

170168³

กิตตินันท์ คนชัยน : ความสัมพันธ์และพฤติกรรมการใช้ที่จอดรถของผู้อยู่อาศัยรายได้น้อยถึงปานกลางในอาคารอยู่อาศัยรวมที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ : กรณีศึกษา อาคารชุดในเขตกรุงเทพมหานครชั้นใน.
(THE RELATIONSHIPS AND BEHAVIORS IN USING PARKING OF LOW-MIDDLE INCOME'S MASS RESIDENTIAL BUILDING : A CASE STUDY OF INNER BANGKOK DISTRICT CONDOMINIUMS) อาจารย์ที่ปรึกษา : ผู้ช่วยศาสตราจารย์ นาวาโท ไตรวัฒน์ วิรัชศิริ, อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม : อาจารย์ ยุวดี ศิริ, 102 หน้า. ISBN 974-17-7031-6.

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการใช้ประโยชน์ของพื้นที่จอดรถ เปรียบเทียบกับมาตรฐานและข้อกำหนดต่างๆ และศึกษาตัวแปรที่มีผลกระทบต่อความต้องการพื้นที่จอดรถในอาคารชุดของผู้มีรายได้น้อยถึงปานกลาง เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดจำนวนที่จอดรถให้เหมาะสมกับการใช้งาน และเป็นแนวทางในการออกแบบสำหรับอาคารชุดของผู้มีรายได้น้อยถึงปานกลางต่อไป

จากการศึกษาอาคารชุดในพื้นที่เขตจตุจักร ซึ่งเป็นเขตที่มีอาคารชุดระดับนี้สูงที่สุด พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อความต้องการที่จอดรถของอาคารชุดของผู้มีรายได้น้อยถึงปานกลาง ประกอบไปด้วย ลักษณะของอาคารชุด ได้แก่ ความหนาแน่นของจำนวนหน่วยพักอาศัยในโครงการ ขนาดห้องชุด ระดับราคาของอาคารชุด ค่าเช่าที่จอดรถ และระยะระหว่างอาคารชุดรับส่งของระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ โดยอาคารชุดที่มีที่จอดรถพอ จะมีจำนวนหน่วยพักอาศัยต่อขนาดพื้นที่โครงการน้อยกว่า 160 หน่วยต่อไร่ หากมากกว่านั้นที่จอดรถจะไม่พอ และระยะทางเฉลี่ยระหว่างที่ตั้งอาคารที่มีที่จอดรถพอกับจุดรับส่งของระบบขนส่งมวลชนสาธารณะไม่เกิน 600 เมตร ส่วนอาคารที่มีที่จอดรถไม่พอจะไกลกว่านั้น ปัจจัยเรื่องลักษณะของผู้อยู่อาศัย ได้แก่ รายได้ของครัวเรือน อายุ ระยะเวลาการอยู่อาศัย และระยะทางระหว่างที่พักกับที่ทำงาน โดยผู้อยู่อาศัยในอาคารที่มีที่จอดรถพอ ส่วนใหญ่เป็นผู้มีรายได้สูง อายุ 21-30 ปี อาศัยอยู่ในห้องพักขนาดประมาณ 36-48 ตารางเมตร อยู่มานานประมาณ 1-3 ปี อยู่ใกล้ที่ทำงาน ส่วนผู้อยู่อาศัยในอาคารที่มีที่จอดรถไม่พอ ส่วนใหญ่มีรายได้ปานกลาง อายุ 31-40 ปี อาศัยอยู่ในห้องพักขนาดประมาณ 22-28 ตารางเมตร อยู่มานาน 3-5 ปี และอยู่ไกลจากที่ทำงาน

นอกจากนี้ ปัจจัยที่ส่งเสริมให้คนมีรถ ได้แก่ อายุ อาชีพ ระดับรายได้ของครัวเรือน กรรมสิทธิ์ในที่อยู่อาศัย การมีที่อยู่ออาศัยอื่น และระยะทางระหว่างที่พักกับที่ทำงาน โดยผู้ที่มีรถส่วนใหญ่ จะมีอายุ 30 ปีขึ้นไป มีอาชีพเป็นเจ้าของกิจการค้าขาย พนักงานบริษัทเอกชน ข้าราชการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ มีรายได้มากกว่า 15,000 บาทต่อเดือน อยู่อาศัยมานานกว่า 3 ปี มีสมาชิกในห้องพักตั้งแต่ 2 คนขึ้นไป เป็นเจ้าของห้องเอง มีที่อยู่ออาศัยมากกว่า 1 แห่ง มีที่ทำงานห่างจากที่พักตั้งแต่ 2 กิโลเมตรขึ้นไป และใช้เวลาเดินทางมากกว่า 30 นาที ส่วนผู้ที่ไม่มีรถ ส่วนใหญ่จะมีอายุน้อยกว่า 20 ปี เป็นกลุ่มนักเรียนนักศึกษา และรับจ้างทั่วไป รายได้น้อยกว่า 10,000 บาทต่อเดือน อยู่อาศัยมานานน้อยกว่า 1 ปี อยู่คนเดียวและเช่าห้องอยู่ มีที่ทำงานอยู่ภายในรัศมี 1 กิโลเมตรจากที่พัก

