



บทที่ 5

การสำรวจความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อการหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน

การจัดสร้างระบบขนส่งมวลชนนั้น นอกจากเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะแล้ว ส่วนหนึ่งเป็นการจูงใจให้ผู้ใช้รถยนต์หันมาเลือกใช้แทนการเดินทางด้วยรถยนต์ เพื่อลดปริมาณรถยนต์บนท้องถนน ซึ่งจะมีผลต่อปริมาณการใช้อาคารที่จอดรถยนต์ โดยในบทนี้จะเป็นการกำหนดประเภทอาคารและจำนวนตัวอย่างของผู้ใช้รถยนต์ที่จอดรถยนต์ตามอาคารประเภทต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา เพื่อศึกษาในรายละเอียดเกี่ยวกับ สภาพการเดินทางด้วยรถยนต์ การใช้อาคารที่จอดรถยนต์ และความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อการหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน เพื่อนำมาวิเคราะห์ถึงบทบาทของระบบขนส่งมวลชนที่จะมีในด้านการทดแทนการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล อันจะมีผลต่อเนื่องถึงปริมาณการใช้อาคารที่จอดรถยนต์ที่จะเปลี่ยนแปลงไป

การกำหนดประเภทอาคารและจำนวนตัวอย่างของการสำรวจ

1. ประเภทอาคาร ตามกฎหมายได้กำหนดให้ประเภทอาคารที่จะต้องจัดสร้างที่จอดรถยนต์ได้แก่ โรงมหรสพ โรงแรม อาคารชุดพักอาศัย ภัตตาคาร ห้างสรรพสินค้า สำนักงาน อาคารขนาดใหญ่ และ ห้องโถงของอาคารประเภทดังกล่าว จากการศึกษาการใช้อาคารในพื้นที่ศึกษาพบว่า มีประเภทอาคารที่เป็นลักษณะเด่นและมีจำนวนมากอยู่เพียง 3 ประเภท คือ 1) อาคารสำนักงาน มีจำนวนทั้งสิ้น 96 อาคาร (ไม่รวมอาคารพาณิชย์/พักอาศัย ในลักษณะของตึกแถวที่ทำเป็นสำนักงาน เนื่องจากมีพื้นที่สำนักงานไม่ถึง 300 ตารางเมตร จึงไม่อยู่ในเกณฑ์ที่ต้องจัดสร้างที่จอดรถยนต์) 2) ห้างสรรพสินค้า/พาณิชย์ มีจำนวนทั้งสิ้น 8 อาคาร 3) โรงแรม มีจำนวนทั้งสิ้น 26 อาคาร

ดังนั้นในการสำรวจความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อการหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน จึงศึกษาเฉพาะผู้ใช้ที่จอดรถยนต์ ณ อาคารทั้ง 3 ประเภท คือ อาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้า และ โรงแรม เนื่องจากอาคารโรงแรม จะประกอบด้วยการใช้สอยอาคารประเภทภัตตาคาร และโถงประชุมรวมอยู่ การสำรวจความคิดเห็นจึงแยกตามแต่ละประเภทดังกล่าวด้วย

2. จำนวนตัวอย่าง ในการประมาณจำนวนประชากรที่จะศึกษาทั้งหมด ประมาณจากจำนวนผู้ใช้ที่จอดรถยนต์ของแต่ละประเภทอาคารในช่วงเวลาหนึ่งวัน ซึ่งแต่ละประเภทอาคารนั้นจะมีลักษณะการใช้อาคารจอดรถยนต์ที่แตกต่างกัน อันมีผลต่อปริมาณการรองรับจำนวนผู้ใช้ที่จอดรถยนต์ที่

ต่างกัน โดยคิดคำนวณจากสัดส่วนจำนวนรถยนต์ที่เข้าจอดในช่วงเวลาหนึ่งวันกับจำนวนที่จอดรถยนต์ที่จัดสร้าง ซึ่งได้จากกลุ่มตัวอย่างของแต่ละประเภทอาคาร (ตารางที่ 5.1-5.3) โดยนำค่าดังกล่าวที่ได้มาคูณกับจำนวนที่จอดรถยนต์ทั้งหมดของแต่ละประเภทอาคาร จะได้ค่าจำนวนประชากร โดยจำนวนประชากรของอาคารสำนักงานประมาณ 32,566 คน ห้างสรรพสินค้า/พาณิชย์ 8,856 คน และโรงแรม 4,938 คน รวมประชากรทั้งหมดเท่ากับ 46,360 คน

การหาขนาดจำนวนตัวอย่างโดยเทียบจากค่าตารางสำเร็จสำหรับหาขนาดของกลุ่มตัวอย่างเมื่อทราบจำนวนประชากร ของ Krejcie และ Morgan ขนาดประชากร 50,000 คน จะมีขนาดตัวอย่าง 381 คน¹ ในกรณีที่เกิดจากขนาดตัวอย่างของแต่ละประเภทอาคารแล้วนำมารวมกันจะมีขนาดตัวอย่างจำนวนถึง 1,105 คน ดังนั้นจึงใช้ค่าขนาดจำนวนตัวอย่างทั้งหมดเป็นค่าประมาณระหว่างกลางคือ 600 คน เนื่องจากอาคารแต่ละประเภทจะมีจำนวนประชากรที่มีจำนวนแตกต่างกันค่อนข้างมาก ดังนั้นจึงไม่สามารถที่จะใช้สัดส่วนเดียวกันในการกำหนดจำนวนตัวอย่าง เช่น กรณีอาคารโรงแรม เพราะจะมีขนาดตัวอย่างที่น้อยมากโดยเฉพาะเมื่อต้องแยกย่อยเป็นประเภทการใช้สอยอื่นๆของโรงแรม ดังนั้นจึงพิจารณาให้มีจำนวนมากน้อยตามลำดับของจำนวนประชากรรวมของแต่ละประเภทอาคาร ในส่วนของจำนวนตัวอย่างในแต่ละอาคารจะเทียบสัดส่วนจากจำนวนที่จอดรถยนต์ของอาคารนั้น ๆ การคิดจำนวนที่จอดรถยนต์ ในกรณีที่อาคารมีการใช้สอยหลายประเภท ได้แบ่งจำนวนที่จอดรถยนต์ตาม ประเภทการใช้สอยอาคาร โดยเปรียบเทียบจากสัดส่วนพื้นที่ใช้สอยอาคารกับเกณฑ์การกำหนดจำนวนที่จอดรถยนต์ตามกฎหมาย ส่วนอาคารที่มีการแบ่งจำนวนที่จอดรถของแต่ละประเภทอยู่แล้วจะใช้จำนวนตามนั้น

การเลือกอาคารที่จะทำการสำรวจความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ที่จอดรถยนต์ที่อาคารทั้งสามประเภทนั้น มีวิธีการในการคัดเลือก โดยแบ่งเป็นกลุ่มตามการแบ่งพื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่ย่อย 10 พื้นที่ เพื่อให้กลุ่มตัวอย่างมีการกระจายตัวอยู่ในทุกพื้นที่ย่อยที่มีอาคารประเภทนั้น ๆ ตั้งอยู่ จากนั้นจึงเลือกอาคารของแต่ละกลุ่มพื้นที่ย่อย พื้นที่ย่อยที่มีอาคารอยู่มากก็จะมีจำนวนอาคารที่ทำการสำรวจมากตามสัดส่วน โดยจำนวนอาคารรวมที่จะทำการสำรวจความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ของแต่ละประเภทอาคาร จะอยู่ในช่วงประมาณร้อยละ 35-50 ของอาคารที่ทำการสำรวจจำนวนที่จอดรถยนต์ทั้งหมด นอกจากนี้ การเลือกอาคารจะพิจารณาจากขนาดของจำนวนที่จอดรถยนต์ที่มีอยู่ โดยให้มีความหลากหลายของขนาดจำนวนที่จอดรถยนต์ของอาคารที่จะทำการศึกษา สำหรับบางประเภทอาคาร เช่น อาคารโรงแรม อาคารที่ทำการสำรวจไม่สามารถที่จะกระจายให้ครอบคลุมได้ในทุกพื้นที่ ทั้งนี้เนื่องจากอาคารโรงแรมบางแห่งไม่สะดวกที่จะให้ทำการสำรวจ จากวิธีการดังกล่าวข้างต้นจำนวนตัวอย่างและจำนวนอาคารที่จะทำการศึกษาของแต่ละประเภทอาคารเป็นดังนี้คือ

¹บุญธรรม จิตต์อนันต์, การวิจัยทางสังคมศาสตร์ (กรุงเทพฯ : สำนักส่งเสริมและฝึกอบรม มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2536), หน้า 117.

ตารางที่ 5.1 แสดงจำนวนรถที่เข้าจอดต่อจำนวนที่จอดของอาคารสำนักงานในหนึ่งวัน

อาคาร	จำนวนที่จอด (คัน)	จำนวนรถที่เข้าจอด (คัน)	จำนวนรถที่เข้าจอด ต่อจำนวนที่จอด
1 ธนาคารกรุงเทพ สำนักงานใหญ่	1060	1720	1.62
2 ไทยประกันชีวิต	110	160	1.45
3 ธนาคารไทยทุน	250	500	2.00
4 อาคารเนย์ประกันภัย	306	550	1.80
5 ญาติ	240	350	1.46
6 ลีวดล	250	350	1.40
7 บุญญมิตร	328	500	1.52
8 กรุงเทพประกันภัย	160	230	1.44
9 ไทยสมุทรประกันภัย	432	628	1.45
10 เอไอเอ	397	900	2.27
11 ไทยวา	309	420	1.36
12 คาเธ่ย์ทรัสต์	150	290	1.93
13 เอกสาร	240	449	1.87
14 ธนาคารกรุงเทพพาณิชย์การ	420	550	1.31
15 ธนาคารเอเชีย	468	750	1.60
ค่าเฉลี่ย			1.63

ตารางที่ 5.2 แสดงจำนวนรถที่เข้าจอดต่อจำนวนที่จอดของอาคารห้างสรรพสินค้าในหนึ่งวัน

อาคาร	จำนวนที่จอด (คัน)	จำนวนรถที่เข้าจอด		จำนวนรถที่เข้าจอด ต่อจำนวนที่จอด	
		วันธรรมดา (คัน)	วันหยุด (คัน)	วันธรรมดา	วันหยุด
1 ห้างโรบินสันสีลม	140	800	650	5.71	4.64
2 ห้างเซ็นทรัลสีลม	328	1210	543	3.69	1.66
3 ห้างโรบินสันบางรัก	500	1496	1948	2.99	3.90
ค่าเฉลี่ย				4.13	3.40

ตารางที่ 5.3 แสดงจำนวนรถที่เข้าจอดต่อจำนวนที่จอดของอาคารโรงแรมในหนึ่งวัน

อาคาร	จำนวนที่จอด (คัน)	จำนวนรถที่เข้าจอด		จำนวนรถที่เข้าจอด ต่อจำนวนที่จอด	
		วันธรรมดา (คัน)	มีงานเลี้ยง (คัน)	วันธรรมดา	มีงานเลี้ยง
1 โรงแรมดุสิตธานี	622	905	1850	1.45	2.97
2 โรงแรมนารายณ์	300	250	450	0.83	1.50
3 โรงแรมโมนาสสิการ์ตัน	200	150	250	0.75	1.25
4 โรงแรมซอลิเดย์อินน์	355	200	400	0.56	1.13
5 โรงแรมโอเรียนเต็ล	300	200	350	0.67	1.17
6 โรงแรมแชงกรีลา	506	500	1000	0.99	1.98
ค่าเฉลี่ย				0.88	1.67

2.1 **สำนักงาน** จากกลุ่มตัวอย่างอาคารสำนักงานจำนวน 15 อาคาร พบว่ามีสัดส่วนการใช้อาคารที่จอดรถยนต์ต่อจำนวนที่จอดรถยนต์ในระยะเวลา 1 วัน เท่ากับ 1.63 โดยพื้นที่ศึกษามีจำนวนที่จอดรถยนต์ของอาคารสำนักงานทั้งสิ้น 19,979 คัน จากจำนวนอาคารที่ทำการสำรวจ 84 อาคาร (ไม่รวมอาคารที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง) ดังนั้นจึงประมาณจำนวนผู้ใช้ที่จอดรถยนต์เท่ากับจำนวนเท่ากับ 1.63 เท่าของจำนวนที่จอดรถยนต์ทั้งหมด ซึ่งเท่ากับ 32,566 คน กำหนดจำนวนตัวอย่างเท่ากับ 250 คน ร้อยละ 0.77 ของจำนวนผู้ใช้ที่จอดรถยนต์ทั้งหมด โดยสุ่มจากอาคารสำนักงานทั้งหมด 34 อาคาร ร้อยละ 40.4 ของอาคารที่ทำการสำรวจทั้งหมด เป็นอาคารที่มีจำนวนที่จอดรถยนต์ตั้งแต่ 30-1,060 คัน ที่ตั้งของอาคารกระจายตัวอยู่ในพื้นที่ศึกษาย่อย 9 พื้นที่ (แผนที่ 5.1)

2.2 **ห้างสรรพสินค้า/พาณิชย์** จากกลุ่มตัวอย่างอาคารห้างสรรพสินค้า จำนวน 3 อาคาร สัดส่วนการใช้อาคารที่จอดรถยนต์ต่อจำนวนที่จอดรถยนต์ในระยะเวลา 1 วัน นั้นจะแตกต่างกันระหว่างในวันวันธรรมดากับวันหยุด โดยในวันธรรมดามีสัดส่วนเท่ากับ 4.13 และเท่ากับ 3.39 ในวันหยุด การประมาณจำนวนผู้ใช้ที่จอดรถยนต์จะใช้ค่าเฉลี่ยของทั้งสองวันซึ่งเท่ากับ 3.77 จำนวนที่จอดรถยนต์ของอาคารห้างสรรพสินค้า/พาณิชย์ ในพื้นที่ศึกษามีทั้งสิ้น 2,349 คัน จากจำนวนอาคารที่ทำการสำรวจ 8 อาคาร ดังนั้นจึงประมาณจำนวนผู้ใช้ที่จอดรถยนต์เท่ากับ 3.77 เท่าของจำนวนที่จอดรถยนต์ทั้งหมดเท่ากับ 8,856 คน กำหนดจำนวนตัวอย่าง 190 คน ร้อยละ 2.14 ของจำนวนผู้ใช้ที่จอดรถยนต์ทั้งหมด โดยสุ่มจากอาคารห้างสรรพสินค้า ทั้งหมด 4 อาคาร ร้อยละ 50 ของจำนวนอาคารที่ทำการสำรวจ จำนวนที่จอดรถยนต์ทั้งหมด เป็นอาคารที่มีจำนวนที่จอดรถยนต์ตั้งแต่ 140-675 คัน ที่ตั้งของอาคารกระจายตัวอยู่ในพื้นที่ศึกษาย่อย 3 พื้นที่ (แผนที่ 5.2 ตารางที่ 5.5)

2.3 **โรงแรม** จากกลุ่มตัวอย่างอาคารโรงแรม จำนวน 6 อาคาร สัดส่วนการใช้อาคารที่จอดรถยนต์ต่อจำนวนที่จอดรถยนต์ในระยะเวลา 1 วัน ในวันธรรมดาเท่ากับ 0.88 ซึ่งสัดส่วนดังกล่าวจะเพิ่มมากขึ้นในวันที่มีงานประชุมสัมมนาหรืองานเลี้ยง ซึ่งจำนวนผู้ใช้ที่จอดรถยนต์จะเปลี่ยนแปลงไปตามจำนวนของผู้มาร่วมงาน ประเภทของงาน และระดับของผู้มางาน จากการสอบถามจะได้จำนวนค่าเฉลี่ยโดยประมาณของจำนวนรถยนต์ในวันดังกล่าวเท่ากับ 1.98 ในการประมาณจำนวนผู้ใช้ที่จอดรถยนต์จะใช้ค่าเฉลี่ยของทั้งสองวันคือวันธรรมดาและวันที่มีงานเลี้ยงซึ่งเท่ากับ 1.27 จำนวนที่จอดรถยนต์ของอาคารโรงแรมในพื้นที่ศึกษามีทั้งสิ้น 3,888 คัน จากจำนวนอาคารที่ทำการสำรวจ 17 อาคาร ดังนั้นจึงประมาณจำนวนผู้ใช้ที่จอดรถยนต์ เท่ากับ 1.27 เท่าของจำนวนที่จอดรถยนต์ทั้งหมดเท่ากับ 4,938 คน กำหนดจำนวนตัวอย่างเท่ากับ 160 คน ร้อยละ 3.24 ของจำนวนผู้ใช้ที่จอดรถยนต์ทั้งหมด โดยสุ่มจากโรงแรมทั้งหมด 6 อาคาร ร้อยละ 35 ของจำนวนอาคารที่ทำการสำรวจที่จอดรถยนต์ทั้งหมด เป็นอาคารที่มีจำนวนที่จอดรถยนต์ตั้งแต่ 125-622 คัน ที่ตั้งของอาคารกระจายตัวอยู่ในพื้นที่ศึกษาย่อย 5 พื้นที่ (แผนที่ 5.3 ตารางที่ 5.5)

เนื่องจากอาคารโรงแรมประกอบด้วยการใช้สอยอาคารหลายประเภทอันได้แก่ ส่วนที่เป็นห้องพัก โถงประชุม/จัดเลี้ยง ภัตตาคาร สำนักงาน ร้านค้า ซึ่งพื้นที่ใช้สอยแต่ละประเภทจะต้องนำมาคิดคำนวณที่จอดรถยนต์ที่จะต้องจัดสร้างตามกฎหมาย จากการศึกษาการจัดทำโปรแกรมเพื่อการออกแบบอาคารโรงแรมขนาด 400 ห้อง²พบว่า สัดส่วนของแต่ละประเภทการใช้สอยอาคารที่มีผลต่อจำนวนที่จอดรถที่จัดสร้างตามกฎหมายเป็นดังนี้คือ ที่จอดรถยนต์ส่วนที่เป็นโถงประชุม มีสัดส่วนสูงสุดคือร้อยละ 51 รองลงมาคือ ภัตตาคาร ร้อยละ 23 ร้านค้า ร้อยละ 13 โรงแรม (คิดจากจำนวนห้องพัก) ร้อยละ 12 และสำนักงาน ร้อยละ 15 (ตารางที่ 5.4) ดังนั้นในการกำหนดจำนวนตัวอย่างของอาคารโรงแรม จะแยกตามสัดส่วนของแต่ละประเภทที่มีผลต่อจำนวนที่จอดรถยนต์ โดยในส่วนของสำนักงาน และร้านค้าจะไม่นำมารวมด้วย เนื่องจากประเภทการใช้สอยดังกล่าวได้กำหนดแล้วในอาคารประเภทสำนักงาน และห้างสรรพสินค้า จะได้สัดส่วนของผู้ใช้ที่จอดรถยนต์ในส่วนของ โถงประชุม : ภัตตาคาร : โรงแรม เป็น 51 : 23 : 12 จากจำนวนตัวอย่างของอาคารโรงแรมทั้งหมด 160 ราย จะได้สัดส่วนเป็น 95 : 43 : 22

รวมจำนวนอาคารที่ทำการสำรวจสามประเภท คืออาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้า และโรงแรม มีจำนวนทั้งสิ้น 44 อาคาร จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด 600 คน

ตารางที่ 5.4 แสดงสัดส่วนจำนวนที่จอดรถยนต์ตามกฎหมายของอาคารโรงแรมขนาด 400 ห้อง

ประเภทการใช้สอย	หน่วย (ตรม.)	จำนวนที่จอดรถตามกฎหมาย	ร้อยละของจำนวนที่จอดรถทั้งหมด
โรงแรม (จำนวนห้องพัก)	400	54	12
ภัตตาคาร	2,428	106	23
โถงประชุม	2,400	240	51
สำนักงาน	902	15	3
ร้านค้า	1,100	55	13
รวม		470	100

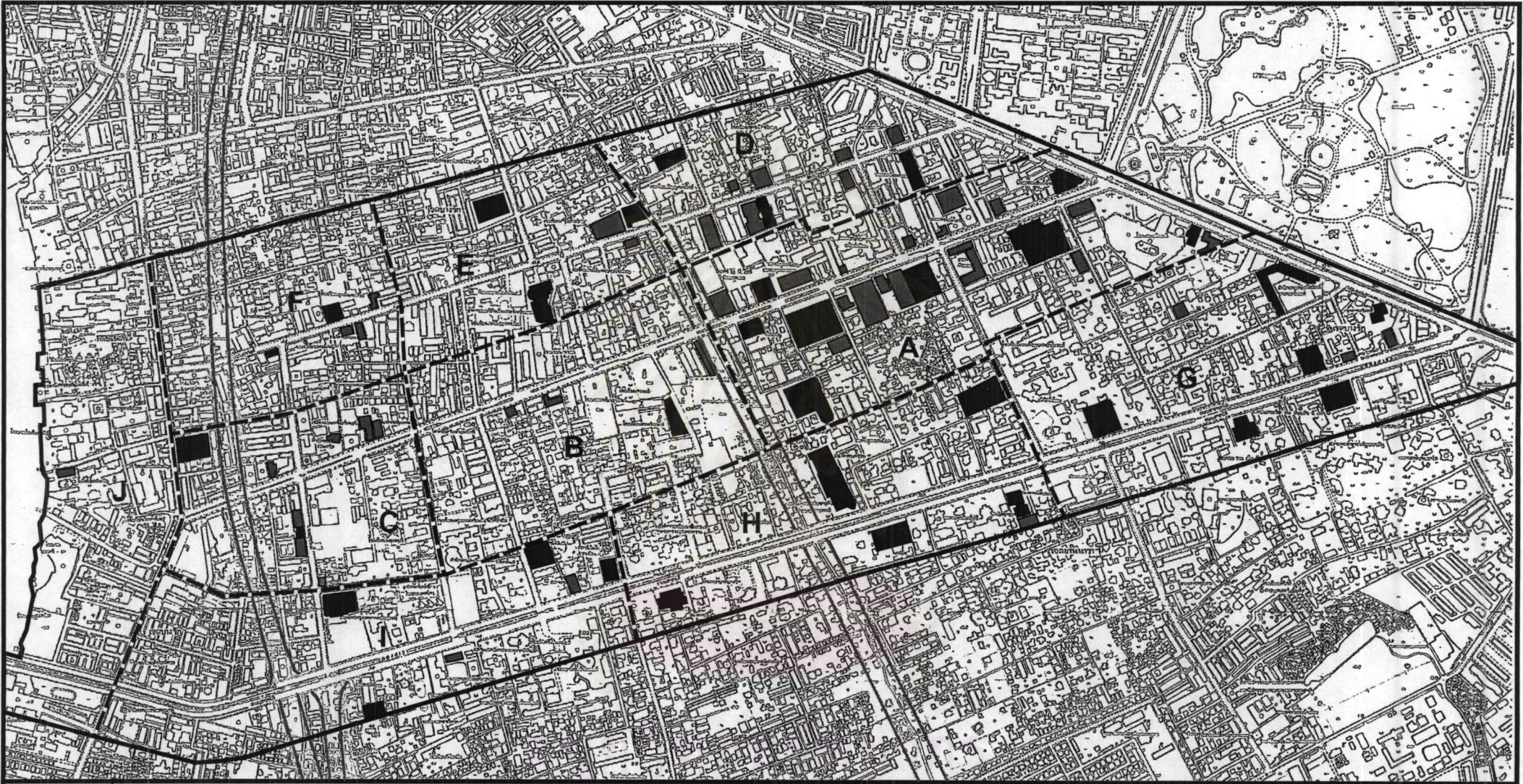
²อภิสิทธิ์ ลิ้มล้อมวงศ์, "โรงแรมชั้นหนึ่งระดับ 5 ดาว 400 ห้อง," (วิทยานิพนธ์ปริญญาสถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2533), หน้า 60-70.

