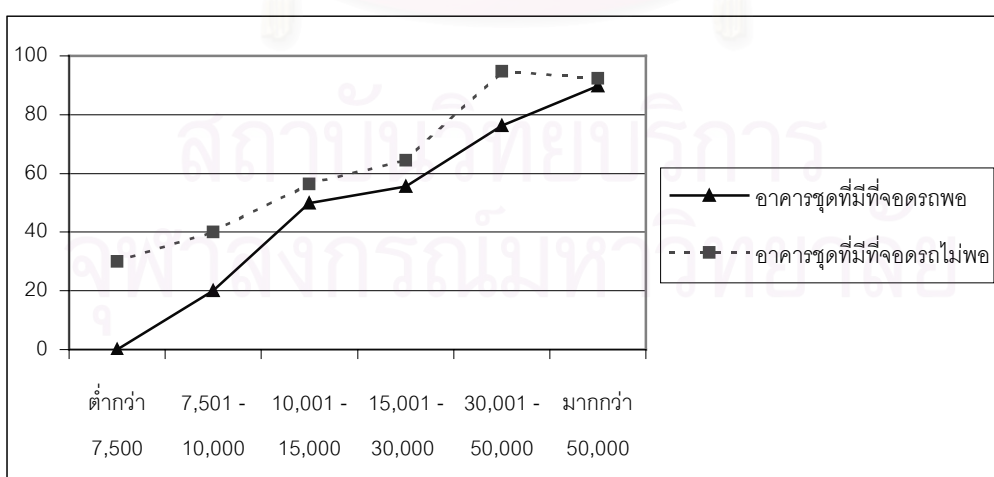
ความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับรายได้

จากการวิเคราะห์ ความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับรายได้ต่อครัวเรือน ดังตารางที่ 5.2.4 พบว่า การมีรถจะมีมากขึ้นเรื่อยๆตามระดับรายได้ของผู้อยู่อาศัย ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ Todd Litman (2004) ที่ว่า “อัตราการครอบครองรถยนต์มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามรายได้ของครัวเรือน หากรายได้สูงขึ้นความสามารถในการครอบครองรถยนต์ต่อคน และต่อครัวเรือนจะสูงขึ้นตาม” โดยในอาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ ระดับรายได้ 7,500 – 10,000 บาท จะเป็นกลุ่มที่มีรถน้อยที่สุด คือร้อยละ 20 และร้อยละของกลุ่มที่มีรถจะเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ตามช่วงของรายได้จนถึงร้อยละ 89.7 ในกลุ่มที่มีรายได้มากกว่า 50,000 บาท ซึ่งพบความสัมพันธ์แบบเดียวกันนี้ในกลุ่มอาคารที่มีที่จอดรถไม่พอด้วยเช่นกัน

ตารางที่ 5.2.4 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับรายได้ต่อครัวเรือน

การครอบครองรถ รายได้(บาท)	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ		อาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ	
	มีรถ	ไม่มีรถ	มีรถ	ไม่มีรถ
ต่ำกว่า 7,500	-	100.0	30.0	70.0
7,501 - 10,000	20.0	80.0	40.0	60.0
10,001 - 15,000	50.0	50.0	56.5	43.5
15,001 - 30,000	55.6	44.4	64.5	35.5
30,001 - 50,000	76.2	23.8	94.7	5.3
มากกว่า 50,000	89.7	10.3	92.3	7.7
รวม	60.2	39.8	64.9	35.1

แผนภูมิที่ 5.2.4 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับรายได้ต่อครัวเรือน



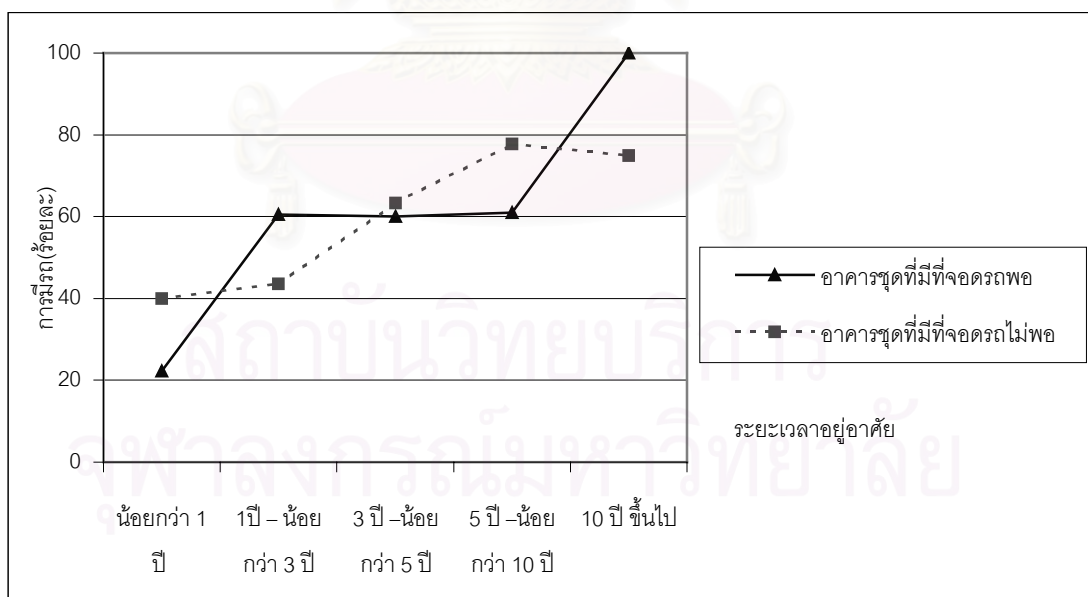
ความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับระยะเวลาการอยู่อาศัย

จากการวิเคราะห์ ความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับระยะเวลาที่อยู่อาศัยในที่อยู่อาศัยปัจจุบัน ดังตารางที่ 5.2.5 พบว่าความสามารถในการครอบครองรถจะเพิ่มขึ้นตามระยะเวลาการอยู่อาศัย ซึ่งสอดคล้องกับเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับอายุที่ว่าเมื่อมีอายุมากขึ้น รายได้จะเพิ่มขึ้น ทำให้ความสามารถในการครอบครองรถมีมากขึ้นตามด้วยเช่นกัน

ตารางที่ 5.2.5 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับระยะเวลาที่อยู่อาศัยในที่อยู่อาศัยปัจจุบัน

การครอบครองรถ ระยะเวลา	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ		อาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ	
	มีรถ	ไม่มีรถ	มีรถ	ไม่มีรถ
น้อยกว่า 1 ปี	22.2	77.8	40.0	60.0
1ปี – น้อยกว่า 3 ปี	60.5	39.5	43.5	56.5
3 ปี – น้อยกว่า 5 ปี	60.0	40.0	63.4	36.6
5 ปี – น้อยกว่า 10 ปี	60.9	39.1	77.8	22.2
10 ปี ขึ้นไป	100.0	-	75.0	25.0
รวม	60.2	39.8	64.9	35.1

แผนภูมิที่ 5.2.5 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับระยะเวลาที่อยู่อาศัยในที่อยู่อาศัยปัจจุบัน



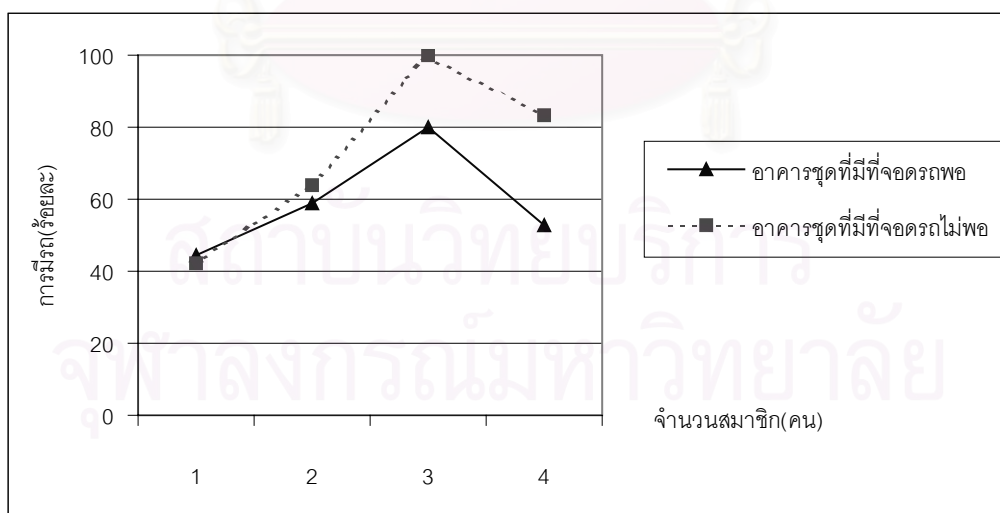
ความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับจำนวนสมาชิกในครัวเรือน

จากการวิเคราะห์ ความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับจำนวนสมาชิกในห้องพัก ดังตารางที่ 5.2.6 พบข้อแตกต่างจากงานวิจัยของ Todd Litman (2004) ที่ได้ผลการวิจัยว่า “อัตราการครอบครองรถยนต์มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามขนาดของครอบครัว” ซึ่งการครอบครองรถยนต์มีเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆจากครอบครัวที่มีสมาชิก 1 คน ถึงครอบครัวที่มีสมาชิก 3 คน ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีอัตราการครอบครองรถจำแนกตามจำนวนสมาชิกมากที่สุด และลดน้อยลงในกลุ่มที่มีสมาชิก 4 คน และเมื่อลองพิจารณาเรื่องอาชีพประกอบ จะพบว่ากลุ่มที่มีสมาชิก 4 คน ส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มนักเรียน นักศึกษา ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีรายได้น้อย ความสามารถในการครอบครองจึงน้อยตาม

ตารางที่ 5.2.6 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับจำนวนสมาชิกในห้องพัก

การครอบครองรถ จำนวนสมาชิก	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ		อาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ	
	มีรถ	ไม่มีรถ	มีรถ	ไม่มีรถ
1	44.4	55.6	42.4	57.6
2	58.8	41.2	64.0	36.0
3	80.0	20.0	100.0	-
4	52.6	47.4	83.3	16.7
รวม	60.2	39.8	64.9	35.1

แผนภูมิที่ 5.2.6 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับจำนวนสมาชิกในห้องพัก



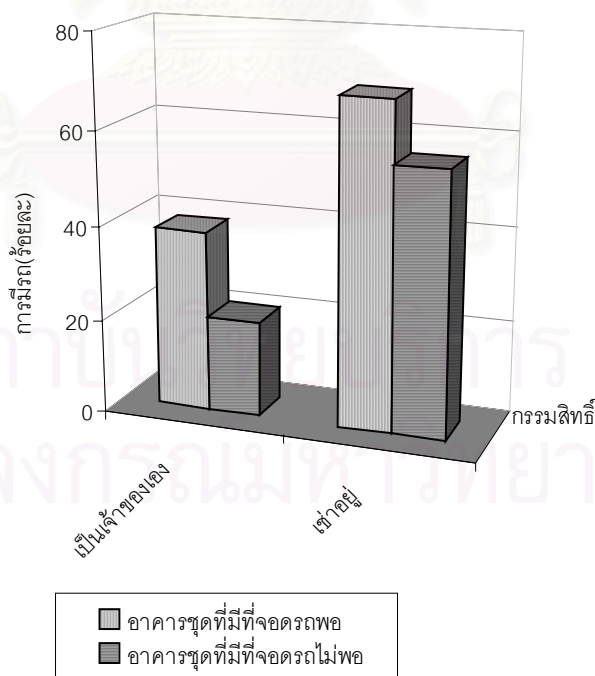
ความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับกรรมสิทธิ์การครอบครองที่อยู่อาศัย

จากการวิเคราะห์ ความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับลักษณะการครอบครองที่อยู่อาศัย ดังตารางที่ 5.2.7 พบว่ากลุ่มที่มีกรรมสิทธิ์เป็นเจ้าของห้องชุดเอง จะมีอัตราการครอบครองรถ สูงกว่ากลุ่มผู้เช่าอยู่ และกลุ่มผู้เช่าอยู่ในอาคารที่มีที่จอดรถไม่พอ ทั้งที่เป็นเจ้าของและเช่าอยู่ จะมีอัตราการมีรถสูงกว่ากลุ่มที่อยู่ในอาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ เมื่อพิจารณาประกอบกับเรื่องอาชีพของผู้อยู่อาศัย พบว่า ผู้ที่เช่าอยู่ส่วนใหญ่จะเป็นนักเรียน นักศึกษา ซึ่งความสามารถในการครอบครองยังมีน้อย

ตารางที่ 5.2.7 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับกรรมสิทธิ์การครอบครองที่อยู่อาศัย

การครอบครองรถ กรรมสิทธิ์	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ		อาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ	
	มีรถ	ไม่มีรถ	มีรถ	ไม่มีรถ
เป็นเจ้าของ	61.5	38.5	79.7	20.3
เช่าอยู่	31.4	68.6	44.2	55.8
รวม	60.2	39.8	64.9	35.1

แผนภูมิที่ 5.2.7 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับกรรมสิทธิ์การครอบครองที่อยู่อาศัย



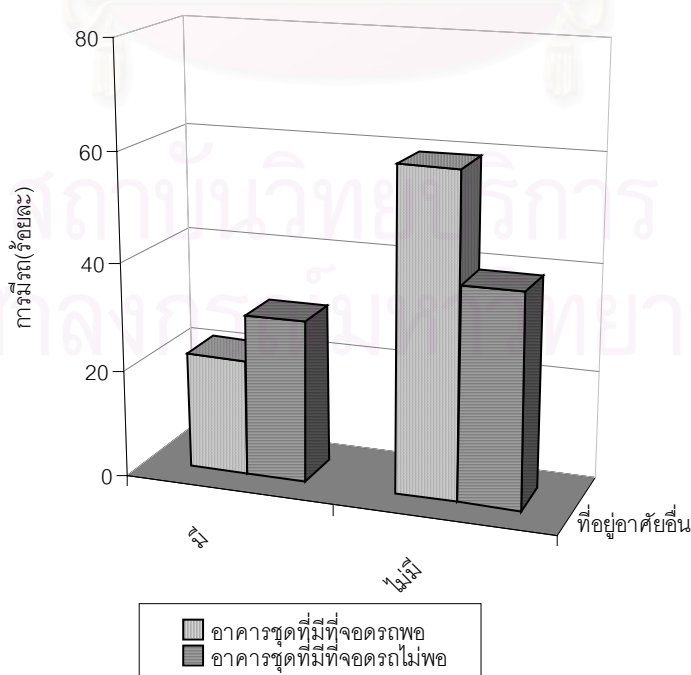
ความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับการครอบครองที่อยู่อาศัยอื่น

จากการวิเคราะห์ ความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับการครอบครองที่อยู่อาศัยอื่น ดังตารางที่ 5.2.8 พบว่าครัวเรือนที่มีที่อยู่อาศัยอื่น ส่วนใหญ่จะมีรถในครอบครองมากกว่ากลุ่มที่ไม่มีที่อยู่อาศัยอื่น แต่พบความแตกต่างเล็กน้อยในกลุ่มที่ไม่มีที่อยู่อาศัยอื่น คือ กลุ่มผู้อยู่อาศัยที่ไม่มีที่อยู่อาศัยอื่นในอาคารที่มีที่จอดรถพอ น้อยกว่าครึ่งหนึ่งไม่มีรถ ส่วนอาคารที่มีที่จอดรถพอมีครัวเรือนที่มีรถมากกว่าครึ่ง แสดงว่า เมื่อผู้อยู่อาศัยไม่มีที่อยู่อาศัยแห่งอื่น แต่ระดับราคาของอาคารชุดที่มีที่จอดรถพอสูงกว่า ทำให้มีค่าใช้จ่ายด้านที่อยู่อาศัยมาก ความสามารถในการซื้อรถจะลดลง แต่กลับกันในอาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ เมื่ออาคารชุดมีราคาถูกกว่า ก็จะมีเงินส่วนเหลือเพื่อการครอบครองรถมากขึ้น ทำให้กลุ่มที่ไม่มีที่อยู่อาศัยอื่นในอาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ มีอัตราการครอบครองรถสูงกว่า

ตารางที่ 5.2.8 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับการครอบครองที่อยู่อาศัยอื่น

การครอบครอง ที่อยู่อาศัยอื่น	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ		อาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ	
	มีรถ	ไม่มีรถ	มีรถ	ไม่มีรถ
มี	78.4	21.6	70.0	30.0
ไม่มี	40.4	59.6	60.7	39.3
รวม	60.2	39.8	64.9	35.1

แผนภูมิที่ 5.2.8 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับการครอบครองที่อยู่อาศัยอื่น





### ความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาและการเดินทาง

จากการวิเคราะห์ ความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับระยะทางระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงาน ดังตารางที่ 5.2.9 พบว่า เมื่อมีระยะทางระหว่างที่พักกับที่ทำงานไกลกันมาก อัตราการครอบครองรถจะเพิ่มขึ้นตาม และเมื่อพิจารณาเรื่อง ความสัมพันธ์ระหว่างการใช้รถในการเดินทางไปทำงานกับระยะทางระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงานประกอบ พบว่า เมื่อระยะทางระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงานมากขึ้น อัตราการเดินทางโดยใช้รถส่วนตัวจะมีมาก(ตารางที่ 5.2.9) เมื่อระยะทางไกล ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางจะมากขึ้นตาม(ตารางที่ 5.2.10) สอดคล้องกับแนวคิดที่ว่า ถ้าใช้ระยะเวลาในการเดินทางยิ่งมาก คนจะเลือกใช้ระบบขนส่งมวลชนน้อยลง และใช้รถยนต์ส่วนตัวมากขึ้น

ตารางที่ 5.2.9 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการครอบครองรถกับระยะทางระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงาน

การครอบครองรถ ระยะทาง(กม.)	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ		อาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ	
	มีรถ	ไม่มีรถ	มีรถ	ไม่มีรถ
น้อยกว่า 0.5	22.2	77.8	66.7	33.3
ระหว่าง 0.5 - 1	30.8	69.2	50.0	50.0
ระหว่าง 1 - 2	75.0	25.0	28.6	71.4
ระหว่าง 2 - 5	80.0	20.0	55.6	44.4
ระหว่าง 5 - 10	64.7	35.3	60.5	39.5
มากกว่า 10	82.6	17.4	81.8	18.2
รวม	58.5	41.5	63.8	36.2

หมายเหตุ : คำร้อยละจะไม่รวมผู้ที่ว่างงานและแม่บ้านที่ไม่มีการเดินทางเป็นประจำ

ตารางที่ 5.2.10 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการใช้รถในการเดินทางไปทำงานกับระยะทางระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงาน

ใช้รถไปทำงาน ระยะทาง(กม.)	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ		อาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ	
	ใช้	ไม่ใช้	ใช้	ไม่ใช้
น้อยกว่า 0.5	-	100.0	-	100.0
ระหว่าง 0.5 - 1	25.0	75.0	66.7	33.3
ระหว่าง 1 - 2	33.3	66.7	100.0	-
ระหว่าง 2 - 5	50.0	50.0	50.0	50.0
ระหว่าง 5 - 10	63.6	36.4	39.1	60.9
มากกว่า 10	68.4	31.6	51.9	48.1
รวม	52.5	47.5	47.8	52.2

หมายเหตุ : คำร้อยละจะไม่รวมผู้ที่ว่างงานและแม่บ้านที่ไม่มีการเดินทางเป็นประจำ

ตารางที่ 5.2.11 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาในการเดินทางไปทำงานกับระยะทาง

ระยะเวลา ระยะทาง(กม.)	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ					อาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ				
	ต่ำกว่า 30 นาที	30 นาที-1 ชม.	ประมาณ 1-2 ชม.	มากกว่า 2 ชั่วโมง	รวม	ต่ำกว่า 30 นาที	30 นาที-1 ชม.	ประมาณ 1-2 ชม.	มากกว่า 2 ชั่วโมง	รวม
น้อยกว่า 0.5	88.9	11.1	-	-	100.0	100.0	-	-	-	100.0
ระหว่าง 0.5 - 1	57.7	42.3	-	-	100.0	83.3	-	16.7	-	100.0
ระหว่าง 1 - 2	25.0	75.0	-	-	100.0	42.9	42.9	14.3	-	100.0
ระหว่าง 2 - 5	33.3	53.3	13.3	-	100.0	38.9	44.4	16.7	-	100.0
ระหว่าง 5 - 10	29.4	58.8	11.8	-	100.0	36.8	50.0	10.5	2.6	100.0
มากกว่า 10	-	47.8	47.8	4.3	100.0	3.0	60.6	24.2	12.1	100.0
รวม	36.2	46.8	16.0	1.1	100.0	31.4	47.6	16.2	4.8	100.0

