

พฤติกรรมการใช้จุดจอดแล้วจรเพื่อวัตถุประสงค์รอง กรณีศึกษาพื้นที่เมืองชั้นนอกของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

Usage Behavior of Park and Ride for Secondary The Case study of

Outer Area of Bangkok

รับบทความ 25/11/2566

แก้ไขบทความ 08/06/2567

ยอมรับบทความ 17/06/2567

กัญญารัตน์ เพชรคง พนิด ภูจินดา

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Kanyarat Phetkong, Panit Pujinda

Department of Urban and Regional Planning, Faculty of Architecture, Chulalongkorn University

Ap.kanyarat@gmail.com, pujinda@gmail.com

บทคัดย่อ

จุดจอดแล้วจร (park and ride) เป็นองค์ประกอบหนึ่งที่สำคัญของระบบขนส่งมวลชนแบบราง เนื่องจากเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางจากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเข้าสู่ระบบขนส่งมวลชนแบบราง ปัจจุบันวัตถุประสงค์ในการใช้พื้นที่จุดจอดแล้วจรสามารถแบ่งได้ 2 ประเภท ได้แก่ 1) การใช้จุดจอดแล้วจรเพื่อวัตถุประสงค์หลัก คือ การจอดเพื่อเดินทางต่อโดยรถไฟฟ้า และ 2) การใช้จุดจอดแล้วจรเพื่อวัตถุประสงค์รอง คือ การจอดเพื่อไปทำกิจกรรมอื่นโดยรอบพื้นที่จุดจอดแล้วจร ซึ่งจะพบพฤติกรรมการใช้งานลักษณะนี้บริเวณจุดจอดแล้วจรที่อยู่ในเมืองชั้นในของประเทศไทย ผู้วิจัยจึงเล็งเห็นถึงความน่าสนใจของประเด็นนี้ซึ่งนำไปสู่วัตถุประสงค์หลักของการวิจัย ที่ต้องการศึกษาถึงพฤติกรรมการใช้จุดจอดแล้วจร (park and ride) เพื่อวัตถุประสงค์รอง กรณีศึกษาพื้นที่เมืองชั้นนอกของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยได้เลือกพื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่เมืองชั้นนอกของกรุงเทพมหานคร ประกอบไปด้วย 4 จุดจอดแล้วจร ได้แก่ จุดจอดแล้วจรสถานีคลองบางไผ่ จุดจอดแล้วจรสถานีบางรักน้อย - ท่าอิฐ จุดจอดแล้วจรสถานีแยกถนนพหลโยธิน 1 และที่ลานจอดรถลาดกระบัง (กรมทางหลวง) ผลการศึกษาพบว่าจุดจอดแล้วจรสถานีแยกถนนพหลโยธิน 1 เป็นลานจอดรถแห่งเดียวที่มีผู้ใช้บริการจุดจอดแล้วจรเพื่อวัตถุประสงค์รองมากกว่าการจอดเพื่อวัตถุประสงค์หลัก โดยคิดเป็นร้อยละ 66.67 ของผู้จอดแล้วจรทั้งหมด ผู้ใช้จุดจอดแล้วจรส่วนใหญ่มีอาชีพพนักงานบริษัท ที่มีวัตถุประสงค์การเดินทางเพื่อการทำงานซึ่งเดินทางไปยังปลายทางด้วยการเดินเท้า และมีระยะทางในการเดินทางโดยเฉลี่ย 300 เมตร ซึ่งสอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณรอบจุดจอดแล้วจรแยกถนนพหลโยธินในระยะ 500 เมตร (ระยะเดินถึง) ที่ส่วนใหญ่พบเป็นการใช้ที่ดินประเภทอาคารพาณิชย์กรรมและโฮมออฟฟิศ นอกจากนี้พื้นที่ย่านแยกถนนพหลโยธินยังมีเป้าหมายการพัฒนาพื้นที่เพื่อเป็นพาณิชย์กรรมหลักของจังหวัดที่รองรับการพัฒนา ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดวัตถุประสงค์ในการเดินทาง ดังนั้นแนวทางการพัฒนาพื้นที่จุดจอดแล้วจรในอนาคต ควรคำนึงถึงพฤติกรรมและรูปแบบการใช้งานจุดจอดแล้วจรที่แตกต่างกันในแต่ละสถานี เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้จุดจอดแล้วจรในปัจจุบันและเป็นส่วนหนึ่งในการสนับสนุนการใช้จุดจอดแล้วจรให้มีการใช้งานที่เต็มประสิทธิภาพมากขึ้นอีกด้วย

คำสำคัญ: จุดจอดแล้วจร พื้นที่เมืองชั้นนอกของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล การใช้จุดจอดแล้วจรเพื่อวัตถุประสงค์รอง
รถไฟฟ้า การใช้ประโยชน์ที่ดิน

