

โครงการบ้านเอื้ออาทร เป็นโครงการจัดสร้างที่อยู่อาศัย เพื่อให้ผู้มีรายได้น้อยมีที่อยู่อาศัยเป็นของตนเอง จำนวน 600,000 หน่วยทั่วประเทศ ตามนโยบายของรัฐบาล โดยมอบหมายให้การเคหะแห่งชาติเป็นผู้ดำเนินการ ภายใต้เงื่อนไขด้านต้นทุนในการจัดทำโครงการ บ้านเอื้ออาทรบึงกุ่มเป็นโครงการขนาดใหญ่ จำนวน 5,872 หน่วย การศึกษาเรื่องการจัดให้มีที่จอดรถและการใช้พื้นที่จอดรถในโครงการบ้านเอื้ออาทรบึงกุ่ม เป็นการศึกษาถึงความเหมาะสมและสอดคล้องของการจัดให้มีที่จอดรถกับพฤติกรรมการใช้พื้นที่จอดรถ เพื่อวิเคราะห์ทางเลือกในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น และเพื่อเป็นแนวทางการกำหนดนโยบาย มาตรฐานและข้อกำหนด ในการจัดทำโครงการที่อยู่อาศัยของการเคหะแห่งชาติต่อไป โดยศึกษาจากเอกสาร การสำรวจการจัดและการใช้ที่จอดรถในโครงการฯ การสอบถามผู้อยู่อาศัย การสัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้อง และการประชุมร่วมกับกลุ่มผู้นำชุมชน

ผลการศึกษาพบว่า โครงการบ้านเอื้ออาทรบึงกุ่มได้จัดให้มีที่จอดรถมากกว่าจำนวนที่กฎหมายและมาตรฐานที่อยู่อาศัยของการเคหะแห่งชาติกำหนด โดยจัดให้มีที่จอดรถยนต์ 1,086 คัน จากการสำรวจพบว่า ในช่วงเวลาที่มียอดจอดรถสูงสุด มีรถยนต์ 2,025 คัน รถจักรยานยนต์และรถจักรยาน 2,520 คัน รถสามล้อและรถเข็น 268 คัน และมีรถรับจ้างสาธารณะ 10 คัน จึงปรากฏว่า (1) ที่จอดรถไม่เพียงพอกับจำนวนรถ และ (2) ไม่ได้จัดให้มีที่จอดรถสำหรับรถจักรยานยนต์ รถจักรยาน รถสามล้อ รถเข็น และรถบริการสาธารณะ ผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่ร้อยละ 80 มีรถในครอบครอง โดยส่วนใหญ่ร้อยละ 40 มีรถจักรยานยนต์และรถจักรยาน รองลงมาร้อยละ 23 มีรถยนต์ ส่วนใหญ่ร้อยละ 54.29 มีเหตุผลในการใช้รถเพื่อการประกอบอาชีพ โดยผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรับจ้าง ค้าขาย ด้านพฤติกรรมในการจอดรถส่วนใหญ่มีกจอดรถบริเวณหน้าอาคารที่พัก เพื่อความสะดวกและความปลอดภัยของรถ จากการจัดที่จอดรถ และจากพฤติกรรมจอดรถดังกล่าวทำให้ มีการจอดรถซ้อนคันบนผิวถนน กีดขวางทางจราจร รถจักรยานยนต์และจักรยานจอดบริเวณทางขึ้น-ลงอาคาร บนทางเท้า รวมทั้งนำรถขึ้นจอดบริเวณทางเดินหน้าห้องพักอาศัย สำหรับรถสามล้อมีการใช้พื้นที่จอดรถผิดประเภทนำรถเข้าจอดในช่องจอดรถยนต์ และรถเข็น จอดบริเวณที่ว่างด้านข้างและด้านหลังอาคาร ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรภายในโครงการ ความไม่สะดวกในการใช้ทางเข้า-ออกอาคาร ทางเดินเท้า ส่งผลให้เกิดความไม่สะดวกและไม่ปลอดภัยของผู้อยู่อาศัย ความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยของชุมชน โดยเฉพาะช่วงเวลา 20:00 น. ถึง 06:00 น. ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่มียอดรถในโครงการมากที่สุดในรอบวัน จากการวิเคราะห์หาแนวทางในการแก้ปัญหาที่จอดรถในโครงการบ้านเอื้ออาทรบึงกุ่ม ภายใต้ข้อจำกัดทางด้านพื้นที่และงบประมาณ มี 3 แนวทาง คือ (1) การบริหารจัดการที่จอดรถและการจัดระบบการจราจรเพื่อการใช้พื้นที่จอดรถได้อย่างมีประสิทธิภาพ (2) การจำกัดปริมาณรถในโครงการ โดยการออกกฎ ระเบียบ สำหรับผู้ใช้ที่จอดรถในโครงการ และการเพิ่มทางเลือกในการเดินทางของผู้อยู่อาศัย (3) การเพิ่มจำนวนที่จอดรถ โดยการปรับเปลี่ยนพื้นที่ส่วนกลางและการเหลื่อมเวลา ซึ่งต้องอาศัยการศึกษาผ่านกระบวนการมีส่วนร่วมเพื่อหาข้อสรุปต่อไป

ในการออกแบบวางผังที่จอดรถ ควรออกแบบให้สอดคล้องกับพฤติกรรมการใช้รถและประเภทรถของผู้อยู่อาศัย รวมถึงการจัดให้มีที่จอดรถสาธารณะ และออกแบบให้สามารถแยกต้นทุนค่าก่อสร้างที่จอดรถออกจากต้นทุนค่าก่อสร้างรวม เพื่อการบริหารจัดการและการคิดภาระค่าใช้จ่ายกับผู้ที่ใช้ที่จอดรถได้ ในการกำหนดนโยบาย รูปแบบ องค์ประกอบโครงการที่อยู่อาศัย ควรจัดให้มีสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ที่มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับวิถีชีวิตและพฤติกรรมของผู้อยู่อาศัยกลุ่มเป้าหมาย แต่หากมีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมและวิถีชีวิตของผู้อยู่อาศัยให้เป็นไปตามหลักปรัชญาแห่งความพอเพียง จำเป็นต้องมีมาตรการ กฎระเบียบ หรือองค์ประกอบด้านต่างๆ และการบริหารจัดการ มารองรับ เพื่อให้เห็นผลเป็นรูปธรรมได้

5074251825 : MAJOR HOUSING

KEYWORD: PARKING / PROVISION AND UTILIZATION / LOW-COST HOUSING PROJECT

KHAMHAENG THONGIN : PARKING PROVISION AND UTILIZATION IN BAAN EUA-
ARTHORN HOUSING PROJECT, BUENG KUM DISTRICT, BANGKOK METROPOLIS.

THESIS PRINCIPAL ADVISOR : ASST. PROF. KUNDOLDIBYA PANITCHPAKDI, PH.D.,

THESIS CO-ADVISOR : DISTINGUISHED SCHOLAR PREE BURANASIRI, 140 pp.

Baan Eua-arthorn Housing Project (a low-cost housing project) aims to provide 600,000 units of accommodation for low-income residents. According to the government's policy, the National Housing Authority is responsible for the project's management under the budget conditions. The Bueng Kum Low-Cost Housing Project is a large project consisting of 5,872 housing units. This study of parking provision and utilization investigates the appropriateness and balance of the parking provision and the community parking behaviors to analyze and suggest solutions to the problems, and to develop the government's housing policy, measures, and restrictions on further National Housing Authority projects. The data are collected from documents, a survey of parking provision and utilization, questionnaires from the community, interviews of those concerned, and meetings of community leaders.

The study reveals that the Bueng Kum Low-Cost Housing Project provides more parking spaces than is required according to the law and National Housing Authority standards. There are 1,086 car parking spaces. The survey shows, however, that during the peak time there were 2,025 cars, 2,520 motorcycles and bicycles, 268 tricycles and wagons, and 10 public vehicles. The results are summarized as follows: (1) The number of parking spaces was not sufficient; and (2) There were no parking spaces for motorcycles and bicycles, tricycles and wagons, and public vehicles. Eighty percent of the community owns a vehicle; 40% owns a motorcycle and a bicycle, and 23% owns a car. Among those with a car, 54.29% used a car for their job as a vender. As for the parking behaviors, most people parked in front of their own units for convenience and safety. Therefore, some cars blocked and obstructed the traffic. Motorcycles and bicycles were parked on the staircases, the sidewalks, and even in the areas right in front of the units. The tricycles were parked in the car parking lots and wagons were parked on the units' sidewalks. These problems lead to the traffic congestion in the project, and the inconvenience in using the sidewalks and staircases. Moreover, the problems also affect community safety and order especially during 8.00 pm-6.00 am, the peak time. The study analyzes and suggests solutions for the limited number of spaces and budget as follows: (1) there should be better parking management and traffic order so that the spaces can be used more effectively; (2) the number of vehicles in the units should be limited; rules and regulations should be imposed for the community; and the project's owner should provide more choices of transportation for the community; (3) there should be more parking spaces; the shared spaces should be reserved for peak times; however, this will be reconsidered for mutual understanding.

The parking design should also match the community parking behavior and the types of vehicles, and more public parking spaces should be provided. In addition, the budget for the parking lots should be separated from the total housing budget so that it is easier to manage and collect fees from users. In basing the policy on the form and functions of the units, public utility and benefit should be appropriate and suit the community way of life. However, if the objective is to change people's attitudes and behaviors to follow the economy of sufficiency, measures, rules and regulations, good management and other components are needed in practice.