### 5.3 เหตุผลในการใช้รถ

ความสัมพันธ์ระหว่างเหตุผลในการใช้งานกับประเภทของรถที่ครอบครอง

จากการวิเคราะห์ ความสัมพันธ์ระหว่างเหตุผลในการใช้งานกับประเภทของรถที่ครอบครอง ดังตารางที่ 5.3.1 พบว่า กลุ่มที่มีรถส่วนใหญ่จะมีเหตุผลในการใช้รถเหมือนกัน คือ ใช้รถเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง รองลงมาคือ เพื่อการเดินทางไปทำงาน และใช้ในการประกอบอาชีพ โดยกลุ่มที่มีรถกระบะ รถจักรยานยนต์ และรถ 6 ล้อ จะพบว่าให้เหตุผลว่าใช้ในการประกอบอาชีพเป็นจำนวนมากด้วยเช่นกัน

ตารางที่ 5.3.1 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเหตุผลในการใช้งานกับประเภทของรถที่ครอบครอง

เหตุผล การใช้รถ	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ					อาคารชุดที่ไม่มีที่จอดรถไม่พอ				
	ใช้ในการเดินทางไป ทำงาน	ส่งเสริมภาพลักษณ์ทาง สังคม	ใช้ในการประกอบอาชีพ	อำนวยความสะดวกในการ เดินทาง	รวม	ใช้ในการเดินทางไป ทำงาน	ส่งเสริมภาพลักษณ์ทาง สังคม	ใช้ในการประกอบอาชีพ	อำนวยความสะดวกในการ เดินทาง	รวม
ประเภทรถ										
รถยนต์ 4 ล้อ	57.7	7.7	23.1	84.6	88.1	46.9	4.7	19.7	68.8	71.9
รถกระบะหลังคาสูง	-	-	50.0	50.0	3.4	57.1	-	42.9	85.7	7.9
รถกระบะธรรมดา	-	-	66.7	50.0	10.2	50.0	-	25.0	100	4.5
รถจักรยานยนต์	100	-	100	100	1.7	75.0	-	33.3	50.0	14.6
รถ 6 ล้อ	-	-	-	-	-	-	-	100	-	1.1

หมายเหตุ : ตัวเลขในตารางหมายถึง ร้อยละของเหตุผลในการใช้รถ ในแต่ละกลุ่มรถประเภทต่างๆ ซึ่งรวมร้อยละทั้งหมด อาจจะไม่เกิน 100 เนื่องจากผู้ตอบแบบสอบถามสามารถให้เหตุผลได้มากกว่า 1 ข้อ

ความสัมพันธ์ระหว่างเหตุผลในการใช้งานกับระดับรายได้ต่อครัวเรือน

จากการวิเคราะห์ ความสัมพันธ์ระหว่างเหตุผลในการใช้งานกับระดับรายได้ต่อครัวเรือน ดังตารางที่ 5.3.2 พบว่ากลุ่มที่มีรายได้น้อยจะใช้รถเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและใช้ในการเดินทางไปทำงานมากที่สุด ส่วนกลุ่มรายได้สูงจะมีการใช้เพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์ทางสังคมและใช้เพื่อการประกอบอาชีพประกอบเข้ามา แสดงว่าจริงๆ แล้วกลุ่มผู้ที่มีรายได้น้อยไม่ได้ใช้รถเพื่อการประกอบอาชีพเป็นหลัก กลับเป็นกลุ่มผู้ที่มีรายได้สูงที่ใช้รถในการประกอบอาชีพ ติดต่อกาน ติดต่อกู้ค้า

ตารางที่ 5.3.2 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเหตุผลในการใช้งาน กับ ระดับรายได้ต่อครัวเรือน

เหตุผล การใช้รถ	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ					อาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ				
	ใช้ในการเดินทางไป ทำงาน	ส่งเสริมภาพลักษณ์ทาง สังคม	ใช้ในการประกอบอาชีพ	อำนวยความสะดวกใน การเดินทาง	รวม	ใช้ในการเดินทางไป ทำงาน	ส่งเสริมภาพลักษณ์ทาง สังคม	ใช้ในการประกอบอาชีพ	อำนวยความสะดวกใน การเดินทาง	รวม
รายได้(บาท)										
ต่ำกว่า 7,500	-	-	-	-	-	6.1	-	4.2	4.1	30.0
7,501 - 10,000	33.3	-	33.3	100	20.0	12.1	-	12.5	6.1	40.0
10,001 - 15,000	75.0	-	25.0	75.0	50.0	24.2	-	12.5	16.3	56.5
15,001 - 30,000	40.0	10.0	10.0	70.0	55.6	21.2	25.0	29.2	28.6	64.5
30,001 - 50,000	43.8	6.3	18.8	81.3	76.2	12.1	25.0	20.8	26.5	94.7
มากกว่า 50,000	61.5	7.7	38.5	84.6	89.7	24.2	50.0	20.8	18.4	92.3

หมายเหตุ : ค่าร้อยละรวมเป็นร้อยละของกลุ่มที่มีรถแยกตามระดับรายได้ในอาคารชุดนั้นๆ

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

#### 5.4 ปัญหาในการใช้ที่จอดรถ

จากการวิเคราะห์ปัญหาในการใช้ที่จอดรถจากตารางที่ 4.2.8 ไม่พบว่ามีปัญหาเรื่องระยะตั้งของที่จอดรถเตี้ยเกินไป เหมือนที่เกิดขึ้นที่อาคารชุมชนทรัพย์สิน 26-7 โดยปัญหาที่เยอะที่สุดที่เกิดขึ้นคือ ปัญหาการจอดรถขวางกัน ทำให้ต้องเสียเวลาเลื่อนรถในช่วงเวลาเช้าที่ทุกคนจะต้องใช้รถในการเดินทางไปทำงาน และปัญหาที่เกิดขึ้นตามมา คือ ปัญหาเรื่องขนาดของที่จอดรถยนต์ อันเนื่องมาจากการจอดรถขวางกัน ทำให้ระยะช่องการเดินรถ และวงเลี้ยวของรถแคบลง การขับรถจะมีความยากลำบากมากขึ้น เพราะฉะนั้น ปัญหาที่เกิดขึ้นกับอาคารชุมชนทรัพย์สิน 26-7 อาจจะเป็นกรณียกเว้น เนื่องจากผู้ที่อาศัยอยู่ในอาคารส่วนใหญ่จะประกอบอาชีพค้าขาย รถที่ใช้ขนส่งต้องเป็นรถที่มีขนาดใหญ่พอสมควร แต่ผู้ที่อยู่อาศัยอยู่ในอาคารชุดที่ทำการศึกษ ส่วนใหญ่เป็นพนักงานบริษัทเอกชน ซึ่งใช้รถในการอำนวยความสะดวกในการเดินทางและใช้เดินทางไปทำงานเป็นหลัก ปัญหาเรื่องขนาดระยะตั้งของที่จอดรถจึงไม่ใช่ปัญหาสำคัญของกลุ่มอาคารชุดโดยทั่วไป

ตารางที่ 5.4.1 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาในการใช้ที่จอดรถกับประเภทรถที่ครอบครอง

ปัญหา	อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ						อาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ					
	ปัญหาการจอดรถขวาง	ปัญหาการเลี้ยวรถ	ปัญหาขนาดของที่จอดรถ	ปัญหาค่าเช่าสูง	ปัญหาอื่น ๆ	รวม	ปัญหาการจอดรถขวาง	ปัญหาการเลี้ยวรถ	ปัญหาขนาดของที่จอดรถ	ปัญหาค่าเช่าสูง	ปัญหาอื่น ๆ	รวม
รถยนต์ 4 ล้อ	92.3	2.6	28.2	2.6	-	75.0	87.2	27.7	21.3	8.5	2.1	73.4
รถกระบะหลังคาสูง	-	-	-	-	-	-	85.7	28.6	28.6	-	-	100
รถกระบะธรรมดา	75.0	25.0	-	-	-	66.7	100	-	66.7	-	33.3	75.0
รถจักรยานยนต์	100	-	-	-	100	100	50.0	37.5	25.0	-	12.5	66.7
รถ 6 ล้อ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

หมายเหตุ : ค่าร้อยละรวม หมายถึง ร้อยละของผู้ที่มีปัญหาเรื่องที่จอดรถแยกตามประเภทของรถ



## บทที่ 6

### บทสรุป

ในการสรุปผลการวิจัย จะแบ่งออกเป็น 5 หัวข้อ ดังนี้

- 6.1 ลักษณะโดยทั่วไปของอาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ และไม่พอ
- 6.2 ลักษณะโดยทั่วไปของกลุ่มผู้ที่อยู่อาศัยในอาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ และไม่พอ
- 6.3 ลักษณะของกลุ่มที่มีรถและไม่มียานยนต์
- 6.4 ปัญหาในการใช้ที่จอดรถ
- 6.5 ข้อเสนอแนะจากผลการศึกษา

#### 6.1 ลักษณะโดยทั่วไปของอาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ และไม่พอ

##### ลักษณะของอาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ

อัตราการเข้าพักอาศัยเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 79 มีอัตราส่วนของหน่วยพักอาศัยต่อพื้นที่โครงการไม่เกิน 160 หน่วยต่อไร่ (อัตราส่วนของหน่วยพักอาศัยต่อพื้นที่โครงการ = จำนวนหน่วยพักอาศัย x [พื้นที่โครงการ(ตารางเมตร)/1600]) และมีระยะทางห่างจากจุดรับส่งระบบขนส่งสาธารณะประมาณ 600 เมตร หรือใช้เวลาเดินประมาณ 10 - 12 นาที เสียค่าเช่าที่จอดรถ ค่าส่วนกลางค่อนข้างสูง ขนาดห้องชุดส่วนใหญ่ประมาณ 36 - 48 ตารางเมตร

##### ลักษณะของอาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ

อัตราการเข้าพักอาศัยเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 76.4 มีอัตราส่วนของหน่วยพักอาศัยต่อพื้นที่โครงการมากกว่า 160 หน่วยต่อไร่ ไม่เสียค่าเช่าที่จอดรถ ค่าส่วนกลางถูก และห้องชุดส่วนใหญ่มีขนาดประมาณ 22-28 ตารางเมตร