Abstract

Park and Ride facilities are crucial parts of the rail mass transit system, serving as transition points for commuters shifting from personal vehicles to rail transit services. The utilization of these facilities can be categorized into two types: primary parking for onward travel via electric trains, where commuters park their vehicles and continue their journey using rail transit, and secondary purpose usage parking for activities near the facility. These patterns are particularly observable in inner-city Park and Ride facilities in Thailand. Our research delves into the behavioral patterns associated with the secondary purpose of using Park and Ride. This study, which focuses specifically on the outer urban areas of Bangkok and its environs, is of the utmost importance for urban transportation planning. The selected study area encompasses four park-and-ride facilities: Klong Bang Phai Station, Bang Rak Noi-Tha It Station, Nonthaburi Intersection 1 Station, and Lat Krabang parking (Department of Highways). Our study uncovers a fascination at the Nonthaburi Intersection 1 Station, where many users utilize the Park and Ride services for secondary purposes rather than as a primary parking space. This unique usage pattern, accounting for 66.67 percent of all Park and Ride drivers, is predominantly observed among company employees commuting to work. These users typically cover an average distance of 300 meters on foot to reach their final destinations. This behavior aligns with the prevailing land use within a 500-meter radius of the Nonthaburi intersection, primarily characterized by commercial establishments and home offices. Furthermore, the strategic development initiatives aimed at establishing the Nonthaburi intersection as the principal commercial hub of the province are consistent with the observed travel objectives. The nuanced usage patterns across different Park and Ride facilities underscore the immediate need to incorporate these findings into future development guidelines. This is not just a suggestion, but a necessity to ensure the efficient and effective use of these transportation nodes. The urgency of tailoring strategies to accommodate the diverse needs of park-and-ride users is crucial for the future of urban transportation planning.

keywords: *park and ride, area of BMR, secondary purpose usage of park and ride, skytrain, land use*

บทนำ

เมืองชั้นในของกรุงเทพมหานครถือว่าเป็นศูนย์กลางธุรกิจและเป็นพื้นที่แหล่งงานที่สำคัญของประเทศไทย รวมทั้งยังรวมสถานที่ประกอบกิจกรรมสำคัญอื่น ๆ เช่น สถานที่ราชการสำคัญของประเทศ ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ เป็นต้น จึงทำให้ประชาชนเดินทางเข้ามาประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ภายในเมืองเป็นจำนวนมาก ซึ่งการเดินทางเข้ามาประกอบกิจกรรมในเมืองชั้นในของประชาชนในปัจจุบันต้องพบปัญหามากมาย โดยเฉพาะปัญหาด้านการจราจรที่เป็นปัญหาที่ซับซ้อนและสะสมอยู่กับคนกรุงเทพมหานครมานาน อันเนื่องมาจากหลายปัจจัย อาทิ ปัญหาด้านระบบขนส่งสาธารณะที่ไม่เพียงพอ หรืออัตราค่าโดยสารที่สูงเกินไป เป็นต้น ด้วยเหตุนี้ จึงทำให้ประชาชนเลือกขับรถส่วนตัวเข้ามาในกรุงเทพมหานครชั้นในเป็นจำนวนมาก ซึ่งทำให้กรุงเทพมหานครถูกจัดอันดับให้เป็นเมืองที่มีปัญหาด้านการจราจรติดขัดเป็นอันดับต้น ๆ ของโลกจากหลายหน่วยงานในต่างประเทศ (ศูนย์วิจัยกสิกรไทย, 2559)

ปัญหาการจราจรติดขัดภายในกรุงเทพมหานครควรมีการแก้ไขให้ตรงประเด็นจากต้นเหตุ โดยแนวทางการแก้ปัญหาการจราจรติดขัดที่สำคัญอย่างหนึ่ง คือการส่งเสริมให้ประชาชนเปลี่ยนมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ หรือการใช้รถส่วนตัวร่วมกับระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งนอกจากจะช่วยแก้ปัญหาการจราจรติดขัดจากการที่ประชาชนใช้รถยนต์ส่วนตัวในการเดินทางเข้ามาภายในเมืองแล้ว ยังเป็นการขยายพื้นที่การให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะอีกด้วย โดยวิธีการการแก้ปัญหาดังกล่าวที่สำคัญอย่างหนึ่ง คือการจัดให้มีจุดจอดแล้วจร

จุดจอดแล้วจร (park and ride) เป็นวิธีการลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและสนับสนุนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ โดยจัดให้มีที่จอดรถสำหรับผู้ที่ต้องการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งทำให้จุดจอดแล้วจรมีส่วนช่วยในการบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดและนำไปสู่การคมนาคมอย่างยั่งยืน (sustainable mobility) โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่ที่มีบริการขนส่งระดับบริวาร (feeder mode) ไม่เพียงพอ (สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และบริษัท อินฟรา พลัส จำกัด, 2560) โดยจุดประสงค์หลักในการจัดตั้งจุดจอดแล้วจร คือเพื่อเป็นพื้นที่จอดรถยนต์สำหรับผู้ที่ต้องการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะบริเวณที่ว่างในเขตชั้นนอกของเมืองและปริมณฑล โดยส่วนมากจะเป็นสถานีขนส่งปลายทาง เพื่อให้ประชาชนขับรถส่วนตัวเข้ามาจอดยังสถานที่จอดรถดังกล่าว และเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางไปเป็นระบบขนส่งสาธารณะแทนการขับรถส่วนตัวเข้ามาในเมืองชั้นใน แต่การจัดตั้งจุดจอดแล้วจรมิได้มีเพื่อใช้งานตามจุดประสงค์หลักเท่านั้น ยังมีการใช้เพื่อจุดประสงค์รอง อาทิ การทำหน้าที่เป็นพื้นที่จอดรถในการเดินทางไปประกอบกิจกรรมบริเวณรอบข้าง เพื่อให้การใช้งานจุดจอดแล้วจรเต็มประสิทธิภาพมากขึ้น ปัจจุบันพบลักษณะการใช้งานเพื่อทำกิจกรรมโดยรอบมากขึ้นในเขตพื้นที่เมืองชั้นนอกซึ่งนำไปสู่การพัฒนาการใช้ที่ดินบริเวณรอบข้างของจุดจอดแล้วจรมากขึ้น (เจดน์ ชุนถนอม, 2559)

