

บทที่ 7

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษาการเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัย ประเภทอาคารชุดในเขตห้วยขวาง เมื่อมีระบบรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล ซึ่งผู้วิจัยได้ข้อสรุปเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลง ดังนี้

7.1 การเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพ

จากการศึกษาจะพบว่ามีเปลี่ยนแปลงรูปแบบการพัฒนาจากเดิมที่มีการพัฒนาระดับความสูงของอาคารมีทั้งที่สูงไม่เกิน 9 ชั้น และระดับสูงเกิน 9 ชั้น แต่ปัจจุบันผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะพัฒนาอาคารชุดส่วนใหญ่ที่มีความสูงไม่เกิน 9 ชั้น เนื่องจากมีข้อจำกัดการก่อสร้างตามข้อกำหนดของผังเมือง และความกว้างของถนนที่ผ่านหน้าโครงการ ประกอบกับพื้นที่ในเขตห้วยขวางเองจะมีถนนเส้นทางลัดเป็นสฎถนนสายหลักสายอื่น ๆ ได้ และยังมีพื้นที่รอการพัฒนาเหลืออีกจำนวนหนึ่ง นอกจากนี้ยังมีระบบรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลที่เปิดให้บริการแล้ว และมีรถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ตลิงก์จากศูนย์มักกะสันไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งส่งผลให้บริเวณศูนย์มักกะสันจะเป็นศูนย์กลางการคมนาคมที่สำคัญในอนาคต จึงทำให้พื้นที่บริเวณเขตห้วยขวาง และบริเวณใกล้เคียงนี้มีศักยภาพในการพัฒนาที่อยู่อาศัย และอาคารสำนักงานค่อนข้างสูง ดังนั้นผู้ประกอบการส่วนใหญ่จึงเน้นการพัฒนาโครงการโดยเพิ่มขึ้นของจำนวนอาคารต่อโครงการ และมีจำนวนหน่วยขายจำนวนมากขึ้นด้วย ซึ่งแสดงถึงความหนาแน่นในการอยู่อาศัยในโครงการมีค่อนข้างสูง และความจำเป็นในการใช้สาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกในโครงการก็มีความต้องการสูงตามไปด้วย หากโครงการใดไม่มีการบริหารจัดการดูแลอาคารหลังการขายที่ดีพอ อาจเกิดปัญหาด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อมได้

นอกจากนี้ได้มีการเปลี่ยนรูปแบบการใช้ประโยชน์ของอาคารหรือห้องชุดจากการซื้อเพื่ออยู่อาศัย ได้เปลี่ยนรูปแบบการใช้ประโยชน์เป็นเพื่อพาณิชย์กรรมแทน โดยการนำมาใช้เป็นอาคารสำนักงานให้เช่า หรือเป็นสำนักงานของตนเองแทน โดยเฉพาะห้องชุดที่เป็นชั้นพาณิชย์ด้านล่างอาคารก็ได้มีการปรับปรุงเพื่อเปิดเป็นร้านค้า ร้านอินเทอร์เน็ต รองรับกลุ่มคนที่อาศัยในอาคาร และมีบางโครงการได้นำอาคารเก่าที่ยังขายไม่หมด หรือบางหน่วยที่สถาบันการเงินได้ยึดไป ได้นำมาปรับปรุงและขายใหม่อีกครั้งโดยมีการปรับราคาเพิ่มขึ้นไม่ต่ำกว่า 10%

7.2 การเปลี่ยนแปลงด้านการเข้าพักอาศัย

ในพื้นที่เขตห้วยขวางอัตราการเช่าอยู่อาศัยในอาคารชุดส่วนใหญ่จะมีผลกับราคาซื้อ-ขาย และราคาเช่าของห้องชุด โดยจะพบว่าที่ระดับราคาไม่เกิน 1 ล้านบาท จะมีการเช่าอยู่อาศัยในอัตราค่อนข้างสูงไม่ต่ำกว่าร้อยละ 90 เนื่องจากกลุ่มผู้ที่ซื้อเป็นการซื้อเพื่อการอยู่อาศัยจริง ๆ และอีกกลุ่มหนึ่งจะเป็นผู้เช่า เนื่องจากห้องชุดที่เช่าในระดับราคานี้จะมีราคาเช่าประมาณ 3,000-5,000 บาทต่อเดือน จึงทำให้ผู้เช่าสนใจที่จะเช่าอาคารชุดแทนการเช่าอพาร์ทเมนท์แทน เพราะอาคารชุดจะมีสิ่งอำนวยความสะดวกในโครงการที่ดีกว่าอพาร์ทเมนท์ในบริเวณเดียวกัน ดังนั้นระยะทางของห้องชุดที่อยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้า จึงไม่มีความสำคัญมากนัก แต่ผู้ที่ต้องการพักอาศัยจะพิจารณาระดับราคาเป็นสำคัญมากกว่า