ตารางที่ 5.5 แสดงรายละเอียดการกำหนดจำนวนตัวอย่างในแต่ละประเภทอาคาร

	รวม	พื้นที่ A	พื้นที่ B	พื้นที่ C	พื้นที่ D	พื้นที่ E	พื้นที่ F	พื้นที่ G	พื้นที่ H	พื้นที่ I	พื้นที่ J
อาคารสำนักงาน											
จำนวนอาคารสำนักงาน	84	25	5	11	11	5	5	9	6	6	1
จำนวนที่จอดรถยนต์	19,979	7,838	262	1,000	2,501	1,428	394	1,965	2,677	1,889	25
จำนวนแบบสอบถาม	250	78	2	9	15	21	6	35	48	36	
จำนวนอาคารที่จะเก็บข้อมูล	34	8	1	2	3	3	2	6	5	4	
อาคารห้างสรรพสินค้า/พาณิชย์											
จำนวนอาคารห้างสรรพสินค้า	8	5		1	1						1
จำนวนที่จอดรถยนต์	2,349	1,421		328	100						500
จำนวนแบบสอบถาม	190	94		38							58
จำนวนอาคารที่จะเก็บข้อมูล	4	2		1							1
อาคารโรงแรม											
จำนวนอาคารโรงแรม	17	1	3	2	3	1	1	1	2		3
จำนวนที่จอดรถยนต์	3,888	622	680	430	566	20	30	306	145		1,089
จำนวนแบบสอบถาม	160	48	37	27					10		39
จำนวนอาคารที่จะเก็บข้อมูล	6	1	2	1					1		1

ลำดับที่ พื้นที่	ชื่ออาคาร	จำนวน ที่จอดรถ	จำนวน แบบสอบถาม
อาคารสำนักงาน			
1-A1	ลิสมเซ็นเตอร์	163	3
2-A2	ลิสมคอมเพล็กซ์	675	13
3-A3	ซีพีทาวเวอร์	600	12
4-A4	ธนาคารกรุงเทพฯ	1,060	21
5-A5	อาคารตรีทิพย์	1,000	20
6-A6	ธนาคารกสิกรไทย	74	1
7-A7	ไทยประกันชีวิต	110	2
8-A8	ธนาคารไทยทุน	250	5
9-B1	เคเคซี	110	2
10-C1	เจมส์ทาวเวอร์	430	8
11-C2	ไทยเซโรกราฟฟิค	30	1
12-D1	วอลสตรีททาวเวอร์	450	9
13-D2	สกุลไทย	253	5
14-D3	บิสโก้	72	1
15-E1	เอไอเอ	397	8
16-E2	เอไอจี	167	3
17-E3	จีเวลรี่เซ็นเตอร์	475	9
18-F1	สุวรรณวิวัฒนาการ	232	5
19-F2	อาคารห้วยหลี่	60	1
20-G1	อาคารเออีวันสกุล	420	8
21-G2	อาคารคานะย์ทรัสต์	150	3
22-G3	บุปผจิต	194	4
23-G4	หะรินธร	451	9
24-G5	คิวเฮาส์ (สาธ)	264	5

ลำดับที่ พื้นที่	ชื่ออาคาร	จำนวน ที่จอดรถ	จำนวน แบบสอบถาม
25-G6	ไทยวา	309	6
26-H1	คิวเฮาส์ (คอนเวนต)	233	5
27-H2	สาธธานี	750	15
28-H3	ซีดีแบงค์	253	5
29-H4	สาธชิตี	733	14
30-H5	ธนาคารเอเชีย	468	9
31-I1	เกษตรรุ่งเรืองพืชผล	180	4
32-I2	เศรษฐกิจทาวเวอร์	250	5
33-I3	ธนาคารกรุงเทพฯพาณิชย์การ	420	8
34-I4	ไทยซีซีทาวเวอร์	974	19
34	รวม	12,657	250
อาคารห้างสรรพสินค้า			
1-A1	โรบินสันลิสม	140	16
2-A2	ลิสมคอมเพล็กซ์	675	78
3-C1	เซ็นทรัลลิสม	328	38
4-J1	โรบินสันบางรัก	500	58
4	รวม	1,643	190
อาคารโรงแรม			
1-A1	โรงแรมดุสิตธานี	622	48
2-B1	โรงแรมนารายณ์	300	23
3-B2	โรงแรมทาวเวอร์อินน์	180	14
4-C1	โรงแรมฮอเคย์อินน์	355	27
5-H1	โรงแรมเอเวอร์กรีน	125	10
6-J1	โรงแรมแชงกรีลา (1)	506	39
6	รวม	2,088	160

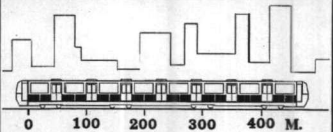


แผนที่แสดงอาคารสำนักงานที่ทำการสำรวจความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อการหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน

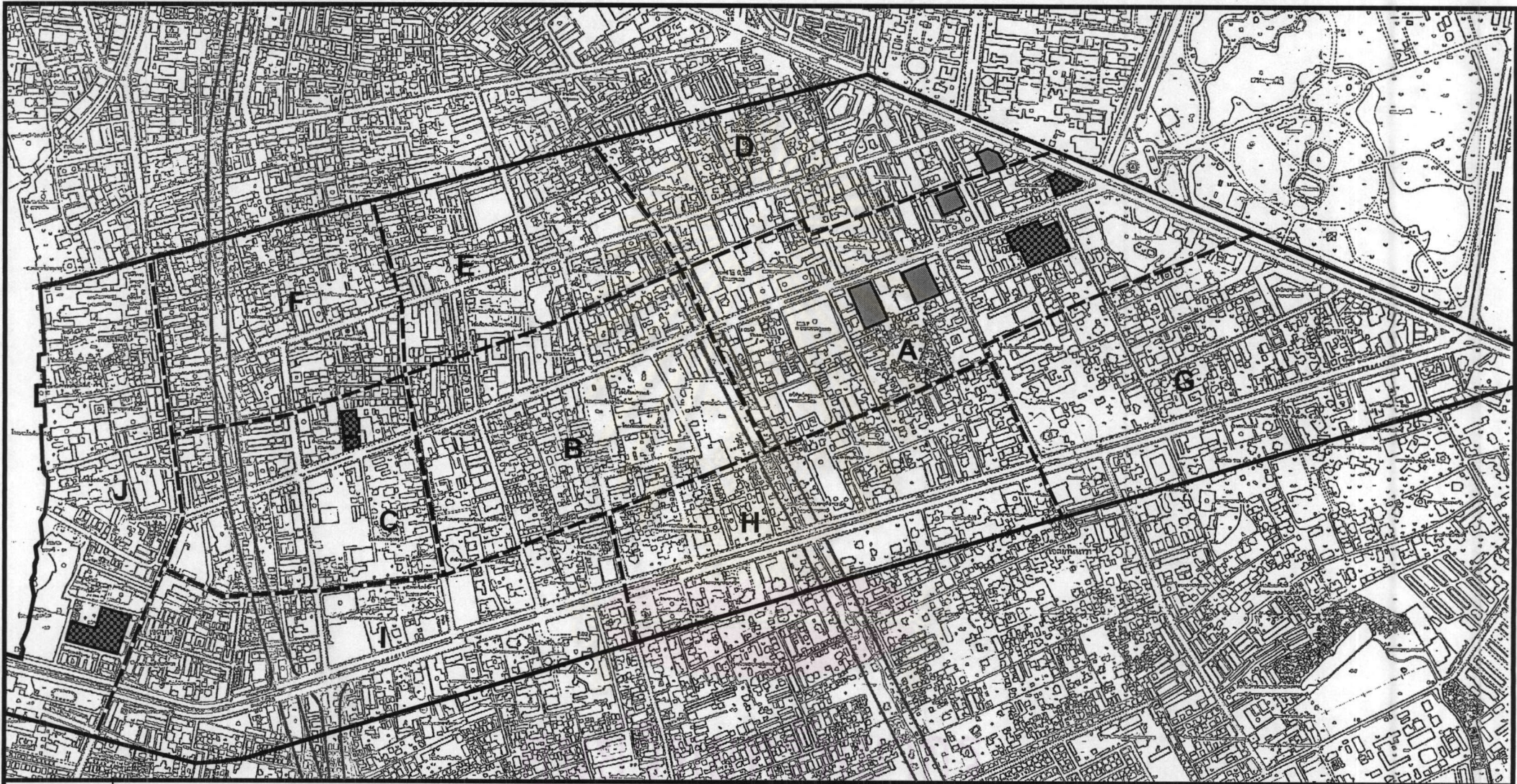


แผนที่
5.1

- อาคารสำนักงานที่ได้สำรวจจำนวนที่จอดรถยนต์
- อาคารสำนักงานที่ได้สำรวจความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อการหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน



แนวทางการกำหนดมาตรการควบคุม
เกี่ยวกับที่จอดรถยนต์สำหรับอาคาร
ในพื้นที่ที่มีการบริการของระบบขนส่งมวลชน
การศึกษา ย่านศูนย์กลางธุรกิจ ถนนสีลม



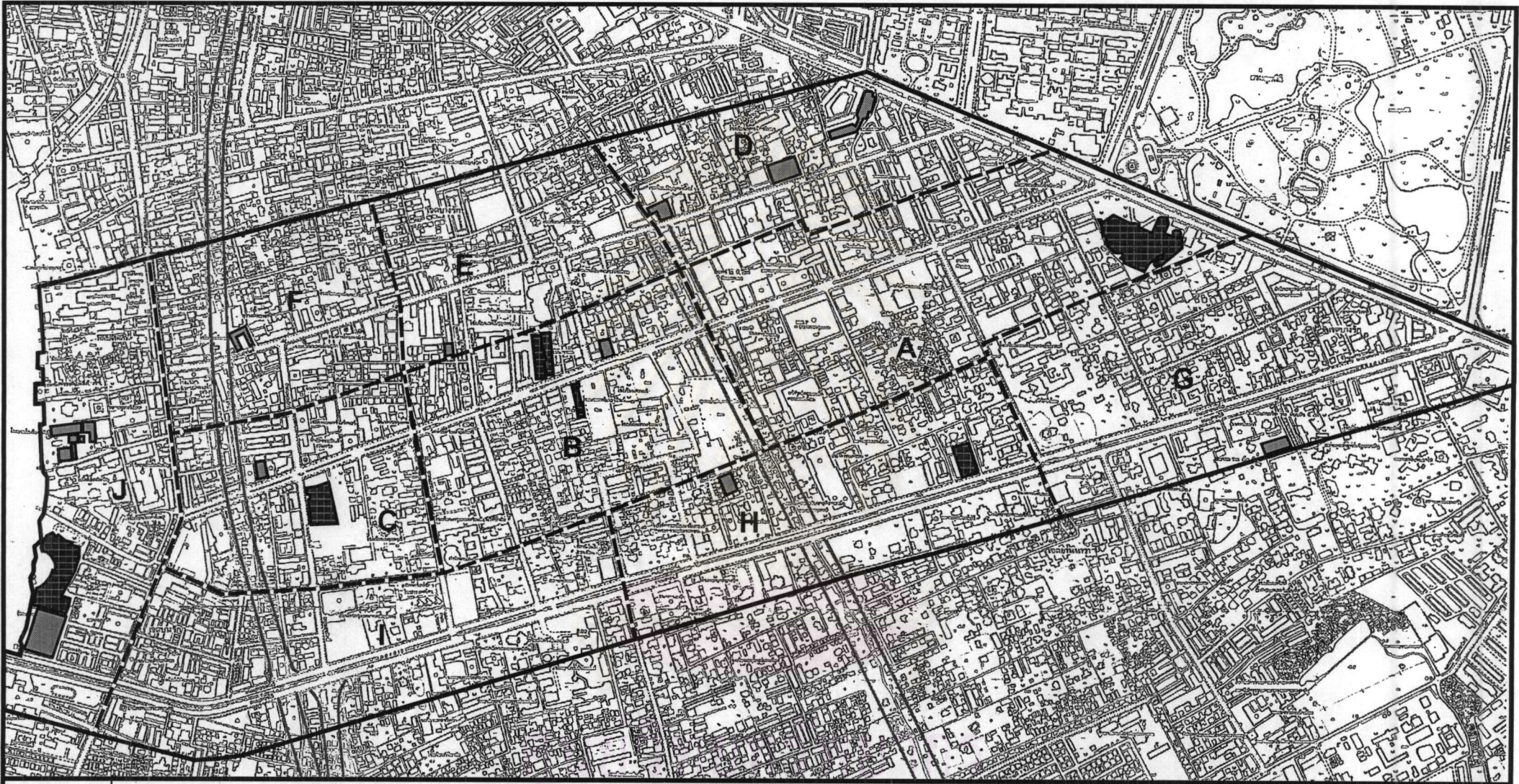
แผนที่แสดงอาคารห้างสรรพสินค้า/พาณิชย์ที่ทำการสำรวจความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อการหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน

แผนที่
5.2

- อาคารห้างสรรพสินค้า/พาณิชย์ที่ทำการสำรวจจำนวนที่จอดรถยนต์
- อาคารห้างสรรพสินค้า/พาณิชย์ที่ทำการสำรวจความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อการหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน



แนวทางการกำหนดมาตรการควบคุม
เกี่ยวกับที่จอดรถยนต์สำหรับอาคาร
ในพื้นที่ที่มีการบริการของระบบขนส่งมวลชน
การศึกษา ย่านศูนย์กลางธุรกิจ ถนนสีลม

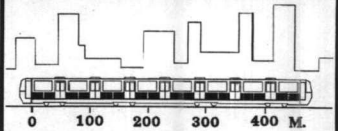


แผนที่แสดงอาคารโรงแรมที่ทำการสำรวจความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อการหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน



แผนที่
5.3

- อาคารโรงแรมที่ได้สำรวจจำนวนที่จอดรถยนต์
- อาคารโรงแรมที่ได้สำรวจความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อการหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน



แนวทางการกำหนดมาตรฐานควบคุม
เกี่ยวกับที่จอดรถยนต์สำหรับอาคาร
ในพื้นที่ที่มีการบริการของระบบขนส่งมวลชน
กรณีศึกษา ชานศูนย์กลางธุรกิจ ถนนสีลม

การสำรวจความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อการหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน

ในส่วนของการสำรวจความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์จะสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางด้วยรถยนต์ การใช้อาคารจอดรถยนต์ และความคิดเห็นต่อการหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนแทนการเดินทางด้วยรถยนต์ เพื่อนำมาวิเคราะห์หาจำนวนผู้ใช้รถยนต์ที่จะหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน โดยมีรายละเอียดในแต่ละประเภทอาคารดังนี้

1. อาคารสำนักงาน

1.1 ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางด้วยรถยนต์

ผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งเป็นผู้ที่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางและจอดรถยนต์ที่อาคารสำนักงาน จำนวน 250 ราย จากจำนวนอาคารสำนักงาน 34 อาคาร ในจำนวนนี้เดินทางมาจากอาคารที่พักอาศัย ร้อยละ 74.6 สำนักงาน ร้อยละ 26.4 มีจุดตั้งต้นของการเดินทางอยู่ในเขตกรุงเทพฯ ชั้นใน ร้อยละ 32.8 เขตกรุงเทพฯชั้นกลาง ร้อยละ 32.0 เขตกรุงเทพฯชั้นนอก ร้อยละ 21.6 และปริมณฑล ร้อยละ 13.6 (แผนที่ 5.4) ใช้เวลาในการเดินทางมากที่สุด 2 ชั่วโมง 45 นาที น้อยสุด 10 นาที โดยเฉลี่ยจะใช้เวลาในการเดินทาง 1 ชั่วโมง 9 นาที จุดประสงค์ของการเดินทางมายังอาคารสำนักงาน เพื่อมาทำงาน ร้อยละ 70.1 ติดต่อธุรกิจ ร้อยละ 29.9 จำนวนผู้ที่นั่งมาในรถยนต์ต่อคัน โดยส่วนใหญ่ ร้อยละ 49.6 จะมีเพียงคนเดียว จำนวน 2 คน ร้อยละ 28.9 จำนวน 3 คน ร้อยละ 14.2 จำนวน 4 คน ร้อยละ 4.9 และมากกว่า 4 คน ร้อยละ 2.4

ในการเดินทางมายังอาคารสำนักงาน ใช้ทางด่วน ร้อยละ 30.4 ไม่ใช้ทางด่วน ร้อยละ 69.6 โดยส่วนใหญ่ ร้อยละ 51.0 จะใช้รถยนต์เพียงเพื่อเดินทางไปมาระหว่างจุดต้นทางกับอาคารสำนักงาน ส่วนที่เหลือ ร้อยละ 49.0 ต้องใช้รถยนต์ในการเดินทางไปยังสถานที่อื่น ๆ อีก ได้แก่ เดินทางไปติดต่อธุรกิจ ร้อยละ 59.7 รับส่งบุตรหลานที่สถานศึกษา 26.1 และอื่น ๆ เช่น รับส่งภรรยา ซื้อสินค้า ไปสถานศึกษา ร้อยละ 14.3

1.2 ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้อาคารจอดรถยนต์

ผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งใช้ที่จอดรถยนต์นั้น ร้อยละ 66.9 ไม่ต้องเสียค่าจอดรถยนต์ ร้อยละ 33.1 ต้องเสียค่าจอดรถยนต์ ซึ่งเสียอัตราค่าจอดรถยนต์สูงสุด 3,000 บาท ต่อเดือน (ประมาณ 115 บาท ต่อวัน โดยคิดเฉพาะวันทำงาน จำนวน 26 วัน) อัตราค่าจอดรถต่ำสุด 400 บาท ต่อเดือน (ประมาณ 15 บาท ต่อวัน) อัตราค่าจอดรถโดยเฉลี่ย 967 บาทต่อเดือน (ประมาณ 37 บาท ต่อวัน) ผู้ตอบบางรายไม่ต้องเสียค่าจอดรถยนต์เองโดยทางบริษัทที่ทำงานอยู่จะเป็นผู้ออกให้ สำหรับบางสำนักงานซึ่งมีที่จอดรถยนต์จำกัด จะเช่าที่จอดรถยนต์ของอาคารบริเวณใกล้เคียง เช่น บริษัทไทยเซโรกราฟฟิค เช่าที่จอดรถยนต์ของอาคารโรงแรมฮอเลียเดย์อินน์ หรือผู้ที่ทำงานที่ธนาคารกสิกรไทย ใช้ที่จอดรถยนต์ที่อาคารไอทีเอฟ และ อาคารซีซีที เป็นต้น



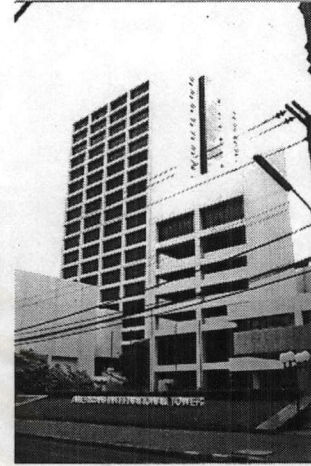
(1) ธนาคารกรุงเทพฯ



(2) เจมส์ทาวเวอร์



(3) บิสโก



(4) เอไอเอ



(5) ไทยซีซี

(6) สาทรซีดี



(7) ไทยทาวเวอร์

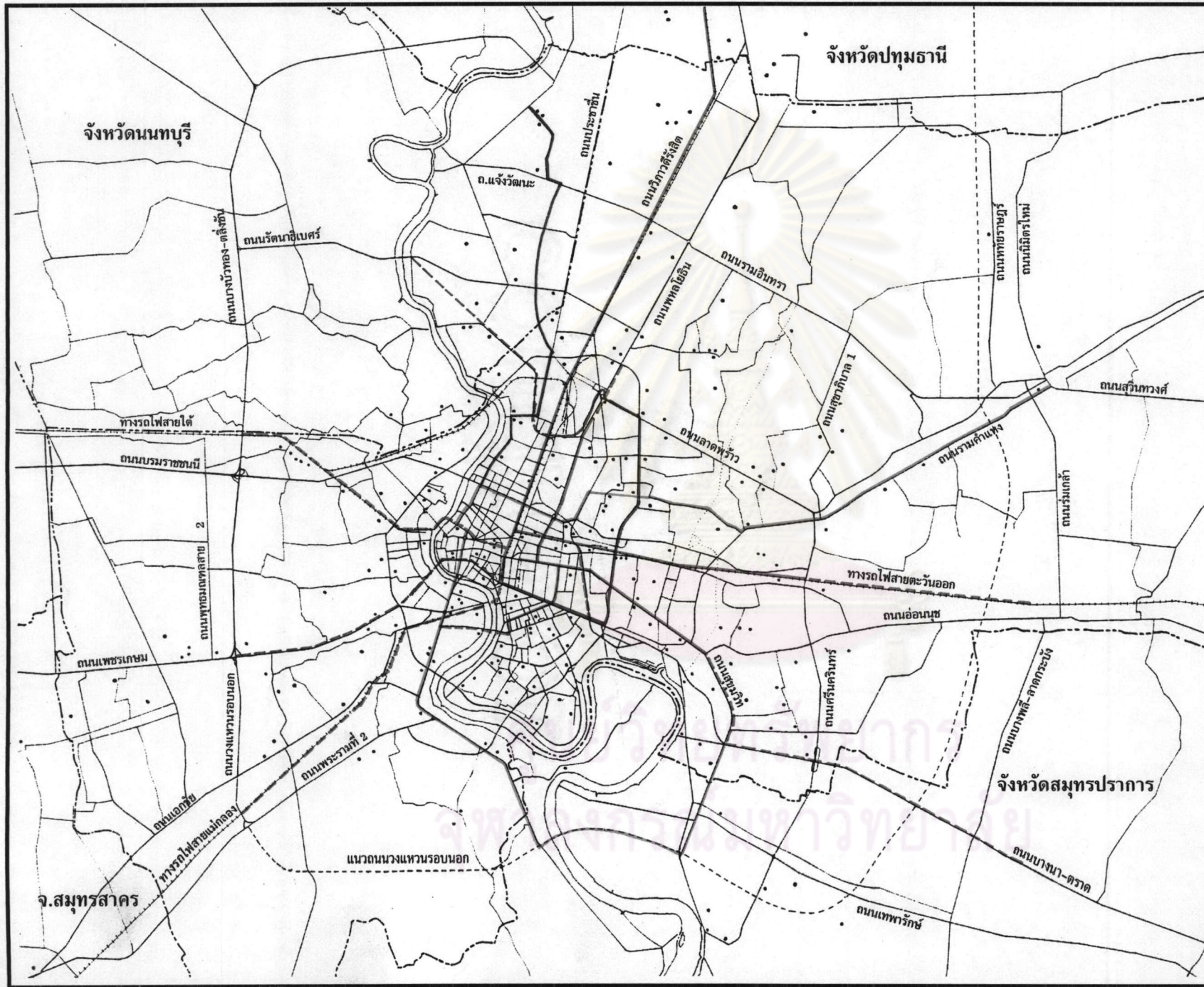


(9) เคซีซี



(8) หวังทลี





แสดงจุดตั้งต้นการเดินทางของ
ผู้ที่จอดรถยนต์ที่อาคารสำนักงาน
ที่ได้ทำการสำรวจความคิดเห็น

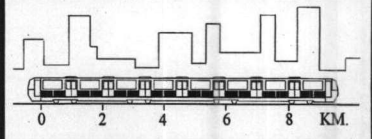
สัญลักษณ์ :

- โครงการรถไฟฟ้ามหานคร
- โครงการไฮเวสต์
- ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ
- เส้นทางเพิ่มเติมตามแผนแม่บท
- เส้นทางเพิ่มเติมตามแผนแม่บท
- - - ส่วนต่อขยายโครงการปัจจุบัน
- จุดตั้งต้นการเดินทาง

ที่มา : ข้อมูลจากแบบสอบถาม



แผนที่ 5.4



แนวทางการกำหนดมาตรการควบคุม
เกี่ยวกับที่จอดรถยนต์สำหรับอาคาร
ในพื้นที่ที่มีการบริการของระบบขนส่งมวลชน
กรณีศึกษา ย่านศูนย์กลางธุรกิจ ถนนสีลม