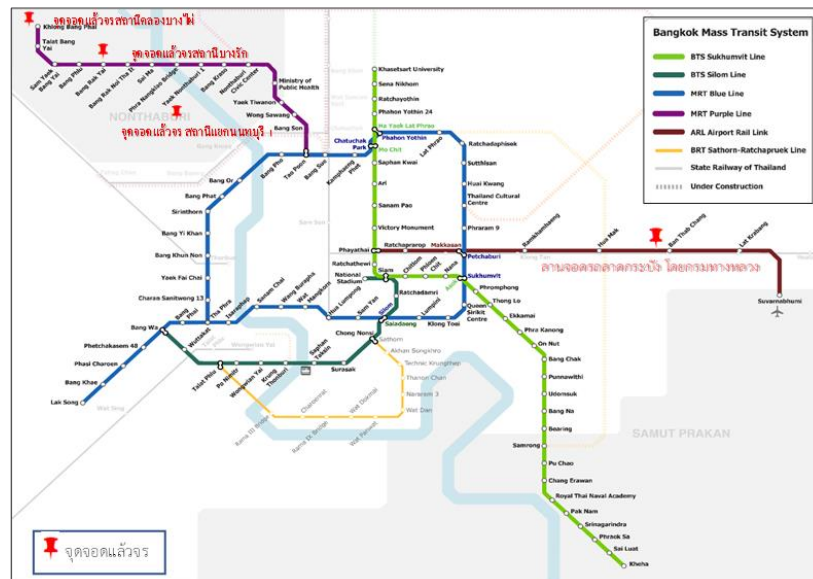
ด้วยเหตุนี้ จึงเป็นประเด็นที่น่าสนใจในเรื่องของจุดจอดแล้วจรภายในบริเวณเมืองชั้นนอกของกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลที่มีการใช้เพื่อจุดประสงค์รองในสัดส่วนที่มากกว่าจุดประสงค์หลัก ประกอบกับจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับจุดจอดแล้วจรซึ่งส่วนมากจะเน้นศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมการเดินทางของผู้ที่ใช้จุดจอดแล้วจรตามจุดประสงค์หลัก หรือปัจจัยในการตัดสินใจใช้จุดจอดแล้วจรเฉพาะพื้นที่ แต่ยังไม่ปรากฏงานวิจัยที่ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมของการใช้จุดจอดแล้วจรเพื่อวัตถุประสงค์รอง โดยเฉพาะจุดจอดแล้วจรภายในพื้นที่เมืองชั้นนอกของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ดังนั้นผู้วิจัยจึงเล็งเห็นและสนใจประเด็นการศึกษากิจกรรมการใช้จุดจอดแล้วจรเพื่อวัตถุประสงค์รอง โดยเฉพาะในบริเวณพื้นที่เมืองชั้นนอกของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาจุดจอดแล้วจรต่อไปในอนาคต

วัตถุประสงค์

บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่ออธิบายพฤติกรรมการใช้จุดจอดแล้วจรเพื่อวัตถุประสงค์รองภายในพื้นที่เมืองชั้นนอกของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

พื้นที่ศึกษา

บทความนี้ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้จุดจอดแล้วจรเพื่อวัตถุประสงค์รองภายในพื้นที่เมืองชั้นนอกของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จึงจำเป็นต้องเลือกพื้นที่ศึกษาที่มีอาคารและพื้นที่จอดแล้วจรของสถานีรถไฟฟ้าในขอบเขตปริมณฑล โดยได้ทำการลงพื้นที่สำรวจเบื้องต้นเพื่อหาจุดจอดแล้วจรที่มีปริมาณการเข้าใช้บริการพื้นที่จอดมากกว่า 1,000 ครั้งต่อวัน ซึ่งจากการลงพื้นที่ศึกษาพบจุดจอดแล้วจรที่มีปริมาณการเข้าใช้มากกว่า 1,000 ครั้งต่อวัน ทั้งหมด 4 จุดจอด ได้แก่ จุดจอดแล้วจรบริเวณสายสีม่วง 3 จุดจอด ได้แก่ จุดจอดแล้วจรสถานีคลองบางไผ่ จุดจอดแล้วจรสถานีบางรักน้อย - ท่าอิฐ จุดจอดแล้วจรสถานีแยกถนนทวี 1 และที่ลานจอดรถลาดกระบัง (กรมทางหลวง) 1 จุดจอด ดังภาพ 1



ภาพ 1 แผนที่จุดจอดแล้วจรในพื้นที่เขตกรุงเทพมหานครชั้นนอก และปริมณฑล

ที่มา: ผู้วิจัย (2567)