7.3 การเปลี่ยนแปลงราคาขาย

จากการศึกษาการเปลี่ยนแปลงราคาในอาคารชุดหลังเดิม และขนาดห้องชุดเท่าเดิม จะพบว่าราคาของห้องชุดเมื่อมีระบบรถไฟฟ้าเปิดให้บริการจะมีการปรับราคาขึ้นจากราคาที่ซื้อมาในครั้งแรกประมาณ 9-18%

นอกจากนี้ยังพบว่าราคาที่ซื้อ-ขายห้องชุดในตลาด จะมีราคาที่สูงกว่าราคาประเมินราชการค่อนข้างมาก ดังนั้นภาคราชการควรมีการทบทวนราคาประเมินราชการของห้องชุดให้ใกล้เคียงราคาตลาดในปัจจุบันด้วย

7.4 ลักษณะของประชากรที่อาศัยอยู่ในอาคารชุด

จากการสุ่มตัวอย่างจำนวน 399 รายพบว่า มีประชากรที่เข้ามาอยู่อาศัยก่อนมีแผนระบบรถไฟฟ้า (ก่อนปี 2542) ร้อยละ 33 เข้ามาอยู่ระยะที่มีแผนระบบรถไฟฟ้า (ปี 2542-2546) ร้อยละ 44 และเข้ามาอยู่เมื่อมีระบบรถไฟฟ้า (ปี 2547 ขึ้นไป) ร้อยละ 23

ประชากรที่เข้ามาอยู่อาศัยในอาคารชุดเป็นประชากรเพศชายร้อยละ 33 และเพศหญิงร้อยละ 67 ส่วนใหญ่ร้อยละ 23 มีอายุระหว่าง 31-35 ปี รองลงมาคือร้อยละ 20 มีอายุระหว่าง 26-30 ปี ส่วนใหญ่ร้อยละ 53 มีสถานภาพสมรสแล้ว และร้อยละ 62 ที่ยังไม่มีบุตร รองลงมาคือร้อยละ 39 ที่โสด ระดับการศึกษาส่วนใหญ่ร้อยละ 63 จบการศึกษาระดับปริญญาตรี และร้อยละ

60 ที่ประกอบอาชีพเป็นลูกจ้างเอกชน ส่วนใหญ่มีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 2 คน หรือเป็นครอบครัวขนาดเล็ก และส่วนใหญ่ร้อยละ 60 ที่ทำงานทั้ง 2 คน ส่วนใหญ่ร้อยละ 32 มีระดับรายได้ 20,001-30,000 บาทต่อเดือน พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 34 ที่มีระดับรายได้ต่อครอบครัว 30,001-40,000 บาทต่อเดือน นอกจากนี้ยังพบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 40 ที่ชอบพักผ่อนอยู่กับบ้านในวันหยุด และรองลงมา คือร้อยละ 37 ที่ชอบไปเที่ยวห้างสรรพสินค้า