ช่วงเวลาที่มาจอดรถยนต์นั้น สำหรับผู้ที่มีจุดประสงค์เพื่อมาทำงาน จะมาจอดรถยนต์เมื่อเวลาประมาณ 6.00-7.00 น. ร้อยละ 17.7 เวลา 7.00-8.00 น. ร้อยละ 45.6 เวลา 8.00-9.00 น. ร้อยละ 30.8 และมากกว่า 9.00 น. ร้อยละ 5.9 ระยะเวลาที่ใช้ในการจอดรถยนต์สูงสุด 15 ชั่วโมง น้อยสุด 1 ชั่วโมง (เป็นผู้ที่ต้องใช้รถยนต์ออกไปติดต่อธุรกิจที่อื่น) โดยเฉลี่ยจะใช้เวลาในการจอดรถยนต์ประมาณ 9 ชั่วโมง สำหรับผู้ที่มีจุดประสงค์เพื่อมาติดต่อธุรกิจ จะใช้เวลาในการจอดรถยนต์ประมาณ 1 ชั่วโมง โดยส่วนใหญ่จะไม่ต้องเสียค่าจอดรถยนต์ ถ้ามีการประทับตรารับรองใบจอดรถยนต์จากบริษัทที่มาติดต่อ แต่จะสามารถจอดได้ในระยะเวลาที่กำหนดให้ประมาณ 0.5-2 ชั่วโมง สำหรับบุคคลภายนอกที่มาใช้สถานที่จอดรถยนต์ ซึ่งไม่ได้มีฐานะมาติดต่อกับบริษัทในสำนักงาน จะต้องเสียค่าจอดตามอัตราที่แต่ละอาคารสำนักงานกำหนดไว้ (ตารางที่ 5.6) โดยส่วนใหญ่จะมีอัตรา 20-30 บาทต่อชั่วโมง อาคารที่มีสถานที่จอดรถยนต์จำกัด จะไม่อนุญาตให้บุคคลภายนอกที่ไม่ได้มาติดต่อธุรกิจที่จอดรถหรือ กำหนดอัตราค่าจอดรถยนต์ที่สูง เช่น ธนาคารไทยทุน อัตราค่าจอดชั่วโมงละ 100 บาท

จากการศึกษาปริมาณการใช้อาคารจอดรถยนต์ในช่วงเวลาหนึ่งวันของอาคารสำนักงาน โดยศึกษาจากข้อมูลของบัตรจอดรถที่ได้มีการบันทึกเวลาเข้า-ออก ของอาคารจอดรถยนต์จำนวน 2 อาคาร คือ อาคารธนาคารกรุงเทพจำกัด สำนักงานใหญ่ และ อาคารไทยวา มีลักษณะดังนี้คือ อาคารธนาคารกรุงเทพฯ มีจำนวนที่จอดรถยนต์ทั้งหมด 1,060 คัน เวลาทำการตั้งแต่ 8.30-15.30 น. ช่วงเวลาที่มีปริมาณรถเข้าจอดมากที่สุดคือช่วงเวลา 7.00-8.00 น. จำนวน 216 คัน ส่วนช่วงเวลาที่ปริมาณรถออกมากที่สุดคือ 17.00-18.00 น. จำนวน 213 คัน โดยช่วงเวลาที่ปริมาณรถยนต์อยู่ในอาคารมากที่สุดคือ 12.00-13.00 น. มีจำนวน 660 คัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 62.26 ของปริมาณที่จอดรถยนต์ทั้งหมด รวมปริมาณรถยนต์ที่เข้ามาใช้อาคารจอดรถยนต์ในช่วงวันดังกล่าว เท่ากับ 1,598 คัน คิดเป็นสัดส่วน 1.5 เท่าของจำนวนที่จอดรถยนต์ทั้งหมด (ปริมาณการใช้งานเทียบจากจำนวนที่จอดรถยนต์ทั้งหมด รวมทั้งส่วนของชั้นใต้ดินที่มีจำนวนประมาณ 250 คัน ซึ่งใช้เป็นที่จอดรถของส่วนบริการผู้มาใช้บริการหรือพนักงานไม่ได้ให้จอดในชั้นนี้ จึงทำให้สัดส่วนการใช้งานต่ำกว่าสภาพความเป็นจริง)

อาคารสำนักงานไทยวามีจำนวนที่จอดรถยนต์ทั้งหมด 309 คัน เวลาทำการของสำนักงานในอาคารส่วนใหญ่ ตั้งแต่ 8.30-17.30 น. ช่วงเวลาที่มีรถเข้าจอดมากที่สุดคือช่วงเวลา 8.00-9.00 น. จำนวน 87 คัน ช่วงเวลาที่มีรถออกมากที่สุดคือ 18.00-19.00 น. จำนวน 66 คัน โดยช่วงเวลาที่ปริมาณรถยนต์อยู่ในอาคารมากที่สุดคือ 14.00-15.00 น. มีจำนวน 206 คัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 66.67 ของจำนวนที่จอดรถยนต์ทั้งหมด รวมปริมาณรถยนต์ที่เข้ามาใช้อาคารจอดรถยนต์ในช่วงวันดังกล่าว เท่ากับ 399 คัน คิดเป็นสัดส่วน 1.29 เท่า ของจำนวนที่จอดรถยนต์ทั้งหมด จากการสอบถามเจ้าหน้าที่ปริมาณรถยนต์ที่เข้าจอดในวันดังกล่าวจะน้อยกว่าปกติ เนื่องจากสภาวะฝุ่นในตลาดตกต่ำ ผู้ใช้ที่จอดรถที่มาติดต่อกับบริษัทเงินทุนหลักทรัพย์จึงลดน้อยลง (ตารางที่ 5.7 แผนภูมิที่ 5.1)

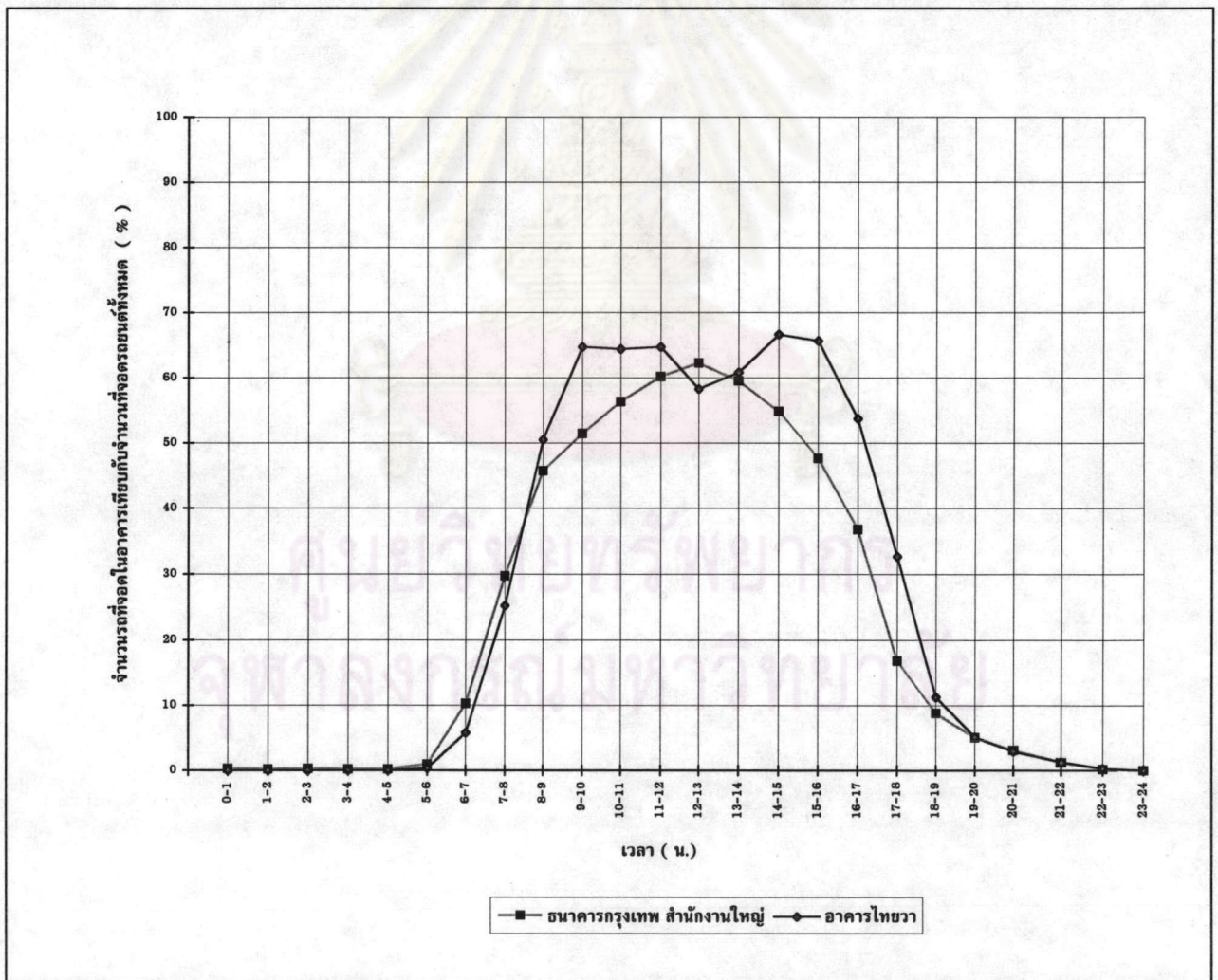
ตารางที่ 5.6 แสดงอัตราค่าจอดรถยนต์ของอาคารสำนักงาน

ชื่ออาคาร	อัตราค่าจอดรถ	
	ผู้มาติดต่อ (ได้ประทับตราจอดรถ)	ผู้ที่ไม่ได้มาติดต่อ (ไม่ได้ประทับตราจอดรถ)
1 ซีพีทาวเวอร์	1 ชั่วโมงแรก จอดฟรี ต่อไปชม.ละ 10 บาท	ชั่วโมงแรก 20 บาท ต่อไปชั่วโมงละ 10 บาท
2 ธนาคารกรุงเทพ	2 ชั่วโมงแรก จอดฟรี	ชั่วโมงละ 20 บาท
3 ญาตา	จอดฟรี (จะเรียกเก็บจากบริษัทที่มาติดต่อ)	ชั่วโมงละ 20 บาท
4 บุญญมิตร	จอดฟรี (จะเรียกเก็บจากบริษัทที่มาติดต่อ)	15 นาทีแรกจอดฟรี เกินชั่วโมงละ 20 บาท
5 ลีวะดล	2 ชั่วโมงแรก จอดฟรี	ชั่วโมงละ 20 บาท
6 ธนาคารกสิกรไทย	1 ชั่วโมงแรก จอดฟรี	ชั่วโมงละ 30 บาท
7 อาคารเนย์ประกันภัย	จอดฟรี	1-2 ชั่วโมงแรก ชม.ละ 20 บาท ต่อไปชม.ละ 30 บาท
8 ธนาคารไทยทุน	30 นาทีแรก จอดฟรี	ชั่วโมงละ 100 บาท
9 เคเคซี	จอดฟรี	ชั่วโมงละ 30 บาท
10 เจมส์ทาวเวอร์	เพิ่งเปิดใช้อาคารยังไม่ได้กำหนดอัตราค่าจอด	
11 ไทยเซโรกราฟฟิค	จอดฟรี	ไม่อนุญาตให้บุคคลภายนอกมาใช้ที่จอดรถ
12 วอลสตรีททาวเวอร์	1 ชั่วโมงแรก จอดฟรี	ชั่วโมงละ 20 บาท
13 บิสโก้	1 ชั่วโมงแรก จอดฟรี	ชั่วโมงละ 20 บาท
14 ไทยสมุทรประกันภัย	1 ชั่วโมงแรก จอดฟรี	ชั่วโมงแรก 20 บาท ต่อไปคิดชั่วโมงละ 10 บาท
15 เอไอเอ	1 ชม.หรือจอดฟรีทั้งวัน ขึ้นกับแผนกที่มาติดต่อ	ชั่วโมงละ 30 บาท
16 จิวเวลรี่เซ็นเตอร์	2 ชั่วโมงแรก จอดฟรี	ชั่วโมงละ 30 บาท จอดเกิน 8 ชม.คิดชม.ละ 40 บาท
17 สุรวงษ์วัฒนาคาร	1 ชั่วโมงแรก จอดฟรี	ชั่วโมงละ 20 บาท
18 อาคารห้วยหลี่	ชั่วโมงละ 10 บาท	ชั่วโมงละ 10 บาท
19 อาคารเอื้อวิวัฒนสกุล	จอดฟรี	ชั่วโมงละ 30 บาท
20 คาเธีย์ทริสต์	30 นาทีแรก จอดฟรี	15 นาทีแรก จอดฟรี ต่อไปชม.ละ 20 บาท
21 บุปผิจิต	1 ชั่วโมงแรก จอดฟรี	1 ชั่วโมงแรก 30 บาท ต่อไปชั่วโมงละ 20 บาท
22 หะรินธร	จอดฟรี	ชั่วโมงละ 20 บาท
23 คิวเฮาส์ (สาทร)	2 ชั่วโมงแรก จอดฟรี ต่อไปชม.ละ 10 บาท	10 นาทีแรก จอดฟรี ต่อไปชั่วโมงละ 50 บาท
24 ไทยวาทาวเวอร์	1 ชั่วโมงแรก จอดฟรี	ชั่วโมงแรก 20 บาท ต่อไปชั่วโมงละ 30 บาท
25 คิวเฮาส์ (คอนแวนต์)	2 ชั่วโมงแรก จอดฟรี ต่อไปชม.ละ 10 บาท	10 นาทีแรก จอดฟรี ต่อไปชั่วโมงละ 50 บาท
26 สาทรธานี	2 ชั่วโมงแรก จอดฟรี ต่อไปชม.ละ 10 บาท	15 นาทีแรก จอดฟรี ต่อไปชั่วโมงละ 30 บาท
27 ซิตีแบงก์	1 ชั่วโมงแรก จอดฟรี	1 ชั่วโมงแรก 30 บาท ต่อไปชม.ละ 20 บาท
28 สาทรซิตี้	จอดฟรี	ชั่วโมงละ 50 บาท
29 ธนาคารเอเชีย	2 ชั่วโมงแรก จอดฟรี ต่อไปชม.ละ 20 บาท	ชั่วโมงละ 20 บาท
30 เกษตรรุ่งเรืองพืชผล	จอดฟรี	ไม่อนุญาตให้บุคคลภายนอกมาใช้ที่จอดรถ
31 เศรษฐีวรรณทาวเวอร์	30 นาทีแรก จอดฟรี	ชั่วโมงละ 40 บาท
32 ธ.กรุงเทพพาณิชย์การ	จอดฟรี	ชั่วโมงละ 20 บาท
33 ไทยซีซี	1 ชั่วโมงแรก จอดฟรี ต่อไปชม.ละ 10 บาท	ชั่วโมงละ 20 บาท เกิน 10 ชม.คิดรวม 200 บาท

ตารางที่ 5.7 แสดงปริมาณรถยนต์ในอาคารจอดรถยนต์ของอาคารสำนักงานในช่วงเวลาหนึ่งวัน

ช่วงเวลา (0.00-24.00 น.)	0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24	รวม
อาคารกรุงเทพฯ																									
ปริมาณรถเข้า (คัน)	4	0	3	0	0	8	99	216	194	127	155	190	166	155	135	83	61	1	0	0	1	0	0	0	1598
ปริมาณรถออก (คัน)	1	1	2	1	0	0	0	10	24	67	103	149	144	184	185	159	176	213	84	40	22	20	11	2	1598
ปริมาณรถในอาคาร (คัน)	3	2	3	2	2	10	109	315	485	545	597	638	660	631	581	505	390	178	94	54	33	13	2	0	
ร้อยละของจำนวนที่จอดรถ	0.28	0.19	0.28	0.19	0.19	0.94	10.28	29.72	45.75	51.42	56.32	60.19	62.26	59.53	54.81	47.64	36.79	16.79	8.87	5.09	3.11	1.23	0.19	0.00	
อาคารไทยวา																									
ปริมาณรถเข้า (คัน)	0	0	0	0	0	1	18	60	87	77	18	29	19	24	40	25	1	0	0	0	0	0	0	0	399
ปริมาณรถออก (คัน)	0	0	0	0	0	0	1	0	9	33	19	28	39	16	22	28	38	65	66	19	7	5	3	1	399
ปริมาณรถในอาคาร (คัน)	0	0	0	0	0	1	18	78	156	200	199	200	180	188	206	203	166	101	35	16	9	4	1	0	
ร้อยละของจำนวนที่จอดรถ	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.32	5.83	25.24	50.49	64.72	64.40	64.72	58.25	60.84	66.67	65.70	53.72	32.69	11.33	5.18	2.91	1.29	0.32	0.00	

ที่มา: ธนาคารกรุงเทพจำกัด สำนักงานใหญ่ , อาคารไทยวา



แผนภูมิที่ 5.1 แสดงปริมาณรถยนต์ในอาคารจอดรถยนต์ของอาคารสำนักงานในช่วงเวลาหนึ่งวัน

จากปริมาณการใช้งานอาคารจอดรถยนต์ของอาคารสำนักงานทั้งสองแห่งจะมีรูปแบบใกล้เคียงกัน กล่าวคือ ช่วงเวลาที่มีปริมาณรถเข้ามากสุดคือช่วงเช้าก่อนเวลาทำการ และมีปริมาณรถออกมากสุดในช่วงเวลาเย็นหลังเลิกงาน แต่ช่วงเวลาที่ปริมาณรถยนต์เข้า-ออก มากสุด จะห่างจากกันประมาณ 1 ชั่วโมง ทั้งนี้อาจเป็นเพราะช่วงเวลาทำการของอาคารทั้งสองที่แตกต่างกัน โดยปริมาณรถยนต์ที่จอดอยู่ในอาคารมากสุด จะอยู่ในช่วงเวลาทำการประมาณ 12.00-16.00 น.

จากการสำรวจและสอบถามเจ้าหน้าที่ของอาคารสำนักงานส่วนใหญ่ จำนวนที่จอดรถที่มีอยู่จะไม่เพียงพอต่อจำนวนผู้ต้องการมาจอด โดยเฉพาะอาคารที่สร้างก่อนหน้าที่จะมีกฎหมายกำหนดให้จัดสร้างที่จอดรถ เช่น ธนาคารกสิกรไทย พนักงานส่วนหนึ่งจะต้องนำรถไปจอดที่อื่น นอกจากนี้จะพบว่าที่จอดรถบางส่วนมีการกันที่ไว้เฉพาะสำหรับผู้จอดบางราย ทำให้บางครั้งแม้มีที่ว่างเหลืออยู่แต่ไม่สามารถใช้จอดได้ จึงเกิดความไม่เพียงพอของที่จอดรถ บางอาคารจึงต้องจอดรถซ้อนคันกัน

1.3 ความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อการหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน

ในการสำรวจความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อการหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า) จะสอบถามในประเด็นหลัก 3 ประการ อันมีผลต่อการที่จะตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง คือ 1) ความสะดวกในการเดินทางไปใช้บริการ อันได้แก่ การเดินทาง การใช้บริการขนส่งสาธารณะ และการขั้รถยนต์ส่วนบุคคลไปยังสถานี 2) ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง และ 3) ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นอย่างไร และถ้าการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนสามารถตอบสนองปัจจัยดังกล่าวในระดับที่ผู้ตอบพอใจ ผู้ตอบจะหันมาใช้รถไฟฟ้าแทนการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลหรือไม่ด้วยเหตุใด เพื่อนำข้อมูลดังกล่าวมาวิเคราะห์หาจำนวนผู้ใช้รถยนต์ที่จะหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน

1.3.1 ความสะดวกในการไปใช้บริการ

การเดินทางไปยังสถานี ผู้ใช้รถยนต์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่า ในการที่จะไปใช้บริการของรถไฟฟ้า นั้น สะดวกที่จะเดินทางไปยังสถานีรถไฟฟ้าโดยใช้เวลาไม่เกิน 10 นาที ร้อยละ 36.0 รองลงมาคือใช้เวลา 5 นาที ร้อยละ 32.2 ใช้เวลา 15 นาที ร้อยละ 21.1 และมากกว่า 20 ถึง 30 นาที ร้อยละ 10.7

การใช้ระบบขนส่งสาธารณะไปยังสถานี กรณีที่สถานีรถไฟฟ้าอยู่ไกลเกินกว่าที่จะเดินไปได้ในระยะเวลาที่ผู้ตอบพอใจ และจำเป็นจะต้องใช้ระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ เพื่อเดินทางไปยังสถานีต่อหนึ่งก่อน ร้อยละ 25.3 คิดว่าไม่สะดวกที่จะไปใช้ ส่วนที่เหลือ ร้อยละ 74.7 คิดว่ายังสะดวกที่จะไปใช้บริการ โดยระบบขนส่งสาธารณะที่จะเลือกใช้ส่วนใหญ่คือ รถประจำทาง ร้อยละ 36.6 รองลงมาคือ รถประจำทางปรับอากาศ ร้อยละ 23.6 มอเตอร์ไซด์ ร้อยละ 17.8 ไมโครบัส ร้อยละ 14.6 รถแท็กซี่ ร้อยละ 4.5 และรถสามล้อ ร้อยละ 2.9 โดยส่วนใหญ่สะดวกที่จะเดินทางด้วย

ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อไปยังสถานีในระยะทางประมาณ 3 กิโลเมตร ร้อยละ 47.5 ระยะทาง 5 กิโลเมตร ร้อยละ 31.8 ระยะทาง 7 กิโลเมตร ร้อยละ 8.4 และอื่น ๆ อีก ร้อยละ 12.3

การขั้บรถยนต์ไปยังสถานี ในกรณีที่สถานีรถไฟฟ้ามีสถานที่จอดรถยนต์ ผู้ตอบส่วนใหญ่ร้อยละ 68.6 คิดว่าสะดวกที่จะขั้บรถยนต์ไปจอดที่สถานีเพื่อเดินทางต่อด้วยรถไฟฟ้า ส่วนที่เหลือ ร้อยละ 31.4 คิดว่าไม่สะดวก เนื่องจากไม่แน่ใจไม่เรื่องการดูแลรักษาความปลอดภัยของรถยนต์ ประกอบกับค่าใช้จ่ายในการจอดรถยนต์ และความเพียงพอของจำนวนที่จอดรถยนต์ที่สถานี โดยส่วนใหญ่พอใจ ที่จะขั้บมาในระยะทางประมาณ 3 กิโลเมตร ร้อยละ 41.1 รองลงมาคือระยะทาง 5 กม. ร้อยละ 37.1 ระยะทาง 7 กม. ร้อยละ 9.3 และอื่น ๆ อีกร้อยละ 12.5

1.3.2 ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง ผู้ตอบส่วนใหญ่ร้อยละ 52.7 พอใจที่จะหันมาใช้รถไฟฟ้า ถ้าเวลาที่ใช้ในการเดินทางทั้งหมด จากจุดต้นทางมายังอาคารสำนักงานประมาณ 30 นาที ใช้เวลา 40 นาที ร้อยละ 23.7 และ 50-60 นาที ร้อยละ 16.1 และอื่น ๆ คือใช้เวลาน้อยกว่า 30 นาที หรือมากกว่า 60 นาที อีกร้อยละ 7.4

1.3.3 ค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า (ต่อคนต่อเที่ยว) ผู้ตอบส่วนใหญ่ ร้อยละ 37.6 พอใจที่จะจ่ายในอัตรา 20 บาท รองลงมา 15 บาท ร้อยละ 28.5 อัตรา 10 บาท ร้อยละ 15.3 และ 25-30 บาท ร้อยละ 15.8 และอื่น ๆ อีกร้อยละ 2.9

1.3.4 ความคิดเห็นต่อการหันมาใช้รถไฟฟ้าแทนการเดินทางด้วยรถยนต์ ผู้ตอบส่วนใหญ่ร้อยละ 65.6 คิดว่าจะหันมาใช้รถไฟฟ้าแทนการเดินทางด้วยรถยนต์เพื่อเดินทางมายังอาคารสำนักงาน ถ้าการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าสามารถตอบสนองปัจจัยในด้านความสะดวกในการไปใช้บริการ เวลาที่ใช้ในการเดินทาง และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ในระดับที่ผู้ตอบพึงพอใจ นอกจากปัจจัยดังกล่าวแล้วมีเหตุผลอื่น ๆ เช่น สามารถใช้เวลาในการเดินทางที่แน่นอน ไม่ต้องตื่นแต่เช้า เบื่อที่จะต้องขั้บรถในสภาพการจราจรที่ติดขัด คิดว่าปลอดภัยกว่าขั้บรถยนต์ ต้องการช่วยลดปัญหาการจราจรและมลภาวะ ช่วยลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เนื่องจากการเดินทางด้วยรถยนต์ในปัจจุบันต้องเสียค่าจอดรถในอัตราที่สูง และค่าใช้จ่ายในการใช้ทางด่วน เป็นต้น