การทบทวนวรรณกรรม

Vincent (2007) ได้กล่าวถึงจุดจอดแล้วจรว่า วัตถุประสงค์หลักของจุดจอดแล้วจร คือการถ่ายโอนความต้องการจอดรถในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองไปยังเขตพื้นที่ชานเมือง ในขณะที่ Calthorpe (1993) ได้กล่าวว่าตำแหน่งที่ตั้งของจุดจอดแล้วจรไม่เหมาะกับการตั้งบริเวณจุดสถานีที่อยู่ในเขตเมือง (Central Business District : CBD) แต่ควรจะอยู่ที่สถานีปลายสายซึ่งอยู่ในพื้นที่รอบนอกที่อยู่ติดกับขอบเขตของเมืองหรือชานเมือง เพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทางเข้ามาถึงศูนย์กลางเมือง (CBD) และเพื่อลดการสัญจรเข้าเมืองโดยการใช้รถยนต์อย่างมีประสิทธิภาพ นวกัทร กิมมณี (2548) ได้ศึกษาวิจัย โครงการพัฒนาอาคารจอดแล้วจร เพื่อสนับสนุนโครงการรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนระบบรางโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (MRT) พบว่าความต้องการของผู้ที่ใช้บริการจุดจอดแล้วจรต้องการสถานบริการประเภทอาหารและเครื่องดื่ม คือร้านกาแฟ ร้านสะดวกซื้อ ร้านเครื่องดื่ม ซึ่งในพื้นที่จุดแล้วจรในเมืองซึ่งมีขนาดพื้นที่จำกัดยังไม่เพียงพอความสะดวกพวกนี้ สโตเฟอร์และเมย์เบิร์ก (Stopher & Mayburg, 1980) ได้อธิบายถึงแนวคิดจุดประสงค์การเดินทางของผู้เดินทางไว้หลายรูปแบบ ได้แก่ 1) การเดินทางไปทำงาน (Work trip) 2) การเดินทางไปโรงเรียน (School trip) 3) การเดินทางเพื่อไปซื้อของ (Shopping trip) 4) การเดินทางเพื่อทำธุรกิจ (Employer's business trip) 5) การเดินทางเพื่อทำธุรกิจส่วนตัว (Personal business trip) 6) การเดินทางเพื่อประกอบกิจกรรมทางสังคม (Social trip) 7) การเดินทางเพื่อไปรับประทานอาหาร (Trip to eat meal) 8) การเดินทางเพื่อไปพักผ่อนหย่อนใจ (Creation trip) 9) การเดินทางกลับบ้าน (Home trip)

เมื่อพิจารณางานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับจุดจอดแล้วจรส่วนใหญ่พบเป็นการศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมการเดินทางของผู้ที่ใช้จุดจอดแล้วจรตามจุดประสงค์หลัก หรือปัจจัยในการตัดสินใจใช้จุดจอดแล้วจร แต่ยังไม่ปรากฏงานวิจัยที่ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมของการใช้จุดจอดแล้วจรเพื่อวัตถุประสงค์รอง ผู้วิจัยจึงได้เลือกศึกษาในประเด็นนี้ ซึ่งพบว่า แนวคิดที่มีหลักการใกล้เคียงกับวัตถุประสงค์ของบทความนี้ ได้แก่ แนวคิดจุดประสงค์การเดินทางของสโตเฟอร์และเมย์เบิร์ก (Stopher & Mayburg, 1980) ซึ่งพบว่า จุดประสงค์การเดินทางบางรูปแบบมีความสอดคล้องกับการทำกิจกรรมบริเวณโดยรอบพื้นที่จุดจอดแล้วจรได้ จึงเลือกแนวคิดจุดประสงค์การเดินทางเป็นแนวคิดหลักของบทความฉบับนี้

ระเบียบวิธีวิจัย

การศึกษาพฤติกรรมการใช้จุดจอดแล้วจรเพื่อวัตถุประสงค์รอง กรณีศึกษาพื้นที่เมืองชั้นนอกของกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล มีขั้นตอนการวิจัย 4 ขั้นตอน ได้แก่

- การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวกับจุดจอดแล้วจร และจุดประสงค์การเดินทางของผู้เดินทาง นอกจากนี้ยังศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เช่น ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบของพื้นที่ศึกษา เพื่อศึกษาบทบาทของพื้นที่จุดจอดแล้วจรในบริบทของกายภาพเมือง
- การศึกษาและลงสำรวจเบื้องต้น การลงสำรวจการใช้ที่ดินและพฤติกรรมของผู้ที่ใช้จุดจอดแล้วจร รวมถึงสัมภาษณ์เชิงลึกกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อทราบถึงข้อมูล พฤติกรรม ปัญหาของผู้ที่ใช้จุดจอดแล้วจร รวมทั้งการขออนุเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาเป็นข้อมูลในการออกแบบสอบถาม รวมถึงเป็นข้อมูลเบื้องต้นในการทำวิจัย
- การออกแบบและเก็บแบบสอบถาม

กลุ่มตัวอย่างของงานวิจัยนี้ได้แก่ ผู้ที่ใช้จุดจอดแล้วจรรายเดือน และเนื่องจากงานวิจัยนี้เป็นงานวิจัยเชิงปริมาณที่รู้จำนวนกลุ่มประชากร ผู้วิจัยจึงใช้สูตรการคำนวณกลุ่มตัวอย่างเครซีและมอร์แกน (Krejcie & Morgan, 1970) ที่ระดับความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ร้อยละ 5 และระดับความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 95 มาใช้ในการสุ่มหาประชากรตัวอย่าง โดยกำหนดให้ N คือ จำนวนรถที่เข้ามาจอดในจุดจอดแล้วจรแต่ละพื้นที่เฉลี่ย (จำนวนที่นำมาเฉลี่ย N คือ ปริมาณรถที่เข้ามาจอดในวันจันทร์ พุธ ศุกร์ และวันหยุด) กลุ่มเป้าหมาย คือผู้ที่ใช้จุดจอดแล้วจรทั้งหมด โดยแบ่งเป็นรถยนต์ส่วนตัวและรถจักรยานยนต์ และผู้วิจัยได้เพิ่มจำนวนแบบสอบถามที่ต้องการเก็บอีกร้อยละ 10 ของจำนวนแบบสอบถามที่คำนวณได้ทั้งหมด เพื่อป้องกันแบบสอบถามข้อมูลไม่สมบูรณ์

