รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและการเดินทางเข้าถึงสถานีของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

นายนรุตม์ พูลรส

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ปีการศึกษา 2554 ที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)
เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของวิทยานิพนธ์ ที่ส่งผ่านทางบัณฑิตวิทยาลัย
The abstract and full text of theses from the academic year 2011 in Chulalongkorn University Intellectual Repository (CUIR)
are the thesis authors' files submitted through the University Graduate School.

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการวางแผนภาคและเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2559
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

LAND USE PATTERNS AND STATIONS
ACCESS TRIP OF CONDOMENIUM RESIDENTS AROUND BTS STATIONS

Mr. Narut Phunrot

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Urban and Regional Planning Program in Urban and Regional Planning
Department of Urban and Regional Planning
Faculty of Architecture
Chulalongkorn University
Academic Year 2016

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์	รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและการเดินทางเข้าถึงสถานีของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส
โดย	นายนรุตม์ พูลรส
สาขาวิชา	การวางแผนภาคและเมือง
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก	รองศาสตราจารย์ ดร.พนิต ภู่จินดา

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้นับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญามหาบัณฑิต

.....คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ ดร.ปิ่นรัชฎ์ กาญจนัษฐิติ)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....ประธานกรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อภิวัฒน์ รัตนวราหะ)

.....อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(รองศาสตราจารย์ ดร.พนิต ภู่จินดา)

.....กรรมการ
(อาจารย์ ดร.สิริรัตน์ เสรีรัตน์)

.....กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุวดี ทองสุกปลั่ง หรรษาสุขสิน)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

นรุตม์ พูลรส : รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและการเดินทางเข้าถึงสถานีของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส (LAND USE PATTERNS AND STATIONS ACCESS TRIP OF CONDOMENIUM RESIDENTS AROUND BTS STATIONS) อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก: รศ. ดร.พนิต ภู่จินดา, 98 หน้า.

งานวิจัยชิ้นนี้ศึกษารูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและการเดินทางเข้าถึงสถานีของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดรอบสถานีบีทีเอส มีคำถามการวิจัย คือ ประชากรที่อาศัยในอาคารชุดราคาสูงมีรูปแบบการเข้าถึงสถานีรถฟ้าต่างกับผู้ที่อาศัยอยู่ในอาคารชุดราคาทั่วไปหรือไม่อย่างไร โดยมีสมมติฐานหลักว่า ประชากรที่อาศัยในอาคารชุดราคาสูงมีรูปแบบการเข้าถึงสถานีรถฟ้าที่แตกต่างกับผู้ที่อาศัยอยู่ในอาคารชุดราคาทั่วไปทั้งระยะทางและรูปแบบการเข้าถึง และสมมติฐานรอง คือ ระยะทางมีความสัมพันธ์กับตำแหน่งที่ตั้งของรูปแบบและราคาของอาคารชุด โดยกลุ่มประชากรเป้าหมาย คือประชากรที่อยู่อาศัยในคอนโดมิเนียมรอบสถานี มีขอบเขตการวิจัยคือศึกษารูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานี และพฤติกรรมการเดินทางของประชากรในคอนโดมิเนียม เครื่องมือการทำวิจัย คือ ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานี และการสำรวจพฤติกรรมโดยใช้เวลาเร่งรีบช่วงเช้า (7.00 – 8.59 น.)เป็นตัวชี้วัดอันเนื่องมาจากเป็นเวลาที่กลุ่มประชากรเป้าหมายเดินทางเพื่อนเข้าสู่แห่งงาน ผลการศึกษาการวิเคราะห์ข้อมูลรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยการจำแนกการใช้ประโยชน์ที่ดินตามฐานนิยมของพื้นที่เพื่อระบุการใช้งานและนำไปเลือกพื้นที่การสำรวจที่เป็นย่านพักอาศัยโดยรอบสถานีเพื่อไปสำรวจพฤติกรรมการเดินทางจึงนำมาวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ทางสถิติในรูปแบบที่ตั้งและการเดินทางของอาคารชุดราคาสูงและราคาทั่วไป

พบว่า รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีจากสถานีที่เกิดขึ้นช่วงแรก 23 สถานี สามารถจำแนกการใช้งานได้ 6 ประเภท คือ 1) รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีแบบพื้นที่พักอาศัย 8 สถานี 2) รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีแบบพื้นที่พาณิชยกรรม 2 สถานี 3) รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีแบบพื้นที่ราชการหรืออำนวยความสะดวก 1 สถานี 4) รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีที่แบบพักอาศัยกึ่งพาณิชยกรรม 6 สถานี 5) รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีแบบพื้นที่ราชการกึ่งพาณิชยกรรม 5 สถานี 6)รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีแบบพักอาศัยผสมกับพื้นที่ราชการ 1 สถานี และรูปแบบที่ตั้งของอาคารชุดกับราคามีความสัมพันธ์ตรงกันข้ามทำให้ทราบว่ารูปแบบอาคารชุดราคาทั่วไปจะมีที่ตั้งที่มีระยะทางมากกว่าอาคารชุดราคาสูง และรูปแบบการเดินทางที่เกิดขึ้นอาคารชุดราคาสูงมีสัดส่วนในการเดินเท้าเข้าสู่สถานีที่มากกว่าอาคารชุดราคาทั่วไป และในอาคารชุดราคาทั่วไปจะมีการเลือกเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวและรถแท็กซี่ใครสัดส่วนที่มากกว่าอาคารชุดที่อยู่ใกล้บีทีเอส งานวิจัยมีการเสนอแนะมาตรการการพัฒนาพื้นที่จอดแล้วจร (Park and ride) หรือการส่งเสริมโครงสร้างสาธารณะเบาเข้าสู่ตัวสถานี และการพัฒนาศูนย์ชุมชนรองเพื่อเป็นปลายทางเชื่อมต่อขนส่งดังกล่าว เพื่อลดการเดินทางรถยนต์หรือบริการรับจ้างภายในพื้นที่รอบสถานี และทำให้เกิดการใช้งานพื้นที่โดยรอสถานีรถไฟฟ้าอย่างมีประสิทธิภาพในอนาคต

ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง ลายมือชื่อนิสิต .....

สาขาวิชา การวางแผนภาคและเมือง ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาหลัก .....

ปีการศึกษา 2559

5873313625 : MAJOR URBAN AND REGIONAL PLANNING
KEYWORDS: รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน (LANDUSE PATTERN) / พฤติกรรมการเดินทาง (TRAVEL BEHAVIOR) / การเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส (ACCESS TO BTS STATION)

NARUT PHUNROT: LAND USE PATTERNS AND STATIONS ACCESS TRIP OF CONDOMENIUM RESIDENTS AROUND BTS STATIONS. ADVISOR: ASSOC. PROF.PANIT PUJINDA, Ph.D., 98 pp.

This research study on land use pattern and accessibility for the residents of condominiums which located around BTS stations. The research problem and question is emphasized on the accessibility between those who reside in the mediocre condominiums and the expensive ones. The key assumption of this study is that there are differences between the residents of expensive condominiums and general-price condominiums, such as a reachable distance or accessibility to the BTS station. The alternative assumption is that the distance is related to the location, pattern and the price of the condominiums. The target populations are those who lived nearby the BTS station. The scope of this study are the area utilization around the BTS station and the behaviors of residents who lived in the condominiums in the area. Research tools contain two factors which are the data of land use and the behavioral survey of the target populations collected in rush hour (7 a.m-8.59 am.) when most of the people use transportation to get to their work places. The results, using the collected land use data, are analyzed by the segregation of land use using the intermediate value for determining usability and to choose the residential study area located around the BTS stations for the transporters behavioral analysis. By that result, this study can analyze statistic correlation between the location pattern and the transportation use whether those who lived in the general-price condominiums or the expensive.

By the study, the land use around those 23 initial stations can be classified to 6 categories, which are 1. Land use for residential matter (8 stations), 2. Land use for business (2 stations), 3. Land use for government service or public service (1 station), 4. Land use for semi-business (6 stations), 5. Land use for half- Government service and business (5 stations) and 6. Land use for half- government service and residential matter (1 station). Moreover, the pattern of condominium location and the price have a contrast correlation, which shown that the pattern of general-price condominiums are located distantly from the station compared to the expensive ones when the expensive condominiums have more the “to-the-BTS station pathway” compared to the general-price ones. Lastly, those who reside in the general-price condominiums rather use their private cars or taxi compared to those who reside in the “not-to-far-from-BTS station” expensive condominiums.

This study recommended the measure on “park and ride” area development, the transportation service to the BTS stations development, and the second community development which the ultimate target is to support future BTS station construction and to decrease the to-the-BTS station-transportation use. Thus, the area around BTS stations would be efficiently used in the future.

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

Department: Urban and Regional Planning Student's Signature ----------
Field of Study: Urban and Regional Planning Advisor's Signature ----------
Academic Year: 2016

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยเรื่องรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและการเดินทางเข้าถึงสถานีของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดีด้วยความกรุณาของอาจารย์ที่ปรึกษา อาจารย์ รศ.ดร.พนิต ภู่จินดา ที่ได้ให้คำปรึกษา แนะนำ และชี้แนะในการศึกษา ค้นคว้า แนะนำขั้นตอน และวิธีจัดทำวิทยานิพนธ์ให้สำเร็จลุล่วงด้วยดี และอาจารย์ ดร.เปี่ยมสุข สนิท ที่ได้ให้คำแนะนำและให้คำปรึกษาจนสำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี

ขอกราบขอบคุณ ทุนอุดหนุนวิทยานิพนธ์ ครั้งที่ 4/2559 ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ที่ได้ช่วยเหลือด้านค่าใช้จ่ายในการลงสำรวจพื้นที่ศึกษาแก่ข้าพเจ้า ที่สามารถทำงานสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

สุดท้ายนี้ขอขอบคุณเพื่อนๆที่ได้เข้ามาช่วยเหลือในยามขับขันของการทำงานที่มีเวลาจำกัดให้สำเร็จลุล่วงทันเวลา

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย ..... ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ ..... จ
กิตติกรรมประกาศ ..... ฉ
สารบัญ ..... ช
สารบัญตาราง 1
สารบัญแผนที่ 1
สารบัญภาพ 1
บทที่ 1 1
บทนำ 1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา 1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา 2
1.3 คำถามวิจัย 3
1.4 สมมติฐาน 3
1.5 ขอบเขตการวิจัย 3
1.6 วิธีดำเนินการศึกษา 3
1.7 ข้อจำกัดในการวิจัย 5
1.8 นิยามศัพท์เฉพาะ 5
1.9 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ 5
บทที่ 2 6
เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง 6
2.1 ทฤษฎีเกี่ยวกับโครงสร้างการใช้ที่ดินและการขยายตัวของเมือง 6
2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ที่ดินและที่อยู่อาศัย 10

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

หน้า

2.3 แนวคิดเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของคมนาคมขนส่งกับการใช้งานที่ดิน 13
2.4 เอกสาร และงานวิจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง 16
บทที่ 3 18
ระเบียบวิธีวิจัย 18
3.1 กรอบแนวคิดการวิจัย 18
3.2 แหล่งที่มาข้อมูล 18
3.3 กลุ่มตัวอย่างในการวิจัย 19
3.4 เครื่องมือในการวิจัย 19
3.5 วิธีวิเคราะห์ข้อมูล 19
3.5.1 แผนที่และสัดส่วนกาใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส (2016) 20
3.5.2 ข้อมูลราคาคอนโดมิเนียมรอบสถานีรถไฟฟ้า ช่วงเวลา 10 ปี (2006 – 2016)..... 20
3.5.3 การสำรวจและติดตามพฤติกรรมการเดินทางของประชากรคอนโดมิเนียม..... 20
3.5.4 สรุปผลรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสของผู้อาศัยในอาคารชุดรอบสถานี 20
บทที่ 4 21
พื้นที่ศึกษา 21
4.1 ความเป็นมารถไฟฟ้าบีทีเอส 21
4.2 รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีไฟฟ้าบีทีเอส 22
4.2.1 สถานีหมอชิต 23
4.2.2 สถานีสะพานควาย 24
4.2.3 สถานีอารีย์ 25
4.2.4 สถานีสนามเป้า 26
4.2.5 สถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ 27

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

หน้า

4.2.6 สถานีพญาไท 28
4.2.7 สถานีราชเทวี 29
4.2.8 สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ 30
4.2.9 สถานีสยาม 31
4.2.10 สถานีชิดลม 32
4.2.11 สถานีเพลินจิต 33
4.2.12 สถานีนานา 34
4.2.13 สถานีอโศก 35
4.2.14 สถานีพร้อมพงษ์ 36
4.2.15 สถานีทองหล่อ 37
4.2.16 สถานีเอกมัย 38
4.2.17 สถานีพระโขนง 39
4.2.18 สถานีอ่อนนุช 40
4.2.19 สถานีราชดำริ 41
4.2.20 สถานีศาลาแดง 42
4.2.21 สถานีช่องนนทรี 43
4.2.22 สถานีสุรศักดิ์ 44
4.2.23 สถานีสะพานตากสิน 45
4.3 สรุปประเภทการใช้พื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส 46
4.4 ตำแหน่งที่ตั้งของพื้นที่ศึกษา 47
4.4.1 สถานีอารีย์ 49
4.4.2 สถานีสะพานควาย 55
4.4.3 สถานีพร้อมพงษ์ 60

หน้า

4.4.4 สถานีพระโขนง 65
4.4.5 สถานีช่องนนทรี 70
4.4.6 สถานีสะพานตากสิน 75
บทที่ 5 80
การวิเคราะห์และสรุปผล 80
5.1 รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส 80
5.2 ความสัมพันธ์ของราคาอาคารชุดรอบสถานีกับระยะทางที่เกิดขึ้น 82
5.3 พฤติกรรมการเดินทางและเข้าถึงสถานีของผู้อยู่อาศัย 83
5.3.อภิปรายผลการศึกษา 85
บทที่ 6 86
ข้อเสนอแนะ 86
5.1.ข้อเสนอแนะเพื่อส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสของแหล่งพักอาศัยใน
กรุงเทพมหานคร 86
5.2.ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยในอนาคต 87
5.3 ข้อจำกัดในการวิจัยครั้งนี้ 87
รายการอ้างอิง 88
ภาคผนวก 90
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์ 98

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

สารบัญตาราง

ตารางที่ 1ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีหมอชิต 23
ตารางที่ 2 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีสะพานควาย 24
ตารางที่ 3 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีอารีย์ 25
ตารางที่ 4 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีสนามเป้า 26
ตารางที่ 5 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ 27
ตารางที่ 6 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีพญาไท 28
ตารางที่ 7 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีราชเทวี 29
ตารางที่ 8 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ 30
ตารางที่ 9 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีสยาม 31
ตารางที่ 10 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีชิดลม 32
ตารางที่ 11 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีเพลินจิต 33
ตารางที่ 12 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีนานา 34
ตารางที่ 13 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีอโศก 35
ตารางที่ 14 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีพร้อมพงษ์ 36
ตารางที่ 15 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีทองหล่อ 37
ตารางที่ 16 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีเอกมัย 38
ตารางที่ 17 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีพระโขนง 39
ตารางที่ 18 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีอ่อนนุช 40
ตารางที่ 19 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีราชดำริ 41
ตารางที่ 20 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีศาลาแดง 42
ตารางที่ 21 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีช่องนนทรี 43
ตารางที่ 22 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีสุรศักดิ์ 44

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

ตารางที่ 23 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีสะพานตากสิน 45
ตารางที่ 24 แสดงการจำแนกประเภทการใช้พื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส 46
ตารางที่ 25 แสดงราคาและที่ตั้งของอาคารชุดรอบสถานีอารีย์ 49
ตารางที่ 26 แสดงสัดส่วนการเดินทางของประชากรอาคารชุดสถานีอารีย์ 54
ตารางที่ 27 แสดงราคาและที่ตั้งของอาคารชุดรอบสถานีสะพานควาย 55
ตารางที่ 28 แสดงสัดส่วนการเดินทางของประชากรอาคารชุดสถานีสะพานควาย 59
ตารางที่ 29 แสดงราคาและที่ตั้งของอาคารชุดรอบสถานีพร้อมพงษ์ 60
ตารางที่ 30 แสดงสัดส่วนการเดินทางของประชากรอาคารชุดสถานีพร้อมพงษ์ 64
ตารางที่ 31 แสดงราคาและที่ตั้งของอาคารชุดรอบสถานีพระโขนง 65
ตารางที่ 32 แสดงสัดส่วนการเดินทางของประชากรอาคารชุดสถานีพระโขนง 69
ตารางที่ 33 แสดงราคาและที่ตั้งของอาคารชุดรอบสถานีช่องนนทรี 70
ตารางที่ 34 แสดงสัดส่วนการเดินทางของประชากรอาคารชุดสถานีช่องนนทรี 74
ตารางที่ 35 แสดงราคาและที่ตั้งของอาคารชุดรอบสถานีสะพานตากสิน 75
ตารางที่ 36 แสดงสัดส่วนการเดินทางของประชากรอาคารชุดสถานีสะพานควาย 79
ตารางที่ 37 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของระยะทางและราคาอาคารชุด 82

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

สารบัญแผนที่

แผนที่ 1แผนที่แสดงตำแหน่งที่ตั้งและการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส 22
แผนที่ 2แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีหมอชิต 23
แผนที่ 3แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีสะพานควาย 24
แผนที่ 4 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีอารีย์ 25
แผนที่ 5 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีสนามเป้า 26
แผนที่ 6 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ 27
แผนที่ 7 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีพญาไท 28
แผนที่ 8 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีราชเทวี 29
แผนที่ 9 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ 30
แผนที่ 10 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีสยาม 31
แผนที่ 11 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีชิดลม 32
แผนที่ 12 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีเพลินจิต 33
แผนที่ 13 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีนานา 34
แผนที่ 14 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีอโศก 35
แผนที่ 15 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีพร้อมพงษ์ 36
แผนที่ 16 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีทองหล่อ 37
แผนที่ 17 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีเอกมัย 38
แผนที่ 18 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีพระโขนง 39
แผนที่ 19 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีอ่อนนุช 40
แผนที่ 20 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีราชดำริ 41
แผนที่ 21 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีศาลาแดง 42
แผนที่ 22 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีช่องนนทรี 43

แผนที่ 23 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีสุรศักดิ์ 44
แผนที่ 24 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีสะพานตากสิน 45
แผนที่ 25 แสดงตำแหน่งที่ตั้งของพื้นที่สำรวจวิจัย 47
แผนที่ 26 แสดงตำแหน่งที่ตั้งของคอนโดมิเนียมรอบสถานีอารีย์ 49
แผนที่ 27 แสดงโครงข่ายทางสัญจรย่านอารีย์ 53
แผนที่ 28 แสดงตำแหน่งที่ตั้งคอนโดมิเนียมรอบสถานีสะพานควาย 55
แผนที่ 29 แสดงโครงข่ายทางสัญจรย่านสะพานควาย 58
แผนที่ 30 แสดงตำแหน่งที่ตั้งของคอนโดมิเนียมรอบสถานีพร้อมพงษ์ 60
แผนที่ 31 แสดงโครงข่ายทางสัญจรย่านพร้อมพงษ์ 63
แผนที่ 32 แสดงตำแหน่งที่ตั้งของคอนโดมิเนียมรอบสถานีพระโขนง 65
แผนที่ 33 แสดงโครงข่ายทางสัญจรย่านพระโขนง 68
แผนที่ 34 แสดงตำแหน่งที่ตั้งของคอนโดมิเนียมรอบสถานีช่องนนทรี 70
แผนที่ 35 แสดงโครงข่ายทางสัญจรย่านช่องนนทรี 73
แผนที่ 36 แสดงตำแหน่งที่ตั้งของคอนโดมิเนียมรอบสถานีสะพานตากสิน 75
แผนที่ 37 แสดงโครงข่ายทางสัญจรย่านสะพานควาย 78
แผนที่ 38 แสดงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีรถไฟฟ้าในปัจจุบัน 80

สารบัญภาพ

ภาพที่ 1ภาพแสดงแนวคิดทฤษฎี Concentric Zone 7
ภาพที่ 2ภาพแสดงแนวคิดทฤษฎี Sector Theory 8
ภาพที่ 3ภาพแสดงแนวคิด Multiple Nuclei Theory 9
ภาพที่ 4แสดงรูปแบบผังพื้นถนนของย่านพักอาศัย 10
ภาพที่ 5การปฏิสัมพันธ์ระหว่างการใช้ที่ดินกับขนส่งมวลชน 13
ภาพที่ 6 รูปแบบที่พักอาศัยในย่านอารีย์ 51
ภาพที่ 7 รูปแบบพาณิชยกรรมย่านอารีย์ 51
ภาพที่ 8 รูปแบบที่พักอาศัยในย่านอารีย์ 57
ภาพที่ 9 รูปแบบที่พักอาศัยในย่านช่องนนทรี 72
ภาพที่ 10 รูปแบบพาณิชยกรรมในย่านช่องนนทรี 72
ภาพที่ 11 รูปแบบที่พักอาศัยในย่านสะพานตากสิน 76

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทยได้มีการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้ามาตั้งแต่ พ.ศ.2542 เป็นเวลา 17 ปีมาแล้ว การใช้งานพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้า กับแนวคิด Transit Oriented Development (TOD) มีการส่งเสริมพัฒนาที่เป็นที่สนใจอยู่ในปัจจุบัน แต่การใช้งานพื้นที่รอบสถานีรถไฟนั้นถูกพัฒนาขึ้นโดยมีเอกชนเป็นผู้พัฒนาเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าก็มีรูปแบบการใช้งานที่แตกต่างกันไปตามบริบทของเมือง ในอีกแง่มุมหนึ่งของการพัฒนา ที่พักอาศัยรอบสถานีรถไฟฟ้าก็เป็นส่วนหนึ่งที่มีความสำคัญที่เกี่ยวเนื่องกับการใช้งานรถไฟฟ้าอีกด้วย

ปัจจุบันรถไฟฟ้าได้ขยายตัวไปสามทิศทางของเมือง (หมอชิต แบริ่ง วงเวียนใหญ่) ในแต่ละทิศทางจะมีบางสถานีที่มีบทบาทในการเป็นย่านที่พักอาศัยของประชากรเมือง อย่างไรก็ตาม แต่ละสถานีก็มีความแตกต่างของรูปแบบ องค์ประกอบ และระดับราคา แตกต่างกันไปไปในแต่ละพื้นที่ อีกทั้งแต่ละทิศทางตามแนวของเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส ยังมีรูปแบบของที่อยู่อาศัยโดยรอบสถานที่แตกต่างกันอีกด้วย จึงมีความจำเป็นในการศึกษารูปแบบ องค์ประกอบ และลักษณะต่าง ๆ ของสถานีซึ่งเป็นย่านที่อยู่อาศัยของคนเมือง เพื่ออธิบายปรากฏการณ์และความสัมพันธ์ระหว่างสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ตำแหน่งที่ตั้ง และรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เกี่ยวข้องกับการเป็นย่านที่อยู่อาศัยโดยรอบสถานีการขยายตัวของขนส่งมวลชนระบบรางรถไฟฟ้าบีทีเอสได้มีการให้บริการ 34 สถานี การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีเป็นไปตามบริบทของเมือง ในส่วนของย่านพักอาศัยรูปแบบอาคารแบบอาคารชุดเป็นที่นิยมมากตั้งแต่บีทีเอสเปิดให้บริการ ทำให้ผู้ประกอบการเล็งเห็นถึงศักยภาพของพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้า ในการพัฒนาที่พักอาศัยรูปแบบอาคารชุดมากขึ้น

อาคารชุดพักอาศัย(Condominium) จัดเป็นที่อยู่อาศัยสำหรับคนเมือง โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อตอบสนองความต้องการด้านต่าง ๆ เช่น การใช้ชีวิตแบบเร่งรีบ มีสิ่งอำนวยความสะดวก และอยู่ใกล้ขนส่งมวลชนสาธารณะ อีกทั้งใกล้แหล่งงาน เป็นการอาศัยรวมกันมากกว่าหนึ่งครอบครัว และมีการชี้นที่ส่วนกลางร่วมกัน โดยแต่ละครอบครัวถือกรรมสิทธ์ห้องชุดเป็นของตนเอง และส่วนกลางถือเป็นทรัพย์สินร่วมกัน และอาคารชุดพักอาศัยดังกล่าว จะตั้งอยู่ในทำเลที่มีความเหมาะสม อยู่ใจกลางเมือง และใกล้ขนส่งมวลชนสาธารณะ ซึ่งทำเลนั้นมีไม่มีมากและหายากและราคาสูง (ดีเอสแอล, 2532)

การศึกษาครั้งนี้มีพื้นที่ศึกษาบนพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสที่วางพาดผ่านพื้นที่หลักศูนย์กลางทางเศรษฐกิจหลักที่เป็นส่วนหนึ่งที่สำคัญของเมือง ในขั้นตอนต้นจะเป็นการเลือกพื้นที่ศึกษา โดยตั้งเงื่อนไขสำหรับการคัดเลือกพื้นที่ศึกษา ดังนี้

ก. เลือกสถานีรถไฟฟ้าที่เป็นพื้นที่พักอาศัยเป็นหลักของเมืองจากแนวเส้นทางบีทีเอสที่เกิดขึ้นของปัจจุบันที่มีความคล้ายคลึงทางบริบทตำแหน่งที่ตั้งของเมือง

ข. ในแต่ละเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอสจะเลือกพื้นที่รอบสถานีที่มีความแตกต่างของบริบทของราคาอาคารชุดคอนโดมิเนียมเพื่อชี้วัดความแตกต่างของย่านในพื้นที่สถานีนั้นๆ โดยใช้เกณฑ์การแบ่งแยกกลุ่มราคาอาคาชุดคอนโดมิเนียม จาก ฝ่ายวิจัยและประเมินมูลค่าทรัพย์สิน บริษัท ไนท์แฟรงค์ ชาร์เตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด

ในการศึกษาสำรวจพฤติกรรมการเดินทางการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสที่เกิดขึ้นจากการใช้งานของประชากรที่อาศัยอยู่ในคอนโดมิเนียมรอบสถานีโดยสุ่มเลือกจากอาคารชุดราคาสูงและอาคารชุดราคาทั่วไป จากเกณฑ์แนวเส้นทางบีทีเอส 3 แนวเส้นทางเพื่อสำรวจพฤติกรรมการเดินทางที่เกิดขึ้นจากอาคารชุดในปัจจุบัน

การวิจัยครั้งนี้มุ่งเน้นการศึกษาไปยังพฤติกรรมของแหล่งพักอาศัยของประชากรคอนโดมิเนียมที่อยู่รอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยได้ทำการวิเคราะห์สัดส่วนรูปแบบพฤติกรรมที่เกิดขึ้น เพื่อนำไปอธิบายปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นในการใช้งานของอาคารคอนโดมิเนียมที่เกิดการพัฒนามากในปัจจุบัน เพื่อที่จะนำไปใช้เป็นแนวทางในการวางแผน การวางผังเมืองรวม ผังเมืองเฉพาะ และบริหารจัดการพัฒนาพื้นที่ตามความเหมาะสม เพื่อให้เกิดการพัฒนาพื้นที่แหล่งพักอาศัยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสอย่างเหมาะสมในอนาคต

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อกำหนดสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสที่มีลักษณะเป็นย่านที่อยู่อาศัยรอบสถานี โดยมีตำแหน่งที่ตั้งและทิศทางของสายทางต่าง ๆ เป็นปัจจัยในการกำหนด

2. เพื่ออธิบายรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าที่มีบทบาทหลักด้านการเป็นที่อยู่อาศัยภายใต้บริบทของความแตกต่างของตำแหน่งที่ตั้งแต่ละสถานีของเมือง

3. เพื่อเสนอแนะแนวทางในการวางผังเมืองรวมและผังเมืองเฉพาะในย่านพักอาศัยรอบสถานีรถไฟฟ้า

1.3 คำถามวิจัย

ประชากรที่อาศัยในอาคารชุดราคาสูงมีรูปแบบการเข้าถึงสถานีรถฟ้าต่างกับผู้ที่อาศัยอยู่ในอาคารชุดราคาทั่วไปหรือไม่อย่างไร

1.4 สมมติฐาน

ประชากรที่อาศัยในอาคารชุดราคาสูงมีรูปแบบการเข้าถึงสถานีรถฟ้าที่แตกต่างกับผู้ที่อาศัยอยู่ในอาคารชุดราคาทั่วไป ทั้งระยะทางและรูปแบบการเข้าถึง

1.5 ขอบเขตการวิจัย

ขอบเขตด้านพื้นที่

ที่พักอาศัยอาคารชุดในปัจจุบัน มักจะมีการลงทุนในพื้นที่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ซึ่งมีรูปแบบราคาที่แตกต่างกันไป และมีที่ตั้งและตำแหน่งของบริบทพื้นที่ที่แตกต่างกันไปด้วย ทำให้ได้เลือกพื้นที่ศึกษาโดยการอ้างอิงระยะเดินเพื่อใช้ขนส่งมวลชนในระยะ 800 เมตร จากผลสำรวจของโครงการเมืองเดินได้ เมืองเดินดี ของศูนย์ออกแบบพัฒนาเมือง (UDDC) เพื่อใช้เป็นขอบเขตพื้นที่ศึกษาวิจัยของแหล่งพักอาศัยที่เกิดขึ้น

ขอบเขตด้านเนื้อหา

ศึกษารูปแบบด้านสังคม เศรษฐกิจ และการใช้ประโยชน์ที่ดินของคอนโดมิเนียมรอบสถานีรถไฟฟ้าในบริบทความแตกต่างราคาที่พักอาศัย และตำแหน่งที่ตั้งของสถานีทั้งสามทิศทางของเมือง

1.6 วิธีดำเนินการศึกษา

1.5.1 ศึกษาข้อมูลด้านทุติยภูมิ

1.เครื่องมือ

โดยการใช้ข้อมูลสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินของ พ.ศ. 2559 และใช้ข้อมูลอาคารชุดคอนโดมิเนียมจากการสืบค้นเว็บไซต์ที่ตั้งอยู่ที่มีการลงทุนเกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษา เพื่อทราบถึง ราคา ตำแหน่งที่ตั้ง

1.5.2 ศึกษาข้อมูลด้านปฐมภูมิ

1.เครื่องมือ

- โดยการสำรวจพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าและย่านโครงการพักอาศัยอาคารชุดที่เกิดขึ้นและเก็บข้อมูลพื้นที่เพื่อให้ค่ากับตำแหน่งที่ตั้งโดยรอบของอาคารพักอาศัยนั้นๆ

- สำรวจติดตามการใช้งานของผู้อาศัยโดยรอบอาคารชุดในประเภทต่างๆที่จำแนกเพื่อดูพฤติกรรมที่เกี่ยวเนื่องกับย่านพักอาศัยในกลุ่มนั้นๆ

2. กลุ่มประชากร

- การสำรวจและติดตามประชากรในอาคารชุดที่ได้จากการสุ่มการลงสำรวจเพื่อบันทึกข้อมูลพฤติกรรมการมเดินทางใช้งานพื้นที่และการเข้าถึงรถไฟฟ้าบีทีเอส

3.การออกแบบเครื่องมือวิจัย

กลุ่มประประชากรในพื้นที่อาคารคอนโดมิเนียมรอบสถานีรถไฟฟ้าในระยะทาง 800 เมตร โดยการสำรวจติดตามในช่วงเวลา พีคเช้า (7.00 – 8.59 น.) เป็นช่วงการเดินทางที่ความสัมพันธ์กับเมืองมากที่สุด ที่เกิดจากการเดินทางเพื่อเข้าสู่แหล่งงาน และทำการบันทึกพฤติกรรมที่เกิดขึ้นโดยแยกเป็น 3 แนวเส้นทางของรถไฟฟ้า เส้นทางละ 2 สถานี สถานีละ 2 ประเภท คือ ราคาสูง และราคาทั่วไป รวมเป็น 12 อาคารชุด

1.5.3 การสรุปข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูล

เชิงคุณภาพ (Qualiative data) เป็นการบรรยายข้อมูลเชิงพรรณนา จากข้อมูลการศึกษา สำรวจ และวิเคราะห์ประมวลผลโดยแสดงให้เห็นถึงการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส กรณีศึกษาแหล่งพักอาศัยรอบสถานีรถไฟฟ้า ที่สามารถระบุแจกแจงตามกลุ่มราคาอาคารชุดตามระดับเกณฑ์ราคาที่ยอมรับ เพื่อให้สามารถชี้ชัดการใช้ประโยชน์ที่ดินและการเดินทางที่เกิดขึ้นจากบริบทของเมืองในทิศทางต่างๆของสายรถไฟฟ้าบีทีเอสที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน

เชิงปริมาณ (Qualitative data) เป็นข้อมูลด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ราคาคอนโดมิเนียม และตำแหน่งที่ตั้ง เพื่อนำมาวิเคราะห์หาสัดส่วนการใช้งานพื้นที่ และความสัมพันธ์ของราคาและตำแหน่งที่ตั้งของคอนโดมิเนียม แล้วนำข้อมูลมาชี้วัดความแตกต่างระหว่างอาคารชุดทั้งสองรูปแบบ คือ อาคารชุดราคาสูง และอาคารชดราคาทั่วไป และการอธิบายถึงพฤติกรรมการเลือกเดินทางและการเข้าถึงสถานีในรูปแบบต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นของแต่ละรูปแบบอาคารชุด

1.7 ข้อจำกัดในการวิจัย

การศึกษาในครั้งนี้เป็นการศึกษาโดยทั่วไปจนเจาะลึกถึงกลุ่มผู้ใช้งานอาคารชุดที่เอกชนลงทุนในพื้นที่ข้อมูลราคาเพื่อใช้จำแนกแบ่งกลุ่มราคาอาคารชุดนั้นอ้างอิงตามเว็บไซต์ Hipflat เพื่อให้ข้อมูลเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ส่วนกลุ่มประชากรที่ศึกษาที่เลือกใช้การศึกษาแบบติดตามเพื่อบันทึกพฤติกรรมอันเนื่องมาจากปัญหานิติบุคคลและความล่าช้าของเวลากระบวนการอีกทั้งไม่สามารถคาดการณ์ประชากรที่อยู่อาศัยถาวรหรือประชากรที่ซื้อเพื่อเกรงกำไรในอาคารชุดได้อีกทั้งยังเป็นเรื่องของข้อบังคับและกฎระเบียบของอาคารชุดจึงใช้การศึกษาแบบติดตามในการบันทึกเก็บข้อมูล เพื่อสังเกตพฤติกรรมการใช้งานในพื้นที่ในช่วงเวลา พีคเช้า (7.00 – 8.59 น.) ตามการแบ่งในระเบียบวิจัยขั้นต่อไป

1.8 นิยามศัพท์เฉพาะ

1. อาคารชุด หมายถึง อาคารที่บุคคลสามารถแยกการถือกรรมสิทธิ์ออกได้เป็นส่วน ๆ โดยแต่ละส่วนประกอบด้วยกรรมสิทธิ์ในทรัพย์ส่วนบุคคลและกรรมสิทธิ์ร่วมในทรัพย์ส่วนกลาง ในการวิจัยชิ้นนี้อาจใช้แทนคำว่า “คอนโดมิเนียม”
2. พื้นที่รอบสถานี หมายถึง พื้นที่โดยรอบจากสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสระยะทาง 800 เมตร (อ้างอิง : ศูนย์การออกแบบพัฒนาเมือง UDDC ,เมืองเดินได้เดินดี) เป็นระยะการเดินโดยเฉลี่ยของประชากรในกรุงเทพมหานคร เพื่อศึกษารูปแบบการใช้งานพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

1.9 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ใช้เป็นฐานให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปใช้ในวางแผนการจัดการ และสร้างนโยบายส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสในปัจจุบันและอนาคต

2. เพื่อให้ทราบถึงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินของแหล่งพักอาศัยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสในกรุงเทพมหานคร เพื่อนำไปส่งเสริมผลักดันรูปแบบการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีให้มีประสิทธิภาพในอนาคต

3. เพื่อใช้เป็นฐานประกอบการตัดสินใจในการพัฒนาเกี่ยวกับความเหมาะสมในการพัฒนาย่านพักอาศัยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

4. เป็นเอกสารทางวิชาการและข้อมูลพื้นฐานสำหรับผู้ที่สนใจในการศึกษาครั้งต่อไป

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในบทนี้จะเป็นการทบทวนเอกสาร งานวิจัย และทฤษฎีต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในประเด็นการศึกษา โดยมุ่งเน้น เพื่อเป็นพื้นฐานในการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินย่านพักอาศัยรอบสถานีรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร มีแนวความคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

1) ทฤษฎีเกี่ยวกับโครงสร้างการใช้ที่ดินในเมือง
2) แนวความคิดเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่ออยู่พักอาศัย
3) แนวความคิดเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของคมนาคมขนส่งกับการใช้งานที่ดิน
4) งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 ทฤษฎีเกี่ยวกับโครงสร้างการใช้ที่ดินและการขยายตัวของเมือง

การศึกษาโครงสร้างเมืองในการใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัยภายในเมืองโดยใช้แนวคิดพื้นฐานที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน โดยมีทฤษฎี ดังนี้

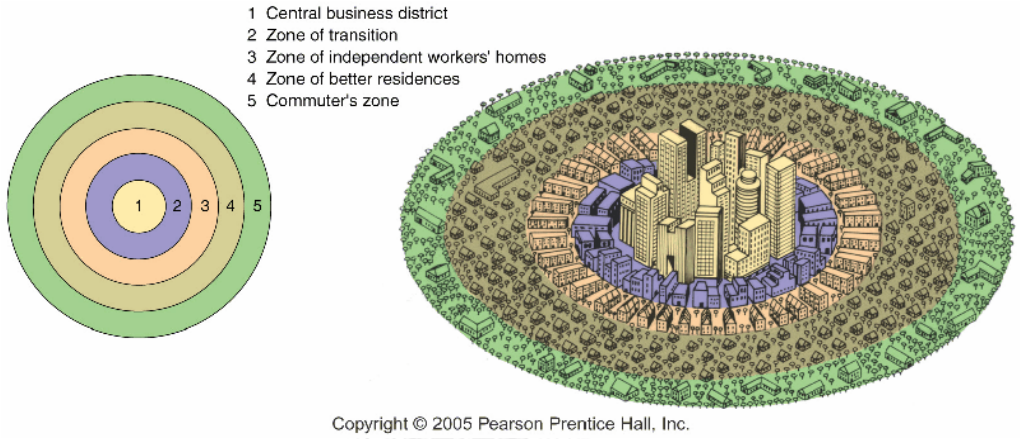
Concentric Zone Theory

ทฤษฎีของ (Burgess, 1924) ที่กล่าวไว้ว่า เมืองจะมีศูนย์อยู่แห่งเดียว และทุกๆจุดจะมุ่งสู่เมืองศูนย์กลาง (Concentric Zone) โดยเมืองจะขยายตัวไปรอบ ๆ ตามแนวรัศมีจากย่านธุรกิจซึ่งเป็นจุดศูนย์กลางของเมือง โดยเมืองจะมีการแบ่งเขตการใช้งานอย่างแน่ชัดเป็น 5 เขต ดังนี้

1. The Central Business District (CBD) เป็นเขตศูนย์กลางเมือง เป็นที่ตั้งของพื้นที่ธุรกิจการค้า กิจกรรมต่าง ๆ ของสังคม เป็นเขตที่มีการตั้งถิ่นฐานดั้งเดิม
2. Transition Zone เป็นเขตที่มีการใช้ที่ดินทางการค้า และอุตสาหกรรมขนาดเล็กที่เข้าไปในเขตที่อยู่อาศัยแบบเสื่อมโทรม มีการขายส่ง โกดังสินค้า รวมทั้งเป็นชุมชนทางรถไฟที่เป็นแหล่งขนถ่ายสินค้า ผู้ที่ไม่สามารถขยับขยายไปได้ก็ต้องทนอยู่ในพื้นที่แออัดนี้ต่อไป โดยจะใช้บริการที่มีอยู่ในเขตนี้ เช่น บาร์ประเภทราคาถูก หรือโรงจำนำ เป็นต้น

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

3. Low-Income Housing เป็นเขตที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้ต่ำ หรือกรรมกร ซึ่งสะดวกในการเดินทางไปทำงาน เพราะอยู่ใกล้
4. Better Class Residences เป็นเขตที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้ระดับกลาง มีลักษณะเป็นบ้านเดี่ยว เขตนี้เรียกว่า Exclusive District ซึ่งจะมีศูนย์กลางทางการค้าขนาดเล็กเกิดขึ้นในลักษณะเดียวกับ CBD ที่อยู่ใกล้เมือง

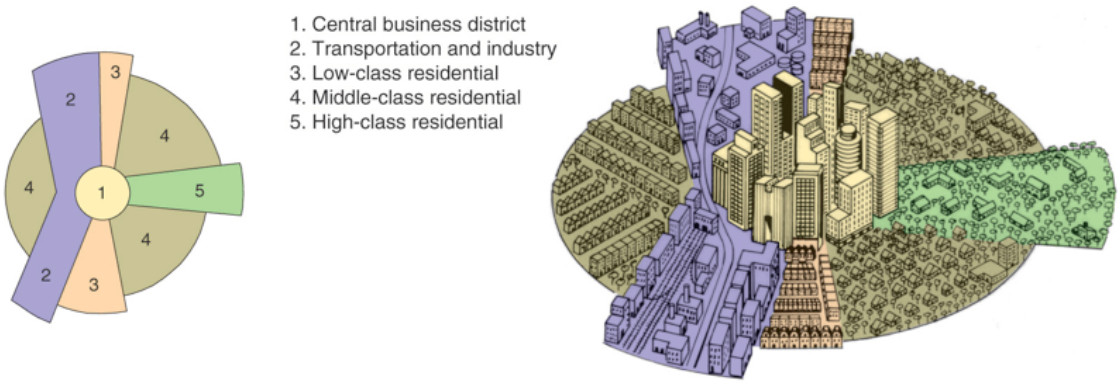


ภาพที่ 1ภาพแสดงแนวคิดทฤษฎี Concentric Zone

ที่มา : https://citybuildingcrashcourse.wordpress.com/tag/urban-structure/

Sector Theory

ทฤษฎีของ (Hoyt, 1939) ที่เรียกอีกอย่างว่า การขยายตัวแบบลิ่ม แต่ละ Sector จะมีลักษณะการขยายตัวและการใช้ที่ดินในลักษณะเดียวกัน โดยจะขยายตัวไปในทิศทางใดทิศทางหนึ่ง โดยเริ่มจากศูนย์กลางธุรกิจ ตัวที่มากำหนดทิศทางการขยายตัวของเมืองก็คือย่านที่พักอาศัย ผู้มีรายได้สูงเป็นผู้ที่กำหนดทิศทางการขยายตัวและจะถูกรายล้อมด้วยผู้ที่มีรายได้ปานกลาง ทั้งนี้ผู้ที่มีรายสูงมีแนวโน้มที่จะโยกย้ายไปอยู่อาศัยในย่านใหม่ที่ไกลออกไปในย่านใหม่ที่ไกลออกไปตามเส้นทางคมนาคมที่สะดวกที่สุด และเป็นย่านที่มีที่ดินราคาแพง อากาศดี อย่างไรก็ตามในบางพื้นที่ผู้กำหนดทิศทางการขยายตัวของเมืองอาจเป็นนักจัดสรรที่ดิน โดนมีการจัดสรรที่ดินที่มีราคาแพงหรือคุณภาพดีย่านชานเมือง ผู้ที่มีรายได้สูงจึงย้ายไปอยู่ย่านนั้น ๆ โดยรอบข้างก็จะเป็นผู้อาศัยรายได้ปานกลางและรายได้ต่ำตามลำดับ ซึ่งจะรวมเอาโรงงานอุตสาหกรรมไปด้วย