#### 6.2 ลักษณะโดยทั่วไปของกลุ่มผู้ที่อยู่อาศัยในอาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ และไม่พอ

##### ลักษณะโดยทั่วไปของกลุ่มผู้ที่อยู่อาศัยในอาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ

ผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 21-30 ปี มีอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชน มีรายได้ต่อเดือนต่อครัวเรือน มากกว่า 50,000 บาท และมีรายจ่ายต่อเดือนมากกว่า 15,000 บาท

ส่วนใหญ่เป็นครอบครัวที่เริ่มก่อร่างสร้างตัว มีสมาชิกในห้องพัก 2 คน อยู่อาศัยมาประมาณ 1-3 ปี เป็นเจ้าของห้องเองและไม่มีที่อยู่อาศัยแห่งอื่น

การเดินทางไปทำงานส่วนใหญ่ใช้รถยนต์ส่วนตัว มีระยะทางระหว่างที่พักอาศัยถึงที่ทำงานอยู่ระหว่าง 500 เมตรถึง 1 กิโลเมตร และใช้ระยะเวลาในการเดินทางไม่เกิน 1 ชั่วโมง มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปกลับที่ทำงานน้อยกว่า 50 บาท

ส่วนใหญ่มีรถยนต์เป็นของตัวเอง(3:2) เป็นรถยนต์ 4 ล้อ และมีรถ 1 คันต่อ 1 ครอบครัว ไม่มีค่าใช้จ่ายในการผ่อนส่งรถยนต์ และใช้รถยนต์เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางเป็นหลัก ระยะเวลาที่ใช้ในการจอดรถประมาณ 12 ชั่วโมง ส่วนใหญ่มีปัญหาในการใช้ที่จอดรถ คือ มีการจอดรถขวางกัน ทำให้ต้องเสียเวลาในการเลี้ยวรถ

#### ลักษณะโดยทั่วไปของกลุ่มผู้ที่อยู่อาศัยในอาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ

ผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอส่วนใหญ่อายุ 31-40 ปี มีอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชน รายได้ต่อครัวเรือนอยู่ระหว่าง 15,001-30,000 บาทต่อเดือน รายจ่ายประมาณ 4,5001-10,000 บาทต่อเดือน

ส่วนใหญ่มีสมาชิกในครอบครัว 2 คน อยู่อาศัยมาประมาณ 3-5 ปี มีกรรมสิทธิ์เป็นเจ้าของห้องชุดเอง และไม่มีที่อยู่อาศัยอื่น

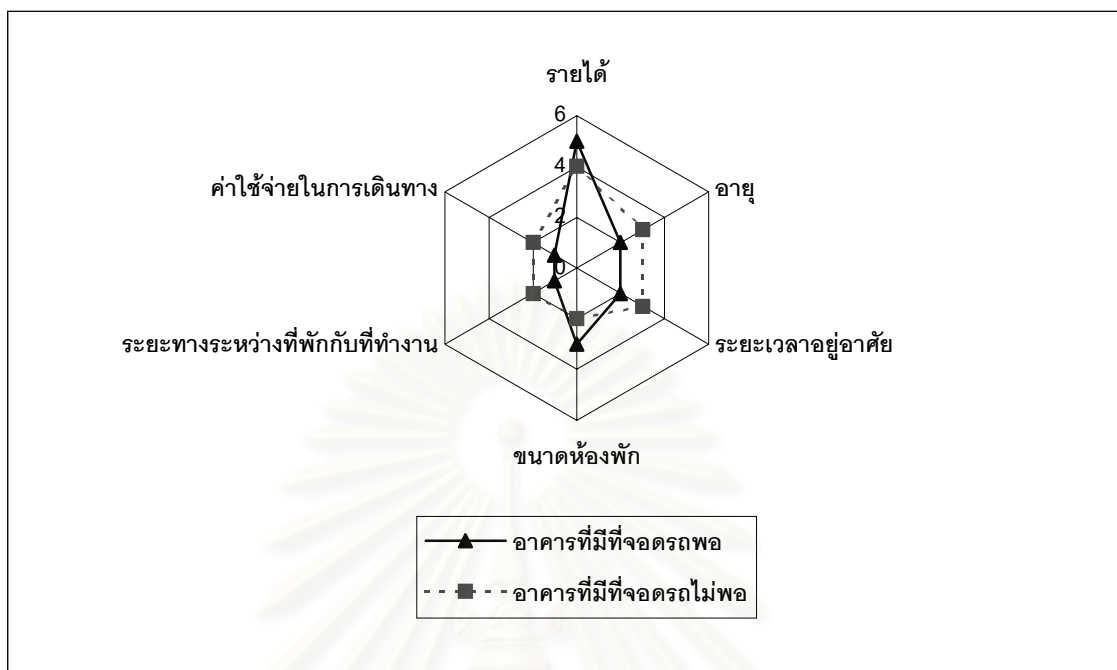
การเดินทางไปทำงานส่วนใหญ่ใช้รถยนต์ส่วนตัว มีระยะทางระหว่างที่พักกับที่ทำงานอยู่ระหว่าง 5-10 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางไปทำงานประมาณ 30 นาที-1 ชั่วโมง มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปกลับประมาณ 50-100 บาท

ส่วนใหญ่มีรถยนต์เป็นของตนเอง(3.2:1.8) และมีรถ 1 คันต่อ 1 ครัวเรือน รถยนต์ที่ใช้ส่วนใหญ่เป็นรถยนต์ 4 ล้อ ไม่มีค่าผ่อนส่งรถยนต์ ใช้รถยนต์เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางเป็นหลัก ระยะเวลาที่ใช้ในการจอดรถ ประมาณ 13 ชั่วโมง ส่วนใหญ่มีปัญหาในการใช้ที่จอดรถ คือ มีการจอดขวางกัน ทำให้ต้องเสียเวลาในการเลี้ยวรถ

ตารางที่ 6.1 แสดงการเปรียบเทียบลักษณะผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด

ผู้อยู่อาศัยในอาคารที่มีที่จอดรถพอ	ผู้อยู่อาศัยในอาคารที่มีที่จอดรถไม่พอ
รายได้สูง	รายได้ปานกลาง
อายุ 21-30 ปี	อายุ 31-40 ปี
อยู่มานาน 1-3 ปี	อยู่มานาน 3-5 ปี
อาศัยในห้องพักขนาด 36-48 ตารางเมตร	อาศัยในห้องพักขนาด 22-28 ตารางเมตร
อยู่ใกล้ที่ทำงาน	อยู่ไกลที่ทำงาน
เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อย	เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางปานกลาง
อัตราส่วนผู้ที่มีรถต่อผู้ที่ไม่มียอด คิดเป็น 3:2	อัตราส่วนผู้ที่มีรถต่อผู้ที่ไม่มียอด มากกว่า 3:2

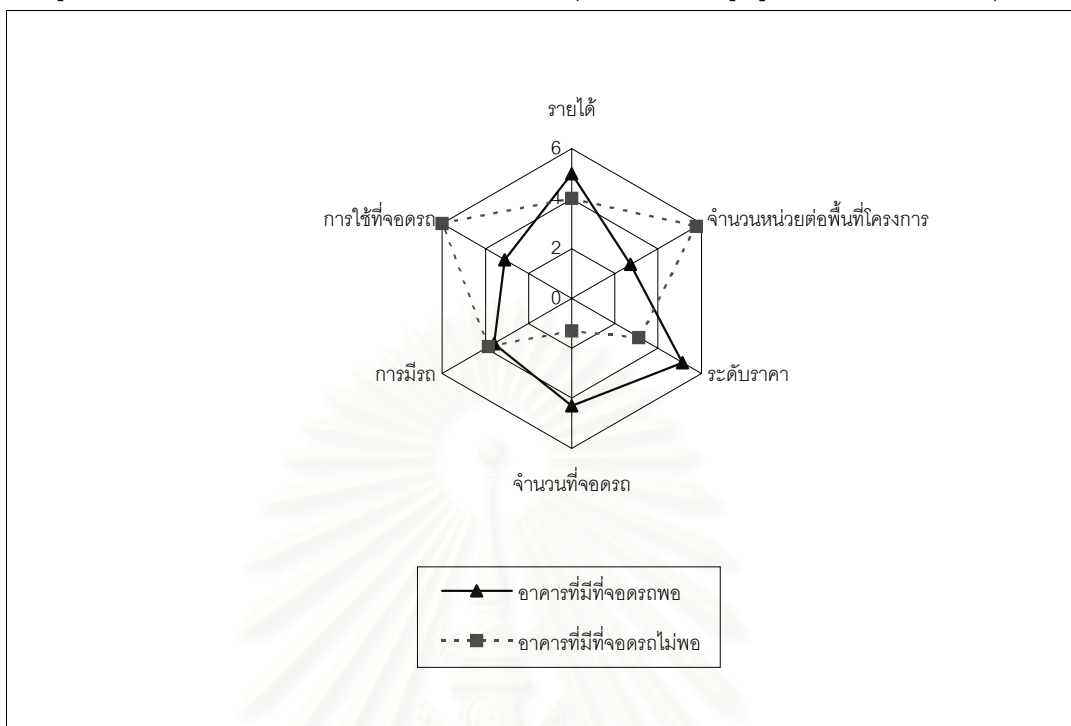
แผนภูมิที่ 6.1 แสดงความสัมพันธ์ของลักษณะผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด



เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะอาคารชุดและลักษณะผู้อยู่อาศัย ในแต่ละอาคารชุด จะพบว่า คนที่มีรายได้สูงซึ่งเป็นกลุ่มที่มีความสามารถในการซื้อสูง จะเลือกอาศัยอยู่ในอาคารชุดที่มีความหนาแน่นน้อย มีขนาดพื้นที่ห้องเฉลี่ยใหญ่กว่า ซึ่งทำให้ระดับราคาของห้องชุดในอาคารที่มีที่จอดรถพอสูงกว่าอาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ และการที่อาคารชุดที่มีที่จอดรถพอมีจำนวนยูนิตน้อย ทำจำนวนที่จอดรถต่อยูนิตมีมากกว่าอาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอลงถึง 3 เท่า ทั้งนี้ที่อัตราการมีรถไม่ต่างกันมากนัก จึงทำให้การใช้ที่จอดรถมีปริมาณมากเป็นสาเหตุที่ทำให้จำนวนที่จอดรถไม่พอกับความต้องการ

อาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอส่วนใหญ่จะอยู่ไกลจากจุดรับส่งระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ ซึ่งผู้ประกอบการนิยมที่จะทำโครงการให้มีจำนวนหน่วยพักอาศัยที่มีจำนวนมาก และให้มีราคาถูก เน้นในด้านปริมาณมากกว่าคุณภาพชีวิต เพราะความเสียเปรียบในเรื่องของทำเลที่ตั้งของโครงการที่อยู่ไกลจากจุดรับส่งระบบขนส่งมวลชนสาธารณะมากกว่าอาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ คนที่มีรายได้ได้น้อยก็จะมีทางเลือกไม่มากในการเลือกที่อยู่อาศัย เมื่อต้องใช้เวลาในการเดินทางมาก เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางมาก การมีรถก็จะสูงขึ้นเนื่องจากการเดินทางโดยรถส่วนบุคคลจะมีความสะดวกสบายมากกว่า (Michale J. Bruton, 1975:169-475) จะเห็นได้จากอายุของคนในอาคารชุดที่มีที่จอดรถไม่พอ เมื่อช่วงอายุเลย 50 ปี อัตราการมีรถจะลดลงตรงกันข้ามกับคนที่อาศัยอยู่ในอาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ ที่การมีรถกลับสูงขึ้นเรื่อยๆ แสดงว่า เมื่ออายุมากขึ้น คนที่มีรายได้สูงขึ้นก็จะย้ายที่อยู่ไปยังสถานที่ที่ดีกว่า คนที่มีรายได้ได้น้อยก็ยังคงต้องอยู่ในที่เดิมต่อไป

แผนภูมิที่ 6.2 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะอาคารชุดและลักษณะผู้อยู่อาศัย ในแต่ละอาคารชุด



### 6.3 ลักษณะของกลุ่มที่มีรถและไม่มียรถ

จากการศึกษา พบว่า ปัจจัยที่ส่งเสริมให้คนมีรถ ได้แก่ อายุ อาชีพ ระดับรายได้ของครัวเรือน กรรมสิทธิ์ในที่อยู่อาศัย จำนวนสมาชิกในห้องพัก การมีที่อยู่อาศัยอื่น และระยะทางระหว่างที่พักกับที่ทำงาน กลุ่มผู้ที่มีรถ ส่วนใหญ่จะอยู่ในวัยทำงาน มีอายุมากกว่า 30 ปี มีอาชีพเป็นเจ้าของกิจการ ค้าขาย พนักงานบริษัทเอกชน และข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ (เรียงตามลำดับการครอบครองรถจากมากไปน้อย) มีรายได้ต่อครัวเรือนปานกลางถึงรายได้สูง คือมากกว่า 15,000 บาทต่อเดือน ระยะเวลาการอยู่อาศัยในห้องชุดนานกว่า 3 ปีขึ้นไป มีสมาชิกในห้องพักตั้งแต่ 2 คนขึ้นไป มีกรรมสิทธิ์เป็นเจ้าของห้องชุดเองและมีที่อยู่อาศัยมากกว่า 1 แห่ง ซึ่งการมีรถทำให้สะดวกต่อการเดินทางไปยังที่อยู่อาศัยอื่น มีระยะทางระหว่างที่พักและที่ทำงานตั้งแต่ 2 กิโลเมตรขึ้นไป เมื่อระยะทางระหว่างที่พักและที่ทำงานมากขึ้นอัตราการครอบครองรถจะมากขึ้นตาม และใช้รถส่วนตัวเพื่อการเดินทางไปทำงาน เวลาที่ใช้ในการเดินทางประมาณ 30 นาที ขึ้นไป โดยระยะทางจะแปรผันตามระยะเวลาที่ใช้เดินทาง

ส่วนผู้ที่ไม่มียรถ ส่วนใหญ่จะมีอายุน้อยกว่า 20 ปี เป็นกลุ่มนักเรียนนักศึกษา และรับจ้างทั่วไป รายได้ของครัวเรือนน้อยกว่า 10,000 บาทต่อเดือน อยู่อาศัยมาไม่เกิน 1 ปี อยู่คนเดียวและเช่าห้องอยู่ มีที่ทำงานอยู่ภายในรัศมี 1 กิโลเมตรจากที่พัก ใช้เวลาเดินทางไปทำงานน้อยกว่า 30 นาที แสดงว่า การที่ไม่มียรถเพราะเป็นผู้มีรายได้น้อย จึงต้องเลือกที่อยู่อาศัยที่ใกล้กับสถานศึกษาหรือแหล่งงาน เพื่อประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

ตารางที่ 6.2 แสดงการเปรียบเทียบลักษณะผู้ที่มีรถและผู้ที่ไม่มีรถ

ผู้ที่มีรถ	ผู้ที่ไม่มีรถ
อายุ 30 ปีขึ้นไป	อายุน้อยกว่า 20 ปี
เจ้าของกิจการ ค้าขาย พนักงานบริษัทเอกชน และข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	นักเรียน นักศึกษา และรับจ้างทั่วไป
เป็นเจ้าของห้องชุดเอง	เช่าห้องอยู่
มีที่อยู่อาศัยอื่น	ไม่มีที่อยู่อาศัยอื่น
รายได้ปานกลาง-สูง	รายได้น้อย
อยู่มานาน 3 ปีขึ้นไป	อยู่มาน้อยกว่า 1 ปี
ที่พักอยู่ห่างจากที่ทำงานเกินกว่า 2 กิโลเมตร	ที่พักอยู่ห่างจากที่ทำงานในรัศมี 1 กิโลเมตร
อยู่ 2 คนขึ้นไป	อยู่คนเดียว

#### 6.4 ปัญหาในการใช้ที่จอดรถ

ปัญหาการจอดรถขวางกัน ทำให้ต้องเสียเวลาเลื่อนรถในช่วงเวลาเช้าที่ทุกคนจะต้องใช้รถในการเดินทางไปทำงาน เป็นปัญหาที่พบมากที่สุด เนื่องจากอาคารชุดทุกอาคารใช้รูปแบบการจอดรถซ้อนคันด้วยยั้งลิ้น โดยใช้พนักงานรักษาความปลอดภัยอำนวยความสะดวกในการโบกรถ ซึ่งถ้าเป็นช่วงเวลาเร่งด่วนที่ทุกคนจะออกหรือเข้าที่พักจะเป็นช่วงเวลาที่ย่นววยที่สุด และปัญหาที่เกิดขึ้นตามมา คือ ปัญหาเรื่องขนาดของที่จอดรถยนต์ อันเนื่องมาจากการจอดขวางกัน ทำให้ระยะช่องการเดินรถ และวงเลี้ยวของรถแคบลง การขับรถจะมีความยากลำบากมากขึ้น โดยไม่พบปัญหาเรื่องระยะดึงของที่จอดรถเตี้ยเกินไป เหมือนที่เกิดขึ้นที่อาคารชุมชนทรัพย์สิน 26-7 เพราะฉะนั้น ปัญหาที่เกิดขึ้นกับอาคารชุมชนทรัพย์สิน 26-7 อาจจะเป็นกรณียกเว้น เนื่องจากผู้ที่อาศัยอยู่ในอาคารส่วนใหญ่จะประกอบอาชีพค้าขาย รถที่ใช้ขนส่งต้องเป็นรถที่มีขนาดใหญ่พอสมควร แต่ผู้ที่อยู่อาศัยอยู่ในอาคารชุดที่ทำการศึกษ ส่วนใหญ่เป็นพนักงานบริษัทเอกชน ซึ่งใช้รถในการอำนวยความสะดวกในการเดินทางและใช้เดินทางไปทำงานเป็นหลัก ปัญหาเรื่องขนาดของที่จอดรถจึงไม่ใช่ปัญหาสำคัญของกลุ่มอาคารชุดโดยทั่วไป

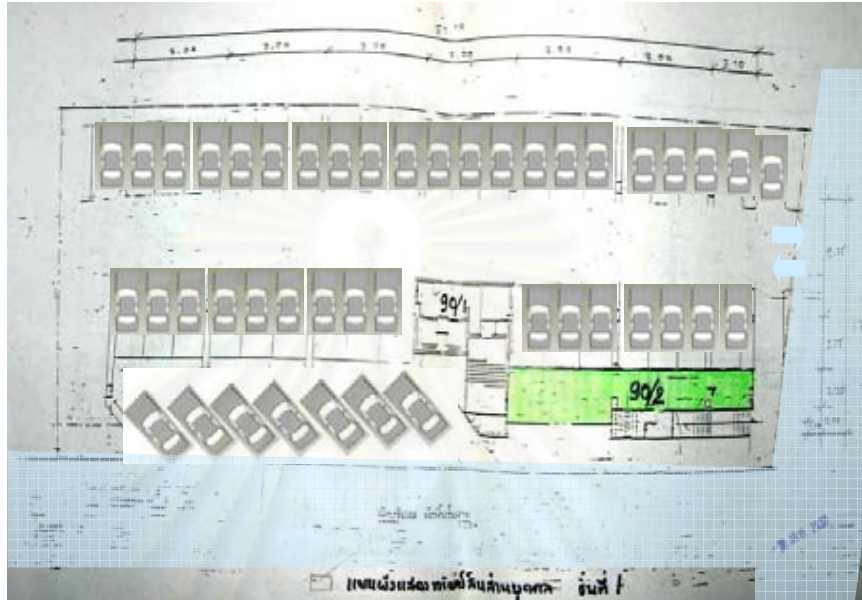
#### 6.5 ข้อสังเกตจากผลการศึกษา

จากสมมุติฐานการศึกษาที่ว่า “อาคารอยู่อาศัยรวมขนาดใหญ่สำหรับผู้มีรายได้น้อยถึงปานกลาง น่าจะมีความต้องการใช้ที่จอดรถน้อยกว่าอัตราส่วนตามที่กฎหมายกำหนด” ผลการศึกษาพบว่าไม่เป็นจริงตามสมมุติฐานที่ตั้งไว้ ซึ่งอาคารชุดแต่ละแห่งมีการใช้ประโยชน์พื้นที่จอดรถมากกว่าอัตราส่วนตามที่กฎหมายกำหนดทั้งสิ้น มีการจอดซ้อนคันและจอดขวางกัน โดยมีพนักงานรักษาความปลอดภัยคอยอำนวยความสะดวกในการจอดรถ