จำนวนที่ต้องเก็บแบบสอบถาม จากการคำนวณหากลุ่มประชากรตัวอย่าง ได้จำนวนแบบสอบถามที่ต้องเก็บ ดังนี้ 1) จุดจอดแล้วจรสถานีคลองบางไผ่ 131 ชุด 2) จุดจอดแล้วจรสถานีบางรักน้อย-ท่าอิฐ จำนวน 133 ชุด 3) จุดจอดแล้วจรสถานีแยกถนนบุรี 1 จำนวน 117 ชุด และ 4) ลานจอดรถบริเวณลานจอดรถลาดกระบัง (กรมทางหลวง) จำนวน 265 ชุด รวมแบบสอบถามทั้งหมดที่ใช้ในการศึกษาจำนวน 646 ชุด เมื่อได้จำนวนแบบสอบถามที่ต้องการเก็บเรียบร้อยแล้ว ผู้วิจัยลงเก็บแบบสอบถามโดยการนำแบบสอบถามลงไปสอบถามผู้ที่เข้าจอดรถในพื้นที่ในวันจันทร์ พุธ ศุกร์ และวันหยุด (ระยะเวลาในการเก็บแบบสอบถาม คือ 1 เมษายน – 31 พฤษภาคม พ.ศ. 2566)

แบบสอบถาม ประกอบไปด้วยการเก็บข้อมูล 3 ส่วน

ส่วนที่ 1 เป็นการเก็บข้อมูลในการใช้จุดจอดแล้วจร ประกอบด้วยคำถาม อาทิ วันที่เข้าใช้บริการ ช่วงเวลาในการเข้าจอด ความถี่ในการใช้บริการ วัตถุประสงค์ในการเข้าจอด ค่าใช้จ่ายในการจอดรถโดยเฉลี่ย ระยะเวลาในการเข้าจอด เป็นต้น

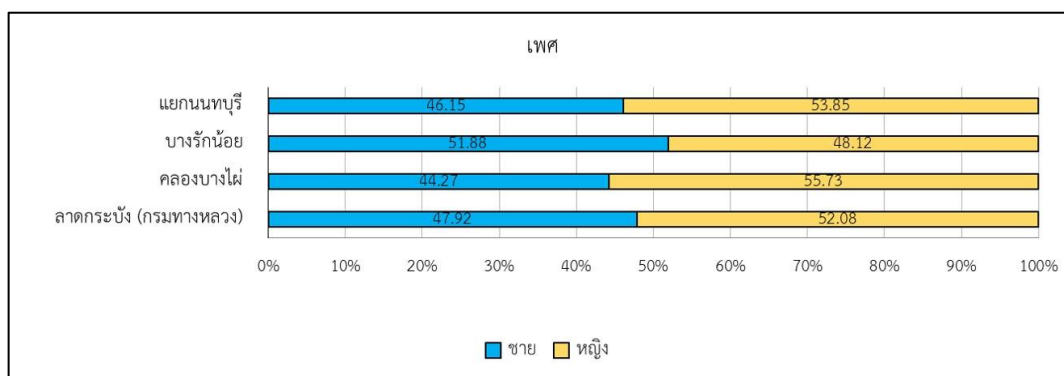
ส่วนที่ 2 ข้อมูลในการทำกิจกรรมรอบบริเวณจุดจอดแล้วจร ประกอบด้วยคำถาม อาทิ กิจกรรมที่ทำ ค่าใช้จ่ายในการทำกิจกรรม ระยะทางระหว่างจุดจอดแล้วจรไปทำกิจกรรม เป็นต้น

ส่วนที่ 3 ข้อมูลทั่วไปของผู้ที่ใช้จุดจอดแล้วจร ประกอบด้วยคำถาม อาทิ เพศ อายุ อาชีพ รายได้ เป็นต้น

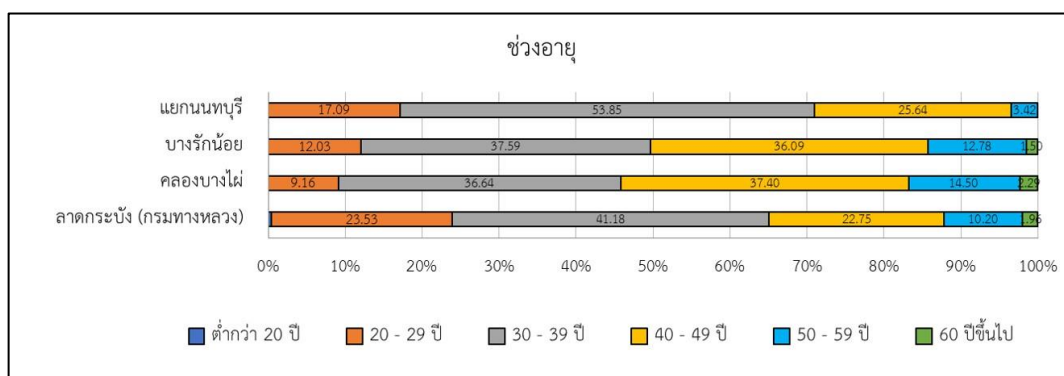
- การวิเคราะห์ข้อมูลและสรุปผล ข้อมูลทั้งหมดที่ได้จากการลงพื้นที่เก็บแบบสอบถาม ผู้วิจัยได้นำมาประมวลผลด้วยวิธีการเชิงสถิติพรรณนา (descriptive statistics) เพื่อให้ทราบถึงพฤติกรรมในการใช้บริการจุดจอดแล้วจร นำผลการวิเคราะห์ทั้งหมดมาสรุปและอภิปรายผล เพื่อเสนอแนะแนวทางการจัดการพื้นที่จุดจอดแล้วจรให้เหมาะสมกับพฤติกรรมในการใช้บริการของผู้ใช้งาน