สำหรับผู้ใช้รถยนต์ที่จะไม่หันมาใช้รถไฟฟ้านั้นมีร้อยละ 34.4 เนื่องจากเหตุผลต่าง ๆ ดังนี้คือ จำเป็นที่ต้องใช้รถยนต์ในการติดต่อธุรกิจ ร้อยละ 50.6 ต้องใช้รถยนต์ในการรับส่งบุตรหลานที่สถานศึกษา ร้อยละ 31.8 คิดว่ามารยนต์สะดวกและประหยัดกว่าเนื่องจากมีจำนวนผู้โดยสารมาด้วยกันหลายคน ร้อยละ 7.1 ต้องใช้รถยนต์ในการรับส่งสินค้า ร้อยละ 2.4 และเหตุผลอื่น ๆ อีก ร้อยละ 8.1 เช่น พอใจที่จะมาโดยรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าเพราะมีความเป็นส่วนตัว และไม่ต้องเบียดเสียดหรือแย่งกับผู้อื่น บ้านอยู่ในซอยลึกจึงไม่สะดวกที่จะใช้ ขั้บรถยนต์มาแล้วต้องการใช้ประโยชน์ให้เต็มที่ ไม่มีความจำเป็นต้องใช้รถไฟฟ้าเพราะจุดตั้งต้นการเดินทางไม่ไกลจากสถานที่ทำงาน และถ้าไม่ใช้รถยนต์ก็สะดวกที่จะใช้ระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ ที่ไม่ใช้รถไฟฟ้ามากกว่า เป็นต้น

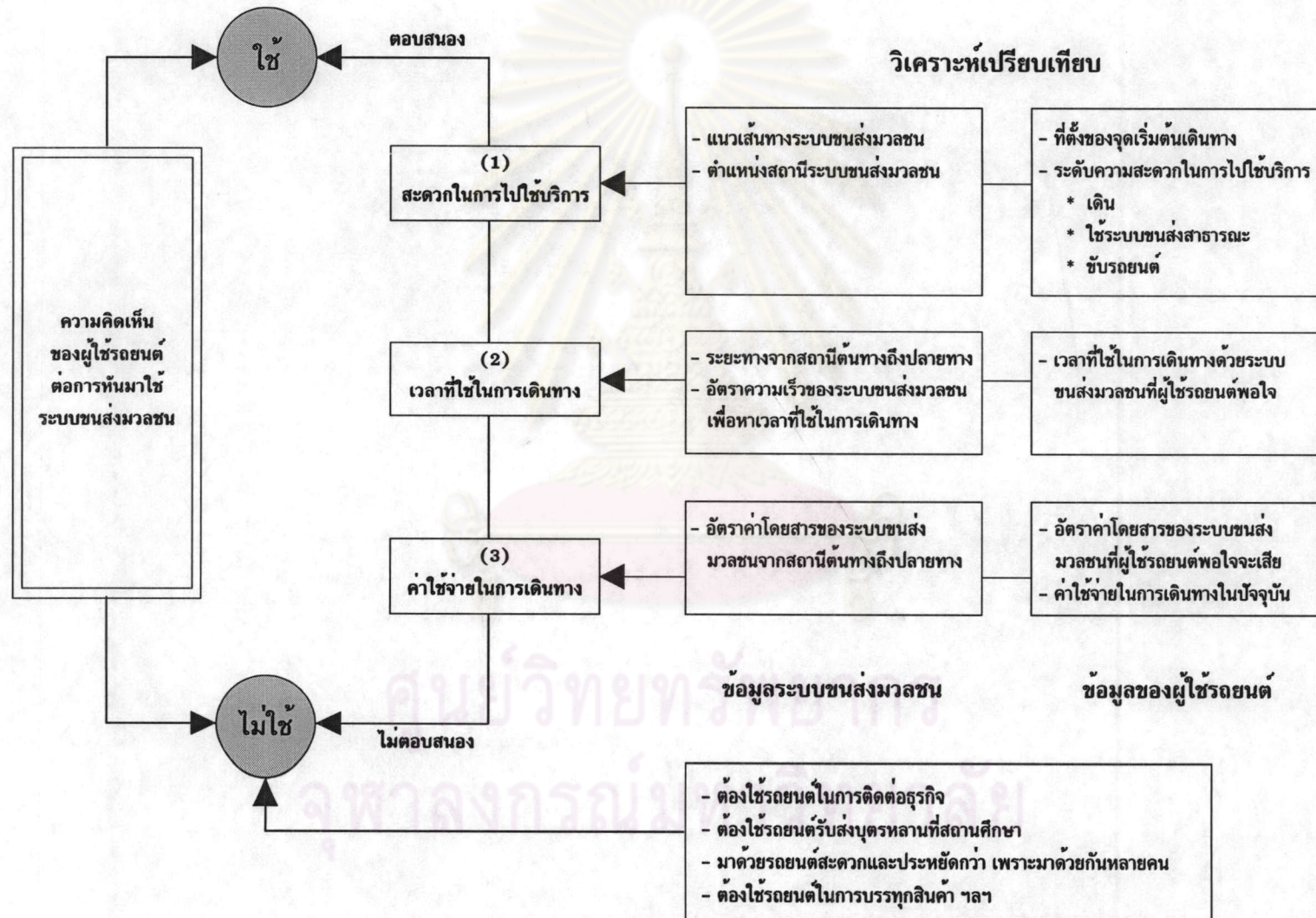
1.4 การวิเคราะห์หาจำนวนผู้ใช้รถยนต์ที่จะหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน

จากการสอบถามความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อการหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน จะแบ่งได้เป็น 2 กลุ่มคือ 1) กลุ่มผู้ที่ไม่ใช้รถไฟฟ้าแทนการเดินทางด้วยรถยนต์ 2) กลุ่มผู้ที่จะเลือกใช้รถไฟฟ้าแทนการเดินทางด้วยรถยนต์ ซึ่งกลุ่มนี้จะใช้ถ้าการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าสามารถตอบสนองในด้านความสะดวกในการมาใช้บริการ เวลาที่ใช้ในการเดินทาง และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ดังนั้นในส่วนนี้จึงต้องวิเคราะห์เพื่อหาว่าการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนสามารถตอบสนองปัจจัยต่าง ๆ ในระดับที่ผู้ตอบพึงพอใจหรือไม่ ซึ่งถ้าสามารถตอบสนองได้ผลของการวิเคราะห์ก็จะจัดอยู่ในกลุ่มผู้ใช้รถยนต์ที่จะหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน ถ้าไม่สามารถตอบสนองได้ก็จะจัดอยู่ในกลุ่มผู้ที่ไม่หันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน ในการวิเคราะห์จะนำข้อมูลทั้งสองด้านคือ ข้อมูลของระบบขนส่งมวลชน ที่ทำการศึกษานับที่ 3 ประกอบกับข้อมูลของผู้ใช้รถยนต์ที่ได้จากการตอบแบบสอบถาม มาวิเคราะห์เปรียบเทียบ ในปัจจัยทั้งสามดังกล่าว โดยมีรายละเอียดการวิเคราะห์ดังนี้คือ

1.4.1 ความสะดวกในการมาใช้บริการ จะพิจารณาความสะดวกในการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า ตามแนวเส้นทางให้บริการที่กำหนดไว้ในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชน ซึ่งประกอบด้วยโครงการในปัจจุบัน 3 โครงการ คือ 1)โครงการรถไฟฟ้ามหานคร 2)โครงการไฮปเวลล์ 3) โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ ส่วนต่อขยายของโครงการทั้ง 3 ในปัจจุบัน และแนวเส้นทางเพิ่มเติมอีก 2 เส้นทาง โดยข้อมูลที่ได้จากการสอบถามจะทราบว่าผู้ใช้รถยนต์สะดวกที่จะมาใช้บริการโดยวิธีการใดบ้าง อันได้แก่ การเดิน การใช้ระบบขนส่งสาธารณะ การขับรถยนต์ไปยังสถานี ในระยะเวลาที่ใช้ในการเดิน และระยะทางในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ หรือขับรถยนต์มายังสถานีเท่าไร เพื่อนำมาวิเคราะห์ว่า จากตำแหน่งของจุดตั้งต้นการเดินทางกับตำแหน่งของสถานีที่อยู่ใกล้ที่สุดนั้น สามารถจะเดินทางมาใช้บริการได้ในระดับดังกล่าวหรือไม่ (สำหรับเกณฑ์ในการพิจารณาระยะทางนั้น ประมาณว่าอัตราความเร็วในการเดิน 40 เมตร ต่อ นาที อัตราความเร็วของรถยนต์ ในเขตชั้นใน 6.5 กม.ต่อชั่วโมง ในเขตชั้นนอก 20 กม.ต่อชั่วโมง)

เนื่องจากข้อมูลในส่วนที่เกี่ยวกับตำแหน่งของสถานีรถไฟฟ้า จะมีการระบุตำแหน่งโดยประมาณเฉพาะโครงการที่มีอยู่ในปัจจุบัน 3 โครงการ ส่วนแนวเส้นทางอื่นที่เพิ่มเติมในแผนแม่บทยังไม่ได้กำหนดแน่ชัด ดังนั้นในการวิเคราะห์หาระยะทางและระยะเวลาในการเดินทางไปใช้บริการเฉพาะโครงการส่วนที่เพิ่มเติม จะพิจารณาจากตำแหน่งที่ตั้งต้นของการเดินทางไปยังแนวเส้นทางที่อยู่ใกล้ที่สุดเท่านั้น สำหรับการเดินทางด้วยรถยนต์เพื่อไปจอดยังสถานี เนื่องจากยังไม่มีกำหนดบริเวณสถานีที่จะจัดสร้างสถานีที่จอดรถ จึงไม่นำปัจจัยนี้มาวิเคราะห์

แนวทางการวิเคราะห์หาจำนวนผู้ใช้รถยนต์ที่จะหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน



1.4.2 เวลาที่ใช้ในการเดินทาง เปรียบเทียบข้อมูลระหว่างอัตราความเร็วของระบบขนส่งมวลชน ซึ่งมีอัตราความเร็วโดยเฉลี่ย 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง กับระยะทางระหว่างสถานีต้นทางกับสถานีปลายทาง เพื่อหาเวลาในการเดินทาง โดยรวมกับระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางไปยังสถานีต้นทางและจากสถานีปลายทางเดินทางไปยังอาคารแต่ละประเภท ว่าใช้เวลาในระดับที่ผู้ตอบแบบสอบถามพอใจหรือไม่

1.4.3 ค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน เปรียบเทียบอัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนที่ผู้ตอบยินดีจะจ่ายกับอัตราที่กำหนดในปัจจุบัน โครงการในปัจจุบันมีอัตราดังนี้คือ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร 6 บาท บวก 1.30 บาทต่อกิโลเมตร โครงการโฮปเวลล์ 0.60 บาทต่อกิโลเมตร โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ 15 บาท ตลอดสาย (แนวเส้นทางสายสุขุมวิท มีระยะทาง 16.4 กม. ดังนั้นอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยประมาณ 0.91 บาท/กม.) ในการวิเคราะห์จะยึดอัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ เป็นหลัก เนื่องจากเป็นโครงการที่ผ่านในพื้นที่ศึกษา โดยถือว่าอัตรา 15 บาท เป็นอัตราต่ำสุด ที่จะมาใช้บริการได้ ในระยะประมาณ 16.4 กม. ระยะทางส่วนที่เกินกว่านี้ จะบวกเพิ่มในอัตรา 0.91 บาท/กม. ในกรณีที่ใช้รถยนต์ในปัจจุบันมีจำนวนผู้ร่วมเดินทางมาด้วยหลายคนจะนำข้อมูลในส่วนของค่าใช้จ่ายในการเดินทางในปัจจุบันโดยรถยนต์มาพิจารณาเปรียบเทียบกับ (เฉพาะค่าทางด่วน ค่าจอดรถยนต์ที่จุดปลายทาง และค่าน้ำมันรถ คิดในอัตรา 1 บาท/กม.) โดยถ้าค่าใช้จ่ายด้วยระบบขนส่งมวลชน (คิดรวมทุกคน) ไม่เกินกว่าระดับที่ต้องเสียในปัจจุบัน ก็ถือว่าสามารถมาใช้บริการได้

ผลจากการวิเคราะห์พบว่าการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนสามารถตอบสนองปัจจัยดังกล่าว ในระดับที่ผู้ตอบแบบสอบถามของอาคารสำนักงานในกลุ่มที่ 2 (ซึ่งมีจำนวนร้อยละ 66.0 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด) ต้องการได้ร้อยละ 62.2 ไม่สามารถตอบสนองในระดับที่พึงพอใจได้ ร้อยละ 37.8 ส่วนใหญ่เนื่องจากไม่สามารถตอบสนองในด้านความสะดวกในการมาใช้บริการ ร้อยละ 76.9 รองลงมาคือไม่สามารถตอบสนองในเรื่องของอัตราค่าโดยสาร ร้อยละ 12.8 ไม่สามารถตอบสนองระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง ร้อยละ 10.3

สรุปได้ว่า ผู้ใช้รถยนต์ในการเดินทางมายังอาคารสำนักงานจะหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนร้อยละ 40.8 ส่วนที่เหลือ ร้อยละ 59.2 ยังคงใช้รถยนต์ในการเดินทาง สำหรับกลุ่มผู้ที่หันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนแทนการเดินทางด้วยรถยนต์นั้น ร้อยละ 41.6 สามารถมาใช้บริการได้ในระยะการเดินทาง (ที่ผู้ตอบสะดวก) ส่วนร้อยละ 58.4 จะต้องใช้ระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ ในการเดินทางมายังสถานี ทั้งหมดนี้จะอยู่ในรัศมีการบริการของ 3 โครงการในปัจจุบัน ร้อยละ 44.6 ในรัศมีการบริการของโครงการที่เพิ่มเติมในแผนแม่บท ร้อยละ 55.4

2. อาคารห้างสรรพสินค้า

2.1 ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางด้วยรถยนต์

ผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งเป็นผู้ที่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทาง และจอดรถยนต์ที่อาคารห้างสรรพสินค้า จำนวน 190 ราย จากจำนวนอาคารห้างสรรพสินค้า 4 อาคาร (รูปที่ 5.2) ในจำนวนนี้เดินทางมาจากประเภทอาคารที่พักอาศัย ร้อยละ 82.8 สำนักงาน ร้อยละ 7.5 ห้างสรรพสินค้า/พาณิชย์ ร้อยละ 5.4 สถานศึกษา ร้อยละ 1.1 และอื่นๆ เช่น โรงงาน โรงแรม โรงพยาบาล สวนลุมพินี อีกร้อยละ 3.2 มีจุดตั้งต้นของการเดินทางอยู่ในเขตกรุงเทพฯชั้นใน ร้อยละ 69.4 เขตกรุงเทพฯชั้นกลาง ร้อยละ 14.5 กรุงเทพฯชั้นนอก ร้อยละ 10.2 และปริมณฑล ร้อยละ 5.9 (แผนที่ 5.5) ใช้เวลาในการเดินทางมากที่สุด 4 ชั่วโมง น้อยสุด 5 นาที โดยเฉลี่ยจะใช้เวลาในการเดินทาง 42 นาที จุดประสงค์ของการเดินทางมายังห้างสรรพสินค้า เพื่อมาซื้อสินค้า ร้อยละ 58.6 มาซื้อสินค้าและรับประทานอาหาร ร้อยละ 28.0 มารับประทานอาหาร ร้อยละ 6.5 มาทำงาน ร้อยละ 3.2 ติดต่อธุรกิจ ร้อยละ 1.6 และอื่นๆ เช่น มาหาเพื่อน เล่นสนุกเกอร์ เดินเที่ยว อีกร้อยละ 2.2 จำนวนผู้ที่นั่งมาในรถยนต์ต่อคันโดยส่วนใหญ่ ร้อยละ 39.2 จะมีจำนวน 2 คน รองลงมาจำนวน 1 คน ร้อยละ 24.7 จำนวน 3 คน ร้อยละ 19.4 จำนวน 4 คน ร้อยละ 11.8 และมากกว่า 4 คน ร้อยละ 4.8

ในการเดินทางมายังห้างสรรพสินค้า ใช้ทางด่วน ร้อยละ 9.7 ไม่ใช้ทางด่วน ร้อยละ 90.3 โดยส่วนใหญ่ ร้อยละ 58.4 จะใช้รถยนต์เพียงเพื่อเดินทางไปมาระหว่างจุดต้นทางกับอาคารห้างสรรพสินค้า ส่วนที่เหลือ ร้อยละ 41.6 ต้องใช้รถยนต์ในการเดินทางไปยังสถานที่อื่นๆอีก ได้แก่ เดินทางไปทำธุระส่วนตัว เช่น ไปห้างสรรพสินค้าแห่งอื่น ไปดูภาพยนตร์ ร้อยละ 81.4 ไปติดต่อธุรกิจ ร้อยละ 17.3 และรับส่งบุตรหลานที่สถานศึกษา ร้อยละ 1.3

2.2 ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้อาคารจอดรถยนต์

ผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งจอดรถยนต์ที่ห้างสรรพสินค้านั้น ร้อยละ 97.3 ไม่ต้องเสียค่าจอดรถยนต์ ร้อยละ 2.7 ต้องเสียค่าจอดรถยนต์ ระยะเวลาที่ใช้ในการจอดรถยนต์สูงสุด 6 ชั่วโมง น้อยสุด 10 นาที โดยเฉลี่ยจะใช้เวลาในการจอดรถประมาณ 1 ชั่วโมง 32 นาที

การกำหนดอัตราค่าจอดรถยนต์ของอาคารห้างสรรพสินค้านั้น ผู้ที่มาใช้บริการ (ที่ได้รับการประทับตราบัตรจอดรถยนต์) จะสามารถจอดรถได้ฟรีภายในระยะเวลาประมาณ 1-3 ชั่วโมง โดยการซื้อสินค้าหรือรับประทานอาหารของห้างสรรพสินค้าในอัตราที่กำหนดไว้ ส่วนผู้ที่ไม่ได้มาใช้บริการ (ไม่ได้ประทับตราบัตรจอดรถยนต์) จะต้องเสียค่าจอดรถในอัตรา 20-30 บาทต่อชั่วโมง ห้างสรรพสินค้าบางแห่ง เช่น ห้างเซ็นทรัลสิลม สีมคอมเพล็กซ์ ในวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ หรือวันหยุดราชการ สามารถจอดรถได้ฟรีโดยไม่ต้องประทับตราที่จอดรถยนต์ (ตารางที่ 5.8)

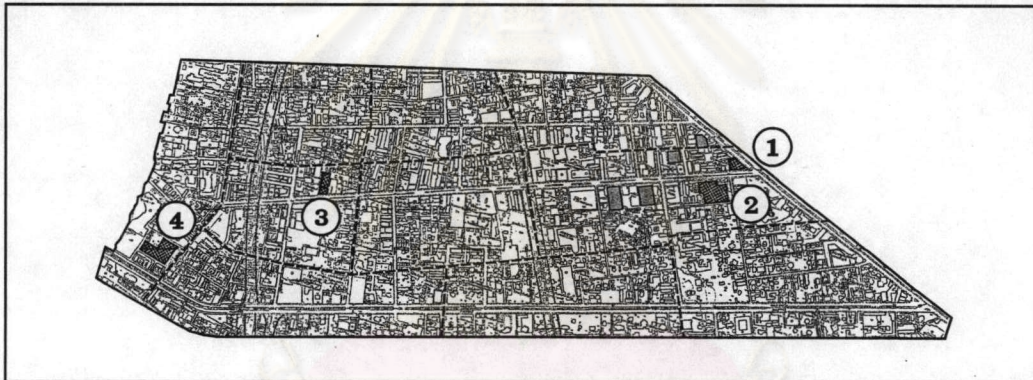


(3) ห้างเซ็นทรัลสีลม



(1) ห้างโรบินสันสีลม

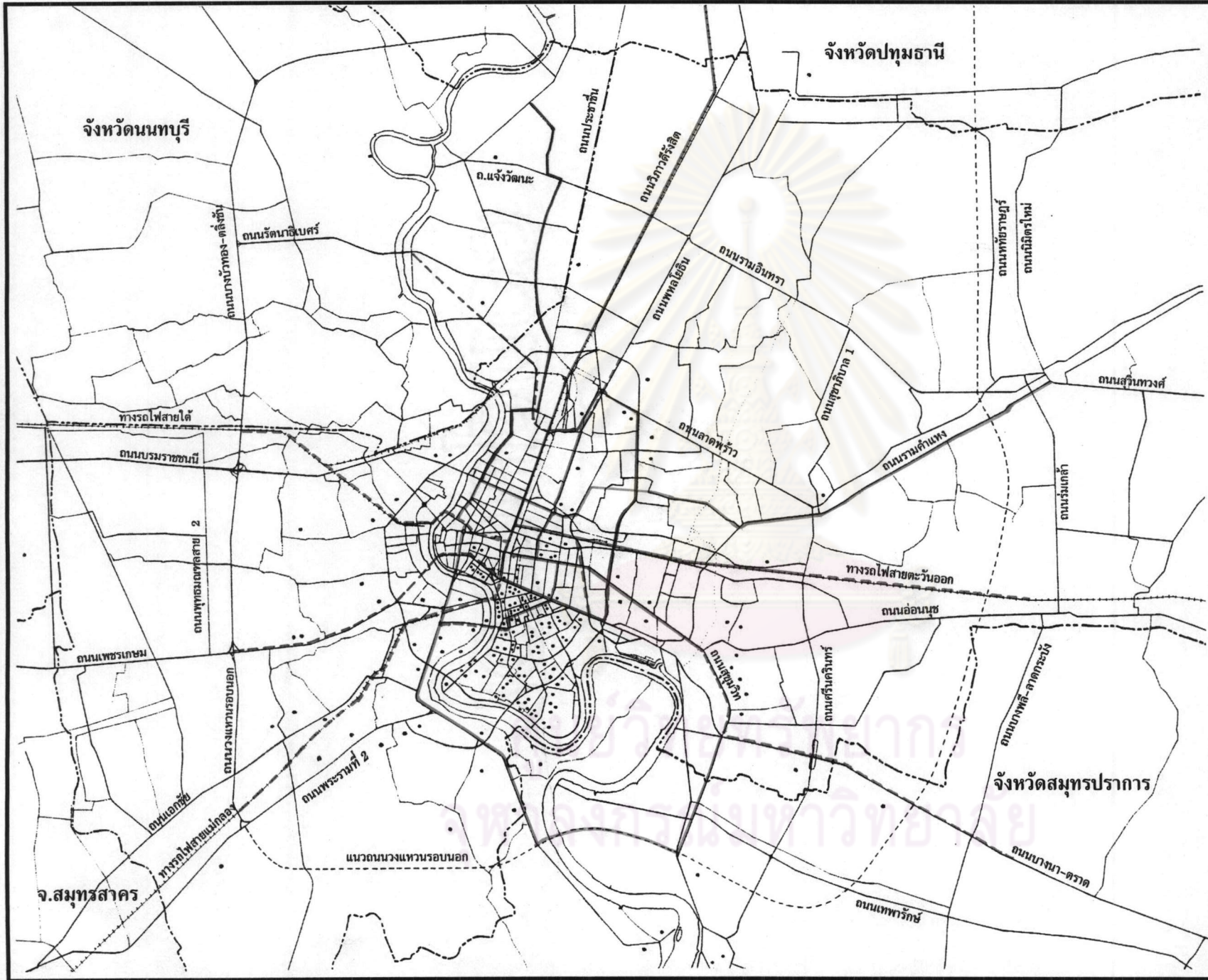
(4) ห้างโรบินสันบางรัก



(2) สีลมคอมเพล็กซ์

รูปที่ 5.2 แสดงอาคารห้างสรรพสินค้าที่ได้สำรวจความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์

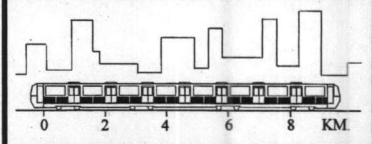




แสดงจุดตั้งต้นการเดินทางของผู้ที่จอดรถยนต์ที่ห้างสรรพสินค้าที่ได้ทำการสำรวจความคิดเห็น

- สัญลักษณ์ :
- (thick solid line) โครงการรถไฟฟ้ามหานคร
 - (medium solid line) โครงการไฮปเวลล์
 - (thin solid line) ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ
 - (dashed line) เส้นทางเพิ่มเติมตามแผนแม่บท
 - (dotted line) เส้นทางเพิ่มเติมตามแผนแม่บท
 - (dash-dot line) ส่วนต่อขยายโครงการปัจจุบัน
 - จุดตั้งต้นการเดินทาง