7.5 ลักษณะที่อยู่อาศัยของผู้อยู่อาศัย

จากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างจำนวน 399 ราย พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 58 มีฐานะเป็นหัวหน้าครอบครัวหรือคู่สมรส และรองลงมา คือร้อยละ 25 ที่เช่าอยู่กับเพื่อนร่วมงาน ส่วนใหญ่ร้อยละ 41 พักอาศัยในห้องชุดที่มีขนาดน้อยกว่าหรือเท่ากับ 30 ตารางเมตร รองลงมา คือร้อยละ 40 ที่อยู่อาศัยในห้องชุดขนาด 31-40 ตารางเมตร พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 70 เป็นเจ้าของห้องชุด รองลงมา คือร้อยละ 27 เป็นผู้เช่า ระดับราคาห้องชุดที่ซื้อส่วนใหญ่ร้อยละ 68 ที่ซื้อห้องชุดที่ระดับราคา 0.501-1.000 ล้านบาท รองลงมาคือที่ระดับราคา 1.001-2.000 ล้านบาท ส่วนใหญ่ร้อยละ 37 อยู่อาศัยน้อยกว่าหรือเท่ากับ 3 ปี รองลงมา คือร้อยละ 30 ที่อยู่อาศัยมา 7-9 ปี ลักษณะการซื้อห้องชุดส่วนใหญ่ร้อยละ 74 ซื้อจากโครงการ และร้อยละ 26 ที่ซื้อมือสอง ส่วนใหญ่ร้อยละ 70 ที่ซื้อเป็นบ้านหลังแรก รองลงมา คือร้อยละ 27 ที่ซื้อเป็นบ้านหลังที่สอง เพื่อสะดวกในการเดินทางในช่วงวันทำงาน ส่วนใหญ่ร้อยละ 79 ที่ยังมีภาระการผ่อนที่อยู่อาศัยอยู่ นอกจากนี้ยังพบว่าร้อยละ 45 ที่มีอัตราการผ่อนชำระต่อเดือนจะอยู่ที่ 5,000-7,000 บาท บริเวณพื้นที่ที่อยู่อาศัยเดิมส่วนใหญ่ร้อยละ 44 มีที่อยู่อาศัยเดิมอยู่ในเขตพญาไท-ห้วยขวาง-ดินแดง หรือบริเวณใกล้เคียงกับที่อยู่อาศัยใหม่ ส่วนใหญ่ร้อยละ 46 ที่อยู่อาศัยโดยการเช่าอพาร์ทเมนท์ ซึ่งร้อยละ 67 มีค่าใช้จ่ายในการเช่าที่พักเดือนละประมาณ 4,001-6,000 บาท ซึ่งมีอัตราใกล้เคียงกับการผ่อนห้องชุดในปัจจุบัน จึงเปลี่ยนมาซื้อห้องชุดแทน และเมื่อย้ายที่อยู่อาศัยใหม่จะพบว่าร้อยละ 88 ที่มีสภาพที่อยู่อาศัยดีขึ้น เหตุผลที่ซื้อห้องชุดคือส่วนใหญ่ร้อยละ 28 ที่ต้องการที่อยู่อาศัยเป็นของตนเอง รองลงมา คือร้อยละ 24 ที่ต้องการเพื่อแต่งงาน/แยกครอบครัว โดยพิจารณาปัจจัยสำคัญคือ การเดินทางสะดวก รองลงมา คือ การอยู่ใกล้ที่ทำงาน และอันดับ 3 จะเลือกอยู่ใกล้ที่อยู่อาศัยเดิม เนื่องจากคนส่วนใหญ่จะเลือกที่ตั้งที่พักอาศัยไม่ไกลจากแหล่งงานมากนัก และปัญหาด้านที่อยู่อาศัย ที่พบส่วนใหญ่ร้อยละ 55 จะมีปัญหาเรื่องที่จอดรถไม่เพียงพอ รองลงมา คือ การเข้าถึงที่ตั้งโครงการไม่สะดวก เนื่องจากที่ตั้งอาคารชุดส่วนใหญ่จะอยู่ในซอยลึก

ส่วนความพึงพอใจในที่อยู่อาศัยตามแนวรถไฟฟ้า พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 44 ที่พอใจในการบริหารและการดูแลจัดการอาคาร รองลงมาคือร้อยละ 36 ที่พอใจในด้านค่าใช้จ่าย ในเรื่องความถี่ของผู้ที่มาเยี่ยมเยียนเมื่อมีรถไฟฟ้า พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 75 จะเท่าเดิม รองลงมาคือร้อยละ 21 ที่มีผู้มาเยี่ยมเยียนเพิ่มขึ้นหรือมาใช้ห้องชุดในการพบปะสังสรรค์มากขึ้น ในด้านความพอใจในที่อยู่อาศัยเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 34 พพอใจในระดับปานกลาง ส่วนความจำเป็นในการเลือกที่อยู่อาศัยตามแนวรถไฟฟ้า พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 67 ที่คิดว่ามีความจำเป็นในการเลือกที่อยู่อาศัยตามแนวรถไฟฟ้า และระยะทางที่เหมาะสมของที่อยู่อาศัยที่ห่างสถานีรถไฟฟ้าพบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 67 ที่คิดว่าควรอยู่ในระยะทางไม่เกิน 500 เมตร ส่วนในเรื่องความสนใจซื้อที่อยู่อาศัยใหม่ และงบประมาณในการซื้อ พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 68 ยังไม่สนใจซื้อ เนื่องจากมีภาระในที่อยู่อาศัยเดิมอยู่ และมีจำนวนร้อยละ 32 ที่สนใจซื้อ เนื่องจากมีความพอใจในการอยู่อาศัยตามแนวรถไฟฟ้า