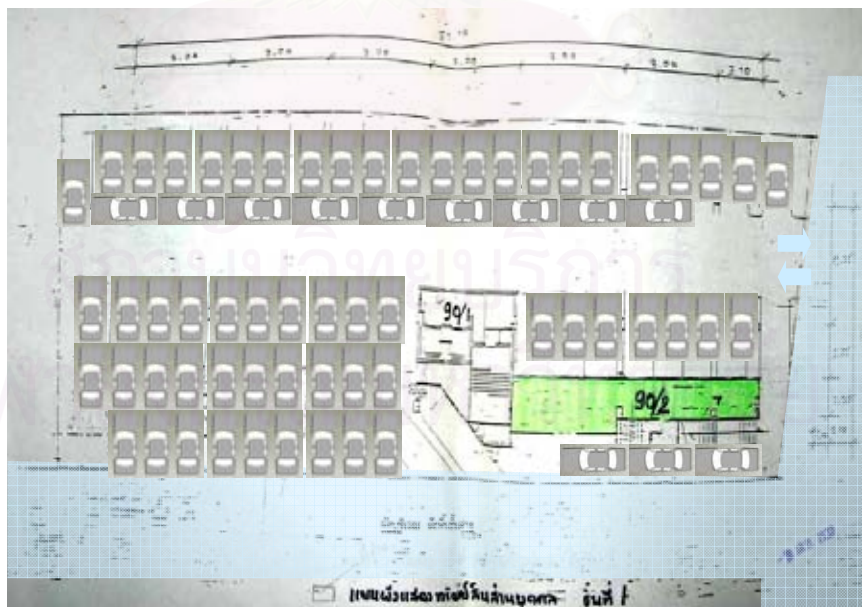
และจากการศึกษา ยังพบข้อสังเกตที่น่าสนใจอยู่ 3 ประการ คือ



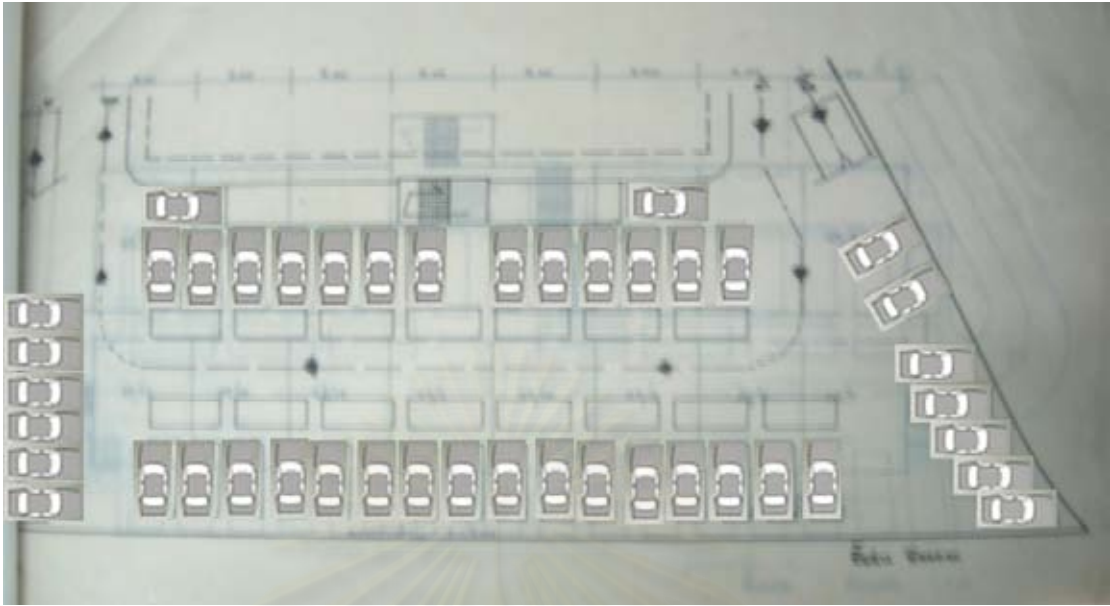
1. การจัดจำนวนที่จอดรถตามการใช้งานจริงของที่จอดรถในอาคารชุดต่างๆ มีมากกว่าสัดส่วนตามที่กฎหมายได้กำหนดไว้ ซึ่งทางอาคารชุดได้มีระบบการจัดการการจอดรถให้สามารถใช้พื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยที่อัตราการใช้งานพื้นที่จอดรถ(รวมพื้นที่ทางวิ่ง)จะอยู่ในช่วงระหว่าง 18-24 ตารางเมตรต่อคัน



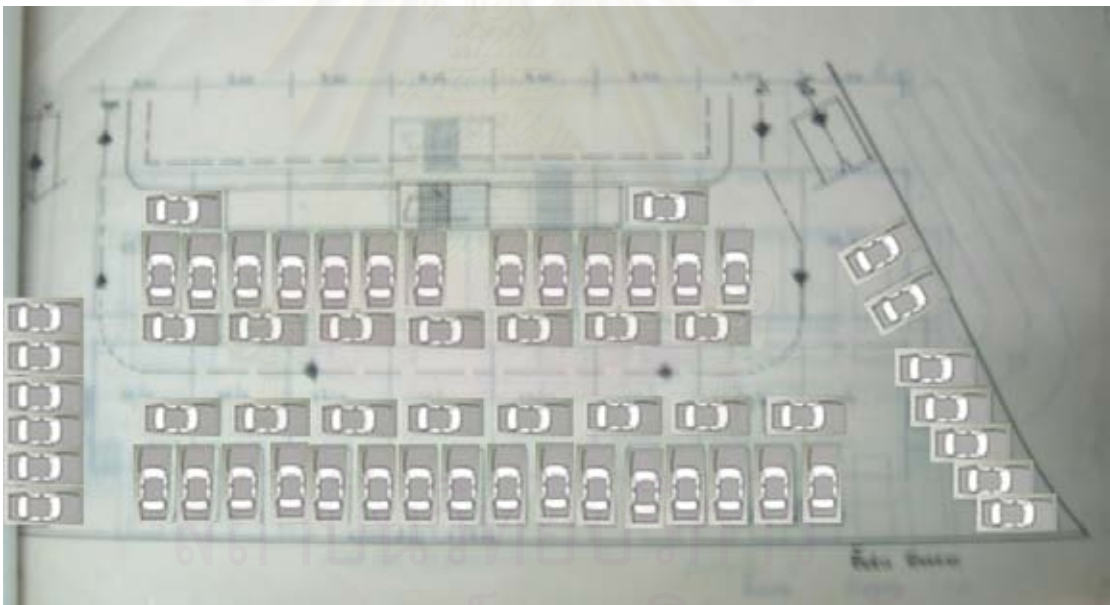
รูปที่ 6.1 ตัวอย่างที่จอดรถตามแบบขออนุญาตก่อสร้าง



รูปที่ 6.2 ตัวอย่างการจัดการจอดรถตามการใช้งานจริง



รูปที่ 6.3 ตัวอย่างที่จอดรถตามแบบขออนุญาตก่อสร้าง



รูปที่ 6.4 ตัวอย่างการจอดรถตามการใช้งานจริง

รูปที่ 6.1 และ 6.3 แสดงให้เห็นตัวอย่างที่จอดรถในอาคารชุดตามแบบขออนุญาตก่อสร้าง และรูปที่ 6.2 และ 6.4 แสดงการใช้งานจริงของที่จอดรถในอาคารชุดดังกล่าว โดยที่จอดรถในอาคารชุดรูปที่ 6.1 ตามแบบขออนุญาตมีที่จอดรถจำนวน 44 คัน และการใช้งานจริงสามารถจอดเพิ่มได้ 26 คัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 60 และที่จอดรถในอาคารชุดในรูป 6.2 ตามแบบขออนุญาตมีที่จอดรถจำนวน 73 คัน และการใช้งานจริงสามารถจอดเพิ่มได้ 23 คัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 30

2. ความพอหรือไม่พอของจำนวนที่จอดรถ มีความสัมพันธ์กับอัตราส่วนของจำนวนหน่วยต่อขนาดพื้นที่โครงการ โดยอาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ จะมีจำนวนหน่วยต่อพื้นที่โครงการ 1 ไร่ ไม่เกิน 160 หน่วย หากมีความหนาแน่นมากกว่านั้น จำนวนที่จอดรถจะไม่พอ

3. ระยะห่างระหว่างจุดรับส่งของระบบขนส่งสาธารณะมีผลต่อความพอหรือไม่พอของจำนวนที่จอดรถ โดยพบว่า อาคารชุดที่มีระยะห่างจากจุดรับส่งของระบบขนส่งสาธารณะไม่เกินระยะประมาณ 600 เมตร ที่จอดรถจะพอเพียง หากระยะไกลเกินกว่านั้น จะเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ที่จอดรถไม่พอ

โดยข้อสังเกตทั้ง 3 ข้อ เป็นตัวแปรที่น่าสนใจและมีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน ซึ่งงานวิจัยนี้ยังไม่สามารถพิสูจน์ความสัมพันธ์ดังกล่าวได้ทุกประการ เนื่องจากข้อจำกัดในเรื่องของข้อมูลที่มีจำนวนมาก ดังนั้นจึงควรมีการวิจัยต่อไป รวมถึงงานวิจัยครั้งนี้ยังไม่ได้ศึกษาถึงกลุ่มคนที่มีปัญหาเรื่องที่จอดรถไม่พอ ซึ่งยังไม่รู้ว่าแต่ละคนมีวิธีการแก้ปัญหาอย่างไร ที่จอดรถอาจจะไม่ได้อยู่ที่เดียวกับที่พักอาศัย หรือว่ากลุ่มนี้มีรูปแบบของการเดินทางของแต่ละคนเป็นแบบใด ซึ่งน่าจะมีผลต่อการพัฒนา และการกำหนดรูปแบบของอาคารชุดต่อไปในอนาคตด้วย



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## รายการอ้างอิง

### ภาษาไทย

การเคหะแห่งชาติ. กองผังเมืองและสิ่งแวดล้อม. ฝ่ายวิชาการที่อยู่อาศัยและการตั้งถิ่นฐานมนุษย์. แผนการดำเนินงานตามภารกิจหลักของการเคหะแห่งชาติ พ.ศ.2546-2549. กรุงเทพฯ, 2546.

จุลี่ โรจน์นครินทร์. การอยู่อาศัยหลังจากการย้ายชุมชนผู้มีรายได้น้อย จากแนวราบสู่แนวสูง : กรณีศึกษา ชุมชนอาคารทรัพย์สิน 26-7 เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต. ภาควิชาเคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2545.

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์. การวิจัยมาตรฐานที่อยู่อาศัยและสิ่งแวดล้อมใน กทม. สำหรับการเคหะ แห่งชาติ. กรุงเทพฯ, 2531.