ที่มา : ข้อมูลจากแบบสอบถาม



แนวทางการกำหนดมาตรการควบคุมเกี่ยวกับที่จอดรถยนต์สำหรับอาคารในพื้นที่ที่มีการบริการของระบบขนส่งมวลชน
กรณีศึกษา ย่านศูนย์กลางธุรกิจ ถนนสีลม

ตารางที่ 5.8 แสดงอัตราค่าจอดรถยนต์ของอาคารห้างสรรพสินค้า/พาณิชย์

ชื่ออาคาร	อัตราค่าจอดรถ	
	ผู้มาติดต่อ (ได้ประทับตราจอดรถ)	ผู้ที่ไม่ได้มาติดต่อ (ไม่ได้ประทับตราจอดรถ)
1 ห้างโรบินสันสีลม	ซื้อสินค้าหรือทานอาหาร 100 บาท ขึ้นไป สามารถจอดรถฟรี 3 ชั่วโมง	ชั่วโมงละ 30 บาท
2 สีลมคอมเพล็กซ์	ซื้อสินค้าหรือทานอาหาร 100 บาท ขึ้นไป ภายในศูนย์การค้า จอดรถฟรี 2 ชั่วโมง ซื้อสินค้าจากห้างเซ็นทรัล 300 บาทขึ้นไป จอดรถฟรี 1 ชั่วโมง	ชั่วโมงละ 30 บาท เสาร์-อาทิตย์ วันหยุดราชการ จอดรถฟรี
3 ห้างเซ็นทรัลสีลม	ซื้อสินค้า 200 บาท จอดรถฟรี 2 ชั่วโมงแรก ซื้อสินค้า 3,000 บาท จอดรถฟรีถึง 20.30 น.	ชั่วโมงแรกฟรี ต่อไปชั่วโมงละ 20 บาท ระหว่าง 20.30-24.00 น. ชั่วโมงละ 50 บาท ระหว่าง 24.00-07.00 น. ชั่วโมงละ 200 บาท เสาร์-อาทิตย์ วันหยุดราชการ จอดรถฟรี
4 ห้างโรบินสันบางรัก	ซื้อสินค้าหรือทานอาหาร 100 บาท ขึ้นไป สามารถจอดรถฟรี 3 ชั่วโมง	ชั่วโมงละ 30 บาท
5 ชาญอิสรหาวเวอร์	ซื้อสินค้าหรือทานอาหาร 50 บาทขึ้นไป จอดรถฟรี 2 ชั่วโมง ผู้มาติดต่องาน จอดรถฟรี 2 ชั่วโมง	ชั่วโมงละ 20 บาท ระหว่าง 19.00-6.00 น. มีตราประทับร้านอาหาร เสียค่าจอดรถ 20 บาท
7 ธนิยะพลาซ่า	ซื้อสินค้าหรือทานอาหาร จอดรถฟรี 2 ชั่วโมง	ชั่วโมงละ 20 บาท
8 ยูโนเต็คเซ็นเตอร์	จอดรถฟรี 1 ชั่วโมง ต่อไปชั่วโมงละ 30 บาท	15 นาทีแรก จอดฟรี ชั่วโมงละ 30 บาท

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากการศึกษาปริมาณการใช้อาคารจอดรถยนต์ในช่วงเวลาหนึ่งวันของอาคารห้างสรรพสินค้า (ในวันธรรมดา) จำนวน 2 อาคาร คือ ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลสีลม และห้างโรบินสัน บางรัก มีลักษณะดังนี้คือ

อาคารห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลสีลม จำนวนที่จอดรถยนต์ 169 คัน เปิดบริการตั้งแต่เวลา 10.00-20.00 น. ช่วงเวลาที่มีรถเข้าจอดมากที่สุดคือช่วงเวลา 14.00-15.00 น. จำนวน 110 คัน ส่วนช่วงเวลาที่มียุติยานยนต์ออกมากที่สุดคือ 16.00-17.00 น. จำนวน 119 คัน โดยช่วงเวลาที่มียุติยานยนต์อยู่ในอาคารมากที่สุดคือ 14.00-15.00 น. จำนวน 134 คัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 79.29 ของจำนวนที่จอดรถทั้งหมด รวมปริมาณรถที่เข้ามาใช้อาคารจอดรถในวันดังกล่าวเท่ากับ 857 คัน คิดเป็นสัดส่วน 5.07 ของจำนวนที่จอดรถยนต์ทั้งหมด (ปริมาณการใช้อาคารดังกล่าวไม่รวมผู้ที่ใช้อาคารจอดรถที่เป็นพนักงาน หรือผู้ที่มาเช่าที่จอดรถซึ่งจะมีสติ๊กเกอร์ติดที่รถ เพราะผู้ใช้ส่วนนี้จะได้รับบัตรจอดรถที่ไม่ได้มีการบันทึกเวลาเข้าออก โดยห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลสีลมจะแบ่งพื้นที่จอดรถเป็นสองส่วนคือในส่วนชั้น 1-4 เป็นที่จอดรถสำหรับลูกค้า จำนวน 169 คัน และเป็นที่จอดรถของพนักงานและผู้มาเช่าจอดในชั้น 6-7 จำนวน 159 คัน ในการคำนวณหาสัดส่วนการใช้อาคารจอดรถจะเทียบจากจำนวนที่จอดรถเฉพาะในชั้นที่จัดไว้สำหรับลูกค้าคือในชั้น 1-4)

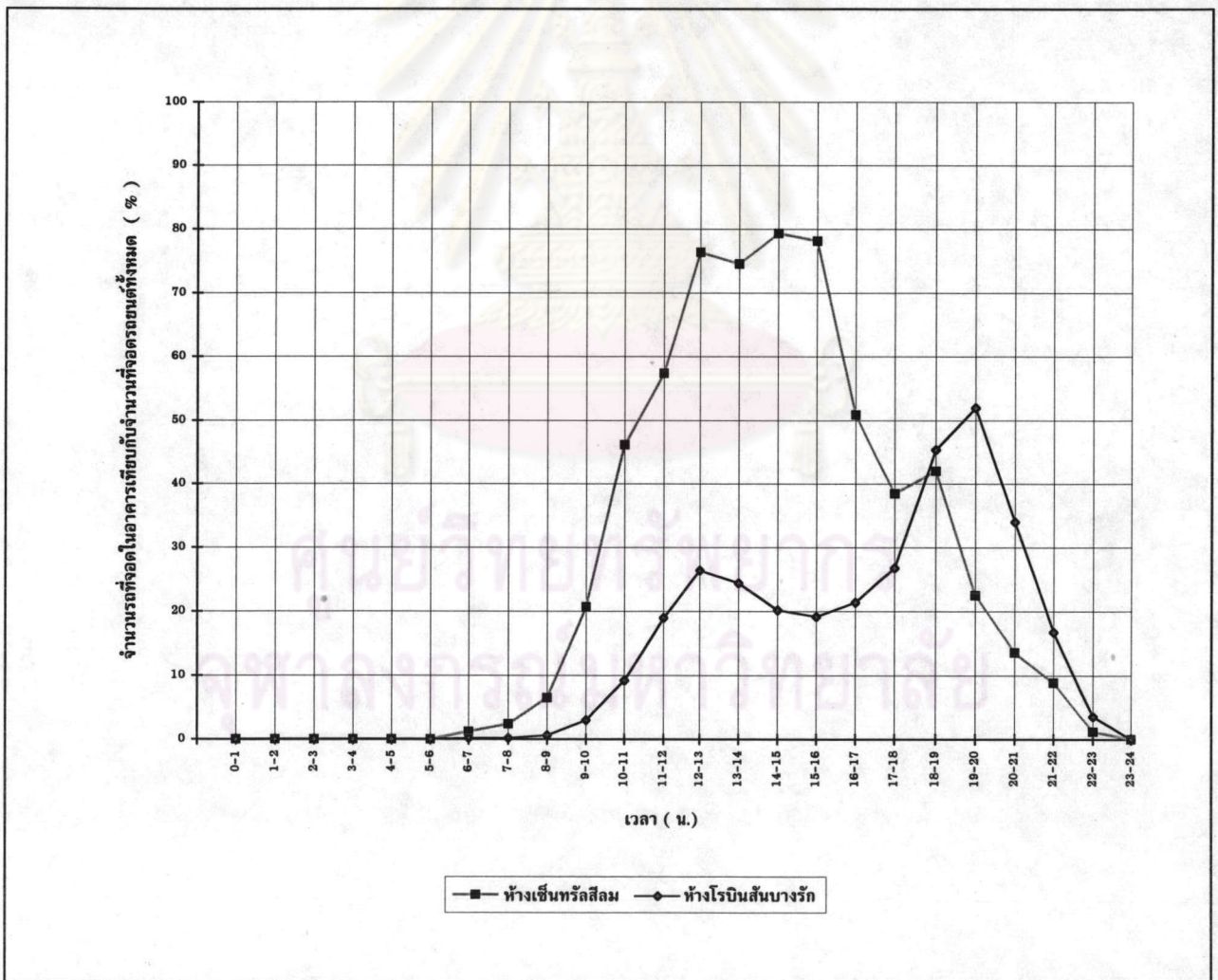
อาคารห้างสรรพสินค้าโรบินสันบางรัก จำนวนที่จอดรถยนต์ทั้งหมด 500 คัน เปิดบริการตั้งแต่เวลา 10.00-22.00 น. ในส่วนของชั้นซูเปอร์มาร์เก็ต เปิดบริการถึง 24.00 น. ช่วงเวลาที่มีรถเข้าจอดมากที่สุดคือช่วงเวลา 18.00-19.00 น. จำนวน 188 คัน ส่วนช่วงเวลาที่มียุติยานยนต์ออกมากที่สุดคือ 20.00-21.00 น. จำนวน 119 คัน โดยช่วงเวลาที่มียุติยานยนต์อยู่ในอาคารมากที่สุดคือ 19.00-20.00 น. จำนวน 260 คัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 52.0 ของจำนวนที่จอดรถยนต์ทั้งหมด รวมปริมาณยานยนต์ที่เข้ามาใช้อาคารจอดรถยนต์ในวันดังกล่าวเท่ากับ 1,237 คัน คิดเป็นสัดส่วน 2.47 ของจำนวนที่จอดรถยนต์ทั้งหมด (จากการสอบถามเจ้าหน้าที่ในช่วงวันหยุดหรือ วันที่จัดงานเทศกาลต่าง ๆ ปริมาณจะสูงเพิ่มกว่านี้ โดยในบางครั้งอาจต้องมีการจอดรถซ้อนคัน แต่จำนวนที่จอดรถที่มีอยู่ยังสามารถรองรับได้)

จากปริมาณการใช้อาคารจอดรถยนต์ของห้างสรรพสินค้าทั้งสองอาคารจะมีส่วนที่คล้ายและแตกต่างกัน กล่าวคือช่วงเวลาที่มียุติยานยนต์มากจะเป็นสองช่วงหลักเหมือนกันคือช่วงกลางวัน ประมาณ 12.00-14.00 น. และอีกครั้งในช่วงเย็นถึงดึก ประมาณ 18.00-20.00 น. แต่ช่วงเวลาที่มียุติยานยนต์อยู่ในอาคารมากที่สุดจะสลับกันระหว่างสองอาคาร ทั้งนี้อาจเป็นเพราะช่วงเวลาการให้บริการที่ต่างกันโดยห้างโรบินสันจะมีช่วงเวลาการให้บริการถึง 24.00 น. ประกอบกับตำแหน่งที่ตั้งของอาคารห้างสรรพสินค้าที่มีผลต่อกลุ่มลูกค้าที่จะมาใช้บริการ โดยห้างเซ็นทรัลสีลมจะอยู่ใกล้บริเวณที่เป็นอาคารสำนักงานในย่านสีลม ส่วนอาคารโรบินสันบางรักจะอยู่ใกล้กับย่านร้านค้าพักอาศัยในย่านบางรัก และทางด้านเขตสาทร บางคอแหลม

ตารางที่ 5.9 แสดงปริมาณรถยนต์ในอาคารจอดรถยนต์ของอาคารห้างสรรพสินค้าในช่วงเวลาหนึ่งวัน

ช่วงเวลา (0.00-24.00 น.)	0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24	รวม
ห้างเซ็นทรัลสีลม																									
ปริมาณรถเข้า (คัน)	0	0	0	0	0	0	2	5	9	31	72	90	95	100	110	91	73	59	66	51	3	0	0	0	857
ปริมาณรถออก (คัน)	0	0	0	0	0	0	0	3	2	7	29	71	63	103	102	93	119	80	60	84	18	8	13	2	857
ปริมาณรถในอาคาร (คัน)	0	0	0	0	0	0	2	4	11	35	78	97	129	126	134	132	86	65	71	38	23	15	2	0	
ร้อยละของจำนวนที่จอดรถ	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.18	2.37	6.51	20.71	46.15	57.40	76.33	74.56	79.29	78.11	50.89	38.46	42.01	22.49	13.61	8.88	1.18	0.00	
ห้างโรบินสันบางรัก																									
ปริมาณรถเข้า (คัน)	0	0	0	0	0	0	1	0	2	12	43	92	106	98	71	85	83	100	188	175	110	56	15	0	1237
ปริมาณรถออก (คัน)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	43	69	108	92	90	72	73	95	142	200	142	81	18	1237
ปริมาณรถในอาคาร (คัน)	0	0	0	0	0	0	1	1	3	15	46	95	132	122	101	96	107	134	227	280	170	84	18	0	
ร้อยละของจำนวนที่จอดรถ	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.20	0.20	0.60	3.00	9.20	19.00	26.40	24.40	20.20	19.20	21.40	26.80	45.40	52.00	34.00	16.80	3.60	0.00	

ที่มา: ห้างเซ็นทรัลสีลม , ห้างโรบินสันบางรัก



แผนภูมิที่ 5.2 แสดงปริมาณรถยนต์ในอาคารจอดรถยนต์ของอาคารห้างสรรพสินค้าในช่วงเวลาหนึ่งวัน

2.3 ความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อการหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน

2.3.1 ความสะดวกในการไปใช้บริการ

การเดินทางไปยังสถานี ผู้ใช้รถยนต์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่า ในการที่จะไปใช้บริการของรถไฟฟ้า นั้น สะดวกที่จะเดินทางไปยังสถานีรถไฟฟ้าโดยใช้เวลาไม่เกิน 10 นาที ร้อยละ 40.1 รองลงมาคือใช้เวลา 5 นาที ร้อยละ 27.5 ใช้เวลา 15 นาที ร้อยละ 20.3 และมากกว่า 20 ถึง 30 นาที ร้อยละ 12.1

การใช้ระบบขนส่งสาธารณะไปยังสถานี กรณีที่สถานีรถไฟฟ้าอยู่ไกลเกินกว่าที่จะเดินไปได้ในระยะเวลาที่ผู้ตอบพอใจ และจำเป็นจะต้องใช้ระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ เพื่อเดินทางไปยังสถานีต่อหนึ่งก่อน ร้อยละ 36.4 คิดว่าไม่สะดวกที่จะไปใช้ ส่วนที่เหลือ ร้อยละ 63.6 คิดว่ายังสะดวกที่จะไปใช้บริการ โดยระบบขนส่งสาธารณะที่จะเลือกใช้ส่วนใหญ่คือรถประจำทาง ร้อยละ 63.4 รองลงมาคือ รถไมโครบัส ร้อยละ 13.8 มอเตอร์ไซด์ ร้อยละ 8.9 รถประจำทางปรับอากาศ ร้อยละ 5.7 รถแท็กซี่และรถสามล้อ เท่ากันคือร้อยละ 4.1 ผู้ตอบส่วนใหญ่สะดวกที่จะเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพื่อไปยังสถานี ในระยะทางประมาณ 5 กม. ร้อยละ 43.8 รองลงมา 3 กม. ร้อยละ 36.5 7 กม. ร้อยละ 8.3 และอื่นๆอีก ร้อยละ 11.4

การขับรถยนต์ไปยังสถานี กรณีที่สถานีรถไฟฟ้ามีสถานที่จอดรถยนต์ ผู้ตอบส่วนใหญ่ร้อยละ 67.1 คิดว่า สะดวกที่จะขับรถไปจอดที่สถานีเพื่อเดินทางต่อด้วยรถไฟฟ้า ส่วนที่เหลือ ร้อยละ 32.9 คิดว่าไม่สะดวก เนื่องจากไม่มั่นใจเรื่องการดูแลรักษาความปลอดภัยของรถยนต์ โดยส่วนใหญ่สะดวกที่จะขับรถยนต์มายังสถานีในระยะทางประมาณ 5 กม. ร้อยละ 45.6 รองลงมา 3 กม. ร้อยละ 36.9 7 กม. ร้อยละ 2.9 และอื่นๆอีกร้อยละ 14.6

2.3.2 ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง ผู้ตอบส่วนใหญ่พอใจที่จะมาใช้บริการรถไฟฟ้า ถ้าเวลาที่ใช้ในการเดินทางทั้งหมดจากจุดต้นทางมายังอาคารห้างสรรพสินค้า ประมาณ 30 นาที ร้อยละ 45.7 ใช้เวลา 40 นาที ร้อยละ 13.3 50-70 นาที ร้อยละ 10.4 และอื่นๆคือใช้เวลาน้อยกว่า 30 นาที ร้อยละ 30.6

2.3.3 ค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า (ต่อคนต่อเที่ยว) ผู้ตอบส่วนใหญ่พอใจที่จะจ่ายในอัตรา 20 บาท ร้อยละ 35.2 รองลงมา 15 บาท ร้อยละ 22.7 อัตรา 10 บาท ร้อยละ 18.8 และ 25-30 ร้อยละ 17.6 และอื่นๆ อีก ร้อยละ 5.7

2.3.4 ความคิดเห็นต่อการหันมาใช้รถไฟฟ้าแทนการเดินทางด้วยรถยนต์ ผู้ตอบส่วนใหญ่ ร้อยละ 68.3 คิดว่าจะหันมาใช้รถไฟฟ้าแทนการเดินทางด้วยรถยนต์เพื่อเดินทางมายังอาคารห้างสรรพสินค้า ถ้าการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าสามารถตอบสนองปัจจัยในด้านความสะดวกในการไปใช้บริการ เวลาที่ใช้ในการเดินทาง และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ในระดับที่ผู้ตอบพึงพอใจ

สำหรับผู้ใช้รถยนต์ที่จะไม่หันมาใช้รถไฟฟ้านั้นมีร้อยละ 31.7 เนื่องจากเหตุผลต่าง ๆ ดังนี้คือ คิดว่ามารถยนต์สะดวกและประหยัดกว่าเนื่องจากมีจำนวนผู้โดยสารมาด้วยกันหลายคน และจำเป็นต้องใช้รถบรรทุกสินค้าที่เข้ามา ร้อยละ 71.2 จำเป็นที่จะต้องใช้รถยนต์ในการติดต่อธุรกิจ ร้อยละ 6.8 และเหตุผลอื่น ๆ อีก ร้อยละ 22.0 เช่น ต้องใช้รถยนต์เดินทางไปทำธุระส่วนตัว ระยะทางสั้นไม่จำเป็นต้องใช้ รถไม่ค่อยติดมากในวันหยุด ขับรถยนต์มาเองจะสะดวกและรวดเร็วกว่า เป็นต้น

2.4 การวิเคราะห์หาจำนวนผู้ใช้รถยนต์ที่จะหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน

ผลจากการวิเคราะห์พบว่าการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน สามารถตอบสนองปัจจัยต่าง ๆ ในการเดินทางในระดับที่ผู้ตอบแบบสอบถามของอาคารห้างสรรพสินค้าในกลุ่มที่ 2 (ซึ่งมีจำนวนร้อยละ 68.3 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด) ต้องการได้ร้อยละ 32.3 ไม่สามารถตอบสนองในระดับที่พึงพอใจได้ ร้อยละ 67.7 โดยไม่สามารถตอบสนองในด้านความสะดวกในการเดินทางมาใช้บริการ ร้อยละ 66.4 รองลงมาคือระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง ร้อยละ 20.2 และอัตราค่าโดยสาร ร้อยละ 13.4 การที่ไม่สามารถตอบสนองได้ในอัตราค่อนข้างสูงนี้ เนื่องจากผู้ตอบส่วนใหญ่ ร้อยละ 51.7 มีจุดต้นทางอยู่ในเขตสาทร บางคอแหลม ยานนาวา บางรัก ซึ่งผู้ที่อยู่ในเขตบางรักและสาทรนั้น อยู่ใกล้ที่ตั้งของห้างสรรพสินค้าเมื่อวิเคราะห์แล้วการใช้รถยนต์จะสะดวกรวดเร็วโดยเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อยกว่า เนื่องจากมีระยะทางสั้น ส่วนในเขตบางคอแหลม และยานนาวา นั้น ไม่มีแนวเส้นทางระบบขนส่งมวลชนที่จะสามารถมาใช้บริการได้ ประกอบกับจำนวนผู้ที่นั่งมาในรถยนต์ส่วนใหญ่ ร้อยละ 76.3 จะมีตั้งแต่ 2 คนขึ้นไป และส่วนใหญ่ไม่ต้องเสียค่าจอดรถยนต์ที่ห้างสรรพสินค้า

สรุปได้ว่า ผู้ใช้รถยนต์ในการเดินทางมายังอาคารห้างสรรพสินค้าจะหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน ร้อยละ 22.0 ส่วนที่เหลือ ร้อยละ 78.0 ยังคงใช้รถยนต์ในการเดินทาง สำหรับกลุ่มผู้ที่จะหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนแทนการเดินทางด้วยรถยนต์นั้น ร้อยละ 58.5 สามารถมาใช้บริการได้ในระยะการเดินทาง (ที่ผู้ตอบสะดวก) ส่วนร้อยละ 41.5 จะต้องใช้ระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ ในการเดินทางมายังสถานี ทั้งหมดนี้จะอยู่ในรัศมีการบริการของ 3 โครงการในปัจจุบัน ร้อยละ 43.9 ในรัศมีการบริการของโครงการที่เพิ่มเติมในแผนแม่บท ร้อยละ 56.1

3. อาคารโรงแรม

3.1 ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางด้วยรถยนต์

ผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งเป็นผู้ที่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางและจอดรถยนต์ที่อาคารโรงแรม จำนวน 160 ราย จากจำนวนอาคารโรงแรม 6 อาคาร (รูปที่ 5.3) โดยแยกตามประเภทการใช้สอยอาคาร 3 ประเภท อันได้แก่ ส่วนโถงประชุม ภัตตาคาร และ โรงแรม (ห้องพัก) จำนวนผู้ตอบในแต่ละประเภทกำหนดตามสัดส่วนพื้นที่ใช้สอยที่มีผลต่อการจัดสร้างที่จอดรถยนต์ตามกฎหมาย โดยแบ่งกลุ่มผู้ตอบตามวัตถุประสงค์ของการเดินทาง ดังนี้คือ 1) โถงประชุม คือกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามที่มีจุดประสงค์ในการเดินทางมายังโรงแรมเพื่อมาประชุม สัมมนา หรือ มางานเลี้ยง จำนวน 95 ราย ร้อยละ 59.3 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามประเภทอาคารโรงแรมทั้งหมด 2) ภัตตาคาร คือผู้ที่มีจุดประสงค์ในการเดินทางเพื่อมารับประทานอาหาร จำนวน 43 ราย ร้อยละ 26.9 3) โรงแรม (ส่วนของห้องพัก) เนื่องจากการจัดที่จอดรถยนต์สำหรับส่วนนี้จะแบ่งได้เป็น 2 ส่วน คือ ที่จอดรถยนต์ส่วนแรก เป็นที่จอดรถยนต์สำหรับบริการแขกที่มาพักซึ่งส่วนใหญ่เป็นชาวต่างประเทศ อันได้แก่ รถลีมูซีน รถบัส หรือรถตู้นำเข้าเที่ยว ซึ่งคาดว่าจะการจัดสร้างระบบขนส่งมวลชนจะไม่มีผลต่อปริมาณการใช้ที่จอดรถในส่วนดังกล่าว ที่จอดรถยนต์ส่วนที่สอง จัดไว้สำหรับกลุ่มผู้คือผู้ที่มีจุดประสงค์ในการเดินทางเพื่อมาพบหรือมาติดต่อธุรกิจกับแขกผู้มาพักโรงแรม ซึ่งกลุ่มดังกล่าวนี้จะเป็นกลุ่มผู้ที่ทำการสำรวจความคิดเห็น กำหนดจำนวน 22 ราย ร้อยละ 13.8 ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

ในจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด 160 ราย เดินทางมาจากอาคารที่พักอาศัย ร้อยละ 52.9 รองลงมาคือ สำนักงาน ร้อยละ 37.9 ห้างสรรพสินค้า/พาณิชย์ ร้อยละ 4.6 สถานศึกษา ร้อยละ 0.6 และอื่นๆ เช่น โรงงาน โรงแรม อีกร้อยละ 4.0 มีจุดตั้งต้นของการเดินทางอยู่ในเขตกรุงเทพฯชั้นในร้อยละ 52.3 เขตกรุงเทพฯชั้นกลาง ร้อยละ 24.8 กรุงเทพฯชั้นนอก ร้อยละ 13.1 และปริมณฑล ร้อยละ 9.8 (แผนที่ 5.6) ใช้เวลาในการเดินทางมากที่สุด 3 ชั่วโมง น้อยสุด 5 นาที โดยเฉลี่ยจะใช้เวลาในการเดินทาง 54 นาที จำนวนผู้ที่นั่งมาในรถยนต์ต่อคันโดยส่วนใหญ่จะมีจำนวน 1 คน ร้อยละ 51.6 รองลงมาจำนวน 2 คน ร้อยละ 29.4 จำนวน 3 คน ร้อยละ 6.5 จำนวน 4 คน ร้อยละ 7.8 และมากกว่า 4 คน ร้อยละ 4.7

ในการเดินทางมายังโรงแรม ใช้ทางด่วน ร้อยละ 22.1 ไม่ใช้ทางด่วนร้อยละ 77.9 โดยส่วนใหญ่ ร้อยละ 78.4 ต้องใช้รถยนต์ในการเดินทางไปยังสถานที่อื่นๆด้วยได้แก่ ไปติดต่อธุรกิจ ร้อยละ 59.2 และรับส่งบุตรหลานที่สถานศึกษา ร้อยละ 8.2 และอื่นๆ เช่น ใช้เดินทางไปทำงาน ไปธุระส่วนตัว ร้อยละ 32.7 ส่วนที่เหลืออีก ร้อยละ 21.6 จะใช้รถยนต์เพียงเพื่อเดินทางไปมาระหว่างจุดต้นทางกับอาคารโรงแรม



(1) โรงแรมดุสิตธานี



(2) โรงแรมนารายณ์



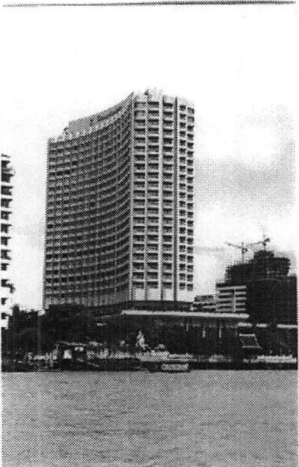
(3) โรงแรมทาวเวอร์อินน์

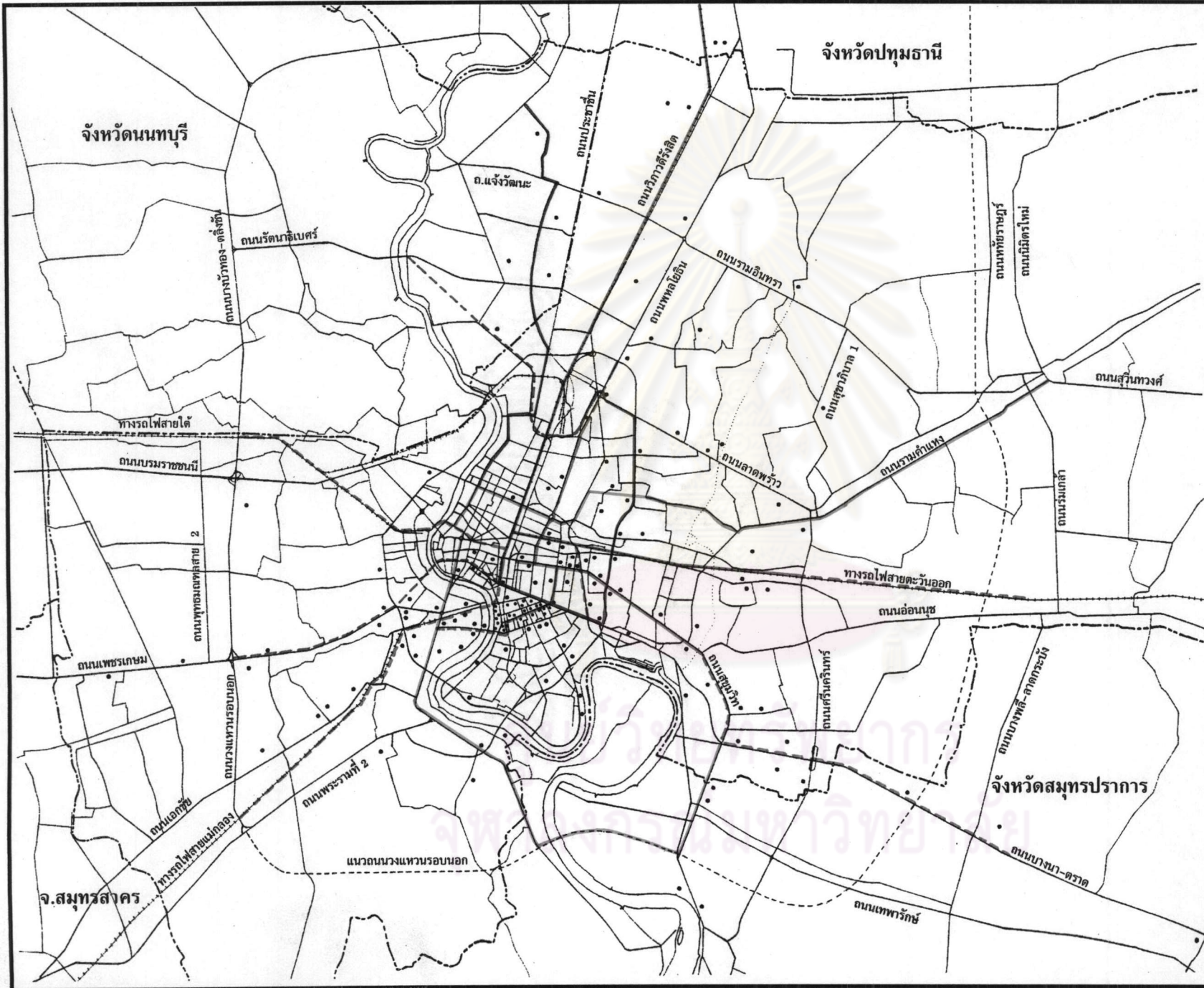


(4) โรงแรมซอลิเดย์อินน์

(5) โรงแรมแชงกรีลา

(6) โรงแรมเอเวอร์กรีน





**แสดงจุดตั้งต้นการเดินทางของ
ผู้ที่จอดรถยนต์ที่โรงแรม
ที่ได้ทำการสำรวจความคิดเห็น**

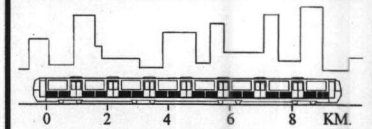
สัญลักษณ์ :

- แนวเส้นทางระบบขนส่งมวลชน
- โครงการรถไฟฟ้ามหานคร
 - โครงการโฮปเวลล์
 - ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ
 - เส้นทางเพิ่มเติมตามแผนแม่บท
 - เส้นทางเพิ่มเติมตามแผนแม่บท
 - - - ส่วนต่อขยายโครงการปัจจุบัน
- จุดตั้งต้นการเดินทาง

ที่มา : ข้อมูลจากแบบสอบถาม



แผนที่ 5.6



แนวทางการกำหนดมาตรการควบคุม
เกี่ยวกับที่จอดรถยนต์สำหรับอาคาร
ในพื้นที่ที่มีการบริการของระบบขนส่งมวลชน
กรณีศึกษา ย่านศูนย์กลางธุรกิจ ถนนสีลม

3.2 ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้อาคารจอดรถยนต์

ผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งจอดรถยนต์ที่โรงแรมทั้งหมดนั้นไม่ต้องเสียค่าจอดรถยนต์ เนื่องจากเป็นผู้ที่มาใช้บริการของโรงแรมทั้งหมด ระยะเวลาที่ใช้ในการจอดรถยนต์ กรณีที่มาจากเลี้ยง/ประชุมสัมมนา จะขึ้นกับช่วงเวลาการจัดงาน และประเภทของงานเลี้ยง ส่วนใหญ่นานประมาณ 3 ชั่วโมง สำหรับผู้มาทานอาหารจะใช้เวลา 1-2 ชั่วโมง ผู้ที่มาติดต่อธุรกิจใช้เวลาประมาณ 0.5-2 ชั่วโมง

การกำหนดอัตราค่าจอดรถของอาคารโรงแรมนั้น เนื่องจากอาคารมีการใช้สอยหลายประเภทอยู่ร่วมกัน ดังนั้นในการกำหนดอัตราค่าจอดรถสำหรับบางโรงแรมจะระบุแตกต่างกันในแต่ละประเภท เช่น ถ้ามารับประทานอาหาร สามารถจอดฟรีในระยะเวลา 3 ชั่วโมง ถ้ามางานเลี้ยงจะสามารถจอดฟรีตลอดเวลาที่มืงาน ใช้บริการร้านค้าหรือติดต่อส่วนสำนักงานจะจอดฟรีในระยะเวลา 1-2 ชั่วโมง เป็นต้น ส่วนผู้ที่ไม่ได้มาใช้บริการ (ไม่ได้ประทับตราบัตรจอดรถยนต์) จะต้องเสียค่าจอดรถในอัตรา 20-50 บาทต่อชั่วโมง บางแห่ง เช่น โรงแรมนารายณ์ในช่วง 30 นาทีแรก สามารถจอดได้ฟรี ส่วนโรงแรมดุสิตธานี เนื่องจากที่ตั้งอยู่ในบริเวณหัวมุมระหว่างถนนพระรามสี่กับถนนสีลม ซึ่งมีผู้ขับรถยนต์ส่วนหนึ่งใช้เส้นทางภายในโรงแรมเป็นทางลัด โดยไม่ได้เข้ามาจอดรถ ดังนั้นถ้าระยะเวลาเข้าออกในบัตรจอดรถไม่เกิน 15 นาที ทางโรงแรมจะไม่เก็บค่าจอดรถ (ตารางที่ 5.10)

จากการศึกษาปริมาณการใช้อาคารจอดรถยนต์ในช่วงเวลาหนึ่งวันของโรงแรมจำนวน 2 อาคาร คือ โรงแรมดุสิตธานี และ โรงแรมนารายณ์ มีรายละเอียดดังนี้ โรงแรมดุสิตธานี มีจำนวนที่จอดรถยนต์ทั้งหมด 622 คัน ข้อมูลปริมาณการใช้สถานที่จอดรถยนต์ในวันธรรมดาที่มีการจัดงานเลี้ยงช่วงเวลา 18.00-22.00 น. แยกที่มาจากงานเลี้ยงประมาณ 400 คน มีปริมาณการใช้งานดังนี้ ช่วงเวลาที่มีรถเข้ามาจอดมากที่สุดคือช่วงเวลา 18.00-19.00 น. จำนวน 228 คัน (ไม่รวมรถยนต์ที่มีระยะเวลาเข้าออกไม่เกิน 15 นาที) ช่วงเวลาที่มีปริมาณรถออกมากที่สุดคือ 21.00-22.00 น. จำนวน 283 คัน ช่วงเวลาที่มีรถอยู่ในอาคารมากที่สุดคือช่วงเวลา 18.00-19.00 น. จำนวน 434 คัน คิดเป็นร้อยละ 84.27 ของจำนวนที่จอดรถยนต์ทั้งหมด รวมปริมาณรถยนต์ที่เข้าจอดในวันดังกล่าว 1,156 คัน คิดเป็นสัดส่วน 1.85 เท่า ของจำนวนที่จอดรถยนต์ทั้งหมด

โรงแรมนารายณ์ ข้อมูลปริมาณการใช้อาคารจอดรถยนต์ในวันธรรมดา ที่มีการจัดงานประชุมสัมมนาช่วงเวลา 12.00-17.00 น. ผู้มาร่วมประชุมสัมมนาประมาณ 160 คน ช่วงเวลาที่มีรถเข้ามาจอดมากที่สุดคือช่วงเวลา 12.00-13.00 น. จำนวน 81 คัน ช่วงเวลาที่มีปริมาณรถออกมากที่สุดคือ 17.00-18.00 น. จำนวน 74 คัน ช่วงเวลาที่มีรถอยู่ในอาคารมากที่สุดคือช่วงเวลา 13.00-14.00 จำนวน 164 คัน คิดเป็นร้อยละ 54.67 ของจำนวนที่จอดรถยนต์ทั้งหมด รวมปริมาณรถยนต์ที่เข้าจอดในวันดังกล่าว 350 คัน คิดเป็นสัดส่วน 1.5 เท่า ของจำนวนที่จอดรถยนต์ทั้งหมด

เมื่อเปรียบเทียบลักษณะการใช้อาคารจอดรถยนต์ระหว่าง 2 อาคาร จะมีลักษณะใกล้เคียงกันคือปริมาณการใช้อาคารส่วนใหญ่จะขึ้นกับการใช้งานในส่วนโถงประชุม คือ ช่วงที่มีงานเลี้ยง

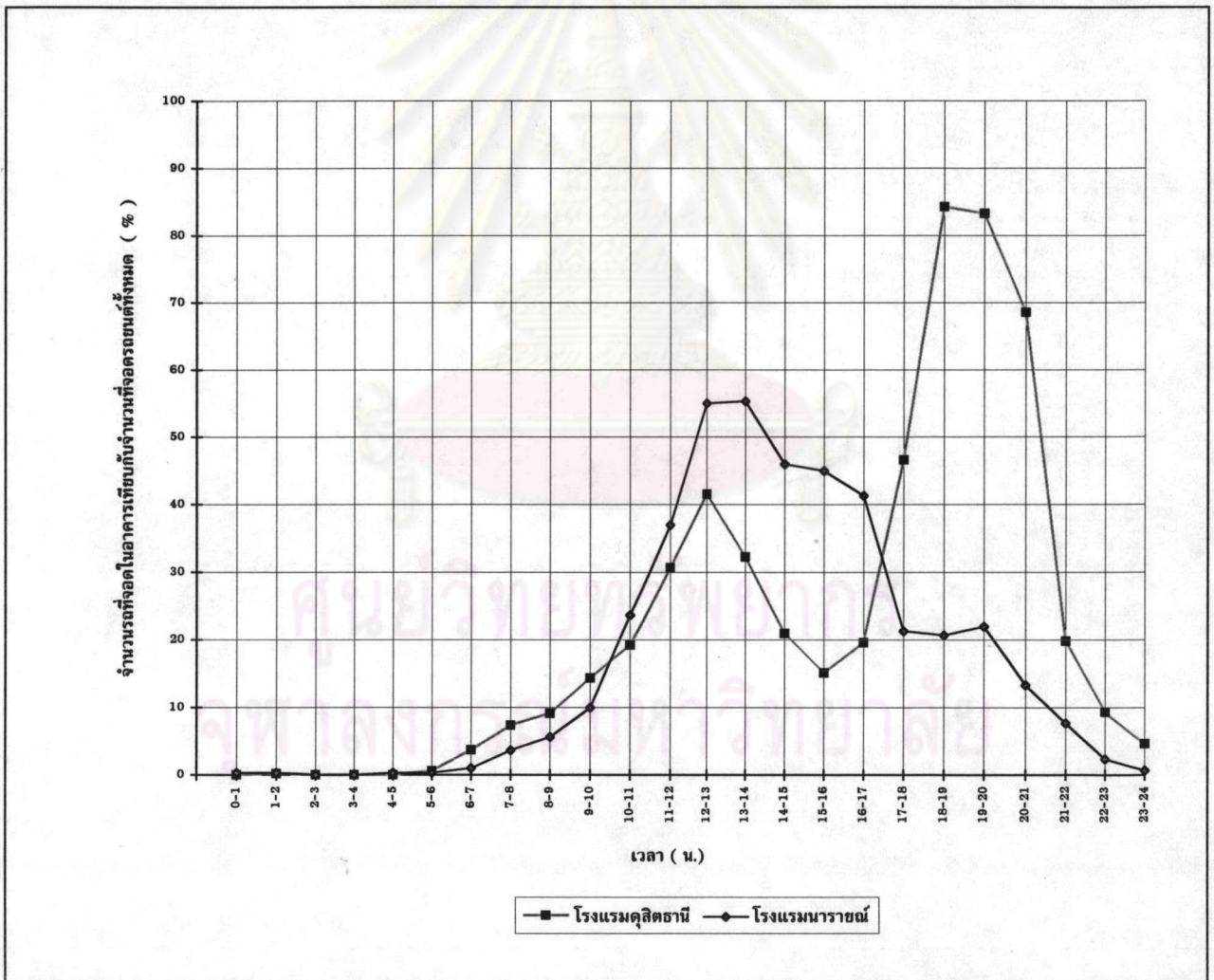
ตารางที่ 5.10 แสดงอัตราค่าจอดรถยนต์ของอาคารโรงแรม

ชื่ออาคาร	อัตราค่าจอดรถ	
	ผู้มาติดต่อ (ได้ประทับตราจอดรถ)	ผู้ที่ไม่ได้มาติดต่อ (ไม่ได้ประทับตราจอดรถ)
1 โรงแรมดุสิตธานี	แขกที่มาทานอาหารจอดรถฟรี 3 ชั่วโมง ผู้ที่มางานเลี้ยง จอดรถฟรีตลอดงาน ติดต่อร้านค้าจอดรถฟรี 2 ชั่วโมง ติดต่อสำนักงานจอดรถฟรี 1 ชั่วโมง	ชั่วโมงละ 50 บาท
2 โรงแรมนารายณ์	แขกที่มาทานอาหารจอดรถฟรี 3 ชั่วโมง ผู้ที่มางานเลี้ยง จอดรถฟรีตลอดงาน	จอดรถฟรี 30 นาทีแรก 30-60 นาที คิด 30 บาท 60-120 นาที ชม.ละ 30 บาท ตลอดวัน 150 บาท
3 โรงแรมทาวเวอร์อินน์	ผู้ที่มางานเลี้ยง จอดรถฟรีตลอดงาน	ชั่วโมงแรก 30 บาท ชั่วโมงต่อไปชั่วโมงละ 20 บาท
4 โรงแรมโมนาสีการ์เด็น	แขกที่มาทานอาหารจอดรถฟรี 3 ชั่วโมง ผู้ที่มางานเลี้ยง จอดรถฟรีตลอดงาน มา Health Club จอดฟรี 5 ชั่วโมง	ชั่วโมงแรก 30 บาท ชั่วโมงต่อไปชั่วโมงละ 20 บาท ตลอดวัน 200 บาท
5 โรงแรมฮอติเคย์อินน์	แขกที่มาทานอาหารจอดรถฟรี 3 ชั่วโมง ผู้ที่มางานเลี้ยง จอดรถฟรีตลอดงาน	ชั่วโมงแรก 30 บาท ชั่วโมงต่อไปชั่วโมงละ 20 บาท
6 โรงแรมโอเรียนเต็ล	จอดรถฟรี 3 ชั่วโมง ผู้ที่มางานเลี้ยง จอดรถฟรีตลอดงาน	ชั่วโมงแรก 25 บาท ชั่วโมงต่อไปชั่วโมงละ 20 บาท อัตรา 120 บาทต่อวัน
7 โรงแรมแซงกรีลา	ติดต่อร้านค้าจอดรถฟรี 2 ชั่วโมงแรก ติดต่อสำนักงานจอดรถฟรี 2 ชั่วโมงแรก ทานอาหารหรือมางานเลี้ยงจอดรถฟรี	ชั่วโมงละ 20 บาท

ตารางที่ 5.11 แสดงปริมาณรถยนต์ในที่จอดรถยนต์ของอาคารโรงแรมในช่วงเวลาหนึ่งวัน

ช่วงเวลา (0.00-24.00 น.)	0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24	รวม
โรงแรมดุสิตธานี																									
ปริมาณรถเข้า (คัน)	3	1	0	0	0	3	19	24	45	62	63	102	103	63	44	24	47	186	228	27	48	32	23	9	1156
ปริมาณรถออก (คัน)	3	0	1	0	0	0	3	5	36	35	38	43	47	111	102	54	24	47	34	32	124	283	77	33	1132
ปริมาณรถในอาคาร (คัน)	0	1	0	0	0	3	19	38	47	74	99	158	214	166	108	78	101	240	434	429	353	102	48	24	
ร้อยละของจำนวนที่จอดรถ	0.00	0.19	0.00	0.00	0.00	0.58	3.69	7.38	9.13	14.37	19.22	30.68	41.55	32.23	20.97	15.15	19.61	46.60	84.27	83.30	68.54	19.81	9.32	4.66	
โรงแรมนารายณ์																									
ปริมาณรถเข้า (คัน)	2	0	1	0	1	0	4	11	11	16	48	49	81	36	15	8	21	14	25	33	6	4	1	0	387
ปริมาณรถออก (คัน)	1	0	2	0	0	0	2	3	5	3	7	9	27	35	43	11	32	74	27	29	32	21	17	5	385
ปริมาณรถในอาคาร (คัน)	1	1	0	0	1	1	3	11	17	30	71	111	165	166	138	135	124	64	62	66	40	23	7	2	
ร้อยละของจำนวนที่จอดรถ	0.33	0.33	0.00	0.00	0.33	0.33	1.00	3.67	5.67	10.00	23.67	37.00	55.00	55.33	46.00	45.00	41.33	21.33	20.67	22.00	13.33	7.67	2.33	0.67	

ที่มา: โรงแรมดุสิตธานี, โรงแรมนารายณ์



แผนภูมิที่ 5.3 แสดงปริมาณรถยนต์ในที่จอดรถยนต์ของอาคารโรงแรมในช่วงเวลาหนึ่งวัน

จะมีปริมาณรถยนต์เข้ามาในช่วงเริ่มงาน และออกมากในช่วงเลิกงาน และปริมาณรถยนต์ที่สะสมอยู่จะมากในระหว่างช่วงเวลางาน นอกจากนี้ในช่วงเวลากลางวัน 12.00-13.00 น. จะมีปริมาณรถยนต์มาก เนื่องจากจะมีผู้มาทานอาหารในโรงแรม ส่วนช่วงเวลาอื่นปริมาณรถยนต์จะมีไม่มาก โดยรถยนต์ที่เข้ามาจอดส่วนหนึ่งจะไม่ได้เข้าออกภายในวันนั้น ๆ เช่นผู้ที่มาใช้บริการในช่วงดึก ที่จะนำรถออกในช่วงวันถัดไป (ตารางที่ 5.10 แผนภูมิที่ 5.3)

3.3 ความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อการหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน

3.3.1 ความสะดวกในการไปใช้บริการ

การเดินทางไปยังสถานี ผู้ใช้รถยนต์ที่เดินทางมายังโรงแรม ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่า ในการที่จะไปใช้บริการของรถไฟฟ้าที่นั่น สะดวกที่จะเดินทางไปยังสถานีรถไฟฟ้าโดยใช้เวลาไม่เกิน 10 นาที ร้อยละ 45.9 รองลงมาคือใช้เวลา 5 นาที ร้อยละ 28.4 ใช้เวลา 15 นาที ร้อยละ 14.9 และมากกว่า 20 ถึง 30 นาที ร้อยละ 10.8

การใช้ระบบขนส่งสาธารณะไปยังสถานี กรณีที่สถานีรถไฟฟ้าอยู่ไกลเกินกว่าที่จะเดินไปได้ในระยะเวลาที่ผู้ตอบพอใจ และจำเป็นจะต้องใช้ระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ เพื่อเดินทางไปยังสถานีต่อหนึ่งก่อน ร้อยละ 47.9 คิดว่าไม่สะดวกที่จะไปใช้ ส่วนที่เหลือ ร้อยละ 52.1 คิดว่ายังสะดวกที่จะไปใช้บริการ โดยระบบขนส่งสาธารณะที่จะเลือกใช้ส่วนใหญ่คือรถประจำทาง ร้อยละ 34.3 รองลงมาคือ รถไมโครบัสและรถประจำทางปรับอากาศ เท่ากันคือ ร้อยละ 18.8 รถสามล้อ ร้อยละ 10.9 รถแท็กซี่ ร้อยละ 9.4 และมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ร้อยละ 7.8 ผู้ตอบส่วนใหญ่สะดวกที่จะเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพื่อไปยังสถานีในระยะทางประมาณ 3 กม. ร้อยละ 48.4 รองลงมา 5 กม. ร้อยละ 32.3 7 กม. ร้อยละ 6.5 และอื่น ๆ อีก ร้อยละ 12.8