7.6 พฤติกรรมของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด

7.6.1 แหล่งงานเป็นปัจจัยหลักในการเลือกที่พักอาศัยผู้พักอาศัย

1) กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีแผนระบบรถไฟฟ้า

ประชากรที่ย้ายเข้ามาก่อนมีแผนระบบรถไฟฟ้า (2537- 2541) เหตุผลเพราะต้องการ การเดินทางสะดวกก่อนเป็นอันดับแรก รองลงมาคือ ใกล้ที่อยู่อาศัยเดิม โดยที่ ระยะเวลาในการเดินทาง เวลาในการเดินทาง น้อยกว่า 0.5 ชม. และ 0.5 – 1.0 ชม. เท่าๆ กัน และเขตที่ทำงานส่วนใหญ่อยู่ในเขตลาดพร้าว และจตุจักร

2) กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่เมื่อมีแผนระบบไฟฟ้า (2542-2546)

ประชากรที่ย้ายเข้ามาในช่วงปี 2542-2546 เหตุผลเพราะต้องการอาศัยในอาคารชุดที่ใกล้ที่ทำงานเป็นอันดับแรก รองลงมา คือ การเดินทางสะดวก และใกล้ที่อยู่อาศัยเดิม โดยที่ ระยะเวลาในการเดินทาง เวลาในการเดินทาง น้อยกว่า 0.5 ชม. และ 0.5 – 1.0 ชม. เท่าๆ กัน และเขตที่ทำงานส่วนใหญ่อยู่ในเขตสาทร-สีลม-ยานนาวา และลาดพร้าว-จตุจักร

3) กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่เมื่อมีระบบไฟฟ้า (2547-2548)

ประชากรที่ย้ายเข้ามาในช่วงปี 2547-2548 เหตุผลเพราะต้องการอาศัยในอาคารชุดที่ใกล้ที่ทำงานเป็นอันดับแรก รองลงมาคือ การเดินทางสะดวก และใกล้ที่อยู่อาศัยเดิม เช่นกัน โดยที่ ระยะเวลาในการเดินทาง เวลาในการเดินทาง น้อยกว่า 0.5 ชม. และ 0.5 – 1.0 ชม. เท่าๆ กัน และเขตที่ทำงานส่วนใหญ่อยู่ในเขตห้วยขวาง ดินแดง และลาดพร้าว-จตุจักร

อีกประเด็นหนึ่ง เขตต่างๆ ในเมือง เช่น เขตสาทร สีลม และยานนาวา มีความหนาแน่น ด้านที่อยู่อาศัยและราคาแพง ดังนั้นจึงมีการกระจายตัวออกยังพื้นที่ติดต่อกับเมือง โดยเฉพาะเขตห้วยขวางเป็นเขตที่เข้าถึงเมืองได้รวดเร็วที่สุดเขตหนึ่งดังที่มีแนวคิดและทฤษฎี

- Brain Goodal (1975) กล่าวถึงความสะดวกในการเข้าถึงที่ตั้งซึ่งอยู่ติดถนนสายสำคัญหรือสถานีรถไฟมีความได้เปรียบในด้านทางเข้ามากกว่าที่ตั้งที่อยู่ห่างจากสิ่งอำนวยความสะดวกเหล่านี้ นอกจากนี้ความไม่เท่าเทียมกันในการให้บริการใดๆ ก็ตามที่ได้จัดให้ อาจมีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัย โดยเฉพาะกลุ่มผู้มีรายได้สูง

- อาชีพการงานและรายได้ พบว่าประชากรที่มีรายได้ดีจะมีระบบทางในการเดินทางไปทำงานเป็นระยะทางที่ไกลกว่า และจะยึดที่อยู่อาศัยในเขตชานเมืองที่อยู่ใกล้แนวถนนหลักหรือทางด่วน ทำให้สามารถเดินทางเข้าถึงที่ทำงานได้สะดวก รวดเร็ว

7.6.2 ความสามารถในการจ่าย (ค่าที่พักแปรผันตรงกับค่าเดินทาง)

1) กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อน มีแผนระบบรถไฟฟ้า มีรายได้ต่อเดือนประมาณ 10,001 – 15,000 ส่วนใหญ่ร้อยละ 52 อาศัยอยู่ 2 คน ดังนั้น รายได้ต่อครอบครัวประมาณ 25,000 – 30,000 บาทต่อเดือน และมีอาชีพส่วนใหญ่เป็นลูกจ้างเอกชน ซึ่งอายุระหว่าง 31 -35 ปี

2) กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ในช่วงมีแผนระบบรถไฟฟ้ามีรายได้ต่อเดือนประมาณ 20,001 – 25,000 ส่วนใหญ่ร้อยละ 57 อาศัยอยู่ 2 คน ดังนั้น รายได้ต่อครอบครัวประมาณ 40,000 – 45,000 บาทต่อเดือน และมีอาชีพส่วนใหญ่เป็นลูกจ้างเอกชน ซึ่งอายุระหว่าง 31 -35 ปี

3) กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ในช่วงมีระบบรถไฟฟ้าแล้ว มีรายได้ต่อเดือนประมาณ 20,001 – 25,000 ส่วนใหญ่ร้อยละ 57 อาศัยอยู่ 2 คน ดังนั้น รายได้ต่อครอบครัวประมาณ 40,000 – 45,000 บาทต่อเดือน และมีอาชีพส่วนใหญ่เป็นลูกจ้างเอกชน ซึ่งอายุระหว่าง 31 -35 ปี มีรายจ่ายค่าที่พักอาศัย อยู่ที่ 5,000 – 6,000 และ ค่าส่วนกลางประมาณเดือนละ 600-800 บาท มีรายจ่ายค่าเดินทางเฉลี่ยต่อห้องพัก 2,200-3,000 บาท ต่อคนต่อเดือน

สรุป 5,000 – 6,000 บาท ทั้งก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้ามีความเพียงพอต่อความสามารถในการจ่าย

7.6.3 ปัญหาที่อยู่อาศัย

กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้าจะมีปัญหาเรื่องที่อยู่อาศัยไม่เพียงพอ และมีปัญหาการจัดการดูแลอาคารยังไม่ดีพอ โดยเฉพาะอาคารชุดที่มีระดับราคาต่ำกว่า 0.500 ล้านบาท สภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกก็จะขาดการดูแล ซึ่งจากการพิจารณาอัตราค่าส่วนกลางของอาคารชุดทั้งหมด 23 โครงการจะพบว่า

- มีจำนวน 8 โครงการที่มีการเก็บค่าส่วนกลางตารางเมตรละ 12-18 บาทต่อเดือน โดยในกลุ่มนี้ระดับราคาห้องชุดจะอยู่ที่ราคาประมาณ 450,000-1,000,000 บาท
- มีจำนวน 7 โครงการที่มีการเก็บค่าส่วนกลางตารางเมตรละ 20 บาทต่อเดือน โดยในกลุ่มนี้ระดับราคาห้องชุดจะอยู่ที่ราคาประมาณ 800,000-1,200,000 บาท
- มีจำนวน 8 โครงการที่มีการเก็บค่าส่วนกลางตารางเมตรละ 25-30 บาทต่อเดือน โดยในกลุ่มนี้ระดับราคาห้องชุดจะอยู่ที่ราคาประมาณ 1,000,000 บาทขึ้นไป

ซึ่งแสดงว่าในอาคารชุดที่มีระดับราคาสูงจะมีการจัดเก็บค่าส่วนกลางในอัตราที่ต่ำ จึงทำให้การบริหารจัดการอาคารยังไม่ค่อยดีมากนัก

7.6.4 การย้ายที่พักและการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง

กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีแผนระบบรถไฟฟ้า, กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ช่วงมีแผนระบบรถไฟฟ้า และกลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า คาดว่าจะไม่เปลี่ยนที่พักอาศัย และพบว่าความจำเป็นเลือกที่อยู่อาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้ามีความจำเป็นถึงร้อยละ 44 ไม่จำเป็นร้อยละ 51 และยังไม่แน่ใจร้อยละ 5 และมีเหตุผลที่จำเป็นเลือกที่อยู่อาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าคือ เพื่อสามารถควบคุมเวลาได้ ร้อยละ 35 เพื่อความสะดวกสบาย ร้อยละ 20 และตัดปัญหาการจราจรติดขัด ร้อยละ 16 และระยะทางจากสถานีถึงที่พักสูงสุดที่รับได้คือ 0.5 กม. ร้อยละ 60 รองลงมาคือ 0.51-1.00 กม. ร้อยละ 20 การย้ายที่พักอาศัยของกลุ่มนี้มีโอกาสน้อยเนื่องจากจำนวนห้องของห้องชุดในเขตห้วยขวางระดับกลางนั้นหายากขึ้น เพราะส่วนใหญ่จะมีความหนาแน่นต่ำดังนั้นจึงยอมที่จะเสียค่าเดินทางเพิ่มขึ้นเพื่อที่จะไปทำงาน

