พฤติกรรมการใช้งานจุดจอดแล้วจรเพื่อวัตถุประสงค์รอง กรณีศึกษา : พื้นที่เมืองชั้นใน กรุงเทพมหานคร

รับบทความ	19/02/2567
แก้ไขบทความ	11/04/2567
ยอมรับบทความ	25/04/2567

Usage Behavior of Park and Ride for Secondary Purpose: The Case Study of Inner Area of Bangkok

กนกพร มาตา พนิต ภู่จินดา
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Kanokphorn Mata, Panit Pujinda
Department of Urban and Regional Planning, Faculty of Architecture, Chulalongkorn University
kanokphorn.mt@gmail.com, pujinda@gmail.com

บทคัดย่อ

บริบทของพื้นที่เมืองชั้นในถือเป็นศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจ ทำให้เกิดแรงจูงใจในการเข้ามาประกอบกิจกรรมต่าง ๆ หนึ่งในปัญหาหลักที่พบ คือการขาดแคลนที่จอดรถ ผู้คนจึงหันมาใช้บริการ Park & Ride หรือจุดจอดแล้วจร ซึ่งเดิมจุดจอดแล้วจรมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อนำรถเข้ามาจอดและเดินทางต่อด้วยรถไฟฟ้า แต่ปัจจุบันจุดจอดแล้วจรในพื้นที่เมืองชั้นในนั้นถูกพบว่า มีการเข้าใช้ตามวัตถุประสงค์รองโดยการนำรถเข้ามาจอด และเน้นทำกิจกรรมบริเวณโดยรอบจุดจอด และจากการทบทวนวรรณกรรมพบว่า ยังไม่มีผู้ใดศึกษาในแง่ของพฤติกรรมการใช้จุดจอดแล้วจรเพื่อใช้ตามวัตถุประสงค์รอง ในพื้นที่เมืองชั้นใน ดังนั้นผู้วิจัยจึงมุ่งเน้นที่จะศึกษาถึงประเด็นดังกล่าว ด้วยวิธีการลงสำรวจพื้นที่ศึกษาและการทำแบบสอบถาม โดยผู้วิจัยได้เก็บข้อมูลในช่วงเดือนเมษายน พ.ศ. 2565-เดือนมิถุนายน พ.ศ. 2565 จากนั้นจะทำการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อให้ทราบถึงพฤติกรรมในการเข้าใช้งานจุดจอดแล้วจรเพื่อวัตถุประสงค์รอง พื้นที่เมืองชั้นใน กรุงเทพมหานคร

ผลการศึกษาพฤติกรรมการเข้าใช้งานจุดจอดแล้วจรเพื่อวัตถุประสงค์รอง พื้นที่เมืองชั้นใน กรุงเทพมหานคร พบว่า จุดจอดแล้วจรที่มีการเข้าใช้งานเพื่อวัตถุประสงค์รองมากที่สุด ส่วนมากจะเป็นพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์อาคารที่หลากหลาย ประกอบด้วยห้างสรรพสินค้า สำนักงาน หรือตลาด และกิจกรรมต่าง ๆ จะตั้งอยู่ห่างจากจุดจอดแล้วจรไม่เกิน 500 เมตร ซึ่งเป็นระยะที่สามารถเดินได้ รวมถึงพฤติกรรมการเข้าใช้งานจุดจอดแล้วจรของพื้นที่เมืองชั้นใน พบว่า ผู้ที่เข้าใช้มีความถี่ในการเข้าใช้สูงสุดคือ 4-5 วัน/สัปดาห์ คิดได้เป็นร้อยละ 31.2 และเฉลี่ยเวลาในการจอดพบว่า จอดไม่เกิน 15 นาที เนื่องจากจะไม่ถูกคิดค่าบริการ คิดได้เป็นร้อยละ 16.1 ซึ่งจุดจอดแล้วจรในกรณีดังกล่าวจะพบมากในจุดจอดแล้วจรห้วยขวาง และจุดจอดแล้วจรสามย่าน มีพฤติกรรมในการเข้าใช้งานคือ นำรถเข้ามาจอดเพื่อรับ-ส่งคน หรือทำกิจกรรมบริเวณโดยรอบจุดจอดแล้วจรโดยใช้เวลาไม่นาน

คำสำคัญ: *จุดจอดแล้วจร กรุงเทพมหานครชั้นใน พฤติกรรมการเข้าใช้จุดจอดแล้วจรตามวัตถุประสงค์รอง การใช้ประโยชน์อาคาร*

Abstract

The context of inner area of Bangkok is regarded as economic hubs, leading people to engage in various activities. One of the main problems encountered is insufficient parking spaces. Consequently, people have turned to using Park & Ride services. The primary purpose of using Park & Ride facilities is to park vehicles and continue the journey via public transportation. However, it has been observed that Park & Ride facilities in urban inner area of Bangkok are being used for secondary purpose, such as simply parking vehicles, and activities are focused around these parking areas or utilizing parking spaces in other forms without continuing the journey via public transportation. This issue has not been studied. Therefore, researchers aim to study this issue to understand the behavior of Park & Ride service users for secondary purpose. This will be done through survey and questionnaires. Then collect data during April 2022 – June 2022, and data will be analyzed to understand the behavior of Park & Ride service users for secondary purpose of inner area of Bangkok

The study findings reveal that Park & Ride service facilities are used for various secondary purposes, including shopping malls, offices, or markets. Additionally, activities are generally located within a walking distance of no more than 500 meters from the parking facilities, which is considered a walkable distance. Furthermore, regarding the frequency of use, the majority of users visit the area for parking 4-5 days per week, accounting for percentage 31.2, and the average parking duration is found to be less than 15 minutes, as it is not subject to parking fees, which accounts for percentage 16.1 of the cases. The predominant behavior observed at these Park & Ride locations at Huai Khwang and Samyan areas, The purpose of using these facilities is primarily for dropping off or picking up passengers, or engaging in nearby activities for short durations.

