

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรและการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศเป็นการกระตุ้นให้เกิดการเดินทางและการขนส่งสินค้า การเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นรูปแบบการเดินทางที่มีความสะดวกสบายมากกว่ารูปแบบการเดินทางชนิดอื่นๆ การเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลต้องการที่จอด ณ จุดปลายทาง ดังนั้นสถานที่จอดรถยนต์จึงเป็นส่วนประกอบที่สำคัญของระบบการเดินทาง (Victoria Transport Policy Institute [VTPI], 2009) ผู้เดินทางทุกคนมักจะนึกถึงสถานที่จอดรถบริเวณจุดหมายปลายทางเป็นอันดับแรกก่อนการเดินทาง ดังจะเห็นได้จากบริเวณย่านศูนย์การค้า สถานศึกษา แหล่งจับจ่ายซื้อของ หรือแหล่งที่อยู่อาศัยที่มีประชากรหนาแน่น สถานที่เหล่านี้มักจะประสบปัญหาการขาดแคลนที่จอดรถ (Barter, 2009) เนื่องจากมีผู้เดินทางเข้าไปยังสถานที่เหล่านี้เป็นจำนวนมากในช่วงเวลาเดียวกัน ถึงแม้จะมีการสร้างที่จอดรถไว้รองรับจำนวนมากก็ตาม แต่ก็ยังไม่เพียงพอกับความต้องการ ปัญหาการขาดแคลนที่จอดรถอาจจะไม่ได้มาจากสาเหตุความไม่เพียงพอของที่จอดรถเพียงอย่างเดียว แต่อาจจะเป็นเพราะการบริหารจัดการที่ไม่มีประสิทธิภาพ เช่น การเก็บค่าที่จอดรถในย่านธุรกิจที่มีราคาต่ำเกินไป การยกเว้นค่าที่จอดรถในบางพื้นที่หรือบางเวลา หรือผู้ประกอบการบางรายที่มีอาคารจอดรถแต่ได้ยกเว้นการเสียค่าที่จอดรถให้กับพนักงาน ปัญหาเหล่านี้เป็นการกระตุ้นให้คนใช้รถยนต์ในการเดินทาง เป็นการเพิ่มความต้องการใช้ที่จอดรถมากขึ้น (VTPI, 2009) นอกจากนี้ปัญหาการขาดแคลนที่จอดรถยังทำให้เกิดปัญหาต่างๆตามมา เช่น การเกิดแถวคอยบริเวณทางเข้าและออกสถานที่จอดรถจนทำให้ช่องจราจรลดลงก่อให้เกิดปัญหาการติดคตามมา การวนหาที่จอดเป็นระยะเวลานานทำให้ผู้เดินทางต้องเสียเวลา สิ้นเปลืองเชื้อเพลิง และก่อให้เกิดปัญหาหมอกพิษทางอากาศ หรือการจอดรถไม่เป็นระเบียบทำให้ผู้เดินทางไม่มีความสะดวกสบายในการเดินทาง เป็นต้น

ปัญหาการขาดแคลนที่จอดรถเป็นปัญหาที่พบเสมอในพื้นที่เขตเมือง การสร้างอาคารจอดรถหรือที่จอดรถใต้ดินเพื่อรองรับการเดินทางโดยรถยนต์ต้องใช้ต้นทุนสูงในการดำเนินการก่อสร้าง ทั้งนี้หากเป็นการลงทุนโดยภาครัฐ อาจเป็นการแสดงถึงความไม่เสมอภาคกันทางสังคมเนื่องจากผลประโยชน์จะเกิดขึ้นกับผู้ที่ใช้เดินทางโดยรถยนต์ โดยบุคคลที่เดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะไม่ได้

รับผลประโยชน์จากการมีที่จอดรถซึ่งได้รับการอุดหนุนจากรัฐ (Litman, 2010) นอกจากนี้ การเพิ่มความจุที่จอดรถอาจเป็นการสนับสนุนให้ผู้ขับรถใช้รถยนต์ จนทำให้เกิดปัญหาการขาดแคลนที่จอดรถขึ้นมามากครั้งหลังจากที่มีการสร้างพื้นที่จอดรถเพิ่มเติมแล้ว การเก็บเงินค่าจอดรถในระดับที่เหมาะสมเป็นอีกทางเลือกหนึ่งในการแก้ปัญหาการขาดแคลนที่จอดรถ แต่ก็อาจได้รับการท้วงติงจากผู้ที่มีความจำเป็นในการใช้รถยนต์ ดังนั้นทางออกที่เหมาะสมอาจเป็นการสร้างพื้นที่จอดรถเพิ่มเติม ร่วมกับการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ โดยการกำหนดราคาที่จอดรถเพื่อควบคุมปริมาณความต้องการใช้ที่จอดรถให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม

การใช้นโยบายราคาที่มีประสิทธิภาพสามารถสร้างสมดุลของความต้องการจอดรถได้ในพื้นที่ที่มีอยู่จำกัด โดยเราสามารถเรียกวิธีการนี้ว่าการสร้างความสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทานของการใช้พื้นที่จอดรถ ซึ่งการกำหนดราคาที่จอดรถไว้สูงเกินไปจะทำให้มีช่องจอดรถเหลือมาก แต่ถ้ากำหนดราคาไว้ต่ำเกินไปจะทำให้ไม่มีช่องจอดเหลืออยู่เลย Shoup (1997) เสนอว่าการตั้งราคาค่าจอดรถให้มีช่องจอดเหลืออยู่เล็กน้อยตลอดเวลาจะแสดงว่าราคาที่กำหนดไว้มีความเหมาะสม ซึ่งจะทำให้เกิดผลดีตามมาดังนี้ 1) ทำให้การใช้พื้นที่จอดรถเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ คือ มีที่ว่างจอดรถอยู่แต่เพียงเล็กน้อยเสมอ ทำให้ผู้ที่ต้องการจอดรถไม่จำเป็นต้องขับรถวนหาที่จอด (Cruising) เป็นเวลานาน 2) ระบบการขนส่งเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ คือ ลดความแออัดของพื้นที่จอดรถ ลดการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง ลดมลพิษในอากาศ 3) ทำให้ระบบเศรษฐกิจเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ราคาที่จอดรถจะถูกกำหนดให้สูงขึ้นเมื่อความต้องการที่จอดรถเพิ่มขึ้น และการขึ้นราคาที่จอดรถให้สูงขึ้นนี้จะทำให้มีการหมุนเวียนการใช้ที่จอดรถมากขึ้น สามารถนำเงินที่ได้จากการเก็บที่จอดรถไปพัฒนาพื้นที่จอดรถให้ดีขึ้น

ในช่วงเวลา 20 ปีที่ผ่านมา ประเทศไทยได้มีการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางเพิ่มขึ้นในปริมาณมาก (ฝ่ายสถิติ สำนักจัดระบบการขนส่ง กรมขนส่งทางบก) แต่ในเรื่องของการใช้งานที่จอดรถ ยังได้รับความสนใจค่อนข้างจำกัด ถึงแม้ว่าเรื่องดังกล่าวจะมีความสำคัญ ดังนั้นในงานวิจัยนี้จึงมุ่งเน้นที่จะสร้างองค์ความรู้ในเรื่องเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้ที่จอดรถในประเทศไทย โดยทำการวิเคราะห์อุปสงค์ของการจอดรถในพื้นที่จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยซึ่งเป็นมหาวิทยาลัยขนาดใหญ่ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่กลางใจเมืองเป็นกรณีศึกษา ทั้งนี้ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเป็นมหาวิทยาลัยขนาดใหญ่ มีจำนวนอาจารย์และบุคลากรประมาณ 7,536 คน ในปีการศึกษา 2553 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยมีจำนวนนิสิตที่ลงทะเบียนเรียนในระดับปริญญาโทและปริญญาเอกจำนวน 11,290 คน และในระดับปริญญาตรีจำนวน 21,450 คน ในพื้นที่มหาวิทยาลัยมีที่จอดรถที่สำรองไว้สำหรับอาจารย์และบุคลากรจำนวน

4,366 ช่องจอดและมีที่จอดที่เปิดให้นิสิตและบุคคลทั่วไปใช้ได้ 104 ช่องจอด แม้ว่าอาจารย์และบุคลากรสามารถใช้พื้นที่จอดรถได้เกือบทุกพื้นที่ภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย แต่ก็มักประสบปัญหาที่จอดรถไม่เพียงพอเสมอ นอกจากนี้ นิสิตหรือบุคคลทั่วไปที่ต้องการใช้พื้นที่จอดรถภายในมหาวิทยาลัยนั้นแทบเป็นไปไม่ได้ด้วยกฎระเบียบที่ใช้ควบคุมที่จอดรถ จึงทำให้นิสิตต้องนำรถไปจอดบนถนนหรือริมถนนในพื้นที่ใกล้เคียงจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ตารางที่ 1.1 ได้สรุปจำนวนที่จอดรถในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยและพื้นที่ใกล้เคียงและภาพที่ 1.1 แสดงแผนผังของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยและพื้นที่จอดรถ