- J.E. Kain²¹ (1962) กล่าวถึงปัจจัยด้านระยะทางไปยังแหล่งงานที่มีผลต่อที่ตั้งของที่อยู่อาศัยว่ามีความสัมพันธ์กับระดับรายได้ กล่าวคือระยะทางในการเดินทางไปทำงานจะเพิ่มขึ้น ตามระดับรายได้ ผู้มีรายได้สูง ที่ทำงานอยู่ในบริเวณศูนย์กลางเมือง มีแนวโน้มในการ

เดินทางไปทำงานในระยะทางที่ไกลกว่า ส่วนผู้มีรายได้ต่ำจะเดินทางไปทำงานในระยะทางที่ใกล้กว่าจะอยู่อาศัยในบริเวณแหล่งงานโดยไม่คำนึงว่าแหล่งงานจะอยู่ที่ใด

7.6.5 รูปแบบการเดินทาง

พาหนะในการเดินทางไปทำงาน พบว่าก่อนมีระบบรถไฟฟ้าส่วนใหญ่ร้อยละ 38 ที่เดินทางไปทำงานด้วยรถประจำทาง และหลังมีระบบรถไฟฟ้าได้เปลี่ยนมาใช้รถไฟฟ้าแทนถึงร้อยละ 41 และรองลงมาร้อยละ 27 ที่ยังคงใช้รถยนต์ส่วนตัวอยู่ เนื่องจากการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าไม่สามารถที่จะไปถึงสถานที่ที่ต้องการไปได้ทั้งหมด ต้องอาศัยการเดินทางก่อนข้างไกล หรือต้องใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างเข้าไปอีก ถ้าหากที่ตั้งนั้นอยู่ในซอยลึก ในเรื่องของค่าใช้จ่ายในการเดินทาง พบว่าก่อนมีระบบรถไฟฟ้าส่วนใหญ่ร้อยละ 52 ที่มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อวัน 15-50 บาท และหลังมีระบบรถไฟฟ้าค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อวันเพิ่มขึ้นเป็นวันละ 51-100 แต่ใช้ระยะเวลาในการเดินทางไปทำงานจากที่พักไปยังที่ทำงานน้อยลง หรือสามารถเดินทางได้รวดเร็วขึ้น คือ ก่อนมีระบบรถไฟฟ้าส่วนใหญ่ใช้เวลาในการเดินทาง 31 นาที – 1 ชั่วโมง และหลังมีระบบรถไฟฟ้าใช้เวลาในการเดินทางลดลงเป็น 15-30 นาที

- Jorh R. Short. กล่าวถึงการได้เปรียบเทียบการเดินทางรูปแบบต่างๆ าระบบรถไฟฟ้าเป็นระบบที่มีเส้นทางเฉพาะซึ่งไม่อาจใช้ร่วมกับยานพาหนะอื่นได้ทั้งหมด การรับ – ส่งไม่ถึง ณ จุดหมายโดยทันที

7.6.6 การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง

ในด้านอิทธิพลของรถไฟฟ้าต่อการเลือกเดินทาง จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 399 ราย พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 56 ที่คิดว่ารถไฟฟ้ามีอิทธิพลต่อการเดินทาง รองลงมาคือร้อยละ 37 ที่คิดว่าไม่มีในเรื่องความจำเป็นของรถไฟฟ้าต่อการเดินทาง พบว่าร้อยละ 55 ที่คิดว่าระบบรถไฟฟ้าไม่มีความจำเป็นต่อการเดินทาง รองลงมาคือร้อยละ 44 ที่คิดว่าจำเป็น และร้อยละ 5 ที่ไม่แน่ใจ ในเรื่องความถี่ในการใช้ระบบรถไฟฟ้าต่อการเดินทาง พบว่าร้อยละ 57 ที่ใช้บริการระบบรถไฟฟ้าเป็นครั้งคราว รองลงมาคือร้อยละ 39 ที่ใช้เป็นประจำ และร้อยละ 4 ที่นาน ๆ ครั้งใช้บริการ และเหตุผลที่ใช้บริการระบบรถไฟฟ้าเป็นครั้งคราว พบว่าร้อยละ 40 ที่ใช้บริการระบบรถไฟฟ้าในกรณีเร่งด่วน รองลงมาคือร้อยละ 32 ที่ใช้เฉพาะไปทำงานเพื่อประหยัดค่าใช้จ่าย ส่วนความคิดเห็นในด้านการเปลี่ยนแปลงการใช้บริการระบบรถไฟฟ้า พบว่าร้อยละ 69 ที่ใช้บริการระบบรถไฟฟ้า โดยมีเหตุผลที่เปลี่ยนมาใช้บริการระบบรถไฟฟ้า คือ สามารถควบคุมเวลาในการทำงานได้ และตัดปัญหา

จรรยา ส่วนเหตุผลที่ไม่เปลี่ยนมาใช้บริการระบบรถไฟฟ้า คือ อัตราค่าบริการค่อนข้างสูง และเดินทางไม่สะดวกถ้ามีธุระอื่นระหว่างวัน

ในกรณีคนที่มีรถยนต์แล้วเปลี่ยนมาใช้รถไฟฟ้า หากพิจารณาความจำเป็นในการใช้รถยนต์ จะพบว่า จากจำนวนกลุ่มตัวอย่าง 275 ราย พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 62 คิดว่ายังจำเป็นต้องใช้รถยนต์ และร้อยละ 38 ไม่จำเป็นต้องใช้รถยนต์ และส่วนใหญ่ร้อยละ 80 ยังคงเก็บรถไว้ เพราะจำเป็นต้องใช้เมื่อจะเดินทางไปในเส้นทางอื่น รองลงมา คือ ร้อยละ 13 ที่ให้ญาติหรือคนใกล้ชิดนำไปใช้แทน ส่วนสถานีรถไฟฟ้าที่อยู่ใกล้ที่พักอาศัยในย่านนี้ พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 34 มีที่อยู่อาศัยตั้งอยู่ใกล้สถานีห้วยขวาง รองลงมาคือร้อยละ 26 ตั้งอยู่ใกล้สถานีพระราม 9 โดยส่วนใหญ่มีระยะห่างจากที่พักไปยังสถานีรถไฟฟ้าประมาณ 1,001-2,000 เมตร รองลงมาคือ ตั้งอยู่ในระยะทางน้อยกว่าหรือเท่ากับ 500 เมตร และพาหนะที่ใช้ในการเดินทางจากที่พักไปยังสถานีรถไฟฟ้า พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 43 ที่ใช้บริการรถจักรยานยนต์ รองลงมาคือร้อยละ 25 ที่ใช้ต้องใช้ใช้รถยนต์ส่วนตัว นอกจากนี้ยังพบว่าส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปสถานีรถไฟฟ้าวันละ 16-30 บาท รองลงมาคือมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางวันละ 31-45 บาท ดังนั้นจึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ประชากรจำนวนร้อยละ 62 คิดว่ายังจำเป็นต้องใช้รถยนต์ เนื่องจากหากโดยสารไปจำนวนตั้งแต่ 2 คนขึ้นไป ค่าใช้จ่ายในการเดินทางจะถูกกลง และอีกส่วนหนึ่งจะใช้รถยนต์ในการเดินทางจากที่พักไปยังสถานีรถไฟฟ้า และจอดรถยนต์ไว้ที่อาคารจอดรถของสถานีรถไฟฟ้า แล้วใช้บริการรถไฟฟ้า

7.7 อัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้ามหานคร

ตารางที่ 7.1 อัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้ามหานคร

จำนวนสถานีที่ เดินทาง	0-1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12-18
ใช้เหรียญโดยสาร เดินทางหนึ่งเที่ยว												
บุคคลทั่วไป	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36
เด็ก/ผู้สูงอายุ	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
ใช้บัตรเติมเงิน												
บัตรเติมเงิน บุคคลทั่วไป และบัตรเติม เงินธุรกิจ	12	14	15	17	19	20	22	24	26	27	29	31
บัตรเติมเงิน เด็ก/ผู้สูงอายุ	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
บัตรเติมเงิน นักเรียน นักศึกษา	10	11	13	14	15	17	18	20	21	22	24	25