ภาพที่ 2ภาพแสดงแนวคิดทฤษฎี Sector Theory

ที่มา : https://citybuildingcrashcourse.wordpress.com/tag/urban-structure/

Multiple Nuclei Theory

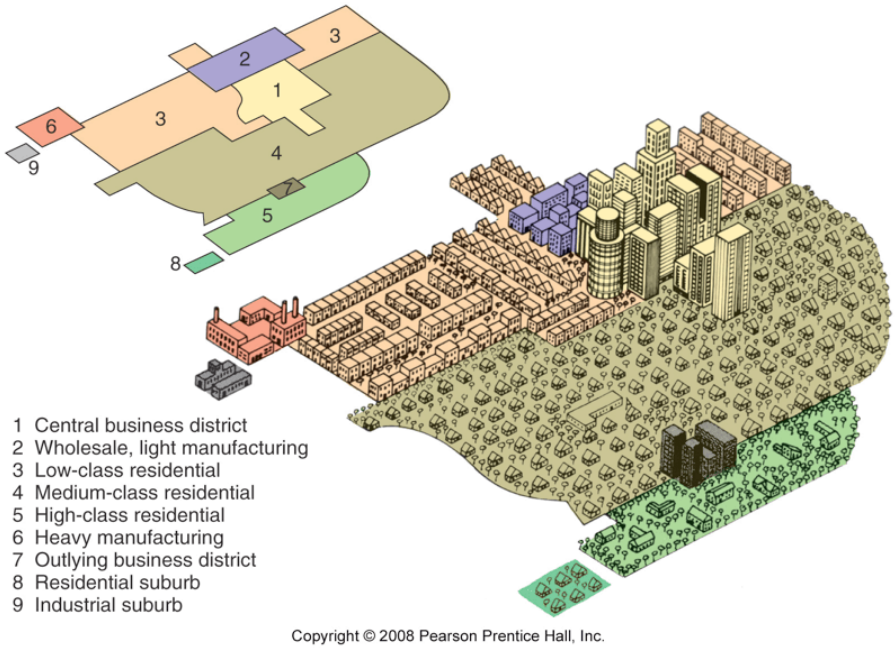
ทฤษฎีของ (Harris & Ullman, 1945) อธิบายว่ามีเมืองเป็นจำนวนมากที่ไม่จำเป็นต้องมีศูนย์กลางธุรกิจของเมืองอยู่เพียงจุดเดียว ศูนย์กลางเมืองแต่ละจุดจะเป็นศูนย์กลางที่เกิดใหม่ ซึ่งจะมีตัวชี้หรือส่งอิทธิพลต่อการใช้ที่ดินโดยรอบ

การที่เมืองมีศูนย์กลางและกระจายอยู่ในบริเวณที่แตกต่างเนื่องจากปัจจัย 4 ประการ คือ

1. กิจกรรมบางประเภทต้องการความสะดวกโดยเฉพาะของแต่ละบริเวณ เช่น ย่านการค้าจำเป็นต้องตั้งอยู่ในจุดที่เข้าถึงได้สะดวกที่สุด
2. กิจกรรมบางประเภทตั้งอยู่ใกล้กัน เนื่องจากได้รับประโยชน์จากการรวมกลุ่มกัน เช่น ย่านการค้าและการเงิน
3. กิจกรรมบางประเภทที่มีความแตกต่างกัน เมื่อนำมาอยู่รวมกันจะทำให้เกิดผลเสีย เช่น โรงงานอุตสาหกรรม และบริเวณบ้านพักอาศัยของผู้มีรายได้สูง
4. กิจกรรมบางประเภทที่ไม่สามารถตั้งในที่ซึ่งเป็นที่ต้องการได้ เนื่องจากค่าเช่าที่สูง เช่น บริเวณอาคารพักอาศัยราคาถูก

จากทฤษฎีข้างต้น เมืองยิ่งมีขนาดใหญ่ขนาดศูนย์กลางก็จะมีการขยายตัวตามไปด้วย และเมืองก็ยังสามารถมีศูนย์กลางย่อยกระจายออกไปตามจุดต่าง ๆ ของเมืองเช่นกัน ศูนย์กลางย่อยก็ไม่จำเป็นต้องอยู่บริเวณกลางเมือง แต่อาจจะอยู่ตามขอบเมืองที่ขยายออกไปเพื่อให้ความสะดวกสบายแก่ชุมชน ซึ่งโรงงานอุตสาหกรรม ร้านขายส่ง โกดังเก็บสินค้า มักจะรวมตัวอยู่ในเส้นทางคมนาคมที่ไปมาสะดวก ในขณะเดียวกันพวกนิคมอุตสาหกรรมหนัก ที่มีผลเสียส่งเสียงรบกวน มีน้ำเสียก็จะถูกตั้งอยู่ในย่านที่ห่างไกลออกไปของเมือง ศูนย์กลางเมืองย่อยสามารถเป็นได้หลากหลาย เช่น ศูนย์

วัฒนธรรม แหล่งพักผ่อนหย่อนใจ หรืออาจเป็นศูนย์กลางธุรกิจชานเมือง ในขณะที่ศูนย์กลางอีกแห่งอาจเป็นส่วนพื้นที่พักอาศัยที่สามารถเดินทางไปมาได้สะดวก ไม่ว่าจะเป็นขนส่งสาธารณะหรือรถยนต์ส่วนตัว การขยายตัวของเมืองแบบนี้จะมีรูปแบบไม่ซ้ำกัน เพราะเมืองสามารถขยายตัวไปได้จากศูนย์กลางหนึ่งไปสู่ศูนย์กลางหนึ่ง ไม่ว่าจะเกิดขึ้นที่ใดก็จะมีการกระจุกตัวของผู้อาศัยอยู่ แต่ละพื้นที่จะมีรูปแบบของตนเอง แต่จะไม่มีรูปแบบเฉพาะ เนื่องจากปัจจัย 4 ประการข้างต้น



ภาพที่ 3ภาพแสดงแนวคิด Multiple Nuclei Theory

ที่มา : https://citybuildingcrashcourse.wordpress.com/tag/urban-structure/

จากการศึกษาแนวคิดโครงสร้างเมืองการใช้ประโยชน์ที่ดินข้างต้น อาจจะพบว่าการแบ่งที่อยู่อาศัยเป็นผู้มีรายได้ต่ำ รายได้สูงของกลุ่มผู้อยู่อาศัยจะมีความสัมพันธ์กับแหล่งงาน เช่น อยู่ใกล้ย่านพาณิชยกรรม อุตสาหกรรม ซึ่งเป็นแหล่งงานของเมืองรวมทั้งอยู่ใกล้เส้นคมนาคมขนส่งด้วย ส่วนแหล่งที่พักอาศัยรายได้ปานกลางและสูงจะอยู่ถัดออกไป โดยผู้มีรายได้สูงมีแนวโน้มจะย้ายไปในย่านใหม่ที่ไกลออกไปตามเส้นคมนาคมที่สะดวก ที่จะมีผลทำให้เมืองขยายตัวด้วย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

เอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการใช้งานที่ดินในเมือง

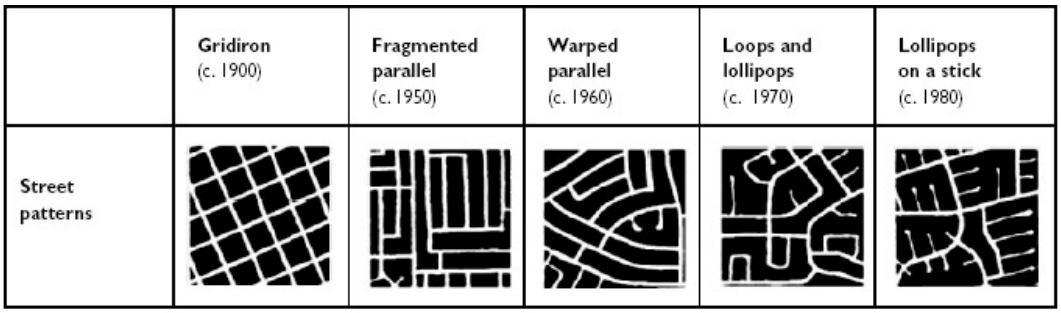
(Chalermpong, 2006) ได้ทำการศึกษาขนส่งมวลชนรางและการใช้ประโยชน์ที่ดินพักอาศัย กรณีศึกษา ราคาที่ดินในกรุงเทพมหานคร โดยสร้างโมเดลจำลอง พบว่า การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีของระบบขนส่งมวลชนกับราคาที่ดินจะมีการเพิ่มขึ้นเมื่อเข้าใกล้สถานีอยู่ที่ $10 ต่อ 1 เมตรและเป็นรูปแบบที่คล้ายคลึงกับประเทศที่กำลังพัฒนาอื่นๆ และเป็นผลดีในการใช้นโยบายสนับสนุนในการลงทุนพื้นที่รอบสถานี

2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ที่ดินและที่อยู่อาศัย

แนวความคิดเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่ออยู่พักอาศัยจะกล่าวถึงการศึกษาที่เกี่ยวข้องของด้านกายภาพของพื้นที่พักอาศัย เพื่อเป็นข้อมูลในการทำความเข้าใจพฤติกรรมของกลุ่มผู้อาศัย การรวมกลุ่มของพื้นที่พักอาศัยนั้น ๆ

(Kaiser & Edward, 1995) กล่าวถึงพื้นที่พักอาศัยว่า ในการใช้ที่ดินทุกประเภทนั้น การใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัยเป็นพื้นที่ ๆ ใช้มากที่สุดในเมือง โดยจะมีสัดส่วย 30 – 50 เปอร์เซ็นต์ของพื้นที่ที่พัฒนาแล้วในเมือง ซึ่งในการพักอาศัยยังมีการใช้ประโยชน์ที่ดินในกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องของชีวิตระจำวันในครอบครัว เช่น สถานรับดูแลเด็ก ร้านค้า สนามเด็กเล่น โบสถ์ สโมสร ทางเดินเท้า ทางจักรยาน ถนน ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ พื้นที่พักอาศัยชุมชนขนาดเล็กในชุมชนเมืองขนาดใหญ่ ซึ่งนักวางแผนไม่ใช่แค่เพียงหาที่ตั้งที่เหมาะสม แต่ควรจะออกแบบให้มีสภาพแวดล้อมที่ดี และมีความหลากหลายให้เหมาะสมกับประชากรระดับต่าง ๆ รวมทั้งความสามารถในการจ่ายเงินด้วยนอกจากนี้ที่พักอาศัยควรจะมีความสัมพันธ์กับแหล่งงาน ย่านการค้า และพื้นที่โล่งว่างอีกด้วย

M.Southworth, 1997 อ้างถึงใน (Grammenos, 2002) ได้ทำการศึกษารูปแบบผังถนนของย่านพักอาศัยที่เกิดขึ้นตั้งแต่ ค.ศ.1900 โดยในช่วงนั้นได้มีการใช้งานรถยนต์เกิดขึ้น โดยพบว่า มีรูปแบบการใช้งานผังถนนของย่านพักอาศัยเกิดขึ้น 5 รูปแบบ ในแต่ละรูปแบบมีประสิทธิภาพข้อดีข้อเสียแตกต่างกันไป เช่น การใช้ถนนแบบตารางทำให้สามารถเข้าถึงได้ง่ายในทุก ๆ พื้นที่แต่จะทำให้เสียพื้นที่ในการพัฒนาสิ่งก่อสร้างมากขึ้นเพราะพื้นที่ส่วนหนึ่งต้องถูกใช้ในการสร้างถนน ส่วนในรูปแบบถนนปลายตันแม้ว่าจะมีพื้นที่ก่อสร้างมากขึ้นแต่ก็ทำให้เข้าถึงในการใช้พื้นที่ยากตามมาด้วย เป็นต้น โดยรูปแบบผังพื้นถนนที่เกิดขึ้นมีดังนี้



ภาพที่ 4แสดงรูปแบบผังพื้นถนนของย่านพักอาศัย

ที่มา : M.Southworth (1997)

Lynch, 1973 อ้างถึงใน (มณเฑียร อัตถจรรยา, 2000) ได้กล่าวว่า การจัดวางกลุ่มอาคารบางลักษณะมีผลต่อการติดต่อทางสังคม (Social relationship) ของคนที่อยู่อาศัยในกลุ่มนั้น ๆ เช่น การจัดกลุ่มอาคารแบบส่วนกลางพื้นที่ (Court arrangement), ถนนปลายตัน (Cul-de-sac) หรือระบบสัญจรเท้ากับการติดต่อทางสังคม (Path and social contract) ซึ่งระบบการจัดวางต่าง ๆ เหล่านี้ล้วนมีผลต่อการติดต่อทางสังคมที่กระตุ้นทำให้เกิดการติดต่อระหว่างเพื่อนบ้านหรือพื้นที่โดยรอบ ระดับความสนิทสนมากหรือน้อยจะขึ้นอยู่กับลักษณะพื้นฐานทางสังคมของกลุ่มคนนั้น ๆ ว่าพื้นฐานทางสังคมที่เหมือนกันหรือแตกต่างกัน

Ittleson, 1974 ,อ้างถึงใน (มณเฑียร อัตถจรรยา, 2000) ได้กล่าวว่าสภาพแวดล้อมทางกายภาพที่มนุษย์สร้างขึ้น (Man-made environment) ก็นับว่าเป็นส่วนหนึ่งที่ส่งผลต่อพฤติกรรมซึ่งนักออกแบบเป็นผู้กำหนดสภาพแวดล้อมนั้น มีส่วนในการกำหนดแบบแผนชุมชน (Pattern of social life) โดยPorteous (1974) กล่าวไว้ว่าแบบแผนที่เกิดขึ้นข้างต้นนี้จะนำไปสู่ลักษณะที่ส่งเสริมสังคม (Sociopetality) หรือมีลักษณะที่ทำให้คนในชุมชนแตกแยกกันและกัน (Sociofugality) ได้เช่นกัน

William Alonso อ้างถึงใน (ขนิษฐา, 2007) กล่าวว่า การเลือกบริเวณพักอาศัยในเมืองมีความสัมพันธ์อย่างยิ่งกับราคาที่ดิน ในบริเวณใจกลางเมืองที่ดินจะมีราคาสูงกว่าบริเวณอื่น ๆ ดังนั้นการมีที่อยู่อาศัยในเมืองย่อมลงทุนสูง ในขณะเดียวกันที่ดินจะมีราคาลดลงตามระยะทางที่ห่างใจกลางเมืองออกไป ซึ่งจะมีผลทำให้ราคาที่พักอาศัยลดลงตามไปด้วย นอกจากนี้ราคาที่ดินยังแปรผกผันกับค่าขนส่งอีกด้วย กล่าวคือ ผู้ที่อยู่อาศัยในเขตชานเมืองที่ดินราคาถูก จะต้องเสียค่าเดินทางหรือการขนส่งสูงกว่าคนที่อาศัยอยู่ใจกลางเมือง

Alonso ได้ให้ความเห็นว่า การเลือกบริเวณที่พักอาศัยของประชากรที่เกิดขึ้นจะพิจารณาจากปัจจัยด้วยกัน 3 ประการ คือ

1) ราคาของที่พักอาศัยซึ่งมีความสัมพันธ์กับรายได้ของผู้อยู่อาศัย และความสามารถในการจ่ายสำหรับที่พักอาศัยนั้น ๆ
2) รูปแบบของที่พักอาศัยที่เป็นที่พอใจของผู้อาศัย ทั้งนี้จะต้องสัมพันธ์กับขนาดครอบครัวและสถานภาพสมรส
3) ที่ตั้งของที่พักอาศัย ซึ่งสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อม และระยะทางระหว่างที่พักอาศัยกับที่ทำงาน

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับพฤติกรรมการอยู่อาศัยในพื้นที่

งานวิจัยของผู้มีรายได้สูง

(นันทิวัฒน์ พงษ์เจริญ, 1992) ได้ศึกษาเรื่อง “พฤติกรรมและการยอมรับของผู้อยู่อาศัยในคอนโดมิเนียมระดับสูง ในกรุงเทพมหานคร” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต ภาควิชาเคหะการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย จากการศึกษา พบว่า พฤติกรรมของผู้อยู่อาศัยให้ความสำคัญต่อแหล่งงาน มีสิ่งอำนวยความสะดวกและระบบรักษาความปลอดภัย ผู้อยู่อาศัยในคอนโดมิเนียมระดับสูงนี้จะใช้คอนโดมิเนียมเป็นที่อยู่ถาวรและอีกจำนวนหนึ่งใช้เป็นที่พักผ่อน

(ถนอม อังคณะวัฒนา, 1991) ได้ศึกษาเรื่อง “ปัจจัยในการตัดสินใจเลือกที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้สูงในเขตชั้นกลางถึงชั้นในของกรุงเทพมหานคร” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต ภาควิชาเคหะการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย จากการศึกษาพบว่า ปัจจัยผู้ที่มีรายได้สูงใช้ในการตัดสินใจเลือกที่อยู่อาศัยแบบอาคารชุดพักอาศัย เรียงลำดับตามความสำคัญ 5 ลำดับแรก คือ 1) ทำเลที่ตั้ง 2) ราคาของห้องชุด 3) แหล่งอุปโภคบริโภคที่จำเป็น 4) ระยะทางในการเดินทาง 5) ระยะทางในการไปทำงาน

งานวิจัยของผู้มีรายได้ปานกลาง

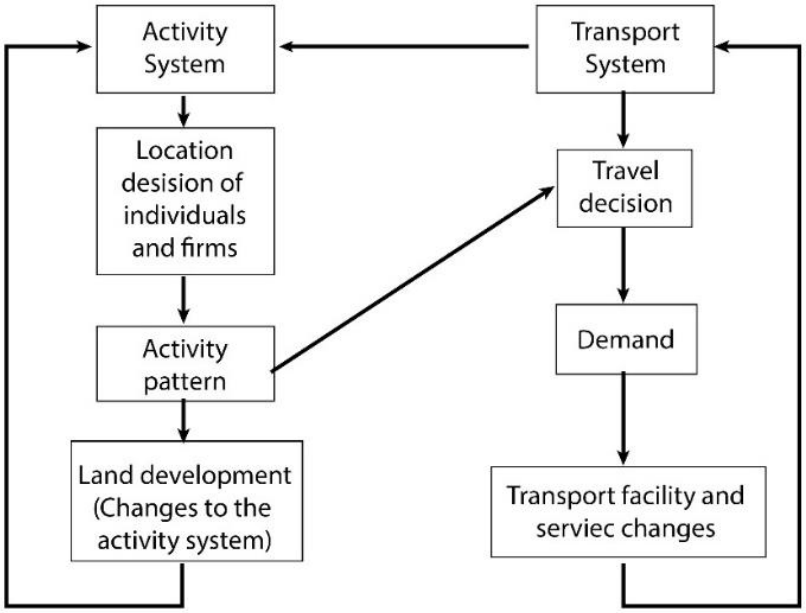
(ศุภฤกษ์ มัลลิกะมาลย์, 1981) ได้ศึกษาเรื่อง “แนวโน้มการพัฒนาเคหะการในเขตกรุงเทพมหานคร” โดยศึกษาพฤติกรรมในการเลือกที่ตั้งที่พักอาศัยของประชากรรายได้ปานกลาง โดยพบว่า

1. อรรถประโยชน์ของประชากรรายได้ปานกลางเกิดจากความพอใจในขนาดพื้นที่อาคารพักอาศัยเป็นสำคัญ ที่ตั้งที่พักอาศัยและระยะเวลาในการเดินทางมีความสำคัญรองลงไป
2. ประชากรรายได้ปานกลางมีงบประมาณเป็นข้อจำกัดในการเลือกที่ตั้งที่พักอาศัย ดังจะเห็นได้จากการที่ประชากรกลุ่มนี้มีความยินดีที่จะเดินทางไกล เพื่อเพิ่มอรรถประโยชน์ที่ได้จากพื้นที่อาคารพักอาศัย
3. เพื่อให้ได้อรรถประโยชน์ตามต้องการ ประชากรที่มีรายได้ปานกลางยินดีที่จะมีที่พักอาศัยอยู่ไกลออกไปและยินดีในที่พักอาศัยที่มีขนาดที่ดินเล็กลง

2.3 แนวคิดเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของคมนาคมขนส่งกับการใช้งานที่ดิน

ขนส่งมวลชนเป็นหนึ่งในปัจจัยที่มีผลต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน โดยมีแนวคิดทฤษฎีพื้นฐานและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องดังนี้

(Meyer & Michael, 1984) ได้อธิบายความสัมพันธ์ของการใช้ประโยชน์ที่ดินและระบบขนส่งมวลชน โดยใช้คำว่า “การปฏิสัมพันธ์ระหว่างการใช้ที่ดินกับขนส่งมวลชน” (Land-use and Transport Interaction) โดยระบุว่า การพัฒนาที่ดินเพื่อกิจกรรมใดกินกรรมหนึ่ง ทำให้เกิดการเดินทางใหม่เข้าหาและ/หรือออกจากกิจกรรมนั้น ๆ การพัฒนาที่ดินก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงความต้องการในการเดินทาง ซึ่งส่งผลให้ต้องมีระบบขนส่งมวลชนใหม่มารองรับ ไม่ว่าจะเป็นในรูปแบบของการสร้างโครงสร้างพื้นฐานใหม่หรือการปรับปรุงระบบที่มีอยู่เดิมแล้วให้ดีก็ตาม การปรับปรุงการจราจรทำให้เกิดการเข้าถึงศูนย์กลางทางกิจกรรมที่มีประสิทธิภาพมาขึ้น ทำให้พื้นที่เหล่านั้นดึงดูดลูกค้าและกิจกรรมก่อให้เกิดมูลค่าทางเศรษฐกิจสูงขึ้น พัฒนาการในการใช้ที่ดินและรับความสามารถในการเข้าถึงที่ดินมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกตั้งที่ตั้งของบุคคลและหน่วยธุรกิจ และย้อนกลับมาทำให้เกิดการกระตุ้นการพัฒนาที่ดินอีกรอบหนึ่ง วงจรนี้จะดำเนินไปจนกว่าจะถึงจุดสมดุลหรือมีปัจจัยภายนอกเข้ามาแทรกแซงวงจรนี้จะหยุดลง



ภาพที่ 5การปฏิสัมพันธ์ระหว่างการใช้ที่ดินกับขนส่งมวลชน

ที่มา : Meyer & Miller (1984)

Meyer & Miller ได้สรุปว่าการพัฒนาการใช้ที่ดินและระบบจราจรส่งผลกระทบซึ่งกันและกัน ในอดีตเมื่อชุมชนมีการขยายตัวอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง ตำแหน่งขององค์ประกอบในระบบจราจร มีผลอย่างยิ่งในการกำหนดทิศทางในการพัฒนาเมือง แต่ในปัจจุบันเมื่อชุมชนขยายตัวจนกลายเป็นเมืองขนาดใหญ่ อิทธิพลของระบบจราจรกลับลดลงในแง่ของการเป็นตัวกำหนดทิศทางการพัฒนาเมือง เพราะเมืองใหญ่ได้มีระบบจราจรที่มีประสิทธิภาพอย่างทั่วถึงรองรับอยู่ ปัจจัยด้านอื่นๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านเศรษฐกิจจึงมีอิทธิพลต่อการพัฒนาเมืองมากกว่าปัจจัยด้านประสิทธิภาพของระบบขนส่งมวลชน

LIEPMANN, KATE K.,1944 อ้างถึงใน (Srimuang, 2010) ได้ทำการศึกษาการเดินทางเพื่อไปทำงานที่มีความสำคัญกับอุตสาหกรรมและพาณิชยกรรมในชีวิตประจำวัน ได้อธิบายไว้ว่า การเดินทางจากที่พักอาศัยไปสถานทีทำงานเป็นเรื่องปกติของการใช้ชีวิตในเมือง การศึกษาการเดินทางไปทำงานจะช่วยทำให้เราเข้าใจระบบเมืองได้อย่างลึกซึ้ง ทั้งนี้การเดินทางไปทำงานนั้นมีความเกี่ยวข้องกับองค์ประกอบสำคัญของเมือง และสามารถบอกถึงประสิทธิภาพของเมืองได้ และได้กล่าวว่า “การเดินทางไปทำงานเปรียบเสมือนการทดสอบรูปแบบระบบโครงสร้างต่างๆของเมือง ค่าใช้จ่ายที่มากขึ้นและความไม่สะดวกสบายจากการเดินทางในแต่ละวันที่ได้รับ เปรียบดังอาการบางอย่างที่บ่งชี้ความผิดปกติของรูปแบบโครงสร้างของเมืองและปริมณฑลเมืองนั้นๆ”

Northam,1979 อ้างถึงใน (วันชัย ศักดิ์พงศธร, 2010) อธิบายการคมนาคมในเมืองว่าเกิดจากพฤติกรมทางพื้นที่ใน 3 ลักษณะ คือ

1) <u>การพึ่งพาซึ่งกันและกัน (Complementarity)</u>

การแบ่งพื้นที่ของการบริโภคและการผลิตโดยให้การคมนาคมเป็นตัวเชื่อม ดังนั้นผู้บริโภค คือ ประชากรของเมืองที่มีจุดเริ่มต้นของการเดินทางและจุดหมายปลายทางเพื่อซื้อสิ่งของที่ตนต้องการ แหล่งทั้งสองแยกกันโดยระยะทาง ยิ่งมีระยะทางห่างจากกันมากเท่าใดการติดต่อก็จะมีน้อยลงตามภายใต้สภาพการณ์เช่นนี้ ระยะทางจะเป็นตัวเสียดทาน (Friction of Distance) ทำให้การติดต่อลดน้อยลง รวมถึงตัวแปรอื่น ๆ เช่น อายุ เพศ อาชีพ จุดมุ่งหมายของการเดินทางและรายได้ของผู้เดินทางด้วย

2) <u>การขนย้ายแหล่ง (Transferability)</u>

ความสามารถของผู้ที่จะเดินทางไปโดยพาหนะสำหรับเคลื่อนที่ มีตัวแปรในด้านราคาค่าขนส่งซึ่งต้องพิจารณาว่าการขนย้ายจะคุ้มค่าทุนที่ต้องจ่ายไปหรือไม่

3) โอกาสแทรกซ้อน (Intervening Opportunities)

แรงดึงดูดของการเดินทางโอกาสเลือกพิจารณาความใกล้ไกล ความสะดวก ราคา และเส้นทางที่มีความได้เปรียบเสียเปรียบในการเลือกใช้ เป็นต้น

(Bruton, 1985) กล่าวว่า การเกิดการเดินทางเป็นขั้นตอนหนึ่งของขบวนการวางแผนการขนส่ง ที่เกี่ยวข้องกับการคาดการณ์จำนวนการเดินทางจากแห่งหนึ่งไปอีกแห่งหนึ่ง และเป็นการศึกษาหาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะการเดินทางและสิ่งแวดล้อม โดยอยู่บนข้อสมมติฐานว่าการเดินทางเกิดจากปัจจัย 3 ประการ ได้แก่

1) รูปแบบการใช้ที่ดินและการพัฒนาในพื้นที่

รูปแบบและลักษณะการใช้ที่ดินสัมพันธ์กับการเดินทาง คือ ความหนาแน่นของการใช้ประโยชน์ที่ดิน ลักษณะการใช้ที่ดิน และการรวมที่ดิน โดยความหนาแน่นการใช้ที่ดิน มักแสดงในรูปของที่อยู่อาศัยต่อพื้นที่ จำนวนลูกจ้างต่อพื้นที่ ส่วนตัวแปรลักษณะของการใช้ที่ดิน ได้แก่ รายได้และการเป็นเจ้าของรถยนต์ของครัวเรือน ซึ่งมาจากการศึกษาพบว่าครัวเรือนที่มีจำนวนรถยนต์มากกว่า 1 คัน มีแนวโน้มเกิดการเดินทางมากกว่าครัวเรือนที่มีรถยนต์เพียงคันเดียว สำหรับตัวแปรที่ตั้งของกิจกรรมการใช้ที่ดิน ได้แก่ การกระจายตัวของการใช้ที่ดิน และลักษณะการใช้ที่ดินโดยตัวแปรทั้งหมดจะสะท้อนถึงความสัมพันธ์ของการเดินทางที่เพิ่มขึ้น

2) ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้เดินทางในพื้นที่นั้น ๆ

ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของประชากร ได้แก่ อายุ เพศ การศึกษา รายได้ เป็นต้น สภาพดังกล่าวมีผลต่อการเดินทาง เช่น เมื่อประชากรมีรายได้สูง ก็มีโอกาสที่จะเป็นเจ้าของรถยนต์ส่งผลต่ออัตราการเดินทางที่เพิ่มสูงขึ้น

3) ลักษณะขอบเขตและความสามารถในการรองรับของระบบขนส่งมวลชนที่มีอยู่ในพื้นที่ลักษณะ ขอบเขต และประสิทธิภาพของระบบขนส่ง ได้แก่ ช่องการจราจร จำนวนการจารจร ชนิดผิดทาง ความเร็วบนเส้นทาง มีผลต่อการตัดสินใจในการเดินทางที่แตกต่างกัน

เนื่องจากการศึกษาในตอนนั้นของ Bruton เป็นการเลือกใช้การสัญจรรถยนต์เป็นหลัก ความสัมพันธ์ของพื้นที่จึงเกิดจากการใช้ถนนจากการสัญจร แต่เนื่องจากปัจจุบันการขนส่งมวลชนที่เกิดขึ้นที่มีความสัมพันธ์ของการพัฒนาที่พักอาศัยและที่การใช้ประโยชน์ที่ดินมีรถไฟฟ้าเป็นตัวเลือกหนึ่งในโหมดการเดินทาง งานวิจัยนี้จึงเป็นแนวทางในการศึกษาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าของแหล่งที่พักอาศัย

Boarnet, Sarmiento, 1998 และ Stead, 2001 อ้างถึงใน (เอกวัฒน์ พันธาสุ & มาสิชา เพชรนนท์, 2011) ได้ศึกษาถึงเงื่อนไขที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการเดินทางของประชากรเมือง เพื่อเรียนรู้ด้านกิจกรรมพฤติกรรมการเดินทาง และประยุกต์ใช้ในการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินควบคู่ไปกับคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพ โดยงานวิจัยได้สรุปข้อค้นพบ 3 ประเด็นคือ

1) ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมครัวเรือนเป็นเงื่อนไขกำหนดพฤติกรรมการเดินทาง

2) รูปแบบเมืองเป็นเงื่อนไขกำหนดพฤติกรรมการเดินทาง

3) ประสิทธิภาพการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะเป็นเงื่อนไขกำหนดพฤติกรรมการเดินทาง

<u>เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับพฤติกรรมของการใช้งานที่อยู่อาศัยกับขนส่งมวลชน</u>

(วันชัย ศักดิ์พงศธร, 2010) ได้ทำการศึกษา พฤติกรรมการเดินทางของผู้พักอาศัยในอาคารชุดตามแนวรถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา (บีทีเอส) บนเส้นถนนสุขุมวิท ประชากรส่วนใหญ่มีการถือครองยานพาหนะร้อยละ 74.44 ผู้พักอาศัยมีพฤติกรรมการเลือกรูปแบบการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวมากทุดสุด ส่วนการเดินทางโดยรถไฟฟ้ามีเพียงร้อยละ 33 ของการเดินทางทั้งหมด และประชากรส่วนใหญ่ใช้รถไฟฟ้าเพื่อจับจ่ายซื้อสินค้ามากที่สุด

(Chalermpong & Ratanawaraha, 2013) ได้ทำการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในคอนโดมิเนียมใกล้สถานีรถไฟฟ้า พบว่าการเลือกการเดินทางของที่พักอาศัยคอนโดมิเนียมขึ้นอยู่กับระยะทางโดยประชากรที่อยู่ในช่วง 500 เมตรจะมีพฤติกรรการใช้งานรถไฟฟ้ามากและลดน้อยลงเมื่อระยะทางเพิ่มขึ้น และเป็นการเลือกใช้งานโหมดอื่นๆแทน

Chulalongkorn University

2.4 เอกสาร และงานวิจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ปัจจุบันได้มีการค้นคว้าและวิจัยเกิดขึ้นเพื่อหารูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองเมืองต่างๆเพื่อใช้เป็นฐานในการต่อยอดการปรับปรุงแก้ไขหรือส่งเสริมปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นกับเมือง โดยมีเอกสารที่เกี่ยวข้องกับแนวคิดการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่ออยู่อาศัยมีดังนี้

(วลีพร พจนะวาที, 2006) ได้ทำการศึกษาผลกระทบของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อที่มีต่อชุมชนและพื้นที่โดยรอบ พบว่า ภายหลังการมีสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ คือ มีการเพิ่มขึ้นของที่อยู่อาศัยเล็กน้อยเนื่องจากพื้นที่มีความหนาแน่นอยู่แล้ว สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงพื้นที่สิ่งปลูกสร้างที่เพิ่มขึ้นเล็กน้อย การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจราคาที่ดินมีแนวโน้มสูงขึ้น ส่วนระดับชุมชนมีโอกาสในการประกอบอาชีพเพิ่มขึ้นและมีรายได้เพิ่มขึ้น เขตบางซื่อมีศักยภาพการให้บริการทั้งในระดับท้องถิ่นและระดับเมือง โดยสามารถติดต่อกับเขตพื้นที่

อื่น ๆ ได้อย่างสะดวก ผลกระทบในพื้นที่ใกล้เคียงไปในทางบวก คือ สามารถเชื่อมต่อกับพื้นที่โดยรอบได้สะดวกยิ่งขึ้น แต่ผลกระทบในแง่ลบ คือ ปัญหาการจราจรที่เพิ่มขึ้นทำให้ผู้ที่ต้องใช้การเดินทางระหว่างชุมชนได้รับผลกระทบ

(อนุเทพ ศิริสิทธิ์, 2012) ได้ทำการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่ตั้งในและนอกระยะเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าสุทธิสาร กรณีศึกษา โครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร ไอวี่รัชดา รัชดาออร์คิด พบว่า ผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่ตั้งอยู่ในระยะเดินถึงสถานีรถไฟฟ้า MRT จะมีความจำเป็นในการใช้รถยนต์น้อยกว่าอาคารชุดที่ตั้งอยู่นอกระยะเดินถึงสถานีรถไฟฟ้านำไปสู่การพิจารณาปรับลดจำนวนที่จอดรถในอาคารชุดที่อยู่ตามแนวรถไฟฟ้า ซึ่งจะทำให้ต้นทุนการก่อสร้างและราคาอาคารชุดลดลงได้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

บทที่ 3

ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการศึกษาเชิงสำรวจและปริมาณซึ่งได้แบ่งประเด็นในการศึกษาเป็น 4 ส่วน ได้แก่ ส่วนแรก คือ การสำรวจพื้นที่ทางกายภาพการใช้งานในพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าที่เกิดขึ้น ส่วนที่สอง คือ การศึกษารูปแบบที่พักอาศัยภายในพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ส่วนที่สาม คือ การศึกษาลักษณะทางสังคมรูปแบบพฤติกรรมการเดินทางของประชากรในอาคารชุดทั้งสองลักษณะ ส่วนสุดท้าย คือ อธิบายความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบที่ตั้งของอาคารชุดกับระยะทางและพฤติกรรมการเลือกเดินทางและสัดสส่วนการเข้าสู่สถานีที่เกิดขึ้นจากอาคารชุดรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

3.1 กรอบแนวคิดการวิจัย

การทบทวนแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินในเมือง การขยายตัวของเมือง โครงสร้างเมือง และแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ ความสัมพันธ์ของคมนาคมและการใช้ประโยชน์ที่ดินรวมถึงนโยบายและข้อกำหนดในการพัฒนาเมืองของกรุงเทพมหานครที่ส่งผลต่อการใช้งานการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าของผู้อาศัยรอบสถานีบีทีเอส เพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมการเดินทาง และการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสที่นำไปสู่การเสนอแนะทางมาตรการทางผังเมืองในการใช้พัฒนาและควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสที่เป็นแหล่งที่พักอาศัยในเมืองให้เกิดความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

3.2 แหล่งที่มาข้อมูล

แหล่งที่มาขอข้อมูลที่ใช้ในการศึกษารูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและการเดินทางเข้าถึงสถานีของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สามารถแบ่งเป็นข้อมูล 2 ส่วน คือ ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary data) ได้แก่ ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจติดตามเก็บข้อมูลพฤติกรรมการใช้งานของกลุ่มประชากรอาคารชุด ส่วนข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) ได้แก่ ข้อมูลจากการค้นคว้าเอกสารวิทยานิพนธ์ บทความ หรืองานวิจัยต่างๆ ข้อมูลที่ได้จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน

3.3 กลุ่มตัวอย่างในการวิจัย

กลุ่มตัวอย่างของงานวิจัยเกี่ยวกับการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า คือ ประชากรที่พักอาศัยในคอนโดมิเนียมรอบสถานีจากการคัดเลือกโดยกระบวนการสุ่ม(Random Sampling) จากสถานีที่ที่คัดเลือกโดยการจำแนกจากสามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า เส้นทางละ 2 สถานีที่มีแนวโน้มราคาอาคารชุดโดยรวมต่างกัน คืออาคารชุดที่มีความแตกต่างของราคาสูงและราคาทั่วไป โดยการสำรวจติดตามสังเกตการ (Observer) กลุ่มประชากรวิจัยเป็นแบบสุ่ม (Random sampling) ในช่วงเวลาพีคเช้า (7.00 – 8.59 น.) เป็นช่วงเวลาการเดินทางไปทำงานซึ่งมีผลต่อการใช้งานโรงสร้างเมืองมากที่สุด

3.4 เครื่องมือในการวิจัย

1.การสำรวจ คือ การสำรวจเก็บข้อมูลทางกายภาพ ของพื้นที่ศึกษาโดยพื้นที่สำรวจเป็นการกำหนดระยะทางตามแนวคิดทฤษฎีขนส่งมวลชน โดยกลุ่มพื้นที่ศึกษาอยู่ในระยะทาง 800 เมตร โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส วัดจากจุดกึ่งกลางรถไฟฟ้า ซึ่งมีรูปแบบการสำรวจ 2 ประเภท คือ สำรวจทางกายภาพของพื้นที่ กับสำรวจทางสังคมโดยการสังเกตและติดตาม ซึ่งวัตถุประสงค์ในการสำรวจมีรายละเอียดดังนี้

1) องค์ประกอบเชิงกายภาพของย่านแหล่งที่พักอาศัย พาณิชยกรรม การใช้งานแบบผสมผสาน หน่วยงานราชการ รวมถึงเส้นทางคมนาคมในพื้นที่

2) องค์ประกอบเชิงสังคมพฤติกรรมการใช้พื้นที่ของอาคารชุดพักอาศัย รวมถึงองค์ประกอบย่านพักอาศัยที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการใช้งานพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

Chulalongkorn University

3.5 วิธีวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษารูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและการเข้าถึงสถานีของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส มีการวิเคราะห์การใช้ประโยชน์ที่ดินที่เป็นแหล่งที่พักอาศัยเพื่อเป็นตัวชี้วัดย่านในการสนับสนุนการพักอาศัยและการวิเคราะห์ทางพฤติกรรมการเดินทางของกลุ่มประชากรคอนโดมิเนียม โดยรวบรวมข้อมูลจากแหล่งข้อมูลทั้งปฐมภูมิ และทุติยภูมิ ข้อมูลทางภูมิศาสตร์สารสนเทศ (GIS) ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน รวมถึงการสำรวจข้อมูลภาคสนาม ได้แก่ ด้านกายภาพของพื้นที่รูปถ่ายและข้อมูลพฤติกรรมการใช้งานพื้นที่และการเดินทาง โดยมีรายละเอียดดังนี้ขั้นตอนและการวิเคราะห์ดังนี้

3.5.1 แผนที่และสัดส่วนกาใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส (2016)

แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีรถไฟฟ้าเป็นข้อมูลพิจารณาในทางกายภาพของการการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่รอบ เพื่อชี้วัดการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีนั้น ๆ มีแนวโน้มการพัฒนาของสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นอย่างไร เพื่อระบุวัตถุประสงค์การวิจัยขั้นต้นของการนำไปศึกษาสถานีแหล่งพักอาศัยที่มีการลงทุนคอนโดมิเนียมเกิดขึ้นในปัจจุบัน

3.5.2 ข้อมูลราคาคอนโดมิเนียมรอบสถานีรถไฟฟ้า ช่วงเวลา 10 ปี (2006 – 2016)

ข้อมูลราคาและตำแหน่งที่ตั้งของคอนโดมิเนียมรอบสถานีรถไฟฟ้า ในช่วงเวลาปัจจุบันถึงอดีตที่ผ่านมาก 10 ปี พ.ศ.2549 – 2559 อันเนื่องมาจากรถไฟฟ้าได้สร้างแนวเส้นทางแรกในปี พ.ศ.2542 ในส่วนต่อขยายที่เกิดขึ้นไม่ถึงช่วงเวลาที่กำหนดจึงไม่นำมาใช้ในการวิจัยครั้งนี้ เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ของแนวโน้มการพัฒนาคอนโดมิเนียมที่เกิดขึ้นในปัจจุบันว่ามีความสัมพันธ์เกิดขึ้นอย่างไร โดยการใช้โปรแกรมวิเคราะห์ทางสถิติ (SPSS) ชี้วัดความสัมพันธ์และสร้างโมเดลจำลองผลกระทบทางตรงของปัจจัยราคาและตำแหน่งที่ตั้งโดยมีระยะเวลาจำนวนปีในการควบคุม (Linear Regression) จากการวิเคราะห์ส่วนนี้ทำให้ทราบถึงความสัมพันธ์ของการพัฒนาคอนโดมิเนียมที่เกิดขึ้นเพื่อนำไปจำแนกและสืบคนพฤติกรรมของรูปแบบการใช้งานของแต่ละประเภทต่อไป

3.5.3 การสำรวจและติดตามพฤติกรรมการเดินทางของประชากรคอนโดมิเนียม

ข้อมูลการการเลือกการเดินทางและพฤติกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ที่เลือกสำรวจและติดตามในช่วงเวลาพีคเช้า นำมาวิเคราะห์รูปแบบปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นโดยการจำแนกประเภทคอนโดมิเนียมราคาสูงเกรด A+ และคอนโดมิเนียมราคาปานกลางทั่วไปเกรด B อธิบายเป็นสัดส่วนการเดินทางจากคอนโดมิเนียมและการใช้งานพื้นที่เพื่อให้เห็นการใช้งานที่เกิดขึ้น

3.5.4 สรุปผลรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสของผู้อาศัยในอาคารชุดรอบสถานี

รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสของผู้อาศัยในอาคารชุดรอบสถานีบีทีเอส ที่ได้จากการนำข้อมูลทั้งหมดข้างต้นมารวบรวมและอธิบายเปรียบเทียบตามทฤษฎีที่เกิดขึ้นของแหล่งพักอาศัยและการเกิดเมือง เพื่อให้เห็นถึงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและพฤติกรรมการเดินทางของย่านพักอาศัยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสที่เกิดขึ้นที่ผ่านมาจากการสนับสนุนทางด้านมาตรการหรือกฎหมายต่าง ๆ ของการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการเติบโตของพื้นที่ในด้านพักอาศัยและพฤติกรรมที่เกิดขึ้น

บทที่ 4

พื้นที่ศึกษา

จากงานวิจัยรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยตั้งสมมุติฐานด้านพื้นที่ตั้งของแหล่งพักอาศัยทั้งสามทิศทางของเมืองและด้านราคาของอาคารพักอาศัยชุดในแหล่งพักอาศัยเพื่อหาปรากฏการณ์ของรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีรถไฟฟ้าที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน โดยกระบวนการเลือกพื้นที่วิจัยมี 3 ขั้นตอน ดังนี้

4.1 ความเป็นมารถไฟฟ้าบีทีเอส

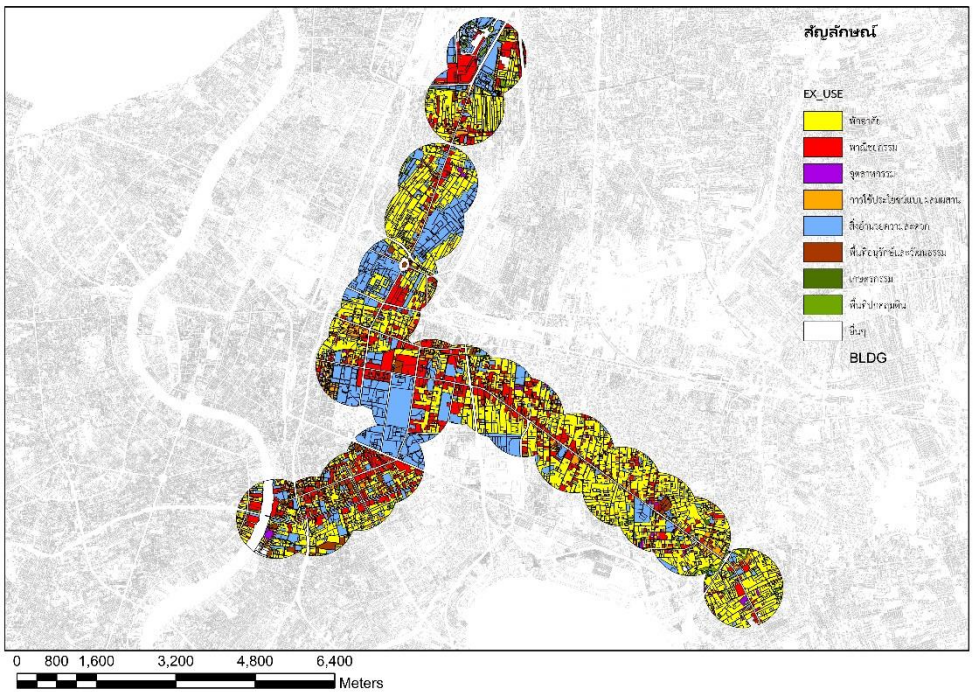
ความเป็นมารถไฟฟ้า รถไฟฟ้าบีทีเอส (บริษัทขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)) เป็นรถไฟฟ้าสายแรกของประเทศไทยที่ดำเนินการ โดยบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นโครงการที่ลงทุนโดยเอกชนทั้ง 100 % เปิดให้บริการครั้งแรกเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2542 ใน 2 เส้นทาง คือสายสุขุมวิท ระยะทาง 17 กม. ได้รับชื่อพระราชทานว่า "รถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ ๖ รอบพระชนมพรรษา สาย ๑" และเมื่อวันที่ 12 สิงหาคม 2554 ได้เปิดให้บริการส่วนต่อขยาย สายสุขุมวิทอย่างเป็นทางการ ระยะทาง 5.25 กม. จากสถานีอ่อนนุชถึงสถานีแบริ่ง และสายสีลม ระยะทาง 6.5 กม. ซึ่งได้รับชื่อพระราชทานว่า "รถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ ๖ รอบพระชนมพรรษา สาย ๒" และเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2552 ได้เปิดให้บริการส่วนต่อขยายสายสีลมอย่างเป็นทางการ ระยะทาง 2.2 กม. จากสถานีสะพานตากสินถึงสถานีวงเวียนใหญ่ และเมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2556 ได้เปิดให้บริการส่วนต่อขยายสายสีลมเพิ่มขึ้นอีก 2 สถานี ระยะทาง 2.17 กม. คือสถานีโพธิ์นิมิตรและสถานีตลาดพลู และในวันที่ 5 ธันวาคม 2556 ได้เปิดเพิ่มขึ้นอีก 2 สถานี คือสถานีวุฒากาศและสถานีบางหว้า ระยะทาง 3.8 กม. ซึ่งทำให้มีระยะทางในการให้บริการรวม 36.9กม. ใน 34 สถานี

ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส เป็นระบบขนส่งมวลชนความจุสูงแบบมาตรฐาน ที่ใช้กันแพร่หลายในเมืองใหญ่ทั่วไป ใช้มอเตอร์ไฟฟ้าในการขับเคลื่อน วิ่งบนรางคู่ยกระดับ แยกทิศทางไปและกลับ โดยมีรางป้อนกระแสไฟฟ้าอยู่ด้านข้าง (Third Rail System) สามารถให้บริการแก่ผู้โดยสารได้มากกว่า 1,000 คน ต่อขบวน ในขณะที่การเดินทางโดยรถยนต์ ต้องใช้รถยนต์จำนวนมากถึง 800 คัน เพื่อขนส่งผู้โดยสารในจำนวนที่เท่ากัน นับได้ว่าการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอส เป็นการพลิกโฉมรูปแบบการเดินทาง และเป็นการปฏิวัติมาตรฐานการให้บริการของระบบขนส่งมวลชน

นอกจากการให้บริการที่ครอบคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ใจกลางกรุงเทพมหานครซึ่งเป็นศูนย์รวมของธุรกิจการค้า ย่านที่พักอาศัย และแหล่งช้อปปิ้งชั้นนำแล้ว เรายังมีโครงการส่วนต่อขยายเพื่อขยายพื้นที่สำหรับให้บริการ และเข้าถึงผู้โดยสารได้มากยิ่งขึ้นการแบ่งประเภทของคอนโดมิเนียม

4.2 รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีไฟฟ้าบีทีเอส

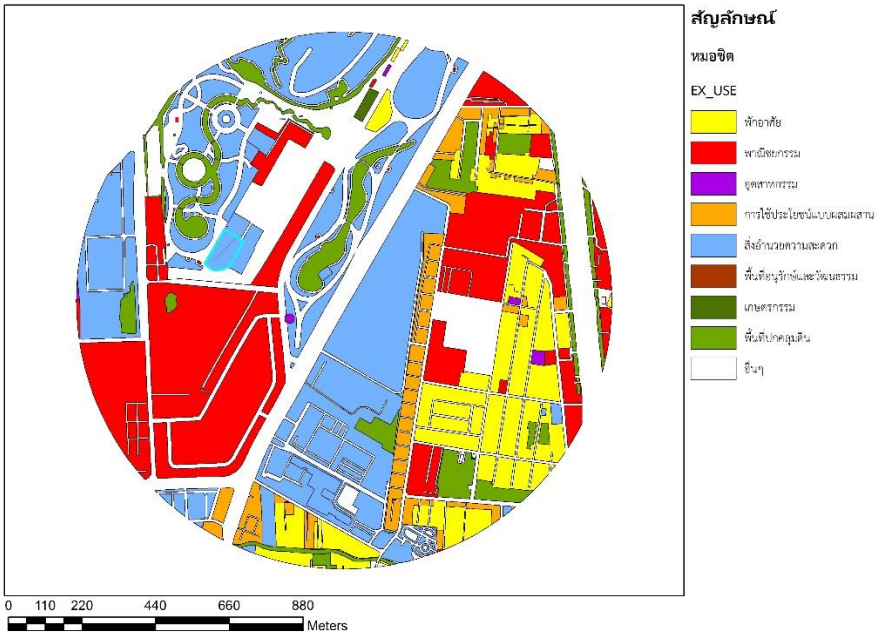
รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสในการวิจัยรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและการเข้าถึงสถานีของอยู่อยู่อาศัยในคอนโดมิเนียมรอบสถานีบีทีเอสนี้ จึงได้มีการคัดเลือกจากสถานีที่มีการพัฒนาและวางตัวเป็นระยะเวลาที่เกิดขึ้นจากการพัฒนารถไฟฟ้ามาแล้ว 17 ปีตั้งแต่มีการก่อตั้งสถานีรถไฟฟ้า พ.ศ.2542 โดยสายทางที่เกิดขึ้นมีดังนี้ 1.สายทางเขียวอ่อนจากหมอชิตถึงอ่อนนุช 2.สายทางสีลมถึงสะพานตากสิน และในส่วนต่อขยายปัจจุบันการพัฒนายังมีระยะเวลาไม่มากพอจึงไม่นำมาศึกษาวิจัย โดยรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันของสถานีรถไฟฟ้าที่เกิดขึ้นมีดังนี้



แผนที่ 4-1

แผนที่ 1แผนที่แสดงตำแหน่งที่ตั้งและการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

4.2.1 สถานีหมอชิต



แผนที่ 4-2

แผนที่ 2แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีหมอชิต

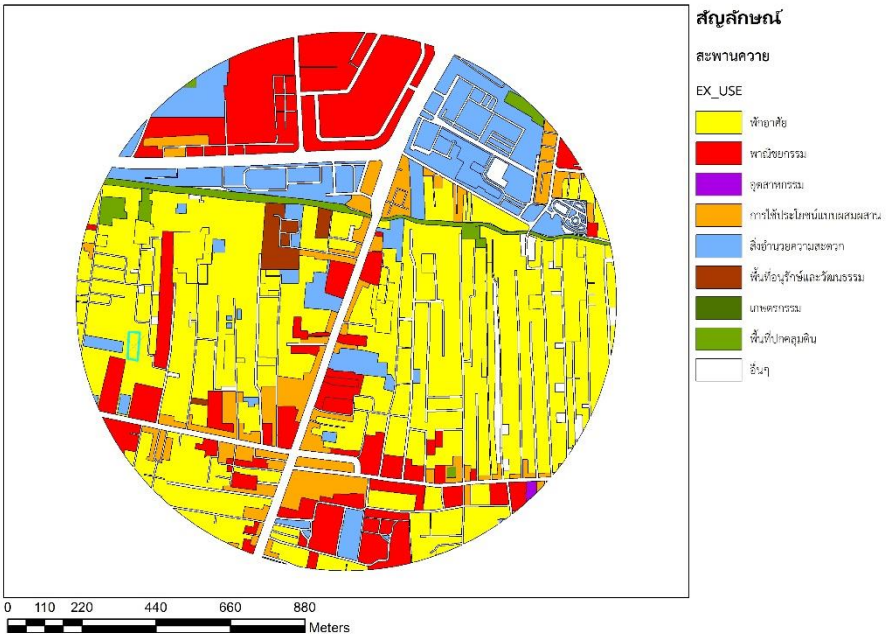
สถานีรถไฟฟ้าหมอชิต เป็นสถานีปลายทางทิศเหนือมีลักษณะเป็นจุดสำคัญของการท่องเที่ยวและเปลี่ยนถ่ายออกชานเมือง มีทั้งพาณิชยกรรมตลาดนัด และสวนสาธารณะขนาดใหญ่ และมีจุดเปลี่ยนถ่ายสัญจรรถตู้รถขนส่งมวลชนในพื้นที่ใกล้เคียงพื้นที่รอบสถานี และเป็นที่ตั้งของสำนักงานรถไฟฟ้าบีทีเอส และพื้นที่จอดแล้วจร (Park and ride) เพื่อสนับสนุนประชากรชานเมืองเดินทางเชื่อมต่อรถไฟฟ้าบีทีเอส

ตารางที่ 1ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีหมอชิต

ประเภท	พื้นที่(ตรม.)	สัดส่วน
พักอาศัย	227,584.24	11.32
พาณิชยกรรม	426,855.69	21.23
อุตสาหกรรม	3,721.87	0.19
แบบผสมผสาน	94,741.27	4.71
สิ่งอำนวยความสะดวก	520,645.88	25.90
พื้นที่อนุรักษ์และวัฒนธรรม	-	0.00
เกษตร	2,967.54	0.15
อื่นๆ	145,661.50	7.25
โครงข่าย	588,107.18	29.25
รวม	2,010,285.16	100.00

รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีหมอชิตสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินสูงสุดคือพื้นที่สิ่งอำนวยความสะดวกโดยมีสัดส่วนร้อยละ 25.9 และรองลงมาจะเป็นพื้นที่พาณิชยกรรม โดยมีสัดส่วนร้อยละ 21.23 และมีพื้นที่พักอาศัยเพียงร้อยละ 11.32 จากข้อมูลส่วนนี้ทำให้เห็นถึงรูปแบบการใช้สถานีรถไฟฟ้าหมอชิตจัดเป็นพื้นที่สำหรับพักผ่อนหย่อนใจปลายสายทางของรถไฟฟ้าบีทีเอสที่มีส่วนขนาดใหญ่และพาณิชยกรรมเกาะตัวสนับสนุนการท่องเที่ยวเป็นหลัก

4.2.2 สถานีสะพานควาย



แผนที่ 3แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีสะพานควาย

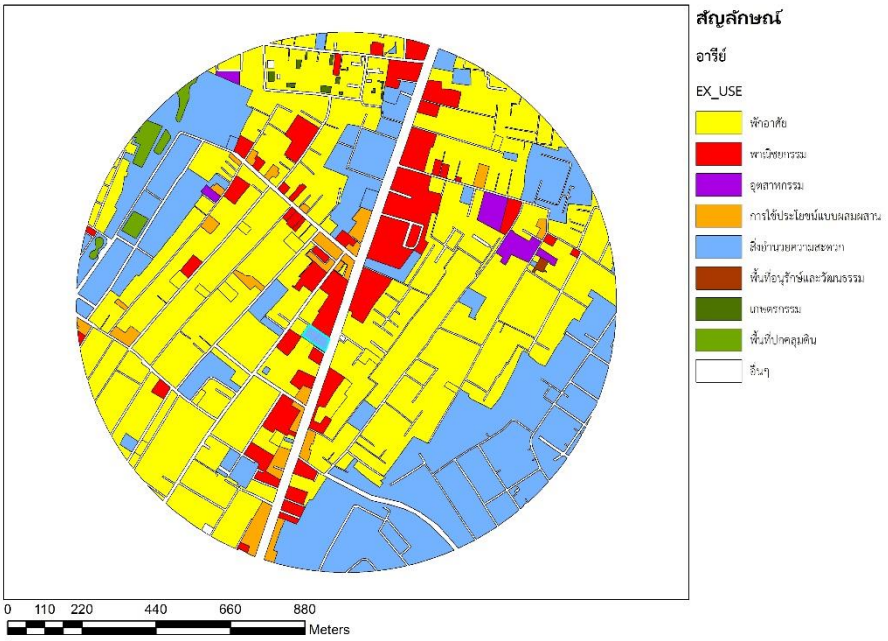
สถานีสะพานควาย เป็นสถานีที่อยู่ถัดจากหมอชิต การใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นพื้นที่พักอาศัยโดยมีการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมและแบบผสมผสานเกาะติดบนถนนเป็นหลักโครงข่ายสัญจรส่วนใหญ่เป็นถนนลึกเข้ามาถนนเส้นหลักตะวันออก-ตะวันตก และไม่เชื่อมต่อกัน ทำให้พื้นที่ใช้ในการสัญจรทางเท้าค่อนข้างยาก การพัฒนารอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสปัจจุบันมีอาคารราชการไปรษณีย์และโรงพญาบาลเกิดขึ้นและศูนย์การค้าชุมชนโลตัสอยู่ในบริเวณใกล้เคียง

ตารางที่ 2 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีสะพานควาย

ประเภท	พื้นที่	สัดส่วน
พักอาศัย	892,998.50	44.42
พาณิชยกรรม	367,248.50	18.27
อุตสาหกรรม	1,488.80	0.07
แบบผสมผสาน	147,746.60	7.35
สิ่งอำนวยความสะดวก	223,652.53	11.13
พื้นที่อนุรักษ์และวัฒนธรรม	20,934.82	1.04
เกษตร	-	0.00
อื่นๆ	65,238.20	3.25
โครงข่าย	290,977.21	14.47
รวม	2,010,285.16	100.00

สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีสะพานควายจะเห็นว่ามีพื้นที่พักอาศัยในปริมาณที่มากโดยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 44.42 รองลงมาจะเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมร้อยละ 18.27 และพื้นที่สิ่งอำนวยความสะดวกร้อยละ 11.13 ซึ่งสถานีสะพานควายจัดเป็นสถานีที่เป็นย่านพักอาศัยแห่งหนึ่งของรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

4.2.3 สถานีอารีย์



แผนที่ 4 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีอารีย์

สถานีอารีย์ เป็นสถานีที่อยู่ระหว่างสะพานควายและสนามเป้า การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบสถานีจะมีสำนักงานเกาะติดถนนหลักอยู่ และมีสำนักงานราชการเพื่อให้บริการค่อนข้างมากในพื้นที่ แต่อย่างไรก็ตามพื้นที่รอบสถานีถัดไปนั้นก็เป็นพื้นที่พักอาศัยเป็นหลัก และมีพื้นที่ทางทหารด้านตะวันออกขนาดใหญ่บล็อกการขยายตัว ถนนเส้นรองในพื้นที่มีไม่ค่อยมาก การพัฒนาพื้นที่ถนนจะเป็ฯในทางทิศเหนือเป็นหลักสังเกตได้จากโครงสร้างถนน

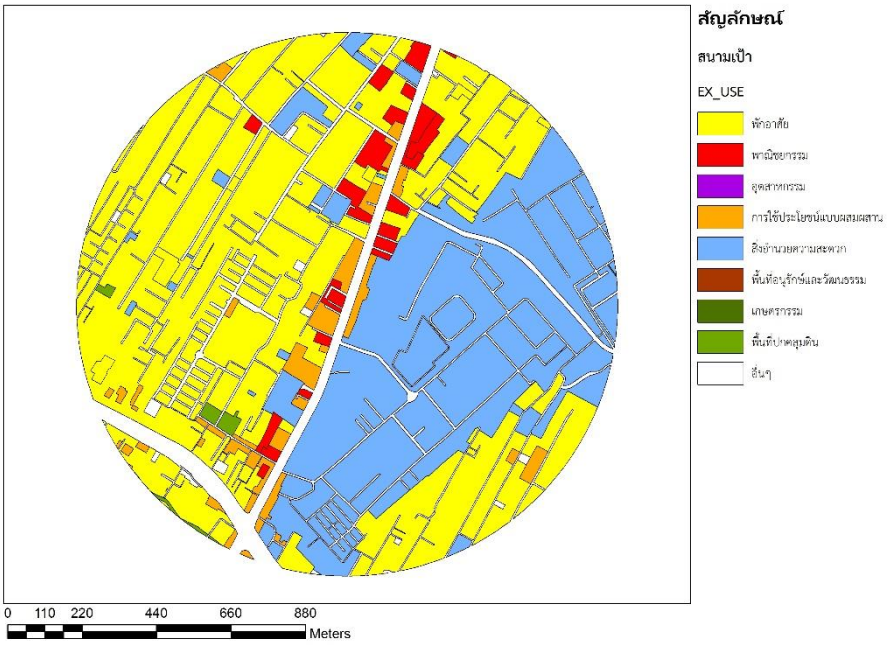
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

ตารางที่ 3 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีอารีย์

ประเภท	พื้นที่	สัดส่วน
พักอาศัย	1,000,590.25	49.77
พาณิชยกรรม	159,987.27	7.96
อุตสาหกรรม	19,047.53	0.95
แบบผสมผสาน	47,052.81	2.34
สิ่งอำนวยความสะดวก	560,581.34	27.89
พื้นที่อนุรักษ์และวัฒนธรรม	1,128.51	0.06
เกษตร	2,971.60	0.15
อื่นๆ	18,436.60	0.92
โครงข่าย	200,489.25	9.97
รวม	2,010,285.16	100.00

สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีอารีย์การใช้งานพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่พักอาศัยเป็ฯหลักโดยมีสัดส่วนร้อยละ 49.77 รองลงมาจะเป็นพื้นที่ราชการและสำนักงานให้บริการอำนวยความสะดวกต่าง ๆโดยมีสะดส่วนร้อยละ 27.96 ในส่วนพื้นที่พาณิชยกรรมมีเพิ่งร้อยละ 7.96 และเกาะตามถนนเส้นหลักเพียงเท่านั้น

4.2.4 สถานีสนามเป้า



แผนที่ 5 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีสนามเป้า

สถานีสนามเป้าอยู่ระหว่างสถานีอารีย์และอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ โดยการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านหนึ่งเป็นพื้นที่ทางทหาร และอีกด้านหนึ่งเป็นที่พักอาศัย การพัฒนาจึงมีเพียงด้านเดียว โดยพื้นที่รอบสถานีส่วนใหญ่จะเป็นการใช้งานเป็นที่พักอาศัยแบบผสมผสานและมีพาณิชยกรรมไม่มาก ในพื้นที่มีถนนพิเศษศรีรัชทางทิศใต้ ถนนในพื้นที่ส่วนใหญ่ไม่เชื่อมต่อกันและเป็นโครงข่ายยาวทำให้เข้าถึงยาก

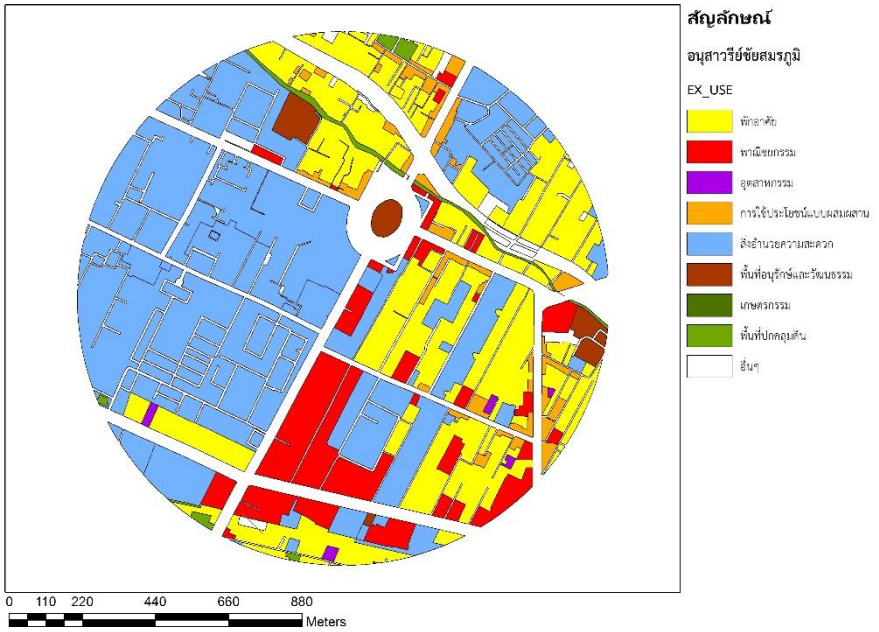
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

ตารางที่ 4 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีสนามเป้า

ประเภท	พื้นที่	สัดส่วน
พักอาศัย	971,371.87	48.32
พาณิชยกรรม	58,064.26	2.89
อุตสาหกรรม	-	0.00
แบบผสมผสาน	70,268.07	3.50
สิ่งอำนวยความสะดวก	645,421.59	32.11
พื้นที่อนุรักษ์และวัฒนธรรม	-	0.00
เกษตร	-	0.00
อื่นๆ	18,288.21	0.91
โครงข่าย	246,871.15	12.28
รวม	2,010,285.16	100.00

สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีสนามเป้าการใช้งานส่วนใหญ่เป็นพื้นที่พักอาศัย โดยมีสัดส่วนร้อยละ 48.32 และรองลงมาจะเป็นพื้นที่ราชการทางทหาร และสำนักงานอื่น ๆ โดยมีสัดส่วยร้อยละ 32.11 ในส่วนของพาณิชยกรรมมีเพียงร้อยละ 2.89 และมีการใช้พื้นที่พักอาศัยแบบผสมผสานเพียงร้อยละ 3.5 เท่านั้น ความหลากหลายในพื้นที่สถานีแห่งนี้จึงค่อนข้างน้อยกว่าสถานีอื่นๆ

4.2.5 สถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ



แผนที่ 6 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

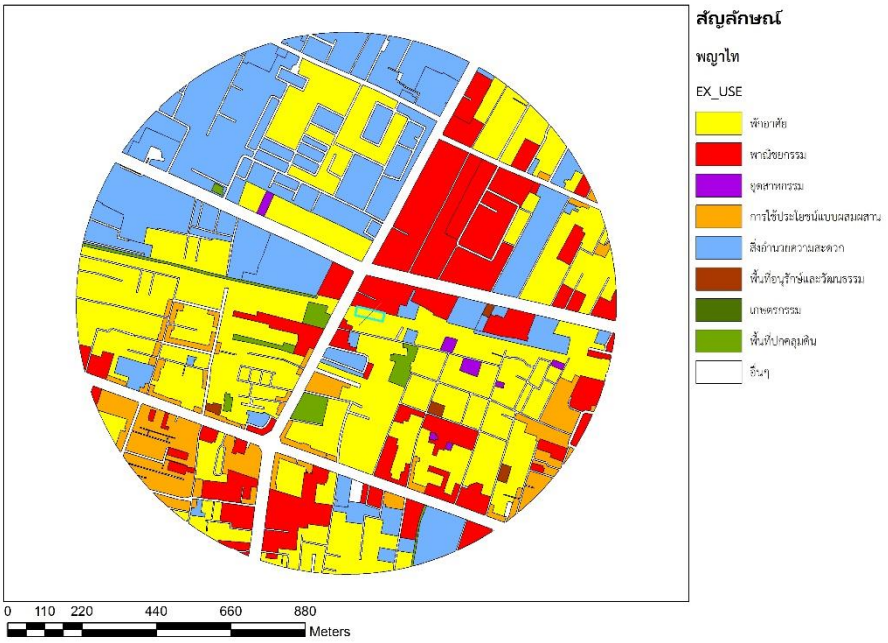
สถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิเป็นสถานีอยู่ระหว่างสนามเป้าและพญาไท ซึ่งสถานีนี้ได้เป็นสถานีที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายสำหรับรถตู้ออกชานเมือง เนื่องจากบริบทของพื้นที่ที่มีถนนสายหลักตัดผ่าน รวมถึงทางด่วนพิเศษที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ยังมีโรงพยาบาลและสถานที่ราชการตั้งอยู่โดยรอบ และยังมีศูนย์การค้าที่ติดกับสถานีรถไฟฟ้าด้วย โครงสร้างเมืองในพื้นที่นี้จะเป็นบล็อคขนาใหญ่และมีซอยลึก

ตารางที่ 5 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

ประเภท	พื้นที่	สัดส่วน
พักอาศัย	483,340.45	24.04
พาณิชยกรรม	185,190.09	9.21
อุตสาหกรรม	6,053.52	0.30
แบบผสมผสาน	60,935.36	3.03
สิ่งอำนวยความสะดวก	839,125.70	41.74
พื้นที่อนุรักษ์และวัฒนธรรม	26,311.03	1.31
เกษตร	-	0.00
อื่นๆ	41,778.84	2.08
โครงข่าย	367,550.16	18.28
รวม	2,010,285.16	100.00

สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่ราชการและอำนวยความสะดวกโดยมีสัดส่วนร้อยละ 41.74 รองลงมาจะเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบพักอาศัยโดยมีสัดส่วนร้อยละ 24.04 และมีพาณิชยกรรมสัดส่วนร้อยละ 9.21 และมีการใช้พื้นที่พักอาศัยแบบผสมผสานร้อยละ 3.03 ซึ่งจะเกาะตัวบนถนนเส้นหลักของพื้นที่

4.2.6 สถานีพญาไท



แผนที่ 7 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีพญาไท

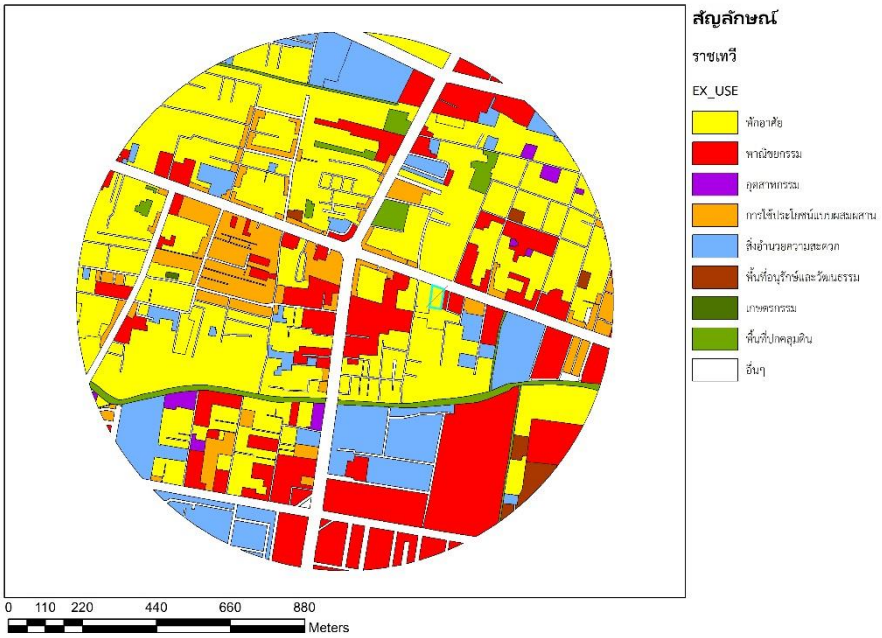
สถานีพญาไทอยู่ถัดจากสถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิลักษณะการใช้ย่านส่วนหนึ่งยังคงเป็นพื้นที่ทางราชการ และมีพาณิชยกรรมสำนักงานอยู่บนถนนเส้นหลัก พื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินมีการตัดพื้นที่กลางบล็อกเนื่องจากมีเส้นทางรถไฟตัดผ่าน รูปแบบการใช้ประโยชน์มีค่อนข้างหลากหลายเกาะกลุ่มกันเนื่องจากมีย่านที่มีลักษณะเด่นอยู่โดยรอบ

ตารางที่ 6 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีพญาไท

ประเภท	พื้นที่	สัดส่วน
พักอาศัย	744,081.62	37.01
พาณิชยกรรม	328,716.97	16.35
อุตสาหกรรม	7,723.80	0.38
แบบผสมผสาน	130,074.14	6.47
สิ่งอำนวยความสะดวก	479,944.38	23.87
พื้นที่อนุรักษ์และวัฒนธรรม	5,198.01	0.26
เกษตร	-	0.00
อื่นๆ	31,105.98	1.55
โครงข่าย	283,440.26	14.10
รวม	2,010,285.16	100.00

สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินของสถานีพญาไทส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่พักอาศัยโดยมีสัดส่วนร้อยละ 37 และรองลงมาจะเป็นพื้นที่สำนักงานและราชการ โดยมีสัดส่วนร้อยละ 23.87 และมีพื้นที่พาณิชยกรรมอาคารสำนักงานเกิดขึ้นบนถนนเส้นหลักโดยมีสัดส่วนร้อยละ 16.35 .

4.2.7 สถานีราชเทวี



แผนที่ 8 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีราชเทวี

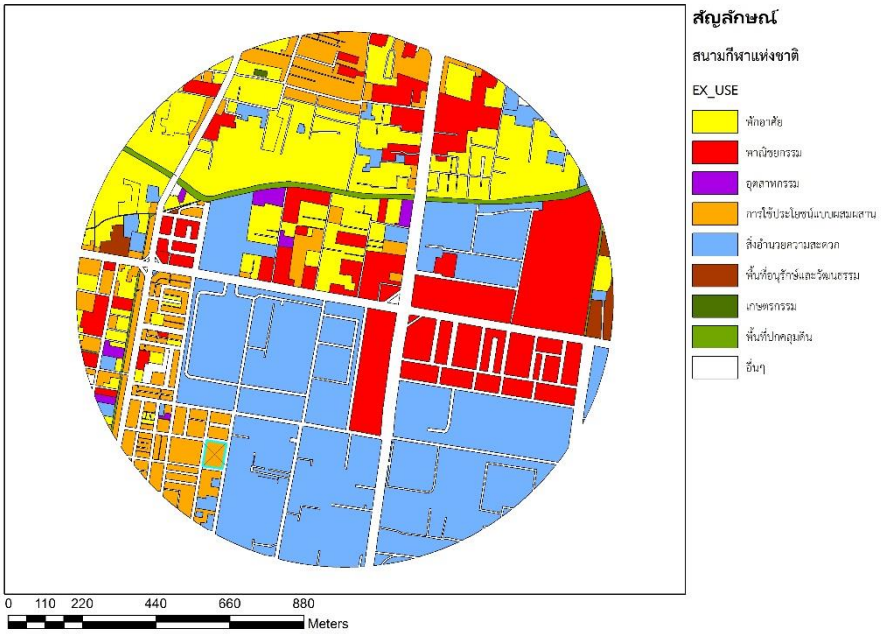
สถานีรถไฟฟ้าราชเทวีอยู่ระหว่างสถานีพญาไทและสถานีสยาม โดยรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินค่อยข้างมีลักษณะคล้ายคลึงกับพญาไท แต่มีสัดส่วนพักอาศัยเป็นหลักเนื่องจากมีชุมชนเดิมอยู่ โดยพื้นที่มีถนนเส้นหลักตัดผ่าน โครงข่ายในพื้นที่สามารถทะลุถึงกันในบล็อกได้ จะมีพื้นที่พาณิชยกรรมแทรกตัวไป ซึ่งเป็นพาณิชยกรรมรูปแบบโรงแรมเกิดขึ้นมากในบริเวณย่านนี้

ตารางที่ 7 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีราชเทวี

ประเภท	พื้นที่	สัดส่วน
พักอาศัย	858,044.70	42.68
พาณิชยกรรม	408,004.29	20.30
อุตสาหกรรม	14,468.81	0.72
แบบผสมผสาน	150,596.51	7.49
สิ่งอำนวยความสะดวก	239,573.29	11.92
พื้นที่อนุรักษ์และวัฒนธรรม	15,884.02	0.79
เกษตร	655.42	0.03
อื่นๆ	57,572.79	2.86
โครงข่าย	265,485.32	13.21
รวม	2,010,285.16	100.00

สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีราชเทวีส่วนใหญ่จะเป็นที่พักอาศัยโดยมีสัดส่วนร้อยละ 42.68 รองลงมาจะเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมโดยมีสัดส่วนร้อยละ 20.3 และมีพื้นที่ราชการและอำนวยความสะดวกอยู่ในสัดส่วนร้อยละ 11.92 และมีพื้นที่พักอาศัยแบบผสมผสานที่ใช้งานรวมกับที่พักอาศัยอยู่ร้อยละ 7.49 ของพื้นที่รอบสถานี

4.2.8 สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ



แผนที่ 9 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ

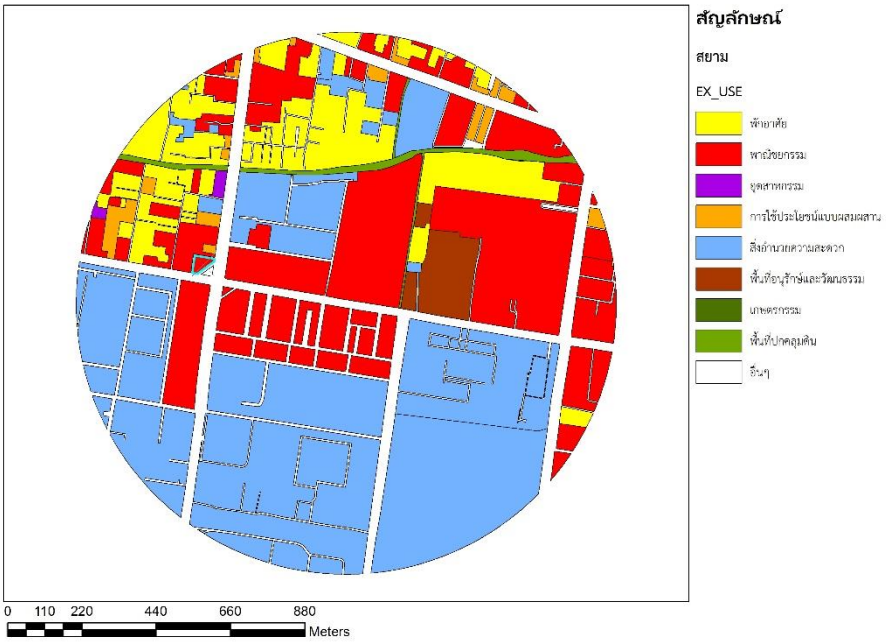
สถานีสนามกีฬาแห่งชาติเป็นสถานีปลายทางกลางเมืองอยู่ถัดจากสยาม โดยพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นสถานศึกษา และพื้นที่พาณิชยกรรมศูนย์การค้าเกิดขึ้น โดยโครงข่ายพื้นที่จะเป็นบล็อกขนาดเล็กทะลุถึงกัน และมีถนนสายหลักตัดผ่าน

ตารางที่ 8 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ

ประเภท	พื้นที่	สัดส่วน
พักอาศัย	398,052.55	19.80
พาณิชยกรรม	364,197.40	18.12
อุตสาหกรรม	13,831.17	0.69
แบบผสมผสาน	194,961.84	9.70
สิ่งอำนวยความสะดวก	681,091.66	33.88
พื้นที่อนุรักษ์และวัฒนธรรม	15,734.64	0.78
เกษตร	655.42	0.03
อื่นๆ	35,347.39	1.76
โครงข่าย	306,413.09	15.24
รวม	2,010,285.16	100.00

สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินของสถานีสนามกีฬาแห่งชาติพื้นที่ที่มีมากที่สุดจะเป็นสถานศึกษาที่มีสัดส่วนร้อยละ 33.88 และรองลงมาจะเป็นพื้นที่พักอาศัยโดยมีสัดส่วนร้อยละ 19.8 และพื้นที่พาณิชยกรรมที่มีสัดส่วนใกล้เคียงกันโดยมีอยู่ร้อยละ 18.12 ซึ่งสถานีสนามกีฬาแห่งชาติมีลักษณะเด่นในด้านพื้นที่สาธารณะสนามกีฬา สถานศึกษา

4.2.9 สถานีสยาม



แผนที่ 10 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีสยาม

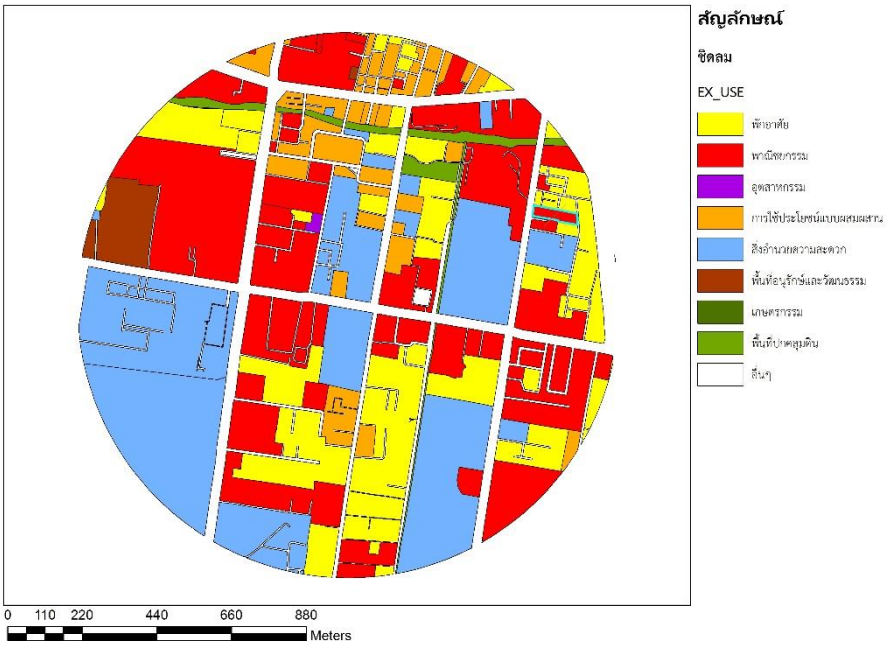
สถานีรถไฟฟ้าสยามเป็นสถานีเปลี่ยนสถานีบีทีเอสที่เป็นจุดศูนย์กลางของโครงข่าย โดยพื้นที่รอบสถานีส่วนใหญ่เป็นพาณิชยกรรมที่ติดกับสถานี มีศูนย์การค้าขนาดใหญ่กระจุกตัวกันอยู่ และในพื้นที่ถัดออกไปจะเป็นพื้นที่สถานศึกษาที่เป็นพื้นที่ราชการผืนใหญ่ ในพื้นที่พักอาศัยทางทิศเหนือเป็นจะมีการใช้งานเกี่ยวข้องกับสถานีราชเทวีมากกว่า อันเนื่องมาจากพื้นที่มีคลองแสนแสบ และโครงข่ายถนนที่เป็นตัวตัดขาดรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินต่าง ๆ อย่างเห็นได้ชัด

ตารางที่ 9 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีสยาม

ประเภท	พื้นที่	สัดส่วน
พักอาศัย	238,511.01	11.86
พาณิชยกรรม	562,602.18	27.99
อุตสาหกรรม	4,302.60	0.21
แบบผสมผสาน	34,510.05	1.72
สิ่งอำนวยความสะดวก	825,282.11	41.05
พื้นที่อนุรักษ์และวัฒนธรรม	45,857.62	2.28
เกษตร	-	0.00
อื่นๆ	29,554.04	1.47
โครงข่าย	269,665.54	13.41
รวม	2,010,285.16	100.00

สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีสยามโดยส่วนใหญ่สัดส่วนการใช้พื้นที่ของราชการ และพื้นที่อำนวยความสะดวกจะมีมากที่สุดโดยมีสัดส่วนร้อยละ 41 พื้นที่ถัดมาจะเป็นพาณิชยกรรมโดยมีสัดส่วนร้อยละ 27.99 และมีพื้นที่พักอาศัยจากทางทิศเหนือสัดส่วนร้อยละ 11.86

4.2.10 สถานีชิดลม



แผนที่ 11 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีชิดลม

สถานีรถไฟฟ้าชิดลมเป็นสถานีที่อยู่ระหว่างสถานีสยามและเพลินจิต เป็นย่านที่มีความหนาแน่นสูงทั้งพาณิชยกรรมสำนักงานต่าง ๆ กระจุกตัวอยู่รอบสถานี โดยพื้นที่มีโครงข่ายเป็นบล็อกสี่เหลี่ยมและมีซอยทะลุถึงกันเกือบทั้งหมด มีการใช้งานพื้นที่พักอาศัยแทรกตัว โดยจะเป็นอาคารชุดหนาแน่นสูงที่มีราคาแพงเพื่อแข่งขันกับอาคารพาณิชยกรรมต่าง ๆ ที่มีอยู่ในย่าน และสถานีชิดลมแห่งนี้ถือเป็นแหล่งงานสำคัญของเมืองแห่งหนึ่งในกรุงเทพมหานคร