การขับรถยนต์ไปยังสถานี ในกรณีที่สถานีมีสถานีจอดรถยนต์ ผู้ตอบส่วนใหญ่ร้อยละ 76.1 คิดว่า สะดวกที่จะขับรถไปจอดที่สถานีเพื่อเดินทางต่อด้วยรถไฟฟ้า ส่วนที่เหลือ ร้อยละ 23.9 คิดว่าไม่สะดวก ส่วนหนึ่งเห็นว่าถ้าจะใช้ระบบขนส่งมวลชนก็ไม่ต้องการที่จะนำรถออกมาเลย ถ้าต้องใช้รถยนต์แล้วก็สะดวกที่จะขับมายังโรงแรมเลยมากกว่า ผู้ตอบส่วนใหญ่สะดวกที่จะขับรถมายังสถานีในระยะทางประมาณ 3 กม. ร้อยละ 38.1 รองลงมา 5 กม. ร้อยละ 26.2 7 กม. ร้อยละ 14.3 และอื่น ๆ อีก ร้อยละ 21.4

3.3.2 ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง ผู้ตอบส่วนใหญ่พอใจที่จะมาใช้รถไฟฟ้า ถ้าเวลาที่ใช้ในการเดินทางทั้งหมดจากจุดต้นทางมายังอาคารโรงแรมประมาณ 30 นาที ร้อยละ 51.7 รองลงมา 40 นาที ร้อยละ 15.5 และ 50-60 นาที ร้อยละ 15.5 และอื่น ๆ อีก ร้อยละ 17.2

3.3.3 ค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า (ต่อคนต่อเที่ยว) ผู้ตอบส่วนใหญ่พอใจที่จะจ่ายในอัตรา 20 บาท ร้อยละ 39.7 รองลงมา 30 บาท ร้อยละ 19.2 25 บาท ร้อยละ 13.7 10 บาท ร้อยละ 4.1 และอื่น ๆ อีก ร้อยละ 11.0

3.3.4 ความคิดเห็นต่อการหันมาใช้รถไฟฟ้าแทนการเดินทางด้วยรถยนต์ ผู้ตอบร้อยละ 46.4 คิดว่าจะหันมาใช้รถไฟฟ้าแทนการเดินทางด้วยรถยนต์เพื่อเดินทางมายังโรงแรม ถ้าการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าสามารถตอบสนองปัจจัยในด้านความสะดวกในการไปใช้บริการ เวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ในระดับที่ผู้ตอบพอใจ โดยแยกตามประเภทใช้สอยอาคารดังนี้คือ โถงประชุม ร้อยละ 46.8 ภัตตาคาร ร้อยละ 47.2 และโรงแรม ร้อยละ 45.0

สำหรับผู้ใช้รถยนต์ที่จะไม่หันมาใช้รถไฟฟ้านั้นมีร้อยละ 53.6 เนื่องจากเหตุผลต่าง ๆ ดังนี้คือ คิดว่ามารถยนต์สะดวกและประหยัดกว่าเนื่องจากมีจำนวนผู้โดยสารมาด้วยกันหลายคน ร้อยละ 40.7 (ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ตอบที่มายังโรงแรมเพื่อมางานเลี้ยง หรือ รับประทานอาหาร) จำเป็นที่จะต้องใช้รถยนต์ในการติดต่อธุรกิจ ร้อยละ 35.8 (ส่วนใหญ่คือผู้ตอบเดินทางเพื่อมาติดต่อธุรกิจกับแขกที่มาพักยังโรงแรม) และเหตุผลอื่น ๆ อีก ร้อยละ 21.0 เช่น สำหรับผู้ที่มางานเลี้ยงคิดว่าไม่สะดวกเพราะงานเลิกตึกเดินทางกลับด้วยระบบขนส่งมวลชนไม่สะดวก ไม่เหมาะสมกับการแต่งกาย ต้องใช้รถยนต์เดินทางไปทำธุระส่วนตัว ระยะทางสั้นไม่จำเป็นต้องใช้ ต้องพาแขกที่มาพักออกไปข้างนอก ไม่เห็นด้วยกับการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้า เป็นต้น

3.4 การวิเคราะห์หาจำนวนผู้ใช้รถยนต์ที่จะหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน

ผลจากการวิเคราะห์พบว่าการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนสามารถตอบสนองปัจจัยต่าง ๆ ในการเดินทาง ในระดับที่ผู้ตอบแบบสอบถามของอาคารโรงแรมในกลุ่มที่ 2 (ร้อยละ 53.6 ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด) ต้องการได้ร้อยละ 32.4 ไม่สามารถตอบสนองในระดับที่พึงพอใจได้ ร้อยละ 67.6 โดยไม่สามารถตอบสนองในด้านความสะดวกในการมาใช้บริการ ร้อยละ 78.9 รองลงมาคือค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ร้อยละ 12.3 และเวลาที่ใช้ในการเดินทาง ร้อยละ 8.8 การที่สามารถตอบสนองได้น้อยนั้น ส่วนหนึ่งเป็นเพราะผู้ตอบประมาณครึ่งหนึ่งไม่สะดวกที่จะใช้ระบบขนส่งสาธารณะเดินทางมายังสถานี ประกอบกับในส่วนของค่าใช้จ่ายในการเดินทางนั้น ผู้ที่ใช้บริการไม่ต้องเสียค่าจอดรถอยู่แล้ว อีกทั้งจำนวนผู้ที่เดินทางมาด้วยกันโดยเฉพาะผู้ที่เดินทางเพื่อมางานเลี้ยง หรือมารับประทานอาหาร ส่วนใหญ่มีจำนวนตั้งแต่ 2 คนขึ้นไป การเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนจึงมีค่าใช้จ่ายที่สูงกว่า

สรุปได้ว่า ผู้ใช้รถยนต์ในการเดินทางมายังอาคารโรงแรมจะหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน ร้อยละ 15.0 ส่วนที่เหลือ ร้อยละ 85.0 ยังคงใช้รถยนต์ในการเดินทาง โดยแบ่งกลุ่มผู้ที่จะหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนตามประเภทการใช้สอยอาคารได้ดังนี้คือ โถงประชุม ร้อยละ 13.0 ภัตตาคาร ร้อยละ 16.7 และโรงแรม (ผู้ที่เดินทางมาติดต่อธุรกิจยังโรงแรม) ร้อยละ 17.5 สำหรับกลุ่มผู้ที่จะหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนแทนการเดินทางด้วยรถยนต์นั้น สามารถมาใช้บริการได้ในระยะการเดินทางที่ผู้ตอบสะดวก ร้อยละ 52.2 ส่วนที่เหลืออีก ร้อยละ 47.8 จะต้องใช้ระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ ในการเดินทางมายังสถานี ทั้งหมดนี้จะอยู่ในรัศมีการบริการของ 3 โครงการในปัจจุบัน ร้อยละ 43.5 ในรัศมีการบริการของโครงการที่เพิ่มเติมในแผนแม่บท ร้อยละ 56.5

เปรียบเทียบข้อมูลและผลการวิเคราะห์ของอาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้า และโรงแรม

จากการศึกษาข้อมูลและผลการวิเคราะห์ของอาคารทั้งสามประเภท อันได้แก่ อาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้า และโรงแรม ในด้านสภาพการเดินทางด้วยรถยนต์ การใช้อาคารจอดรถยนต์ ความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อการหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน และผลการวิเคราะห์จำนวนผู้ใช้รถยนต์ที่จะหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน มีส่วนที่คล้ายคลึงและแตกต่างกันในแต่ละประเภทอาคารดังนี้คือ

1. ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางด้วยรถยนต์

ผู้ใช้รถยนต์ที่เดินทางมายังอาคารทั้งสามประเภทในพื้นที่ศึกษา ส่วนใหญ่จะมีจุดตั้งต้นการเดินทางอยู่ในเขตกรุงเทพฯชั้นใน สำหรับอาคารสำนักงานจะมีการกระจายตัวของจุดตั้งต้นการเดินทางค่อนข้างสูง กล่าวคือ สัดส่วนของจุดตั้งต้นการเดินทางในเขตกรุงเทพฯชั้นใน กรุงเทพฯชั้นกลาง และกรุงเทพฯชั้นนอกรวมปริมาตร มีสัดส่วนใกล้เคียงกันคือร้อยละ 32.8 และ 32.0 และ 35.2 ตามลำดับ ขณะที่อาคารห้างสรรพสินค้า จุดตั้งต้นการเดินทางจะกระจุกตัวอยู่แต่ในเขตกรุงเทพฯชั้นใน เป็นส่วนใหญ่คือร้อยละ 69.4 โดยเฉพาะในเขตบางรัก สาทร บางคอแหลม และยานนาวา ส่วนอาคารโรงแรมนั้นจุดตั้งต้นการเดินทางส่วนใหญ่ประมาณครึ่งหนึ่ง ร้อยละ 52.3 จะอยู่ในเขตกรุงเทพฯชั้นใน ที่เหลือจะกระจายออกไปในบริเวณรอบนอก (ตารางที่ 5.12)

ตารางที่ 5.12 แสดงจุดตั้งต้นการเดินทางของผู้ที่จอดรถยนต์ในแต่ละประเภทอาคาร

รายละเอียด	สำนักงาน ร้อยละ	สรรพสินค้า ร้อยละ	โรงแรม ร้อยละ	แยกตามการใช้สอยของโรงแรม		
				โดงประชุม	ภัตตาคาร	โรงแรม
1) จุดตั้งต้นการเดินทาง						
กรุงเทพฯชั้นใน	32.8	69.4	52.3	45.5	69.4	50.0
กรุงเทพฯชั้นกลาง	32.0	14.5	24.8	28.6	13.9	27.5
กรุงเทพฯชั้นนอก	21.6	10.2	13.1	14.3	13.9	10.0
ปริมาตร	13.6	5.9	9.8	11.6	2.8	12.5

ประเภทอาคารของจุดตั้งต้นทาง โดยส่วนใหญ่จะเดินทางมาจากอาคารพักอาศัย สำหรับอาคารสำนักงานประเภทอาคารของจุดตั้งต้นทางจะมี 2 ประเภทหลักคือ จากสำนักงาน และที่พักอาศัย (ส่วนหนึ่งจะแวะจอดส่งผู้ที่นั่งมาด้วยระหว่างทาง เช่น สถานศึกษา สำนักงาน) โดยมีจุดประสงค์ของการเดินทางเพื่อมาทำงานเป็นส่วนใหญ่ ในส่วนของอาคารห้างสรรพสินค้าและโรงแรมจะมีความหลากหลายของประเภทอาคารของจุดตั้งต้นการเดินทาง กล่าวคือ มีทั้งที่พักอาศัย สำนักงาน ห้างสรรพสินค้า สถานศึกษา และอื่น ๆ รวมทั้งจุดประสงค์ของการเดินทาง ซึ่งมีทั้งเพื่อมาทำงาน ติดต่อธุรกิจ ซื้อสินค้า รับประทานอาหาร ประชุมสัมมนา งานเลี้ยง และอื่น ๆ ทั้งนี้เนื่องจากการใช้สอยอาคารหลายประเภท

ตารางที่ 5.13 แสดงประเภทอาคารของจุดต้นทางและจุดประสงค์ของการเดินทาง

รายละเอียด	สำนักงาน ร้อยละ	สรรพสินค้า ร้อยละ	โรงแรม ร้อยละ	แยกตามการใช้สอยของโรงแรม		
				โถงประชุม	ภัตตาคาร	โรงแรม
2) ประเภทอาคารของจุดต้นทาง						
ที่พักอาศัย	74.6	82.8	52.9	72.7	38.9	27.5
สำนักงาน	26.4	7.5	37.9	19.5	58.3	55.0
สรรพสินค้า/พาณิชย์	-	5.4	4.6	3.9	-	10.0
สถานศึกษา	-	1.1	0.6	1.3	-	-
อื่นๆ	-	3.2	4.0	2.6	2.8	7.5
3) จุดประสงค์ของการเดินทาง						
มาทำงาน	70.1	3.2	-	-	-	-
มาติดต่อธุรกิจ	29.9	1.5	13.8	-	-	100.0
มาซื้อสินค้า	-	58.6	-	-	-	-
มารับประทานอาหาร	-	6.5	26.9	-	100.0	-
มาซื้อสินค้า/รับประทานอาหาร	-	28.0	-	-	-	-
มาประชุมสัมมนา/งานเลี้ยง	-	-	59.3	100.0	-	-
อื่นๆ	-	2.2	-	-	-	-

ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางด้วยรถยนต์โดยเฉลี่ยเพื่อมายังอาคารสำนักงานจะสูงที่สุดคือประมาณ 69 นาที รองลงมาคือเวลาที่ใช้ในการเดินทางมายังโรงแรม 54 นาที และห้างสรรพสินค้าจะน้อยที่สุดคือ 42 นาที ทั้งนี้เนื่องมาจากมีลักษณะจุดตั้งต้นการเดินทางที่แตกต่างกัน (ตารางที่ 5.14)

ตารางที่ 5.14 แสดงระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางด้วยรถยนต์

รายละเอียด	สำนักงาน ร้อยละ	สรรพสินค้า ร้อยละ	โรงแรม ร้อยละ	แยกตามการใช้สอยของโรงแรม		
				โถงประชุม	ภัตตาคาร	โรงแรม
4) ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง						
ใช้เวลาเดินทางน้อยที่สุด (นาที)	10	5	5	10	5	10
ใช้เวลาเดินทางมากที่สุด (นาที)	165	240	180	150	90	180
ใช้เวลาเดินทางโดยเฉลี่ย (นาที)	69	42	54	62	34	57

ในการเดินทางเพื่อมายังอาคารสำนักงานจะมีสัดส่วนจำนวนผู้ใช้ทางด่วนสูงสุด ร้อยละ 30.4 รองลงมาคือโรงแรม ร้อยละ 22.1 ใช้ทางด่วนน้อยสุดคืออาคารห้างสรรพสินค้า ร้อยละ 9.7 จำนวนผู้โดยสารที่นั่งมาในรถยนต์ทั้งหมด โดยส่วนใหญ่ประมาณครึ่งหนึ่ง จะมีเพียงคนเดียว ยกเว้นอาคารห้างสรรพสินค้า ส่วนใหญ่ร้อยละ 39.2 จะมาด้วยกัน 2 คน ในการเดินทางด้วยรถยนต์นั้นสำหรับอาคารประเภทสำนักงานและห้างสรรพสินค้า จะใช้รถยนต์เพียงเพื่อเดินทางไปมาระหว่างจุดต้นทางกับอาคารมากกว่าจะต้องใช้เดินทางไปยังสถานที่อื่นอีก แต่มีสัดส่วนที่ไม่แตกต่างกันมากนัก กล่าวคืออาคารสำนักงาน ร้อยละ 51.0 : 49 อาคารห้างสรรพสินค้า ร้อยละ 58.4: 48.6 แต่สำหรับผู้ที่เดินทางมายังอาคารโรงแรมส่วนใหญ่จะต้องใช้รถยนต์ในการเดินทางไปสถานที่อื่นด้วยในสัดส่วนที่สูงกว่ากล่าวคือร้อยละ 78.4 : 21.6 โดยอาคารสำนักงานและโรงแรมจะใช้รถยนต์ในการไปติดต่อธุรกิจเป็นส่วนใหญ่ อาคารห้างสรรพสินค้า ผู้มาใช้บริการที่เดินทางมาจากสำนักงานจะต้องใช้รถยนต์เดินทางกลับบ้าน ผู้ที่มาใช้บริการในวันหยุดส่วนใหญ่ จะใช้รถยนต์เดินทางไปทำธุระส่วนตัวยังสถานที่อื่น ๆ (ตารางที่ 5.15)

ตารางที่ 5.15 แสดงการใช้ทางด่วน จำนวนผู้ที่นั่งมาในรถยนต์ และการใช้รถยนต์ไปสถานที่อื่น ๆ

รายละเอียด	สำนักงาน ร้อยละ	สรรพสินค้า ร้อยละ	โรงแรม ร้อยละ	แยกตามการใช้สอยของโรงแรม		
				โถงประชุม	ภัตตาคาร	โรงแรม
5) ใช้ทางด่วนในการเดินทาง						
ไม่ใช่	69.6	90.3	77.9	73.3	91.2	75.0
ใช่	30.4	9.7	22.1	26.7	8.8	25.0
6) จำนวนผู้ที่นั่งมาในรถยนต์						
1 คน	49.6	24.7	51.6	44.2	41.7	75.0
2 คน	28.9	39.3	29.4	31.2	36.1	20.0
3 คน	14.2	19.4	6.5	10.4	2.8	2.5
4 คน	4.9	11.8	7.8	7.8	13.9	2.5
มากกว่า 4 คน	2.4	4.8	4.7	6.4	5.5	-
7) ใช้รถยนต์เดินทางไปที่อื่น ๆ						
ไม่ต้องใช้	51.0	58.4	21.6	30.8	22.6	5.3
ต้องใช้	49.0	41.6	78.4	69.2	77.4	94.7
ไปติดต่อธุรกิจ	59.7	17.3	59.2	45.2	45	83.3
รับส่งบุตรหลานที่สถานศึกษา	26.1	1.3	8.2	11.9	5.0	5.6
อื่น ๆ	14.2	81.4	32.6	42.9	50.0	11.1

2. ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้อาคารจอดรถยนต์

อาคารแต่ละประเภทจะมีลักษณะการใช้อาคารจอดรถยนต์ที่แตกต่างกัน โดยอาคารที่มีสัดส่วนการใช้ที่จอดรถต่อจำนวนที่จอดรถที่จัดสร้างสูงสุดคือ อาคารห้างสรรพสินค้า รองลงมาคืออาคารสำนักงาน และโรงแรม (ในกรณีที่โรงแรมมีงานเลี้ยงที่มีผู้ร่วมงานจำนวนมากจะมีสัดส่วนที่สูงเพิ่มขึ้น) สำหรับผู้ใช้รถยนต์ที่จอดรถที่สำนักงานที่เป็นพนักงาน ร้อยละ 30.4 จะต้องเสียค่าจอดรถ ทั้งนี้จากการสอบถามอาคารสำนักงานที่ให้เข้าพื้นที่สำนักงานส่วนใหญ่จะกำหนดให้พื้นที่สำนักงาน 100 ตารางเมตร จะได้สิทธิจอดรถฟรี 1 คัน ซึ่งจะให้กับระดับผู้บริหารเป็นส่วนใหญ่ จำนวนที่เกินจะต้องเสียค่าเช่าที่จอดรถ ในส่วนของอาคารห้างสรรพสินค้าและโรงแรม ส่วนใหญ่พนักงานจะไม่ต้องเสียค่าจอดแต่ก็จะให้สิทธิเฉพาะพนักงานระดับสูงเช่นกัน สำหรับผู้ที่มาติดต่อหรือใช้บริการ (มีการประทับตราจอดรถ) จะไม่ต้องเสียค่าจอดรถ แต่สามารถจอดได้ฟรีในระยะเวลาที่กำหนดให้ กล่าวคือ อาคารสำนักงานจะอยู่ในช่วง 0.5-2.0 ชั่วโมง ห้างสรรพสินค้า 1-3 ชั่วโมง ส่วนอาคารโรงแรม ส่วนใหญ่ประมาณ 3 ชั่วโมง หรือตลอดเวลาที่มีงานประชุมสัมมนา/งานเลี้ยง สำหรับบุคคลภายนอกที่ไม่ได้มีการประทับตราที่จอดรถจะต้องเสียค่าจอดรถ โดยอัตราที่จัดเก็บจะไม่แตกต่างกันนักระหว่างอาคารทั้งสามประเภทคืออยู่ในเกณฑ์ 20-30 บาทต่อชั่วโมง ยกเว้นบางอาคารที่มีที่จอดรถจำกัดมากจะเก็บในอัตราที่สูงกว่า (ตารางที่ 5.16)

ตารางที่ 5.16 แสดงการเสียค่าจอดรถยนต์และอัตราค่าจอดรถยนต์ที่กำหนด

รายละเอียด	สำนักงาน ร้อยละ	สรรพสินค้า ร้อยละ	โรงแรม ร้อยละ	แยกตามการใช้สอยของโรงแรม		
				โถงประชุม	ภัตตาคาร	โรงแรม
1) การเสียค่าจอดรถยนต์						
ไม่ต้องเสียค่าจอดรถ	69.6	97.3	100.0	100.0	100.0	100.0
ต้องเสียค่าจอดรถ	30.4	2.7	0.0	0.0	0.0	0.0
อัตราค่าสุดที่เสีย (บาทต่อวัน)	15	20	-	-	-	-
อัตราสูงสุดที่เสีย (บาทต่อวัน)	115	20	-	-	-	-
อัตราโดยเฉลี่ย (บาทต่อวัน)	37	20	-	-	-	-
2) การกำหนดอัตราค่าจอดรถ						
ผู้มาใช้บริการ/ติดต่อ						
จอดฟรีในระยะเวลา (ชม.)	0.5-2.0	1-3		ตลอดงาน	3	1-2
บุคคลภายนอก						
เสียค่าจอดในอัตราชั่วโมงละ	20-100	20-30	20-50	-	-	-

ระยะเวลาในการจอดรถ อาคารสำนักงานจะมีระยะเวลาที่ใช้ในการจอดรถยนต์โดยเฉลี่ยต่อคันสูงกว่าอาคารประเภทอื่นคือ 540 นาที รองลงมาคืออาคารโรงแรม 150 นาที และอาคารห้างสรรพสินค้า 92 นาที ปริมาณการใช้อาคารจอดรถยนต์ สำหรับอาคารสำนักงานจะมีปริมาณรถเข้ามามากในช่วงก่อนเวลาทำการ 7.00-9.00 น. ปริมาณรถออกมากที่สุดในช่วงเวลาหลังเลิกงาน 17.00-19.00 น. และมีปริมาณรถยนต์ที่อยู่ในอาคารมากที่สุดในช่วงเวลา 12.00-16.00 น. สำหรับอาคารห้างสรรพสินค้า ช่วงเวลาที่มีปริมาณรถเข้าออก และปริมาณรถยนต์ที่อยู่ในอาคารมาก จะเป็นสองช่วงคือช่วง 12.00-15.00 น. และ 18.00-21.00 น. สำหรับอาคารโรงแรมช่วงเวลาที่มียอดเข้าออกมากคือช่วงที่มีงานเลี้ยง/งานประชุมสัมมนา และในช่วงเวลา 12.00-13.00 น. (ตารางที่ 5.17)

ตารางที่ 5.17 แสดงระยะเวลาในการจอดรถ และช่วงเวลาการใช้อาคารจอดรถ

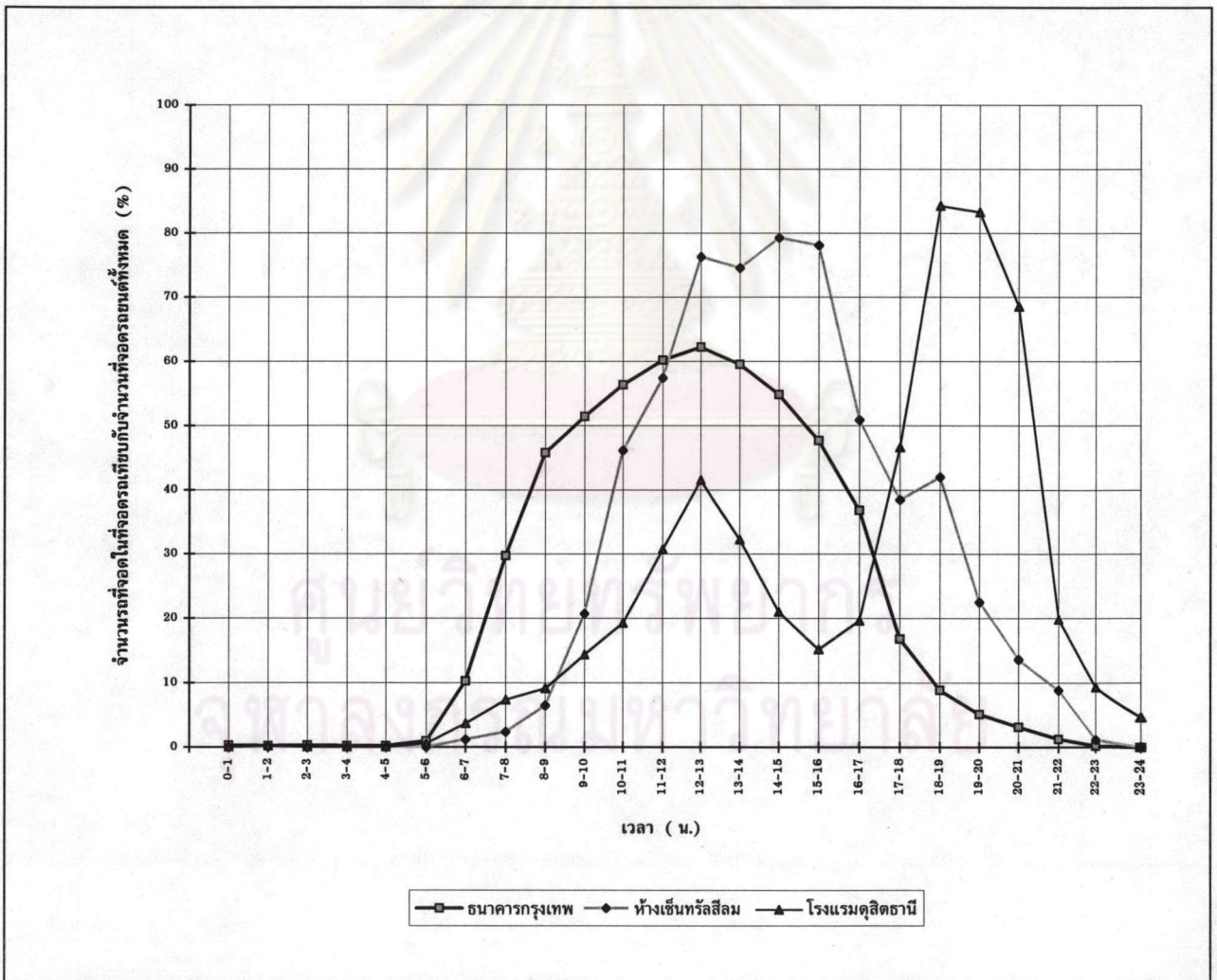
รายละเอียด	สำนักงาน ร้อยละ	สรรพสินค้า ร้อยละ	โรงแรม ร้อยละ	แยกตามการใช้สอยของโรงแรม		
				โถงประชุม	ภัตตาคาร	โรงแรม
3) ระยะเวลาในการจอดรถยนต์						
เวลาในการจอดรถน้อยสุด (นาที)	60	10	30	60	60	30
เวลาในการจอดรถมากที่สุด (นาที)	900	540	420	420	300	420
เวลาเฉลี่ยในการจอดรถ (นาที)	540	92	150	150	160	227
4) ช่วงเวลาการใช้อาคารจอดรถ						
ช่วงเวลาที่มียอดเข้ามาก (น.)	7-9	12-15		ช่วงเวลาก่อนมีงานเลี้ยง/ประชุมสัมมนา		
ช่วงเวลาที่มียอดออกมาก (น.)	17-19	และ		ช่วงเวลาหลังงานเลี้ยง/ประชุมสัมมนา		
ช่วงเวลาที่มียอดจอดอยู่มาก (น.)	11-16	18-21		ระหว่างงานเลี้ยง และ 12-13 น.		