ผลการวิจัย

จากการเก็บแบบสอบถามกับผู้ใช้บริการอาคารจอดแล้วจรจำนวน 646 ชุด ผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์พฤติกรรมการใช้จุดจอดแล้วจรเพื่อวัตถุประสงค์รองภายในพื้นที่เมืองชั้นนอกของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พบว่า ร้อยละ 52.17 ของผู้ตอบแบบสอบถามเป็นเพศหญิง ร้อยละ 46.59 เป็นเพศชาย ร้อยละ 1.24 ไม่ระบุเพศ หากพิจารณาตามจุดจอดรถ พบว่า มีเพียงจุดจอดรถสถานีบางรักน้อยท่าอิฐ ที่มีสัดส่วนของเพศชายตอบแบบสอบถามมากกว่าเพศหญิง ดังภาพ 2 – 3



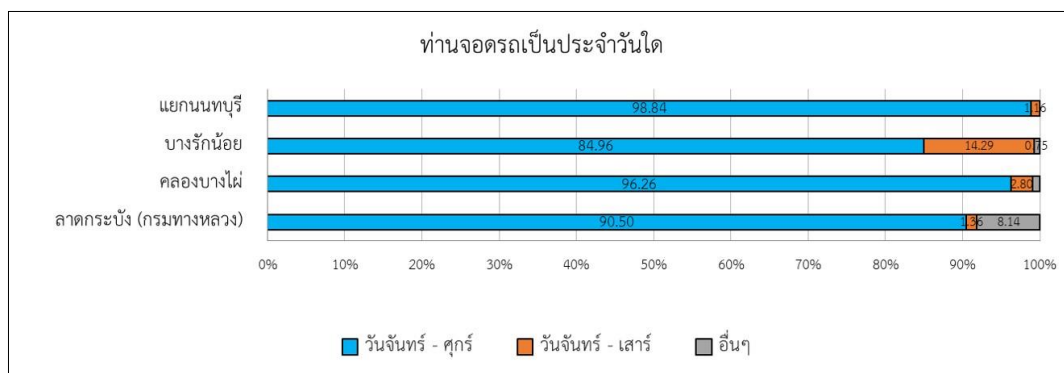
ภาพ 2 สัดส่วนเพศของผู้ใช้บริการจุดจอดแล้วจร
ที่มา: ผู้วิจัย, 2567



ภาพ 3 สัดส่วนอายุของผู้ใช้บริการจุดจอดแล้วจร
ที่มา: ผู้วิจัย, 2567

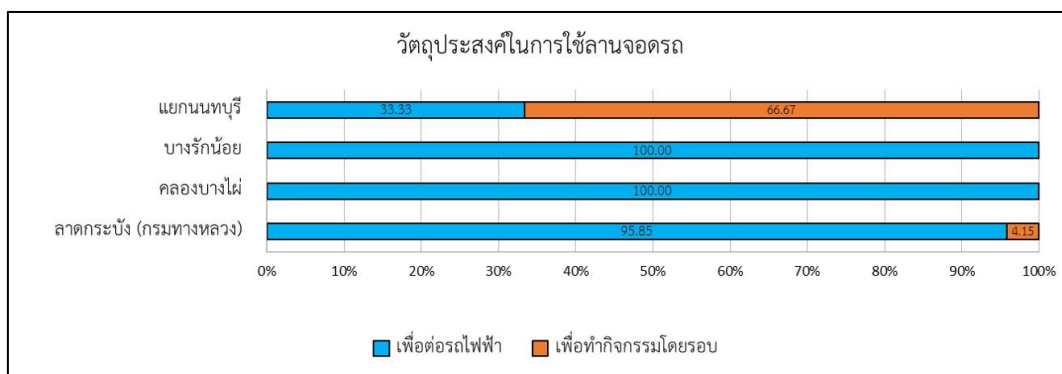
จากแบบสอบถามในส่วนข้อมูลพฤติกรรมในการใช้จุดจอดแล้วจร ผลการศึกษา พบว่า ร้อยละ 77.55 จอดรถเป็นประจำในวัน จันทร์ - ศุกร์ ร้อยละ 18.11 จอดรถเป็นประจำในวันจันทร์-เสาร์ และร้อยละ 3.10 จอดเป็นประจำในวันอื่น ๆ

ซึ่งเป็นการจอดรถเฉพาะสัปดาห์ละ 1-2 ครั้งเป็นประจำ หากพิจารณาตามจุดจอดรถพบว่า มีเพียงจุดจอดรถบางรักน้อย-ท่าอิฐที่มีสัดส่วนการจอดรถเป็นประจำในวันจันทร์-ศุกร์มากกว่าร้อยละ 80 ในขณะที่จุดจอดรถอื่นมีสัดส่วนในช่วงร้อยละ 71- 80 นอกจากนี้การจอดรถเป็นประจำในวันจันทร์-เสาร์ พบร้อยละ 26.50 โดยเฉพาะในจุดจอดรถแยกถนนพสุธรี่ 1 ซึ่งสอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบบริเวณจุดจอดรถแยกถนนพสุธรี่ 1 ซึ่งมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นพื้นที่พาณิชยกรรม เช่น ห้างสรรพสินค้า ตลาดนัด หรืออาคารสำนักงาน (โฮมออฟฟิศ) ดังภาพ 4