ตารางที่ 1.1 จำนวนที่จอดรถในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยและพื้นที่ใกล้เคียง

ลำดับ	พื้นที่จอดรถ	จำนวน (คัน)
1	ลานจอดภายในมหาวิทยาลัย	1,229
2	ริมถนนภายในมหาวิทยาลัย	672
3	ภายในคณะและหน่วยงานต่างๆ	*2,465
4	ริมถนนอรัญญิก *	246
5	ริมถนนพญาไท *	168
	รวม	4,750

* เป็นพื้นที่จอดรถสาธารณะ

(ที่มา : สำนักงานจัดการทรัพย์สินจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2009)

1.2 วัตถุประสงค์ของงานวิจัย

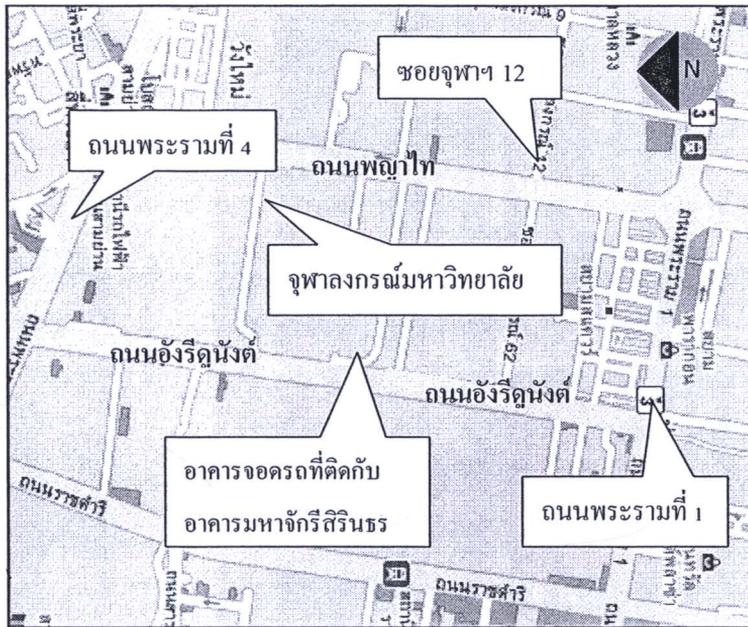
งานวิจัยฉบับนี้ จัดทำขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้

1. เพื่อทราบถึงลักษณะของอุปสงค์การจอดรถภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยและพื้นที่จอดรถใกล้เคียงในปัจจุบัน
2. เพื่อทราบถึงปัจจัยต่างๆ ที่ส่งผลกระทบต่ออุปสงค์ของการจอดรถ ทั้งปัจจัยเกี่ยวกับลักษณะของผู้จอดรถ ปริมาณความจุของที่จอดรถที่เปลี่ยนแปลงไป และปัจจัยที่เกี่ยวกับคุณลักษณะของที่จอดรถ
3. เพื่อกำหนดโครงสร้างราคาค่าจอดรถที่เหมาะสมสำหรับอาคารจอดรถที่ติดกับอาคารมหาจักรีสิรินธร

1.3 ขอบเขตของงานวิจัย

เพื่อศึกษาอุปสงค์การจอดรถภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย งานวิจัยฉบับนี้ผู้วิจัยทำการสำรวจผู้ใช้พื้นที่จอดรถสาธารณะ (ไม่รวมผู้ใช้พื้นที่จอดรถสำรองให้กับอาจารย์และบุคลากร) โดยจะเน้นไปที่บริเวณฝั่งตะวันออกเฉียงเหนือของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้แก่ บริเวณริมถนนอังรีดูนังต์ และอาคารจอดรถที่ติดกับอาคารมหาจักรีสิรินธร เหตุผลหลักที่ผู้วิจัยเลือกศึกษาพื้นที่จอดรถทั้งสองนี้ เพราะเป็นพื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้กับคณะและหน่วยงานต่างๆ ภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยที่มีผู้เดินทางเข้ามาใช้พื้นที่เป็นจำนวนมาก ทั้งนี้ผู้ขับรถสามารถเลือกใช้พื้นที่จอดรถทดแทนกันได้ระหว่างริมถนนอังรีดูนังต์และอาคารจอดรถที่ติดกับอาคารมหาจักรีสิรินธร ส่วนอาคารจอดรถจามจู้ 9 และอาคารจอดรถจามจู้สแควร์เป็นอาคารจอดรถที่ตั้งอยู่ไกลจากคณะและหน่วยงานต่างๆภายในมหาวิทยาลัย ผู้จอดรถที่มีจุดมุ่งหมายปลายทางบริเวณทิศตะวันออกเฉียงเหนือจะไม่เลือกจอดบริเวณนี้เนื่องจากมีระยะทางที่ไกลจากจุดหมายปลายทางมาก โดยขอบเขตการสำรวจข้อมูลของงานวิจัยมีดังนี้

1. ทำการสำรวจจำนวน พฤติกรรมการใช้พื้นที่จอดรถ และข้อมูลทั่วไป ของผู้ใช้พื้นที่จอดรถสาธารณะและพื้นที่จอดรถใกล้เคียงทั้ง 3 บริเวณดังนี้ 1) ริมถนนอังรีดูนังต์ เริ่มต้นที่ถนนพระรามที่ 1 ไปจนถึง ถนนพระรามที่ 4 2) ริมถนนพญาไทเริ่มต้นที่ซอยจุฬาลงกรณ์ 12 ไปจนถึง ถนนพระรามที่ 4 และ 3) พื้นที่จอดรถสาธารณะภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยที่อนุญาตให้นิติศาสตร์สามารถจอดรถได้



รูปที่ 1.2 พื้นที่จอดรถสาธารณะ
(ที่มา : Google Inc 2010)

2. ทำการสำรวจพฤติกรรมที่เปลี่ยนแปลงไปของผู้ที่เดินทางด้วยรถยนต์ เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของอุปทานการเปิดใช้งานอาคารจอดรถที่ติดกับอาคารมหาจักรีสิรินธราาจจะส่งผลทำให้อุปสงค์การจอดรถในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยและพื้นที่ใกล้เคียงเพิ่มขึ้นเมื่อมีพื้นที่จอดรถเพิ่ม

3. ทำการสำรวจความเห็นและพฤติกรรมของผู้ใช้รถยนต์ที่เกิดขึ้น โดยคำนึงถึงปัจจัยเกี่ยวกับการกำหนดราคาค่าจอดรถ การมีที่จอดรถ (Parking availability) การมีที่บังแดดและฝน การรักษาความปลอดภัย และระยะทางจากที่จอดรถไปถึงจุดหมายปลายทาง ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ อาจส่งผลกระทบต่ออุปสงค์การจอดรถ ณ อาคารจอดรถที่ติดกับอาคารมหาจักรีสิรินธร

1.4 ประโยชน์ที่ได้รับ

1. ทราบถึงปัจจัยที่ส่งผลต่ออุปสงค์การจอดรถในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยและพื้นที่ใกล้เคียง ซึ่งจะสามารถนำไปกำหนดนโยบายการอนุญาตจอดรถได้อย่างเหมาะสม

2. ทราบถึงโครงสร้างราคาค่าบริการที่จอดรถที่ผู้จอดรถพึงพอใจ และสามารถนำไปกำหนดอัตราค่าจอดรถที่เหมาะสมได้

1.5 ขั้นตอนการดำเนินงานวิจัย

1. ทบทวนทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ทำการค้นหาข้อมูลและทบทวนทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับอุปสงค์ของการใช้ที่จอดรถ อุปสงค์ของการเดินทางซึ่งจำเป็นต้องใช้ที่จอดรถ วัตถุประสงค์ของการเดินทาง การตัดสินใจในการเดินทาง การจัดการและรูปแบบการให้บริการที่จอดรถ รวมถึงงานวิจัยต่างๆ ทั้งในและต่างประเทศที่มีเนื้อหาเกี่ยวกับอุปสงค์ และความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อราคาที่จอดรถ และปัจจัยอื่นๆ ที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงอุปสงค์การใช้ที่จอดรถ รวมถึงการกำหนดโครงสร้างราคาที่เหมาะสมสำหรับการให้บริการที่จอดรถ

2. การเตรียมแบบสอบถาม

ในขั้นตอนเตรียมแบบสอบถามผู้วิจัยได้แบ่งแบบสอบถามออกเป็น 4 ชุด โดยชุดที่ 1 ใช้ในการสำรวจความสามารถในการเดินทางของนิสิตจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย แบบสอบถามชุดที่ 2 ใช้ในการสำรวจพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้พื้นที่จอดรถสาธารณะบริเวณริมถนนภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และพื้นที่จอดรถใกล้เคียงบริเวณริมถนนอังรีดูนังต์และริมถนนพญาไท ซึ่งจะทำการสำรวจข้อมูลก่อนที่จะมีการเปิดใช้อาคารจอดรถที่ติดกับอาคารมหาจักรีสิรินธร แบบสอบถามชุดที่ 3 เป็นแบบสอบถามแบบ Revealed-Preference ใช้ในการสำรวจข้อมูลการเดินทางของผู้ขับรถที่ใช้พื้นที่อาคารจอดรถที่ติดกับอาคารมหาจักรีสิรินธรและริมถนนอังรีดูนังต์หลังจากเปิดใช้อาคาร ส่วนแบบสอบถามชุดที่ 4 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับความคิดเห็นทางด้านราคาโดยใช้วิธี Price-Sensitivity Measurement และวิธี Kishi's Logit PSM ที่ผู้ขับรถได้รับประโยชน์จากการใช้พื้นที่อาคารจอดรถที่ติดกับอาคารมหาจักรีสิรินธร

3. การสำรวจข้อมูล

ในขั้นตอนการสำรวจข้อมูล ผู้วิจัยจะใช้แบบสอบถามชุดที่ 1 สำรวจความสามารถในการเดินทางของนิสิตจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย แบบสอบถามชุดที่ 2 ใช้ในการสำรวจข้อมูลผู้ใช้พื้นที่จอดรถที่ไม่เสียค่าบริการ ซึ่งได้แก่ ริมถนนภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ริมถนนอังรีดูนังต์ และริมถนนพญาไท ขั้นตอนต่อไปจะใช้แบบสอบถามชุดที่ 3 สำรวจข้อมูลการเดินทางของผู้ใช้พื้นที่จอดรถบริเวณถนนอังรีดูนังต์และอาคารจอดรถที่ติดกับอาคารมหาจักรีสิรินธรเพราะผู้ใช้พื้นที่จอดรถทั้งสองนี้สามารถเลือกใช้ทดแทนกันได้ หลังจากนั้นจะทำการสำรวจข้อมูลด้วยแบบสอบถามชุดที่ 4 สำหรับผู้ขับรถที่เข้ามาใช้อาคารจอดรถที่ติดกับอาคารมหาจักรีสิรินธรอีกครั้งเพื่อสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับราคาที่เหมาะสมของอาคารจอดรถ

4. ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจพื้นที่จอร์จจะถูกนำมาวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองโลจิตทวินาม สำหรับอุปสงค์การเลือกใช้ที่จอร์จแบบเสียค่าจอดและไม่เสียค่าจอด นอกจากนี้ จะทำการวิเคราะห์ เพื่อหาราคาค่าจอร์จที่เหมาะสมด้วยวิธี Price-Sensitivity Measurement และวิธี Kishi's Logit PSM สำหรับอาคารจอร์จที่ติดกับอาคารมหาจักรีสิรินธรอีกด้วย

5. ขั้นตอนการสรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

เป็นการสรุปผลที่ได้จากการศึกษา โดยมีสาระสำคัญเกี่ยวกับปัจจัยต่างๆที่มีผลต่อการเลือกพื้นที่จอร์จและระดับราคาค่าจอดที่เหมาะสมของอาคารจอร์จที่ติดกับอาคารมหาจักรีสิรินธร รวมถึงข้อเสนอแนะสำหรับการบังคับใช้นโยบายหรือการศึกษาในอนาคตของที่จอร์จ

6. จัดทำรายงานและเสนอแนะนโยบาย

เป็นขั้นตอนเพื่อรวบรวมนโยบายที่เหมาะสมและเป็นประโยชน์ต่อการจัดการพื้นที่จอร์จบริเวณอาคารจอร์จที่ติดกับอาคารมหาจักรีสิรินธร