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, สถาบันวิจัยสังคม. รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการจัดทำแผนผังพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร : เขตจตุจักร เสนอต่อ สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร. กรุงเทพฯ, 2544.

ปริญญา มัทธนาทวิ. แนวทางการกำหนดมาตรฐานการควบคุมเกี่ยวกับที่จอดรถยนต์สำหรับอาคาร ในพื้นที่ที่มีบริการของระบบขนส่งมวลชน : กรณีศึกษา ย่านศูนย์กลางธุรกิจ ถนนสีลม. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต. ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2538.

ปณิต คงวิโรจน์. การเปรียบเทียบความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยในโครงการอาคารชุด สำหรับผู้มีรายได้น้อย ระหว่างโครงการภาครัฐและเอกชนกรณีศึกษา : โครงการเคหะชุมชนหลักสี่กับโครงการมหาทรัพย์คอนโดทาวน์. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต. ภาควิชาเคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.

วิชัย ตันติกุลานันท์. คำอธิบายกฎหมายเกี่ยวกับอาคารชุด (กฎหมายคอนโดมิเนียม) พร้อมด้วย พ.ร.บ.อาคารชุด พ.ศ. 2522 ; พ.ร.บ.อาคารชุด (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2534 ; หลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่คนต่างด้าวจะถือกรรมสิทธิ์ในห้องชุด ; คำแปลภาษาจีนและภาษาอังกฤษเกี่ยวกับ พ.ร.บ. อาคารชุด (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2534. กรุงเทพฯ, 2531.

วิรัตน์ จันทธีรพจน์. การเปรียบเทียบความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่ได้รับและไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน : กรณีศึกษาโครงการไพรม์เรียลตี้รามคำแหงกับโครงการอสิรา คอนโด และโครงการซีทีวีลล่ากับโครงการเทพลีลา คอนโดทาวน์. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต. ภาควิชาเคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540.

วีระเดช พะเยาศิริพงศ์. รวมกฎหมายก่อสร้าง. กรุงเทพฯ, 2544.

มหาดไทย, กระทรวง. กรมที่ดิน. ข้อมูลการจดทะเบียนอาคารชุด. แหล่งที่มา:

[www2.dol.go.th/~isbase/lbc/searchcondo.htm](http://www2.dol.go.th/~isbase/lbc/searchcondo.htm)[10 ตุลาคม 2547]

มหาดไทย, กระทรวง. กรมธนารักษ์. ข้อมูลราคาประเมินอาคารชุด. แหล่งที่มา:

[www.treasury.go.th/assessment/condo\\_ie/district.htm](http://www.treasury.go.th/assessment/condo_ie/district.htm)[10 ตุลาคม 2547]

สิ่ง จ่อมแดงธรรม. พฤติกรรมการเดินทางก่อนเข้าอยู่กับหลังเข้าอยู่อาศัยในคอนโดมิเนียม ในกรุงเทพมหานคร เขตชั้นใน และเขตชั้นกลาง. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ. ภาควิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2537.

อัศวิน พิชญโยธิน, เอกสารประกอบการสอนรายวิชาการวางแผนและการพัฒนากายภาพด้านเคหะพัฒนาการ, ภาควิชาเคหะการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2546.(อัดสำเนา)

อาคารสงเคราะห์, ธนาคาร. เครื่องคำนวณสินเชื่อ[ออนไลน์]. แหล่งที่มา:

[http://www.ghb.co.th/th/Service/Service\\_LoanCal\\_KAHA\\_th.htm](http://www.ghb.co.th/th/Service/Service_LoanCal_KAHA_th.htm)[10 ตุลาคม 2547]

#### ภาษาอังกฤษ

Highway Research Board. Parking Principles. Washington DC., 1971.

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

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

Donald Shoup. The Trouble With Minimum Parking Requirements[Online]. 1999. Available from: <http://www.vtpi.org>[2004,September 6]

Non-Profit Housing Association of Northern California. Rethinking Residential Parking[Online]. 2001. Available from: [www.nonprofithousing.org](http://www.nonprofithousing.org)[2004,September 6]

Todd Litman. Parking Requirement Impacts on Housing Affordability[Online]. 2004. Available from: <http://www.vtpi.org>[2004,September 6]

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





ภาคผนวก

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ก  
แบบสอบถาม

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## แบบสอบถามผู้อยู่อาศัย

--	--	--

เนื่องด้วยนายกิตติพันธ์ คนเขชัน มีระดับปริญญาโท ภาควิชาเคหศาสตร์ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยทำวิทยานิพนธ์เรื่อง ความสัมพันธ์และพฤติกรรมภาว ไรท์ที่จอดรถของผู้อยู่อาศัยรายได้เฉลี่ยปานกลางในอาคารอยู่อาศัยรวมที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ จึงขอความช่วยเหลือในการตอบแบบสอบถาม โดยข้อมูลที่ได้จะเก็บเป็นความลับ และใช้ในงานศึกษาริวิจัยเพื่อพัฒนาระบบที่อยู่อาศัยเท่านั้น

กรุณากรอกรหัสของท่านโดย  เขียนเติมค่าลงในช่องว่าง

- 1 เพศ
 

<input type="checkbox"/> ชาย	<input type="checkbox"/> หญิง
------------------------------	-------------------------------
- 2 อายุ
 

<input type="checkbox"/> น้อยกว่า 21 ปี	<input type="checkbox"/> 21-30 ปี	<input type="checkbox"/> 31-40 ปี
<input type="checkbox"/> 41-50 ปี	<input type="checkbox"/> 51-60 ปี	<input type="checkbox"/> มากกว่า 60 ปี
- 3 ในหยงพักของท่านมีสมาชิกอยู่ทั้งหมด \_\_\_\_\_ คน (รวมตัวท่านด้วย)
- 4 ปัจจุบันท่านประกอบอาชีพ
 

<input type="checkbox"/> ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	<input type="checkbox"/> พนักงานบริษัทเอกชน	<input type="checkbox"/> เจ้าของกิจการ
<input type="checkbox"/> รับจ้างทั่วไป	<input type="checkbox"/> ค้าขาย	<input type="checkbox"/> นักเรียน/นักศึกษา
<input type="checkbox"/> แม่บ้าน	<input type="checkbox"/> อื่นๆ (โปรดระบุ) _____	
- 5 ท่านอยู่อาศัยที่นี่มาเป็นระยะเวลา(โปรดระบุ) \_\_\_\_\_ ปี
- 6 ปัจจุบันท่านมีที่พักอาศัยอื่นอีกหรือไม่ (หมายถึง ที่พักอาศัยที่ครอบครองส่วนตัวท่านเป็นเจ้าของ)
 

<input type="checkbox"/> ไม่มี	<input type="checkbox"/> มี จำนวน _____ แห่ง (โปรดระบุ)
--------------------------------	---
- 7 กรรมสิทธิ์ในห้องพักอาศัยปัจจุบันของครอบครัวท่าน
 

<input type="checkbox"/> เป็นเจ้าของเอง	<input type="checkbox"/> เช่าอยู่
---	-----------------------------------
- 8 ขนาดของห้องที่ครอบครัวท่านพักอาศัย
 

<input type="checkbox"/> ประมาณ 15-21 ตร.ม.	<input type="checkbox"/> ประมาณ 22-28 ตร.ม.	<input type="checkbox"/> ประมาณ 29-35 ตร.ม.
<input type="checkbox"/> ประมาณ 36-48 ตร.ม.	<input type="checkbox"/> ประมาณ 49-61 ตร.ม.	<input type="checkbox"/> 62 ตร.ม.ขึ้นไป
- 9 รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ในครัวเรือนของท่าน
 

<input type="checkbox"/> ต่ำกว่า 7,500 บาท	<input type="checkbox"/> 7,501-10,000 บาท	<input type="checkbox"/> 10,001-15,000 บาท
<input type="checkbox"/> 15,001-30,000 บาท	<input type="checkbox"/> 30,001-50,000 บาท	<input type="checkbox"/> มากกว่า 50,000 บาท
- 10 ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเดือน ในครัวเรือนของท่าน
 

<input type="checkbox"/> น้อยกว่า 2,250 บาท	<input type="checkbox"/> 2,251-3,000 บาท	<input type="checkbox"/> 3,001-4,501 บาท
<input type="checkbox"/> 4,501-10,000 บาท	<input type="checkbox"/> 10,001-15,000 บาท	<input type="checkbox"/> มากกว่า 15,000 บาท
- 11 ท่านเดินทางระหว่างที่อยู่อาศัยกับที่ทำงานโดยวิธีใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
 

<input type="checkbox"/> เดินหรือจักรยาน	<input type="checkbox"/> รถจักรยานยนต์	<input type="checkbox"/> รถยนต์ส่วนตัว
<input type="checkbox"/> รถโดยสารสาธารณะ	<input type="checkbox"/> รถแท็กซี่/รถรับจ้าง	<input type="checkbox"/> เรือ
<input type="checkbox"/> รถไฟฟ้า	<input type="checkbox"/> รถไฟ	<input type="checkbox"/> อื่นๆ (โปรดระบุ) _____
- 12 ระยะทางระหว่างที่พักอาศัยกับที่ทำงานของท่าน
 

<input type="checkbox"/> น้อยกว่า 500 ม.	<input type="checkbox"/> ประมาณ 500 ม. - 1 กม.	<input type="checkbox"/> ประมาณ 1 กม. - 2 กม.
<input type="checkbox"/> ประมาณ 2 กม. - 5 กม.	<input type="checkbox"/> ประมาณ 5 กม. - 10 กม.	<input type="checkbox"/> มากกว่า 10 กม.
- 13 เวลาที่ใช้ในการเดินทางไปทำงานต่อวัน
 

<input type="checkbox"/> ต่ำกว่า 30 นาที	<input type="checkbox"/> ประมาณ 30 นาที - 1 ชั่วโมง
<input type="checkbox"/> ประมาณ 1 - 2 ชั่วโมง	<input type="checkbox"/> มากกว่า 2 ชั่วโมง

14 ค่าใช้จ่ายในการเดินทางของท่าน ในการเดินทางไปกลับที่ทำงานต่อวัน

- น้อยกว่า 60 บาท                       61-100 บาท                       101-150 บาท  
 151-200 บาท                       มากกว่า 200 บาท

15 ในครัวเรือนของท่าน มีรถยนต์ส่วนตัวหรือไม่

- ไม่มี (ถ้าไม่มีไปตอบข้อ16)                       มี จำนวน.....คัน (ถ้ามีข้ามไปตอบข้อ17)