Keywords: *park and ride, inner of BMR, usage behavior of park and ride for secondary purpose, building use*

ที่มาและความสำคัญ

กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางความเจริญทุกด้าน ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ การค้าและการบริการ การท่องเที่ยว และเป็นแหล่งงานที่สำคัญของประเทศ ดังนั้นกรุงเทพมหานครจึงเป็นเมืองที่มีการพัฒนาอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การก่อสร้างโครงการพัฒนาขนาดใหญ่ของภาครัฐและเอกชนและการขยายตัวของประชากร ขณะเดียวกันยังคงต้องเผชิญกับปัญหาต่าง ๆ ของเมือง เช่น ปัญหาการจราจรที่ติดขัด พบว่า กรุงเทพมหานครติดอันดับที่ 8 จาก 56 ประเทศ ที่ประสบปัญหาการจราจร และมีระดับความแออัดคิดเป็นร้อยละ 53 ขณะที่ภาพรวมระดับความแออัดบนถนน ในชั่วโมงเร่งด่วนของกรุงเทพมหานครพบว่า ช่วงเช้า มีระดับความแออัดคิดเป็นร้อยละ 80 ส่วนช่วงเย็นคิดเป็นร้อยละ 98 จาก (สำนักข่าวเวิร์คพอยท์, 2562) จึงเกิดมาตรการส่งเสริมให้ผู้คนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน แทนที่การใช้รถยนต์ส่วนบุคคล เพื่อลดปัญหาการจราจรและความแออัดของจำนวนรถในพื้นที่ถนน ทำให้สามารถยกระดับชีวิตให้มีคุณภาพที่ดีขึ้นได้ ซึ่งหนึ่งในมาตรการส่งเสริมนั้น คือโครงการจอดแล้วจร (Park & Ride) เป็นวิธีการลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและสนับสนุนการใช้ระบบขนส่งมวลชน โดยจัดให้มีที่จอดรถตามสถานีปลายทาง หรือเขตชานเมือง มีวัตถุประสงค์หลักของโครงการ เพื่อให้ผู้ที่อาศัยบริเวณชานเมืองได้นำรถยนต์ส่วนบุคคลด้วยการขับรถยนต์ส่วนบุคคลมาจอดบริเวณสถานที่จอดรถที่จัดไว้ให้ จากนั้นเปลี่ยนไปใช้ระบบขนส่งมวลชนระบบราง เพื่อเดินทางไปทำธุระ เมื่อทำธุระเสร็จจะเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนระบบราง เพื่อกลับไปยังรถยนต์ส่วนบุคคลที่จอดไว้บริเวณสถานที่จอดรถ เพื่อขับรถยนต์ส่วนบุคคลกลับไปยังที่อยู่อาศัย (ณัฐพล เที่ยวพานิช, 2553)

โดยการมีพื้นที่จุดจอดแล้วจรในปัจจุบันค้นพบว่า ไม่เพียงแต่สถานีปลายทางของระบบขนส่งมวลชนระบบราง ที่พบจุดจอดแล้วจร แต่ยังพบสถานีที่ตั้งอยู่ภายในเขตเมืองนั้นมีจุดจอดแล้วจรเช่นกัน ซึ่งจุดจอดแล้วจรที่พบมากในเขตเมืองส่วนมากเกิดขึ้นตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล หรือเส้น Ring line ที่มีแนวสายทางเป็นวงแหวนล้อมรอบพื้นที่กลางเมือง เพื่อให้บริการผู้โดยสารจากด้านหนึ่งของเมืองไปยังอีกด้านหนึ่งของเมืองโดยไม่ต้องผ่านพื้นที่ที่มีการสัญจรหนาแน่นสูงกลางเมือง

บริบทของพื้นที่เมืองชั้นในเป็นพื้นที่ศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจที่มีความสำคัญ เป็นที่ตั้งของกิจกรรมที่มีความหนาแน่นอยู่เป็นจำนวนมาก ทำให้มีการสัญจรเดินทางเข้ามาประกอบกิจกรรมภายในเมือง จึงพบปัญหา คือการขาดแคลนที่จอดรถ ซึ่งการพัฒนา หรือก่อสร้างอาคารสำหรับที่จอดรถในพื้นที่เมืองนั้นจำเป็นต้องลงทุนจำนวนมากเลยถือเป็นเรื่องยากทำให้ผู้คนที่ประสบปัญหาเหล่านั้น หันมาเข้าใช้บริการที่จอดรถที่เรียก Park & Ride หรือจุดจอดแล้วจร เนื่องจากจุดจอดแล้วจรเดิมมีหน้าที่ไว้สำหรับผู้ที่นำรถมาจอดและเดินทางต่อด้วยระบบขนส่งมวลชนรูปแบบรางเท่านั้น แต่เมื่อในปัจจุบันเกิดปัญหาการขาดแคลนที่จอดรถพื้นที่เมืองชั้นใน ทำให้จุดจอดแล้วจรพื้นที่เมืองชั้นในนั้นมีรูปแบบการเข้าใช้งานที่มีความหลากหลายต่างจากเดิมที่สามารถเป็นได้เพียงแค่นำรถมาจอดแล้วจร

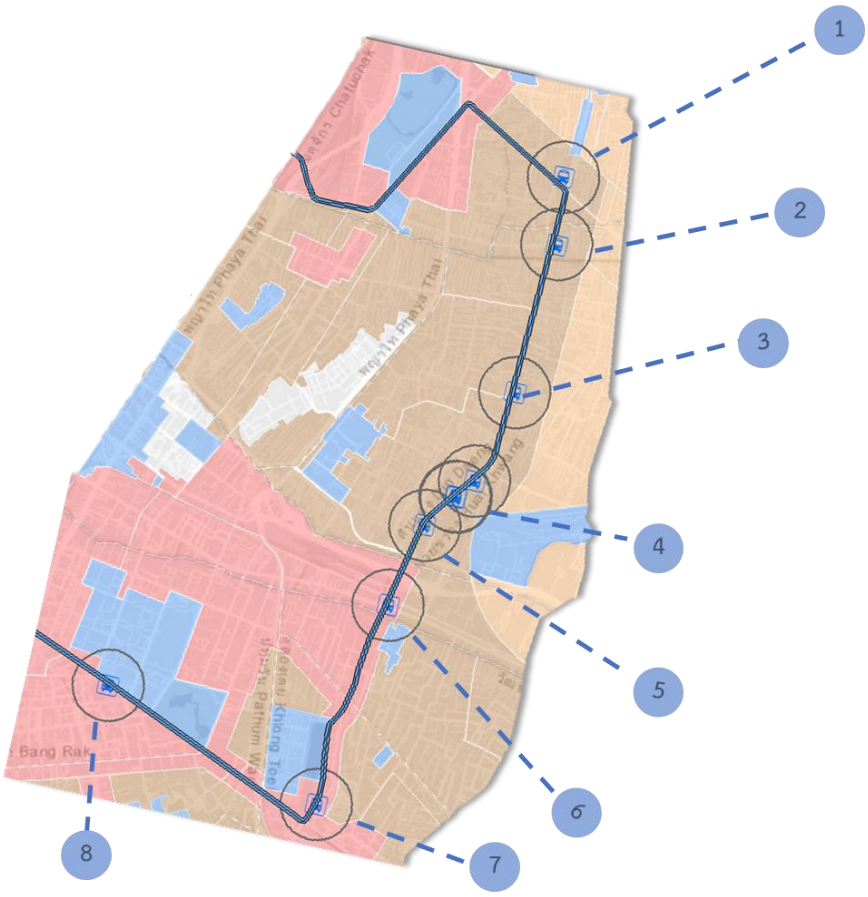
ดังนั้นผู้วิจัยจึงมีความสนใจศึกษาเรื่องพฤติกรรมการใช้จุดจอดแล้วจรเพื่อวัตถุประสงค์รองในบริเวณพื้นที่เมืองชั้นใน เพื่อดูว่า ผู้ที่เข้าใช้งานจุดจอดแล้วจรนั้นมีรูปแบบพฤติกรรมการเข้าใช้งานอย่างไร และจากการทบทวนวรรณกรรมพบว่า ยังไม่มีผู้ใดศึกษาในแง่ของพฤติกรรมการใช้จุดจอดแล้วจรเพื่อใช้ตามวัตถุประสงค์รองในเขตพื้นที่เมืองชั้นใน ดังนั้นผู้วิจัยจึงมุ่งเน้นที่จะศึกษาถึงพื้นที่จุดจอดแล้วจรที่ตั้งอยู่ภายในเมืองชั้นใน กรุงเทพมหานคร

วัตถุประสงค์ในการวิจัย

เพื่ออธิบายพฤติกรรมการเข้าใช้จุดจอดแล้วจรเพื่อวัตถุประสงค์รองในพื้นที่เมืองชั้นใน กรุงเทพมหานคร

ขอบเขตพื้นที่ศึกษา

จุดจอดแล้วจรตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล 10 จุดจอดแล้วจร ได้แก่ สถานีลาดพร้าว สถานีรัชดาภิเษก สถานีห้วยขวาง สถานีศูนย์วัฒนธรรม ลาน 1 และลานรัชดาภิเษก สถานีพระราม 9 สถานีเพชรบุรี สถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ ลานจอด 1 และลานจอด 2 และสามย่าน



ลำดับ	จุดจอดแล้วจร
1	ลาดพร้าว
2	รัชดาภิเษก
3	ห้วยขวาง
4	ศูนย์วัฒนธรรม 2 แห่ง
5	พระราม9
6	เพชรบุรี
7	ศูนย์สิริกิติ์ 2 แห่ง
8	สามย่าน

ภาพ 1 แผนที่แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษาจุดจอดแล้วจรเพื่อวัตถุประสงค์รองพื้นที่เมืองชั้นใน กรุงเทพมหานคร ที่มา: ผู้วิจัย

ระเบียบวิธีวิจัย

บทบาทและพฤติกรรมการใช้งานจุดจอดแล้วจรเพื่อวัตถุประสงค์รอง กรณีศึกษาพื้นที่เมืองชั้นใน กรุงเทพมหานคร มีขั้นตอนการดำเนินงานทั้งหมด 4 ขั้นตอนดังนี้

ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยจากการศึกษาของ (Spillar & Parsons Brinckerhoff Inc. 1997) ได้ให้คำนิยามพื้นที่จอดแล้วจรบริเวณชายขอบศูนย์กลางเมืองไว้ว่า พื้นที่จอดแล้วจรที่ตั้งอยู่ชายขอบของศูนย์กลางเมือง เป็นพื้นที่สำคัญที่จะช่วยเพิ่มความสามารถในการรองรับรถและลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเดินทางเข้าเมือง โดยผู้ใช้พื้นที่จอดแล้วจรนำรถมาจอดในพื้นที่จอดรถแล้วจรและใช้ระบบขนส่งมวลชน หรือผู้ใช้บางคนอาจจะใช้เป็นที่จอดรถ เพื่อเดินทางเข้าสู่สถานที่สำคัญที่อยู่บริเวณใกล้ ๆ

ลงสำรวจพื้นที่ Pre-survey และทำการ Focus group เพื่อศึกษาพฤติกรรมการเข้าใช้งานจุดจอดแล้วจรพื้นที่เมืองชั้นใน ในส่วนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อทำการขอความอนุเคราะห์ในส่วนของข้อมูลเกี่ยวกับการเข้าใช้งานจุดจอดแล้วจรพื้นที่เมืองชั้นใน เพื่อใช้จัดทำการออกแบบสอบถาม

รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับจุดจอดแล้วจรพื้นที่เมืองชั้นในและวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ข้อมูลปฐมภูมิ คือการออกแบบสอบถาม โดยใช้วิธีกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างของเครซี่และมอร์แกน ช่วงเวลาในการลงเก็บแบบสอบถามคือวันธรรมดาและวันหยุด ทำการแบ่งเก็บช่วงเช้าและช่วงเย็น คิดได้เป็นวันธรรมดาทำการเก็บแบบสอบถามรวมทั้งหมด 608 ชุด และวันหยุด 435 ชุด รวมทั้งหมด 1,043 ชุด

จำนวนแบบสอบวันธรรมดา

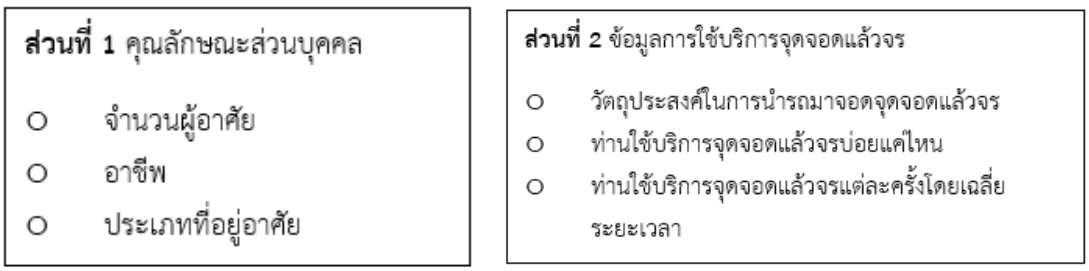
จุดจอดแล้วจร	ขนาดกลุ่มตัวอย่าง (n)
ลาดพร้าว	150
รัชดาภิเษก	51
ห้วยขวาง	100
ศูนย์วัฒนธรรม ลาน1	20
ศูนย์วัฒนธรรม รัชดาภิเษก	37
พระราม9	30
เพชรบุรี	80
ศูนย์สิริกิติ์ ลาน1	50
ศูนย์สิริกิติ์ ลาน2	20
สามย่าน	70

จำนวนแบบสอบถามวันหยุด

จุดจอดแล้วจร	ขนาดกลุ่มตัวอย่าง (n)
ลาดพร้าว	102
รัชดาภิเษก	40
ห้วยขวาง	60
ศูนย์วัฒนธรรม ลาน1	17
ศูนย์วัฒนธรรม รัชดาภิเษก	25
พระราม9	22
เพชรบุรี	60
ศูนย์สิริกิติ์ ลาน1	44
ศูนย์สิริกิติ์ ลาน2	20
สามย่าน	45

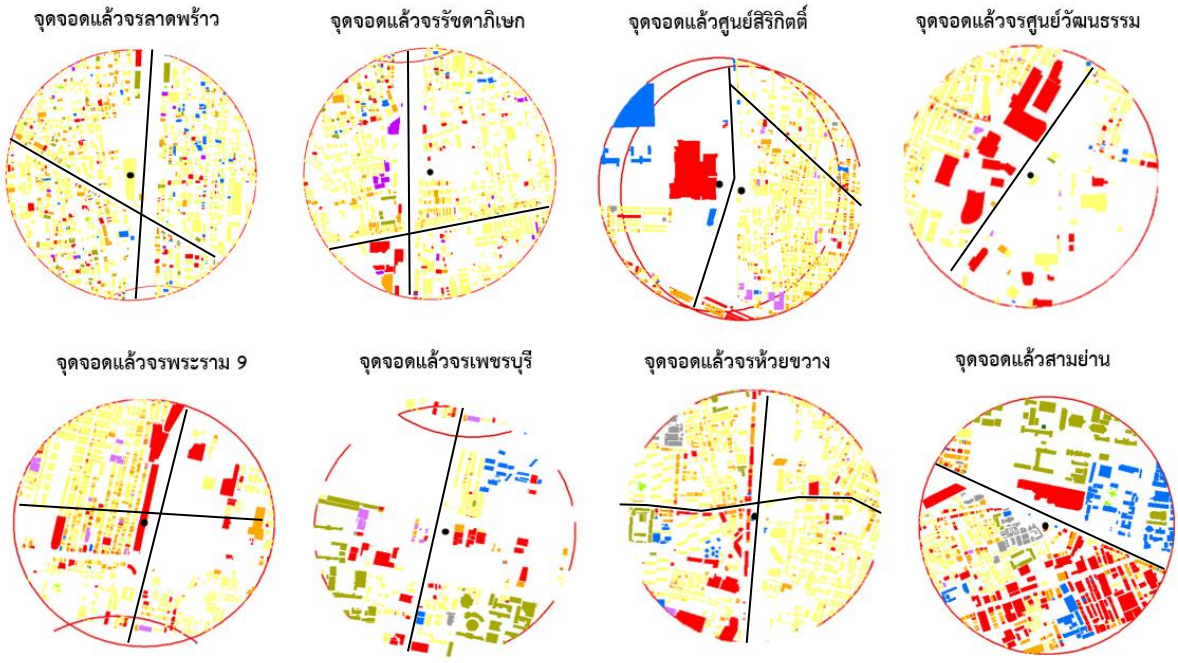
ภาพ 2 แสดงจำนวนขนาดกลุ่มตัวอย่างของผู้เข้าใช้จุดจอดแล้วจรพื้นที่เมืองชั้นใน วันธรรมดาและวันหยุด
ที่มา: ผู้วิจัย

โดยปัจจัยที่ใช้ในการเก็บแบบสอบถามผู้ที่เข้าใช้จุดจอดแล้วจรเพื่อวัตถุประสงค์รอง พื้นที่เมืองชั้นในกรุงเทพมหานครประกอบไปด้วย 2 ส่วนด้วยกัน ดังภาพ 3



ภาพ 3 ปัจจัยที่ใช้ในการเก็บแบบสอบถามผู้ที่เข้าใช้จุดจอดแล้วจรเพื่อวัตถุประสงค์รอง พื้นที่เมืองชั้นใน กรุงเทพมหานคร
ที่มา: ผู้วิจัย

ข้อมูลทุติยภูมิ คือข้อมูลจากการวิเคราะห์ผ่านโปรแกรมภูมิสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ เพื่อศึกษากิจกรรมการใช้พื้นที่โดยรอบบริเวณจุดจอดแล้วจรพื้นที่เมืองชั้นใน กรุงเทพมหานคร พบว่า การใช้กิจกรรมพื้นที่โดยรอบจุดจอดแล้วจรพื้นที่เมืองชั้นใน โดยวัดรัศมีซึ่งระยะห่าง 500 เมตร คืออยู่ในช่วงระยะการเดินเท้าได้ พบกิจกรรมการใช้ประโยชน์อาคาร ประเภทพาณิชยกรรม ที่อยู่อาศัย และสถานที่ราชการเป็นส่วนมาก ดังภาพ 4

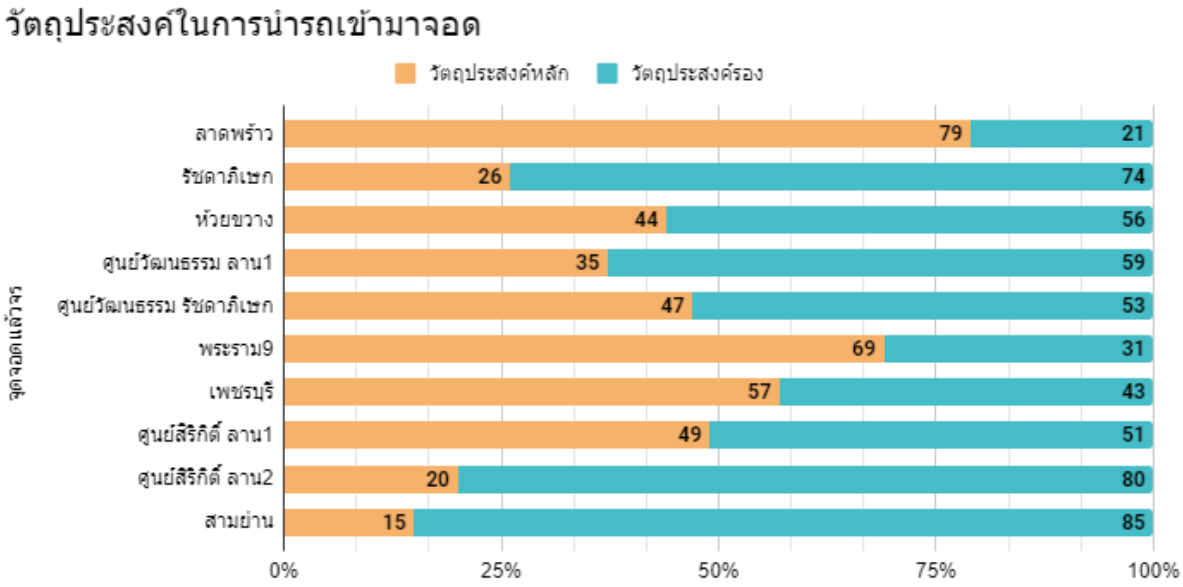


ภาพ 4 แสดงกิจกรรมการใช้ประโยชน์อาคารโดยรอบพื้นที่จุดจอดแล้วจรพื้นที่เมืองชั้นใน กรุงเทพมหานคร
ที่มา: ผู้วิจัย

สรุปผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติเชิงพรรณนาและอภิปรายผลการวิจัย โดยผู้วิจัยทำการอธิบายถึงพฤติกรรมของผู้ที่เข้าใช้จุดจอดแล้วจรเพื่อวัตถุประสงค์รอง พื้นที่เมืองชั้นใน กรุงเทพมหานคร มีปัจจัยใดเกี่ยวข้องบ้าง และมีพฤติกรรมการเข้าใช้งานจุดจอดแล้วจรอย่างไร

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการเก็บแบบสอบถามการเข้าใช้งานจุดจอดแล้วจร พื้นที่เมืองชั้นใน กรุงเทพมหานคร พบว่าจากการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม จะได้ข้อมูลแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มคือ 1) ผู้เข้าใช้งานตามวัตถุประสงค์หลัก เป็นการนำรถมาจอดที่จุดจอดแล้วจรพื้นที่เมืองชั้นใน และเดินทางด้วยรถไฟฟ้า และ 2) ผู้เข้าใช้งานตามวัตถุประสงค์รอง นำรถมาจอดยังจุดจอดแล้วจร พื้นที่เมืองชั้นใน แต่ไม่เดินทางต่อด้วยรถไฟฟ้าเน้นทำกิจกรรมบริเวณโดยรอบ ซึ่งพบว่า มีผู้เข้าใช้งานจุดจอดแล้วจรเพื่อวัตถุประสงค์หลัก คิดเป็นร้อยละ 50.14 ซึ่งจุดจอดแล้วจรที่พบสูงสุด 3 อันดับ ได้แก่ 1) จุดจอดแล้วจรลาดพร้าวร้อยละ 79 2) จุดจอดแล้วจรพระราม 9 ร้อยละ 69 3) จุดจอดแล้วจรเพชรบุรี ร้อยละ 57 โดยผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมาก มีสถานีปลายทางเป็นสถานีที่สามารถเปลี่ยนถ่ายไปยังรถไฟฟ้า BTS หรือ Airport Rail Link และมีผู้เข้าใช้งานจุดจอดแล้วจรเพื่อวัตถุประสงค์รอง คิดเป็นร้อยละ 49.66 ซึ่งจุดจอดแล้วจรที่พบสูงสุด 3 อันดับ ได้แก่ 1) จุดจอดแล้วจรสามย่าน ร้อยละ 85 2) จุดจอดแล้วจรศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ 2 ร้อยละ 80 3) จุดจอดแล้วจรรัชดาภิเษก ร้อยละ 74 เนื่องจากพื้นที่โดยรอบจุดจอดแล้วจรดังกล่าวเป็นพื้นที่ที่มีความหลากหลายของการใช้ประโยชน์อาคาร จึงทำให้เกิดกิจกรรมบริเวณโดยรอบพื้นที่จุดจอดแล้วจรได้ เช่น วัด ห้างสรรพสินค้า หรือสถาบันการศึกษาเป็นต้น ดังภาพ 5



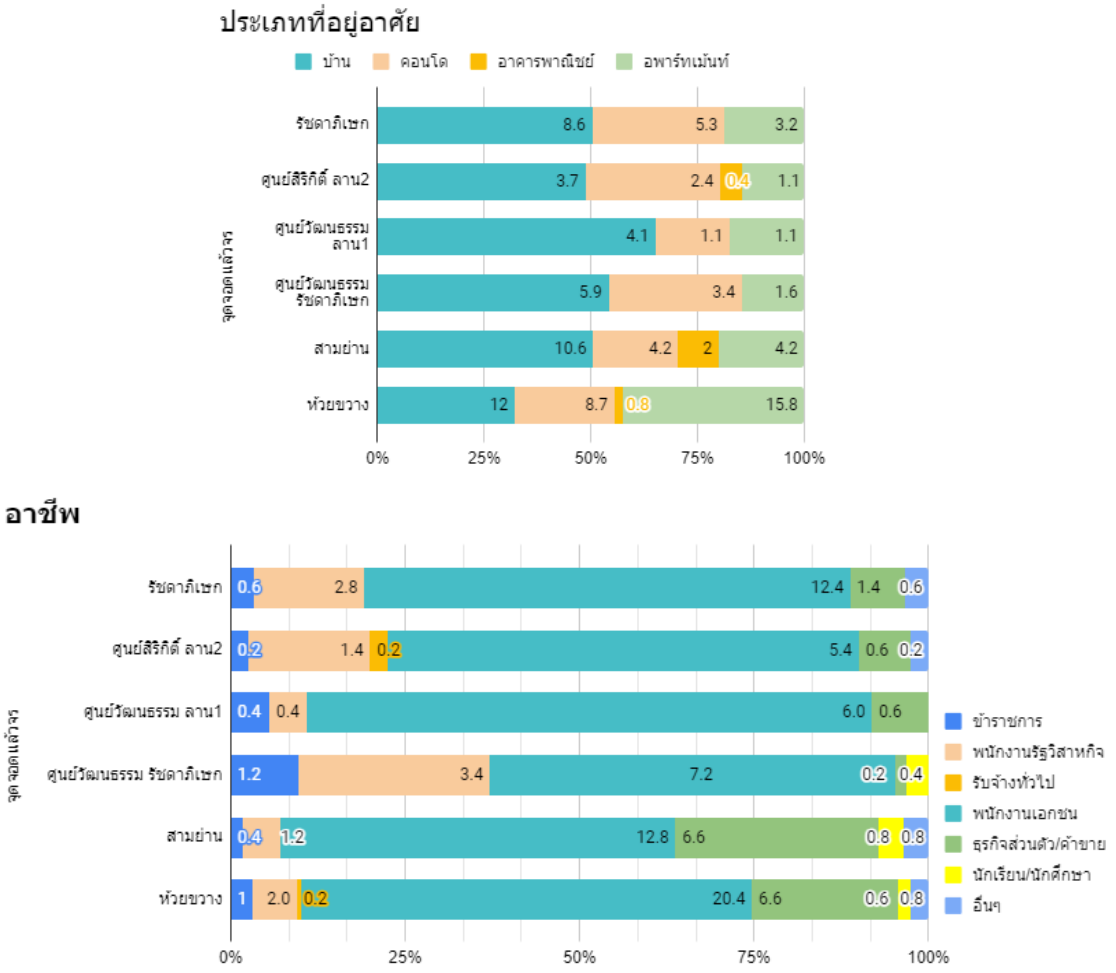
ภาพ 5 วัตถุประสงค์ในการนำรถเข้าจอดจุดจอดแล้วจร พื้นที่เมืองชั้นใน กรุงเทพมหานคร

ที่มา: ผู้วิจัย

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูล ดังภาพ 5 การเก็บแบบสอบถามการเข้าใช้งานจุดจอดแล้วจร พื้นที่เมืองชั้นใน กรุงเทพมหานคร พบว่า มีผู้เข้าใช้งานจุดจอดแล้วจรเพื่อวัตถุประสงค์รอง ทั้งหมด 6 พื้นที่จุดจอดแล้วจร ได้แก่ 1) จุดจอดแล้วจรสามย่าน ร้อยละ 85 2) จุดจอดแล้วจรศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ 2 ร้อยละ 80 3) จุดจอดแล้วจรรัชดาภิเษก ร้อยละ 74 4) จุดจอดแล้วจรศูนย์วัฒนธรรม ลาน1 ร้อยละ 59 5) จุดจอดแล้วจรห้วยขวาง ร้อยละ 56 6) จุดจอดแล้วจรศูนย์วัฒนธรรม รัชดาภิเษก ร้อยละ 53 ตามลำดับ ดังนั้นผู้วิจัยจึงทำการศึกษาเชิงลึกถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องต่อพฤติกรรมการเข้าใช้งานจุดจอดแล้วจรเพื่อวัตถุประสงค์รอง พื้นที่เมืองชั้นใน กรุงเทพมหานคร ทั้ง 6 พื้นที่จุดจอดแล้วจร จากการเก็บแบบสอบถาม โดยมีรายละเอียดดังนี้

ส่วนที่ 1 คุณลักษณะส่วนบุคคล

จากผลการเก็บแบบสอบถามผู้ที่เข้าใช้งานจุดจอดแล้วจรตามวัตถุประสงค์รอง พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากประกอบอาชีพเป็นพนักงานเอกชนเป็นส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 64.3 หรือ 2 ใน 4 จากอาชีพอื่น ๆ โดยมักจะมีที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเป็นส่วนมาก ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 44.6 และสอดคล้องกับจำนวนสมาชิกที่อาศัยด้วยกันคือมีจำนวนสมาชิกอยู่ด้วยกันมากกว่า 1 หรืออยู่กันเป็นครอบครัว ดังภาพ 6



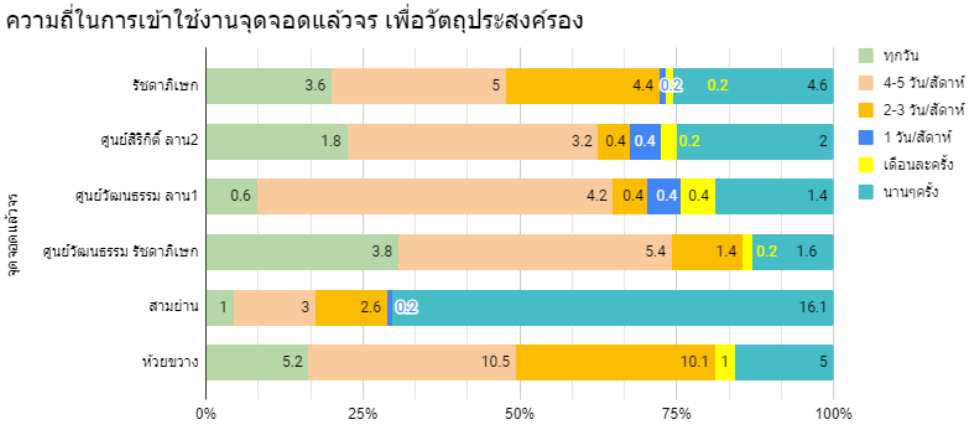
ภาพ 6 แสดงคุณลักษณะส่วนบุคคลที่มีต่อการเข้าใช้งานจุดจอดแล้วจร เพื่อวัตถุประสงค์รอง พื้นที่เมืองชั้นใน กรุงเทพมหานคร

ที่มา: ผู้วิจัย

ส่วนที่ 2 ข้อมูลการใช้บริการจุดจอดแล้วจร

จากผลการเก็บแบบสอบถามพบว่า ความถี่ในการเข้าใช้งานจุดจอดแล้วจร ตามวัตถุประสงค์รอง พื้นที่เมืองชั้นใน กรุงเทพมหานครนั้นมักมีผู้เข้าใช้งานเฉลี่ยอยู่ที่ 4-5 วัน/สัปดาห์ มากสุด คิดเป็นร้อยละ 31.2 คือจุดจอดแล้วจรห้วยขวาง และมีความสัมพันธ์กับพื้นที่เนื่องจากการลงสำรวจพบว่า ในช่วงวันธรรมดามักมีผู้เข้าใช้หมุนเวียนเป็นจำนวนมาก เพื่อมาประกอบกิจกรรมบริเวณโดยรอบพื้นที่จุดจอดแล้วจร ซึ่งสถานที่สำคัญที่ดึงดูดให้เกิดการเข้าใช้งานจุดจอดแล้วจรคือ ศาลพระพิฆเนศที่ผู้คนต่างเคารพบูชา และการแสดงดังภาพ 4 ที่แสดงให้เห็นถึงกิจกรรมการใช้ประโยชน์อาคาร พบว่า จุดจอดแล้วจรห้วยขวางนั้นส่วนมากเป็นการใช้ประโยชน์อาคารในรูปแบบที่อยู่อาศัยเป็นส่วนใหญ่ หรือเป็นย่านชุมชน ดังนั้นในช่วงวันธรรมดาผู้คนในบริเวณนั้น หรือคนนอกพื้นที่ต่างก็เข้าใช้บริการจุดจอดแล้วจรเป็นจำนวนมากเช่นกัน สิ่งสอดคล้องกับแบบสอบถามด้านคุณลักษณะ ด้านอาชีพ ดังภาพ 6 ที่แสดงให้เห็นว่า ผู้เข้าใช้งานจุดจอดแล้วจรห้วยขวางนั้นส่วนมากประกอบอาชีพคือพนักงานเอกชน รองลงมาคือ ธุรกิจส่วนตัว หรือค้าขาย รองลงมาคือ การเข้าใช้งานนาน ๆ ครั้ง ร้อยละ 30.6 คือจุดจอดแล้วจรสามย่าน เนื่องจากการลงสำรวจพื้นที่พบว่า จุดจอดแล้วจรสามย่านมักจะมีผู้เข้าใช้เป็นจำนวนมากในวันหยุด เพราะกิจกรรมบริเวณโดยรอบมีจุดจอดที่หลากหลาย ทั้งกิจกรรมทางศาสนาและห้างสรรพสินค้าซึ่งเป็นกิจกรรมที่เหมาะสมในช่วงวันหยุด ดังภาพ 4 ที่แสดงให้เห็นถึงกิจกรรมการใช้ประโยชน์อาคาร พบว่า จุดจอดแล้วจรสามย่านนั้นจะมีความแตกต่างกับจุดจอดแล้วจรห้วยขวาง โดยจุดจอดแล้วจรสามย่านนั้นส่วนมากการใช้ประโยชน์อาคารจะมีความหลากหลายทั้งด้านพาณิชยกรรม

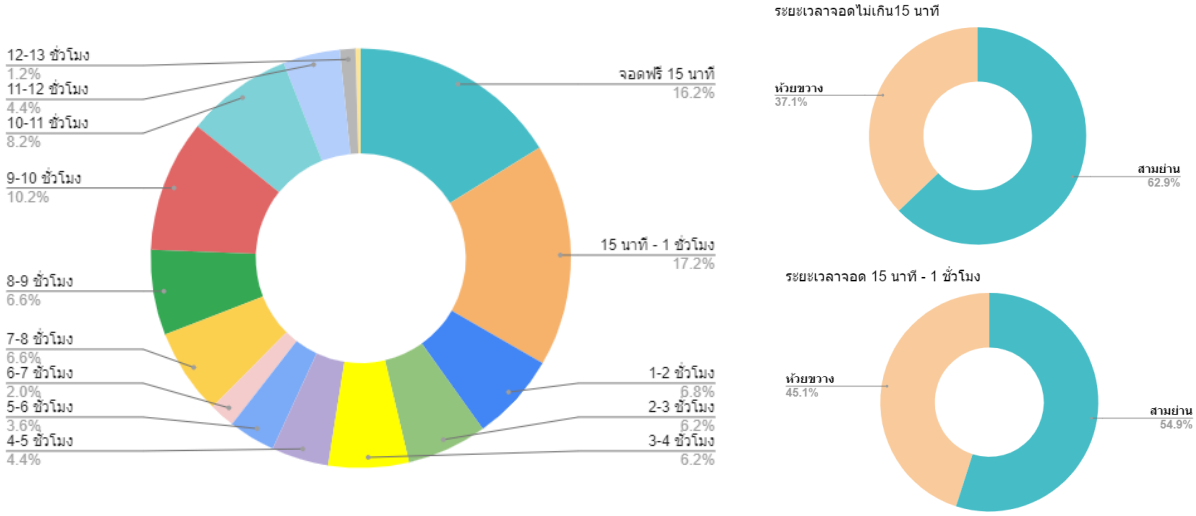
สถานศึกษา รวมถึงที่อยู่อาศัย และจากการลงสำรวจพื้นที่พบว่า จุดจอดแล้วจรสามย่านนั้นสถานที่สำคัญที่ดึงดูดให้เกิดการเข้าใช้งานจุดจอดแล้วจรเพื่อวัตถุประสงค์รองคือ วัดหัวลำโพง โดยผู้คนส่วนมากที่เข้าใช้บริการจะไม่ใช่คนในพื้นที่ แต่จะเป็นคนนอกพื้นที่ที่ต้องการมากราบไหว้ หรือทำบุญเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งสอดคล้องกับการเก็บแบบสอบถามในส่วนของจุดจอดแล้วจรสามย่านจะมีผู้เข้าใช้เป็นจำนวนมากในวันหยุด ดังภาพ 7 แสดงให้เห็นถึงความถี่ในการข้าใช้งานจุดจอดแล้วจร เพื่อวัตถุประสงค์รอง



ภาพ 7 แสดงความถี่ในการเข้าใช้งานจุดจอดแล้วจร เพื่อวัตถุประสงค์รอง พื้นที่เมืองชั้นใน กรุงเทพมหานคร

ที่มา: ผู้วิจัย

จากผลการเก็บแบบสอบถามพบว่า ระยะเวลาในการนำรถเข้ามาจอดเพื่อใช้งานจุดจอดแล้วจร ตามวัตถุประสงค์รองพื้นที่เมืองชั้นใน กรุงเทพมหานครนั้นพบมากสุด 2 ช่วงระยะเวลาคือ จอดไม่เกิน 15 นาที คิดเป็นร้อยละ 16.2 และ 15 นาทีถึง 1 ชั่วโมง ร้อยละ 17.2 ซึ่งพบในจุดจอดแล้วจอด 2 ที่ ได้แก่ จุดจอดแล้วจรห้วยขวางและจุดจอดแล้วจรสามย่าน เนื่องจากจุดจอดแล้วจรดังกล่าวเป็นจุดจอดแล้วจรที่มีอัตราค่าบริการคิดเป็นแบบรายวัน ดังตาราง 1 และในขณะที่พบว่า อีก 4 จุดจอดแล้วจรนั้นมีระยะเวลาในการนำรถเข้าไปจอดเป็นเวลานานเนื่องจากจุดจอดแล้วจรทั้ง 4 จุดนั้นมีความแตกต่างในการเก็บอัตราค่าบริการ ซึ่งจะเก็บเป็นรูปแบบรายเดือนจึงเห็นว่า มีการใช้งานจุดจอดแล้วจรที่นานกว่า ดังตาราง 2



ภาพ 8 แสดงระยะเวลาในการนำรถเข้ามาใช้งานจุดจอดแล้วจร เพื่อวัตถุประสงค์รอง พื้นที่เมืองชั้นใน กรุงเทพมหานคร

ที่มา: ผู้วิจัย

ตาราง 1 ประเภทการให้บริการแบบรายวัน

จุดจอดแล้วจร	อัตราค่าบริการ
จุดจอดแล้วจรห้วยขวาง	- 15 นาทีจอดฟรี - ใช้บริการรถไฟฟ้า 15 บาท / 2 ชั่วโมง - ไม่ใช้บริการรถไฟฟ้า 50 บาท / ชั่วโมง
จุดจอดแล้วจรสามย่าน	

ที่มา: ปรับปรุงโดย ผู้วิจัย จาก ที่จอดรถสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) โดย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย, 2566. (https://www.mrta.co.th/th/parking-blue-line).