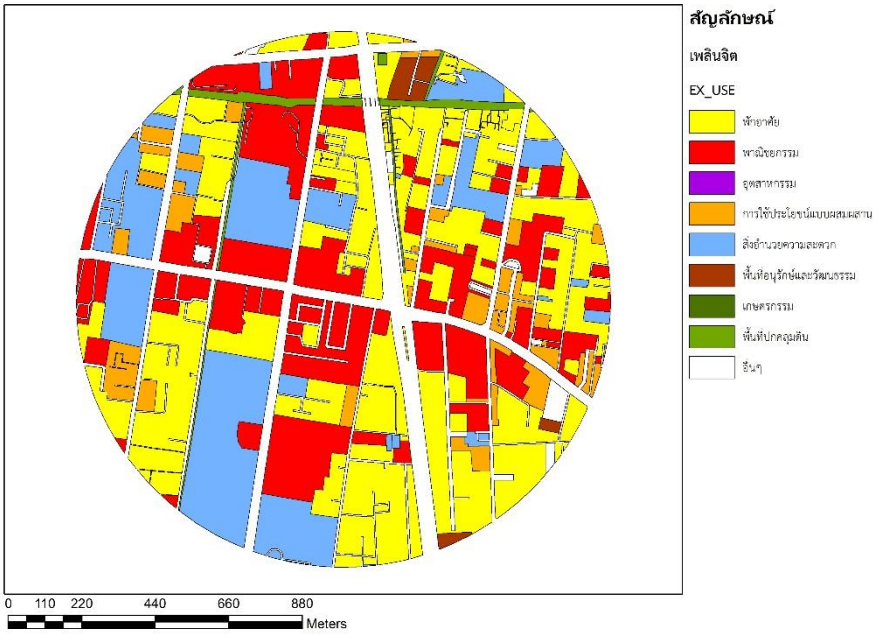
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

ตารางที่ 10 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีชิดลม

ประเภท	พื้นที่	สัดส่วน
พักอาศัย	355,878.59	17.70
พาณิชยกรรม	601,737.39	29.93
อุตสาหกรรม	2,069.88	0.10
แบบผสมผสาน	134,793.42	6.71
สิ่งอำนวยความสะดวก	549,769.23	27.35
พื้นที่อนุรักษ์และวัฒนธรรม	42,195.17	2.10
เกษตร	-	0.00
อื่นๆ	42,102.61	2.09
โครงข่าย	281,738.87	14.01
รวม	2,010,285.16	100.00

สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีชิดลมส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมโดยมีสัดส่วนร้อยละ 29.93 และจะมีพื้นที่ราชการและสำนักงานให้บริการรวมตัวเช่นกันโดยมีสัดส่วนร้อยละ 27.35 และมีการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านพักอาศัยที่แทรกตัวในพื้นที่โดยมีสัดส่วนร้อยละ 17.7

4.2.11 สถานีเพลินจิต



แผนที่ 12 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีเพลินจิต

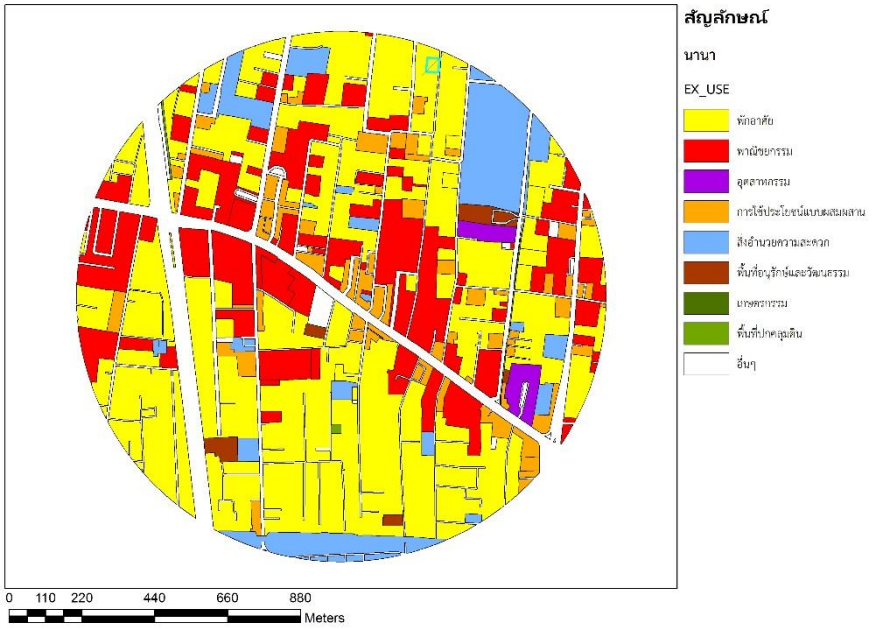
สถานีรถไฟฟ้าเพลินจิตเป็นสถานีที่อยู่ถัดจากสถานีชิดลม มีรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีในระยะที่ติดกับสถานีจะเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมสำนักงานหนาแน่นสูง และจะกระจุกตัวอยู่บนถนนสายหลักในทิศทางตะวันออก-ตะวันตก พื้นที่พักอาศัยจะกระจายตัวแทรกไปตามพื้นที่ มีความคล้ายคลึงกับสถานีชิดลม และมีพื้นที่ราชการสถานทูตอยู่มากในบริเวณย่านแห่งนี้

ตารางที่ 11 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีเพลินจิต

ประเภท	พื้นที่	สัดส่วน
พักอาศัย	428,405.68	21.31
พาณิชยกรรม	719,049.71	35.77
อุตสาหกรรม	87.66	0.00
แบบผสมผสาน	117,274.05	5.83
สิ่งอำนวยความสะดวก	350,800.77	17.45
พื้นที่อนุรักษ์และวัฒนธรรม	18,895.52	0.94
เกษตร	-	0.00
อื่นๆ	55,409.68	2.76
โครงข่าย	320,362.09	15.94
รวม	2,010,285.16	100.00

สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีเพลินจิตส่วนใหญ่จะเป็นการใช้ประโยชน์เชิงพาณิชยกรรมโดยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 35.7 และรองลงมาในพื้นที่จะเป็นพื้นที่พักอาศัยโดยมีสัดส่วนร้อยละ 21.3 และมีพื้นที่ราชการสำนักงานและพื้นที่อำนวยความสะดวกต่างๆในสัดส่วนร้อยละ 17.45

4.2.12 สถานีนานา



แผนที่ 13 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีนานา

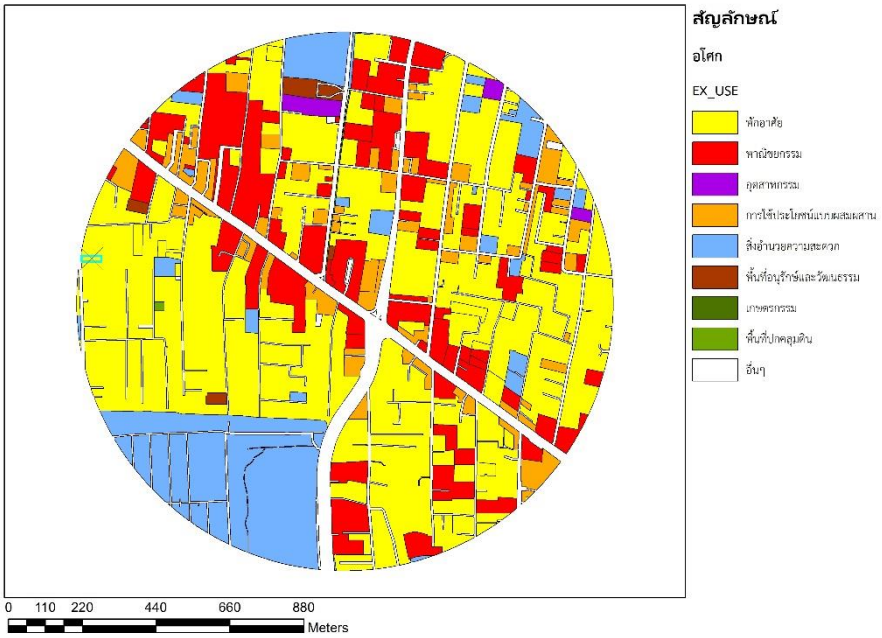
สถานีนานาเป็นสถานีอยู่ระหว่างสถานีเพลินจิตและสถานีอโศก รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีจะมีการกระจุกตัวพาณิชยกรรมรอบบริเวณสถานีและถนนเส้นหลังทิศทางตะวันออก-ตะวันตก และถัดจากพาณิชยกรรมจะเป็นพื้นที่พักอาศัยทั้งสิ้น โดยโครงข่ายพื้นที่จะเป็นบล็อกยาวผืนผ้า มีการเชื่อมต่อกันน้อย ในระหว่างพื้นที่พักอาศัยก็จะมีพื้นที่พาณิชยกรรมโรงแรมแทรกตัวไปตามพื้นที่โดยรอบสถานีเพื่อสนับสนุนนักท่องเที่ยวเพื่อตอบรับกับย่านใกล้เคียง

ตารางที่ 12 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีนานา

ประเภท	พื้นที่	สัดส่วน
พักอาศัย	957,710.94	47.64
พาณิชยกรรม	402,578.42	20.03
อุตสาหกรรม	21,968.83	1.09
แบบผสมผสาน	132,934.09	6.61
สิ่งอำนวยความสะดวก	172,127.59	8.56
พื้นที่อนุรักษ์และวัฒนธรรม	19,442.20	0.97
เกษตร	-	0.00
อื่นๆ	21,424.74	1.07
โครงข่าย	282,098.37	14.03
รวม	2,010,285.16	100.00

สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีนานา รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีใช้งานมากที่สุดคือประเภทพักอาศัยโดยมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 47.64 รองลงมาในพื้นที่จะเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมที่มีสัดส่วนร้อยละ 20 ของพื้นที่รอบสถานี ในส่วนการใช้งานประเภทอื่นๆจะมีปะปนกันไปในปริมาณที่น้อย

4.2.13 สถานีอโศก



แผนที่ 14 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีอโศก

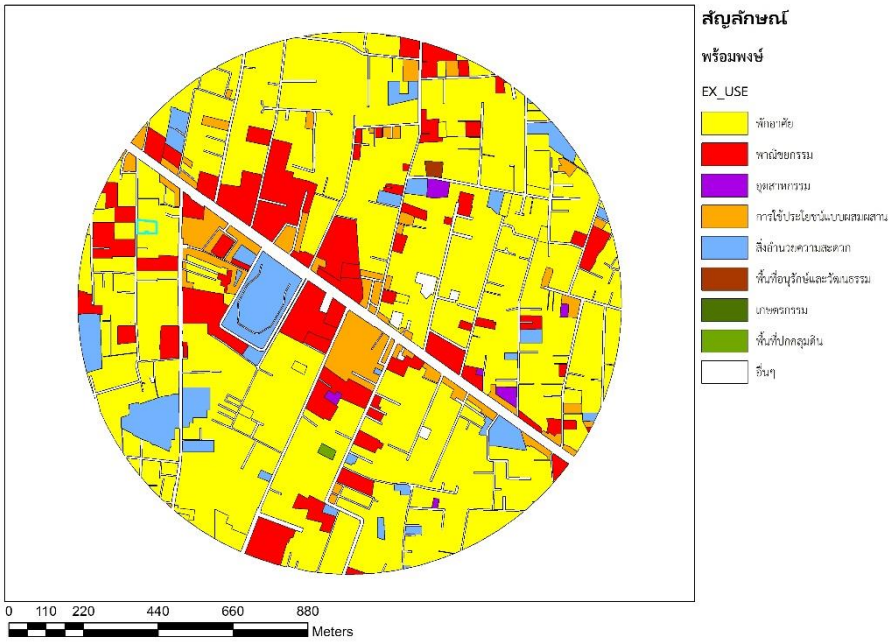
สถานีรถไฟฟ้าอโศกเป็นสถานีที่อยู่ระหว่างสถานีนานาและสถานีพร้อมพงษ์ ลักษณะเด่นของสถานีนี้คือจุดเปลี่ยนถ่ายระหว่างรถไฟฟ้าบนดิน BTS กับรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT โดยการพัฒนาพื้นที่โดยรอบจุดเปลี่ยนถ่ายจะมีศูนย์การค้าพาณิชยกรรมโรงแรมสำนักงานเกิดขึ้นโดยรอบ และกระจุกตัวบนถนนเส้นหลัก โครงข่ายของพื้นที่ส่วนใหญ่จะเป็นบล็อกเชื่อมต่อกันแบบสานยาว โดยส่วนมากจะเป็นการใช้งานดานพักอาศัยที่อยู่ถัดจากพื้นที่พาณิชยกรรมที่เกาะติดบนถนนเส้นหลัก และมีโรงแรมแทรกตัวอยู่ภายในพื้นที่พักอาศัยด้วย

ตารางที่ 13 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีอโศก

ประเภท	พื้นที่	สัดส่วน
พักอาศัย	992,277.93	49.36
พาณิชยกรรม	337,390.79	16.78
อุตสาหกรรม	14,126.52	0.70
แบบผสมผสาน	139,222.47	6.93
สิ่งอำนวยความสะดวก	269,913.02	13.43
พื้นที่อนุรักษ์และวัฒนธรรม	13,166.85	0.65
เกษตร	-	0.00
อื่นๆ	7,992.63	0.40
โครงข่าย	236,194.95	11.75
รวม	2,010,285.16	100.00

สัดส่วนรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีอโศกที่มีการใช้งานมากที่สุดคือพื้นที่พักอาศัยโดยมีสัดส่วนร้อยละ 49.36 และรองลงมาจะเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมโดยมีสัดส่วนร้อยละ 16.78 และมีพื้นที่อำนวยความสะดวกอยู่สัดส่วนร้อยละ 13.43

4.2.14 สถานีพร้อมพงษ์



แผนที่ 15 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีพร้อมพงษ์

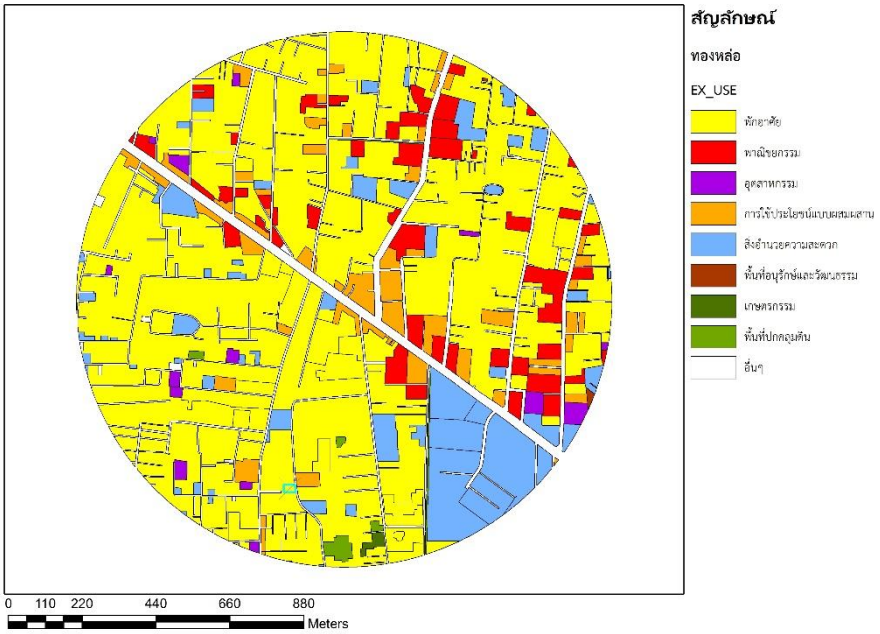
สถานีพร้อมพงษ์เป็นสถานีที่อยู่ระหว่างสถานีอโศกและทองหล่อ รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินของสถานีจะเห็นได้ชัดว่ามีพื้นที่พักอาศัยเป็นหลัก รอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสจะมีการกระจุกตัวของพาณิชยกรรมเกิดขึ้นโดยเป็นศูนย์การค้าระดับภูมิภาคขนาดใหญ่เกิดขึ้น และมีอาคารสำนักงานกระจุกตัวบนถนนเส้นหลักในลักษณะคล้าย ๆ กับสถานีอื่น ๆ ที่ผ่านมา

ตารางที่ 14 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีพร้อมพงษ์

ประเภท	พื้นที่	สัดส่วน
พักอาศัย	1,292,930.07	64.32
พาณิชยกรรม	266,114.01	13.24
อุตสาหกรรม	8,962.88	0.45
แบบผสมผสาน	106,976.94	5.32
สิ่งอำนวยความสะดวก	124,810.77	6.21
พื้นที่อนุรักษ์และวัฒนธรรม	2,254.90	0.11
เกษตร	-	0.00
อื่นๆ	3,793.04	0.19
โครงข่าย	204,442.55	10.17
รวม	2,010,285.16	100.00

สัดส่วนรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถนีสถานีพร้อมพงษ์ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่พักอาศัยโดยมีสัดส่วนร้อยละ 64.32 และในพื้นที่รองลงมาจะเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมที่ตั้งอยู่บนถนนเส้นหลักโดยมีสัดส่วนร้อยละ 13.24 และมีพื้นที่อำนวยความสะดวกในพื้นที่โดยมีสัดส่วนร้อยละ 6.21

4.2.15 สถานีทองหล่อ



แผนที่ 16 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีทองหล่อ

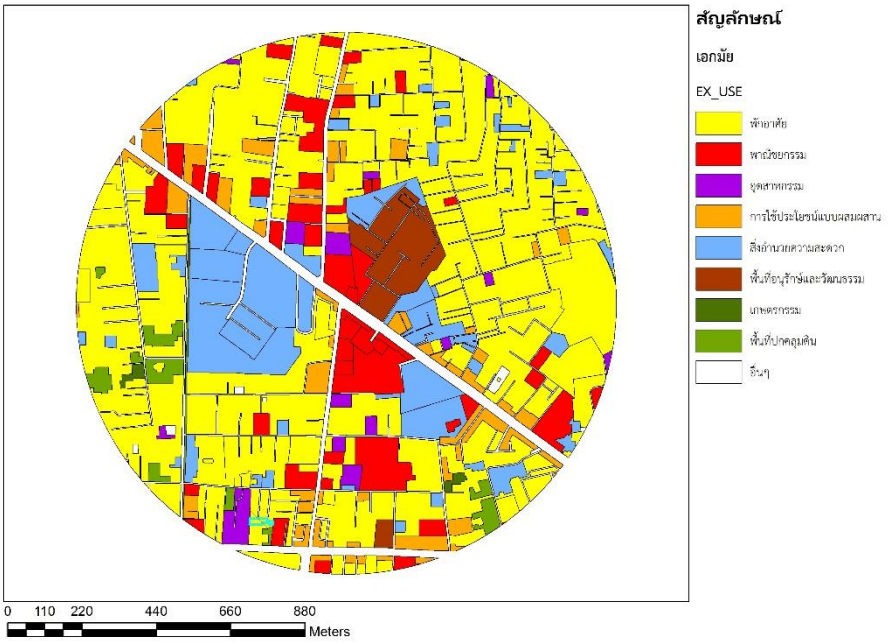
สถานีทองหล่อเป็นสถานีที่อยู่ระหว่างสถานีพร้อมพงษ์และสถานีเอกมัย รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินของสถานีเป็นย่านพักอาศัยเป็นหลัก และมีพาณิชยกรรมแทรกเพียงเล็กน้อย โครงข่ายของสถานีทองหล่อจะเป็นถนนทะลุเพียงบางเส้นและแจกโดยถนนปลายตันคล้ายกิ่งไม้และมีขนาดเล็ก ที่พักอาศัยจะมีทั้งคอนโดมิเนียมแทรกตัวเข้าไปกับบ้านเดียวชั้นดีในพื้นที่

ตารางที่ 15 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีทองหล่อ

ประเภท	พื้นที่	สัดส่วน
พักอาศัย	1,332,331.79	66.28
พาณิชยกรรม	128,192.34	6.38
อุตสาหกรรม	21,339.11	1.06
แบบผสมผสาน	109,924.58	5.47
สิ่งอำนวยความสะดวก	209,635.40	10.43
พื้นที่อนุรักษ์และวัฒนธรรม	965.72	0.05
เกษตร	2,513.42	0.13
อื่นๆ	16,441.36	0.82
โครงข่าย	188,941.43	9.40
รวม	2,010,285.16	100.00

สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินของสถานีทองหล่อที่มีการใชงานมากที่สุดจะเป็นพื้นที่พักอาศัยโดมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 66.28 และพื้นที่รองลงมาจะเป็นพื้นทีอำนวยความสะดวกจากย่านข้างๆที่เป็นองค์กรยูเนสโก้โดยมีสัดส่วนร้อยละ 10.43 และมีพื้นที่พาณิชยกรรมโดยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.38

4.2.16 สถานีเอกมัย



แผนที่ 17 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีเอกมัย

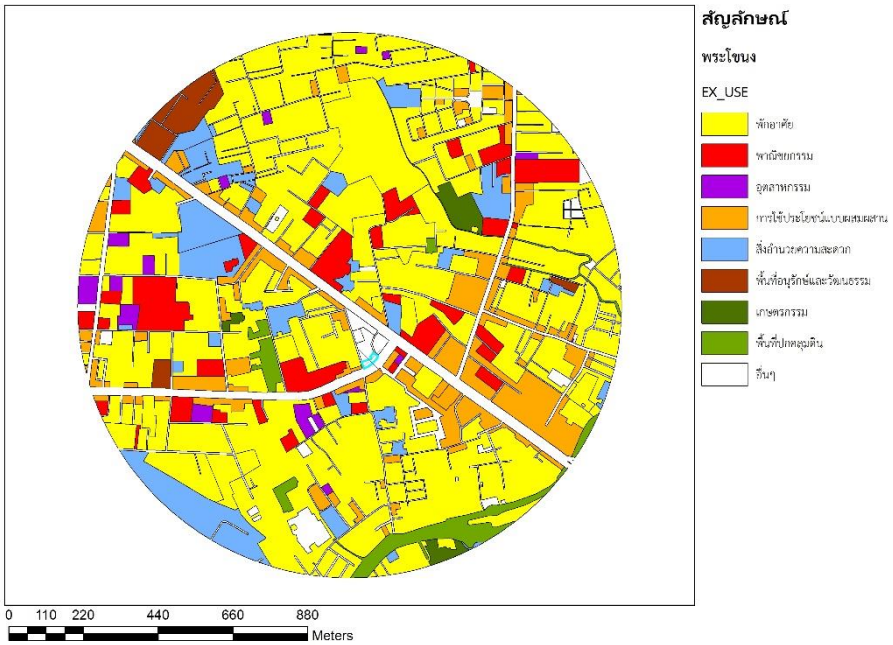
สถานีเอกมัยเป็นสถานีที่ตั้งระหว่างสถานีทองหล่อและสถานีพระโขนง รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีมีการใช้งานที่หลากหลาย พื้นที่ที่ติดกับสถานีจะเป็นพาณิชยกรรม ศูนย์การค้า และมีพื้นที่วัดขนาดใหญ่ อีกทั้งยังมีพื้นที่ศูนย์วิทยาศาสตร์ ในพื้นที่ถัดออกมาจะเป็นย่านพักอาศัยและมีพื้นที่พาณิชยกรรมเกาะบนถนนสายรองในพื้นที่

ตารางที่ 16 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีเอกมัย

ประเภท	พื้นที่	สัดส่วน
พักอาศัย	1,118,957.10	55.66
พาณิชยกรรม	188,479.76	9.38
อุตสาหกรรม	36,449.09	1.81
แบบผสมผสาน	111,974.33	5.57
สิ่งอำนวยความสะดวก	267,126.43	13.29
พื้นที่อนุรักษ์และวัฒนธรรม	63,258.43	3.15
เกษตร	4,472.20	0.22
อื่นๆ	39,540.62	1.97
โครงข่าย	180,027.21	8.96
รวม	2,010,285.16	100.00

สัดส่วนรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีเอกมัยโดยส่วนใหญ่พื้นที่พักอาศัยโดยมีสัดส่วนร้อยละ 55.66 รองลงมาในพื้นที่จะเป็นพื้นที่อำนวยความสะดวกโดยมีสัดส่วนร้อยละ 13.29 และมีพื้นที่พาณิชยกรรมที่น้อยโดยมีสัดส่วยอยู่ที่ร้อยละ 9.38 แม้ว่าพื้นที่วัดจะเป็นผืนขนาดใหญ่แต่ก็คิดเป็นพื้นที่ร้อยละ 3.15 เท่านั้น แต่อย่างไรก็ตามพื้นที่ในปัจจุบันยังไม่สามารถใช้ให้เต็มศักยภาพได้

4.2.17 สถานีพระโขนง



แผนที่ 18 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีพระโขนง

สถานีพระโขนงเป็นสถานีที่ตั้งอยู่ระหว่างสถานีเอกมัยและสถานีอ่อนนุช รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่พักอาศัย และมีพื้นที่พาณิชยกรรมกระจุกตัวอยู่บนถนนสายหลัก ส่วนใหญ่จะเป็นรูปแบบอาคารสำนักงานหนาแน่นน้อย และยังมีรูปแบบการใช้งานพักอาศัยแบบผสมผสานกระจุกตัวบนถนนเส้นหลักเช่นกัน ถัดจากถนนเส้นหลักก็จะเป็นพื้นที่พักอาศัยภายในบล็อกโครงข่ายในพื้นที่ไม่ค่อยเชื่อมต่อกันนัก ลักษณะซอยจะวกวนและเชื่อมกันในระยะไกล

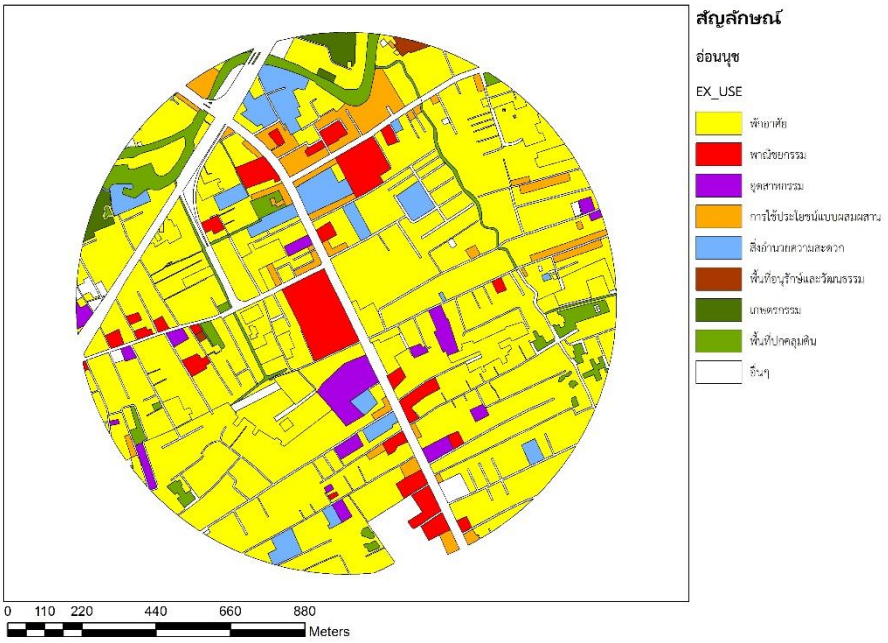
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

ตารางที่ 17 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีพระโขนง

ประเภท	พื้นที่	สัดส่วน
พักอาศัย	1,149,624.56	57.19
พาณิชยกรรม	139,970.97	6.96
อุตสาหกรรม	28,433.80	1.41
แบบผสมผสาน	202,493.12	10.07
สิ่งอำนวยความสะดวก	161,510.19	8.03
พื้นที่อนุรักษ์และวัฒนธรรม	33,025.76	1.64
เกษตร	18,404.36	0.92
อื่นๆ	88,230.06	4.39
โครงข่าย	188,592.33	9.38
รวม	2,010,285.16	100.00

สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีพระโขนงส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่พักอาศัย โดยมีสัดส่วนคิดเป็ฯร้อยละ 57.19 รองลงมมาจะเป็นรูปแบบพักอาศัยแบบผสมผสานที่ใช้งานติดถนนเส้นหลักโดยมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 10.07 และมีพาณิชยกรรมในพื้นที่สัดส่วนร้อยละ 6.96

4.2.18 สถานีอ่อนนุช



แผนที่ 19 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีอ่อนนุช

สถานีอ่อนนุชเป็นสถานีปลายทางของแนวรถไฟฟ้าในการพัฒนาช่วงแรกก่อนที่จะมีการขยายตัวไปถึงสถานีแบริ่งในปัจจุบัน การใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่พักอาศัยและมีศูนย์การค้าระดับย่านตั้งอยู่ติดบริเวณสถานี เดิมพื้นที่พักอาศัยส่วนเป็นบ้านเดี่ยวในปัจจุบันมีการลงทุนด้านอาคารชุดเกิดขึ้น ลักษณะย่านยังคงเป็นชานเมือง โครงข่ายในพื้นที่ยังคงเป็นแปลงยาวปลายตันและเชื่อมต่อในบางพื้นที่

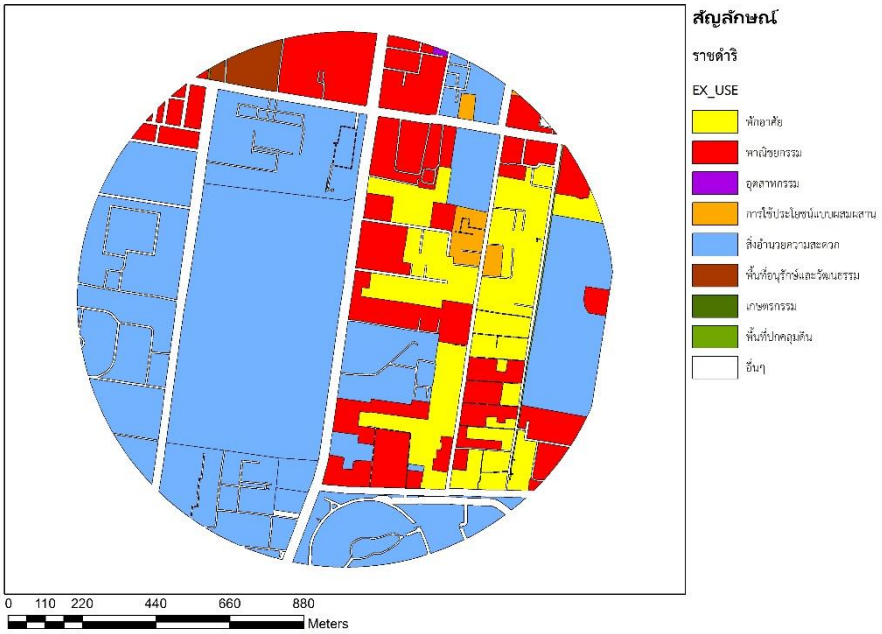
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

ตารางที่ 18 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีอ่อนนุช

ประเภท	พื้นที่	สัดส่วน
พักอาศัย	1,315,082.47	65.42
พาณิชยกรรม	107,526.48	5.35
อุตสาหกรรม	50,962.30	2.54
แบบผสมผสาน	83,210.43	4.14
สิ่งอำนวยความสะดวก	84,474.52	4.20
พื้นที่อนุรักษ์และวัฒนธรรม	3,787.92	0.19
เกษตร	16,456.59	0.82
อื่นๆ	109,734.01	5.46
โครงข่าย	239,050.45	11.89
รวม	2,010,285.16	100.00

สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีอ่อนนุชส่วนใหญ่ยังคงเป็นพื้นที่พักอาศัยจำนวนมากโดยมีสัดส่วนการใช้งานคิดเป็นร้อยละ 65.42 มีพื้นที่พาณิชยกรรมที่เกิดขึ้นคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 5.35 และมีพื้นที่พักอาศัยแบบผสมผสานคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 4.14 และพื้นที่ยังคงมีพื้นที่ว่างเปล่ารกร้างรอการพัฒนาของเอกชนอยู่บ้าง โดยมีสัดส่วนร้อยละ 0.82 ของพื้นที่รอบสถานีในรัศมี 800 เมตร

4.2.19 สถานีราชดำริ



แผนที่ 20 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีราชดำริ

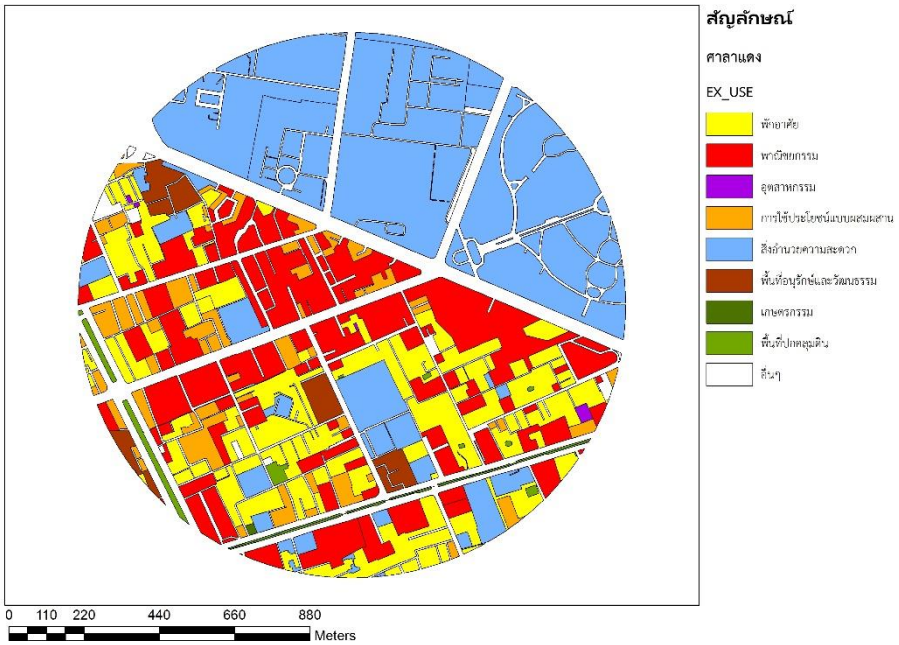
สถานีราชดำริเป็นสถานีที่ออกมาจากสถานีสยาม รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีครึ่งหนึ่งเป็นพื้นที่ราชการ และอีกฝั่งของสถานีจะเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมประเภทโรงแรมและสำนักงานเกิดขึ้น และถัดออกไปจะเป็ฯพื้นที่พักอาศัยเพียงเล็กน้อย

ตารางที่ 19 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีราชดำริ

ประเภท	พื้นที่	สัดส่วน
พักอาศัย	245,313.14	12.20
พาณิชยกรรม	359,882.54	17.90
อุตสาหกรรม	824.74	0.04
แบบผสมผสาน	23,707.44	1.18
สิ่งอำนวยความสะดวก	865,007.01	43.03
พื้นที่อนุรักษ์และวัฒนธรรม	20,554.36	1.02
เกษตร	-	0.00
อื่นๆ	5,743.44	0.29
โครงข่าย	489,252.48	24.34
รวม	2,010,285.16	100.00

สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีราชดำริส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่อำนวยความสะดวกโดยมีสัดส่วนร้อยละ 43 รองลงมาจะเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมของอีกฝั่งพื้นที่และที่ติดกับสถานีสยามโดยมีสัดส่วนร้อยละ 17.9 และพื้นที่พักอาศัยอยู่ในสีดส่วนร้อยละ 12.2

4.2.20 สถานีศาลาแดง



แผนที่ 21 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีศาลาแดง

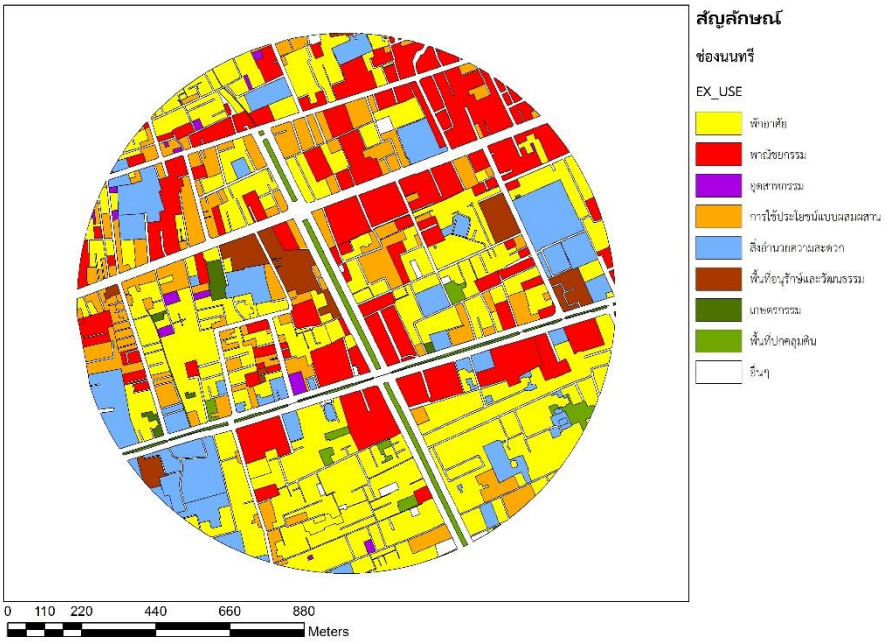
สถานีศาลาแดงเป็นสถานีอยู่ระหว่างสถานีราชดำริและสถานีช่องนนทรี รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินในส่วนทิศเหนือที่มาจากราชดำริยังคงเป็นพื้นที่ราชการที่เป็นโรงพยาบาล สถานศึกษา และสวนสาธารณะ มีถนนเส้นหลักเป็นตัวแบ่งแยกการใช้ประโยชน์ที่ดิน บริเวณที่ตั้งสถานีจะอยู่ในใจกลางย่านพาณิชยกรรม พื้นที่พักอาศัยจะแทรกตัวปะปนไปกับย่านพาณิชยกรรมแต่จะอยู่ถัดออกมาหลังพื้นที่พาณิชยกรรมรอบสถานี โครงข่ายสัญจรในพื้นที่เป็นบล็อกทะลุถึงกันใช้งานได้สะดวก

ตารางที่ 20 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีศาลาแดง

ประเภท	พื้นที่	สัดส่วน
พักอาศัย	344,172.57	17.12
พาณิชยกรรม	413,208.30	20.55
อุตสาหกรรม	2,525.73	0.13
แบบผสมผสาน	112,524.14	5.60
สิ่งอำนวยความสะดวก	694,423.66	34.54
พื้นที่อนุรักษ์และวัฒนธรรม	43,956.42	2.19
เกษตร	769.24	0.04
อื่นๆ	35,621.44	1.77
โครงข่าย	363,083.67	18.06
รวม	2,010,285.16	100.00

สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีศาลาแดงส่วนใหญ่จะเป็นการใช้งานพื้นที่ราชการทางทิศเหนือโดยมีสัดส่วนร้อยละ 34.54 รองลงมาจะเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมที่อยู่รอบสถานีโดยมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 20.55 และเป็นพื้นที่พักอาศัยโดยคิดสัดส่วนร้อยละ 17.12

4.2.21 สถานีช่องนนทรี



แผนที่ 22 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีช่องนนทรี

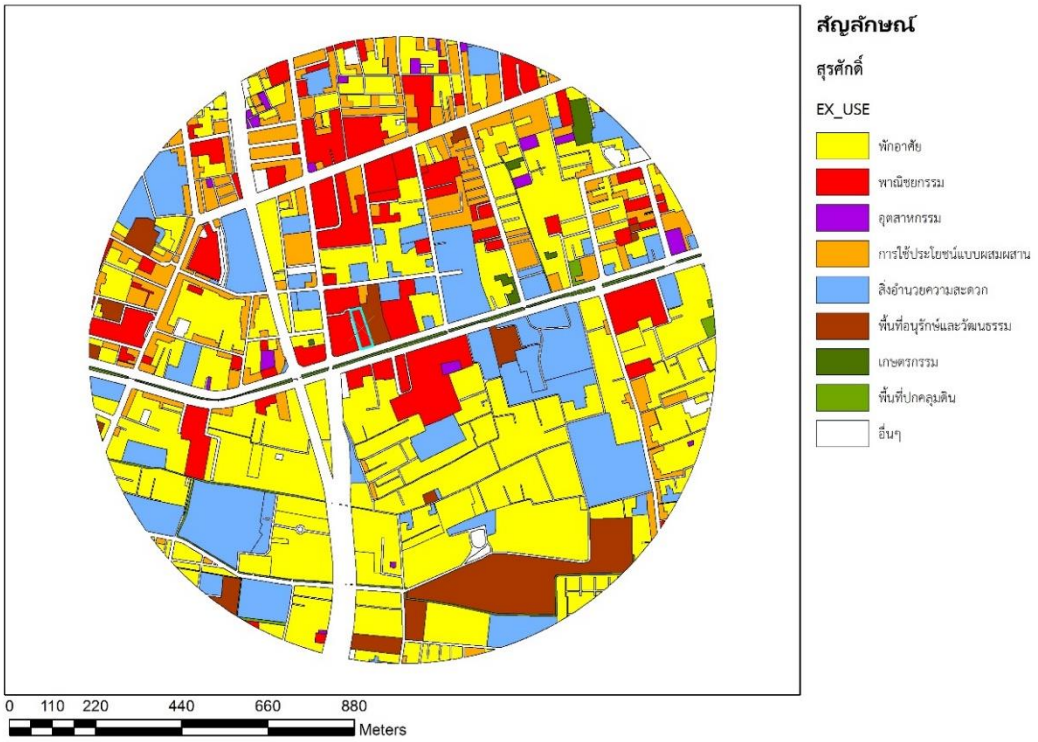
สถานีช่องนนทรีเป็นสถานีอยู่ระหว่างสถานีศาลาแดงและสถานีสุรศักดิ์ รูปแบบการใช้งานพื้นที่มีการใช้งานพาณิชยกรรมใช้ด้านเหนือที่ติดกับสถานีศาลาแดง และมีอาคารสำนักงานกระจุกตัวบนถนนเส้นหลักทุกเส้น แต่ในพื้นที่ภายในบล็อกจะเป็นย่านำพักอาศัย และในทางทิศตะวันออกที่ห่างออกไปยังคงเป็นพื้นที่พักอาศัยค่อนข้างมากในพื้นที่

ตารางที่ 21 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีช่องนนทรี

ประเภท	พื้นที่	สัดส่วน
พักอาศัย	695,913.96	34.62
พาณิชยกรรม	402,449.51	20.02
อุตสาหกรรม	11,092.37	0.55
แบบผสมผสาน	218,759.60	10.88
สิ่งอำนวยความสะดวก	222,680.49	11.08
พื้นที่อนุรักษ์และวัฒนธรรม	57,860.11	2.88
เกษตร	9,279.86	0.46
อื่นๆ	25,630.25	1.27
โครงข่าย	366,619.00	18.24
รวม	2,010,285.16	100.00

สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีช่องนนทรีส่วนใหญ่เป็นพื้นที่พักอาศัยโดยมีสัดส่วนร้อยละ 34.62 รองลงมาจะเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมที่มีสัดส่วนใกล้เคียงดยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 20 และมีพื้นที่ราชการสถานศึกษา และสำนักงานแทรกกระจายไปในพื้นที่โดยมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 11.08

4.2.22 สถานีสุรศักดิ์



แผนที่ 23 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีสุรศักดิ์

สถานีสุรศักดิ์เนสถานีที่ตั้งอยู่ระหว่างสถานีช่องนนทรีและสถานีสะพานควาย รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ติดกับสถานีจะมีพาณิชยกรรมอาคารสำนักงานเกิดขึ้น และมีอาคารสำนักงานกระจุกตัวบนถนนเส้นหลักทางทิศเหนือ พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่พักอาศัยในทางทิศใต้ และมีพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นสูงกับพื้นที่พักอาศัยแบบผสมผสานกระจายตัวแทรกอยู่ในย่านพาณิชยกรรมทางทิศเหนือ

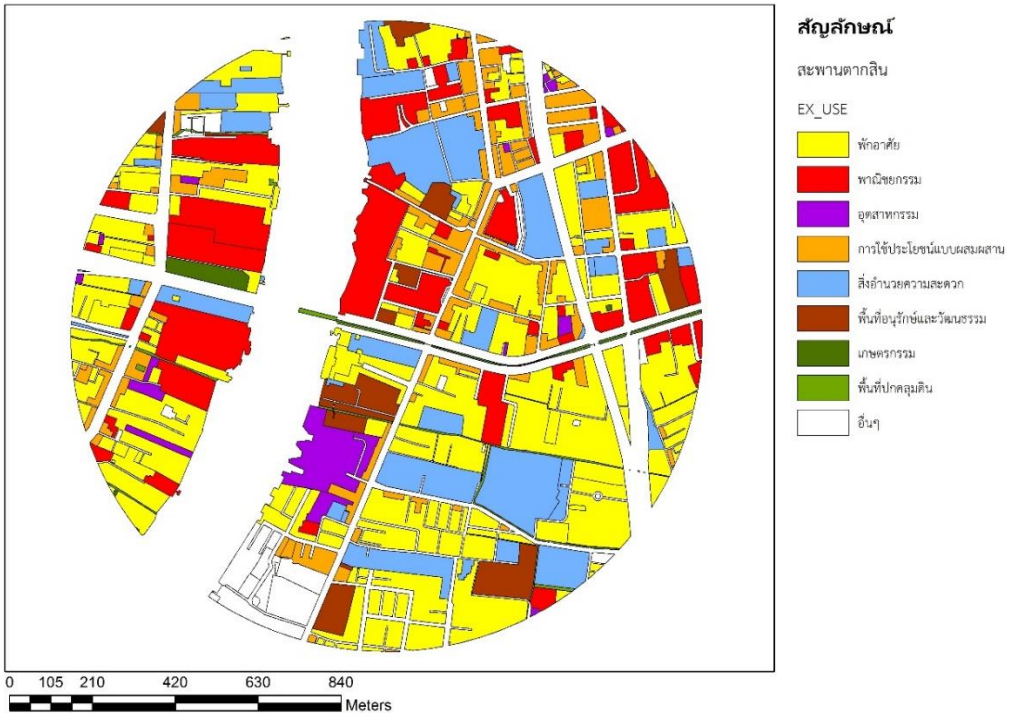
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ตารางที่ 22 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีสุรศักดิ์

ประเภท	พื้นที่	สัดส่วน
พักอาศัย	786,266.07	39.11
พาณิชยกรรม	227,250.04	11.30
อุตสาหกรรม	14,855.08	0.74
แบบผสมผสาน	194,516.37	9.68
สิ่งอำนวยความสะดวก	306,619.28	15.25
พื้นที่อนุรักษ์และวัฒนธรรม	98,845.01	4.92
เกษตร	8,700.39	0.43
อื่นๆ	44,844.24	2.23
โครงข่าย	328,388.67	16.34
รวม	2,010,285.16	100.00

สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีสุรศักดิ์ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่พักอาศัยโดยมีสัดส่วนร้อยละ 39.11 รองลงมาจะเป็นพื้นที่ราชการและสำนักงานโดยมีสัดส่วนร้อยละ 15.25 รองลงมาเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมสำนักงานและโรงแรมที่แทรกตัวและกระจุกรวมตัวกันในย่านโดยมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 11.3

4.2.23 สถานีสะพานตากสิน



แผนที่ 24 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีสะพานตากสิน

สถานีสะพานตากสินเป็นสถานีปลายทางของแนวเส้นทางรถไฟฟ้าที่สร้างในช่วงแรงของโครงการบีทีเอส สถานีมีลักษณะที่ต่างจากสถานีอื่นๆคือมีฝั่งเดียวรอบสถานีมีศูนย์การค้าชุมชนตั้งอยู่ในชุมชนทางทิศเหนือ รูปแบบย่านคงเป็นย่านเก่าบนเส้นเจริญกรุง การใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่ยังคงเป็นพื้นที่พักอาศัยและมีการใช้งานพักอาศัยแบบผสมผสานกระจุกตัวบนถนนเส้นหลัก มีพาณิชยกรรมโรงแรมเกิดขึ้นบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา และพื้นที่อุตสาหกรรมอู่เรือริมแม่น้ำยังคงรอการพัฒนาและยังคงเป็นที่วางเปล่าอยู่ในบางช่วง

ตารางที่ 23 ตารางแสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีสะพานตากสิน

ประเภท	พื้นที่	สัดส่วน
พักอาศัย	569,000.12	33.46
พาณิชยกรรม	258,576.70	15.20
อุตสาหกรรม	45,316.28	2.66
แบบผสมผสาน	141,025.42	8.29
สิ่งอำนวยความสะดวก	230,229.61	13.54
พื้นที่อนุรักษ์และวัฒนธรรม	65,223.39	3.84
เกษตร	9,413.09	0.55
อื่นๆ	82,555.68	4.85
โครงข่าย	299,266.24	17.60
รวม	1,700,606.53	100.00

สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีสะพานควายส่วนใหญ่คงเป็นพื้นที่พักอาศัยโดยมีสดส่วนร้อยละ 33.46 รองลงมาจะเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมโดยมีสัดส่วนร้อยละ 15.20 และพื้นที่ราชการที่มีสัดส่วนใกล้เคียงกันคิดเป็นร้อยละ 13.54 และมีการใช้พื้นที่พักอาศัยแบบผสมผสานคิดเป็นร้อยละ 8.29

4.3 สรุปประเภทการใช้พื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

ลำดับ	สถานี	พักอาศัย	พาณิชยกรรม	อุตสาหกรรม	แบบผสมผสาน	สิ่งอำนวยความสะดวก	พื้นที่อนุรักษ์และวัฒนธรรม	เกษตร	อื่นๆ	โครงข่าย	รวม
1	หมอชิต	11.32	21.23	0.19	4.71	25.90	0.00	0.15	7.25	29.25	100.00
2	สะพานควาย	44.42	18.27	0.07	7.35	11.13	1.04	0.00	3.25	14.47	100.00
3	อารีย์	49.77	7.96	0.95	2.34	27.89	0.06	0.15	0.92	9.97	100.00
4	สนามเป้า	48.32	2.89	0.00	3.50	32.11	0.00	0.00	0.91	12.28	100.00
5	อนุสาวรีย์ฯ	24.04	9.21	0.30	3.03	41.74	1.31	0.00	2.08	18.28	100.00
6	พญาไท	37.01	16.35	0.38	6.47	23.87	0.26	0.00	1.55	14.10	100.00
7	ราชเทวี	42.68	20.30	0.72	7.49	11.92	0.79	0.03	2.86	13.21	100.00
8	สนามกีฬาฯ	19.80	18.12	0.69	9.70	33.88	0.78	0.03	1.76	15.24	100.00
9	สยาม	11.86	27.99	0.21	1.72	41.05	2.28	0.00	1.47	13.41	100.00
10	ชิดลม	17.70	29.93	0.10	6.71	27.35	2.10	0.00	2.09	14.01	100.00
11	เพลินจิต	21.31	35.77	0.00	5.83	17.45	0.94	0.00	2.76	15.94	100.00
12	นานา	47.64	20.03	1.09	6.61	8.56	0.97	0.00	1.07	14.03	100.00
13	อโศก	49.36	16.78	0.70	6.93	13.43	0.65	0.00	0.40	11.75	100.00
14	พร้อมพงษ์	64.32	13.24	0.45	5.32	6.21	0.11	0.00	0.19	10.17	100.00
15	ทองหล่อ	66.28	6.38	1.06	5.47	10.43	0.05	0.13	0.82	9.40	100.00
16	เอกมัย	55.66	9.38	1.81	5.57	13.29	3.15	0.22	1.97	8.96	100.00
17	พระโขนง	57.19	6.96	1.41	10.07	8.03	1.64	0.92	4.39	9.38	100.00
18	อ่อนนุช	65.42	5.35	2.54	4.14	4.20	0.19	0.82	5.46	11.89	100.00
19	ราชดำริ	12.20	17.90	0.04	1.18	43.03	1.02	0.00	0.29	24.34	100.00
20	ศาลาแดง	17.12	20.55	0.13	5.60	34.54	2.19	0.04	1.77	18.06	100.00
21	ช่องนนทรี	34.62	20.02	0.55	10.88	11.08	2.88	0.46	1.27	18.24	100.00
22	สุรศักดิ์	39.11	11.30	0.74	9.68	15.25	4.92	0.43	2.23	16.34	100.00
23	สะพานตากสิน	33.46	15.20	2.66	8.29	13.54	3.84	0.55	4.85	17.60	100.00
รวม		37.85	16.14	0.73	6.03	20.69	1.35	0.17	2.24	14.80	100.00

ตารางที่ 24 แสดงการจำแนกประเภทการใช้พื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

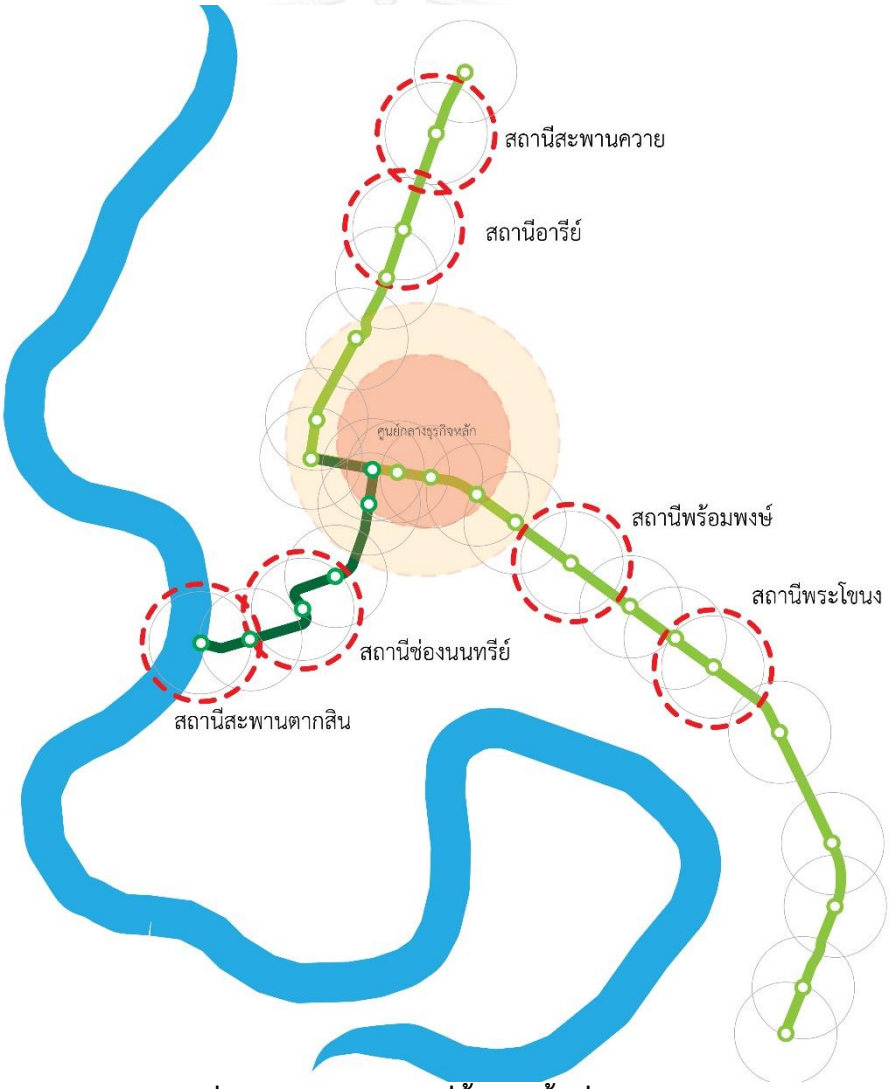
จากตาราง 4-24 ได้ทำการจำแนกพื้นที่โดยลักษณะเด่นของการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีมากที่สุดในพื้นที่เป็นเกณฑ์หลักในการจำแนกในพื้นที่รอบสถานี และในส่วนพื้นที่ผสมผสานได้ใช้เกณฑ์จากค่าเฉลี่ยของการใช้ประโยชน์ที่ดินรองเพื่อนำมาตัดสินใจในการจำแนกแบบผสมสานของพื้นที่ โดยสามารถจำแนกพื้นที่เป็นลักษณะเด่น 5 รูปแบบ ดังนี้

1) รูปแบบสถานีที่มีพื้นที่พักอาศัยเป็นหลัก
   ได้แก่ สถานีอารีย์ ,สถานีสนามเป้า ,สถานีพร้อมพงษ์ ,สถานีท่องหล่อ ,สถานีเอกมัย , สถานีพระโขนง ,สถานีอ่อนนุช ,สถานีสุรศักดิ์ ,สถานีสะพานตากสิน
2) รูปแบบสถานีที่มีพื้นที่พักอาศัยกึ่งพาณิชยกรรม
   ได้แก่ สถานีสะพานควาย ,สถานีพญาไท ,สถานีราชเทวี ,สถานีนานา ,สถานีอโศก , สถานีช่องนนทรี
3) รูปแบบสถานีที่มีพาณิชยกรรมเป็นหลัก
   ได้แก่ สถานีชิดลม ,สถานีเพลินจิต
4) รูปแบบสถานีที่มีพื้นที่ราชการและสิ่งอำนวยความสะดวกเป็นหลัก
   ได้แก่ สถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

5) รูปแบบสถานีที่มีพื้นที่ราชการสิ่งอำนวยความสะดวกกึ่งพาณิชยกรรม
ได้แก่ สถานีสยาม ,สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ ,สถานีหมอชิต ,สถานีราชดำริ ,สถานีศาลาแดง

4.4 ตำแหน่งที่ตั้งของพื้นที่ศึกษา

การเลือกพื้นที่ศึกษาได้คัดเลือกจากสถานีที่เป็นแหล่งที่พักอาศัยของเมืองโดยกำหนดทิศทางตามแนวเส้นทางรถฟ้าบีทีเอสทั้งสามแนวเส้นทางของเมืองที่มีตำแหน่งการตั้งของพื้นที่ใกล้เคียงกันของแนวเส้นทางที่มีความแตกต่างของราคาคอนโดมิเนียมโดยเฉลี่ยของสามแนวเส้นทางและอยู่ห่างจากจุดศูนย์กลางธุรกิจหลักของเมืองที่ชี้ชัดจากรูปแบบการใช้พื้นที่ในข้อมูลส่วนข้างต้น ทำให้เลือกตำแหน่งที่ตั้งของพื้นที่ศึกษาพฤติกรรมการเข้าถึงพื้นที่ศึกษาดังนี้



แผนที่ 25 แสดงตำแหน่งที่ตั้งของพื้นที่สำรวจวิจัย

จากแผนที่ข้างต้นได้ทำการเลือกพื้นที่ลงสำรวจศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของอาคารชุด โดยมีสถานีที่เป็นพื้นที่ศึกษาดังนี้

1. สถานีอารีย์
2. สถานีสะพานควาย
3.สถานีพร้อมพงษ์
4. สถานีพระโขนง
5. สถานีช่องนนทรี
6. สถานีสะพานตากสิน

ทั้ง 6 สถานีล้วนเป็นพื้นที่พักอาศัยที่มีตำแหน่งที่ตั้งและการวางตัวบนแนวเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอสในระยะที่ใกล้เคียงกัน เพื่อเป็นข้อเปรียบเทียบไปสู่การสำรวจรูปแบบพฤติกรรมการเดินทางและการใช้งานรถฟ้าบีทีเอสต่อไป

<u>การจำแนกอาคารชุด</u> อ้างถึงใน (kobkid.com, 2012) จำแนกโดยราคาขายเฉลี่ยของอาคารชุดที่คิดจากราคาพื้นที่ต่อตารางเมตร และแบ่งแยกเกรดอาคารชุดราคาสูงและทั่วไปโดยใช้ข้อมูลจากฝ่ายวิจัยและประเมินมูลค่าทรัพย์สิน บริษัท ไนท์แฟรงค์ ชาร์เตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ที่แบ่งแยกไว้ 3 ระดับ ได้แก่

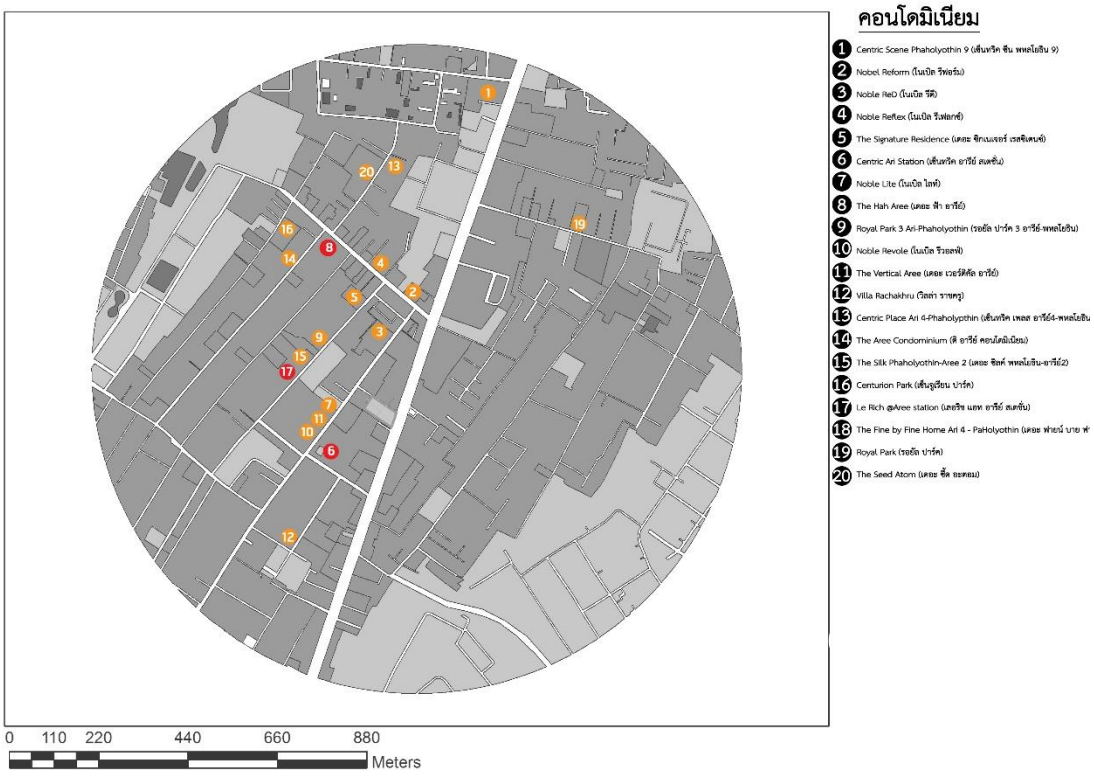
1. พรีเมียม ราคาต่อยูนิต 150,000 บาทต่อตารางเมตร
2. เกรด เอ ราคาต่อยูนิต 100,000 – 149,999 บาทต่อตารางเมตร
3. เกรด บี ราคาต่อยูนิต 60,000 – 99,999 บาทต่อตารางเมตร

จากเกณฑ์ข้างต้นผู้วิจัยจึงจัดอาคารชุดให้เป็น 2 ประเภทย่านคือ อาคารชุดราคาสูงที่อยู่ในช่วงราคา 100,000 บาทต่อตารางเมตรขึ้นไป กับอาคารชุดารชุดราคาทั่วไปที่มีราคาตั้งแต่ 99,999 บาทต่อตารางเมตรลงมา

4.4.1 สถานีอารีย์

1) ตำแหน่งที่ตั้งและราคาคอนโดมิเนียม

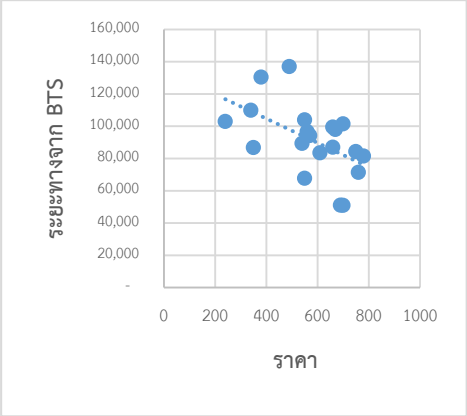
แผนที่ 26 แสดงตำแหน่งที่ตั้งของคอนโดมิเนียมรอบสถานีอารีย์



ตารางที่ 25 แสดงราคาและที่ตั้งของอาคารชุดรอบสถานีอารีย์

อารีย์					
ลำดับ	ชื่อคอนโด	ระยะห่างจาก BTS	ราคา	Y	Q
1	Centric Scene Phaholyothin 9 (เซ็นทริค ซีน พหลโยธิน 9)	760	71,413	2008	4
2	Nobel Reform (โนเบิล รีฟอร์ม)	240	103,000	2009	1
3	Noble ReD (โนเบิล รีดี)	340	109,895	2010	1
4	Noble Reflex (โนเบิล รีเฟลกซ์)	350	86,768	2008	2
5	The Signature Residence (เดอะ ซิกเนเจอร์ เรสซิเดนซ์)	380	130,435	2010	1
6	Centric Ari Station (เซ็นทริค อารีย์ สเตชั่น)	490	137,051	2013	4
7	Noble Lite (โนเบิล ไลท์)	540	89,394	2008	1
8	The Hah Aree (เดอะ ฮ้า อารีย์)	550	104,000	2011	1
9	Royal Park 3 Ari-Phaholyothin (รอยัล ปาร์ค 3 อารีย์-พหลโยธิน)	550	67,771	2010	1
10	Noble Revole (โนเบิล รีวอลฟ์)	560	96,638	2012	3
11	The Vertical Aree (เดอะ เวอร์ติคัล อารีย์)	570	94,249	2009	2
12	Villa Rachakhru (วิลล่า ราชครู)	610	83,503	2008	3
13	Centric Place Ari 4-Phaholypthin (เซ็นทริค เพลส อารีย์4-พหลโยธิน)	660	86,991	2011	1
14	The Aree Condominium (ดิ อารีย์ คอนโดมิเนียม)	660	99,501	2011	3
15	The Silk Phaholyothin-Aree 2 (เดอะ ซิลค์ พหลโยธิน-อารีย์2)	670	98,011	2010	3
16	Centurion Park (เซ็นจูเรียน ปาร์ค)	690	51,061	2009	3
17	Le Rich @Aree station (เลอริช แอท อารีย์ สเตชั่น)	700	101,496	2014	1
18	The Fine by Fine Home Ari 4 - PaHolyothin (เดอะ ฟายน์ บาย ฟายน์ โฮม อารีย์ - พหลโยธิน	750	84,277	2010	4
19	Royal Park (รอยัล ปาร์ค)	700	50,983	2008	3
20	The Seed Atom (เดอะ ซี้ด อะตอม)	780	81,539	2010	2

กราฟที่ 1 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างราคาและระยะทางรอบสถานีอารีย์

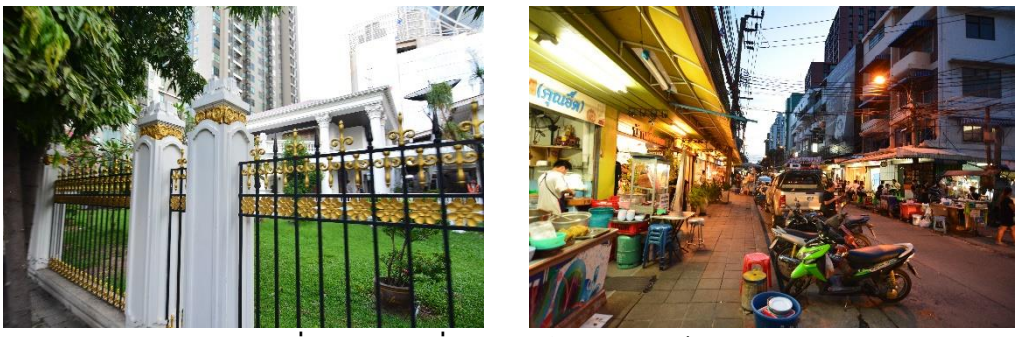


ตำแหน่งที่ตั้งในย่านที่เกิดขึ้นจากแผนที่ตำแหน่งที่ตั้งของคอนโดมิเนียมสามารถอธิบายได้ว่าสถานีอารีย์จะมีการเกาะตัวของกลุ่มอาคารชุดบนโครงข่ายด้านบนและมีรูปแบบอาคารชุดราคาสูงอยู่ใกล้สถานีเป็นส่วนใหญ่และใกล้เคียงกับโครงข่ายถนนหลัก ในส่วนอาคารชุดราคาทั่วไปจะกระจายตัวกันไปตามพื้นที่ที่ระยะทาง แต่เมื่อมาดูกราฟความสัมพันธ์จะเห็นว่า ราคาจะขึ้นอยู่กับระยะทางของตำแหน่งที่ตั้งเช่นกัน

2) ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร

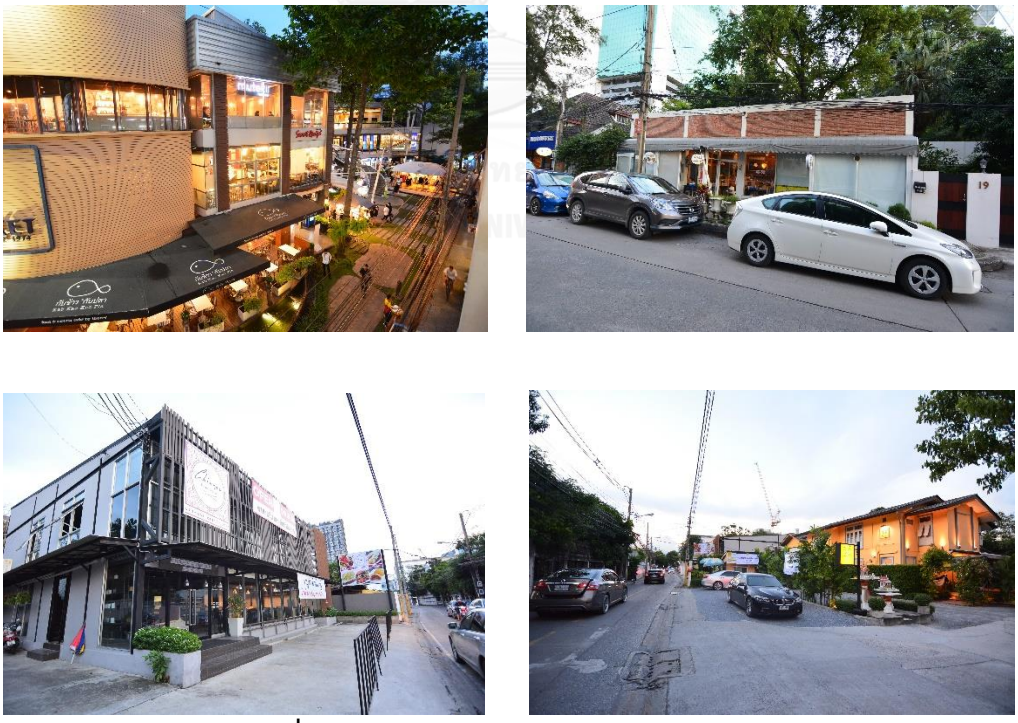
การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารในย่านอารีย์ที่มีการลงทุนอาคารชุดราคาสูงเป็นหลักในพื้นที่จะพบรูปแบบการใช้งานของลักษณะต่าง ๆ ขององค์ประกอบย่านดังนี้

<u>อาคารพักอาศัย</u> รูปแบบการใช้งานอาคารพักอาศัยในย่านอารีย์ส่วนใหญ่เป็นบ้านเดี่ยวชั้นดีที่มีอยู่ในย่านอยู่แล้วก่อนที่จะมีรถไฟฟ้าบีทีเอสเข้ามาในพื้นที่โดยประชากรในพื้นที่แห่งนี้เป็นประชากรที่มีรายได้สูงสังเกตได้จากบ้านพักอาศัยที่มีบริเวณบ้านและรั้วที่กั้นเขตแดนพื้นที่ ในย่านอารีย์แห่งนี้ส่วนใหญ่เป็นที่พักอาศัยกั้นรั้วปิดทึมทำให้ย่านไม่ส่งเสริมบรรยากาศการเดิน แม้กระทั้งคอนโดมิเนียมหรืออพาร์ทเม้นท์ที่อยู่ในพื้นที่ก็เป็นรั้วทึบที่จะแทรกตัวเข้ามาอยู่ในพื้นที่ที่จะเกาะตัวกันเป็นกลุ่ม ส่วนในพื้นที่ที่มีการกระจุกตัวของคอนโดมิเนียมบนถนนเส้นหลักจะมีรูปแบบอาคารพักอาศัยแบบผสมผสานเกิดขึ้น ทำให้เกิดเหมือนตลาดเพื่อตอบสนองผู้อยู่อาศัยในบริเวณนั้น ๆ



ภาพที่ 6 รูปแบบที่พักอาศัยในย่านอารีย์

พาณิชยกรรม รูปแบบพาณิชยกรรมของย่านอารีย์ส่วนใหญ่เกิดในตำแหน่งติดกับถนนสายหลักเส้นพหลโยธินเป็นหลัก ส่วนใหญ่จะเป็นอาคารประเภทสำนักงานที่เกิดจากการลงทุนของกลุ่มธนาคารในพื้นที่ จึงเป็นศูนย์การเงินที่ติดกับถนน และพาณิชยกรรมที่ตอบโจทย์ของย่านพักอาศัยประเภทหนึ่งคือศูนย์การค้า Villa Aree ที่เพิ่งเข้ามาลงทุนติดกับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ทำให้เห็นว่าในย่านที่มีราคาที่ดินสูงศูนย์การค้าจะอยู่ในรูปแบบ theme mall ที่เป็นศูนย์การค้าในลักษณะพิเศษ ศูนย์การค้าประเภทนี้มักจะรองรับนักท่องเที่ยวมากกว่าการจับจ่ายในชีวิตประจำวัน และในส่วนย่านพักอาศัยจะเป็นพาณิชยกรรมประเภทร้านอาหาร ร้านกาแฟ ที่เป็นสินค้าเกินจำเป็นกว่าย่านอื่น ๆ



ภาพที่ 7 รูปแบบพาณิชยกรรมย่านอารีย์

<u>สิ่งอำนวยความสะดวก</u> รูปแบบสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ในย่านนี้มีหลากหลาย สิ่งที่สำคัญกับย่านพักอาศัย ได้แก่ โรงเรียนในย่านพักอาศัยที่อยู่กลางชุมชน และมีอนามัยชุมชนที่ดี (medical center) อยู่ในย่าน ในพื้นที่อารีย์แห่งนี้จะถูกพื้นที่ราชการล้อมรอบไว้ทั้งสองฝั่งได้แก่พื้นที่ทหารบก ที่อยู่ทางทิศใต้ และพื้นที่กรมสรรพพากรที่อยู่ในทิศเหนือ ที่เป็นเพียงสาธารณูปการที่ไม่มีความสัมพันธ์กับการใช้ที่ดินมากนักอยู่ด้วย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

3) ลักษณะโครงข่ายถนนของสถานีอารีย์

แผนที่ 27 แสดงโครงข่ายทางสัญจรย่านอารีย์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

โครงข่ายสัญจรในย่านอารีย์มี 2 ลักษณะ ได้แก่ ด้านตะวันตก เป็นโครงข่ายลักษณะชิ้นส่วนคู่ขนาน (Fragmented parallel) คือ เป็นสี่เหลี่ยมบรรจบกันแต่ลึกไม่จัตุรัส รูปแบบการสัญจรประเภทนี้ทำให้สามารถใช้งานพื้นที่ได้มากตามทฤษฎี แต่พื้นที่การสัญจรจะลดลงเล็กน้อยกว่ารูปแบบโครงข่ายจัตุรัส (Grid parallel) จึงมีข้อดีข้อเสียที่แตกต่างกัน ส่วนในพื้นที่ทางทิศตะวันออกจะเป็นรูปแบบโครงข่ายแบบห่วงและอมยิ้ม (Loop and lollipops) คือมีการเชื่อมต่อโครงข่ายเพื่อบรรจบของถนนบางเส้น และบางเส้นจำเป็นต้องวกเข้ามาเส้นหลักเป็นทางผ่านก่อนจึงจะไปสู่พื้นที่อื่นๆได้ ในลักษณะรูปแบบนี้จะทำให้มีพื้นที่พัฒนามากก็จริงแต่ระบบการสัญจรที่ลดลงก็เป็นผลกระทบของพื้นที่เช่นกัน จากโครงข่ายที่เกิดขึ้นนี้ทำให้เกิดการลงทุนพัฒนาต่อการลงทุนที่มีมากของอารีย์ แต่ลักษณะการใช้งานจะสามารถอธิบายได้ในส่วนต่อจากนี้

4) รูปแบบการเดินทางของอาคารชุดสถานีอารีย์

การศึกษาการเดินพฤติกรรมการเลือกการเดินทางในพื้นที่ของสถานีอารีย์แห่งนี้ ได้ทำการสำรวจติดตามกลุ่มอาคาร 2 แห่งได้แก่ อาคาร Noble Reform และ The silk Paholyothin-Aree2 โดยทั้งสองมีความแตกต่างกันตามเกรดและบริบทของพื้นที่ โดยมีรายละเอียดของกลุ่มประชากรใช้งานดังนี้

ตารางที่ 26 แสดงสัดส่วนการเดินทางของประชากรอาคารชุดสถานีอารีย์

สถานี	เดิน	ยานยนต์	รับจ้าง	แท็กซี่(เดินทาง)
1.1สถานีอารีย์(สูง)	27.27	22.73	22.73	27.27
1.2สถานีอารีย์(ปานกลาง)	30.43	39.13	8.70	21.74

<u>อาคารชุดราคาสูง</u>

- การเดิน 27.27%
- ยานยนต์ส่วนตัว 22.73%
- จักรยานยนต์รับจ้าง 22.73
- แท็กซี่เพื่อเดินทาง 27.27%

ในพื้นที่อาคารชุดที่มีราคาสูงของอารีย์สัดส่วนการใช้งานการเดินทางในแต่ละรูปแบบค่อนข้างใกล้เคียงกัน ทั้งนี้เนื่องจากพื้นที่ตั้งของคอนโดมิเนียมและประชากรที่เลือกอยู่อาศัยมีความสามารถในการเลือกเดินทางมาก อีกทั้งพื้นที่ตั้งคอนโดมิเนียมที่สำรวจส่วนใหญ่ของราคาสูงจะอยู่ในบริเวณถนนเส้นหลักสี่แยก และก็ใกล้เคียงกับรถไฟฟ้าในระยะเดินเฉลี่ยโดยประมาณ 400 เมตร ประชากรบางส่วนจึงเลือกเดินบ้าง และใช้ยานยนต์กับการใช้ขนส่งรับจ้างไปยังที่ต่างๆเลย

<u>อาคารชุดราคาทั่วไป</u>

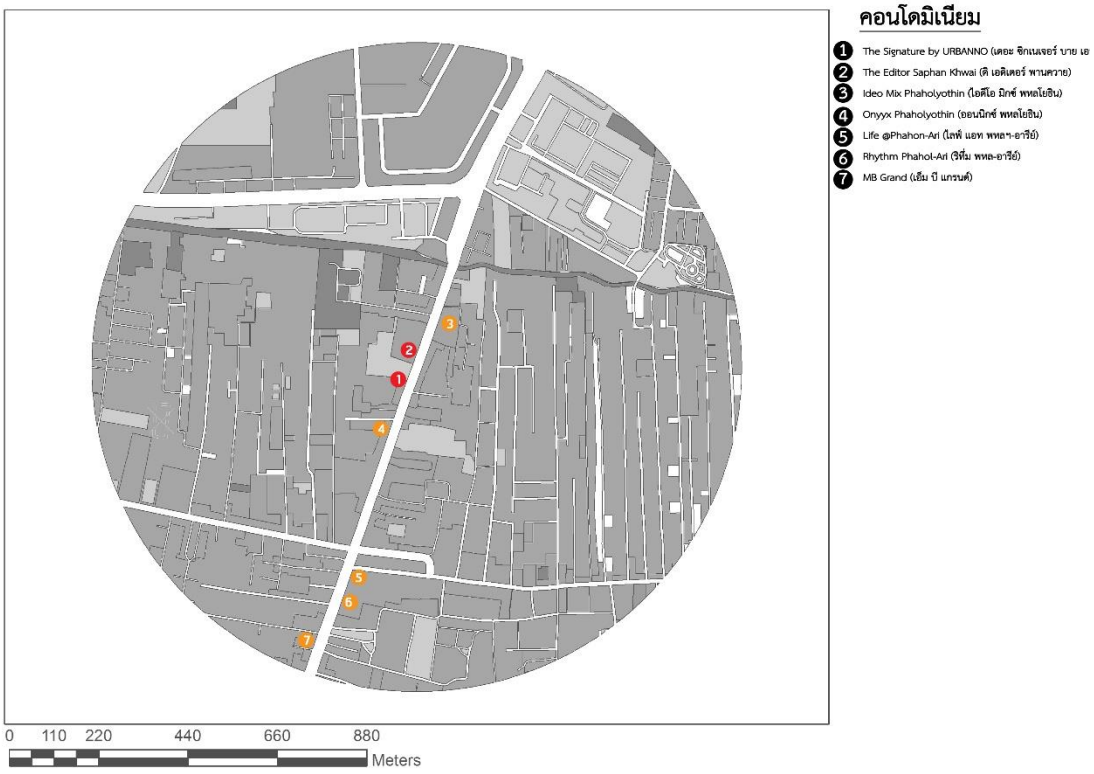
- การเดิน 30.43%
- ยานยนต์ส่วนตัว 39.13%
- จักรยานยนต์รับจ้าง 8.7
- แท็กซี่เพื่อเดินทาง 21.74%

ในพื้นที่อาคารชุดราคาทั่วไปส่วนใหญ่อยู่ในซอยลึก ถัดไปหลายบล็อกแม้ว่าโครงข่ายถนนจะเป็นแบบซอยมากแต่ไม่มีการมุ่งตรงสู่สถานี ทำให้ระยะเดินใกล้มาก การเลือกเดินทางของประชากรส่วนใหญ่ในกลุ่มอาคารชุดราคาทั่วไปจึงเลือกเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัว และใช้ขนส่งรับจ้างเพื่อออกเดินทาง โดยมีประชาการที่เลือกรูปแบบการเดินเท้าเพื่อมุ่งไปสู่พื้นที่สถานีน้อยมาก

4.4.2 สถานีสะพานควาย

1) ตำแหน่งที่ตั้งและราคาคอนโดมิเนียม

แผนที่ 28 แสดงตำแหน่งที่ตั้งคอนโดมิเนียมรอบสถานีสะพานควาย

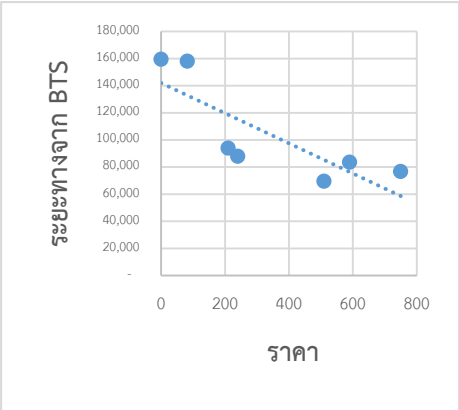


จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 27 แสดงราคาและที่ตั้งของอาคารชุดรอบสถานีสะพานควาย

สะพานควาย					
ลำดับ	ชื่อคอนโด	ระยะห่างจาก BTS	ราคา	Y	Q
1	The Signature by URBANNO (เดอะ ซิกเนเจอร์ บาย เออร์บาโน่)	0	159,476	2015	3
2	The Editor Saphan Khwai (ดิ เอดิเตอร์ พานควาย)	82	158,030	2013	4
3	Ideo Mix Phaholyothin (ไอดีโอ มิกซ์ พหลโยธิน)	210	93,919	2008	4
4	Onyyx Phaholyothin (ออนนิกซ์ พหลโยธิน)	240	87,939	2010	4
5	Life @Phahon-Ari (ไลฟ์ แอท พหลฯ-อารีย์)	510	69,512	2008	2
6	Rhythm Phahol-Ari (ริทึ่ม พหล-อารีย์)	590	83,488	2010	4
7	MB Grand (เอ็ม บี แกรนด์)	750	76,733	2011	1

กราฟที่ 2 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างราคาและระยะทางรอบสถานีสะพานควาย



ในพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าสถานีสะพานควาย รูปแบบการพัฒนาอาคารชุดที่เอกชนลงทุนในพื้นที่มี 2 ลักษณะ ซึ่งในสองลักษณะแห่งนี้มีการกระจุกตัวของประเภทนั้น ๆ ด้วย ได้แก่ รูปแบบที่ติดกับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส กับรูปแบบที่ติดกับถนนเส้นหลักทิศตะวันออก – ตะวันตกของพื้นที่ และในแต่ละรูปแบบของอาคารชุดที่เอกชนลงทุนก็มีผลถึงราคาคอนโดมิเนียมเช่นกัน โดยรูปแบบที่ติดกับรถไฟฟ้าบีทีเอสมีจะมีราคาที่สูงมากอยู่ในระดับ พรีเมียม ในส่วนที่ติดกับถนนแต่มีระยะที่ห่างจากรถไฟฟ้าบีทีเอสจะมีราคาอยู่ในช่วงเกรด บี และบริบทของพื้นที่สะพานควายแห่งนี้ถนนซอยส่วนใหญ่เป็นแนวขนานกับเส้นทางบีทีเอสแล้วเป็นรูปยาวมีซอยเชื่อมต่อกันน้อย รูปแบบการพัฒนาพื้นที่จึงมีการลงทุนได้ในพื้นที่ที่เข้าออกง่ายมากกว่า โดยพื้นที่ตั้งคอนโดมิเนียมของสถานีสะพานควายเฉลี่ยอยู่ที่ 340 เมตร และมีราคาอาคารชุดโดยเฉลี่ยอยู่ที่ 104,156 บาทต่อตารางเมตร

2) ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร

การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารของย่านสะพานควายที่มีอาคารชุดที่เอกชนลงทุนโดยมีราคาเฉลี่ยทั่วไปจะพบรูปแบบองค์ประกอบย่านดังนี้

<u>อาคารพักอาศัย</u> รูปแบบการใช้งานพื้นที่พักอาศัยในย่านสะพานควายส่วนใหญ่ยังเป็นบ้านเดี่ยวโดยรอบในทางทิศตะวันออก ส่วนในทิศตะวันตกมีรูปแบบอพาร์ทเม้นท์เกิดขึ้นเป็นบริเวณพื้นที่ซอยซอยที่ติดกับรถไฟฟ้าแต่ทำตัวขนาดตามบริบทเมืองซอยเดิมอยู่ทำให้การใช้งานในพื้นที่ของย่านพักอาศัยรูปแบบนี้จะมีทางซอยลับเกิดขึ้นหลายพื้นที่ ส่วนคอนโดมิเนียมที่เกิดขึ้นจะอยู่ติดกับรถไฟฟ้ากลุ่มหนึ่ง ที่ผสมแทรกตัวกับสำนักงานติดถนนเส้นหลักพหลโยธิน และจะมีรูปแบบพักอาศัยแบบผสมผสานเกาะตามถนนทุกเส้นโดยบริเวณด้านล่างจะเป็นรูปแบบร้านอาหาร ค้าขายต่าง ๆ และจะกระจุกตัวมากในช่วงปากซอยพักอาศัยที่มีความหนาแน่น

ภาพที่ 8 รูปแบบที่พักอาศัยในย่านอารีย์

อาคารพาณิชยกรรม รูปแบบพาณิชยกรรมส่วนใหญ่ในพื้นที่จะเป็นพาณิชยกรรมค้าขายรถยนต์ สำนักงาน และศูนย์การค้าในพื้นที่จะเป็นรูปแบบศูนย์การค้าชุมชนบิ๊กซี (Community mall) ในย่านนี้จึงไม่มีรูปแบบพาณิชยกรรมรอบสถานีที่ใช้งานเท่าไหร่นัก

สิ่งอำนวยความสะดวก ในพื้นที่ย่านสะพานควายจะมีโรงพยาบาลเซาเปาโลเมมโมเรียลพหลโยธินอยู่ซึ่งเป็นโรงพยาบาลเอกชนที่สามารถใช้งานได้เฉพาะกลุ่ม มีโรงเรียนกับวัดไผ่ตันอยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงกับรถไฟฟ้าระยะทางประมาณ 400 เมตร โดยรอบวัดนี้จะมีชุมชนเดิมเกาะตัวขนาดใหญ่อยู่ทำให้การพัฒนาพื้นที่หยุดชะงัก มีที่ทำการไปรษณีย์และพิพิธภัณฑ์อยู่ติดกับรถไฟฟ้าบีทีเอส

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

3) ลักษณะโครงข่ายถนน

แผนที่ 29 แสดงโครงข่ายทางสัญจรย่านสะพานควาย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

โครงข่ายสัญจรของพื้นที่รอบสถานีสะพานควายเป็นลักษณะอมยิ้มแบบกิ่งไม้ (Lollipops on a stick) คือ เป็นซอยลึกจากเข้าไปมีบางพื้นที่ที่เชื่อมต่อกันเป็นเหมือนอมยิ้ม โดยส่วนใหญ่ของพื้นที่สะพานควายจะเป็นแบบกิ่งแตกออกจากถนนเส้นประดิพัทธิ์ กับถนนสาลีรัฐวิภาค การใช้ลักษณะโครงข่ายแบบนี้ข้อดีคือมีพื้นที่ในการพัฒนาเยอะแต่ข้อเสียคือการสัญจรแบบนี้จะมุ่งเข้าสู่เส้นหลักเส้นเดียว และลักษณะโครงข่ายที่ให้ความสำคัญกับถนนมากกว่าโครงข่ายขนส่งมวลชนรถไฟฟ้า ทำให้การใช้งานย่านพักอาศัยในพื้นที่มีการใช้งานต่างออกไปจากพื้นที่อื่น ๆ ที่เกิดขึ้น เช่น ทางเดินเท้าแฝงที่เกิดขึ้นในพื้นที่ อันเนื่องมาจากเส้นทางสัญจรไม่สนับสนุนให้เดินเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้า และการใช้ประโยชน์ที่ดินข้อมูลก่อนนี้นี้ทำให้เห็นว่าการพัฒนาพาณิชยกรรม หรือร้านค้าจะเกาะตัวอยู่แต่บนนเส้นถนนสายหลักเท่านั้น

4) รูปแบบการเดินทางของอาคารชุดสถานีสะพานควาย

การศึกษาการเดินพฤติกรรมการเลือกการเดินทางในพื้นที่ของสถานีสะพานควายแห่งนี้ ได้ทำการสำรวจติดตามกลุ่มอาคาร 2 แห่งได้แก่ The Editor Saphan Kwai และ Rhythm Paholyothin-Aree โดยทั้งสองมีความแตกต่างกันตาราคาและบริบทของพื้นที่ โดยมีรายละเอียดของกลุ่มประชากรใช้งานดังนี้

ตารางที่ 28 แสดงสัดส่วนการเดินทางของประชากรอาคารชุดสถานีสะพานควาย

สถานี	เดิน	ยานยนต์	รับจ้าง	แท็กซี่(เดินทาง)
4.1สถานีสะพานควาย(สูง)	57.69	38.46	3.85	0.00
4.2สถานีสะพานควาย(ปานกลาง)	15.38	84.62	0.00	0.00

<u>อาคารชุดราคาสูง</u>

- การเดิน 57.69%
- ยานยนต์ส่วนตัว 38.45%
- จักรยานยนต์รับจ้าง 3.85
- แท็กซี่เพื่อเดินทาง 0%

ในพื้นที่อาคารชุดที่มีราคาสูงของสถานีสะพานควายสัดส่วนการใช้งานการเดินทางส่วนใหญ่จะใช้การเดินเข้าสู่สถานี และมีประชากรบางกลุ่มเลือกเดินทางด้วยยานยนต์โดยมีสัดส่วนร้อยละ 38.46 และเลือกการใช้มอเตอร์ไซต์รับจ้างร้อยละ 3.85 โดยพื้นที่ตั้งของคอนโดมิเนียมอยู่บริเวณติดกับสถานีรถไฟฟ้าฟ้าจึงทำให้เกิดการใช้งานบีทีเอสค่อนข้างสูง

<u>อาคารชุดราคาทั่วไป</u>

- การเดิน 15.38%
- ยานยนต์ส่วนตัว 84.62%
- จักรยานยนต์รับจ้าง 0
- แท็กซี่เพื่อเดินทาง 0%

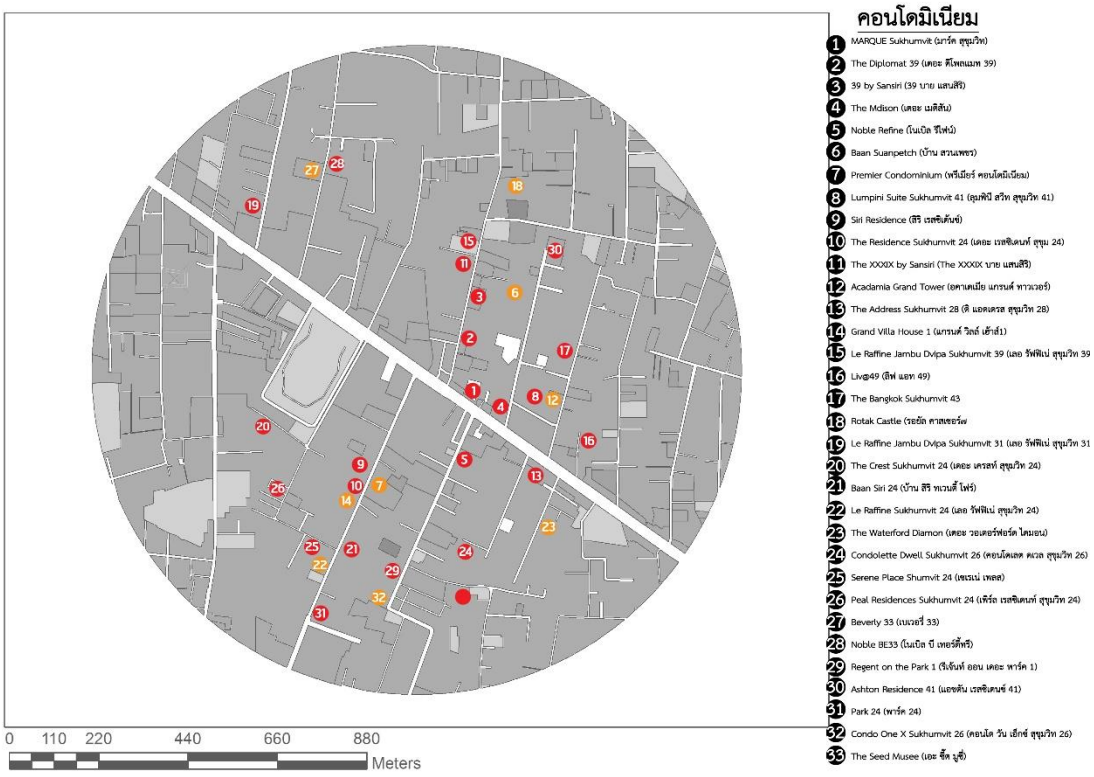
ในพื้นที่อาคารชุดราคาทั่วไปส่วนใหญ่ที่วางตัวติดกับถนนเป็นหลักและอยู่ในระยะห่างออกจากตัวสถานีรถไฟฟ้าค่อนข้างมาก โดยพฤติกรรมการใช้งานการเดินทางส่วนใหญ่จะใช้ยานยนต์เดินทางเป็นหลักโดยมีสัดส่วนร้อยละ 84.62 มีการเดินทางด้วยการเดินเข้าไปทางสถานีรถไฟฟ้าเพียงร้อยละ 15.38 โดยไม่มีประชากรในช่วงเวลาสำรวจใช้ระบบรับจ้างเลยในบริเวณคอนโดมิเนียมนี้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

4.4.3 สถานีพร้อมพงษ์

1) ตำแหน่งที่ตั้งและราคาคอนโดมิเนียม

แผนที่ 30 แสดงตำแหน่งที่ตั้งของคอนโดมิเนียมรอบสถานีพร้อมพงษ์

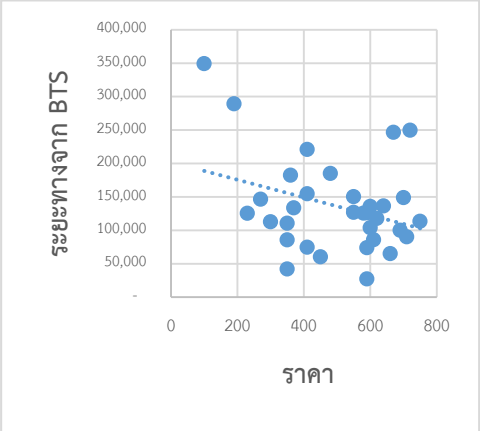


ตารางที่ 29 แสดงราคาและที่ตั้งของอาคารชุดรอบสถานีพร้อมพงษ์

พร้อมพงษ์					
ลำดับ	ชื่อคอนโด	ระยะห่างจาก BTS	ราคา	Y	Q
1	MARQUE Sukhumvit (มาร์ค สุขุมวิท)	100	349,206	2016	1
2	The Diplomat 39 (เดอะ ดิโพลแมท 39)	190	289,154	2015	3
3	39 by Sansiri (39 บาย แสนสิริ)	270	146,475	2008	2
4	The Mdison (เดอะ เมดิสัน)	230	125,523	2008	2
5	Noble Refine (โนเบิล รีไฟน์)	300	112,706	2009	3
6	Baan Suanpetch (บ้าน สวนเพชร)	350	85,683	2008	2
7	Premier Condominium (พรีเมียร์ คอนโดมิเนียม)	350	42,000	2008	1
8	Lumpini Suite Sukhumvit 41 (ลุมพินี สวีท สุขุมวิท 41)	350	110,658	2008	2
9	Siri Residence (สิริ เรสซิเด้นซ์)	370	133,643	2008	1
10	The Residence Sukhumvit 24 (เดอะ เรสซิเดนท์ สุขุม 24)	360	182,467	2016	2
11	The XXXIX by Sansiri (The XXXIX บาย แสนสิริ)	410	221,023	2013	1
12	Acadamia Grand Tower (อคาเดเมีย แกรนด์ ทาวเวอร์)	410	74,649	2009	1
13	The Address Sukhumvit 28 (ดิ แอดเดรส สุขุมวิท 28)	410	154,739	2009	3
14	Grand Villa House 1 (แกรนด์ วิลล์ เฮ้าส์1)	450	60,252	2014	2
15	Le Raffine Jambu Dvipa Sukhumvit 39 (เลอ รัฟฟิเน่ สุขุมวิท 39)	480	185,143	2012	3
16	Liv@49 (ลิฟ แอท 49)	550	150,260	2013	4

พร้อมพงษ์					
ลำดับ	ชื่อคอนโด	ระยะห่างจาก BTS	ราคา	Y	Q
17	The Bangkok Sukhumvit 43	550	126,756	2008	2
18	Rotak Castle (รอยัล คาสเซอร์ส	590	27,268	2008	2
19	Le Raffine Jambu Dvipa Sukhumvit 31 (เลอ รัฟฟิเน่ สุขุมวิท 31)	600	135,714	2012	4
20	The Crest Sukhumvit 24 (เดอะ เครสท์ สุขุมวิท 24)	590	126,041	2013	4
21	Baan Siri 24 (บ้าน สิริ ทเวนตี้ โฟร์)	580	125,585	2008	2
22	Le Raffine Sukhumvit 24 (เลอ รัฟฟิเน่ สุขุมวิท 24)	590	74,000	2009	3
23	The Waterford Diamon (เดอะ วอเตอร์ฟอร์ด ไดมอน)	610	85,980	2008	2
24	Condolette Dwell Sukhumvit 26 (คอนโดเลต ดเวล สุขุมวิท 26)	600	103,791	2014	2
25	Serene Place Shumvit 24 (เซเรเน่ เพลส)	620	117,722	2008	2
26	Peal Residences Sukhumvit 24 (เพิร์ล เรสซิเดนท์ สุขุมวิท 24)	640	136,520	2012	2
27	Beverly 33 (เบเวอรี่ 33)	660	65,053	2010	4
28	Noble BE33 (โนเบิล บี เทอร์ตี้ทรี)	670	246,579	2015	3
29	Regent on the Park 1 (รีเจ้นท์ ออน เดอะ พาร์ค 1)	690	100,000	2012	1
30	Ashton Residence 41 (แอชตัน เรสซิเดนซ์ 41)	720	249,608	2016	1
31	Park 24 (พาร์ค 24)	700	148,887	2015	3
32	Condo One X Sukhumvit 26 (คอนโด วัน เอ็กซ์ สุขุมวิท 26)	710	90,245	2008	1
33	The Seed Musee (เอะ ซี้ด มูซี่)	750	113,446	2009	4

กราฟที่ 3 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างราคาและระยะทางรอบสถานีพร้อมพงษ์



ในพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าพร้องพงษ์การพัฒนาอาคารชุดที่เกิดขึ้นในปัจจุบันมีการพัฒนาแบบกระจายตัว อีกทั้งยังมีโครงการด้านเหนือที่ยังดำเนินการอยู่อีกมาก จะเห็นได้ว่าการพัฒนาอาคารชุดของพื้นที่พร้อมพงษ์อาคารชุดส่วนใหญ่จะเป็นในระดับเกรด เอ และมีอาคารระดับ พรีเมียมอยู่ โดยรูปแบบการตั้งตัวในย่านแห่งนี้จะอยู่ในซอยที่ลึกอันเนื่องมาจากบริบทของเมืองที่เป็นซอยลึกและมีการเชื่อมต่อระหว่างซอยมีน้อยอีกแต่มีการเชื่อมต่อทะลุถึงถนนเส้นด้านใต้ที่เป็นที่เป็นถนนเส้นรองของพื้นที่เพื่อไปที่ต่าง ๆ ของเมืองได้เช่นกัน และนอกจากนั้นการตั้งตัวของคอนโดมิเนียมไม่ได้เกาะตัวกันเป็นกลุ่มและกระจายตัวไปตามพื้นที่ที่สามารถหาได้ และอยู่บนซอยบานเส้น หากมองในรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินในย่านนี้พื้นที่ทั้งหมดส่วนใหญ่ก็จะเป็นที่พักอาศัยทั้งสิ้น ตำแหน่งที่ตั้งของอาคารชุดรอบสถานีพร้อมพงษ์ส่วนใหญ่อยู่ในระยะเฉลี่ย 494.48 เมตร และราคาเฉลี่ยต่อตารางเมตรของค่อนโดมิเนียมอยู่ที่ 136,265 บาทต่อตารางเมตร

2) ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร

การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารในย่านอารีย์ที่มีการลงทุนอาคารชุดราคาสูงเป็นหลักในพื้นที่จะพบรูปแบบการใช้งานของลักษณะต่าง ๆ ขององค์ประกอบย่านดังนี้

อาราคพักอาศัย รูปแบบที่พักอาศัยในย่านพร้อมพงษ์ส่วนใหญ่จะเป็นอาคารชุดพักอาศัยหนาแน่นสูง เช่น อพาร์ทเม้นท์ คอนโดมิเนียม เกิดขึ้นอย่างหนาแน่น ทั้งทิศเหนือ และทิศใต้ รูปแบบการใช้งานอาคารพักอาศัยในซอยที่เชื่อมต่อจากถนนสุขุมวิท 24 ส่วนใหญ่จะเป็นที่พักอาศัยชั้นดี มีระบบป้องกันยามอยู่หน้าโครงการล้อมรั้วเตี้ยเปิดโล่ง มีพาณิชยกรรมเกาะรายได้เพื่อให้บริการ

อาคารพาณิชยกรรม รูปแบบพาณิชยกรรมในพื้นที่พักอาศัยพร้อมพงษ์จะมีหลากหลายประเภท ได้แก่ พาณิชยกรรมขนาดใหญ่ที่อยู่บริเวณปากซอยพักอาศัยทั้งหน้าและหลัง เช่น ศูนย์การค้าเอ็มโพเรียม และเอ็มควอเทียร์ที่เป็นศูนย์การค้าระดับภูมิภาค (Superregional mall) และมีศูนย์การค้าแบบธีมมอลล์ K Villa (Theme mall) ทำให้เห็นว่าในพื้นที่มีการลงทุนพาณิชยกรรมเกิดขึ้นจึงมีแรงดึงดูดการลงทุนในพื้นที่มาก ทำให้ที่พักอาศัยในย่านนี้จำเป็นต้องผลักดันการลงทุนให้มีความหนาแน่นเพื่อตอบรับการลงทุนตาม นอกจากนี้แล้วในพื้นที่ย่านนี้มีพาณิชยกรรมโรงแรมเกิดขึ้นบนเส้นถนนสุขุมวิทแทรกตัวอยู่ในย่านพักอาศัยด้วยเนื่องจากพาณิชยกรรมประเภทนี้มีการใช้งานที่ใกล้เคียงกันอีกทั้งในบริเวณชั้นล่างของพาณิชยกรรมประเภทนี้ก็จะมีร้านค้า ร้านอาหารแทรกตัวเพื่อให้บริการแก่ย่านโดยรอบอีกด้วย นอกจากนี้ก็มีพาณิชยกรรมเฉพาะทางอย่างราอาหารต่างชาติแทรกตัวอยู่มากมายเพื่อให้บริการทั้งประชากรที่อยู่ในพื้นที่และต่างชาติที่เข้ามาพักผ่อนในย่านอีกด้วย

สิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ รูปแบบของพื้นที่อำรวยความสะดวกในย่านพร้อมพงษ์ก็จะมีโรงเรียนสายน้ำผึ้งอยู่บนถนนสุขขุมวิท 22 มีอุทยานเบญจสิริอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส อีกทั้งยังมีโรงพยาบาลสมิติเวชอยู่ด้านเหนือในระยะ 1 กิโลเมตรจากสถานีรถไฟฟ้าด้วย ทำให้เห็นว่าย่านพักอาศัยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสสถานีพร้อมพงษ์แห่งนี้มีสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างครบถ้วย

3) ลักษณะโครงข่ายถนน

แผนที่ 31 แสดงโครงข่ายทางสัญจรย่านพร้อมพงษ์

Chulalongkorn University

โครงข่ายสัญจรรอบสถานีพร้อมพงษ์ เป็นลักษณะเป็นแบบห่วงแบบกิ่ง (Loop on a stick) คือ เป็นโครงข่ายที่มีถนนบางเส้นบรรจบกันเป็นวงเพื่อสามารถไปยังพื้นที่อื่น ๆ ได้โดยมีถนนปลายตันเกาะอยู่บนถนนเส้นลูบนั้น โครงข่ายถนนแบบนี้ทำให้สามารถพัฒนาพื้นที่ได้เยอะแต่ในทางกลับกันโครงข่ายจะน้อยทำให้พื้นที่จะจำเป็นต้องผ่านถนนเส้นเดียวกัน อีกทั้งพื้นที่ที่พัฒนานั้นจะมีความปฏิสัมพันธ์กับพื้นที่รอบข้างได้น้อย ในย่านลักษณะนี้จะมีความสงบเหมาะสำหรับแหล่งพักอาศัยที่ดี แต่การใช้งานเพื่อนออกไปพื้นที่ภายนอกจะต้องผ่านจุดเดียวกันของพื้นที่ ซึ่งจากการใช้ประโยชน์ที่ดินของสถานีพร้อมพงษ์จะเป็นว่าจุดปลายของซอยวนแห่งนี้จะเป็น ศูนย์การค้า เอ็มโพเรียม เป็นศูนย์การค้าระดับภูมิภาคที่มีการให้บริการครอบครัวและหลากหลาย และลูบด้านหลังนอกระยะการเดินจากรถไฟฟ้าก็มีศูนย์การค้าแบบธีมมอลล์ (Theme mall) อีกแห่งหนึ่งเช่นกัน

4) รูปแบบการเดินทางของอาคารชุดสถานีพร้อมพงษ์

การศึกษาการเดินพฤติกรรมการเลือกการเดินทางในพื้นที่ของสถานีพร้อมพงษ์แห่งนี้ ได้ทำการสำรวจติดตามกลุ่มอาคาร 2 แห่งได้แก่ อาคาร Peal residences Sukhumvit 24 และ Beverly33 โดยทั้งสองมีความแตกต่างกันตามเกรดและบริบทของพื้นที่ โดยมีรายละเอียดของกลุ่มประชากรใช้งานดังนี้

ตารางที่ 30 แสดงสัดส่วนการเดินทางของประชากรอาคารชุดสถานีพร้อมพงษ์

สถานี	เดิน	ยานยนต์	รับจ้าง	รถโครงการ
2.1สถานีพร้อมพงษ์(สูง)	0.00	12.50	0.00	87.50
2.2สถานีพร้อมพงษ์(ปานกลาง)	47.62	19.05	28.57	4.76

<u>อาคารชุดราคาสูง</u>

- การเดิน 0%
- ยานยนต์ส่วนตัว 12.50%
- จักรยานยนต์รับจ้าง 0%
- แท็กซี่เพื่อเดินทาง 87.5%

ในพื้นที่อาคารชุดที่มีราคาสูงของสถานีพร้อมพงษ์สัดส่วนการใช้งานการเดินเพื่อไปใช้งานสู่สถานีไม่เกิดขึ้น แต่สิ่งที่พบคือพื้นที่ซอยสุขุมวิท 24 โดยส่วนมากจะเป็นที่ตั้งของโครงการราคาสูง อาคารชุดล้วนมีรถขนส่งสาธารณะโครงการให้บริการ ประชากรในอาคารส่วนใหญ่เลือกเดินทางด้วยรถขนส่งสาธารณะนี้ โดยมีสัดส่วนร้อยละ 87.5 และมีอีกส่วนหนึ่งที่เลือกเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัว การเดินออกมาใช้งานส่วนใหญ่จะเป็นการใช้งานพื้นที่โดยรอบมากกว่าการเดินเข้าสู่สถานีเนื่องพื้นที่ตั้งคอนโดมิเนียมค่อนข้างมีระยะทางไกล

<u>อาคารชุดราคาทั่วไป</u>

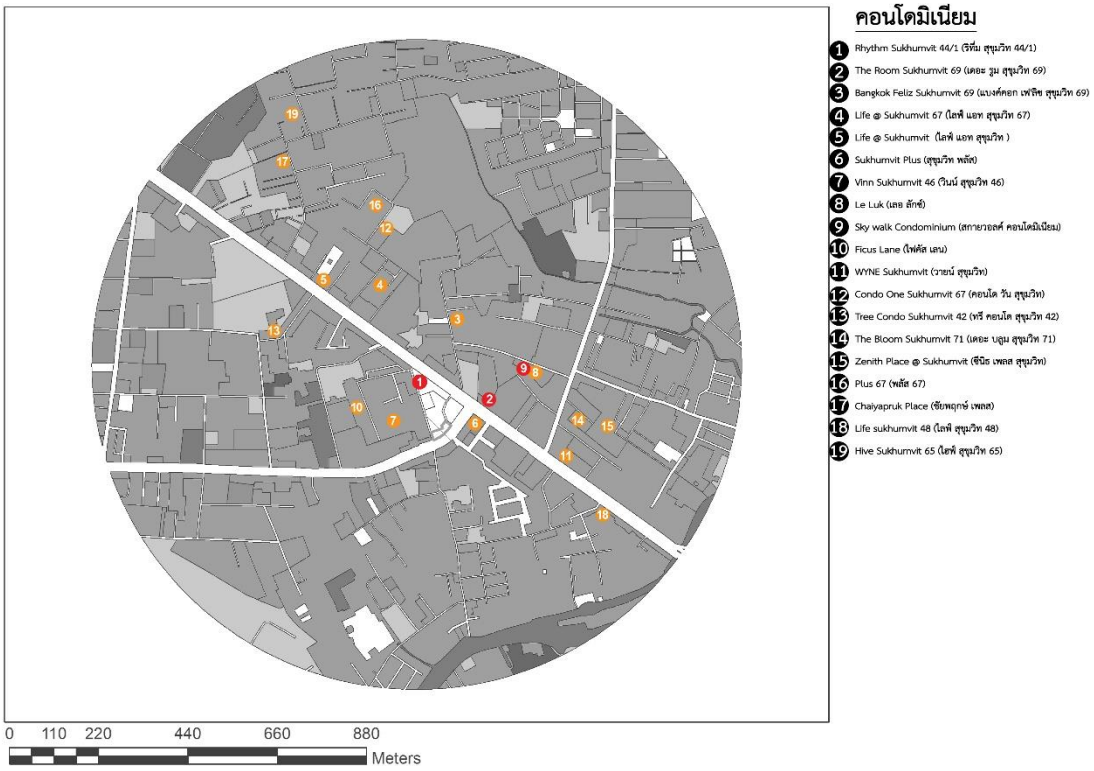
- การเดิน 47.62%
- ยานยนต์ส่วนตัว 19.05%
- จักรยานยนต์รับจ้าง 28.57%
- แท็กซี่เพื่อเดินทาง 4.76%

ในพื้นที่อาคารชุดราคาทั่วไปของสถานีพร้อมพงษ์ค่อนข้างมีบริบทใกล้เคียงกับราคาสูงในด้านตำแหน่งที่ตั้ง แต่ในทางกลับกันโครงการไม่มีการให้บริการรถขนส่งสาธารณะ พฤติกรรมการเดินทางจึงมีการเดินเท้าออกมาใช้งานโดยสัดส่วนร้อยละ 47.6 และมีการใช้รถยนต์ส่วนตัวเพื่อเดินทางร้อยละ 19 และมีการเลือกเดินทางโดยจักรยานยนต์รับจ้างในปริมาณถึง 28.57

4.4.4 สถานีพระโขนง

1) ตำแหน่งที่ตั้งและราคาคอนโดมิเนียม

แผนที่ 32 แสดงตำแหน่งที่ตั้งของคอนโดมิเนียมรอบสถานีพระโขนง



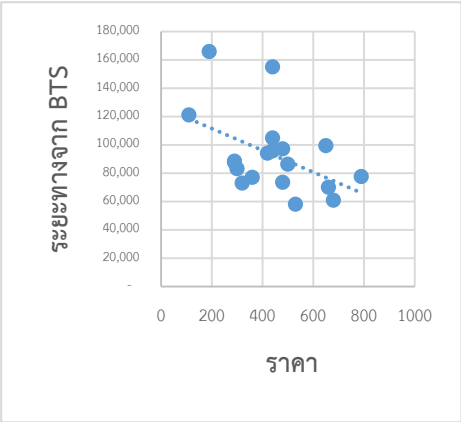
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 31 แสดงราคาและที่ตั้งของอาคารชุดรอบสถานีพระโขนง

พระโขนง					
ลำดับ	ชื่อคอนโด	ระยะห่างจาก BTS	ราคา	Y	Q
1	Rhythm Sukhumvit 44/1 (ริทึ่ม สุขุมวิท 44/1)	110	121,095	2011	3
2	The Room Sukhumvit 69 (เดอะ รูม สุขุมวิท 69)	190	165,790	2015	2
3	Bangkok Feliz Sukhumvit 69 (แบงค์คอก เฟ'ลิซ สุขุมวิท 69)	290	87,618	2012	1
4	Life @ Sukhumvit 67 (ไลฟ์ แอท สุขุมวิท 67)	290	88,411	2008	3
5	Life @ Sukhumvit (ไลฟ์ แอท สุขุมวิท)	320	72,966	2008	1
6	Sukhumvit Plus (สุขุมวิท พลัส)	300	83,140	2008	1
7	Vinn Sukhumvit 46 (วินน์ สุขุมวิท 46)	360	77,000	2010	4
8	Le Luk (เลอ ลักซ์)	440	104,804	2011	4
9	Sky walk Condominium (สกายวอลค์ คอนโดมิเนียม)	440	155,000	2015	1
10	Ficus Lane (ไฟคัส เลน)	440	95,691	2008	4
11	WYNE Sukhumvit (วายน์ สุขุมวิท)	420	94,123	2010	3
12	Condo One Sukhumvit 67 (คอนโด วัน สุขุมวิท)	480	73,557	2008	4
13	Tree Condo Sukhumvit 42 (ทรี คอนโด สุขุมวิท 42)	500	86,350	2012	2

พระโขนง					
ลำดับ	ชื่อคอนโด	ระยะห่างจาก BTS	ราคา	Y	Q
14	The Bloom Sukhumvit 71 (เดอะ บลูม สุขุมวิท 71)	480	97,183	2012	1
15	Zenith Place @ Sukhumvit (ซีนิธ เพลส สุขุมวิท)	530	58,065	2008	4
16	Plus 67 (พลัส 67)	660	70,000	2008	2
17	Chaiyapruk Place (ชัยพฤกษ์ เพลส)	680	60,883	2008	1
18	Life sukhumvit 48 (ไลฟ์ สุขุมวิท 48)	650	99,394	2016	3
19	Hive Sukhumvit 65 (ไฮฟ์ สุขุมวิท 65)	790	77,650	2008	2

กราฟที่ 4 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างราคาและระยะทางรอบสถานีพระโขนง



พื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีพระโขนง มีรูปแบบการใช้งานอาคารชุดอยู่หลากหลาย ได้แก่ ประเภทที่พัฒนาใกล้เคียงจะอยู่ในบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าโดยคอนโดเหล่านี้จะมีราคาในระดับเกรด เอ และระดับพรีเมียม ในส่วนการพัฒนาที่อยู่ในพื้นที่ตะวันออกเฉียงใต้มีการลงทุนคอนโดในระดับเกรด บี อันเนื่องมาจากบริบทพื้นที่ที่มีถนนสายหลักตัดขวางพื้นที่ทำให้การเข้าไปใช้รถไฟฟ้าบีทีเอสค่อนข้างยาก แต่มีกลุ่มคอนโดมิเนียมที่อยู่ในส่วนกลุ่มชุมชนทางทิศตะวันออกที่ห่างจากรถไฟฟ้าค่อนข้างมาแต่เกาะตัวอยู่บริเวณริมถนนเช่นกัน ตำแหน่งที่ตั้งโดยเฉลี่ยของคอนโดมิเนียมสถานีพระโนงอยู่ที่ 440 เมตร และราคาคอนโดมิเนียมโดยเฉลี่ยอยู่ที่ 93,090 บาทต่อตารางเมตร ในปัจจุบันโดยรอบสถานียงมีพื้นที่ว่างเปล่ารอการพัฒนาอยู่มากและรูปแบบโครงข่ายพื้นที่ยังมีน้อยอยู่

2) ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร

การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารของย่านสะพานควายที่มีอาคารชุดที่เอกชนลงทุนโดยมีราคาเฉลี่ยทั่วไปจะพบรูปแบบองค์ประกอบย่านดังนี้

<u>อาคารพักอาศัย</u> รูปแบบอาคารพกอาศัยในพื้นที่รอบสถานีพระโขนงส่วนใหญ่เป็นตึกแถวพักอาศัยและเป็นตึกแถวใช้งานแบบผสมผสานเกาะบนเส้นถนนหลักโดยเป็นรูปแบบการค้าขายอุปกรณ์และร้านค้าอาหารเกิดขึ้น โดยภายในพื้นที่ซอยจะเป็นบ้านที่มีกำแพงทึบหนาทำให้บรรยากาศไม่สงเสริมการเดินเท้านัก ส่วนคอนโดมิเนียมจะเกิดขึ้นรอบสถานีรถไฟฟ้า โดยคอนโดส่วนใหญ่ในพื้นที่จะติดกับถนนเส้นหลัก

<u>อาคารพาณิชยกรรม</u> รูปแบบพาณิชยกรรมนพื้นที่ย่านพระโขนงแห่งนี้ส่วนใหญ่จะเป็นพาณิชยกรรมโรงแรมพักอาศัย และสำนักงานค้าขายประเภทยานยนต์ที่มีความคล้ายคลึงในรูปแบบย่านชาน

เมืองโดยมีความสูง 2 – 3 ชั้นเป็นหลัก จะเกาะติดกับถนนเส้นหลักทั้งพระราม 4 และเส้นสุขุมวิท จะเห็นว่าในพื้นที่พระโขนงแห่งนี้มีปริมาณพาณิชยกรรมที่น้อยและไม่ได้เป็นแหล่งงานที่ใช้ประชากรที่มา

สิ่งอำนวยความสะดวก ในพื้นที่ย่านพระโขนงรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสแห่งนี้มีโรงพยาบาลรัฐกล้วยน้ำไทอยู่บนถนนพระราม 4 หากจากสถานีประมาณ 600 เมตร มีที่ทำการไปรษณีย์อยู่บริเวณใกล้เคียงสถานีรถไฟฟ้า จะเห็นได้ว่าพื้นที่แห่งนี้มีสิ่งอำนวยความสะดวกชุมชนน้อยส่วนใหญ่จะเกาะตัวอยู่บนถนนที่ยู่ห่างจากระยะเดินเท้าเพื่อไปใช้งาน

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

3) ลักษณะโครงข่ายถนน

แผนที่ 33 แสดงโครงข่ายทางสัญจรย่านพระโขนง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

โครงข่ายสัญจรในพื้นที่รอบสถานีพระโขนงจะเป็นในรูปแบบ ห่วงและแบบอมยิ้ม (Loop and lollipops) คือจะเป็นเส้นทางบรรจบกันขนาดใหญ่เชื่อมต่อกันเป็นบล็อกและแจกพื้นที่ภายในบล็อกด้วยถนนปลายตันเหมือนอมยิ้ม ยิ่งไปกว่านั้นพื้นที่ด้านเหนือจะเป็นบล็อกขนาดใหญ่มากอันเนื่องมาจากเดิมเคยเป็นพื้นที่อุตสาหกรรมมาก่อนและถูกปรับมาเป็นหมู่บ้านแสนสิริเกิดขึ้น และหมู่บ้านมีทางเข้าออกเพียงสองทาง ทำให้การพัฒนาพื้นที่โดยรอบเกิดการพัฒนาไม่มากอันเนื่องมาจากพื้นที่พักอาศัยของโครงการนี้ตันพื้นที่รอบสถานี โครงข่ายสัญจรด้านเหนือจึงวนอยู่ภายในพื้นที่ส่วนนั้น ๆ และเชื่อมต่อเข้าสู่ถนนเส้นหลักเป็นสำคัญ

4) รูปแบบการเดินทางของอาคารชุดสถานีพระโขนง

การศึกษาการเดินพฤติกรรมการเลือกการเดินทางในพื้นที่ของสถานีสะพานควายแห่งนี้ ได้ทำการสำรวจติดตามกลุ่มอาคาร 2 แห่งได้แก่ Rhythm Sukhumvit 44/1 และ WYNE Sukhumvit โดยทั้งสองมีความแตกต่างกันตาราคาและบริบทของพื้นที่ โดยมีรายละเอียดของกลุ่มประชากรใช้งานดังนี้

ตารางที่ 32 แสดงสัดส่วนการเดินทางของประชากรอาคารชุดสถานีพระโขนง

สถานี	เดิน	ยานยนต์	รับจ้าง	แท็กซี่(เดินทาง)
5.1สถานีพระโขนง(สูง)	57.69	42.31	0.00	0.00
5.2สถานีพระโขนง(ปานกลาง)	35.71	57.14	7.14	0.00

<u>อาคารชุดราคาสูง</u>

- การเดิน 57.69%
- ยานยนต์ส่วนตัว 42.31%
- จักรยานยนต์รับจ้าง 0%
- แท็กซี่เพื่อเดินทาง 0%

ในพื้นที่อาคารชุดที่มีราคาสูงของพระโขนงสัดส่วนการใช้งานการเดินทางโดนการเดินเข้าถึงสถานีค่อนข้างมากเนื่องจากคอนโดอยู่ติดกับรถไฟฟ้าโดยมีสัดส่วนการใช้งานร้อยละ 57.7 แต่อย่างไรก็ตามการที่ตำแหน่งที่ตั้งใกล้รถไฟฟ้าบีทีเอสแต่ก็ยังอยู่บนถนนสุขุมวิทที่เป็นเส้นหลักของเมือง การเลือกเดินทางของยานยนต์ส่วนตัวก็มีในปริมาณที่สู.เช่นกันโดยมีสัดส่วนร้อยละ 42.3 ในการเลือกเดินทางรูปแบบอื่น ๆ ไม่พบการใช้งานที่เกิดขึ้น

<u>อาคารชุดราคาทั่วไป</u>

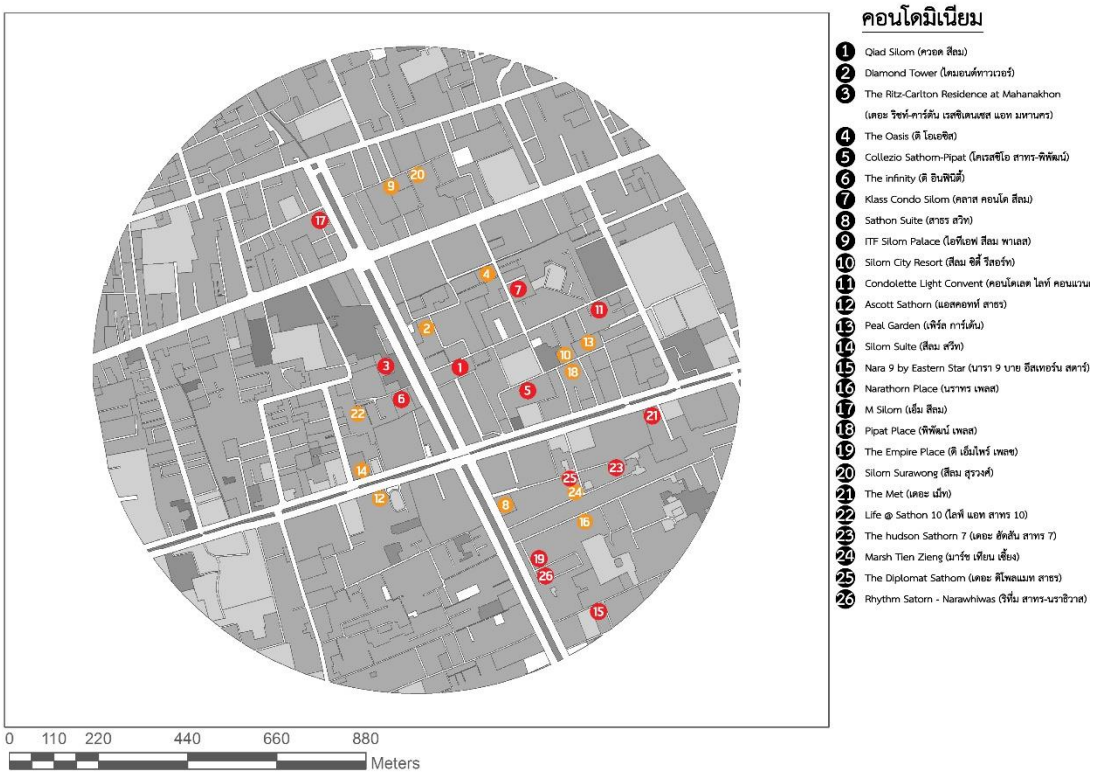
- การเดิน 35.71%
- ยานยนต์ส่วนตัว 57.14%
- จักรยานยนต์รับจ้าง 7.14
- แท็กซี่เพื่อเดินทาง 0%

ในพื้นที่อาคารชุดราคาทั่วไปของสถานีพระโขนงตำแหน่งที่ตั้งส่วนใหญ่มักจะอยู่ถัดออกไประยะประมาณหนึ่งบล็อกถนน หรืออยู่ในบริเวณซอยลึกเข้าถึงสถานีค่อนข้างยากการเลือกเดินทางของคอนโดมิเนียมราคาทั่วไปของสถานีพระโขนงจึงมีมีรูปแบบการเลือกเดินทางส่วนใหญ่จะใช้ยานยนต์ส่วนตัวโดยมีสัดส่วนร้อยละ 57.1 และมีการเดินเข้าสู่สถานีในสัดส่วน 35.7 และมีการใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้างมุ่งไปสู่สถานีในสัดส่วนร้อยละ 7

4.4.5 สถานีช่องนนทรี

1) ตำแหน่งที่ตั้งและราคาคอนโดมิเนียม

แผนที่ 34 แสดงตำแหน่งที่ตั้งของคอนโดมิเนียมรอบสถานีช่องนนทรี

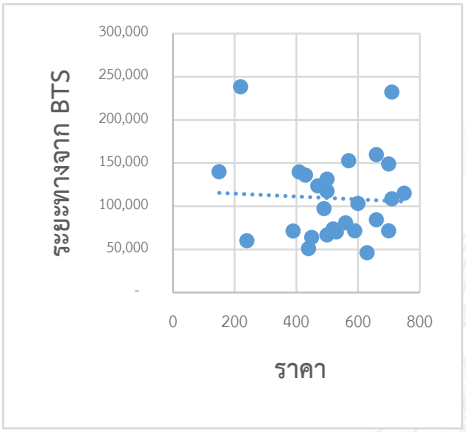


ตารางที่ 33 แสดงราคาและที่ตั้งของอาคารชุดรอบสถานีช่องนนทรี

ช่องนนทรี					
ลำดับ	ชื่อคอนโด	ระยะห่างจาก BTS	ราคา	Y	Q
1	Qiad Silom (ควอด สีลม)	150	139,743	2011	2
2	Diamond Tower (ไดมอนด์ทาวเวอร์)	240	59,776	2008	4
3	The Ritz-Carlton Residence at Mahanakhon (เดอะ ริซท์-คาร์ตัน เรสซิเดนเซส แอท มหานคร)	220	238,211	2013	2
4	The Oasis (ดี โอเอซิส)	390	71,154	2011	1
5	Collezio Sathorn-Pipat (โคเรสซิโอ สาทร-พิพัฒน์)	410	139,535	2010	3
6	The infinity (ดี อินฟินิตี้)	430	135,875	2008	1
7	Klass Condo Silom (คลาส คอนโด สีลม)	470	123,468	2013	2
8	Sathon Suite (สาธร สวีท)	440	50,769	2010	1
9	ITF Silom Palace (ไอทีเอฟ สีลม พาเลส)	450	63,736	2013	2
10	Silom City Resort (สีลม ซิตี้ รีสอร์ท)	490	97,146	2008	3
11	Condolette Light Convent (คอนโดเลต ไลท์ คอนแวนต์	500	131,262	2010	4
12	Ascott Sathorn (แอสคอทท์ สาธร)	500	66,575	2014	1
13	Peal Garden (เพิร์ล การ์เด้น)	530	70,000	2011	2
14	Silom Suite (สีลม สวีท)	520	73,614	2008	1
15	Silom Grand Terrace (สีลม แกรนด์ เทอเรส)	500	117,366	2008	2
16	Narathorn Place (นราทร เพลส)	560	80,577	2010	4
17	M Silom (เอ็ม สีลม)	570	152,499	2011	4
18	Pipat Place (พิพัฒน์ เพลส)	590	71,429	2008	2
19	The Empire Place (ดี เอ็มไพร์ เพลซ)	600	103,077	2008	1
20	Silom Surawong (สีลม สุรวงศ์)	630	46,036	2008	2

ช่องนนทรี					
ลำดับ	ชื่อคอนโด	ระยะห่างจาก BTS	ราคา	Y	Q
21	The Met (เดอะ เม็ท)	660	159,550	2008	2
22	Life @ Sathon 10 (ไลฟ์ แอท สาทร 10)	660	84,125	2008	1
23	The hudson Sathorn 7 (เดอะ ฮัดสัน สาทร 7)	700	148,924	2015	2
24	Marsh Tien Zieng (มาร์ช เทียน เจี้ยง)	700	71,429	2012	1
25	The Diplomat Sathorn (เดอะ ดิโพลแมท สาธร)	710	232,115	2015	4
26	Rhythm Satorn - Narawhiwas (ริทึ่ม สาทร-นราธิวาส)	710	108,513	2012	2
27	Nara 9 by Eastern Star (นารา 9 บาย อีสเทอร์น สตาร์)	750	115,000	2013	3

กราฟที่ 5 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างราคาและระยะทางรอบสถานีช่องนนทรี



ในพื้นที่รอบสถานีช่องนนทรีจะเห็นว่าการตั้งของพื้นที่คอนโดมิเนียมในพื้นที่มีการกระจายตัวอย่างไม่มีทิศทาง อันเนื่องจากพื้นที่ช่องนนทรีอยู่ใกล้เคียงกับศูนย์กลางเศรษฐกิจ ทำให้การพัฒนาย่านมีความหนาแน่นอยู่แล้วในพื้นที่ ซึ่งกลุ่มประเภทอาคารชุดในพื้นที่ส่วนใหญ่จะเป็นประเภทเกรด เอ เกือบทั้งหมด ในส่วนที่มีเกรดบีจะอยู่ห่างจนเกือบหลุดระยะเดินเข้าถึงรถไฟฟ้าบีทีเอส ทำให้เห็นแนวโน้มของย่านพักอาศัยแห่งนี้ว่ามีราคาค่อนข้างสูง และในพื้นที่มีถนนเส้นหลักพาดผ่านอยู่หลายสาย อีกทั้งถนนจากคอนโดมิเนียมเองก็เดินตรงเข้าสู่บีทีเอสได้ทั้งหมดเช่นกัน แต่อย่างไรก็ตามหากดูความสัมพันธ์ของการใช้ประโยชน์ที่ดินจะเห็นว่าพื้นที่ใกล้เคียงกับรถไฟฟ้าบีทีเอสไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือจะมีความหนาแน่นของพาณิชยกรรมมากกว่าทั่วไป แต่อย่างไรก็ตามพื้นที่พักอาศัยก็จะอยู่ลึกเข้าไปมากกว่า 400 เมตรเป็นหลักแต่มีความหนาแน่นค่อนข้างมาก ตำแหน่งที่ตั้งของคอนโดมิเนียมโดยเฉลี่ยของสถานีช่องนนทรีอยู่ที่ 512 เมตร และมีราคาเฉลี่ยของคอนโดมิเนียมในพื้นที่อยู่ที่ 109,314 บาทต่อตารางเมตร

2) ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร

การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารในย่านช่องนนทรีที่มีการลงทุนของอาคารชุดราคาสูงแห่งนี้จะพบการใช้งานรูปแบบต่าง ๆ ของอค์ประกอบย่านดังนี้

<u>อาคารพักอาศัย</u> รูปแบบอาคารพักอาศัยในย่านนี้ในพื้นที่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าในปัจจุบันอยู่ในช่วงระยะมากกว่า 400 เมตร และมีคอนโดมิเนียมเกิดขึ้นมาก แต่ในพื้นที่ในซอยก็ยังมีบ้านเดี่ยวและตึกแถวอยู่มากโดยมีลักษณะเป็นที่พักอาศัยชั้นดีมีที่จอดรถอยู่หน้าอาคารและเป็นรั้วเปิด สามารถมองเข้าไปยังพื้นที่ได้ และจะมีคอนโดมิเนียมเกิดขึ้นกระจายตัวตามพื้นที่โดยส่วนใหญ่การพัฒนาจะใกล้ถัดมาจากพื้นที่รอบสถานีที่มีตึกออฟฟิตตั้งอยู่ โดยเฉลี่ยแล้วพื้นที่ช่องนนทรีแห่งนี้จะมีอาคารพักอาศัยแบบผสมผสานเกาะตัวแทรกอยู่ไม่มากนักจะอยู่ในซอยก่อนเข้าถึงย่านพักอาศัยเนื่องจากอาคาร

สำนักงานส่วนใหญ่มีการใช้งานเป็นร้านค้าอยู่ใต้อาคารรูปแบบการใช้พื้นที่พักอาศัยเป็นร้านค้าจึงหาได้ยาก

ภาพที่ 9 รูปแบบที่พักอาศัยในย่านช่องนนทรี

อาคารพาณิชยกรรม รูปแบบพาณิชยกรรมในพื้นที่ช่องนนทรีจะแบ่งได้หลัก ๆ คือ อาคารสำนักงานขนาดใหญ่ที่กระจุกตัวกันอยู่รอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ซึ่งอาคารดังกล่าวนี้เป็นพื้นที่แหล่งงานสำคัญที่หนึ่งของกรุงเทพ และพาณิชยกรรมอีกประเภทคือพาณิชยกรรมร้านค้า โดยมีความหลากหลายในพื้นที่ เช่น ร้านค้าริมทางในซอยและริมถนนเพื่อรองรับพนักงานในอาคารสำนักงานและร้านอาหารต่างชาติที่อยู่ในซอยด้านในใกล้เคียงกับพาณิชยกรรมโรงแรมที่เกาะตัวอยู่ใกล้เคียงกับอาคารชุดรอบสถานีเช่นกัน

ภาพที่ 10 รูปแบบพาณิชยกรรมในย่านช่องนนทรี

<u>สิ่งอำนวยความสะดวก</u> รูปแบบสิ่งอำนวยความสะดวกของย่านช่องนนทรีในพื้นที่มีโรงเรียนกว่างเจ้า และโรงเรียนเอกชนเซนต์โยเซฟคอนเวนต์อยู่ขอบพื้นที่ระยะทาง 800 เมตรติดกับย่านพักอาศัยบ้านเดี่ยว มีโรงพยาบาลบางรัก โรงพยาบาลเอกชนเซนต์หลุยส์ และโรงพยาบาลบีเอ็นเอชในพื้นที่ระยะห่างจากสถานีประมาณ 600 เมตร ทำให้เห็นว่าสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ส่วนใหญ่ของสถานีช่องนนทรีย์จะเป็นการให้บริการชองเอกชนเป็นหลักที่สามารถบ่งบอกถึงรายได้ประชากรที่ใช้บริการในย่านได้อย่างดี

3) ลักษณะโครงข่ายถนน

แผนที่ 35 แสดงโครงข่ายทางสัญจรย่านช่องนนทรี

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

โครงข่ายของพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าช่องนนทรี มี 2 ลักษณะได้แก่ ในพื้นที่รอบสถานีระยะ 400 เมตร โครงข่ายของบล็อกที่เกิดขึ้นจะเป็นในลักษณะ ห่วงและอมยิ้ม (Loop and lolipops) โดยพื้นที่ช่องนนทรีย์แห่งนี้จะมีลักษณะขนาดบล็อกที่เล็กกว่าสถานีอื่น ๆ และภายในบล็อกจะมีถนนที่เป็นลูบอยู่เพื่อไปยังพื้นที่อื่น ๆ ได้ และในห่วงจะมีเส้นที่แจกเข้าพื้นที่ปลายตันในพื้นที่ลูบที่ใหญ่ ซึ่งการใช้โครงข่ายประเภทนี้จะมีพื้นที่พัฒนาที่ดินอยู่ในลูบแต่เนื่องจากช่องนนทรีย์ทีลูบที่ใหญ่การเข้าไปในพื้นที่จะแจกด้วยถนนปลายตัน การสัญจรจากประเภทนี้จึงมีระยะการเข้าออกพื้นที่ที่มากกว่าแบบเส้นทางชิ้นส่วนคู่ขนาด แต่จะเดินทางสะดวกสบายกว่าแบบห่วงกิ่งไม้ เพราะมีเส้นทางห่วงที่สามารถเชื่อมต่อพื้นที่เส้นทางหลักมากกว่า หากมองการพัฒนาจากการใช้งานที่ดินข้างต้นจะเห็นว่า ในพื้นที่ช่องนนทรีย์แห่งนี้จะพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมติดกับถนนเส้นหลัก ลในห่วงในพื้นที่จะเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินพักอาศัยทั้งสิ้น

4) รูปแบบการเดินทางของอาคารชุดสถานีช่องนนทรี

การศึกษาการเดินพฤติกรรมการเลือกการเดินทางในพื้นที่ของสถานีอารีย์แห่งนี้ ได้ทำการสำรวจติดตามกลุ่มอาคาร 2 แห่งได้แก่ อาคาร Sathorn Suite และ Peal Garden Condominium โดยทั้งสองมีความแตกต่างกันตามเกรดและบริบทของพื้นที่ โดยมีรายละเอียดของกลุ่มประชากรใช้งานดังนี้

ตารางที่ 34 แสดงสัดส่วนการเดินทางของประชากรอาคารชุดสถานีช่องนนทรี

สถานี	เดิน	ยานยนต์	รับจ้าง	แท็กซี่(เดินทาง)
3.1สถานีช่องนนทรี(สูง)	66.67	33.33	0.00	0.00
3.2สถานีช่องนนทรี(ปานกลาง)	55.00	30.00	5.00	10.00

<u>อาคารชุดราคาสูง</u>

- การเดิน 66.67%
- ยานยนต์ส่วนตัว 33.33%
- จักรยานยนต์รับจ้าง 0%
- แท็กซี่เพื่อเดินทาง 0%

ในพื้นที่อาคารชุดที่มีราคาสูงของสถานีช่องนนทรีสัดส่วนการใช้งานการเดินทางส่วนใหญ่มีการเลือกเดินออกมาใช้งานสถานีรถไฟฟ้าโดยมีสัดส่วนร้อยละ 66.67 และมีสัดส่วนการเลือกเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 33.33 ในสถานีช่องนนทรีย์คอนโดมิเนียมราคาสูงส่วนใหญ่จะอยู่ใกล้บริเวณสถานีแต่จะถัดเข้าไปจากพื้นที่สำนักงานเล็ก รูปแบบจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่จึงไม่เกิดขึ้นในบริเวณพักอาศัย

<u>อาคารชุดราคาทั่วไป</u>

- การเดิน 55%
- ยานยนต์ส่วนตัว 30%
- จักรยานยนต์รับจ้าง 5%
- แท็กซี่เพื่อเดินทาง 10%

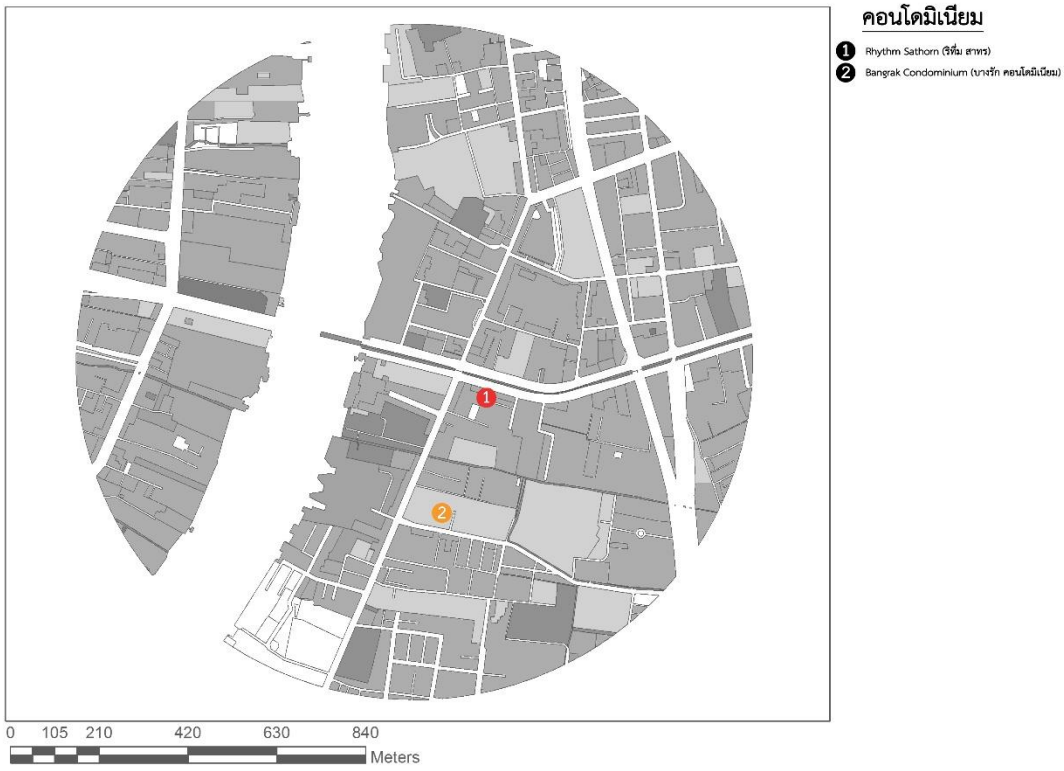
ในพื้นที่อาคารชุดราคาทั่วไปจะตั้งอยู่ในตำแหน่งกระจายตัวไปตามพื้นที่และมีระยะไกลกว่าอาคารชุดราคาสูง แต่โดยส่วนใหญ่ประชากรในอาคารชุดจะเลือกเดินทางเท้าออกมายังพื้นที่สถานีโดยมีสัดส่วนร้อยละ 55 และมีการใช้ยานยนต์ส่วนตัวร้อยละ 30 และมีการเลือกใช้ยานยนต์รับจ้างร้อยละ 5 และเลือกเดินทางโดยแท็กซี่ออกนอกพื้นที่ร้อยละ 10

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

4.4.6 สถานีสะพานตากสิน

1) ตำแหน่งที่ตั้งและราคาคอนโดมิเนียม

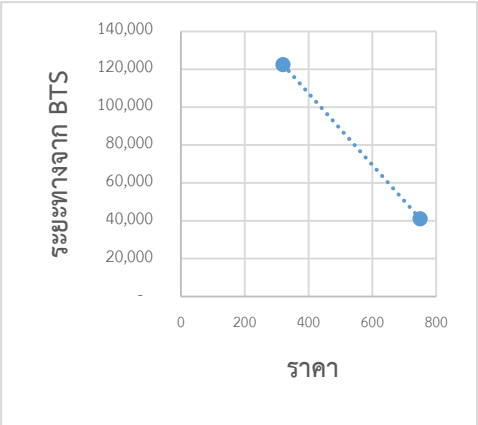
แผนที่ 36 แสดงตำแหน่งที่ตั้งของคอนโดมิเนียมรอบสถานีสะพานตากสิน



ตารางที่ 35 แสดงราคาและที่ตั้งของอาคารชุดรอบสถานีสะพานตากสิน

สะพานตากสิน					
ลำดับ	ชื่อคอนโด	ระยะห่างจาก BTS	ราคา	Y	Q
1	Rhythm Sathorn (ริทึ่ม สาทร)	320	122,458	2012	1
2	Bangrak Condominium (บางรัก คอนโดมิเนียม)	750	41,045	2012	4

กราฟที่ 6 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างราคาและระยะทางของคอนโดมิเนียมสถานีสะพานควาย



ในพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีสะพานตากสินมีการลงทุนคอนโดในช่วงที่ศึกษาอยู่ไม่มากและจะมีการพัฒนาลงไปในทางทิศทางใต้เป็นหลัก อันเนื่องมาจากพื้นที่ด้านเหนือมีชุมชนเดิมอยู่ทำให้มีการขายที่ดินเพื่อพัฒนาน้อย ซึ่งรูปแบบการพัฒนาของอาคารชุดในสถานีแห่งนี้จะสังเกตได้ 2 ประเภทคือพื้นที่ที่ติดกับรถไฟฟ้า ประเภทนี้มีราคาแพงอันเนื่องมาจากมี

พื้นที่ใกล้กับแม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนค่อนโดมิเนียมราคาทั่วไปมีลักษณะตั้งอยู่ติดถนนโดยใช้ยานยนต์เป็นหลัก และส่วนอื่นๆของพื้นที่ส่วนใหญ่จะเป็นย่านพักอาศัยเดิมที่ไม่ค่อยมีการพัฒนาบนพื้นที่ พื้นที่รอบสถานีสะพานตากสินจะรูปแบบการลงทุนแบบอพาร์ทเม้นท์ในพื้นที่ค่อนข้างมากเป็นการลงทุนสำหรับเช่าอยู่พักอาศัยชั่วคราวของกลุ่มคนบางกลุ่ม เช่น นักเรียนนักศึกษา โดยพื้นที่ตั้งของคอนโดมิเนียมเฉลี่ยอยู่ที่ 535 เมตร และมีราคาเฉลี่ยอยู่ที่ 81,751 บาทต่อตารางเมตร

2) ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร

การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารในย่านสะพานตากสินที่มีการลงทุนของอาคารชุดราคาทั่วไปในพื้นที่จะพบรูปแบบการใช้งานของลักษณะองค์ระกอบย่านดังนี้

<u>อาคารพักอาศัย</u> รูปแบบการใช้งานอาคารพักอาศัยของพื้นที่ย่านสาพนตากสินส่วนใหญ่ยังเป็นลักษณะชุมชนเดิมที่มีรูปแบบอาคารเป็นตึกแถวและใช้งานแบบผสมผสานเป็นการค้าขายเกาะตามเส้นถนนเกือบทั้งหมดโดยรูปแบบย่านสะพานตากสินนี้มีบรรยากาศเป็นเมืองเก่าริมน้ำจึงทำให้มีรูปแบบการใช้งานพื้นที่เป็นชุมชน มีบ้านเดี่ยวอยู่มากในกลางบล็อกที่เข้าถึงยากก พื้นที่อาคารชุดและอาคารพาณิชยกรรมอื่น ๆ จึงพัฒนาตามพื้นที่ที่สามารถหาได้ พื้นที่โดยรอบก็มีการพัฒนาเพื่อใช้งานให้สอดคล้องกันไป เช่น มีร้านค้า ร้านอาหารเกิดขึ้นเพื่อตอบรับปริมาณคนที่มากขึ้น

ภาพที่ 11 รูปแบบที่พักอาศัยในย่านสะพานตากสิน

อาคารพาณิชยกรรม โดยส่วนใหญ่พาณิชยกรรมในพื้นที่สะพานตากสินจะเป็นพาณิชยกรรมโรงแรมเพราะมีพื้นที่ติดกับแม่น้ำเจ้าพระยาทำให้เหมาะกับการเข้ามาพักผ่อน ซึ่งอาคารพาณิชยกรรมโรงแรมที่อยู่ใกล้บริเวณริมน้ำมีขนาดใหญ่จึงทำให้พื้นที่ถูกใช้งานไปเยอะ และในพื้นที่สะพานตากสินก็มีศูนย์การค้าโรบินสัน (Community mall) ที่เป็นศูนย์การค้าระดับชุมชนให้บริการทางทิศเหนือของพื้นที่ และมีร้านค้าเกิดทั้งในอาคารและริมฟุตบาทตลอดทาง

สิ่งอำนวยความสะดวก ในพื้นที่สะพานตากสินจะมีท่าเรือเพื่อไว้สำหรับเปลี่ยนถ่ายสัญจรบริเวณวัดยานนาวาซึ่งเป็นขนส่งสำคัญอีกอย่างหนึ่งที่มีคนเข้ามาใช้งานในพื้นที่ และมีโรงเรียนอยู่ในพื้นที่ระยะห่างจากรถไฟฟ้าบีทีเอสประมาณ 800 เมตร ได้แก่ โรงเรียนสตรีศรีสุริโยทัย โรงเรียนโกศลวิทยา โรงเรียนวัดดอน และมีมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพ (พระนครใต้) อยู่ในพื้นที่ และมีพื้นที่ทางศาสนาอยู่ในพื้นที่ ได้แก่ วัดยานนาวา

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

3) ลักษณะโครงข่ายถนน

แผนที่ 37 แสดงโครงข่ายทางสัญจรย่านสะพานควาย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

โครงข่ายสัญจรรอบสถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสิน มี 2 ลักษณะ ในระยะ 400 เมตรรอบสถานีจะเป็นรูปแบบ ห่วงแบบอมยิ้ม (Loop and lollipops) โดยพื้นที่จะเป็นบล็อกขนาดใหญ่บรรจบกันและมีซอยตันเพื่อแจกเข้าสู่บล็อกพื้นที่ ทำให้ภายในบล็อกไม่มีการเชื่อมต่อกัน และอีกลักษณะที่อยู่ในระยะ 800 เมตรจะเป็นลักษณะ ชิ้นส่วนคู่ขนาน (Fragment parallel) เชื่อมต่อบรรจบกันทุกบล็อก และในบริเวณนี้เป็นพื้นที่สาธารณูปการ คือ โรงเรียน ทั้งด้านทิศเหนือและทิศใต้ ซึ่งในบริเวณนี้เป็นชุมชนพักอาศัยเดิมทำให้การใช้งานพื้นที่เหมือนเป็นเหมือนศูนย์กลางชุมชนย่อย ในลักษณะการสัญจรในพื้นที่ 2 ประเภทที่ที่เกิดขึ้นก็มีส่วนทำให้เกิดการใช้งานของพื้นที่ที่จะไปบ่งชี้ในส่วนต่อไป

4) รูปแบบการเดินทางของอาคารชุดสถานีสะพานตากสิน

การศึกษาการเดินพฤติกรรมการเลือกการเดินทางในพื้นที่ของสถานีสะพานควายแห่งนี้ ได้ทำการสำรวจติดตามกลุ่มอาคาร 2 แห่งได้แก่ Rhythm Sathorn และ Bangrak Condominium โดยทั้งสองมีความแตกต่างกันตาราคาและบริบทของพื้นที่ โดยมีรายละเอียดของกลุ่มประชากรใช้งานดังนี้

ตารางที่ 36 แสดงสัดส่วนการเดินทางของประชากรอาคารชุดสถานีสะพานควาย

สถานี	เดิน	ยานยนต์	รับจ้าง	แท็กซี่(เดินทาง)
6.1สถานีสะพานตากสิน(สูง)	71.43	9.52	0.00	19.05
6.2สถานีสะพานตากสิน(ปานกลาง)	13.33	62.22	4.44	20.00

<u>อาคารชุดราคาสูง</u>

- การเดิน 71.4%
- ยานยนต์ส่วนตัว 9.5%
- จักรยานยนต์รับจ้าง 0%
- แท็กซี่เพื่อเดินทาง 19%

ในพื้นที่อาคารชุดที่มีราคาสูงของสถานีสะพานตากสินมีการเลือกเดินทางโดยการเดินเข้าไปยังสถานีโดยมีสัดส่วนร้อยละ 71.4 และมีการเลือกใช้งานยานยนต์ส่วนตัวร้อยละ 9.5 แล้วมีการเลือกเดินทางโดยรถแท็กซี่เพื่อออกเดินทางโดยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 19

<u>อาคารชุดราคาทั่วไป</u>

- การเดิน 13.3%
- ยานยนต์ส่วนตัว 62.2%
- จักรยานยนต์รับจ้าง 4.4%
- แท็กซี่เพื่อเดินทาง 20%

ในพื้นที่อาคารชุดราคาทั่วไปส่วนใหญ่อยู่ห่างจากสถานีค่อนข้างไกลโดยตำแหน่งที่ตั้งจะเน้นไปในการวางตัวกับถนนเป็นหลัก โดยมีการเลือกเดินทางส่วนใหญ่โดยยานยนต์ส่วนตัวคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 62.2 และมีการเดินทางเข้าไปยังพื้นที่สถานีเพียง 13.3 โดยเดินตรงเข้าถึงสถานีและมีการใช้ยานยนต์รับจ้างร้อยละ 4.4 และเลือกใช้แท็กซี่เพื่อเดินทางไปยังพื้นที่อื่น ๆ ร้อยละ 20

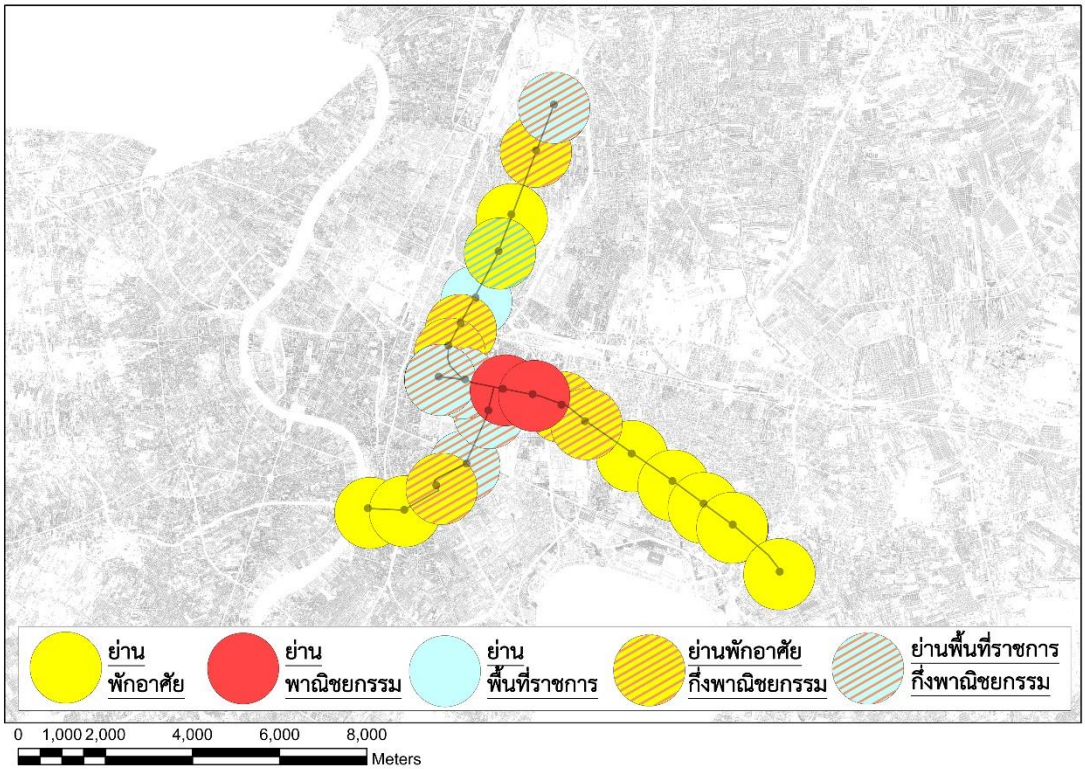
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

บทที่ 5

การวิเคราะห์และสรุปผล

การศึกษารูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและการเข้าถึงสถานีของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดรอบสถานีบีทีเอสจากการจำแนกการใช้งานพื้นที่รถไฟฟ้าบีทีเอสทำให้เห็นว่าการใช้งานรถไฟฟ้าบีทีเอสในปัจจุบันมีการใช้งานเป็นแหล่งที่พักอาศัยค่อนข้างมาก และในแหล่งที่พักอาศัยต่าง ๆ ก็มีการพัฒนาลงทุนอาคารชุดของเอกชนที่เกิดขึ้นอย่างมากมาย นอกจากนี้แล้วการพัฒนาอาคารชุดก็ส่งผลกระทบการใช้ที่ดินทางตรงเช่นกันเกี่ยวกับพฤติกรรมการเดินทางและใช้งานพื้นที่พักอาศัยโดยรอบ ซึ่งจะอธิบายดังต่อไปนี้

5.1 รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส



แผนที่ 38 แสดงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีรถไฟฟ้าในปัจจุบัน

รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีในปัจจุบันที่เกิดขึ้นสามารถจำแนกได้ 5 ประเภท ตามแผนที่ 5-1 ได้แก่

1) รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีแบบพื้นที่พักอาศัย

พื้นที่รูปแบบพักอาศัยเป็นหลักโดยส่วนมากในพื้นที่จะมีเพียงย่านพักอาศัยจำนวนมาก โดยพาณิชยกรรมจะแทรกตัวไปเล็กน้อย และจะมีการใช้งานพื้นที่พักอาศัยแบบผสมผสานแทรกตัวเพื่อให้บริการด้านพาณิชยกรรม โดยส่วนมากย่านประเภทนี้มีนัยยะ 2 รูปแบบ คือ ย่านเก่าที่ไม่มีการพัฒนาใหม่มาก เช่น สะพานตากสิน สุรศักดิ์ สะพานควาย หรือย่านที่เกิดใหม่ด้านตะวันออกที่เป็นที่พักอาศัยมาก่อน เช่น พระโขนง อ่อนนุช

2) รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีแบบพื้นที่พาณิชยกรรม

พื้นที่รูปแบบพาณิชยกรรมที่โดดเด่นเป็นหลักจะอยู่ใจกลางเมืองที่เป็นศูนย์กลางพื้นที่ทางธุรกิจ ได้แก่ย่าน ชิดลม เพลินจิต โดยพื้นที่จะหนาแน่นไปด้วยอาคารพาณิชยกรรมทั่วทั้งพื้นที่และแทรกตัวด้วยอาคารพักอาศัยหนาแน่นสูง

3) รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีแบบพื้นที่ราชการหรืออำนวยความสะดวก

พื้นที่รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่ออำนวยความสะดวกโดยส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่ราชการ สถานศึกษา และสวนสาธารณะ โดยมีลักษณะเด่นเพื่อเข้ามาทำกิจกรรมเฉพาะพื้นที่ ได้แก่ อนุสาวรีย์ชัยสมรูมิ ที่มีสำนักงานราชการตั้งอยู่อยู่มากและมีโรงพยาบาลคอยให้บริการ

4) รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีที่แบบพักอาศัยกึ่งพาณิชยกรรม

พื้นที่รูปแบบสถานีพักอาศัยกึ่งพาณิชยกรรมในย่านลักษณะนี้ส่วนใหญ่จะเป็นย่านพักอาศัยใกล้ศูนย์กลางพาณิชยกรรม หรือติดกับย่านที่มีพาณิชยกรรมหนาแน่น ได้แก่ ช่องนนทรี นานา อโศก ราชเทวี พญาไท สะพานควาย

5) รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีแบบพื้นที่ราชการกึ่งพาณิชยกรรม

พื้นที่รูปแบบสถานีราชการกึ่งพาณิชยกรรมในรูปแบบย่านประเภทนี้จะเป็นพื้นที่สำนักงาน หรือสถานีศึกษาและมีรูปแบบพาณิชยกรรมเพื่อส่งเสริมการใช้งานรวมกัน เช่น สนามกีฬาแห่งชาติ สยาม ศาลาแดง ราชดำริ

6) รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีแบบพักอาศัยถึงพื้นที่ราชการ

พื้นที่รูปแบบพักอาศัยกึ่งพื้นที่ราชการจะเป็นย่านพักอาศัยที่เกิดจากแหล่งงานของราชการ มีลักษณะคล้ายคลึงกับพื้นที่พาณิชยกรรมเพียงแต่พื้นที่ไม่สามารถเชื่อมต่อเข้าออกได้เหมือนย่านอื่น ๆ เนื่องจากพื้นที่ราชการเป็นพื้นที่รักษาความปลอดภัย ได้แก่ สนามเป้า

จากรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินข้างต้นทำให้เห็นว่าพื้นที่เมืองยังคงมีย่านพาณิชยกรรมที่รวมตัวกันอยู่บริเวณศูนย์กลางเมืองและมีการกระจายตัวอยู่บริเวณโดยรอบ ในสถานีแหล่งพักอาศัยส่วนใหญ่จะอยู่ในพื้นที่ถัดจากแหล่งงานจนถึงปลายสถานี จากรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินข้างต้นการพัฒนารถไฟฟ้าจะทำให้ประสิทธิภาพการเดินทางเข้าสู่แหล่งงานมีประสิทธิภาพมาก แต่อย่างไรก็ตามก็ขึ้นอยู่กับย่านพักอาศัยรอบสถานีซึ่งงานจิวัยครั้งนี้มุ้งหวังในการค้นหาคำตอบจากสำรวจกลุ่มอาคารชุด โดยสามารถอธิบายได้ด้วยตำแหน่งที่ตั้ง ราคาอาคารชุด และพฤติกรรมที่เกิดขึ้นจากส่วนต่อไป

5.2 ความสัมพันธ์ของราคาอาคารชุดรอบสถานีกับระยะทางที่เกิดขึ้น

จากข้อมูลตำแหน่งที่ตั้งและราคาของอาคารชุดที่เกิดขึ้นในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาของสถานีที่เป็นแหล่งที่พักอาศัยทั้งหมด 15 สถานี (ภาคผนวก) นำมาเป็นปัจจัยในการนำมาวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นโดยใช้โปรแกรมวิเคราะห์ทางสถิติ SPSS (Statistical Package for the social science) หาความสัมพันธ์ (Correlations) ของปัจจัยระยะทางและราคาอาคารชุด โดยใช้ปีเป็นตัวกำหนดปัจจัย โดยสามารถอธิบายได้ดังนี้

ตารางที่ 37 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของระยะทางและราคาอาคารชุด

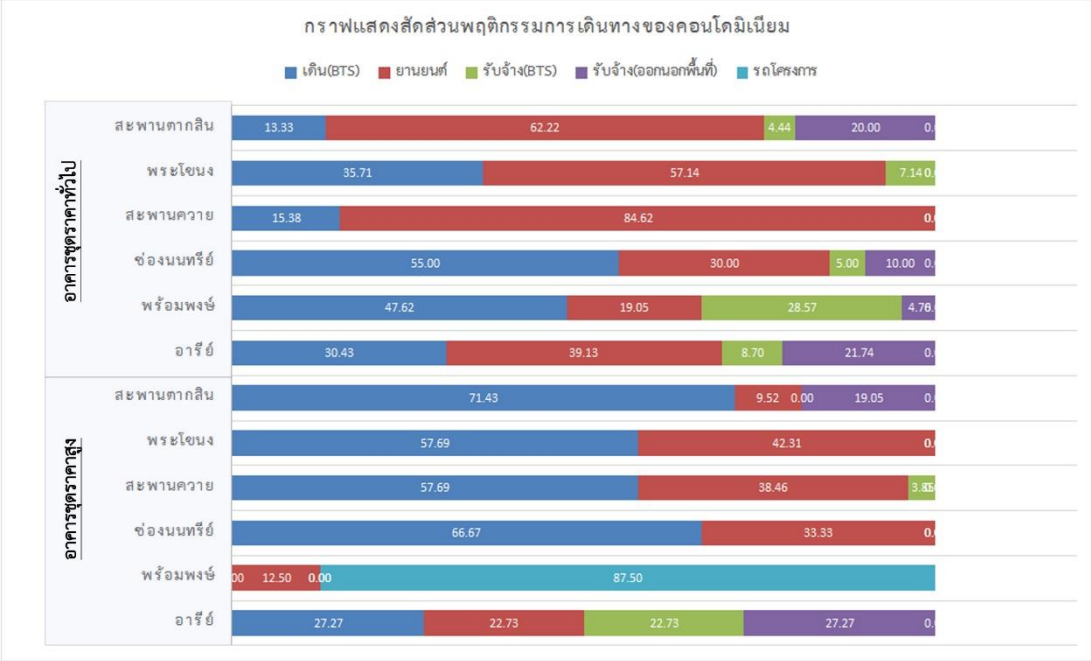
Correlations

Control Variables			ระยะ	ราคา
ปี	ระยะ	Correlation	1.000	-.240
		Significance (2-tailed)	.	.000
		df	0	258
	ราคา	Correlation	-.240	1.000
		Significance (2-tailed)	.000	.
		df	258	0

จากตาราง 5.1 จะเห็นว่าระยะทางและราคามีค่าเป็นลบ (-) หมายถึงความสัมพันธ์ของทั้งสองปัจจัยมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงข้ามกันทำให้สามารถอธิบายในเชิงสถิติของการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีของอาคารชุดได้ว่าระยะทางที่มากขึ้นทำให้ราคาลดลง หรือ ราคาจะลดลงตามระยะทาง ซึ่งผลการวิเคราะห์มีนัยยะทางสถิติ ค่า Significance ที่ .000 ที่น้อยกว่า .05 ทำให้เห็นว่ามีความสัมพันธ์กันในเชิงสถิติ

5.3 พฤติกรรมการเดินทางและเข้าถึงสถานีของผู้อยู่อาศัย

จากข้อมูลที่ตั้งและราคาจึงเป็นตัวกำหนดสุ่มเลือกการสำรวจพฤติกรรมที่เกิดขึ้นทั้งหมด 6 สถานที่ โดยมีปัจจัยด้านราคาเป็นตัวกำหนดการลงศึกษา โดยได้ทำการศึกษาสถานีละ 2 ประเภท คือ อาคารชุดราคาสูง และอาคารชุดราคาทั่วไป ที่เกิดขึ้นโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า ซึ่งแต่ละสถานีมีการใช้งานการเข้าถึงสถานีดังนี้



กราฟที่ 7 แสดงสัดส่วนพฤติกรรมการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในคอนโดมิเนียม

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

จากกราฟ 5-1 จะเห็นว่า สัดส่วนการเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าของอาคารชุดราคาสูงมีพฤติกรรมการเดินเข้าสู่สถานีค่อยข้างมากกว่าอาคารชุดราคาทั่วไป ที่มีปัจจัยระยะการเดินทางเกี่ยวเนื่อง แต่อย่างไรก็ตามในคอนโดมิเนียมราคาสูงย่านพร้อมพงษ์เส้นสุขุมวิท 24 ตลอดเส้นทาง พบว่าทางโครงการคอนโดในย่านนั้นได้มีการให้บริการรถโครงการและจากพฤติกรรมที่ค้นพบจะเห็นว่าประชากรในคอนโดมิเนียมส่วนใหญ่จะเลือกใช้การเดินทางเพื่อเข้าไปสู่ตัวสถานีรถไฟฟ้าแต่ในขณะที่อาคารชุดราคาทั่วไปจะเกาะตัวอีกละแวกหนึ่งในระยะทางที่ไกลกว่า และระยะการเข้าถึงสถานีที่ยากกว่า พฤติกรรมการเลือกเดินทางของอาคารชุดนั้น ๆ จะมี 2 ลักษณะ คือ การใช้จักรยานยนต์รับจ้างเพื่อเข้าไปสู่สถานีแม้ว่าจะเป็นระยะเพียงไม่กี่เลี้ยวจากการเดินทาง และกลุ่มประชากรอีกส่วนหนึ่งตัดสินใจใช้ยานยนต์ส่วนตัวในการเดินทาง และใช้แท็กซี่เพื่อออกเดินทาง โดยมีสัดส่วนรวมกันถึง 58.11 ในทางตรงกันข้ามประชากรอาคารชุดราคาสูงกลับมีการเลือกการเดินทางโดยยานยนต์และรับจ้างเพียงร้อยละ 34.42

กราฟที่ 8 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของพฤติกรรมการเดินกับที่ตั้งอาคารชุด

Correlations

Control Variables			เดิน	ระยะทาง
ประเภทคอนโด	เดิน	Correlation	1.000	-.625
		Significance (2-tailed)	.	.040
		df	0	9
	ระยะทาง	Correlation	-.625	1.000
		Significance (2-tailed)	.040	.
		df	9	0

เมื่อลองนำข้อมูลระยะทางที่ตั้งของอาคารชุดกับพฤติกรรมการเดินเข้าสู่สถานีจะเห็นได้ว่ามีความสัมพันธ์ตรงกันข้ามกัน โดยมีนัยยะสำคัญทางสถิติที่ 0.40 และมีความสัมพันธ์และผกผัน หากนำไปสร้างแบบจำลองความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้น โดยสามารถคาดการณ์ได้ดังนี้

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		
		B	Std. Error	Beta	t	Sig.
1	(Constant)	65.223	11.021		5.918	.000
	ระยะทาง	-.060	.023	-.640	-2.632	.025

a. Dependent Variable: เดิน

สัดส่วนการใช้งานการเดินเข้าสู่พื้นที่สถานีมีความสัมพันธ์กับระยะทางในทิศทางแปรผักผันกัน โดยมีสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์อยู่ที่ -.640 โดยมีนัยยะสำคัญทางสถิติอยู่ที่ระดับ .025 และมีความคลาดเคลื่อนของการพยากรณ์ที่ +,- 11.021 โดยมีสมการคาดการสัดส่วนเมื่อทราบระยะทางเป็น “สัดส่วนการเดินเท้าเข้าสู่สถานี = 65.223 + (-.06)(ระยะทาง)”

โมเดลที่เกิดขึ้นเกิดจากพฤติกรรมการเดินเท้าของอาคารชุด 6 สถานี ของรูปแบบอาคารชุด 2 ประเภท โดยจะสามารถชี้ชัดว่า ในระยะ 400 เมตร สัดส่วนการใช้งานการเดินที่เกิดขึ้นจะอยู่ที่ 41.22% และในระยะที่ 600 เมตรจะอยู่ที่ 29.22% ในระยะที่ 800 เมตรจะเหลือเพียง 17.22% เท่านั้น ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าพฤติกรรมการเดินของประชากรอาคารชุดโดยรอบสถานีจะเกิดจากอาคารชุดที่อยู่ในบริเวณที่ใกล้สถานีมากกว่าระยะไกล โดยอาคารชุดเหลือนั้นจะมีการเลือกการเดินทางในรูปแบบอื่น ๆ แทนไม่ว่าจะเป็นยานยนต์ส่วนตัว หรือบริการรับจ้างที่เกิดขึ้น

5.3.อภิปรายผลการศึกษา

งานวิจัยครั้งนี้เป็นการสำรวจข้อมูลเพื่อเปรียบเทียบของการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสในบริบทพื้นที่พักอาศัย โดยวิเคราะห์ผลจากภาคสนาม ข้อมูลทฤษฎี และพฤติกรรมการใช้งานพื้นที่ ซึ่งนำข้อมูลทั้งหมดมาวิเคราะห์ภายใต้คำถามวิจัยที่ตั้งไว้จากข้างต้น และผลลัพธ์จากคำตอบได้ออกมาอย่างหลากหลายที่สามารถตอบคำถามเบื้องต้นได้อย่างครบถ้วน

การใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีที่เกิดขึ้นในปัจจุบันของรถไฟฟ้าฟ้าบีทีเอสที่เกิดขึ้นบนโครงข่ายจะสังเกตได้ว่ารูปแบบแหล่งงานยังคงเกาะกลุ่มอยู่บริเวณศูนย์กลางโครงข่ายรถไฟฟ้า และมีพื้นที่พักอาศัยอยู่บริเวณกลางสายทางไปจนถึงปลายสาย โดยจะมีการให้บริการสาธารณะในบางพื้นที่แทรกไปตามสถานี หากมองในมุมมองเรื่องแหล่งงานกับที่พักอาศัยการใช้งานรถไฟฟ้าบีทีเอสในปัจจุบันถ้าเกิดการใช้งานตามแนวคิดการใช้งานที่เกิดขึ้นระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงานสามารถทำให้เกิดประสิทธิภาพได้อย่างมาก หากมีการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีให้หนาแน่นตามแนวคิดทฤษฎีการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี และในปัจจุบันการพัฒนาด้านพื้นที่พักอาศัยรอบสถานีรถไฟฟ้าก็เกิดขึ้นเป็นๆ จำนวนมาก แต่ปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมได้คือประชากรที่พักอาศัยในอาคารชุดที่เกิดขึ้นในพื้นที่กับบริบทของเมือง

จากการศึกษาที่ตั้งและราคาอาคารชุดรอบสถานีที่เกิดขึ้นโดยส่วนใหญ่ราคาและที่ตั้งจะเกิดขึ้นแปรผกผันระหว่างกันโดยมีนัยยะทางสถิติ เมื่อลงทำการสำรวจพฤติกรรมการเลือกเดินทางที่เกิดขึ้น การเข้าถึงรถไฟฟ้าจะสามารถจำแนกได้ 2 รูปแบบคือ การเดินเข้าสู่สถานีซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากประชากรที่อาศัยในอาคารชุดที่อยู่บริเวณใกล้สถานี และมีสัดส่วนลดลงมาตามระยะทางที่ตั้ง กับอีกรูปแบบหนึ่งคือการใช้ยานยนต์รับจ้างในเวลาเร่งรีบจากอาคารชุดระยะไกลที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ และข้อค้นพบจากการสำรวจอีกประเภทหนึ่งคือรถโครงการของอาครุชดราคาสูงที่ทำให้ประชากรในอาคารชุดเลือกเดินทางเข้าสู่สถานีได้มากขึ้น และในพื้นที่อาคารชุดราคาทั่วไปที่ไกลจากตัวสถานีส่วนใหญ่จะมีพฤติกรรมการเดินทางเป็นยานยนต์ส่วนตัว หรือเลือกเดินทางโดยแท็กซี่ออกไปยังพื้นที่อื่น ๆ มากกว่าการเดินไปสู่สถานีที่มีระยะทางค่อนข้างสูง

หากพิจารณาสิ่งที่เกิดขึ้นกับการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าของแหล่งพักอาศัย การใช้งานในปัจจุบันยังไม่สามารถตอบโจทย์เรื่องประสิทธิภาพความคุ้มค่าของรถไฟฟ้าและการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานีได้มากเท่าที่ควร แม้ว่านโยบายจะส่งเสริมพื้นที่รอบสถานีทางมาตรการต่าง ๆ เช่น การส่งเสริม (FAR Bonus) การพัฒนาอาคารพักอาศัยราคาเหมาะสม เมื่อมองมาถึงพฤติกรรมการใช้งานแล้ว ราคาอาคารชุดเป็นเพียงส่วนหนึ่งของตำแหน่งที่ตั้งที่ใกล้สถานีและบริบทที่ดี แต่อาคารชุดที่มีระยะทางที่ห่างกันออกไปยังไม่สามารถตอบสนองการเลือกใช้งานการเข้าถึงสถานีได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจำเป็นต้องแก้ไขก่อนที่จะมีการพัฒนาแค่เพียงโครงข่ายที่ไม่สามารถเข้าถึงได้จริง

บทที่ 6

ข้อเสนอแนะ

การศึกษาเรื่องรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและการเข้าถึงสถานีของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดรอบสถานีบีทีเอส มีจุดมุ่งหมายเพื่ออธิบายปรากฏการณ์การใช้ประโยชน์ที่ดินที่เกิดขึ้นรอบสถานีในปัจจุบัน และเพื่อนศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของที่อยู่อาศัยอาคารชุดที่มีความแตกต่างของราคาที่เอกชนเข้ามาลงทุนในแต่ละพื้นที่ โดยพื้นที่ศึกษาแบ่งเป็น 3 แนวเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอสที่ใช้ศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของเมืองโดยมี ชิดลม,เพลินจิต เป็นศูนย์กลาง และเลือกสำรวจบนแนวเส้นทางละ 2 สถานี ได้แก่ อารีย์ สะพานควาย พร้อมพงษ์ พระโขนง ช่องนนทรี สะพานตากสิน โดยการสำรวจติดตาม (Observer) ในย่านอาคารชุดพักอาศัยรอบสถานี โดยแบ่งตามความแตกต่างราคาอาคารชุดเพื่อนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมการเดินทางในพื้นที่ ซึ่งจากผลสรุปที่ผ่านมาจึงเกิดข้อเสนอแนะต่าง ๆ จากการศึกษาดังนี้

5.1.ข้อเสนอแนะเพื่อส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสของแหล่งพักอาศัยในกรุงเทพมหานคร

1) การส่งเสริมพื้นที่จอดแล้วจร (Park & ride) และการสนับสนุนค่าเดินทางหากมีการใช้รถยนต์กับพื้นที่จอดแล้วจร (Park and ride) จากพฤติกรรมที่เกิดขึ้น ประชากรในอาคารชุดส่วนใหญ่มีการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวค่อนข้างสูง อีกทั้งมีการสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีในด้านความหนาหนาแน่นในอนาคตแล้ว หากพฤติกรรมการเดินทางของประชากรในอาคารชุดมีเพียงอาคารชุดที่อยู่ในบริเวณติดรถไฟฟ้าในช่วงรัศมีเฉลี่ยที่ 300 เมตร

2) การส่งเสริมขนส่งมวลชนเบาเข้าสู่สถานี (Feeder line) และพื้นที่ศูนย์กลางย่านพักอาศัย (Neighborhood center) เนื่องจากพฤติกรรมการเข้าถึงสถานระยะทางมีผลต่อการเลือกเดินทางในปัจจุบันการเข้าสู่สถานีมีทางเลือกเพียงการเดินกับการใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการเลือกเดินทางหากยังเข้าถึงยากและจำเป็นต้องมีการเดินทางที่หลายต่อ การสนับสนุนระบบขนส่งมวลชนเบาเพื่อเข้าถึงสถานีและอาจทำควบคู่ไปกับการพัฒนาเมืองระหว่างจุดหมายปลายทางของพื้นที่ เพื่อเป็นการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีให้มีประสิทธิภาพและกว่างขึ้นอีกด้วย โดยการวางผังเฉพาะรองรับด้านพักอาศัย (Neighborhood center) ตามแนวคิดการพัฒนาพื้นที่เปลี่ยนถ่ายรอบสถานี (Transit oriented development) ในปัจจุบันเพื่อเป็นพื้นที่จุดหมายปลายทางระหว่างสถานีบีทีเอสและขนส่งมวลชนเบา

5.2.ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยในอนาคต

ผลการศึกษาเป็นเพียงส่วนหนึ่งของรูปแบบปรากฏการณ์การใช้ประโยชน์ที่ดินและพฤติกรรมการเดินทางของผู้ที่อาศัยในคอนโดมิเนียมรอบสถานีบีทีเอส ทั้งนี้ในการศึกษาต่อไปในอนาคตอาจมีการศึกษาในรูปแบบอาคารชุดในการใช้ประโยชน์รอบสถานีประเภทต่าง ๆ เช่น ย่านพาณิชยกรรม หรือศึกษาลงลึกไปยังประเภทรูปแบบพักอาศัยต่าง ๆ ที่เลือกอาศัยในพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

การศึกษานี้ได้มุ่งเน้นเฉพาะอาคารชุดคอนโดมิเนียมที่มีราคาที่แตกต่างกันที่มีความแตกต่างขององค์ประกอบย่านที่ใช้งานแตกต่างกัน โดยเฉพาะระยะการเดินทาง พฤติกรรมการเดินทาง รวมไปถึงลักษณะโครงข่ายโครงสร้างถนนในพื้นที่ ทั้งนี้การเข้าใจถึงรูปแบบองค์ประกอบการใช้งานพื้นที่ของย่านอาคารชุดที่มีความแตกต่างของราคาทำให้สามารถออกมาตรการส่งเสริมหรือปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของเมืองในย่านที่เอกชนเองไม่สามารถลงทุนได้ให้มีประสิทธิภาพเทียบเท่าหรือมีการใช้งานรอบสถานีที่ดีของแหล่งพักอาศัยรอบสถานีรถไฟฟ้าในปัจจุบันและอนาคต เพื่อเป็นแรงผลักดันให้คนตระหนักถึงความเหลื่อมล้ำของการใช้ที่ดิน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และความแตกต่างของย่านพักอาศัยรอบสถานีรถไฟฟ้าในเมือง เพื่อให้เกิดการพัฒนาพื้นที่และส่งเสริมหรือบังคับใช้การพัฒนาที่ดินรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสในอนาคต

5.3 ข้อจำกัดในการวิจัยครั้งนี้

การศึกษารูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและการเข้าถึงสถานีของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดของรถไฟฟ้าบีทีเอส การลงสำรวจแบบติดตามจะมีข้อจำกัดของการบวนการวิจัย คือใช้ทรัพยากรในการลงสำรวจค่อนข้างสูง และจะทำได้ในบริเวณที่จำกัด แต่เนื่องจากปัจจัยด้านประชากรพักอาศัยในอาคารชุดและนิติบุคคลของโครงการที่มากทำให้หากใช้การเข้าไปทำสำรวจสอบถามจะเกิดปัญหาหลาย ๆ ด้าน ทั้งระยะเวลา การไม่แน่นอนของประชากรอันเนื่องอาคารชุดบางส่วนมีการอาศัยของประชากร หรือการเกรงกำไรของพื้นที่ ทำให้การวิจัยนี้เลือกการสำรวจแบบติดตามและบันทึกผล

รายการอ้างอิง

Bruton, M. J. (1985). *Introduction to transportation planning*. Transportation Research.

Burgess. (1924). *The growth of the city : an introductiopn to a research project*. Publication of the American Sociological Society.

Chalermpong, S. (2006). Rail Transit and Residential Land Use in Developing Countries Hedonic Study of Residential Property Prices in Bangkok, Thailand. *Transpotation Research Record 2038*.

Chalermpong, S., & Ratanawaraha, A. (2013). TRAVEL BEHAVIOR OF RESIDENTS OF CONDOMINIUMS NEAR BANKKOK'S RAIL TRANSIT STATIONS. *WTCR - Rio de Janeiro,Brazil*.

Grammenos, F. (2002). Residential Street Pattern Design for Healthy Liveable Communities. http://www.cardinalgroup.ca/nua/ip/ip02.htm

Harris, & Ullman. (1945). *The nature of cities*. Annals of the American Academy of Political and Social Science

Hoyt, H. (1939). *The structure and growth of residential neighborhoods in American cities*. Washington DC; Federal Housing Administration.

Kaiser, & Edward. (1995). *Urban Lan Ise Planning*. U.S.A. University of lllinois Press.

kobkid.com. (2012). การแบ่งประเภทของคอนโดมิเนียม. http://www.kobkid.com/forum/index.php/forum/show/42.54378

Meyer, & Michael. (1984). *Urban transpotation planning : a decision-oriented approach.*: New york : McGraw-Hill.

Srimuang, R. (2010). การเดินทางไปทำงาน : ความสัมพันธ์ระหว่างแหล่งจ้างงานและแหล่งที่อยู่อาศัย. http://rangsaritster.blogspot.com/2010/10/blog-post_08.html

เอกวัฒน์ พันธาสุ, & มาสิชา เพชรนนท์. (2011). พฤติกรรมการเดินทางในเมืองหลักของภูมิภาค : กรณีศึกษา เมืองเชียงใหม่. สถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.

ขนิษฐา. (2007). ความหมายและองค์ประกอบของลักษณะที่อยู่อาศัย.

ดีเอสแอล. (2532). คู่มือคอนโดมิเนียม. กรุงเทพมหานคร.

ถนอม อังคณะวัฒนา. (1991). ปัจจัยในการตัดสินใจเลือกที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้สูงในเขตชั้นกลางถึงชั้นในของกรุงเทพมหานคร. เคหะพัฒนศาสตร์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

นันทิวัฒน์ พงษ์เจริญ. (1992). พฤติกรรมการยอมรับของผู้อยู่อาศัยในคอนโดมิเนียมระดับสูงในกรุงเทพมหานคร. เคหะพฒนศาสตร์บัญฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

มณเฑียร อัตถจรรยา. (2000). แนวทางการออกแบบสภาพแวดล้อมที่ว่างในชุมชนเพื่อให้เกิดการรวมกลุ่มของผู้อยู่อาศัย. บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร.

วลีพร พจนะวาที. (2006). ผลกระทบของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อที่มีต่อชุมชนและพื้นที่โดยรอบกรุงเทพมหานคร. การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

วันชัย ศักดิ์พงศธร. (2010). พฤติกรรมการเดินทางของผู้พักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัยตามแนวรถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา (บีทีเอส) บนถนนสุขุมวิท. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 18 - 19.

ศุภฤกษ์ มัลลิกะมาลย์. (1981). แนวโน้มการพัฒนาเคหการในเขตกรุงเทพมหานคร (ด้านตะวันออกและตะวันออกเฉียงเหนือ). สถาปัตยกรรมมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

อนุเทพ ศิริสิทธิ์. (2012). พฤติกรรมการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่ตั้งอยู่ในและนอกระยะเดินถึงสถานีรถไฟฟ้าสุทธิสาร กรณีศึกษา : โครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร ไอวี่รัชดา รัชดาออร์คิด เคหะพฒนศาสตร์บัญฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

ภาคผนวก

1) ตำแหน่งที่ตั้งและราคาคอนโดมิเนียมสถานีสะพานควาย

สะพานควาย					
ลำดับ	ชื่อคอนโด	ระยะห่างจาก BTS	ราคา	Y	Q
1	The Signature by URBANNO (เดอะ ซิกเนเจอร์ บาย เออร์บาโน่)	0	159,476	2015	3
2	The Editor Saphan Khwai (ดิ เอดิเตอร์ พานควาย)	82	158,030	2013	4
3	Ideo Mix Phaholyothin (ไอดีโอ มิกซ์ พหลโยธิน)	210	93,919	2008	4
4	Onyyx Phaholyothin (ออนนิกซ์ พหลโยธิน)	240	87,939	2010	4
5	Life @Phahon-Ari (ไลฟ์ แอท พหลฯ-อารีย์)	510	69,512	2008	2
6	Rhythm Phahol-Ari (ริทึ่ม พหล-อารีย์)	590	83,488	2010	4
7	MB Grand (เอ็ม บี แกรนด์)	750	76,733	2011	1

2) ตำแหน่งที่ตั้งและราคาคอนโดมิเนียมสถานีอารีย์

อารีย์					
ลำดับ	ชื่อคอนโด	ระยะห่างจาก BTS	ราคา	Y	Q
1	Centric Scene Phaholyothin 9 (เซ็นทริค ซีน พหลโยธิน 9)	760	71,413	2008	4
2	Nobel Reform (โนเบิล รีฟอร์ม)	240	103,000	2009	1
3	Noble ReD (โนเบิล รีดี)	340	109,895	2010	1
4	Noble Reflex (โนเบิล รีเฟลกซ์)	350	86,768	2008	2
5	The Signature Residence (เดอะ ซิกเนเจอร์ เรสซิเดนซ์)	380	130,435	2010	1
6	Centric Ari Station (เซ็นทริค อารีย์ สเตชั่น)	490	137,051	2013	4
7	Noble Lite (โนเบิล ไลท์)	540	89,394	2008	1
8	The Hah Aree (เดอะ ฟ้า อารีย์)	550	104,000	2011	1
9	Royal Park 3 Ari-Phaholyothin (รอยัล ปาร์ค 3 อารีย์-พหลโยธิน)	550	67,771	2010	1
10	Noble Revole (โนเบิล รีวอลฟ์)	560	96,638	2012	3
11	The Vertical Aree (เดอะ เวอร์ติคัล อารีย์)	570	94,249	2009	2
12	Villa Rachakhru (วิลล่า ราชครู)	610	83,503	2008	3
13	Centric Place Ari 4-Phaholypthin (เซ็นทริค เพลส อารีย์4-พหลโยธิน)	660	86,991	2011	1
14	The Aree Condominium (ดิ อารีย์ คอนโดมิเนียม)	660	99,501	2011	3
15	The Silk Phaholyothin-Aree 2 (เดอะ ซิลค์ พหลโยธิน-อารีย์2)	670	98,011	2010	3
16	Centurion Park (เซ็นจูเรียน ปาร์ค)	690	51,061	2009	3
17	Le Rich @Aree station (เลอริช แอท อารีย์ สเตชั่น)	700	101,496	2014	1
18	The Fine by Fine Home Ari 4 - PaHolyothin (เดอะ ฟายน์ บาย ฟายน์ โฮม อารีย์ - พหลโยธิน	750	84,277	2010	4
19	Royal Park (รอยัล ปาร์ค)	700	50,983	2008	3
20	The Seed Atom (เดอะ ซี้ด อะตอม)	780	81,539	2010	2

3) ตำแหน่งที่ตั้งและราคาคอนโดมิเนียมสถานีสนามเป้า

สนามเป้า					
ลำดับ	ชื่อคอนโด	ระยะห่างจาก BTS	ราคา	Y	Q
1	The Monument Sanampao (เดอะ โมนูเมนต์ สนามเป้า)	420	280,675	2015	3
2	D'Rouvre Condominium (เดอรูฟ คอนโดมิเนียม)	740	107,772	2015	4
3	Silk Sanampao (ซิลค์ สนามเป้า)	280	88,135	2010	3
4	Prom Condominium (พร้อมคอนโดมิเนียม)	770	125,000	2014	2
5	Prom Phaholyothin 2 (พรอม พหลโยธิน 2)	780	90,952	2010	4
6	Siamese Ratchakru (ไซมิส ราชครู)	370	111,307	2013	3
7	The Silk Phaholyothin (เดอะ ซิลค์ พหลโยธิน)	390	71,951	2008	3
8	The Tempo Phaholyothin (เดอะ เทมโป พหลโยธิน)	590	100,358	2015	1
9	Centric Sceene Aree 2 (เซ็นทริค ซีน อารีย์2)	580	85,000	2008	1

4) ตำแหน่งที่ตั้งและราคาคอนโดมิเนียมสถานีพญาไท

พญาไท					
ลำดับ	ชื่อคอนโด	ระยะห่างจาก BTS	ราคา	Y	Q
1	Ideo Q Phayathai (ไอดีโอ คิว พญาไท)	390	119,453	2009	4
2	Ideo Mobi Phayathai (ไอดีโอ โมบิ พญาไท)	440	150,903	2012	1
3	Pathumwan Resort (ปทุมวัน รีสอร์ท)	170	91,093	2008	1
4	Noble House Phayathai (โนเบิล เฮ้าส์ พญาไท)	340	75,441	2008	2
5	Phayathai Plaza (พญาไท พลาซ่า)	380	73,846	2011	4
6	Benjasri Condominium (เบญจศรี คอนโดมิเนียม)	380	47,689	2010	4
7	Indra Condominium (อินทรา คอนโดมิเนียม)	770	33,333	2009	2
8	Villa Rachatewi (วิลล่า ราชเทวี)	280	90,608	2008	1
9	Noble Revent (โนเบิล รีเวนต์)	370	117,714	2010	3
10	Phayathai Place (พญาไทเพลส)	350	74,419	2008	2
11	Supalai Elite Phayathai (ศุภาลัย เอลีท พญาไท)	510	118,875	2015	3
12	The Address Phayathai (ดิ แอดเดรส พญาไท)	610	135,335	2010	3

Chulalongkorn University

5) ตำแหน่งที่ตั้งและราคาคอนโดมิเนียมสถานีราชเทวี

ราชเทวี					
ลำดับ	ชื่อคอนโด	ระยะห่างจาก BTS	ราคา	Y	Q
1	Condolette Ize Ratchathewi (คอนโดเลต ไอซ์ ราชเทวี)	99	134,030	2012	4
2	Wish @ Siam (วิช แอท สยาม)	230	73,425	2009	4
3	Baan Klang Krung Siam-Pathumwan (บ้าน กลาง กรุง สยาม-ปทุมวัน)	260	96,386	2008	1
4	The Line Ratchathewi (เดอะไลน์ ราชเทวี)	280	262,648	2016	2
5	Ideo Q Ratchathewi (ไอดีโอ คิว ราชเทวี)	370	160,294	2013	3
6	Wish Signature Midtown Siam (วิช ซิกเนเจอร์ มิดทาวน์ สยาม)	470	159,920	2015	1
7	Supalai Premier Ratchathewi (ศุภาลัย พรีเมียร์ ราชเทวี)	710	88,791	2010	4
8	Maestro 12 (มาเอสโตร 12)	300	139,157	2013	4
9	The Address Siam (ดิ แอดเดรส สยาม)	400	89,018	2008	1
10	The Address Pathumwan (ดิ แอดเดรส ปทุมวัน)	460	127,590	2009	2
11	Pyne by Sansiri (ไพน์ บาย แสนสิริ)	200	137,420	2010	1
12	Ratchathewi Tower (ราชเทวี ทาวเวอร์)	180	59,288	2014	1
13	Baan Pathumwan (บ้าน ปทุมวัน)	300	80,645	2008	1
14	Petch 9 Tower (เพชรเก้า ทาวเวอร์)	410	57,692	2009	4

6) ตำแหน่งที่ตั้งและราคาคอนโดมิเนียมสถานีนานา

นานา					
ลำดับ	ชื่อคอนโด	ระยะห่างจาก BTS	ราคา	Y	Q
1	Q Sukhumvit (คิว สุขุมวิท)	12	321,856	2016	3
2	The Heritage (เดอะ เฮอริเทจ)	240	73,704	2014	2
3	Siam Penthouse 1 (สยาม เพนท์เฮาส์ 1)	390	68,375	2013	1
4	Hyde Sukhumvit 11 (ไฮด์ สุขุมวิท 11)	470	191,304	2015	3
5	Sukhumvit Park (สุขุมวิท ปาร์ค)	600	75,815	2011	1
6	Sukhumvit Suite (สุขุมวิท สวีท)	610	69,811	2008	4
7	Hyde Sukhumvit (ไฮด์ สุขุมวิท)	180	174,419	2012	1
8	Saranjai Mansion (สราญใจ แมนชั่น)	270	83,265	2010	3
9	The Trendy Condominium (เดอะ เทรนดี้ คอนโดมิเนียม)	350	74,931	2008	1
10	Siri On 8 (สิริ ออน 8)	420	108,078	2008	2
11	Omni Tower Sukhumvit Nana (ออมนิทาวเวอร์ สุขุมวิท นานา)	450	56,410	2012	1
12	Baan Siri Sukhumvit 10 (บ้าน สิริ สุขุมวิท 10)	500	108,486	2008	2
13	The Prime 11 (เดอะ ไพรม 11 สุขุมวิท)	520	94,131	2008	1
14	Inter Tower (อินเตอร์ ทาวเวอร์)	770	65,059	2010	1
15	Nana Condo (นานา คอนโด)	490	57,333	2012	1
16	15 Sukhumvit Residences (15 สุขุมวิท เรสซิเด็นท์)	540	111,398	2012	1
17	Sukhumvit Casa (สุขุมวิท คาซ่า)	600	53,752	2008	4
18	Lake Green (เลค กรีน)	700	90,079	2008	2

7) ตำแหน่งที่ตั้งและราคาคอนโดมิเนียมสถานีเอกมัย

เอกมัย					
ลำดับ	ชื่อคอนโด	ระยะห่างจาก BTS	ราคา	Y	Q
1	Rhythm Sukhumvit 42 (ริทึ่ม สุขุมวิท 42)	50	164,912	2012	1
2	RHYTHM Ekkamai (ริทึ่ม เอกมัย)	430	197,871	2016	4
3	SOCIO Reference 61 (โซซิโอ เรฟเฟอเรนซ์ 61)	660	89,900	2010	4
4	Avenue 61 (อเวนิว 61)	760	94,750	2008	3
5	Nusasiri Grand (ณุศาศิริ แกรนด์)	72	91,023	2008	1
6	Noble Reveal (โนเบิล รีวิล)	350	93,762	2008	3
7	Fullerton (ฟูลเลอตัน)	430	100,000	2008	2
8	MODE Sukhumvit 61 (โหมด สุขุมวิท 61)	490	139,493	2013	1
9	The Address Sukhumvit 61 (ดิ แอดเดรส สุขุมวิท 61)	600	148,544	2011	4
10	The Lofts Ekkamai (เดอะ ล็อฟท์ เอกมัย)	330	150,000	2013	3
11	The Address Sukhumvit 42 (ดิ แอดเดรส สุขุมวิท 42)	370	74,981	2008	1
12	The Room Sukhumvit 40 (เดอะ รูม สุขุมวิท 40)	570	97,500	2012	2
13	Zenith Place Sukhumvit 42 (ซีนิธ เพลส สุขุมวิท 42)	620	82,759	2012	3
14	Le Nice Ekamai (เลอ นิส เอกมัย)	770	96,033	2011	4
15	Tree Condo Ekamai (ทรี คอนโด เอกมัย)	510	86,683	2013	4
16	Issara@42 Sukhumvit (อิสสระ@42 สุขุมวิท)	450	84,400	2008	4

8) ตำแหน่งที่ตั้งและราคาคอนโดมิเนียมสถานีพร้อมพงษ์

พร้อมพงษ์					
ลำดับ	ชื่อคอนโด	ระยะห่างจาก BTS	ราคา	Y	Q
1	MARQUE Sukhumvit (มาร์ค สุขุมวิท)	100	349,206	2016	1
2	The Diplomat 39 (เดอะ ดิโพลแมท 39)	190	289,154	2015	3
3	39 by Sansiri (39 บาย แสนสิริ)	270	146,475	2008	2
4	The Mdison (เดอะ เมดิสัน)	230	125,523	2008	2
5	Noble Refine (โนเบิล รีไฟน์)	300	112,706	2009	3
6	Baan Suanpetch (บ้าน สวนเพชร)	350	85,683	2008	2
7	Premier Condominium (พรีเมียร์ คอนโดมิเนียม)	350	42,000	2008	1
8	Lumpini Suite Sukhumvit 41 (ลุมพินี สวีท สุขุมวิท 41)	350	110,658	2008	2
9	Siri Residence (สิริ เรสซิเด้นซ์)	370	133,643	2008	1
10	The Residence Sukhumvit 24 (เดอะ เรสซิเดนท์ สุขุม 24)	360	182,467	2016	2
11	The XXXIX by Sansiri (The XXXIX บาย แสนสิริ)	410	221,023	2013	1
12	Acadamia Grand Tower (อคาเดเมีย แกรนด์ ทาวเวอร์)	410	74,649	2009	1
13	The Address Sukhumvit 28 (ดิ แอดเดรส สุขุมวิท 28)	410	154,739	2009	3
14	Grand Villa House 1 (แกรนด์ วิลล์ เฮ้าส์1)	450	60,252	2014	2
15	Le Raffine Jambu Dvipa Sukhumvit 39 (เลอ รัฟฟิเน่ สุขุมวิท 39)	480	185,143	2012	3
16	Liv@49 (ลิฟ แอท 49)	550	150,260	2013	4
17	The Bangkok Sukhumvit 43	550	126,756	2008	2
18	Rotak Castle (รอยัล คาสเซอร์๗	590	27,268	2008	2
19	Le Raffine Jambu Dvipa Sukhumvit 31 (เลอ รัฟฟิเน่ สุขุมวิท 31)	600	135,714	2012	4
20	The Crest Sukhumvit 24 (เดอะ เครสท์ สุขุมวิท 24)	590	126,041	2013	4
21	Baan Siri 24 (บ้าน สิริ ทเวนตี้ โฟร์)	580	125,585	2008	2
22	Le Raffine Sukhumvit 24 (เลอ รัฟฟิเน่ สุขุมวิท 24)	590	74,000	2009	3
23	The Waterford Diamon (เดอะ วอเตอร์ฟอร์ด ไดมอน)	610	85,980	2008	2
24	Condolette Dwell Sukhumvit 26 (คอนโดเลต ดเวล สุขุมวิท 26)	600	103,791	2014	2
25	Serene Place Shumvit 24 (เซเรเน่ เพลส)	620	117,722	2008	2
26	Peal Residences Sukhumvit 24 (เพิร์ล เรสซิเดนท์ สุขุมวิท 24)	640	136,520	2012	2
27	Beverly 33 (เบเวอรี่ 33)	660	65,053	2010	4
28	Noble BE33 (โนเบิล บี เทอร์ตี้ทรี)	670	246,579	2015	3
29	Regent on the Park 1 (รีเจ้นท์ ออน เดอะ พาร์ค 1)	690	100,000	2012	1
30	Ashton Residence 41 (แอชตัน เรสซิเดนซ์ 41)	720	249,608	2016	1
31	Park 24 (พาร์ค 24)	700	148,887	2015	3
32	Condo One X Sukhumvit 26 (คอนโด วัน เอ็กซ์ สุขุมวิท 26)	710	90,245	2008	1
33	The Seed Musee (เอะ ซี้ด มูซี่)	750	113,446	2009	4

9) ตำแหน่งที่ตั้งและราคาคอนโดมิเนียมสถานีอโศก

อโศก					
ลำดับ	ชื่อคอนโด	ระยะห่างจาก BTS	ราคา	Y	Q
1	Le Cote Sukhumvit 14 (เลอ โคเต้ สุขุมวิท 14)	110	119,565	2011	1
2	European Central Place (ยูโรเปี้ยน เซ็นทรัล เพลส)	430	93,911	2014	2
3	Watthana Heights (วัฒนา ไฮท์)	690	66,729	2010	4
4	Asoke Place (อโศก เพลส)	740	77,307	2008	3
5	Circle Rein Sukhumvit 12 (เซอร์เคิล ไรน์ สุขุมวิท 12)	280	161,123	2016	1
6	The Master Centrium Asoke-Sukhumvit (เดอะ มาสเตอร์ เซ็นเธรี่ยม อโศก-ส	690	150,217	2012	1
7	Noble BE19 (โนเบิล บี19)	770	236,033	2016	2
8	Ashton Asoke (แอชตัน อโศก)	250	13,309	2014	4
9	Las Colinas (ลาส โคลินาส)	300	88,012	2008	2
10	Le Premier 1 (เลอ พรีเมีย 1)	450	84,865	2013	3
11	Circle Sukhumvit 12 (เซอร์เคิล สุขุมวิท 12)	570	125,000	2013	4
12	Grand Ville House 2 (แกรนด์ วิลล์ เฮ้าส์ 2)	560	59,321	2010	4
13	Noble Recole (โนเบิล รีโคล สุขุมวิท 19)	700	195,450	2015	2
14	CitiSmart Sukhumvit 18 (ซิตี้ สมาร์ท สุขุมวิท18)	390	102,084	2008	1
15	Edge Sukhumvit 23 (เอดจ์ สุขุมวิท 23)	420	183,939	2013	1
16	Domus (โดมัส)	550	180,669	2008	4
17	Mirage Sukhumvit 27 (มิราจ สุขุมวิท 27)	630	123,643	2013	3
18	City Lakes Tower Sukhumvit 16 (ซิตี้เลค ทาวเวอร์ สุขุมวิท 16)	470	82,657	2014	2
19	The Lakes (เดอะ เลค)	510	129,639	2008	2
20	Lake Avenue (เลค อเวนิว)	740	75,686	2009	1
21	Sukhumvit House (สุขุมวิท เฮ้าส์)	720	84,384	2012	1
22	Windsor Tower (วินเซอร์ ทาวเวอร์)	740	59,016	2009	3
23	Rende Sukhumvit 23 (เรนด์ สุขุมวิท 23)	750	128,571	2013	1

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University

10) ตำแหน่งที่ตั้งและราคาคอนโดมิเนียมสถานีทองหล่อ

ทองหล่อ					
ลำดับ	ชื่อคอนโด	ระยะห่างจาก BTS	ราคา	Y	Q
1	Von Napa Sukhumvit 38 (วอน นภา สุขุมวิท 38)	170	89,655	2008	1
2	Keyne (คีน บาย แสนสิริ)	210	157,812	2010	2
3	Condo One Thonglor (คอนโด วัน ทองหล่อ)	390	67,674	2008	1
4	BEATNIQ Sukhumvit 32 (บีทนิค สุขุมวิท 32)	500	318,233	2016	2
5	Fifty Fifth Tower (ฟิฟตี้ ฟิฟท์ ทาวเวอร์)	520	53,363	2011	1
6	Tidy Deluxe Sukhumvit 34 (ไทดี้ ดีลักซ์ สุขุมวิท 34)	600	123,152	2012	3
7	Belgravia Residences (เบลเกรเวีย เรสซิเดนท์ส)	660	150,000	2011	4
8	Quattro by Sansiri (ควอทโทร บาย แสนสิริ)	730	134,235	2009	1
9	Noble Remix (โนเบิล รีมิกซ์)	190	92,295	2008	1
10	Ashton Morph 38 (แอชตัน มอร์ฟ 38)	380	150,660	2010	1
11	Urbitia Thong Lo (เออร์บิเทีย ทองหล่อ)	400	171,429	2016	2
12	Noble Remix2 (โนเบิล รีมิกซ์2)	470	105,318	2016	4
13	Rhythm Sukhumvit 36-38 (ริทึ่ม สุขุมวิท 36-38)	510	181,455	2016	1
14	Aequa Sukhumvit 49 (เอควา สุขมวิท 49)	600	146,257	2009	4
15	Le Premier 2 (เลอ พรีเมีย 2)	750	106,436	2012	1
16	49 Suite (49 สวีท)	800	112,857	2012	1
17	Siri at Sukhumvit (สิริ แอท สุขุมวิท)	220	131,568	2008	1
18	Ideo Morph 38 (ไอดีโอ มอร์ฟ 38)	390	144,791	2010	2
19	Plus 38 Hip (พลัส 38 ฮิป)	460	88,049	2008	3
20	La Vie En Rose Place (ลา วี ออง โรส เพลส)	490	99,261	2008	4
21	59 Heritage (59 เฮริเทจ)	580	75,695	2008	2
22	Top View Tower (ท็อป วิว ทาวเวอร์)	620	68,750	2009	1
23	Silver Heritage (ซิวเวอร์ เฮอริเทจ)	690	100,630	2008	3
24	Moon Tower (มูน ทาวเวอร์)	790	77,862	2009	2

11) ตำแหน่งที่ตั้งและราคาคอนโดมิเนียมสถานีพระโขนง

พระโขนง					
ลำดับ	ชื่อคอนโด	ระยะห่างจาก BTS	ราคา	Y	Q
1	Rhythm Sukhumvit 44/1 (ริทึ่ม สุขุมวิท 44/1)	110	121,095	2011	3
2	The Room Sukhumvit 69 (เดอะ รูม สุขุมวิท 69)	190	165,790	2015	2
3	Bangkok Feliz Sukhumvit 69 (แบงค์คอก เฟ'ลิซ สุขุมวิท 69)	290	87,618	2012	1
4	Life @ Sukhumvit 67 (ไลฟ์ แอท สุขุมวิท 67)	290	88,411	2008	3
5	Life @ Sukhumvit (ไลฟ์ แอท สุขุมวิท)	320	72,966	2008	1
6	Sukhumvit Plus (สุขุมวิท พลัส)	300	83,140	2008	1
7	Vinn Sukhumvit 46 (วินน์ สุขุมวิท 46)	360	77,000	2010	4
8	Le Luk (เลอ ลักซ์)	440	104,804	2011	4
9	Sky walk Condominium (สกายวอลค์ คอนโดมิเนียม)	440	155,000	2015	1
10	Ficus Lane (ไฟคัส เลน)	440	95,691	2008	4
11	WYNE Sukhumvit (วายน์ สุขุมวิท)	420	94,123	2010	3
12	Condo One Sukhumvit 67 (คอนโด วัน สุขุมวิท)	480	73,557	2008	4
13	Tree Condo Sukhumvit 42 (ทรี คอนโด สุขุมวิท 42)	500	86,350	2012	2
14	The Bloom Sukhumvit 71 (เดอะ บลูม สุขุมวิท 71)	480	97,183	2012	1
15	Zenith Place @ Sukhumvit (ซีนิธ เพลส สุขุมวิท)	530	58,065	2008	4
16	Plus 67 (พลัส 67)	660	70,000	2008	2
17	Chaiyapruk Place (ชัยพฤกษ์ เพลส)	680	60,883	2008	1
18	Life sukhumvit 48 (ไลฟ์ สุขุมวิท 48)	650	99,394	2016	3
19	Hive Sukhumvit 65 (ไฮฟ์ สุขุมวิท 65)	790	77,650	2008	2

12) ตำแหน่งที่ตั้งและราคาคอนโดมิเนียมสถานีอ่อนนุช

อ่อนนุช					
ลำดับ	ชื่อคอนโด	ระยะห่างจาก BTS	ราคา	Y	Q
1	The President Sukhumvit (เดอะ เพรสซิเดนท์ สุขุมวิท)	200	88,000	2010	3
2	Q. House Condo Sukhumvit 79 (คิว. เฮ้าส์ คอนโด สุขุมวิท 79)	250	105,888	2012	2
3	The Next Garden Suite (เดอะเน็กซ์ การ์เด้นสูท)	360	78,898	2010	4
4	The Next Sukhumvit 52 (เดอะ เน็กซ์ สุขุมวิท 52)	390	73,563	2008	4
5	Siamese Sukhumvit (ไซมิส สุขุมวิท)	440	128,971	2016	3
6	The Link Sukhumvit 50 (เดอะ ลิงค์ สุขุมวิท 50)	460	60,922	2008	1
7	Tree Condo LUXE Sukhumvit 52 (ทรี คอนโด ลักซ์ สุขุมวิท 52)	530	85,122	2014	1
8	Ideo Verve Sukhumvit (ไอดีโอ เวิร์ฟ สุขุมวิท)	100	110,948	2010	2
9	Ideo Mobi Sukhumvit (ไอดีโอ โมบิ สุขุมวิท)	220	127,045	2012	1
10	Diamond Sukhumvit (ไดมอนด์ สุขุมวิท)	300	81,697	2008	4
11	Condo One Sukhumvit 52 (คอนโด วัน สุขุมวิท 52)	360	59,199	2008	1
12	The Room Sukhumvit 79 (เดอะ รูม สุขุมวิท 79)	330	88,880	2008	2
13	My Condo Sukhumvit 81 (มายคอนโด สุขุมวิท 81)	430	69,032	2009	4
14	WYNE Sukhumvit (วายน์ สุขุมวิท)	420	94,123	2010	3
15	The Residence Sukhumvit 52 (เดอะ เรซิเดนท์ สุขุมวิท 52)	620	88,670	2014	1
16	Blocs 77 (บลอคส์ 77)	690	76,160	2009	2
17	Mori Haus (โมริ เฮาส์)	720	133,475	2016	4
18	Rhythm Sukhumvit (ริทึ่ม สุขุมวิท)	250	96,759	2010	3
19	The Link Advance (เดอะ ลิงค์ แอดวานซ์)	340	80,097	2010	3
20	My Condo Sukhumvit 52 (มายคอนโด สุขุมวิท 52)	410	74,383	2008	3
21	Tree Condo Sukhumvit 52 (ทรี คอนโด สุขุมวิท 52)	510	71,635	2009	4
22	The Roof Garden On Nut (เดอะ รูฟ การ์เด้น อ่อนนุช)	680	80,952	2012	1
23	Fare Tower (แฟร์ ทาวเวอร์)	730	40,859	2010	1
24	The Base Sukhumvit 77 (เดอะ เบส สุขุมวิท 77)	760	60,348	2010	4

13) ตำแหน่งที่ตั้งและราคาคอนโดมิเนียมสถานีสะพานตากสิน

สะพานตากสิน					
ลำดับ	ชื่อคอนโด	ระยะห่างจาก BTS	ราคา	Y	Q
1	Rhythm Sathorn (ริทึ่ม สาทร)	320	122,458	2012	1
2	Bangrak Condominium (บางรัก คอนโดมิเนียม)	750	41,045	2012	4

14) ตำแหน่งที่ตั้งและราคาคอนโดมิเนียมสถานีช่องนนทรี

ช่องนนทรี					
ลำดับ	ชื่อคอนโด	ระยะห่างจาก BTS	ราคา	Y	Q
1	Qiad Silom (ควอด สีลม)	150	139,743	2011	2
2	Diamond Tower (ไดมอนด์ทาวเวอร์)	240	59,776	2008	4
3	The Ritz-Carlton Residence at Mahanakhon (เดอะ ริทซ์-คาร์ลตัน เรสซิเดนเซส แอท มหานคร)	220	238,211	2013	2
4	The Oasis (ดี โอเอซิส)	390	71,154	2011	1
5	Collezio Sathorn-Pipat (โคเรสซิโอ สาทร-พิพัฒน์)	410	139,535	2010	3
6	The Infinity (ดี อินฟินิตี้)	430	135,875	2008	1
7	Klass Condo Silom (คลาส คอนโด สีลม)	470	123,468	2013	2
8	Sathon Suite (สาธร สวีท)	440	50,769	2010	1
9	ITF Silom Palace (ไอทีเอฟ สีลม พาเลส)	450	63,736	2013	2
10	Silom City Resort (สีลม ซิตี้ รีสอร์ท)	490	97,146	2008	3
11	Condolette Light Convent (คอนโดเลต ไลท์ คอนแวนต์	500	131,262	2010	4
12	Ascott Sathorn (แอสคอทท์ สาธร)	500	66,575	2014	1
13	Peal Garden (เพิร์ล การ์เด้น)	530	70,000	2011	2
14	Silom Suite (สีลม สวีท)	520	73,614	2008	1
15	Silom Grand Terrace (สีลม แกรนด์ เทอเรส)	500	117,366	2008	2
16	Narathorn Place (นราทร เพลส)	560	80,577	2010	4
17	M Silom (เอ็ม สีลม)	570	152,499	2011	4
18	Pipat Place (พิพัฒน์ เพลส)	590	71,429	2008	2
19	The Empire Place (ดี เอ็มไพร์ เพลซ)	600	103,077	2008	1
20	Silom Surawong (สีลม สุรวงศ์)	630	46,036	2008	2
21	The Met (เดอะ เม็ท)	660	159,550	2008	2
22	Life @ Sathon 10 (ไลฟ์ แอท สาทร 10)	660	84,125	2008	1
23	The hudson Sathorn 7 (เดอะ ฮัดสัน สาทร 7)	700	148,924	2015	2
24	Marsh Tien Zieng (มาร์ช เทียน เซี้ยง)	700	71,429	2012	1
25	The Diplomat Sathorn (เดอะ ดิโพลแมท สาธร)	710	232,115	2015	4
26	Rhythm Satorn - Narawhiwas (ริทึ่ม สาทร-นราธิวาส)	710	108,513	2012	2
27	Nara 9 by Eastern Star (นารา 9 บาย อีสเทอร์น สตาร์)	750	115,000	2013	3

15) ตำแหน่งที่ตั้งและราคาคอนโดมิเนียมสถานีสุรศักดิ์

สุรศักดิ์					
ลำดับ	ชื่อคอนโด	ระยะห่างจาก BTS	ราคา	Y	Q
1	Sathorn House (สาธรเฮ้าส์)	19	114,423	2008	4
2	The Bangkok Sathon (เดอะ แบงค็อค สาทร)	250	186,419	2015	2
3	Noble Revo Silom (โนเบิล รีโว สีลม)	310	123,256	2013	4
4	Baan Siri Silom (บ้าน สิริ สีลม)	400	100,232	2008	2
5	Flawless Sathorn Residence (ฟลอเลส สาทร เรสซิเดนซ์)	440	114,000	2015	3
6	Jewelry Trade Center (จิวเวลรี่ เทรด เซ็นเตอร์)	500	62,887	2008	2
7	The room Sathorn-TanonPun (เดอะรูม สาทร-ถนนปั้น)	520	159,381	2015	3
8	Sampoom Garden (สามภูมิ การ์เด้น)	620	70,000	2008	2
9	Pabhada Silom (ปภาดา สีลม)	630	842,111	2008	3
10	Silom State Tower (สีลม สเตท ทาวเวอร์)	640	130,208	2016	1
11	St. Louis Grand Terrace (เซ็นต์ห ลุยส์ แกรนด์ เทอเรส)	690	91,156	2008	2
12	The Treasure Silom (เดอะ เทรเชอร์ คอนโดมิเนียม)	740	96,752	2012	2
13	Centric Sathorn - Saint Louis (เซ็นทริค สาทร-เซนต์หลุยส์)	760	104,236	2012	3
14	The Address Sathorn (ดิ แอดเดรส สาทร)	780	121,695	2009	4

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

ชื่อ นายนรุตม์ พูลรส

วันเดือนปีเกิด 16 กรกฎาคม 2534

วุฒิการศึกษา ประถมศึกษา : โรงเรียนปากน้ำแหลมสิงห์

มัธยมศึกษา : โรงเรียนเบญจมราชูทิศ จังหวัด จันทบุรี

อุดมศึกษา : ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
Chulalongkorn University