16 (สำหรับครอบครัวที่ไม่มีรถยนต์) หากสามารถเปลี่ยนแปลงพื้นที่จอดรถยนต์บางส่วน ท่านคิดว่าควรเปลี่ยนแปลงพื้นที่ใช้ประโยชน์ใด		
<input type="checkbox"/> จัดทำถนนเดิมเส้น	<input type="checkbox"/> จัดสวน ปลูกต้นไม้	<input type="checkbox"/> ใช้จอดรถจักรยานยนต์แทน
<input type="checkbox"/> จัดเป็นพื้นที่เพื่อการพาณิชย์ เช่น ร้านค้า	<input type="checkbox"/> อื่นๆ(โปรดระบุ) _____	
*****จบการสอบถาม*****		
17 จดผลที่ตรงรถส่วนตัวท่านมี		
<input type="checkbox"/> จดยนต์ 4 ล้อ	<input type="checkbox"/> จดกระบะหลังคาสูง	<input type="checkbox"/> จดกระบะธรรมดา
<input type="checkbox"/> จดจักรยานยนต์	<input type="checkbox"/> จด 6 ล้อ	<input type="checkbox"/> อื่นๆ(โปรดระบุ) _____
18 คอมพิวเตอร์ที่บ้านมีค่าก่อนส่งรถยนต์ต่อเดือนหรือไม่		
<input type="checkbox"/> มี เป็นเงิน.....บาทต่อเดือน	<input type="checkbox"/> ไม่มี	
19 เหตุผลในการใช้รถยนต์ (ตอบได้มากกว่า1ข้อ)		
<input type="checkbox"/> ใช้เดินทางไปทำงาน	<input type="checkbox"/> ส่งเสริมภาพลักษณ์ทางสังคม	<input type="checkbox"/> ประกอบอาชีพ เช่น ติดต่อบุคคลค้า หรือรับจ้าง
<input type="checkbox"/> อำนวยความสะดวกในการเดินทาง	<input type="checkbox"/> อื่นๆ(โปรดระบุ) _____	
20 ส่วนใหญ่ครอบครัวท่านใช้ที่จอดรถยนต์ในอาคารที่ท่านพักอาศัย ช่วงเวลาใด(โปรดระบุโดยประมาณ)		
_____ น. ถึง _____ น.		
21 ครอบครัวท่านมีปัญหาเรื่องที่ยจอดรถยนต์หรือไม่ (ตอบได้มากกว่า1ข้อ)		
<input type="checkbox"/> มีรถจอดขวางกัน ต้องเสียเวลาเคลื่อนรถ	<input type="checkbox"/> มีปัญหาการขึ้นรถ	<input type="checkbox"/> ขนาดของที่ยจอดรถก เช่น แคบไปหรือไม่
<input type="checkbox"/> ราคาค่าเช่าที่จอดรถค่อนข้างสูง	<input type="checkbox"/> อื่นๆ(โปรดระบุ) _____	

\*\*\*\*\* ขอขอบคุณทุกท่านที่กรุณาให้ความร่วมมือ\*\*\*\*\*

(ท่านสามารถส่งแบบสอบถามคืนได้ที่กล่องรับแบบสอบถาม ที่ฝ่ายจัดการอาคารหรือสำนักงานนิติบุคคล)

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### แบบสอบถามเบื้องต้น

เนื่องด้วยนางกิตติเนห์ คนเขชัน นิสิตระดับปริญญาโท ภาควิชาคณการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยกำลังทำวิทยานิพนธ์เรื่อง ความสัมพันธ์และพฤติกรรมการใช้ที่จอดรถของผู้อยู่อาศัยได้ร้อยละปานกลางในอาคารอยู่อาศัยรวมที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ จึงขอความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม โดยข้อมูลที่ได้จะเก็บเป็นความลับ และใช้ในงานศึกษาวิจัยเพื่อพัฒนาระบบที่อยู่อาศัยเท่านั้น

1 ชื่ออาคาร \_\_\_\_\_

2 จำนวนห้องพัก \_\_\_\_\_

3 ขนาดห้องพัก

..... ตร.ม. จำนวน.....

..... ตร.ม. จำนวน.....

..... ตร.ม. จำนวน.....

..... ตร.ม. จำนวน.....

4 ระดับราคาซื้อ-ขายเฉลี่ย \_\_\_\_\_ บาท/ตารางเมตร

A. ขนาดห้อง \_\_\_\_\_ ตร.ม. ซื้อ-ขาย \_\_\_\_\_ บาท

B. ขนาดห้อง \_\_\_\_\_ ตร.ม. ซื้อ-ขาย \_\_\_\_\_ บาท

C. ขนาดห้อง \_\_\_\_\_ ตร.ม. ซื้อ-ขาย \_\_\_\_\_ บาท

5 ค่าเช่าที่จอดรถ

เสียค่าเช่า \_\_\_\_\_ บาท/เดือน  ไม่เสียค่าบริการ

6 ปัญหาเรื่องที่จอดรถยนต์

มีการจอดขวางกัน ต้องเสียเวลาเพื่อนรถ  มีการเขี้ยวรถกัน  ขนาดของที่จอดรถ เช่น แคบไปหรือเตี้ยไป

อื่นๆ (โปรดระบุ) \_\_\_\_\_  ไม่มีปัญหา

7 ในกรณีที่มีปัญหาเรื่องที่จอดรถ ท่านมีการแก้ปัญหาที่จอดรถหรือไม่

แก้ โดย \_\_\_\_\_

ไม่แก้ เพราะ \_\_\_\_\_

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## แบบสำรวจอาคาร

วิทยาเพอร์ : ความสัมพันธ์และพฤติกรรมการใช้ที่จอดรถของผู้อยู่อาศัยรายได้โดยถึงปานกลางในอาคารอยู่อาศัยรวมที่เป็นอาคารขนาดใหญ่

- 1 ชื่ออาคาร \_\_\_\_\_
- 2 ระยะเวลาที่จอดรถถึงจุดรับส่งระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ \_\_\_\_\_ กม.
- 3 การจอดรถยนต์
 

<input type="checkbox"/> ใต้อาคาร จำนวน _____ คัน	<input type="checkbox"/> นอกอาคาร จำนวน _____ คัน
<input type="checkbox"/> ที่จอดรถชั่วคราว จำนวน _____ คัน	<input type="checkbox"/> จอดรถจักรยานยนต์ จำนวน _____ คัน
<input type="checkbox"/> แยกพื้นที่ที่จอดรถพิเศษ จำนวน _____ คัน	
- 4 ลักษณะการจอดรถยนต์
 

<input type="checkbox"/> จอดเข้าช่อง	<input type="checkbox"/> จอดซ้อนคัน
--------------------------------------	-------------------------------------
- 5 ขนาดที่จอดรถ \_\_\_\_\_
- 6 ขนาดทางวิ่ง \_\_\_\_\_
- 7 ระยะตั้ง \_\_\_\_\_
- 8 การจัดการระบบการจอดรถ
 

<input type="checkbox"/> ไร้พนักงาน	<input type="checkbox"/> ไร้ระบบคอมพิวเตอร์
-------------------------------------	---

ปริมาณการใช้ที่จอดรถตามช่วงเวลา(คัน)	
6.00	-7.00
7.00	-8.00
8.00	-9.00
9.00	-10.00
10.00	-11.00
11.00	-12.00
12.00	-13.00
13.00	-14.00
14.00	-15.00
15.00	-16.00
16.00	-17.00
17.00	-18.00
18.00	-19.00
19.00	-20.00
20.00	-21.00
21.00	-22.00
22.00	-23.00
23.00	-24.00
24.00	-1.00
1.00	-2.00
2.00	-3.00
3.00	-4.00
4.00	-5.00
5.00	-6.00

สถาบันวิทยบริการ  
พัฒนารวมมหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ข

สูตรการคิดเงินงวดในการผ่อนชำระเงินกู้รายเดือน

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### สูตรการคิดเงินงวดในการผ่อนชำระเงินกู้รายเดือน

$$R = (I/(1-V))P$$

$$I = (r/100)*(1/12)$$

$= r/1200$        $r$  หมายถึง อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ตามประกาศของธนาคารต่อช่วงเงินกู้ที่ขอกู้

$$V = (1/(1+I))^{**t}$$

หมายถึง ระยะเวลาที่เป็นเดือน (1 ปีมี 12 เดือน)

$P$  หมายถึง จำนวนเงินต้นที่ขอกู้จากธนาคาร

$R$  หมายถึง เงินงวดที่ต้องผ่อนชำระค่าเงินกู้ในแต่ละเดือน

$I, V$  หมายถึง เป็นเพียงตัวแปรของกลุ่มค่าที่ใช้คำนวณ เพื่อให้ง่ายต่อการเข้าใจเพราะถ้าค่าของ  $I, V$  เข้ามาแทนที่ในสูตร จะทำให้สับสนที่เครื่องหมายต่างๆ

\* หมายถึง เครื่องหมายคูณ

\*\* หมายถึง เครื่องหมายยกกำลัง

/ หมายถึง เครื่องหมายหาร

ตัวอย่าง ถ้าต้องการรู้วงเงินของสินเชื่อที่สามารถกู้ได้ของผู้ที่มีรายได้ปานกลาง คือ 30,500 บาทต่อเดือน จะมีกำลังผ่อนชำระประมาณร้อยละ 30 ของรายได้ นั่นคือ ประมาณ 9,000 บาท ใช้สมมุติฐานผ่อนระยะเวลา 20 ปี ที่อัตราดอกเบี้ยเฉลี่ยร้อยละ 7.25

$$P = R/(I/(1-V))$$

$$P = 9000/((7.25/1200)/(1-((1/(1+(7.25/1200)))^{**240}))$$

$$P = 1,130,000 \text{ บาท}$$

เพราะฉะนั้นวงเงินที่สามารถจะกู้ได้ คือ 1,130,000 บาท

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

- นายกิตตินันท์ คนขยัน
- เกิด วันที่ 22 ธันวาคม 2521 สถานที่เกิด กรุงเทพมหานคร
- การศึกษา สถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยศิลปากร สำเร็จการศึกษาปี 2544
- การทำงาน เข้าทำงานในบริษัท เซ็คออกแอนด์แอสโซซิเอท(ไทยแลนด์) เป็นระยะเวลา 2 ปี ตั้งแต่ปี 2544 – 2546



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย