

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญ

จากสภาพปัญหาการจราจรติดขัดของกรุงเทพมหานครและปัญหาด้านต้นทุนราคาของพลังงานในปัจจุบัน อีกทั้งปัญหาการเพิ่มของจำนวนรถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร (เฉลี่ยในปี พ.ศ. 2546 คือ 633 คันต่อวัน ในปี พ.ศ. 2547 ข้อมูลวันที่ 14 ตุลาคม พ.ศ. 2547 คือ 981 คันต่อวัน) และจากการศึกษาผลกระทบของหลาย ๆ หน่วยงาน เช่น กรมควบคุมมลพิษ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงพลังงาน สำนักงานสถิติแห่งชาติ พบว่า ปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นส่งผลกระทบต่อในหลายส่วน อย่างเช่น ในด้านการสิ้นเปลืองพลังงาน โดยในปี พ.ศ. 2003 มีการใช้น้ำมันเบนซินเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2000 ถึง 11.44% ผลกระทบทางด้านอากาศในรูปแบบต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นปัญหาซึ่งเป็นมลพิษ เช่น ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ หรือปัญหาฝุ่นขนาดเล็กในอากาศ ซึ่งในช่วงเวลาเร่งด่วนบางจุดวัดได้ถึง 208.9 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร (มาตรฐานอยู่ที่ 120 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร) ซึ่งถ้าปริมาณฝุ่นลดลงทุก ๆ 10 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ลดผลกระทบต่อสุขภาพได้ไม่น้อยกว่า 56,000 ล้านบาทต่อปี นอกจากนี้ยังมีผลกระทบต่อเสียง ซึ่งปัจจุบันร้อยละ 88 ในวันที่ตรวจวัด จะมีระดับเสียงเกินมาตรฐานที่ 70 เดซิเบล ยิ่งไปกว่านั้นปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นไม่เพียงแต่จะสร้างผลกระทบในเชิงกายภาพเท่านั้น แต่ยังรวมไปถึงผลกระทบต่อสุขภาพจิต โดยในรอบหนึ่งปีที่ผ่านมามีอัตราเพิ่มของผู้มีปัญหาสุขภาพจิตถึง 22.32% ซึ่งจัดว่าเป็นผลกระทบต่อสังคมแบบต่อเนื่องที่ควรได้รับการใส่ใจอย่างยิ่ง

ดังนั้น ภาครัฐจึงต้องออกมาตรการการลดการใช้พลังงานและมาตรการการแก้ไขปัญหาการจราจรอย่างเร่งด่วน มุ่งเน้นที่การสร้างระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะระบบขนส่งมวลชนระบบราง ดังจะเห็นได้จากการเร่งเปิดเส้นทางรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (Bangkok Mass Transit System: BTS) ในวันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ. 2542 และเส้นทางรถไฟฟ้าใต้ดิน (Mass Rapid Transit: MRT) ในวันที่ 3 กรกฎาคม พ.ศ. 2547 รวมถึงนโยบายการเร่งพัฒนาโครงข่ายของระบบขนส่งมวลชนทั้งระบบในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปี พ.ศ. 2547 – 2552 ให้ได้ 291 กิโลเมตร ในแนวคิดแนวเส้นทางแบบรัศมีและวงแหวน (radial & circumferential concept) โดยเป้าหมายคือ ให้ประชาชนสามารถใช้ระบบขนส่งมวลชนแทนด้วยการใช้รถยนต์

ส่วนตัวทั้งนี้ในเขตถนนวงแหวนรัชดา ถนนสีลม และถนนสุขุมวิทมีเป้าหมายที่จะลดการใช้รถยนต์ลงถึงร้อยละ 50 และมีความคาดหวังว่าจะเป็นแนวทางที่ช่วยลดปัญหาการจราจรที่ได้ผลชัดเจนเป็นรูปธรรม ซึ่งโครงข่ายของระบบขนส่งมวลชนระบบรางใหม่นั้น จะครอบคลุมในทั้งเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เน้นให้สามารถเข้าถึงเขตศูนย์กลางธุรกิจต่าง ๆ ซึ่งเป็นเป้าหมายหลักในการเดินทางระหว่างวัน จากสถานที่พักอาศัยเข้าสู่สถานที่ทำงานได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว

เมื่อพิจารณาจากข้อมูลที่มีการศึกษาเบื้องต้นเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของระบบขนส่งมวลชนระบบรางและการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร รวมถึงพฤติกรรมของคนจากหลายหน่วยงาน เช่น สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) พบว่า การเกิดขึ้นใหม่ของเส้นทางและสถานีของระบบขนส่งมวลชนในระบบรางนั้น ส่งผลให้มีผู้ใช้ระบบขนส่งมวลชนระบบรางเพิ่มขึ้นอีกเป็นจำนวนมาก ซึ่งสอดคล้องกับการเพิ่มจำนวนอาคารชุดพักอาศัยในเขตเมือง แสดงให้เห็นถึงพฤติกรรมการอยู่อาศัยของประชาชนในเขตเมืองที่มีจำนวนที่มากขึ้นพร้อม ๆ กับการสามารถรองรับการใช้บริการในระบบขนส่งมวลชน ดังตารางที่ 1.1

ตารางที่ 1.1

อัตราการเปลี่ยนแปลง จำนวนสถานี จำนวนผู้ใช้บริการ ความเร็วรถช่วงเช้า – เย็น และจำนวนคอนโดมิเนียม ระหว่างปี พ.ศ. 2545 – 2546 และ พ.ศ. 2546 – 2547

ข้อมูลที่ทำการศึกษา	ช่วงเวลาที่ทำการศึกษา			อัตราเปลี่ยนแปลง 45 - 46	อัตราเปลี่ยนแปลง 46 - 47
	2545	2546	2547		
จำนวนสถานี	23.0	23.0	41.0	0.0%	78.0%
จำนวนผู้ใช้บริการ (คน)	230,000.0	300,000.0	450,000.0	30.0%	50.0%
ความเร็วรถช่วงเช้า (กม./ ชม.)	17.9	16.8	17.8	-6.1%	5.6%
ความเร็วรถช่วงเย็น (กม./ ชม.)	23.7	24.4	24.8	3.1%	1.7%
จำนวนคอนโดมิเนียม (ห้อง)	83,149.0	84,023.0	89,002.0	1.0%	5.9%

นอกจากนี้ ภาครัฐยังได้มีแนวนโยบายที่เตรียมจะออกเป็นมาตรการการลดจำนวนพื้นที่จอดรถสาธารณะ โดยขอความร่วมมือเอกชนให้ขึ้นค่าที่จอดรถ เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่นำรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้น้อยลง และเข้มงวดเรื่องวินัยการจราจรมากขึ้น อีกทั้งคาดหวังว่า หลังจากนำ

มาตรการดังกล่าวมาใช้ ประชาชนจะใช้รถส่วนบุคคลน้อยลงถึงร้อยละ 50 ของการใช้รถยนต์ส่วนตัวในปัจจุบัน (คำรบลักซ์ สุรัสวดี, 2547) รวมถึงมีแนวคิดที่จะให้อาคารที่อยู่ในรัศมี 200 เมตร รอบ ๆ สถานีของระบบขนส่งมวลชนระบบราง ไม่จำเป็นต้องมีพื้นที่จอดรถยนต์ของกรุงเทพมหานคร

เห็นได้ว่า ระบบขนส่งมวลชนระบบรางได้เข้ามามีบทบาท ในฐานะเป็นทางออกที่เหมาะสมในการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้น ทั้งในเรื่องของประสิทธิภาพ การยอมรับของประชาชน และการสนับสนุนจากภาครัฐทั้งทางด้านนโยบายและการลงทุน แนวโน้มที่เปลี่ยนไปของพฤติกรรมคนเมือง และการลดจำนวนลงของรถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลจึงชัดเจนขึ้น

ส่วนมาตรการในการควบคุมด้านที่จอดรถยนต์นั้น นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2517 ได้มีการออกกฎหมายควบคุมอาคารโดยตราเป็นกฎกระทรวงฉบับที่ 7 ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคาร 2479 กำหนดให้มีพื้นที่จอดรถยนต์ พื้นที่ที่ล้อมรอบและทางเข้าออกอาคารในอาคารสาธารณะ โดยปัจจุบันพระราชบัญญัติควบคุมอาคารปี 2544 กำหนดให้อาคารชุดที่มีพื้นที่ต่อครอบครัวน้อยกว่า 60 ตารางเมตร ต้องจัดให้มีพื้นที่สำหรับจอดอย่างน้อย 1 คันต่อ 1 ครอบครัว (ยูนิต) เมื่อพิจารณาในเชิงของการลงทุนแล้วพบว่า คอนโดมิเนียมจำเป็นต้องมีการลงทุนก่อสร้างที่จอดรถเพิ่มขึ้นด้วยจำนวนเงินที่สูงมาก จึงไม่คุ้มค่าในการลงทุนสำหรับบางพื้นที่ เนื่องจากสัดส่วนของพื้นที่ขายต่อพื้นที่จอดรถยนต์ไม่สัมพันธ์กัน อีกทั้งหากมีการลงทุนระดับของราคาคอนโดมิเนียมจะมีราคาสูงมากขึ้นกว่าที่ควรจะเป็น โดยเฉพาะในเขตพื้นที่เมืองที่อยู่ในรัศมีการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนระบบราง ซึ่งเป็นพื้นที่สำคัญในการสร้างพื้นที่อยู่อาศัยเพื่อคนเมืองที่มีพฤติกรรมในการใช้ระบบขนส่งมวลชนมากกว่าการใช้รถยนต์ส่วนตัว

ดังนั้น การศึกษาถึงแนวทางเกี่ยวกับมาตรการควบคุมจำนวนพื้นที่จอดรถยนต์ของอาคารชุดพักอาศัยที่สอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชนระบบราง เพื่อหาแนวทางร่วมที่เหมาะสม ทั้งในส่วนของนโยบายของภาครัฐ ความเป็นไปได้ในการลงทุนของผู้ประกอบการและพฤติกรรมของผู้อยู่อาศัย จึงเป็นแนวทางหนึ่งในการช่วยพัฒนาพื้นที่ที่เกิดขึ้นให้สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างคุ้มค่าต่อพื้นที่และลดปัญหาการจราจร อีกทั้ง ยังเป็นแนวทางที่จะปรับใช้ในเขตพื้นที่อื่น ๆ ที่มีระบบขนส่งมวลชนระบบรางในอนาคต เพื่อให้เกิดการพัฒนาได้เต็มประสิทธิภาพ จึงนำมาสู่การวิจัยในเรื่องแนวทางกำหนดมาตรการควบคุมจำนวนพื้นที่จอดรถยนต์ของอาคารชุดพักอาศัยในเขตการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนระบบราง

1.2 วัตถุประสงค์

1. ศึกษาวิเคราะห์รูปแบบการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนระบบราง รวมถึงโครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปี พ.ศ. 2547 – 2552
2. ศึกษาวิเคราะห์พฤติกรรมของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดพักอาศัย ตามมาตรการควบคุมจำนวนพื้นที่จอดรถยนต์ในอาคารชุดพักอาศัย
3. ศึกษาทัศนคติและพฤติกรรมของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดพักอาศัยที่มีต่อระบบขนส่งมวลชนระบบราง รวมถึงแนวโน้มการทดแทนการใช้รถยนต์ส่วนตัว และความสัมพันธ์กับลักษณะการใช้งานพื้นที่จอดรถยนต์
4. เสนอแนะแนวทางที่เหมาะสมในการกำหนดมาตรการควบคุมจำนวนพื้นที่จอดรถยนต์ในอาคารชุดพักอาศัย

1.3 ขอบเขตของงานวิจัย

ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาลักษณะทางกายภาพของพื้นที่จอดรถของอาคารชุดพักอาศัยในเขตรัศมีการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนระบบราง และลักษณะทางกายภาพของระบบขนส่งมวลชนระบบรางที่มีอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมถึงศึกษาและสำรวจทัศนคติ รวมถึงพฤติกรรมของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดพักอาศัยที่อยู่ในเขตรัศมีการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนระบบราง

1.4 ขั้นตอนในการวิจัย

1. ศึกษางานวิจัยและแนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับจำนวนพื้นที่จอดรถ รวมถึงมาตรการควบคุมที่มีอยู่ในปัจจุบัน
2. ศึกษารายละเอียดของระบบขนส่งมวลชนระบบรางที่มีในปัจจุบัน โดยเฉพาะโครงการรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) โครงการรถไฟฟ้าใต้ดิน (MRT) และแผนพัฒนาโครงข่ายของระบบขนส่งมวลชนทั้งระบบในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลปี พ.ศ. 2547 – 2552
3. กำหนดขอบเขตของพื้นที่ที่ทำการศึกษา
4. ศึกษาลักษณะของพื้นที่จอดรถในเขตพื้นที่ที่ทำการศึกษา

5. ศึกษาและสำรวจทัศนคติ รวมถึงพฤติกรรมของผู้ใช้งานในพื้นที่ต่อพื้นที่จอดรถยนต์ ระบบขนส่งมวลชนระบบราง และการใช้ระบบขนส่งมวลชนระบบรางทดแทนการใช้รถยนต์ส่วนตัว

6. วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจ เพื่อหาแนวทางที่เหมาะสมในการกำหนดมาตรการควบคุมจำนวนพื้นที่จอดรถยนต์ของอาคารชุดพักอาศัยในเขตรัศมีการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนระบบราง (รถไฟฟ้าและรถไฟฟ้าใต้ดิน)

7. สำรวจความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการควบคุมจำนวนพื้นที่จอดรถยนต์ของอาคารชุดพักอาศัยในเขตรัศมีการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนระบบราง (รถไฟฟ้าและรถไฟฟ้าใต้ดิน)

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. สามารถหาแนวทางที่เหมาะสมในการกำหนดมาตรการควบคุมจำนวนพื้นที่จอดรถยนต์ของอาคารชุดพักอาศัยในเขต รัศมีการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนระบบราง (รถไฟฟ้าและรถไฟฟ้าใต้ดิน)

2. สามารถลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนตัวในเขตเมืองได้

3. ราคาของห้องชุดพักอาศัยรวมถึงค่าบำรุงพื้นที่ส่วนกลางในเขตรัศมีการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนระบบราง (รถไฟฟ้าและรถไฟฟ้าใต้ดิน) มีราคาถูกลง

1.6 ค่านิยมและคำจำกัดความในงานวิจัย

1. เขตการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนระบบราง หมายถึง พื้นที่ที่อยู่ใกล้สถานีเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนระบบราง ทั้งรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) และรถไฟฟ้าใต้ดิน (MRT) ในระยะทางเดินไม่เกิน 600 เมตร (Transportation and Traffic Engineering Handbook, 1976, p. 230)

2. อาคารชุดพักอาศัย หมายถึง อาคารเพื่อการอยู่อาศัยที่สามารถแยกการถือครองกรรมสิทธิ์ออกได้เป็นส่วน ๆ โดยแต่ละส่วนประกอบด้วยกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินบุคคลและอีกส่วนคือกรรมสิทธิ์ร่วมในทรัพย์สินส่วนกลาง ซึ่งจะระบุไว้ในหนังสือกรรมสิทธิ์ห้องชุด ในการวิจัยครั้งนี้ อาคารชุดพักอาศัยจะเป็นอาคารที่อยู่ในเขตการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนระบบราง

3. พื้นที่จอดรถ หมายถึง พื้นที่ที่จัดไว้ให้จอดรถ ทั้งภายในอาคารและภายนอกของอาคารหลัก หรืออาคารที่แยกจากอาคารหลักของอาคารชุดพักอาศัยในเขตการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนระบบราง

4. มาตรการควบคุมจำนวนพื้นที่จอดรถยนต์ในอาคารชุดพักอาศัย หมายถึง กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ที่ใช้ในการควบคุมจำนวนพื้นที่จอดรถยนต์ ตลอดจนลักษณะทางกายภาพของพื้นที่จอดรถของอาคารชุดพักอาศัยในเขตที่มีกรให้บริการของระบบขนส่งมวลชนระบบราง (รถไฟฟ้าและรถไฟฟ้าใต้ดิน)