ที่มา : เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2548

จากตารางที่ 7.1 พบว่า อัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้ามหานคร จะจัดเก็บแบบเป็นรายสถานี แบ่งตามประเภทบัตรโดยสาร คือ บัตรโดยสารแบบเติมเงิน และเหรียญโดยสาร ตามรายละเอียดดังนี้

7.7.1 อัตราค่าโดยสารสำหรับบัตรโดยสารแบบเติมเงิน

- บุคคลทั่วไป เริ่มต้น 12 บาท สูงสุด 31 บาท
- นักเรียน นักศึกษา เริ่มต้น 10 บาท สูงสุด 25 บาท
- เด็ก / ผู้สูงอายุ เริ่มต้น 7 บาท สูงสุด 18 บาท

7.7.2 อัตราค่าโดยสารสำหรับเหรียญโดยสาร

- บุคคลทั่วไป เริ่มต้น 14 บาท สูงสุด 36 บาท
- เด็ก / ผู้สูงอายุ เริ่มต้น 7 บาท สูงสุด 18 บาท

สำหรับเด็ก/ผู้สูงอายุ ได้แก่ เด็กที่มีความสูงระหว่าง 90-120 เซนติเมตร / ผู้สูงอายุที่มีอายุตั้งแต่ 65 ปีขึ้นไป สำหรับเด็กที่มีความสูงต่ำกว่า 90 เซนติเมตร ใช้บริการฟรี ส่วนนักเรียนนักศึกษา ออกให้เฉพาะบัตรโดยสารแบบบัตรเติมเงินเท่านั้น

ซึ่งจากการพิจารณาราคาค่าโดยสารแล้วจะพบว่าสำหรับบุคคลทั่วไปกรณีใช้เหรียญโดยสาร และเดินทางหนึ่งเที่ยวจะมีราคาค่าโดยสารแพงกว่าแบบใช้บัตรเติมเงิน ประมาณ 2-5 บาทต่อเที่ยว โดยราคาค่าโดยสารจะปรับขึ้นสถานีและ 2 บาท จนถึงสถานีที่ 12-18 อัตราค่าโดยสารจะคงที่คือสูงสุดที่ 34 บาทในกรณีที่ใช้บัตรเติมเงินและ 36 บาทในกรณีที่เหรียญ หากพิจารณาราคาค่าโดยสารที่เริ่มต้นแล้ว จะพบว่ามีความสูงกว่าค่าโดยสารรถประจำทางค่อนข้างมาก ดังนั้นจึงไม่เหมาะกับคนที่โดยสารในระยะทางที่สั้น เนื่องจากโดยรวมแล้วราคาค่าโดยสารในปัจจุบันยังมีราคาสูงอยู่ จึงไม่เหมาะสำหรับผู้มีรายได้น้อยด้วย ดังนั้นจึงควรมีการปรับราคาค่าโดยสารที่ค่าเริ่มต้นของสถานีแรก เพื่อให้ผู้โดยสารได้มีโอกาสใช้ได้มากขึ้น

7.8 ข้อเสนอแนะ

7.8.1 รัฐบาลควรมีนโยบายจัดหาที่อยู่อาศัยระดับราคาถูกที่อยู่ตามแนวระบบรถไฟฟ้าหรือตามเส้นทางระบบขนส่งมวลชน ให้กับผู้ที่มีรายได้น้อยเพื่อความสะดวกในการคมนาคมไปสู่แหล่งงานได้สะดวกยิ่งขึ้น

7.8.2 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการทบทวนราคาค่าโดยสารใหม่สำหรับรถไฟฟ้า เนื่องจากราคาค่าโดยสารในปัจจุบันมีราคาค่อนข้างสูง กลุ่มผู้มีรายได้น้อยจึงใช้บริการเฉพาะเวลาที่จำเป็นเท่านั้น

7.8.3 ปัจจุบันราคาห้องชุดในเขตห้วยขวางมีการปรับตัวขึ้นค่อนข้างสูง โดยพบว่าราคาของห้องชุดเมื่อมีระบบรถไฟฟ้าเปิดให้บริการจะมีการปรับราคาขึ้นจากราคาที่ซื้อมาในครั้งแรกประมาณ 9-18% แต่ราคาประเมินราชการของห้องชุดในเขตห้วยขวางยังมีราคาต่ำกว่าราคาตลาดค่อนข้างมาก ดังนั้นภาคราชการควรมีการทบทวนราคาประเมินราชการของห้องชุดให้ใกล้เคียงราคาตลาดมากที่สุด