ตาราง 2 ประเภทการให้บริการแบบรายเดือน

จุดจอดแล้วจร	อัตราค่าบริการ
จุดจอดแล้วจรรัชดาภิเษก	- 15 นาทีจอดฟรี - 2,000 บาท / เดือน
จุดจอดแล้วจรศูนย์วัฒนธรรม ลาน1	
จุดจอดแล้วจรศูนย์วัฒนธรรม รัชดาภิเษก	
จุดจอดแล้วจรศูนย์สิริกิติ์ ลาน2	

ที่มา: ปรับปรุงโดย ผู้วิจัย จาก ที่จอดรถสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) โดย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย, 2566. (https://www.mrta.co.th/th/parking-blue-line).

อภิปรายผลและสรุปผลการศึกษา

จากการศึกษาพฤติกรรมการใช้งานจุดจอดแล้วจรเพื่อวัตถุประสงค์รอง พื้นที่เมืองชั้นในกรุงเทพมหานคร พบว่า ผู้เข้าใช้งานจุดจอดแล้วจรจากทั้งหมด 10 จุดจอดแล้วจร พบว่า มีจุดจอดแล้วจรเกินครึ่งที่มีผู้เข้าใช้งานตามวัตถุประสงค์รอง ซึ่งมีด้วยกันถึง 6 จุดจอดแล้วจร ได้แก่ 1) จุดจอดแล้วรัชดาภิเษก 2) จุดจอดแล้วจรห้วยขวาง 3) จุดจอดแล้วจรศูนย์วัฒนธรรม ลาน 1 4) จุดจอดแล้วจรศูนย์วัฒนธรรม รัชดาภิเษก 5) จุดจอดแล้วจร ศูนย์สิริกิติ์ ลาน 2 และ 6) จุดจอดแล้วจรสามย่าน โดยได้แบ่งการอภิปรายผลและสรุปผลการศึกษาออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

- ส่วนของปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อพฤติกรรมการเข้าใช้งานจุดจอดแล้วจรเพื่อวัตถุประสงค์รอง พบว่า ทั้ง 6 พื้นที่จุดจอดแล้วจรนั้นมีผลการสำรสจที่เกาะกลุ่มกัน กล่าวคือผู้เข้าใช้งานจุดจอดแล้วจรประกอบอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชนเป็นส่วนใหญ่ มีจำนวนสมาชิกอาศัยในบ้านมากกว่า 1 คน และในด้านการเข้าใช้งานจุดจอดแล้วจร พบว่า ส่วนใหญ่มีการเข้าใช้ในความถี่ 2 รูปแบบ คือ 1) เข้าใช้งานที่ความถี่อยู่ที่ 4-5 ครั้ง/สัปดาห์ เช่น จุดจอดแล้วจรห้วยขวางในช่วงของวันธรรมดา ซึ่งสถานที่สำคัญที่ดึงดูดให้เกิดการเข้าใช้งานจุดจอดแล้วจรบริเวณนั้น คือ ศาลพระพิฆเนศที่ผู้คนต่างเคารพบูชา 2) การเข้าใช้งานแบบนาน ๆ ครั้ง เช่น จุดจอดแล้วจรสามย่านในช่วงวันหยุด ซึ่งพบว่า ส่วนใหญ่จอดไม่เกิน 15 นาทีและ 15 นาที ถึง 1 ชั่วโมง ด้วยเหตุผล คือหากจอดไม่เกิน 15 นาทีจะไม่ถูกคิดค่าบริการ จากนั้นชั่วโมงละ 50 บาท ซึ่งจุดจอดแล้วจรสามย่านนั้น สถานที่สำคัญที่ดึงดูดให้เกิดการเข้าใช้งานจุดจอดแล้วจรเพื่อวัตถุประสงค์รอง คือวัดหัวลำโพง โดยผู้คนส่วนมากที่เข้าใช้บริการจะไม่ใช่คนในพื้นที่ แต่จะเป็นคนนอกพื้นที่ที่ต้องการมากราบไหว้ นอกจากนั้นการลงสำรวจพื้นที่พบว่า จุดจอดแล้วจรห้วยขวางและจุดจอดแล้วจรสามย่านมีพฤติกรรมในการเข้าใช้ที่พบมากอีกอย่างหนึ่ง คือการนำรถเข้ามาจอดรับ-ส่งคน หรือการจอดเพื่อไปทำธุระในระยะที่สามารถเดินได้และส่วนมากไม่เกิน 500 เมตร

- ส่วนของการวิเคราะห์การใช้ประโยชน์อาคารพบว่า ทั้ง 6 พื้นที่จุดจอดแล้วจรนั้นส่วนมากจะเป็นการใช้ประโยชน์ที่มีทั้งที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรมเป็นส่วนมาก แต่จุดจอดแล้วจรสามย่านนั้นจะเด่นชัดสุดในด้านความหลากหลายของการใช้ประโยชน์อาคารที่หนาแน่น ประกอบด้วย ที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม สถานศึกษา

และศาสนสถาน ทำให้มีความสอดคล้องกับชุดข้อมูลที่ได้ทำการเก็บแบบสอบถาม โดยพบข้อสรุปได้ว่า ความหลากหลายการใช้ประโยชน์อาคารและกิจกรรมโดยรอบจุดจอดแล้วจรนั้นมีผลต่อการเข้าใช้งานจุดจอดแล้วจรในฐานะรูปแบบของวัตถุประสงค์รอง พื้นที่เมืองชั้นใน

บรรณานุกรม

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. (2566). *ที่จอดรถสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน).* https://www.mrta.co.th/th/parking-blue-line

ณัฐพล เทียวพานิช. (2553). *การศึกษาแนวทางการเพิ่มศักยภาพการเดินทางเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าในย่านชานเมืองบริเวณสถานีอ่อนนุช กรุงเทพมหานคร* [วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยศิลปากร]. Silpakorn University Repository (SURE). https://sure.su.ac.th/xmlui/handle/123456789/11158

สำนักข่าวเวิร์คพอยท์. (2562). *กรุงเทพฯ อันดับ 8 เมืองรถติดที่สุดในโลก*. https://workpointtoday.com/traffic-01/

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2560). *รายงานแผนแม่บทจุดจอดแล้วจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โครงการศึกษาจัดทำระบบจอดแล้วจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล.* http://www.cuti.chula.ac.th/research0/2560/60.1.pdf

Spillar, R. J., & Parsons Brinckerhoff Inc. (1997). *Park-and-ride planning and design guidelines*. National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine (NASEM). http://cdn.wspgroup.com/8kzmue/park-and-ride-planning-and-design-guidelines.pdf