ภาพ 4 สัดส่วนวันที่เข้าใช้บริการจุดจอดแล้วจร
ที่มา: ผู้วิจัย, 2567

จากผลการศึกษา พบว่า ร้อยละ 86.22 ใช้จุดจอดแล้วจรเพื่อต่อรถไฟฟ้าเป็นประจำ (วันทำงาน) ร้อยละ 13.62 ไม่ใช้จุดจอดแล้วจรเพื่อต่อรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นการจอดเพื่อไปทำกิจกรรมโดยรอบบริเวณที่จอดแล้วจร หากพิจารณาตามพื้นที่จุดจอดแล้วจร พบว่า จุดจอดแล้วจรบางรักน้อย-ท่าอิฐ และจุดจอดแล้วจรคลองบางไผ่ ไม่พบการจอดรถเพื่อไปทำกิจกรรมโดยรอบ ในขณะที่ร้อยละ 66.67 ของผู้ตอบแบบสอบถามบริเวณจุดจอดแล้วจรแยกถนนพสุธรี่ 1 และร้อยละ 3.77 ของผู้ตอบแบบสอบถามบริเวณลานจอดรถตลาดกระบี่ (กรมทางหลวง) พบการจอดเพื่อไปทำกิจกรรมโดยรอบบริเวณจุดจอดแล้วจร ดังภาพ 5



ภาพ 5 วัตถุประสงค์เข้าใช้บริการจุดจอดแล้วจร
ที่มา: ผู้วิจัย, 2567

เมื่อพิจารณาวัตถุประสงค์ในการเข้าใช้บริการร่วมกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน พบว่า จุดจอดแล้วจรสถานีคลองบางไผ่ และจุดจอดแล้วจรสถานีบางรักน้อย-ท่าอิฐซึ่งไม่พบการจอดรถเพื่อไปทำกิจกรรมโดยรอบ มีพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบใกล้เคียงกับทางแยกต่างระดับบางรักน้อย (สะพานข้ามแยก) ปิมน้ำมัน หรือพื้นที่โครงการหมู่บ้านจัดสรร จึงพบเป็นการใช้พื้นที่จอดแล้วจรสำหรับเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางเป็นหลัก ในขณะที่บริเวณจุดจอดแล้วจรแยกถนนพสุธรี่ 1 และบริเวณ

ลานจอดรถลาดกระบ้ง (กรมทางหลวง) ร้อยละ 55.56 เป็นการจอดเพื่อไปทำธุระ หรือกิจกรรมอื่น ๆ ร้อยละ 33.33 เป็นการจอดเพื่อไปทำงาน และร้อยละ 11.11 เป็นการจอดเพื่อขายของ ซึ่งสอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินที่บริเวณโดยรอบของจุดจอดแล้วจรแยกถนนบุรี 1 พบเป็นห้างสรรพสินค้า ตลาด และอาคารสำนักงาน (โฮมออฟฟิศ) จึงทำให้ผู้ตอบแบบสอบถามบางส่วนเลือกจอดรถบริเวณจุดจอดแล้วจรเพื่อไปทำกิจกรรมอื่น ๆ โดยรอบ ในขณะที่การใช้ประโยชน์ที่ดินรอบลานจอดรถลาดกระบ้ง (กรมทางหลวง) พบเป็นสถานีรถไฟซึ่งมีตลาดและร้านค้าอยู่โดยรอบพื้นที่ จึงพบผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้พื้นที่ลานจอดรถเพื่อจอดไปทำกิจกรรมอื่น ๆ ดังภาพ 6



ภาพ 6 การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณจุดจอดแล้วจรสถานีบางรักน้อย-ท่าอิฐ, คลองบางไผ่, แยกถนนบุรี และลานจอดรถลาดกระบ้ง (กรมทางหลวง) (เรียงจากซ้ายไปขวา)

ที่มา: ผู้วิจัย, 2567

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

จากวัตถุประสงค์ของงานวิจัยทำให้ได้ทราบถึงพฤติกรรมการใช้จุดจอดแล้วจรเพื่อวัตถุประสงค์รองภายในพื้นที่เมืองชั้นนอกของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้ ดังนี้

จุดจอดแล้วจรที่มีพฤติกรรมการใช้จอดรถ การเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์รองสามารถพบได้ในพื้นที่ 2 สถานี ได้แก่ จุดจอดแล้วจรสถานีแยกถนนบุรี 1 ซึ่งพบการจอดรถเพื่อวัตถุประสงค์รองมากถึงร้อยละ 66.67 ของจำนวนผู้จอดรถทั้งหมด และลานจอดรถลาดกระบ้ง (กรมทางหลวง) ซึ่งพบเป็นการจอดรถเพื่อวัตถุประสงค์รองร้อยละ 4.15 ของจำนวนผู้จอดรถทั้งหมด จุดจอดแล้วจรสถานีแยกถนนบุรี 1 ผู้ใช้ส่วนใหญ่พบมีอาชีพพนักงานบริษัทโดยมีวัตถุประสงค์การเดินทางเพื่อการทำงาน มีวิธีการเดินทางหลังจากจอดรถ คือวิธีการเดินเท้า โดยมีระยะทางในการเดินทาง 300-500 เมตร ซึ่งเมื่อพิจารณา ร่วมกับการประโยชน์ที่ดินบริเวณรอบจุดจอดแล้วจรแยกถนนบุรี ที่ส่วนใหญ่เป็นการใช้ที่ดินประเภทอาคารพาณิชย์กรรมและโฮมออฟฟิศจึงสามารถสรุปได้ว่า เป็นการจอดเพื่อเดินทางไปทำงาน ในขณะที่ลานจอดรถลาดกระบ้ง (กรมทางหลวง) มีผู้ใช้เพื่อวัตถุประสงค์รองร้อยละ 4.15 ของจำนวนผู้จอดรถทั้งหมด โดยมีวัตถุประสงค์การเดินทาง มีวิธีการเดินทางที่หลากหลาย และระยะทางในการเดินทางมากกว่าสถานีแยกถนนบุรี 1 คือมีวัตถุประสงค์การเดินทางเพื่อไปทำธุระ การทำงาน และขายของ ตามลำดับ มีวิธีการเดินทางหลังจากจอดรถ คือการเดินทางโดยใช้รถไฟ รถสองแถว การเดิน เป็นส่วนใหญ่ ซึ่งสอดคล้องกับกิจกรรมบริเวณรอบลานจอดรถที่มีจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางหลายรูปแบบ เช่น สถานีรถไฟ ท่ารถสองแถว ท่ารถแท็กซี่ เป็นต้น ซึ่งการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการเดินทางไปยังรูปแบบอื่นหลังจากจอดรถเป็นเหตุผลหลักของผู้ที่ใช้ลานจอดรถลาดกระบ้ง (กรมทางหลวง) การศึกษาในเรื่องพฤติกรรมการใช้งานจุดจอดแล้วจรเพื่อวัตถุประสงค์รองนี้ศึกษาในส่วนของผู้ที่ใช้รถยนต์เพียงเท่านั้น ไม่รวมถึงผู้ใช้จุดจอดแล้วจรของผู้ที่ใช้รถยนต์จักรยานยนต์ซึ่งเป็นรูปแบบการเปิดให้บริการใหม่ และเป็นกลุ่มเป้าหมายการวิจัยที่มีประเด็นที่น่าสนใจในการศึกษาเรื่องพฤติกรรมการใช้งานจุดจอดแล้วจรในครั้งต่อไป

ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า พฤติกรรมของผู้ที่ใช้จอดแล้วจรมีวัตถุประสงค์เพื่อการทำงานเป็นส่วนใหญ่ รองลงมา คือเพื่อการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการเดินทาง ดังนั้นควรมีการบริหารจัดการจุดจอดแล้วจรมที่ต่างกันโดยคำนึงถึงพฤติกรรมและ รูปแบบการใช้งานจุดจอดแล้วจรมที่แตกต่างกันในแต่ละที่ เช่น จุดจอดแล้วจรมที่พบสัดส่วนการจอดรถเพื่อวัตถุประสงค์รอง มากกว่า ควรมีการเพิ่มข้อกำหนดในการคิดอัตราจอดรถที่แตกต่างกับจุดจอดที่ผู้ใช้งานนิยมจอดรถเพื่อต่อรถไฟฟ้า เนื่องจากผู้ที่จอดรถเพื่อไปต่อรถไฟฟ้าจะมีระยะเวลาในการจอดนานกว่าจอดรถเพื่อทำกิจกรรมโดยรอบ จึงควรคิดอัตรา สำหรับการจอดในระยะเวลาสั้น ๆ ไม่เกิน 1 ชั่วโมง หรือการจัดพื้นที่จอดรถแยกเป็นสัดส่วนระหว่างผู้ที่ใช้จุดจอดแล้วจรมเพื่อ ต่อรถไฟฟ้า และการใช้จุดจอดแล้วจรมเพื่อวัตถุประสงค์รองเพื่อตอบสนองต่อพฤติกรรมการเดินทางต่อหลังจากจอดรถ ผลการวิจัยครั้งนี้จะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับจุดจอดแล้วจรมในการวางแผนนโยบายการบริหารจัดการจุดจอด แล้วจรมแต่ละสถานีให้สอดคล้องกับพฤติกรรมการใช้งานจุดจอดแล้วจรมที่เปลี่ยนไปจากเดิม และพฤติกรรมที่ต่างกัน ระหว่างสถานีที่ผู้ใช้มีพฤติกรรมการเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์หลักและวัตถุประสงค์รอง เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของ ผู้ใช้จุดจอดแล้วจรมในปัจจุบันอย่างตรงประเด็น ซึ่งการบริหารจัดการที่เหมาะสมเป็นหนึ่งในกระบวนการสนับสนุนการใช้จุดจอดแล้วจรม ให้มีการใช้งานที่เต็มประสิทธิภาพมากขึ้นอีกด้วย

บรรณานุกรม

กรมโยธาธิการและผังเมือง. (2556). *กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556*.

<http://eservices.dpt.go.th/urbanplanning/fileload/reg/10010014.pdf>

ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง ควบคุมอาคาร พ.ศ. 2544. (2544, 3 สิงหาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 118 ตอนพิเศษ 75 ง.

เจตน์ ชุนถนอม. (2559). *แนวทางการพัฒนาพื้นที่จอดแล้วจรมเพื่อรองรับการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนระบบรางใน กรุงเทพมหานคร* [วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, ไม่ได้ตีพิมพ์]. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

นวกัณฑ์ กิมมณี. (2548). *โครงการพัฒนาอาคารจอดแล้วจรมเพื่อสนับสนุนโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล* [วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, ไม่ได้ตีพิมพ์]. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. (2559). *รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน 2559*.

<https://www.kasikornbank.com/th/sustainable-development/SDAnnualReports/SD-TH-KBank59.pdf0>

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. สถาบันการขนส่ง. และบริษัท อินฟรา พลัส จำกัด. (2560). *รายงานแผนแม่บทจุดจอดแล้วจรมใน เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล*. <http://www.cuti.chula.ac.th/research0/2560/60.1.pdf>

Calthorpe, P. (1993). *The next American metropolis: Ecology, community, and the American dream*. Princeton Architectural Press.

Krejcie, R. V., & Morgan, D. W. (1970). Determining sample size for research activities. *Educational and Psychological Measurement*, 30(3), 607 – 610.

Spillar, R. J. (1997). *Park-and-ride planning and design guidelines*. <https://trid.trb.org/View/473046>

Stopher, P. R., & Meyburg, A. H. (1975). *Urban transportation modeling and planning*. <https://trid.trb.org/View/61685>

Vincent, M. (2007). *Park and ride: Characteristics and demand forecasting*. Land Transport NZ Research Report. <http://worldcat.org/isbn/0478287410>