ข้อสังเกตในงานวิจัยนี้ ยังพบว่า การใช้งานจริงของที่จอดรถในอาคารชุด มีการจัดระบบการจอดรถให้สามารถใช้งานได้มากกว่าสัดส่วนตามที่กฎหมายได้กำหนดไว้ ทำให้ระบบการใช้พื้นที่มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น โดยใช้พื้นที่จอดรถ(รวมทางวิ่ง)ประมาณ 18-24 ตารางเมตรต่อคัน ซึ่งเป็นข้อสังเกตที่ควรนำไปพิจารณา เนื่องจากกลุ่มผู้ใช้ส่วนใหญ่เป็นผู้ที่ไร้ประจำ ซึ่งไม่ต้องการความสะดวกสบายแต่ต้องการความพอเพียงและประหยัด เพราะการเพิ่มพื้นที่ที่จอดรถเป็นการเพิ่มต้นทุนโครงการ ซึ่งทำให้ต้องเสียค่าใช้จ่ายมากขึ้นในการซื้อที่อยู่ออาศัย และยังพบว่า การเก็บค่าเช่าที่จอดรถมีส่วนช่วยในการจำกัดจำนวนรถอีกทางหนึ่ง ทั้งยังเป็นธรรมกับผู้ที่ไม่มีรถด้วยเช่นกัน

ภาควิชา..... เคนการ..... ลายมือชื่อนิสิต.....
สาขาวิชา..... เคนการ..... ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....
ปีการศึกษา..... 2547..... ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม.....

4674102225 : MAJOR HOUSING

KEY WORD : PARKING / LOW-MIDDLE INCOME / CONDOMINIUM

KITTINAN KONKAYAN : THE RELATIONSHIPS AND BEHAVIORS IN USING PARKING OF LOW-MIDDLE INCOME'S MASS RESIDENTIAL BUILDING : A CASE STUDY OF INNER BANGKOK DISTRICT CONDOMINIUMS. THESIS ADVISOR : ASST.PROF. COMMANDER TRAIWAT VIRYASIRI, THESIS CO-ADVISOR : YUWADEE SIRI, 102 pp. ISBN 974-17-7031-6.

This study has focused on mass residential building dwellers in the low-to-middle income group exploring their use of parking lots, comparing their behaviors with the standards and requirements specified by law, and examining the factors that influence their parking lot usage needs. The findings from the study will serve as guidelines for designing and determining the size of parking lots that better meet the needs of residents.

Focused on mass residential building dwellers in Jatujak District, where there are the highest number of buildings of this type, this research indicates that both building and dweller characteristics influence parking lot needs in the low-to-middle income group. Important building characteristics include the number of rooms in each building, the size of each room, the price level, the parking fee, and the distance between the building and public transportation. Buildings with sufficient parking lots tend to have less than 160 rooms per rai², whereas more densely occupied buildings tend to have inadequate parking lots. Another factor is that the distance between buildings and public transportation does not exceed 600 meters for buildings where parking lot supply satisfies demand. By contrast, buildings where parking lot demand exceeds supply are farther than 600 meters from public transportation. Significant characteristics of the dwellers include income, age, duration of residence, and the distance between their residence and their office. Dwellers in the buildings where parking lot supply satisfies demand are in the high income group and aged 21-30, live in rooms between 36 and 48 m², have lived in their present residence for one to three years, and live near their office. On the other hand, dwellers in buildings where parking lot supply fails to meet demand are in the middle income group and aged between 31 and 40 years, live in rooms between 22 and 28 m², have lived in their present residence for three to five years, and live far from their office.

A dweller's propensity towards car ownership depends upon age, occupation, family income, residence ownership, ownership of other residences, and the distance between the residence and the office. It has been found that the majority of car owners age over 30 years; run their own business, or are private company/state enterprise employees or government officials; have a monthly income of over 15,000 baht; have lived in their present residence for over three years; have over two persons sharing the same residence; have ownership of their residence; have more than one place of residence; live over two kilometers from their office; and spend more than 30 minutes commuting. By comparison, the majority of residents who do not own a car are students aged below 20 or unskilled workers, have a monthly income of less than 10,000 baht, have lived in their present residence for less than a year, live alone on a rental basis, and study/work within a distance of one kilometer from their residence.

For further research in this area, two observations have been made. First, a car normally needs a parking space of 18-24 m² including the driveway, which is less than that required by law. Therefore, an alternative to enlarging the parking space to comply with the law requirements and, meanwhile, to respond with the number of cars is to manage the allocation of parking space per car according to the actual needs of car owners. This seems to be reasonable as the majority of car owners do not want only convenience in parking but also sufficiency as well as economy. Also, enlarging the parking space will increase costs to the building, resulting in an increase in the price level of residences. The second observation is that collecting parking fee helps limit the number of cars and make it fair for those who do not own cars.

Department of.....Housing..... Student's signature.....
Field of study.....Housing..... Advisor's signature.....
Academic year.....2004..... Co- advisor's signature.....