จากลักษณะการใช้งานที่มีช่วงเวลาที่แตกต่างกัน เช่น อาคารสำนักงานและโรงแรม จากการสอบถามโรงแรมดุสิตธานี วันที่โรงแรมมีงานเลี้ยงในช่วงเวลา 18.00-22.00 น. ที่คาดว่าจะมีผู้มาร่วมงานเลี้ยงที่เดินทางด้วยรถยนต์เป็นจำนวนมาก โดยที่จอดรถที่จัดสร้างไว้อาจไม่เพียงพอที่จะรองรับ ทางโรงแรมก็จะเช่าสถานที่จอดของอาคารสำนักงานในบริเวณใกล้เคียงในช่วงเวลาดังกล่าว ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ปริมาณรถยนต์ในอาคารจอดรถของสำนักงานมีไม่มาก เช่น เช่าสถานที่จอดรถยนต์ของอาคารสำนักงานไทยประกันชีวิต และ อาคารสีลมคอมเพล็กซ์ เป็นต้น ในขณะที่เดียวกันอาคารโรงแรมมีที่จอดรถยนต์เพียงพอ ในช่วงเวลาทำงานส่วนใหญ่ปริมาณการใช้อาคารที่จอดรถของอาคารโรงแรมจะไม่สูงมากนัก บางโรงแรมจึงสามารถให้เช่าที่จอดรถสำหรับผู้ไ้รถยนต์ที่ทำงานตามสำนักงานที่จะใช้ที่จอดรถในช่วงเวลาทำงาน หรือ อาคารที่มีการใช้สอยร่วมกันระหว่างสำนักงานและห้างสรรพสินค้า ในส่วนของวันหยุด ที่จอดรถส่วนสำนักงานจะว่าง ห้างสรรพสินค้าบางแห่งจึงสามารถให้จอดฟรีได้ เป็นต้น

ตารางที่ 5.18 แสดงปริมาณรถยนต์ที่จอดรถยนต์ของสำนักงาน ห้างสรรพสินค้า โรงแรม ในช่วงเวลาหนึ่งวัน

ช่วงเวลา (0.00-24.00 น.)	0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24
ธนาคารกรุงเทพ																								
ปริมาณรถในอาคาร (คัน)	3	2	3	2	2	10	109	315	485	545	597	638	660	631	581	505	390	178	94	54	33	13	2	0
ร้อยละของจำนวนที่จอดรถ	0.28	0.19	0.28	0.19	0.19	0.94	10.28	29.72	45.75	51.42	56.32	60.19	62.26	59.53	54.81	47.64	36.79	16.79	8.87	5.09	3.11	1.23	0.19	0.00
ห้างเซ็นทรัลสิลม																								
ปริมาณรถในอาคาร (คัน)	0	0	0	0	0	0	2	4	11	35	78	97	129	126	134	132	86	65	71	38	23	15	2	0
ร้อยละของจำนวนที่จอดรถ	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.18	2.37	6.51	20.71	46.15	57.40	76.33	74.56	79.29	78.11	50.89	38.46	42.01	22.49	13.61	8.88	1.18	0.00
โรงแรมดุสิตธานี																								
ปริมาณรถในอาคาร (คัน)	0	1	0	0	0	3	19	38	47	74	99	158	214	166	108	78	101	240	434	429	353	102	48	24
ร้อยละของจำนวนที่จอดรถ	0.00	0.19	0.00	0.00	0.00	0.58	3.69	7.38	9.13	14.37	19.22	30.68	41.55	32.23	20.97	15.15	19.61	46.60	84.27	83.30	68.54	19.81	9.32	4.66

ที่มา : ธนาคารกรุงเทพ สำนักงานใหญ่ , ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลสิลม , โรงแรมดุสิตธานี



แผนภูมิที่ 5.4 แสดงปริมาณรถยนต์ในที่จอดรถยนต์ของสำนักงาน ห้างสรรพสินค้า โรงแรมในช่วงเวลาหนึ่งวัน

3. ความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อการหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน

ผู้ตอบแบบสอบถามของอาคารทั้งสามประเภท ส่วนใหญ่สะดวกที่จะเดินไปยังสถานีรถไฟฟ้า โดยใช้เวลาประมาณ 10 นาที กรณีที่สถานีอยู่ไกลเกินกว่าที่จะเดินไปได้ในระยะเวลาดังกล่าว โดยที่สถานีมีที่จอดรถยนต์ ผู้ตอบส่วนใหญ่ประมาณร้อยละ 70 คิดว่าสะดวกที่จะขับรถยนต์ไปจอดยังสถานีเพื่อเดินทางต่อด้วยรถไฟฟ้า โดยสะดวกที่จะขับรถยนต์ไปยังสถานีในระยะทางประมาณ 3-5 กม. (ตารางที่ 5.19)

ตารางที่ 5.19 แสดงระยะเวลาในการเดินไปยังสถานี และการขับรถยนต์ไปยังสถานี

รายละเอียด	สำนักงาน ร้อยละ	สรรพสินค้า ร้อยละ	โรงแรม ร้อยละ	แยกตามการใช้สอยของโรงแรม		
				โถงประชุม	ภัตตาคาร	โรงแรม
1) ระยะเวลาในการ "เดิน" ไปสถานี						
5 นาที	32.2	27.5	28.4	27.5	26.7	31.6
10 นาที	36.0	40.1	45.9	47.5	26.7	57.8
15 นาที	21.1	20.3	14.9	12.5	33.2	5.3
20 นาที	7.4	7.7	4.1	2.5	6.7	5.3
25 นาที	2.1	1.6	4.1	7.5	-	-
อื่นๆ	1.2	2.8	2.6	2.5	6.7	-
2) การขับรถยนต์ไปยังสถานี						
ไม่สะดวกที่จะขับไปยังสถานี	31.4	32.9	23.9	24.3	28.6	18.8
สะดวกที่จะขับไปยังสถานี	68.6	67.1	76.1	75.7	71.4	81.2
สะดวกที่จะขับไปในระยะทาง						
3 กม.	41.1	36.9	38.1	40	37.5	33.4
5 กม.	37.1	45.6	26.2	24	37.5	22.2
7 กม.	9.3	2.9	14.3	12	12.5	22.2
อื่นๆ	12.5	14.6	21.4	24	12.5	22.2

กรณีและผู้ตอบจะต้องใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อเดินทางไปยังสถานี ส่วนใหญ่คิดว่ายังสะดวกที่จะไปใช้บริการ ซึ่งแต่ละประเภทอาคารจะมีสัดส่วนที่แตกต่างกันโดยอาคารสำนักงานสัดส่วนผู้ที่คิดว่ายังสะดวกที่จะใช้ระบบขนส่งสาธารณะไปยังสถานีจะสูงสุดคือร้อยละ 74.7 รองลงมาคือ ห้างสรรพสินค้า ร้อยละ 63.6 และน้อยสุดคือ โรงแรม ร้อยละ 52.1 ระบบขนส่งสาธารณะส่วนใหญ่ที่เลือกใช้คือ รถเมล์ รองลงมาคือ รถปรับอากาศ รถไมโครบัส รถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง รถแท็กซี่ และรถสามล้อ โดยส่วนใหญ่สะดวกที่จะใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางไปยังสถานี ในระยะทางประมาณ 3 กม. (ตารางที่ 5.20)

ตารางที่ 5.20 แสดงความความคิดเห็นต่อการใช้ระบบขนส่งสาธารณะไปยังสถานี

รายละเอียด	สำนักงาน ร้อยละ	สรรพสินค้า ร้อยละ	โรงแรม ร้อยละ	แยกตามการใช้สอยของโรงแรม		
				ห้องประชุม	ภัตตาคาร	โรงแรม
3) ใช้ระบบขนส่งสาธารณะไปสถานี						
ไม่สะดวก	25.3	36.4	47.9	43.6	66.7	41.2
สะดวก	74.7	63.6	52.1	56.4	33.3	58.8
ระบบขนส่งสาธารณะที่จะใช้						
รถเมล์	36.6	63.4	34.3	26.3	41.7	50.0
รถไมโครบัส	14.6	13.8	18.8	21.0	16.7	14.3
รถปรับอากาศ	23.6	5.7	18.8	23.7	16.7	7.1
รถสามล้อ	2.9	4.1	10.9	5.3	16.7	21.4
รถแท็กซี่	4.5	4.1	9.4	10.5	8.2	7.2
รถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง	17.8	8.9	7.8	13.2	-	-
ระยะทางที่เดินทางไปสถานี						
3 กม.	47.5	36.5	48.4	45.0	60.0	50.0
5 กม.	31.8	43.8	32.3	30.0	40.0	33.3
7 กม.	8.4	8.3	6.5	10.0	-	-
อื่นๆ	12.3	11.4	12.8	15.0	-	16.7

ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางจากจุดต้นทางมายังอาคารด้วยระบบขนส่งมวลชน ผู้ตอบแบบสอบถามของอาคารทั้งสามประเภท ส่วนใหญ่พอใจที่จะใช้ระยะเวลาในการเดินทางประมาณ 30 นาที โดยอัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนที่ผู้ตอบพอใจจะมาใช้บริการอยู่ในอัตรา 20 บาทต่อคน/เที่ยว (ตารางที่ 5.21)

ตารางที่ 5.21 แสดงระยะเวลาในการเดินทาง และอัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชน

รายละเอียด	สำนักงาน ร้อยละ	สรรพสินค้า ร้อยละ	โรงแรม ร้อยละ	แยกตามการใช้สอยของโรงแรม		
				โถงประชุม	ภัตตาคาร	โรงแรม
4) ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง						
30 นาที	52.7	45.7	51.7	47.1	75.0	41.7
40 นาที	23.7	13.3	15.5	17.6	16.7	8.3
50 นาที	6.6	5.2	5.2	5.9	-	8.3
60 นาที	9.5	5.2	10.3	11.8	-	16.7
อื่นๆ	7.4	30.6	17.2	17.6	8.3	25
5) อัตราค่าโดยสาร(ต่อคน/เที่ยว)						
10 บาท	15.3	18.8	4.1	-	12.5	6.3
15 บาท	28.5	22.7	12.3	17.1	12.5	-
20 บาท	37.6	35.2	39.7	39.0	31.3	50.0
25 บาท	7.9	10.8	13.7	12.2	18.8	12.5
30 บาท	7.9	6.8	19.2	19.5	18.8	18.8
อื่นๆ	2.9	5.7	11.0	12.2	6.3	12.5

ความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อการหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนแทนการเดินทางด้วยรถยนต์ ส่วนใหญ่จะใช้ถ้าการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนสามารถตอบสนองในด้านความสะดวกในการมาใช้บริการ เวลา ค่าใช้จ่าย ในระดับที่ผู้ตอบพอใจ ซึ่งสัดส่วนของแต่ละประเภทอาคารที่คิดว่าจะใช้เป็นดังนี้คือ อาคารสำนักงาน ร้อยละ 65.6 สรรพสินค้า ร้อยละ 68.3 โรงแรม ร้อยละ 45.0 โถงประชุม ร้อยละ 46.8 ภัตตาคาร ร้อยละ 47.2 สาเหตุที่จะไม่เลือกใช้ระบบขนส่งมวลชนแทนการเดินทางด้วยรถยนต์นั้น สำหรับอาคารสำนักงานส่วนใหญ่เนื่องจากต้องใช้รถยนต์ในการติดต่อธุรกิจ รองลงมาคือ ส่งบุตรหลานที่สถานศึกษา ส่วนอาคารห้างสรรพสินค้าและโรงแรม ส่วนใหญ่คิดว่ามารถยนต์สะดวกและประหยัดกว่าเพราะมาด้วยกันหลายคน เป็นต้น (ตารางที่ 5.22)

ตารางที่ 5.22 แสดงความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อการหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน

รายละเอียด	สำนักงาน ร้อยละ	สรรพสินค้า ร้อยละ	โรงแรม ร้อยละ	แยกตามการใช้สอยของโรงแรม		
				โรงแรม ร้อยละ	ภัตตาคาร ร้อยละ	โรงแรม ร้อยละ
6) ใช้ระบบขนส่งมวลชนแทนรถ						
ใช้	65.6	68.3	46.4	46.8	47.2	45.0
ไม่ใช้	34.4	31.7	53.6	53.2	52.8	55.0
ต้องใช้อัตโนมัติในการติดต่อธุรกิจ	50.6	6.8	35.8	15.0	21.1	86.5
ใช้รับส่งบุตรหลานที่สถานศึกษา	31.8	-	2.5	2.5	-	4.5
มารดยนต์สะดวกและประหยัดกว่า	7.1	71.2	40.7	57.5	47.4	4.5
ต้องใช้อัตโนมัติในการรับ-ส่งสินค้า	2.4	-	-	-	-	-
อื่นๆ	8.1	22.0	21	25.0	31.5	4.5

4. การวิเคราะห์หาจำนวนผู้ใช้รถยนต์ที่จะหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน

ผลจากการวิเคราะห์พบว่าการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน สามารถตอบสนองปัจจัยต่างๆ ในการเดินทางในระดับที่ผู้ตอบที่คิดว่าจะใช้ระบบขนส่งมวลชนแทนการเดินทางด้วยรถยนต์พอใจได้ ตามแต่ละประเภทอาคารดังนี้คือ อาคารสำนักงาน ตอบสนองได้ร้อยละ 62.2 ห้างสรรพสินค้า ร้อยละ 32.3 โรงแรม ร้อยละ 38.9 โรงแรม ร้อยละ 27.8 และ ภัตตาคาร ร้อยละ 35.3 สำหรับสาเหตุที่ไม่สามารถตอบสนองได้นั้นส่วนใหญ่เป็นเพราะไม่สามารถเดินทางมาใช้บริการได้สะดวกตามที่ต้องการ รองลงมาคือค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และเวลาที่ใช้ในการเดินทาง (ตารางที่ 5.23)

ตารางที่ 5.23 แสดงผลการวิเคราะห์การตอบสนองความพอใจในการมาใช้บริการ

รายละเอียด	สำนักงาน ร้อยละ	สรรพสินค้า ร้อยละ	โรงแรม ร้อยละ	แยกตามการใช้สอยของโรงแรม		
				โรงแรม ร้อยละ	ภัตตาคาร ร้อยละ	โรงแรม ร้อยละ
1) ตอบสนองความพอใจ						
ตอบสนองความพอใจ	62.2	32.3	32.4	27.8	35.3	38.9
ไม่ตอบสนองความพอใจ	37.8	67.7	67.6	72.2	64.7	61.1
ความสะดวกในการมาใช้บริการ	76.9	66.4	78.9	74.2	84.6	84.6
เวลาที่ใช้ในการเดินทาง	10.3	20.2	8.8	12.9	7.7	-
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	12.8	13.4	12.3	12.9	7.7	15.4

ผลจากการวิเคราะห์สรุปได้ว่าผู้ใช้รถยนต์จะหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนมากที่สุดคือกลุ่มผู้ตอบประเภทอาคารสำนักงาน ร้อยละ 40.8 รองลงมาคือ ห้างสรรพสินค้า ร้อยละ 22.0 โรงแรม ร้อยละ 17.5 ภัตตาคาร ร้อยละ 16.7 และโรงประชุม ร้อยละ 13.0 (ตารางที่ 5.24)

สำหรับกลุ่มผู้ที่หันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนแทนการเดินทางด้วยรถยนต์นั้น สามารถเดินทางมาใช้ในระยะเดินเท้า (ที่ผู้ตอบพอใจ) ได้ประมาณร้อยละ 51 ส่วนที่เหลือต้องใช้ระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ ในการเดินทางมายังสถานี ทั้งหมดนี้จะอยู่ในรัศมีการบริการของโครงการในปัจจุบัน 3 โครงการ คือ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร และโครงการไฮปเวลล์ ประมาณ ร้อยละ 44 และโครงการที่เพิ่มเติมในแผนแม่บท ร้อยละ 56 (ตารางที่ 5.24)

ตารางที่ 5.24 แสดงผลการวิเคราะห์หาจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งมวลชนแทนรถยนต์

รายละเอียด	สำนักงาน ร้อยละ	สรรพสินค้า ร้อยละ	โรงแรม ร้อยละ	แยกตามการใช้สอยของโรงแรม		
				โรงประชุม	ภัตตาคาร	โรงแรม
2) จำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งมวลชน	40.8	22.0	15.0	13.0	16.7	17.5
สามารถมาใช้ในระยะเดินเท้า	41.6	58.5	52.2	30.3	83.3	57.1
ต้องใช้ระบบขนส่งสาธารณะ	58.4	41.5	47.8	70.7	16.7	42.9
ในรัศมีการบริการของโครงการปัจจุบัน	44.6	43.9	43.5	40.0	66.7	28.6
ในรัศมีการบริการของโครงการเพิ่มเติม	55.4	56.1	56.5	60.0	33.3	71.4

สรุป

จากการสำรวจความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อการหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนของอาคารทั้งสามประเภท จะพบว่า มีข้อที่เหมือนและแตกต่างกันในด้านสภาพการเดินทางด้วยรถยนต์ การใช้อาคารจอดรถยนต์ และความคิดเห็นต่อการหันมาใช้รถไฟฟ้าแทนการเดินทางด้วยรถยนต์ ในส่วนของการเดินทางด้วยรถยนต์ พบว่ามีจุดตั้งต้นการเดินทางที่แตกต่างกัน โดยผู้ที่จอดรถยนต์ยังอาคารสำนักงานจะมีจุดตั้งต้นต้นการเดินทางที่มีการกระจายตัวสูงกว่า ในขณะที่อาคารห้างสรรพสินค้า จะกระจุกตัวอยู่ในพื้นที่ชั้นในเป็นส่วนใหญ่ ทำให้มีระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางและความจำเป็นในการใช้ทางด่วนต่างกัน

นอกจากนี้แต่ละประเภทอาคารยังมีลักษณะการใช้อาคารจอดรถที่ต่างกัน อาคารห้างสรรพสินค้าจะมีสัดส่วนจำนวนผู้ใช้ที่จอดรถต่อจำนวนที่จอดรถสูงสุด รองลงมาคืออาคารสำนักงาน และอาคารโรงแรม การกำหนดอัตราค่าจอดรถ สำหรับผู้มาติดต่อหรือมาใช้บริการส่วนใหญ่จะไม่ต้องเสียค่า

จอดรถแต่ละจะมีระยะเวลากำหนดในการจอดรถได้ฟรี ส่วนผู้ที่ไม่ได้มาติดต่อแต่มาใช้ที่จอดรถจะต้องเสียค่าจอดตามที่กำหนด จากสภาพการใช้งานส่วนใหญ่จะพบว่าอาคารสำนักงานส่วนใหญ่จะมีจำนวนที่จอดรถไม่เพียงพอต่อจำนวนผู้ที่ต้องการมาจอด ซึ่งส่วนหนึ่งเกิดจากพื้นที่จอดรถบางส่วนได้มีการกันไว้เฉพาะผู้จอดบางราย ทำให้การใช้งานได้ไม่เต็มที่เท่าที่จำนวนที่จอดรถที่มีอยู่ ส่วนอาคารห้างสรรพสินค้าส่วนใหญ่จะไม่เพียงพอในช่วงที่จัดงานเทศกาลต่าง ๆ ส่วนอาคารโรงแรม โดยทั่วไปที่จอดรถจะเพียงพอ ยกเว้นในช่วงที่มีงานจัดเลี้ยงที่มีผู้มาร่วมงานจำนวนมาก ช่วงเวลาการใช้งานอาคารจอดรถจะแตกต่างกันในแต่ละประเภทอาคาร รวมทั้งระยะเวลาในการจอดรถ โดยอาคารสำนักงานจะมีระยะเวลาในการจอดโดยเฉลี่ยสูงสุด น้อยสุดคืออาคารห้างสรรพสินค้า

ความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อการหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน ในส่วนของความสะดวกในการเดินทางมาใช้บริการจะมีความคิดเห็นใกล้เคียงกัน คือสะดวกที่จะเดินมายังสถานีโดยใช้เวลาประมาณ 10 นาที ใช้ระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆมายังสถานีในระยะทางประมาณ 3 กม. และใช้รถยนต์มาในระยะทาง 3-5 กม. สำหรับระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางทั้งหมดส่วนใหญ่พอใจที่จะใช้ระยะเวลาประมาณ 30 นาที ในอัตราค่าโดยสาร 20 บาทต่อคนต่อเที่ยว การเลือกใช้รถไฟฟ้าแทนการเดินทางด้วยรถยนต์ ผู้ตอบในส่วนของอาคารสำนักงานและห้างสรรพสินค้าจะมีสัดส่วนใกล้เคียงกัน น้อยที่สุดคืออาคารโรงแรม โดยผลของการวิเคราะห์ที่พิจารณาจากปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางอันได้แก่ ความสะดวกในการเดินทาง ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง บทบาทของระบบขนส่งมวลชนที่จะมาทดแทนการเดินทางด้วยรถยนต์สูงสุดคือ อาคารสำนักงาน รองลงมาคือห้างสรรพสินค้า และโรงแรม

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย