

ผลกระทบต่อที่อยู่อาศัยประเภทอพาร์ทเมนต์ให้เช่า ในเขตห้วยขวาง
เมื่อมีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน



นายต่อศักดิ์ มีสุข

สถาบันวิทยบริการ

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาเคหพัฒนศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาเคหการ ภาควิชาเคหการ

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2547

ISBN 974-17-7021-9

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

THE IMPACTS OF RENTAL APARTMENTS IN HUAI KHWANG DISTRICT
WHEN MASS RAPID TRANSIT WAS OPERATED

Mr.Torsak Meesouk

สถาบันวิทยบริการ

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Housing Development in Housing

Department of Housing

Faculty of Architecture

Chulalongkorn University

Academic Year 2004

ISBN 974-17-7021-9

หัวข้อวิทยานิพนธ์ ผลกระทบต่อที่อยู่อาศัยประเภทอพาร์ทเมนต์ให้เช่าในเขตห้วยขวาง
เมื่อมีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
โดย นายต่อศักดิ์ มีสุข
สาขาวิชา เคหการ
อาจารย์ที่ปรึกษา รองศาสตราจารย์ มาณพ พงศทัต

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัย
เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญามหาบัณฑิต

..... คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ เลอสม สถาปิตานนท์)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

..... ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.ชวลิต นิตยะ)

..... อาจารย์ที่ปรึกษา
(รองศาสตราจารย์ มาณพ พงศทัต)

..... กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ สุปรีชา หิรัญโร)

..... กรรมการ
(อาจารย์ ดร. กุณทลทิพย์ พาณิชภักดิ์)

..... กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ไตรรัตน์ จารุทัศน์)

ต่อศักดิ์ มีสุข : ผลกระทบต่อที่อยู่อาศัยประเภทอพาร์ทเมนต์ให้เช่าในเขตห้วยขวาง เมื่อมีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (THE IMPACTS OF RENTAL APARTMENTS IN HUAI KHUANG DISTRICT WHEN MASS RAPID TRANSIT WAS OPERATED) อาจารย์ที่ปรึกษา : รองศาสตราจารย์ มานพ พงศทัต, 207 หน้า. ISBN 974-17-7021-9.

ในระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมาอพาร์ทเมนต์ในเขตห้วยขวางมีอัตราการเติบโตมากที่สุดในกรุงเทพมหานครและเติบโตอย่างต่อเนื่อง อันเนื่องมาจากการมีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน การศึกษาครั้งนี้จึงมุ่งศึกษาถึงผลกระทบจากการมีระบบรถไฟฟ้าที่มีต่อที่อยู่อาศัยประเภทอพาร์ทเมนต์ให้เช่าในเขตห้วยขวางโดยศึกษา การเปลี่ยนแปลง ด้านทำเลที่ตั้ง, การกระจายตัว, สภาพแวดล้อม, ทัศนคติของผู้ประกอบการ, ทัศนคติของผู้อยู่อาศัย ในช่วงก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า เพื่อเป็นประโยชน์ต่อภาครัฐในการพัฒนาและกำหนดนโยบายที่อยู่อาศัยเขตห้วยขวางในอนาคต เพื่อเป็นข้อมูลแก่ผู้ประกอบการในการตัดสินใจในการลงทุนและเป็นประโยชน์ต่อผู้อยู่อาศัยในการเลือกที่พักอาศัย โดยได้ทำการรวบรวมข้อมูลจากเอกสารและแผนที่ เพื่อวิเคราะห์ภาพรวมการเปลี่ยนแปลง และสุ่มตัวอย่างอย่างมีระบบเพื่อการแจกแบบสอบถามทั้งปลายเปิดและปลายปิดให้แก่ผู้ประกอบการจำนวน 26 โครงการและผู้อยู่อาศัยจำนวน 338 ตัวอย่าง ตามสัดส่วนจำนวนของแต่ละระดับราคาเช่าเพื่อให้ได้ผลครอบคลุมเป็นตัวแทนของประชากรทั้งหมด

ผลการวิจัยพบ การเปลี่ยนแปลงในภาพรวม คือ การกระจายตัวและการเพิ่มของอพาร์ทเมนต์หลังมีระบบรถไฟฟ้าทุกระดับ ราคายังคงกระจายตัวตามแนวดนเป็นหลัก และตามซอยลาดต่างๆ และเพิ่มขึ้นถึง 55 โครงการส่วนใหญ่จะเพิ่มในบริเวณใกล้เคียงกับอพาร์ทเมนต์เดิม พร้อมกับระบบถนนมีการขยายเส้นลาดมากขึ้น และมีการขยายทางรถยนต์ให้กว้างขึ้น แต่ทางเดินเท้ากลับแคบและลดลง ทำให้ผู้เดินเท้าเดินทางไม่สะดวก ด้านผู้ประกอบการ พบว่า ผู้ประกอบการร้อยละ 58 จะขึ้นค่าเช่าห้อง ร้อยละ 80 จะปรับปรุงโครงการเพิ่มเติม ร้อยละ 90 เห็นว่าควรจะมีการจับจองพื้นที่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าเพื่อลงทุนโครงการใหม่ และ ผู้ประกอบการ ร้อยละ 92 ต้องการทำเลที่สภาพแวดล้อมที่ดี มีการเว้นว่างของแนวอาคารอย่างเหมาะสมเพื่อไม่ให้แออัดเกินไป ส่วนด้านผู้อยู่อาศัย พบว่าผู้อยู่อาศัยในอพาร์ทเมนต์ ระดับราคาเช่า 2,000-3,500 บาทต่อเดือน เลือกที่พักอาศัยใกล้แหล่งงาน เป็นอันดับที่ 1 และใกล้สถานีรถไฟฟ้า เป็นอันดับที่ 4 ส่วนใน ระดับราคาเช่า 3,500-4,500 และ 4,500-5,000 บาทต่อเดือน เห็นว่าเลือกที่พักใกล้แหล่งงานเป็นอันดับที่ 1 และใกล้สถานีรถไฟฟ้า เป็นอันดับที่ 2 และพบว่า ผู้อยู่อาศัยในอพาร์ทเมนต์ระดับราคาต่ำ มีความต้องการที่จะย้ายที่อยู่อาศัยมากกว่าในระดับราคาสูง เนื่องจาก หลังจากมีระบบรถไฟฟ้าได้มีการขึ้นค่าเช่าห้องและค่าเดินทางโดยรวมก็เพิ่มขึ้น ส่งผลให้ผู้อยู่อาศัย อพาร์ทเมนต์ระดับราคา 2,000-3,500 บาทไม่สามารถจ่ายค่าเช่าห้องและค่าเดินทางโดยรถไฟฟ้าได้ ส่งผลให้มีจำนวนผู้พักอาศัยต่อห้องมากขึ้น เพื่อลดค่าใช้จ่ายดังกล่าว ซึ่งจะเกิดความแออัดและสภาพแวดล้อมก็ไม่ดีตามมา

ข้อเสนอแนะจากการวิจัยต่อผู้ประกอบการคือ ควรมีความระมัดระวังในการลงทุนอพาร์ทเมนต์ใกล้สถานีรถไฟฟ้า เนื่องจากต้นทุนและภาวะการแข่งขันจะสูง ผู้เช่ารายได้น้อยที่มีอุปสงค์มากจะไม่สามารถเช่าได้ และทางผู้อยู่อาศัยควรเลือกที่พักที่เหมาะสมกับรายได้และเลือกทำเลที่พักรให้เดินทางไปทำงานได้สะดวกเพื่อลดค่าใช้จ่าย ส่วนภาครัฐควรมีมาตรการสนับสนุนให้มีการลงทุนเพิ่มหรือคองอพาร์ทเมนต์ราคาต่ำในพื้นที่ไว้พร้อมทั้งเพิ่มความสะดวกและลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางระหว่างอพาร์ทเมนต์ไปยังสถานีรถขนส่งมวลชนรวมทั้งสถานีรถไฟฟ้า เช่นการจัดระบบทางเท้าเพิ่มขึ้น จากข้อเสนอแนะที่กล่าวมานี้ก็น่าจะแก้ปัญหาของเมืองได้อย่างสำคัญ

ภาควิชา.....เคหการ..... ลายมือชื่อนิติ.....
 สาขาวิชา.....เคหการ..... ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....
 ปีการศึกษา.....2547..... ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม.....

46741263 25 : MAJOR HOUSING

KEY WORD : THE IMPACTS / RENTAL APARTMENT / MASS RAPID TRANSIT

TORSAK MEESOUK : THE IMPACTS OF RENTAL APARTMENTS IN HUIAI
KHWANG DISTRICT WHEN MASS RAPID TRANSIT WAS OPERATED. THESIS
ADVISOR : ASSOC. PROF. MANOP BONGSADADT, 207 pp. ISBN 974-17-7021-9.

In the past 3 years the apartments in Huai Khwang district have had the fastest continuous growth in Bangkok due to the mass rapid transit system (Subway). This study aims to examine the effect of the mass rapid transit (MRT) on rental apartments in Huai Khwang district. The focus of the study is on location shifts, dispersal, and environment as well as entrepreneurs' and residents' attitudes before and after the introduction of the MRT. This study will benefit the government in terms of policy planning for residential development in Huai Khwang in the future. It can also provide data for entrepreneurs in making decision on investment and benefits persons choosing an accommodation. Documents and maps were gathered for analysis of the overall changes. Systematic random sampling was conducted. Twenty six apartment projects and 338 residents were distributed close-and open - ended questionnaires. These samples represent the ratio of all different rental-fee apartments.

It was found that the overall changes included the dispersal and increase in the number of the apartments with different prices after the introduction the MRT. These apartments are mainly dispersed along the main roads and short-cut lanes. As many as 55 apartments were built and most of them are situated near the old apartments. More short-cuts were added and roads widened. However, pedestrian footpaths were narrowed and reduced, causing inconvenience for pedestrians. With respect to the entrepreneurs, 58 percent would increase rents ; so percent would develop more apartments; 90 percent would designate the area near the MRT stations for future investment; 92 percent would like to have locations with good environments and space between apartments to avoid overcrowding. Regarding the residents, the results revealed that those who rented an apartment at 2,000 - 3,500 baht a month would choose an accommodation that was close to their workplace and the MRT station as their first and fourth decision, respectively. The residents paying 3,500-4,500 and 4,500-5,000 baht a month would choose an accommodation near their workplace as their first choice and close to the MRT stations as their second choice. Also, residents living in low-cost apartments had more desire to move than those living in high - cost apartments. This is due to the fact that after the MRT was opened, room rents and commuting costs increased, causing residents in the 2,000 - 3,500-baht apartments to become incapable of paying the rent and MRT commuting costs. This also resulted in more residents in one room to reduce costs, but this caused crowding and deteriorated environment.

The study recommends that entrepreneurs should be careful when investing in apartment projects close to the MRT because of the high investment cost and high competition. Low-income residents with high demands will not be able to afford the rent. In addition, the residents should choose an accommodation that suits their income and that is convenient and less expensive to commute. The government sector should have a supporting policy to stimulate more investment or maintain low-cost apartments in the area while providing more convenience and reduction in commuting expenses from apartments to the bus terminals and MRT stations, e.g., more footpaths. These recommendations are likely to have significance in solving city problems.

Department of.....Housing.....Student's signature.....

Field of study.....Housing.....Advisor's signature.....

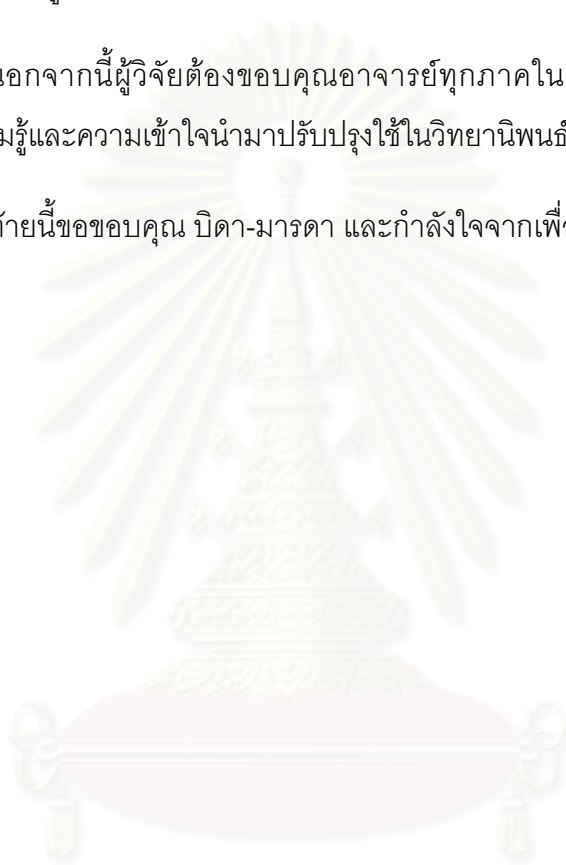
Academic year 2004.....Co - advisor's signature.....

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยความช่วยเหลืออย่างดียิ่งของ
รองศาสตราจารย์ มานพ พงศทัต อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และ อาจารย์ ดร.กฤษณทศทิพย
พานิชภักดิ์ ที่คอยช่วยดูวิจัยมาด้วยดีตลอด

นอกจากนี้ผู้วิจัยต้องขอบคุณอาจารย์ทุกภาคในคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ที่จัดโครงการ
สหภาค ซึ่งให้ความรู้และความเข้าใจนำมาปรับปรุงใช้ในวิทยานิพนธ์

ท้ายนี้ขอขอบคุณ บิดา-มารดา และกำลังใจจากเพื่อนๆ ที่ให้แก่ผู้วิจัยเสมอมาจน
สำเร็จการศึกษานี้



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฎ
สารบัญแผนภูมิ.....	ด
สารบัญรูปภาพ.....	บ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์.....	2
1.3 ขอบเขตงานวิจัย.....	2
1.4 ข้อตกลงเบื้องต้น.....	2
1.5 ข้อยกเว้นของการวิจัย.....	3
1.6 คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย.....	3
1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	3
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	4
2.1 ระบบการจัดการที่อยู่อาศัยในเขตเมือง.....	4
2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย.....	5
2.3 แนวความคิดเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงาน.....	8
2.4 ความสัมพันธ์ระหว่างสภาพแวดล้อมกับมนุษย์.....	11
2.5 ทฤษฎีการขยายตัวของเมืองและที่อยู่อาศัย.....	13
2.6 แนวความคิดเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ที่ดินกับการขนส่ง.....	15
2.7 แนวความคิดเกี่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะ.....	18
2.8 ระบบขนส่งสาธารณะ.....	18
2.9 การตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง.....	19
2.10 ลักษณะการใช้ที่ดินและการใช้อาคารบริเวณริมเส้นทางของระบบรถไฟฟ้า.....	22

บทที่ 3 ลักษณะทั่วไปทางกายภาพ	25
3.1 ลักษณะทางกายภาพของเขตห้วยขวาง.....	25
3.1.1 ขนาดที่ตั้งและอาณาเขตติดต่อ.....	25
3.1.2 ระบบโครงข่ายถนน.....	27
3.1.3 การใช้ที่ดิน.....	32
3.2 โครงการรถไฟฟ้าและผลกระทบต่อการพัฒนาศักยภาพพื้นที่ห้วยขวาง.....	33
3.3 ระบบขนส่งขนาดรอง.....	35
3.4 ผลกระทบของรถไฟฟ้าต่อศักยภาพพื้นที่ห้วยขวาง.....	37
3.5 ลักษณะทั่วไปทางกายภาพโครงการอพาร์ทเมนต์ห้วยขวาง.....	37
3.6 การเพิ่มขึ้นและการกระจายตัวของโครงการอพาร์ทเมนต์ในเขตห้วยขวาง หลังจากมีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน.....	45
บทที่ 4 วิธีดำเนินการวิจัย	49
4.1 ประชากรกลุ่มตัวอย่าง.....	49
4.2 เครื่องมือในการวิจัย.....	50
4.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	50
4.4 หลักการในการกระจายกลุ่มตัวอย่าง.....	52
4.5 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	53
บทที่ 5 ผลกระทบของรถไฟฟ้าที่มีต่อผู้ประกอบการ	59
5.1 ลักษณะพื้นฐานทางสังคม.....	59
5.1.1 เพศ.....	59
5.1.2 อายุ.....	59
5.1.3 สถานภาพสมรส.....	59
5.1.4 ระดับการศึกษา.....	59
5.1.5 ที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน.....	59
5.1.6 อาชีพ.....	59

5.1.7 จำนวนผู้เช่า.....	59
5.1.8 ค่าเช่าห้อง.....	60
5.1.9 การเติบโตของอพาร์ทเมนต์.....	60
5.1.10 การปรับปรุงอาคาร.....	60
5.1.11 แหล่งที่มาของเงินทุน.....	60
5.1.12 ส่วนที่เลือกทำการปรับปรุง.....	61
5.2 ทัศนคติของผู้ประกอบการในการลงทุนโครงการอพาร์ทเมนต์.....	62

บทที่ 6 ผลกระทบของรถไฟฟ้าที่มีต่อผู้อยู่อาศัย.....	64
6.1 ลักษณะพื้นฐานทางสังคม.....	64
6.1.1 การเข้าอยู่อาศัย.....	64
6.1.2 เพศ.....	64
6.1.3 อายุ.....	65
6.1.4 สถานภาพสมรส.....	65
6.1.5 ระดับการศึกษา.....	66
6.1.6 ภูมิลำเนา.....	66
6.1.7 อาชีพ.....	67
6.1.8 จำนวนผู้พักอาศัย.....	69
6.2 ลักษณะด้านเศรษฐกิจ.....	70
6.2.1 รายได้.....	70
6.2.2 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับที่พักอาศัย.....	72
6.2.3 การเดินทางระหว่างที่พักกับแหล่งงาน.....	78
6.2.4 ค่าใช้จ่ายการเดินทาง.....	80
6.2.5 ผลกระทบด้านความสามารถในการจ่าย.....	88
6.3 ปัญหาในที่อยู่อาศัย และเหตุผลการเลือกที่อยู่อาศัย.....	89
6.3.1 ปัญหาในที่อยู่อาศัย.....	89
6.3.2 ปัญหาของผู้อยู่อาศัย.....	91
6.3.3 เหตุผลที่เลือกที่พักอาศัยในเขตห้วยขวาง.....	94

	หน้า
6.3.4 เวลาที่ใช้ในการเดินทางไปยังที่ทำงาน.....	97
6.3.5 ระยะทางที่ใช้เดินทางจากที่พักไปยังที่ทำงาน.....	99
6.3.6 เขตที่ทำงาน.....	101
6.4 การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง.....	104
6.4.1 การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า.....	104
6.4.2 เหตุผลกรที่เปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า.....	106
6.4.3 เหตุผลกรที่ไม่เปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า.....	107
6.4.4 ระดับกรใช้บริการรถไฟฟ้า.....	108
6.4.5 เหตุผลที่จะใช้บริการรถไฟฟ้าเป็นครั้งคราว.....	109
6.5 ปัจจัยและเหตุผลกรตัดสินใจเลือกที่พักอาศัย.....	110
6.5.1 การเปลี่ยนที่พักอาศัย.....	110
6.5.2 ความจำเป็นเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยใหม่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า.....	112
6.5.3 เหตุผลที่จำเป็นเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยใหม่ใกล้สถานี.....	112
6.5.4 เหตุผลใดที่ไม่จำเป็นเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยใหม่ใกล้สถานี.....	112
6.5.5 ระยะทางจากสถานีถึงที่พักสูงสุดที่รับได้.....	113
6.6 ความพึงพอใจของผู้พักอาศัยต่อที่พักอาศัย.....	114
6.6.1 วิธีการศึกษาทัศนคติและความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัย.....	114
6.6.2 กรวิเคราะห์ความรู้สึก – ทัศนคติและความพึงพอใจ.....	115
6.6.3 ระดับราคาค่าเช่า 2,000 – 3,500 บาท.....	115
6.6.4 ระดับราคาค่าเช่า 3,501 – 4,500 บาท.....	121
6.6.5 ระดับราคาค่าเช่า 4,501 – 5,000 บาท.....	126
บทที่ 7 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	132
สรุปผลการวิจัย.....	132
ข้อเสนอแนะผลที่ได้จากการศึกษา.....	135
ข้อสรุปผลการวิจัยแยกแต่ละระดับราคา.....	137
ระดับราคา 2,000 - 3,500 บาท.....	137
ระดับราคา 3,500 - 4,500 บาท.....	142

	หน้า
ระดับราคา 4,500 - 5,000 บาท.....	146
รายการอ้างอิง.....	154
ภาคผนวก.....	156
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	207



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 2.1	แสดงชนิดและข้อได้เปรียบ – เสียเปรียบของการขนส่งแบบต่าง ๆ ของเมือง.....	21
ตารางที่ 2.2	แสดงระยะทางในการเดินทางมายังสถานีระบบขนส่งมวลชน ในแต่ละรูปแบบการเดินทาง.....	23
ตารางที่ 3.1	แสดงการเพิ่มขึ้นของจำนวนอพาร์ทเมนต์ในเขตห้วยขวางและดินแดง ระหว่างปี2542กับปี2547.....	46
ตารางที่ 4.1	แสดงจำนวนอพาร์ทเมนต์ แยกไปตามแขวง 4 แขวง.....	49
ตารางที่ 4.2	แสดงจำนวนอพาร์ทเมนต์ แยกไปตามแขวงห้วยขวางและดินแดง.....	50
ตารางที่ 4.3	แสดงจำนวนที่ต้องแจกแบบสอบถามโดยแยกระดับราคา.....	52
ตารางที่ 4.4	แสดงจำนวนที่ต้องแจกแบบสอบถามผู้ประกอบการได้โดยแยกระดับราคา.....	52
ตารางที่ 4.5	แสดงจำนวนที่ต้องแจกแบบสอบถามผู้อยู่อาศัยได้โดยแยกระดับราคา.....	52
ตารางที่ 4.6	แสดงจำนวนตัวอย่างเมื่อทราบจำนวนประชากรจำแนกตามระดับความ คลาดเคลื่อนในการประมาณค่าที่ระดับความเชื่อมั่นในการเลือกตัวอย่าง.....	55
ตารางที่ 5.1	แสดงการสรุปทัศนคติของผู้ประกอบการในการลงทุนโครงการอพาร์ทเมนต์.....	62
ตารางที่ 6.1	แสดงความสามารถในการจ่ายทั้งก่อนมีและหลังมีระบบรถไฟฟ้า ของระดับราคาเช่า 2,000-3,500บาทต่อเดือน.....	84
ตารางที่ 6.2	แสดงความสามารถในการจ่ายทั้งก่อนมีและหลังมีระบบรถไฟฟ้า ของระดับราคาเช่า 3,501-4,500บาทต่อเดือน.....	85
ตารางที่ 6.3	แสดงความสามารถในการจ่ายทั้งก่อนมีและหลังมีระบบรถไฟฟ้า ของระดับราคาเช่า 4,501-5,000บาทต่อเดือน.....	86
ตารางที่ 6.4	แสดงความสามารถในการจ่ายค่าเดินทางรถไฟฟ้าแยกระดับราคา เปรียบเทียบแต่ละอัตราค่าเดินทาง.....	87
ตารางที่ 6.5	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามจำนวนตามสัดส่วน ของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามปัญหาที่อยู่อาศัยที่เข้ามาอยู่ ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า.....	89
ตารางที่ 6.6	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามจำนวนตามสัดส่วน ของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามปัญหาที่อยู่อาศัยที่เข้ามาอยู่ หลังมีระบบรถไฟฟ้า.....	90

ตารางที่ 6.7	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามจำนวนตามสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามปัญหาของอยู่อาศัยที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า.....	91
ตารางที่ 6.8	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามจำนวนตามสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามปัญหาของอยู่อาศัยที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า.....	92
ตารางที่ 6.9	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามจำนวนตามสัดส่วนของผู้พักอาศัยก่อนมีระบบรถไฟฟ้าที่ทำการสำรวจจำแนกตามการเลือกที่พักอาศัยในเขตห้วยขวาง.....	94
ตารางที่ 6.10	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามจำนวนตามสัดส่วนของผู้พักอาศัยหลังมีระบบรถไฟฟ้าที่ทำการสำรวจจำแนกตามการเลือกที่พักอาศัย ในเขตห้วยขวาง.....	95
ตารางที่ 6.11	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามเวลาในการเดินทางที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า.....	97
ตารางที่ 6.12	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามเวลาในการเดินทางที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า.....	98
ตารางที่ 6.13	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามระยะเวลาในการเดินทางจากที่พักไปยังที่ทำงานที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า.....	99
ตารางที่ 6.14	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามระยะเวลาในการเดินทางจากที่พักไปยังที่ทำงานที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า.....	100
ตารางที่ 6.15	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามเขตที่ทำงานของผู้พักอาศัย ที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า.....	101
ตารางที่ 6.16	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามเขตที่ทำงานของผู้พักอาศัย ที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า.....	102
ตารางที่ 6.17	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า.....	104
ตารางที่ 6.18	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า แยกตามรายได้ทั้งห้องต่อเดือน.....	105

ตารางที่ 6.19	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า แยกตามวิธีการเดินทางในปัจจุบัน.....	105
ตารางที่ 6.20	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยก่อนมีรถไฟฟ้าที่ทำการสำรวจจำแนกตามการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า.....	105
ตารางที่ 6.21	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยหลังมีรถไฟฟ้าที่ทำการสำรวจจำแนกตามการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า.....	106
ตารางที่ 6.22	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามเหตุผลของการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า แยกตามระดับราคาค่าเช่า.....	107
ตารางที่ 6.23	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามเหตุผลของการไม่เปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้าแยกตามระดับราคาค่าเช่า.....	108
ตารางที่ 6.24	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามระดับการใช้รถไฟฟ้า แยกตามระดับราคาค่าเช่า.....	108
ตารางที่ 6.25	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามเหตุผลของการใช้บริการรถไฟฟ้า เป็นครั้งคราว แยกตามระดับราคาค่าเช่า.....	109
ตารางที่ 6.26	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามความต้องการเปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัยใหม่แยกตามระดับราคาค่าเช่า.....	110
ตารางที่ 6.27	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามความต้องการเปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัยใหม่แยกตามรายได้ทั้งห้องต่อเดือน.....	110
ตารางที่ 6.28	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามความต้องการเปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัยใหม่กลุ่มก่อนมีรถไฟฟ้าแยกตามระดับราคาค่าเช่า.....	111
ตารางที่ 6.29	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามความต้องการเปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัยใหม่กลุ่มหลังมีรถไฟฟ้าแยกตามระดับราคาค่าเช่า.....	111
ตารางที่ 6.30	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามความจำเป็นเลือกที่อยู่อาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าแยกตามระดับราคาค่าเช่า.....	112

ตารางที่ 6.31	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามเหตุผลที่จำเป็น เลือกที่อยู่อาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าแยกตามระดับราคาเช่า.....	112
ตารางที่ 6.32	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามเหตุผลที่ไม่จำเป็น เลือกที่อยู่อาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าแยกตามระดับราคาเช่า.....	113
ตารางที่ 6.33	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามระยะทาง จากสถานีถึงที่พักสูงสุดที่รับได้แยกตามระดับราคาเช่า.....	113
ตารางที่ 6.34	แสดงระดับความพึงพอใจของกลุ่มที่เข้ามาอยู่ก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า โดยแยกเป็นเปรียบเทียบก่อนมีรถไฟฟ้าและหลังมีรถไฟฟ้า.....	115
ตารางที่ 6.35	แสดงระดับความพึงพอใจของกลุ่มที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า โดยแยกเป็นเปรียบเทียบก่อนมีรถไฟฟ้าและหลังมีรถไฟฟ้าตามระดับ ราคาเช่า 2,000 – 3,500 บาท.....	119
ตารางที่ 6.36	แสดงระดับความพึงพอใจของกลุ่มที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า โดยแยกเป็นเปรียบเทียบก่อนมีรถไฟฟ้าและหลังมีรถไฟฟ้าตามระดับ ราคาเช่า 2,000 – 3,500 บาท.....	119
ตารางที่ 6.37	แสดงระดับความพึงพอใจของกลุ่มที่เข้ามาอยู่ก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า โดยแยกเป็นเปรียบเทียบก่อนมีรถไฟฟ้าและหลังมีรถไฟฟ้า.....	121
ตารางที่ 6.38	แสดงระดับความพึงพอใจของกลุ่มที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า โดยแยกเป็นเปรียบเทียบก่อนมีรถไฟฟ้าและหลังมีรถไฟฟ้าตามระดับ ราคาเช่า 3,501 – 4,500 บาท.....	124
ตารางที่ 6.39	แสดงระดับความพึงพอใจของกลุ่มที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า โดยแยกเป็นเปรียบเทียบก่อนมีรถไฟฟ้าและหลังมีรถไฟฟ้าตามระดับ ราคาเช่า 3,501 – 4,500 บาท.....	125
ตารางที่ 6.40	แสดงระดับความพึงพอใจของกลุ่มที่เข้ามาอยู่ก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า โดยแยกเป็นเปรียบเทียบก่อนมีรถไฟฟ้าและหลังมีรถไฟฟ้า.....	126
ตารางที่ 6.41	แสดงระดับความพึงพอใจของกลุ่มที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า โดยแยกเป็นเปรียบเทียบก่อนมีรถไฟฟ้าและหลังมีรถไฟฟ้าตามระดับ ราคาเช่า 4,501 – 5,000 บาท.....	129

ตารางที่ 6.42 แสดงระดับความพึงพอใจของกลุ่มที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า โดยแยกเป็นเปรียบเทียบก่อนมีรถไฟฟ้าและหลังมีรถไฟฟ้าตามระดับ ราคาค่าเช่า 4,501 – 5,000 บาท.....	130
--	-----



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญแผนภูมิ

	หน้า
แผนภูมิที่ 1.1	แสดงการเพิ่มขึ้นของการจดทะเบียนอาคารพักอาศัยรวมปี2545-2547.....2
แผนภูมิที่ 5.1	แสดงการเปรียบเทียบสัดส่วนผู้ประกอบการที่ทำการสำรวจจำแนกตามค่าเช่าทั้งก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า.....60
แผนภูมิที่ 5.2	แสดงสัดส่วนผู้ประกอบการที่ทำการสำรวจจำแนกตามการปรับปรุงอาคารก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า.....60
แผนภูมิที่ 5.3	แสดงสัดส่วนผู้ประกอบการที่ทำการสำรวจจำแนกตามแหล่งที่มาของเงินทุนก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า.....61
แผนภูมิที่ 5.4	แสดงสัดส่วนผู้ประกอบการที่ทำการสำรวจจำแนกตามส่วนที่เลือกทำการปรับปรุงก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า.....61
แผนภูมิที่ 6.1	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามระยะเวลาในการเข้าอยู่อาศัย.....64
แผนภูมิที่ 6.2	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามเพศของประชากร.....64
แผนภูมิที่ 6.3	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามอายุของประชากร.....65
แผนภูมิที่ 6.4	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามอายุ.....65
แผนภูมิที่ 6.5	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามระดับการศึกษาทั้งก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า.....66
แผนภูมิที่ 6.6	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามภูมิลำเนา.....66
แผนภูมิที่ 6.7	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามภูมิลำเนาทั้งก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า.....67
แผนภูมิที่ 6.8	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามอาชีพ.....67
แผนภูมิที่ 6.9	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามอาชีพที่อยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า เปรียบเทียบทั้งก่อนมีและหลังมีระบบรถไฟฟ้า..... 68
แผนภูมิที่ 6.10	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามอาชีพที่อยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า เปรียบเทียบทั้งก่อนมีและหลังมีระบบรถไฟฟ้า.....68
แผนภูมิที่ 6.11	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามจำนวนคนพักอาศัย... 69

แผนภูมิที่ 6.26	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตาม ค่าส่วนกลาง / ค่ายามรักษาความปลอดภัย ต่อเดือน.....	76
แผนภูมิที่ 6.27	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกค่าส่วนกลาง / ค่ายามรักษาความปลอดภัย ต่อเดือนที่เข้ามาอยู่ก่อนและหลังระบบรถไฟฟ้า..	77
แผนภูมิที่ 6.28	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามจำนวนตามค่า ส่วนกลาง / ค่ายามรักษาความปลอดภัย ที่อยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า เปรียบเทียบทั้งก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า.....	77
แผนภูมิที่ 6.29	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามจำนวนตามค่า ส่วนกลาง / ค่ายามรักษาความปลอดภัย ที่อยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า เปรียบเทียบทั้งก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า.....	78
แผนภูมิที่ 6.30	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง....	78
แผนภูมิที่ 6.31	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง ที่เข้ามาอยู่ก่อนและหลังระบบรถไฟฟ้า.....	79
แผนภูมิที่ 6.32	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามจำนวนตามรูป แบบการเดินทางที่อยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้าเปรียบเทียบทั้งก่อนและ หลังมีระบบรถไฟฟ้า.....	79
แผนภูมิที่ 6.33	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามจำนวนตาม รูปแบบการเดินทางที่อยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้าเปรียบเทียบทั้งก่อนและ หลังมีระบบรถไฟฟ้า.....	80
แผนภูมิที่ 6.34	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง....	80
แผนภูมิที่ 6.34	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามรายได้ผู้เช่าทั้งห้อง.....	89
แผนภูมิที่ 6.35	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามปัญหาที่อยู่อาศัย ที่เข้ามาอยู่ก่อนและหลังระบบรถไฟฟ้า.....	89
แผนภูมิที่ 6.36	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามจำนวนตามสัดส่วน ของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามปัญหาของอยู่อาศัยที่เข้ามาอยู่ ก่อนมีระบบไฟฟ้าระดับราคา2,000-3,500 บาทต่อเดือน.....	91

แผนภูมิที่ 6.37	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามจำนวนตามสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามปัญหาของอยู่อาศัยที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้าระดับราคา 2,000-3,500 บาทต่อเดือน.....	93
แผนภูมิที่ 6.38	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามจำนวนตามสัดส่วนของผู้พักอาศัยก่อนมีระบบรถไฟฟ้าที่ทำการสำรวจจำแนกตามการเลือกที่พักอาศัย ในเขตห้วยขวาง ระดับราคา 2,000-3,500 บาทต่อเดือน.....	94
แผนภูมิที่ 6.39	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามจำนวนตามสัดส่วนของผู้พักอาศัยหลังมีระบบรถไฟฟ้าที่ทำการสำรวจจำแนกตามการเลือกที่พักอาศัยในเขตห้วยขวาง ระดับราคา 2,000-3,500 บาทต่อเดือน.....	95
แผนภูมิที่ 6.40	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามเวลาในการเดินทาง.....	96
แผนภูมิที่ 6.41	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามเวลาในการเดินทางที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้าเปรียบเทียบทั้งก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า..	97
แผนภูมิที่ 6.42	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามเวลาในการเดินทางที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้าเปรียบเทียบทั้งก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า..	98
แผนภูมิที่ 6.43	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามเวลาในการเดินทาง....	99
แผนภูมิที่ 6.44	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามระยะเวลาในการเดินทางจากที่พักไปยังที่ทำงานที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้าเปรียบเทียบทั้งก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า.....	99
แผนภูมิที่ 6.45	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามระยะเวลาในการเดินทางจากที่พักไปยังที่ทำงานที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้าเปรียบเทียบทั้งก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า.....	100
แผนภูมิที่ 6.46	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามเขตที่ทำงาน.....	101
แผนภูมิที่ 6.47	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามเขตที่ทำงานของผู้พักอาศัย ที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้าเปรียบเทียบทั้งก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า.....	102

แผนภูมิที่ 6.48	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามเขตที่ทำงานของผู้พักอาศัย ที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้าเปรียบเทียบกับก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า.....	103
แผนภูมิที่ 6.49	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า.....	104
แผนภูมิที่ 6.50	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามเหตุผลของการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้าแยกตามระดับราคาค่าเช่า.....	107
แผนภูมิที่ 6.51	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามเหตุผลของการไม่เปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้าแยกตามระดับราคาค่าเช่า.....	108
แผนภูมิที่ 6.52	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามระดับการใช้รถไฟฟ้า แยกตามระดับราคาค่าเช่า.....	109
แผนภูมิที่ 6.53	แสดงสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามเหตุผลของการใช้บริการรถไฟฟ้า เป็นครั้งคราว แยกตามระดับราคาค่าเช่า.....	109
แผนภูมิที่ 6.54	แสดงระดับความพึงพอใจของกลุ่มที่เข้ามาอยู่ทั้งอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้าและหลังมีระบบรถไฟฟ้าระดับราคาค่าเช่า 2,000 – 3,500 บาท.....	116
แผนภูมิที่ 6.55	แสดงระดับความพึงพอใจของกลุ่มที่เข้ามาอยู่ก่อนโดยแยกเป็นเปรียบเทียบก่อนมีรถไฟฟ้าและหลังมีรถไฟฟ้า.....	117
แผนภูมิที่ 6.56	แสดงระดับความพึงพอใจของกลุ่มที่เข้ามาอยู่หลังโดยแยกเป็นเปรียบเทียบก่อนมีรถไฟฟ้าและหลังมีรถไฟฟ้า.....	118
แผนภูมิที่ 6.57	แสดงระดับความพึงพอใจของกลุ่มที่เข้ามาอยู่ทั้งอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้าและหลังมีระบบรถไฟฟ้าระดับราคาค่าเช่า 3,501 – 4,500 บาท.....	121
แผนภูมิที่ 6.58	แสดงระดับความพึงพอใจของกลุ่มที่เข้ามาอยู่ก่อนโดยแยกเป็นเปรียบเทียบก่อนมีรถไฟฟ้าและหลังมีรถไฟฟ้า.....	122
แผนภูมิที่ 6.59	แสดงระดับความพึงพอใจของกลุ่มที่เข้ามาอยู่หลังโดยแยกเป็นเปรียบเทียบก่อนมีรถไฟฟ้าและหลังมีรถไฟฟ้า.....	123

แผนภูมิที่ 6.60	แสดงระดับความพึงพอใจของกลุ่มที่เข้ามาอยู่ทั้งอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า และหลังมีระบบรถไฟฟ้าระดับราคาค่าเช่า 4,501 – 5,000 บาท.....	126
แผนภูมิที่ 6.61	แสดงระดับความพึงพอใจของกลุ่มที่เข้ามาอยู่ก่อนโดยแยกเป็นเปรียบเทียบ ก่อนมีรถไฟฟ้าและหลังมีรถไฟฟ้า.....	127
แผนภูมิที่ 6.62	แสดงระดับความพึงพอใจของกลุ่มที่เข้ามาอยู่หลังโดยแยกเป็นเปรียบเทียบ ก่อนมีรถไฟฟ้าและหลังมีรถไฟฟ้า.....	128



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญรูปภาพ

	หน้า
ภาพที่ 3.1	แสดงบริเวณเขตห้วยขวาง.....26
ภาพที่ 3.2	แสดงระบบถนนสายหลัก ถนนรัชดาภิเษก.....28
ภาพที่ 3.3	แสดงระบบถนนสายรอง ถนนประชาราษฎร์บำเพ็ญ.....30
ภาพที่ 3.4	แสดงระบบถนนย่อย ซอยนาทอง.....30
ภาพที่ 3.5	แสดงเส้นทางโครงการรถไฟฟ้ากรุงเทพมหานคร (สายสีเขียว) และ เส้นทางโครงการรถไฟฟ้ามหานคร (สายสีน้ำเงิน).....35
ภาพที่ 3.6	แสดงทางเข้าซอย รัชดา14.....38
ภาพที่ 3.7	แสดงกลุ่มของการกระจายตัวของอาคารอพาร์ทเมนต์.....40
ภาพที่ 3.8	แสดงรูปแบบอพาร์ทเมนต์สูงมากกว่า 5 ชั้นขึ้นไป.....43
ภาพที่ 3.9	แสดง รูปอพาร์ทเมนต์สูง 4-5 ชั้น.....44
ภาพที่ 3.10	แสดง รูปอพาร์ทเมนต์ประเภทดัดแปลง.....45
ภาพที่ 3.11	แสดงการเปรียบเทียบการเพิ่มขึ้นของจำนวนอพาร์ทเมนต์ในเขตห้วยขวาง ทั้งก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า.....48
ภาพที่ 4.1	แสดงบริเวณเขตห้วยขวางและระยะห่างการแจกแบบสอบถาม.....54

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

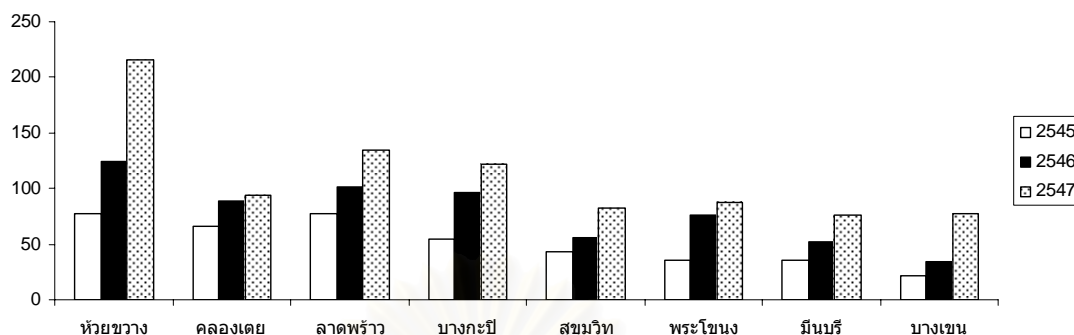
เนื่องจากกรุงเทพมหานคร เป็นศูนย์กลางความเจริญของประเทศและทำธุรกิจ กิจกรรมทุกประเภททั้งจากอดีตจนถึงปัจจุบันแต่จากการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านที่อยู่อาศัยแต่การพัฒนาที่อยู่อาศัยที่ผ่านมาเป็นการพัฒนาเชิงมุ่งตอบสนองความต้องการเฉพาะกลุ่มที่มีกำลังซื้อค่อนข้างสูงเป็นส่วนใหญ่ส่วนกลุ่มมีรายได้น้อยและรายได้อ่อนกลางยังคงประสบปัญหาการขาดแคลนที่อยู่อาศัยและเป็นการขาดแคลนในลักษณะที่มีความจำเป็นที่จะต้องมีที่อยู่อาศัยแต่สภาพเศรษฐกิจไม่เอื้ออำนวยให้มีความสามารถในการจ่าย (affordability) ที่จะจัดหาที่อยู่อาศัยเป็นของตนเองได้ ดังนั้นการเช่าที่อยู่อาศัยจึงเป็นทางเลือกที่สำคัญ ซึ่งจากอดีตถึงปัจจุบันมีความต้องการเพิ่มมากขึ้น รูปแบบการเช่าที่อยู่อาศัยมีหลากหลายรูปแบบซึ่งรูปแบบหนึ่งที่มีจำนวนมาก คือ อาคารพักอาศัยรวมประเภทอพาร์ทเมนต์ ซึ่งในปัจจุบันมีสร้างเพิ่มมากยิ่งขึ้นเพื่อรองรับความต้องการดังกล่าว

เขตห้วยขวางเป็นพื้นที่เขตชั้นในของกรุงเทพมหานครมีการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินซึ่งสอดคล้องกับระบบโครงข่ายคมนาคมและการขนส่ง การพัฒนาและการขยายตัวในเขตห้วยขวางส่วนใหญ่เป็นผลมาจากการที่มีอาคารพักอาศัยรวมประเภทอพาร์ทเมนต์จำนวนมากเพราะเนื่องจากเป็นแหล่งที่พักอาศัยที่ใกล้เขตศูนย์กลางธุรกิจ(CBD)และก็มีผู้อยู่อาศัยเพิ่มจำนวนมากขึ้นตามมาซึ่งจะมีจำนวนประชากรต่อพื้นที่มากขึ้นและทำให้เกิดความแออัดมากยิ่งขึ้น

หลังจากปี2542เขตห้วยขวางได้มีการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนซึ่งส่งผลกระทบต่อการพัฒนาศักยภาพพื้นที่เขตห้วยขวาง จะทำให้มีการพัฒนาที่อยู่อาศัยใกล้กับสถานีรถไฟฟ้ามากยิ่งขึ้น และจากสถิติการขอจดทะเบียนอาคารพักอาศัยรวม¹ในเขตบึงชีว่าอัตรการเติบโตของเขตห้วยขวางมีจำนวนเพิ่มขึ้นมากจากปี2545-2547ซึ่งการเติบโตดังกล่าวมีผลมาจากการพัฒนาระบบรถไฟฟ้า

¹ สำนักโยธากรุงเทพ2, สถิติการขอจดทะเบียนอาคารพักอาศัยรวม (กรุงเทพมหานคร.

แผนภูมิที่ 1.1 แสดงการเพิ่มขึ้นของการจดทะเบียนอาคารพักอาศัยรวมปี 2545-2547



ที่มา : กรมโยธา กรุงเทพมหานคร, 2547.

ในการศึกษาครั้งนี้จึงมุ่งศึกษาถึงผลกระทบต่อที่อยู่อาศัยประเภทอพาร์ทเมนต์ให้เช่าในเขตห้วยขวาง เมื่อมีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ได้แก่ ศึกษาทำเลที่ตั้ง, การกระจายตัว, สภาพแวดล้อม, ทศนคติของผู้ประกอบการ, ทศนคติของผู้อยู่อาศัย ทั้งช่วงก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า เพื่อเป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการในการตัดสินใจในการลงทุนทำโครงการอพาร์ทเมนต์ให้เช่าและเป็นประโยชน์ต่อผู้อยู่อาศัยในการเลือกที่พักอาศัยในเขตห้วยขวางรวมทั้งเป็นประโยชน์ต่อภาครัฐในการพัฒนาเขตห้วยขวางได้

1.2 วัตถุประสงค์

1.ศึกษาผลกระทบของรถไฟฟ้าที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงอพาร์ทเมนต์ให้เช่าในเขตห้วยขวางทั้งก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและผลกระทบด้านด้านทำเลที่ตั้ง, การกระจายตัว และสภาพแวดล้อมของอพาร์ทเมนต์ให้เช่า เขตห้วยขวาง

2.ศึกษาผลกระทบของรถไฟฟ้าที่มีต่อทศนคติของผู้ประกอบการในการลงทุนในอพาร์ทเมนต์ให้เช่า เขตห้วยขวาง

3.ศึกษาผลกระทบของรถไฟฟ้าที่มีต่อผู้อยู่อาศัยในอาคารพักอาศัยรวมประเภทอพาร์ทเมนต์ให้เช่า ทั้งในแง่เหตุผลของการเลือกที่พักอาศัย ความพึงพอใจในการอยู่อาศัย ปัญหาในการอยู่อาศัย และการเดินทางระหว่างที่อยู่อาศัยกับแหล่งงาน ทั้งก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เขตห้วยขวาง

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

อพาร์ทเมนต์ให้เช่า ของ เขตห้วยขวางที่ทำการศึกษานี้ หมายถึง อาคารพักอาศัยมีระดับราคาเช่าระหว่าง 2,000-5,000 บาทต่อเดือน และอยู่ในพื้นที่เขตห้วยขวาง (แขวงห้วยขวางและแขวงดินแดง)

1.4 ข้อตกลงเบื้องต้น

4.1 ระดับราคาค่าเช่าที่ใช้เป็นเกณฑ์

เนื่องจากได้ทำการสำรวจ ราคาค่าเช่าอพาร์ทเมนต์ให้เช่า ของ เขตห้วยขวาง มีระดับราคา ตั้งแต่ 2,000-5,000 บาทต่อเดือนในการศึกษานี้จะแบ่งระดับราคาดังต่อไปนี้

ระดับราคาค่าเช่า 2,000-3,500 บาทต่อเดือน เป็นระดับราคาต่ำ

ระดับราคาค่าเช่า 3,500-4,500 บาทต่อเดือน เป็นระดับราคาปานกลาง

ระดับราคาค่าเช่า 4,500-5,000 บาทต่อเดือน เป็นระดับราคาสูง

4.2 ช่วงเวลาหลังมีระบบรถไฟฟ้า ให้นับจากปี 2542 เป็นต้นไป เนื่องจากนับจากปีที่เริ่มมีการเผยแพร่ข่าวสารและมีการก่อสร้างอย่างชัดเจนที่สุด

1.5 ข้อจำกัดของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นเพียงข้อสังเกตเริ่มต้นที่นำไปสู่ผลกระทบของรถไฟฟ้าซึ่งพบว่าอาจมีความคลาดเคลื่อนของผลกระทบของรถไฟฟ้าเนื่องจากพื้มีระบบรถไฟฟ้าไม่นานมานี้ ดังนั้นการวิจัยในหัวข้อนี้น่าจะมีการทำวิจัยอีกครั้งภายในระยะเวลาประมาณ 3-5 ปีเพื่อทราบถึงผลกระทบของรถไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นได้

1.6 คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย

อพาร์ทเมนต์ หมายถึง อาคารที่อยู่อาศัยรวมซึ่งประกอบด้วยห้องย่อยตั้งแต่ 2 ห้องขึ้นไป มีวัตถุประสงค์การใช้อาคารเพื่อให้เช่าเป็นที่พักอาศัยสำหรับหลายครอบครัว โดยใช้ทางเข้าออกอาคาร ทางขึ้นลงหรือลิฟท์ ทางเดินและส่วนร่วมอื่น ๆ ร่วมกัน แต่จะมีทางเข้าออกของแต่ละห้องย่อยเป็นส่วนตัวทั้งนี้ห้องย่อยในอาคารส่วนใหญ่คิดค่าเช่าในลักษณะรายเดือน ระยะเวลาเช่าเกิน 1 เดือนขึ้นไป เฉพาะพื้นที่ห้องย่อยซึ่งอาจรวมหรือไม่รวมเครื่องเรือน(ปรับปรุงจากคำศัพท์ตามข้อมูลที่อยู่อาศัยที่ขออนุญาตก่อสร้างปี 2535 - 2537 โดยศูนย์วิชาการที่อยู่อาศัย การเคหะแห่งชาติ)

1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการวิจัยนี้ มีดังนี้

1. เพื่อเป็นประโยชน์ต่อภาครัฐในการพัฒนาและการกำหนดนโยบายที่อยู่อาศัยเขตห้วยขวางในอนาคต
2. เพื่อเป็นข้อมูลแก่ผู้ประกอบการในการตัดสินใจในการลงทุน
3. เพื่อเป็นประโยชน์ต่อผู้อยู่อาศัยในการเลือกที่พักอาศัย

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดและทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

สำหรับการศึกษาในบทนี้จะพิจารณาเกี่ยวกับระบบการจัดหาที่อยู่อาศัยในเมือง รูปแบบที่อยู่อาศัยในเมือง การเลือกทำเลที่ตั้งของที่พักอาศัย ความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงาน เพื่อนำข้อสรุปที่ได้มาใช้เป็นแนวทางในการศึกษาต่อไป

1. ระบบการจัดหาที่อยู่อาศัยในเขตเมือง

ระบบการจัดสรรที่อยู่อาศัย (Housing Delivery System)¹ หมายถึง กลไกต่าง ๆ ด้านการผลิตที่อยู่อาศัยประเภทต่าง ๆ และวิธีการต่าง ๆ ที่ประชาชนเข้าถึงสิทธิเข้าอยู่ในที่อยู่อาศัยเหล่านี้ได้ ทั้งนี้พบว่ายิ่งสังคมพัฒนามากขึ้นที่อยู่อาศัยก็ยิ่งพัฒนาควบคู่ไปด้วย เกิดที่อยู่อาศัยในรูปแบบต่าง ๆ มากมาย เพื่อตอบสนองความต้องการพื้นฐานและความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัย

การให้ได้มาซึ่งที่อยู่อาศัยอย่างใดอย่างหนึ่ง มีทั้งระบบที่เป็นแนวทางการและไม่เป็นทางการ นักสังคมวิทยาได้แสดงความแตกต่างด้านคุณภาพของที่อยู่อาศัยในเมืองโดยจำแนกตามประเภทที่อยู่อาศัย (Housing Class) ซึ่งสามารถจัดกลุ่มได้ดังนี้

1. ที่อยู่อาศัยในระบบ (Formal System) อาจแบ่งออกได้เป็น

1.1 ที่อยู่อาศัยภาครัฐบาล รัฐบาลได้ดำเนินการเกี่ยวกับการจัดหาที่อยู่อาศัยหลายวิธีการด้วยกัน ได้แก่

1) ที่อยู่อาศัยที่รัฐจัดสร้าง (Public Housing) เป็นที่อยู่อาศัยในแบบอาคารเสร็จสมบูรณ์ (Complete Housing Units) มีหลายรูปแบบทั้งที่เป็นบ้านเดี่ยว บ้านแถว บ้านแฝด และแฟลต มีทั้งให้เช่าและเช่าซื้อ ที่เช่าส่วนมากจะเป็นแฟลต สำหรับบางประเทศจะอยู่ในรูปของอพาร์ทเมนต์

2) ที่อยู่อาศัยที่รัฐเป็นฝ่ายให้การสนับสนุน ในการดำเนินการเพื่อที่อยู่อาศัย (Public Assistance for Housing) โดยเป็นการให้ความช่วยเหลือทางเคหะการบางส่วนจากรัฐเท่านั้น ซึ่งอาจมีรูปแบบต่าง ๆ กัน อาทิเช่น โครงการที่รัฐจัดที่ดินและบริการขั้นพื้นฐานให้ที่เรียกว่า Sites and service คือให้ที่ดินและสาธารณูปโภค โครงการที่ให้ผู้พักอาศัยร่วมกันสร้างที่พักอาศัยเพื่อผลทางด้านสังคมของชุมชน โดยรัฐให้การสนับสนุนทางการเงินและทางเทคนิคที่เรียกว่า

¹ Pau Baross, “การจัดการด้านที่อยู่อาศัยในประเทศไทย ปัญหาด้านนโยบายแนวสังคมนิยม”, แปลโดย โกมล กานซี, วารสารวิชาการที่อยู่อาศัย (พฤษภาคม 2530): 44.

Aided – selfhelp และโครงการที่พักอาศัยสำหรับข้าราชการ ซึ่งรัฐจะเป็นผู้จ่ายให้ก่อน โดยผู้อาศัยจ่ายคืนภายหลังในระยะเวลาที่กำหนดพร้อมดอกเบี้ย (Join Housing Scheme)

1.2 ที่อยู่อาศัยสำหรับคนงาน โดยนายจ้างซึ่งอาจเป็นบริษัทหรือหน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจ จัดทำที่อยู่อาศัยให้แก่คนงานในสังกัด ในรูปแบบใดรูปแบบหนึ่ง ทั้งในรูปแบบการให้เช่าให้กรรมสิทธิ์ และให้พักอาศัยในเรือนพักหรือห้างร้าน

1.3 ที่อยู่อาศัยภาคเอกชน เป็นการดำเนินการในลักษณะที่เอกชนสร้างบ้านขึ้นมา มีทั้งประเภทขายบ้านพร้อมที่ดิน ขายที่ดินแล้วรับสร้างบ้านหรือให้ลูกค้าสร้างเอง โดยมากเป็นที่อยู่อาศัยประเภทบ้านจัดสรรที่มีบ้านหลายประเภทให้เลือก หรือเป็นโครงการเฉพาะอพาร์ทเมนต์ ทาวน์เฮ้าส์ หรือคอนโดมิเนียมซึ่งมีทั้งการขายและประเภทให้เช่า

2. ที่อยู่อาศัยนอกระบบ (Informal System) โดยมากเป็นระบบที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อย ซึ่งอาจจะอยู่ตามบ้านเช่า อาคารเก่าที่ถูกละทิ้ง เรือนแพ หรือแม้กระทั่งในรูปแบบของการบุกรุกที่ดิน รวมถึงการจัดหาที่อยู่อาศัยโดยองค์กรนอกภาครัฐบาล (Non – Government Assistance) ซึ่งทำให้เกิดการจัดระบบที่อยู่อาศัยเพื่อคนรายได้น้อยในรูปแบบใหม่ ๆ ได้หลากหลายยิ่งขึ้น

2. แนวความคิดเกี่ยวกับการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย

การตัดสินใจของบุคคลที่จะเลือกทำเลที่ตั้งที่พักอาศัยอยู่ที่ใดนั้น มีองค์ประกอบหลายประการ เข้ามามีส่วนร่วมในการตัดสินใจโดยจะคำนึงถึงความเหมาะสมในด้านเศรษฐกิจ สังคม กายภาพ และสถานะในวงจรชีวิต (Stage of Life cycle) เป็นสำคัญ แนวความคิดเกี่ยวกับการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยได้มีผู้ศึกษาและเสนอแนวความคิดในหลายด้านต่าง ๆ กัน โดยสามารถจัดกลุ่มได้ ดังนี้

1. พิจารณาถึงทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยโดยคำนึงถึงตัวอาคารและสภาวะ

แวดล้อม

ในกรณีนี้ ตัวอาคารก่อสร้างหรือตำแหน่งที่ตั้งของบ้านจะมีส่วนในการพิจารณาตัดสินใจ โดยที่ตัวอาคารก่อสร้างถูกมองในแง่ของความเหมาะสมกับขนาดของครอบครัวของตนเอง การออกแบบและประโยชน์ใช้สอย สำหรับสภาวะแวดล้อมที่พักอาศัยตั้งอยู่นั้นจะดูในเรื่องของความเหมาะสมต่อการอยู่อาศัยให้มีสภาพแวดล้อมที่ดี ดังแนวความคิดของนักทฤษฎียุคปัจจุบัน คือ

- Herbert²อธิบายหลักการเลือกบริเวณที่พักอาศัยขึ้นอยู่กับอิทธิพลภายนอก คือ ลักษณะทางกายภาพและสิ่งแวดล้อมของพื้นที่นั้น ๆ

² Harold Carter, *The Study of Urban Geography* (London : Edward Arnold, 1975), P. 265.

- Jay Siegel³ ให้ความเห็นเกี่ยวกับการเลือกที่อยู่อาศัยว่าต้องพิจารณาความสะดวกสบายของการเข้าถึงและคุณภาพของสิ่งแวดล้อม เช่น ลักษณะด้านสังคมของชุมชนสภาพธรรมชาติ การบริการสาธารณะ และความพึงพอใจที่ได้รับจากที่ตั้งนั้น

- K.J. Button⁴ ได้เสนอแนวความคิดในการเลือกที่อยู่อาศัยที่ดีว่า ขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมที่ดี และขึ้นอยู่กับความรู้สึกสนิทสนมกับเพื่อนบ้าน

นอกจากนี้ ยังมีนักทฤษฎีบางท่านได้ให้ความสำคัญของสภาพแวดล้อมและปัจจัยอื่น ๆ ควบคู่กันไปด้วยในการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัย ดังเช่น

- William Alonso⁵ กล่าวถึงการเลือกบริเวณที่พักอาศัยว่าควรพิจารณาปัจจัยเกี่ยวกับที่ตั้งของที่พักอาศัย ซึ่งมีความสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อมและระยะห่างจากที่ทำงาน

- William H. Claire⁶ ได้อธิบายถึงการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยว่าควรมีสิ่งแวดล้อมที่ดี ปลอดภัยจากภัยธรรมชาติ และมีความสะดวกในการเดินทางเข้าถึงระหว่างบ้าน แหล่งงาน และแหล่งธุรกิจ

2. พิจารณาทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยโดยคำนึงถึงการเดินทางไปยังแหล่งบริการต่าง ๆ โดยเฉพาะแหล่งงาน นักทฤษฎีที่ได้ให้ความสำคัญในเรื่องดังกล่าวนี้มีอาทิเช่น

- Brain Goodal⁷ กล่าวถึงความสะดวกในการเข้าถึงว่าที่ตั้งซึ่งอยู่ติดถนนสายสำคัญหรือสถานีรถไฟมีความได้เปรียบในด้านทางเข้ามากกว่าที่ตั้งที่อยู่ห่างจากสิ่งอำนวยความสะดวกเหล่านี้ นอกจากนี้ความไม่เท่าเทียมกันในการให้บริการใด ๆ ก็ตามที่ดีให้ อาจมีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัย โดยเฉพาะกลุ่มผู้มีรายได้สูง

- Wingo⁸ ให้ความสำคัญกับการเดินทางไปทำงานมากที่สุด และได้ให้ข้อสรุปจากผลการศึกษาว่า การย้ายที่อยู่อาศัยเข้าใกล้แหล่งงานมากขึ้น ราคาที่ดินก็จะยิ่งสูงขึ้น ขณะที่ค่า

³ Raymond E, Murphy, The American City: An Urban Geography (New York: John Wiley & Sons, 1987), p.436.

⁴ K.J Button, Urban Economies (London: Mamillan Press, 1976), p. 46 – 47.

⁵ Raymond Murphy, อ้างแล้ว, หน้า 36.

⁶ William H. Claire, Handbook on Urban Planning (Canada: Van Nortrand Reinhold, 1973), P.59 – 62.

⁷ Haarold Carter, อ้างแล้ว, หน้า 265.

⁸ Lowdow Wingo.Jr, Tranportation and Urban Land (Washington D.C.: Resource for The Future, 1961).

เดินทางลดลง แต่ครัวเรือนจะยังคงย้ายที่อยู่เข้าไปใกล้แหล่งงานเรื่อย ๆ จนกระทั่งพบทำเลที่ตั้งซึ่งเงินที่ประหยัดได้จากการเดินทางที่ลดลงเท่ากับขนาดที่ดินที่ลดลง

3. พิจารณาทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย โดยคำนึงถึงฐานะทางเศรษฐกิจของครอบครัว

โดยให้ความเห็นว่า เพื่อให้ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง กลุ่มผู้มีรายได้น้อยจะพยายามเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยให้ใกล้กับแหล่งงานมากกว่าผู้มีรายได้น้อย โดยนักทฤษฎีที่ได้ให้แนวความคิดดังกล่าวคือ

- J.E. Kain⁹ กล่าวถึงปัจจัยด้านระยะทางไปยังแหล่งงานที่มีผลต่อทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยว่ามีความสัมพันธ์กับระดับรายได้ กล่าวคือระยะทางในการเดินทางไปทำงานจะเพิ่มขึ้นตามระดับรายได้ ผู้มีรายได้น้อยที่ทำงานอยู่ในบริเวณศูนย์กลางเมืองมีแนวโน้มในการเดินทางไปทำงานในระยะทางที่ไกลกว่า ส่วนผู้มีรายได้น้อยจะเดินทางไปทำงานในระยะทางที่ใกล้กว่าจะอยู่อาศัยในบริเวณแหล่งงานโดยไม่คำนึงว่าแหล่งงานจะอยู่ที่ใด

- Richard F. Muth¹⁰ ได้กล่าวถึงความแตกต่างในการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อยและรายได้น้อยกว่า ประชากรที่มีรายได้น้อยจะมีแหล่งที่พักอาศัยอยู่ในเขตชานเมืองเพราะพอใจที่จะอยู่ในบริเวณที่มีความหนาแน่นต่ำ เนื่องจากต้องการบ้านในบริเวณที่ไม่แออัดมีสภาพแวดล้อมที่ดีกว่า แต่ประชากรที่มีรายได้น้อยจะอยู่ใกล้ศูนย์กลางของเมืองเพื่อให้สะดวกในการเดินทางไปทำงานและกิจการอื่น ๆ มากกว่าคำนึงถึงคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่อยู่อาศัย

- W.Lean และ Brain Goodal¹¹ ได้กล่าวถึงว่าผู้ที่มีรายได้น้อยต่างกันจะมีความแตกต่างกันในการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยอีกด้วย ซึ่งผู้มีรายได้น้อยจะพยายามมีที่อยู่ใกล้กับที่ทำงาน (โดยเฉพาะการมีที่ทำงานในเขตอุตสาหกรรม) เพราะจะประหยัดค่าเดินทางโดยอาจเสียค่าใช้จ่ายเฉพาะค่าเช่าบ้าน ส่วนผู้มีรายได้น้อยจะสามารถเลือกที่อยู่อาศัยได้หลายประเภท โดยไม่ต้องสนใจว่าที่อยู่อาศัยกับที่ทำงานต้องมีความสัมพันธ์ต่อกัน เพราะผู้มีรายได้น้อยจะสามารถเดินทางได้รวดเร็ว เท่ากับผู้มีรายได้น้อยที่อยู่ใกล้แหล่งงาน และนอกจากนี้ยังมีปัจจัยอื่น ๆ ในการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยอีกด้วยคือผู้ที่อยู่อาศัยบางกลุ่มต้องการเลือกทำเลที่ตั้งที่พักรีสในบริเวณที่เป็นกลุ่มวัฒนธรรมและสังคมเศรษฐกิจเดียวกับตน

⁹ Harold Carter, อ้างแล้ว, หน้า 260.

¹⁰ Richard F. Muth, *Cities and Housing*. (Chicago : The University of Chicago Press, 1969) p.11.

¹¹ W. Lean and Brain Goodal, *Aspects of Land Economic* (London: The Estate Gazette Limited, 1974), pp.199 – 200.

4. พิจารณาทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยโดยคำนึงถึงการบริการทางด้าน

สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ นักทฤษฎีได้ให้ความสำคัญทางด้านนี้คือ

- Barrie Needham¹² ให้เหตุผลในการรวมกลุ่มของบริเวณพักอาศัยด้วย 2 สาเหตุคือ

1) ความสะดวกในการเข้าถึง (Accessibility) ผู้อยู่อาศัยต้องการเดินทางอย่างสะดวกสบายไปยังที่ทำงาน ร้านค้า สถานศึกษาและติดต่อธุรกิจ ผู้อยู่อาศัยจึงพอใจที่จะจับกลุ่มอยู่ 2 บริเวณข้างทางเส้นทางคมนาคม และกระจายอยู่รอบ ๆ กลุ่มสถานที่เหล่านี้

2) การประหยัดจากภายนอก (External Economies) การรวมกลุ่มกันของที่อยู่อาศัยดังกล่าว จะช่วยให้ประหยัดค่าใช้จ่ายในเรื่องการให้บริการสาธารณูปโภคของเมือง

นอกจากแนวความคิดดังกล่าวแล้ว การเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย ยังอาจมีเงื่อนไขอื่น ๆ ในการเลือกอีกด้วย อาทิ เช่น

- ระยะเวลาในช่วงชีวิตแต่ละช่วง มีผลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยผู้เลือกที่อยู่อาศัยในวัยต่าง ๆ กัน จะมีความต้องการที่อยู่อาศัยที่แตกต่างกัน กล่าวคือ

วัยหนุ่มสาว ซึ่งเป็นวัยศึกษาเล่าเรียนหรือเริ่มทำงาน วัยนี้จะมีอิสระในการเลือกที่อยู่อาศัยให้เหมาะสมกับความต้องการทางการศึกษาและที่ทำงาน

วัยแต่งงานมีครอบครัว ต้องการทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย และรูปแบบให้สัมพันธ์กับสภาพครอบครัว

วัยที่มีบุตร ต้องการที่อยู่อาศัยที่มีพื้นที่มากขึ้นและให้เหมาะสมกับรายได้

วัยสูงอายุ อาจต้องการที่อยู่อาศัยที่สงบเงียบ กว้างขวางในเขตชานเมือง

- วิธีการดำเนินชีวิต มีบทบาทต่อการเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย ให้มีสภาวะแวดล้อมทางสังคมของชุมชนนั้น ๆ ในทิศทางที่สอดคล้องกับวิถีทางดำเนินชีวิตของตนได้ดี เช่น ครอบครัวมุสลิม เมื่อจะย้ายที่อยู่ใหม่หรือเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยสำหรับครอบครัวใหม่ ก็จะพยายามเลือกที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ให้อยู่ในละแวกชุมชนมุสลิมด้วยกัน

3. แนวความคิดเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงาน

จากการศึกษาผลงานวิจัยเกี่ยวกับทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยและที่ทำงาน พบว่าต่างมีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน เพราะต้องมีการเคลื่อนที่ไปมาระหว่างบ้านและสถานที่ทำงานประจำในปริมาณสูง ถ้าไม่มีการเดินทางไปทำงานก็อาจจะไม่มีเขตการใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ เนื่องจากโดยทั่วไปบริเวณที่เป็นที่ทำงานหรือแหล่งงานทั้งหลายจะเป็นบริเวณที่คนต้องประกอบกิจกรรมเป็นเขตรวมตัวมีความหนาแน่นปานกลางถึงสูง ส่วนเขตที่อยู่อาศัยเป็นเขตกระจายตัวจะมีความ

¹² Barrie Needham, How Cities Works (London : Pergamon Press, 1977), p. 103.

หนาแน่นรองลงไป ซึ่งความสัมพันธ์ในระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงานซึ่งมีความสำคัญดังกล่าว จึงได้มีผู้ศึกษาและวิจัยเกี่ยวกับความสัมพันธ์ในระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงาน ดังนี้คือ

Berry และ Horton¹³ ได้ศึกษาการเดินทางไปทำงานของประชากรในเมือง โดยพยายามศึกษาถึงตำแหน่งของแหล่งงานกับตำแหน่งที่มีประชากรเดินทางออกมายังแหล่งงานนั้น ๆ หรือ ตำแหน่งของที่อยู่อาศัยพบว่า

ในกรณีแหล่งงานอยู่ในบริเวณศูนย์กลางธุรกิจการค้าของเมือง จะมีประชากรเดินทางมาจากทุกแห่งของเมือง โดยรูปแบบของการจัดตัวของแหล่งงานที่มีของประชากรเดินทางเข้ามาวางตัวเป็นแนวยาวไปตามถนนที่เป็นถนนหลักหรือทางด่วนต่าง ๆ

ในกรณีที่แหล่งงานอยู่ในบริเวณขอบของศูนย์กลางธุรกิจการค้าของเมือง จะมีรูปแบบของการเดินทางจากแหล่งที่มาคล้ายคลึงกับแหล่งงานของศูนย์กลางธุรกิจการค้า โดยมีรูปแบบวางตัวเป็นแนวยาวไปตามถนนเช่นเดียวกัน

แหล่งงานในเขตชานเมือง จะไม่มีรูปแบบของการเดินทางอย่างขอบเขตแรก แต่ที่มีมักกระจุกกระจายจากเขตทั่วไป และได้เสนอตัวกำหนดที่เข้ามามีบทบาทต่อรูปแบบการเดินทางทั้ง 3 ลักษณะว่าประกอบด้วย

- เส้นทางคมนาคมและระยะทาง ที่อยู่อาศัยที่อยู่ใกล้เส้นทางคมนาคมจะสามารถเดินทางได้โดยสะดวกรวดเร็วลดเวลาในการเดินทาง
- อาชีพการงานและรายได้ พบว่า ประชากรที่มีรายได้ดีจะมีระยะทางในการเดินทางได้โดยสะดวก รวดเร็ว ลดเวลาในการเดินทาง
- อาชีพการงานและรายได้ พบว่าประชากรที่มีรายได้ดีจะมีระยะทางในการเดินทางไปทำงานเป็นระยะทางที่ไกลกว่า และจะยึดที่อยู่อาศัยในเขตชานเมืองที่อยู่ใกล้แนวถนนหลักหรือทางด่วน ทำให้สามารถเดินทางเข้าถึงที่ทำงานได้สะดวก รวดเร็ว

และในด้านความรู้สึกหรือความต้องการของผู้อยู่อาศัยเอง โดยเฉพาะในกลุ่มผู้มีรายได้ปานกลางถึงค่อนข้างต่ำ พบว่า บรรดาผู้อยู่อาศัยเหล่านั้นมีความรู้สึกคล้ายกัน ดังปรากฏในงานวิจัย ดังนี้

วัลลภ เทอดเกียรติสกุล¹⁴ ได้ศึกษาถึงพฤติกรรมที่เกิดขึ้นในสภาพแวดล้อมทางกายภาพภายนอกอาคารชุมชนบ้านพักอาศัยหนาแน่นในเมือง : ตัวอย่างชุมชนมักกะสันผลการวิจัยได้

¹³ Berry B. J & F.E., Geographic Perspectives on Urban Systems (New Jersey : Prentice Hell, 1970).

กล่าวถึงความสัมพันธ์ในระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงานว่า แม้ว่าสภาพที่อยู่อาศัยจะเป็นอย่างไรก็ตาม แต่ผู้อยู่อาศัยจะพอใจที่อยู่อาศัยของตนนั้นหากที่อยู่อาศัยใกล้ที่ทำงาน หรืออยู่ในเขตกลางเมือง โดยต้องปรับปรุงที่อยู่อาศัยให้ดีมากกว่าที่จะย้ายออกไป

การเคหะแห่งชาติ¹⁵ ได้ศึกษาถึงความต้องการที่พักอาศัยของแรงงานในย่านอุตสาหกรรมรังสิต – ประตูน้ําพระอินทร์ และได้สรุปผลความต้องการของแรงงานว่า ส่วนใหญ่ “มากกว่าร้อยละ 80 เห็นด้วยกับการมีที่พักอาศัยใกล้กับที่ทำงาน และให้ความสนใจกับโครงการที่อยู่อาศัยของการเคหะแห่งชาติมากกว่าโครงการที่อยู่อาศัยของเอกชนที่มั่นคงและผู้อยู่อาศัยรู้สึกมั่นใจมากกว่า

สมชาย เตชะพรหมพันธ์¹⁶ กล่าวถึงความสัมพันธ์ในระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงานว่ามีความสัมพันธ์กันอย่างยิ่ง ดังจะเห็นได้จากรูปแบบของการเดินทางของประชากรในตัวเมืองในรอบ 24 ชั่วโมง จะเกิดการเดินทางสูงสุดใน 2 ช่วงเวลาใน 1 วัน คือ ช่วงเช้า ตั้งแต่เวลา 6.30 – 8.30 น. และช่วงเวลาดอนเย็น ตั้งแต่ 16.00 – 18.00 น. ใน 2 ช่วงเวลานี้จะมีปริมาณการเดินทางของประชากรภายในเมืองสูงสุดโดยเป็นการเดินทางของประชากรเพื่อไปทำงานจากที่อยู่อาศัยไปยังที่ทำงานในช่วงเช้า และจากที่ทำงานกลับที่อยู่อาศัยในช่วงเย็น

และนอกจากนี้ B.J. Berry และ Frank E. Horton¹⁷ ได้ศึกษาการเดินทางในชิคาโกพบว่าการเดินทางโดยมีจุดมุ่งหมายไปยังการใช้ที่ดินต่าง ๆ พบว่า ใน 1 วัน จำนวนการเดินทางราวครึ่งหนึ่งของปริมาณการเดินทางทั้งหมดนั้น เป็นการเดินทางกลับบ้านหรือเดินทางสู่ที่พักอาศัย รองลงไปเป็นการเดินทางจากที่อยู่อาศัยไปยังที่ทำงานประมาณร้อยละ 20 ของปริมาณการเดินทางทั้งหมด และที่เหลือเป็นการเดินทางไปยังสาธารณะสถาน สถานที่ไม่เป็นตัวอาคาร และไปยังสถานบริการทางคมนาคมขนส่ง

¹⁴ วัลลภ เทอดเกียรติสกุล, การศึกษาพฤติกรรมที่เกิดขึ้นในสภาพแวดล้อมกายภาพภายนอกอาคารของชุมชนบ้านพักหนาแน่นในเมือง: ตัวอย่างการศึกษาชุมชนมักกะสัน (สถาปัตยกรรมศาสตร์มหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2524)

¹⁵ การเคหะแห่งชาติ, รายงานการวิจัยความต้องการที่พักอาศัยในย่านอุตสาหกรรมรังสิต – ประตูน้ําพระอินทร์ (พระนคร: การเคหะแห่งชาติ, 2517).

¹⁶ สมชาย เตชะพรหมพันธ์, “ภูมิศาสตร์เมือง.” ศิลปการบรรณาคาร, (2522): 151 – 152.

¹⁷ Berry B.J. & Horton E.Frank, อ้างแล้ว

นายนิพนธ์ บุญยรัตพันธุ์¹⁸ ได้กล่าวถึงความสัมพันธ์ในระหว่างที่อยู่อาศัยและสถานที่ทำงานจากผลการวิจัย การเดินทางที่เกิดจากเคหะชุมชนของการเคหะแห่งชาติ 5 แห่ง ในกรุงเทพมหานคร พบว่า การเดินทางที่เกิดจากเคหะชุมชนส่วนใหญ่จะเป็นการเดินทางเพื่อไปยังสถานที่ทำงานมากที่สุด และเดินทางไปยังสถานศึกษาเป็นอันดับรองลงไป เป็นปริมาณร้อยละ 42 ของการเดินทางที่เกิดขึ้นทั้งหมด โดยพบว่าจำนวนผู้อยู่อาศัยในครอบครัวมีผลต่อการเดินทางมากที่สุด

4. ความสัมพันธ์ระหว่างสภาพแวดล้อมกับมนุษย์

เพื่อที่จะให้เกิดความเข้าใจและสามารถกำหนดคุณลักษณะของสภาพแวดล้อมให้มีความสอดคล้องกับความต้องการและความพึงพอใจของมนุษย์ การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างสภาพแวดล้อมกับมนุษย์จึงเป็นเรื่องที่มีความสำคัญและได้รับความสนใจอย่างมากโดยเฉพาะผู้ที่อยู่อาศัยและนักออกแบบสภาพแวดล้อม

ในการสร้างสรรค์ผลงานเพื่อให้เกิดความสอดคล้องกับการตอบสนองของความต้องการและความพึงพอใจของมนุษย์นั้น ถือว่าผลงานที่สร้างสรรค์นั้นมีคุณสมบัติที่เป็นสิ่งไว้ภายนอกที่สำคัญที่มีต่อมนุษย์และมีอิทธิพลที่ทำให้เกิดความแตกต่างในด้านพฤติกรรม และความพึงพอใจของมนุษย์อย่างยิ่ง

1. สภาพแวดล้อมทางกายภาพกับความพึงพอใจของมนุษย์

Shelley สภาพแวดล้อมทางกายภาพ เป็นทรัพยากรและสิ่งเร้าที่สามารถสร้างความพอใจให้แก่มนุษย์ได้ และมักจะเกิดความรู้สึกสองประการขึ้นภายในตัวของมนุษย์อยู่เสมอ อันเนื่องมาจากผลกระทบของสภาพแวดล้อมคือ ความรู้สึกที่เกิดขึ้นในทางบวก และความรู้สึกในทางลบ เมื่อใดมีความรู้สึกในทางบวกเกิดขึ้นความสุขย่อมเกิดขึ้น ภาวะของความรู้สึกทั้งสามภาวะที่กล่าวนี้ ความรู้สึกในทางบวก ความรู้สึกในทางลบ และความสุข ทั้งสามภาวะดังกล่าวมีความสัมพันธ์ต่อกันอย่างซับซ้อนและเรียกว่า “ระบบความพอใจ” ซึ่งความพอใจต่อสภาพแวดล้อมทางกายภาพ หรือทรัพยากรและสิ่งเร้าที่มนุษย์มีความต้องการนั้นมีอยู่ครบถ้วน แต่ด้วยเหตุที่ทรัพยากร มีจำกัด ความพึงพอใจของมนุษย์จึงมีอยู่ได้เพียงระดับหนึ่งและจะมีความพึง

¹⁸ นิพนธ์ บุญยรัตพันธุ์, การเดินทางที่เกิดจากบริเวณเคหะชุมชน, (กรุงเทพมหานคร: แผนกวิชาวิศวกรรมโยธา บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2519).

พอใจมากที่สุดก็ต่อเมื่อการจัดสรรทรัพยากรเป็นไปอย่างถูกต้องและเหมาะสม ซึ่งย่อหมายถึงการจัดสภาพแวดล้อมอย่างไรจึงจะสร้างความพึงพอใจให้กับผู้อยู่อาศัยมากที่สุด¹⁹

Newman ได้กล่าวว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการแสดงออกถึงความพึงพอใจของมนุษย์ ซึ่งเป็นผลที่สะท้อนมาจากการประเมินผลและพฤติกรรมการแสดงออกของบุคคลที่มีต่อสภาพแวดล้อมนั่นเอง ซึ่งในการประเมินผลของบุคคลและพฤติกรรมการแสดงออกของบุคคลนั้นประกอบด้วย (1) ความพอใจในสภาพแวดล้อมทางกายภาพ และพฤติกรรมการแสดงออกหลังจากการรับรู้สภาพแวดล้อมนั้น (2) ระดับของการรับรู้ซึ่งจะขึ้นอยู่กับอิทธิพลของสิ่งเร้าที่นำมาประเมินและ (3) ลักษณะคุณสมบัติของบุคคลผู้ตอบรับสภาพแวดล้อม ซึ่งลักษณะบุคคลที่กล่าวนั้นครอบคลุมถึงปัจจัยต่าง ๆ ของบุคคลทางด้านประชากรศาสตร์ พื้นฐานทางสังคม และสภาพเศรษฐกิจ รวมทั้งรูปแบบวิถีการดำเนินชีวิต²⁰

Becker ได้กล่าวถึงอิทธิพลของมนุษย์ที่มีผลต่อการประเมินสภาพแวดล้อมว่าในการประเมินผลผู้อยู่อาศัยที่มีต่อสภาพแวดล้อมในการอยู่อาศัยนั้น จะประเมินภายใต้ปัจจัย / ตัวแปรสามประการ ประกอบด้วย (1) ภาพพจน์ของที่อยู่อาศัยในอุดมคติ (2) เงื่อนไขตามสถานการณ์ และ (3) กลไกการแก้ไขปัญหาของตัวบุคคลปัจจัยดังกล่าวทั้งสามนี้ได้รับอิทธิพลจากประวัติของการอยู่อาศัยในอดีตที่ผู้อยู่อาศัยมีอยู่ทั้งในด้านกายภาพ ได้แก่ รูปแบบของที่อยู่อาศัย สภาพแวดล้อมของที่ตั้ง และชุมชนที่อยู่อาศัยโดยรอบ และในด้านที่ไม่ใช่กายภาพ ได้แก่ ราคาของที่อยู่อาศัย สภาพเศรษฐกิจ สังคม และค่านิยมของผู้อยู่อาศัยโดยเงื่อนไขตามสถานการณ์และกลไกแก้ไขปัญหาของตัวบุคคลจะเป็นปัจจัยสำคัญ ที่ทำให้ระดับความพอใจในการประเมินในทางที่ตีขึ้นถึงแม้ว่าที่อยู่อาศัยในปัจจุบันจะไม่ตรงกับภาพพจน์ของที่อยู่อาศัยในอุดมคติก็ตาม²¹

2. การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างสภาพแวดล้อมทางกายภาพกับมนุษย์

วิลลิสท์ ได้กล่าวถึงความสัมพันธ์ระหว่างสภาพแวดล้อมทางกายภาพกับมนุษย์ โดยให้ความหมายทางอารมณ์ คือ ความรู้สึกและทัศนคติที่มีต่อสภาพแวดล้อมทางกายภาพ ซึ่งจะมีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับความหมายในแง่ประโยชน์ใช้สอย ถือได้ว่าเป็นข่าวสารด้านอารมณ์ หรือ

¹⁹ Shelly, Maynard, Design as an Instrument of Change : The Role of Design in Two Responding to social Change (Pennsylvania: Dowden, Hutchinson & ross, Inc., 1975), pp. 253 – 254.

²⁰ Newman, Sandra J. Perception of Building Height : An Approach and Some Preliminary Findings, Human Response to Tall Buildings (Pennsylvania: Dowden, Hutchinson & Ross, Inc., 1977), pp. 182 – 187

²¹ Becker, Franklin D. and Others. User Particpation and Environ – mental meaning : Three Field Studies (New York: Cornell University, 1977), pp. 180 – 182 .

พฤติกรรมภายในของผู้ใช้สอยที่เกิดขึ้น เนื่องจากการใช้สอยและแสดงความรู้สึกพอใจ - ไม่พอใจ ความรู้สึกเหมาะสม - ไม่เหมาะสม ตลอดจนเหตุผลต่าง ๆ ซึ่งข้อมูลดังกล่าวย่อมจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ออกแบบหรือสถาปนิกในการพิจารณากำหนดและออกแบบสภาพแวดล้อมใหม่ หรือปรับปรุงสภาพแวดล้อมเดิมให้มีความสอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้สอย และด้วยเหตุที่พฤติกรรมภายในของผู้ใช้สอยยังมีความแตกต่างไปตามเป้าหมายและมโนทัศน์ที่สะสมมาจากประสบการณ์ในอดีต ดังนั้นจึงเป็นการยากสำหรับผู้ออกแบบหรือสถาปนิกในการกำหนดสภาพแวดล้อมให้สอดคล้องในสภาพแวดล้อมนั้น ๆ ในการประเมินสภาพแวดล้อมของโครงการต่าง ๆ จึงอาศัยความรู้สึกและทัศนคติของผู้ใช้สอยที่มีต่อประโยชน์ใช้สอยซึ่งเป็นที่ยอมรับศึกษากันอยู่เสมอ เพราะเป็นแนวทางที่ดีในการที่จะมองเห็นปัญหาของสภาพแวดล้อมเพื่อแก้ไขให้สอดคล้องกับความต้องการ และเป็นประโยชน์สำหรับโครงการต่อไปที่จะช่วยลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากความล้มเหลวของโครงการที่ขาดการคำนึงถึงพฤติกรรมผู้ใช้สอยนั่นเอง²²

5. ทฤษฎีการขยายตัวของเมืองและที่อยู่อาศัย (Theory of Urban Growth)

ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการขยายตัวของเมืองมีหลายทฤษฎี แต่มีทฤษฎีที่สำคัญและเป็นแม่บททฤษฎี หรือแบบจำลองว่าด้วยการขยายตัวของเมืองมีอยู่ 3 ทฤษฎี ที่สามารถอธิบายโครงสร้างของเมือง ได้แก่

1. **ทฤษฎีวงกลม** (Concentric theory) Ernest W. Burgess นักสังคมวิทยาได้เสนอทฤษฎีที่อธิบายการกระจายตัวของกิจกรรมต่าง ๆ ทางเศรษฐกิจและการใช้ที่ดินในเมือง เรียกว่า “ทฤษฎีการแบ่งเขตการใช้ที่ดินในเมืองรูปวงกลม” (The Concentric Zone Theory) โดยได้กำหนดให้เมืองประกอบด้วยเขตต่าง ๆ 5 เขต โดยเริ่มจากเขตศูนย์กลางเมืองและรองถัด ๆ ออกไปตามลำดับดังนี้

- 1) เขตศูนย์กลางเมืองเป็นอาณาบริเวณของธุรกิจการค้า (The Central Business District)
- 2) เขตการค้า อุตสาหกรรมขนาดเล็กและโกดังเก็บสินค้า (Zone in Transition)
- 3) เขตที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อยหรือพวกกรรมกร (Zone of Independent Working man's Homes)
- 4) เขตที่อยู่อาศัยของชนชั้นกลาง (Zone of Better Residences)

²² วิมลสิทธิ์ หรยางกูร, พฤติกรรมมนุษย์กับสภาพแวดล้อม (กรุงเทพมหานคร, สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2526), หน้า 173 – 189.

5) เขตที่อยู่อาศัยของชนชั้นสูงซึ่งเป็นเขตชานเมือง (Commuter's Zone) เขตนี้มีการพัฒนาที่อยู่อาศัยราคาสูงเป็นหย่อม ๆ ตามเส้นทางที่สามารถเดินทางได้รวดเร็วไกลที่สุด ของระยะทางที่ไกลที่สุดของเขตนี้ไปยังศูนย์กลางเมือง ซึ่งเป็นแหล่งงานของประชาชนส่วนใหญ่ในเขตนี้ จะใช้เวลาเดินทางประมาณ 1 ชม. นอกจากนั้นพื้นที่เขตนี้ยังมีพื้นที่เกษตรกรรมอยู่มาก แต่จะค่อย ๆ เปลี่ยนสภาพเป็นบริเวณที่อยู่อาศัย

2. **ทฤษฎีรูปปลี (Weage Sector Theory)** โดย Homer Hoyt ได้เสนอ Radial Sector Theory โดยปรับปรุงมาจาก The Concentric Zone Theory ของ Burgess Hoyt ได้อธิบายว่าการขยายตัวของเขตการใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ ของเมืองนั้น ไม่อาจขยายตัวเป็นรูปวงแหวนได้เสมอไป ทั้งนี้ เพราะถนนและลักษณะด้านกายภาพของเมือง มีอิทธิพลต่อการกำหนดประเภทการใช้ที่ดินของเมือง ดังนั้น เมืองจะขยายออกไปในรูป Sector

สำหรับการใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยนั้น Hoyt ได้กล่าวถึงบริเวณที่อยู่อาศัยราคาสูงในเมืองไว้ดังนี้

1) บริเวณที่อยู่อาศัยราคาสูง มักจะเกิดขึ้นในบริเวณ 2 ฟากถนนใหญ่ ที่เชื่อมระหว่างศูนย์กลางการค้ากับศูนย์กลางการค้า หรืออยู่ในบริเวณรอบ ๆ ศูนย์การค้า ธนาคาร และอาคารที่ทำงานต่าง ๆ

2) บริเวณที่อยู่อาศัยราคาสูงในเมืองมักขยายไปในพื้นที่ว่าง ที่ไม่มีสิ่งกีดขวางจากสภาพธรรมชาติ หรือสิ่งกีดขวางที่มนุษย์สร้างขึ้น เช่น ขยายไปในพื้นที่เกษตรกรรม

3) ที่อยู่อาศัยแบบหลายชั้น และมีค่าเช่าสูง มักตั้งอยู่ในบริเวณศูนย์กลางธุรกิจการค้า หรือบริเวณที่อยู่อาศัยเก่าแก่ของเมือง

4) นักจัดสรรที่ดินอาจทำให้ทิศทางการขยายตัวของบริเวณที่อยู่อาศัยราคาสูงเปลี่ยนแปลงไป

3. **ทฤษฎีหลายศูนย์กลาง (The Multiple Nuclei Theory)** โดย Chaumcy L. Ullman ได้เสนอ Multiple Nuclei Theory ซึ่งทฤษฎีนี้เป็นการรวบรวมทฤษฎีของ Burgess และ Hoyt เข้าด้วยกัน แล้วเพิ่มส่วนประกอบอื่น ๆ เข้าไป โดยได้อธิบายว่า รูปแบบการใช้ที่ดินของเมืองนั้น จะมีหลายศูนย์กลาง จำนวนศูนย์กลางจะเพิ่มมากขึ้นตามขนาดของเมือง ซึ่งศูนย์กลางย่อยของเมือง มักจะเกิดอยู่ใกล้เคียงกับบริเวณ ที่อยู่อาศัย ของคนชั้นกลาง และสูง และศูนย์กลางย่อยที่เกิดขึ้นใหม่นี้มักจะมีการใช้ที่ดินประเภทอื่น ๆ ที่มีความสัมพันธ์กันเกิดขึ้นตามมาด้วย

สำหรับการกระจายตัวของกิจกรรมต่าง ๆ พิจารณาตามความต้องการโดยเฉพาะของแต่ละบริเวณ และเพื่อประโยชน์ให้สอยเป็นสำคัญ คือ

1) กิจกรรมบางประเภทต้องการความสะดวกสบาย โดยเฉพาะในแต่ละบริเวณ เช่น บริเวณพาณิชยกรรม หรือย่านการค้าจะต้องอยู่ในตำแหน่งที่สามารถเข้าถึงได้สะดวกที่สุด

2) กิจกรรมบางประเภทอาจต้องอยู่ร่วมกัน หรือใกล้กัน ทั้งนี้เพื่อให้ได้ผลกำไรทางเศรษฐกิจสูงสุด เป็นต้นว่า ประหยัดค่าขนส่ง ประหยัดแรงงาน และมีอำนาจในการต่อรอง เช่น โรงงานอุตสาหกรรม ประเภทเดียวกันควรตั้งอยู่รวมกันหรือใกล้กัน

3) กิจกรรมบางประเภท อาจต้องแยกจากกันโดยเด็ดขาด ทั้งนี้ เพราะอาจทำให้เกิดผลเสียแก่กัน เช่น โรงงานอุตสาหกรรม ควรอยู่ห่างจากบริเวณที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้สูง

4) กิจกรรมบางประเภทไม่อาจจัดตั้งในพื้นที่ที่เหมาะสมสูงสุดได้ ทั้งนี้เพราะค่าเช่าที่ดินสูงเกินไป เช่น บริเวณที่อยู่อาศัยราคาถูกจำเป็นต้องตั้งอยู่ในที่ดินที่มีราคาถูก

ทฤษฎีการขยายตัวดังกล่าวมาแล้ว หากมาพิจารณาที่กรุงเทพฯ ซึ่งเป็นเมืองหลวงของประเทศไทย มีการพัฒนาการขยายตัวเป็นแบบ โทเดียม (Primate City) ซึ่งมีศูนย์กลางความเจริญต่าง ๆ มากกระจุกตัวอยู่ในกรุงเทพฯ ไม่ว่าจะเป็ศูนย์กลางการคมนาคมขนส่ง ทั้งทางบก ทางอากาศ และทางน้ำ เป็นศูนย์กลางการพาณิชย์กรรม ด้านการศึกษา ด้านการโทรคมนาคม และ ฯลฯ แต่ระยะ 5 - 10 ปีที่ผ่านมา กรุงเทพฯ ได้มีการพัฒนาการด้านสาธารณูปโภคพื้นฐาน โดยเฉพาะด้านการคมนาคมทางบก มีเส้นทางที่ได้รับการพัฒนามากมาย โดยเฉพาะ ถ้าระบบขนส่งมวลชนเสร็จสมบูรณ์ จะทำให้มีการพัฒนาเมืองออกไปตามถนนสายหลักมากขึ้น ซึ่งทำให้เกิดเป็นศูนย์กลางย่อย ๆ ขึ้นมาบริเวณรอบ ๆ กรุงเทพฯ ขึ้นอีกหลาย ๆ ศูนย์กลาง ทั้งทางด้านทิศเหนือ บริเวณดอนเมือง รังสิต ทางด้านตะวันออก บริเวณมีนบุรี หนองจอก และลาดกระบัง ทางด้าน ทิศตะวันตก บริเวณพุทธมณฑลติดจังหวัดนครปฐม ซึ่งพอจะชี้ให้เห็น การขยายเส้นทางทั้งถนนและระบบขนส่งมวลชนที่เกิดขึ้นในปัจจุบันเป็นตัวกำหนดทิศทางการขยายตัวของกรุงเทพมหานครได้

6. แนวความคิดเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ที่ดินกับการขนส่ง

1. การเกิดการเดินทางกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน

การเกิดการเดินทาง คือการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณการเดินทางที่จุดปลาย (Trip Ends Volume) กับการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land Use) และลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม (Socio - Economic Characteristics) ของพื้นที่ย่อยต่าง ๆ (Zone) ปริมาณการเดินทางอาจจะเป็นที่จุดต้นทาง (Origin) หรือปลายทาง (Destination)

การเกิดการเดินทางจะสัมพันธ์กับสภาพของการใช้ประโยชน์ที่ดินในลักษณะต่าง ๆ คือ ความหนาแน่นของการใช้ที่ดิน (Intensity of Land Use) มักจะแสดงอยู่ในหน่วยของที่อยู่อาศัยต่อพื้นที่ หรือจำนวนลูกจ้างต่อพื้นที่ เป็นต้น ความหนาแน่นของการใช้ประโยชน์ที่ดิน จะมีความสัมพันธ์กับจำนวนการเกิดการเดินทาง (Number of Trips Produced)

1) ลักษณะการใช้ที่ดิน (Characteristics of Land Use) ความหนาแน่นของการใช้ประโยชน์ที่ดิน ยังไม่สามารถอธิบายการเกิดการเดินทางได้อย่างสมบูรณ์ แม้ว่าความหนาแน่นของที่ดินจะสัมพันธ์กันอย่างเด่นชัด แต่ความหนาแน่นของการใช้ที่ดินก็ไม่สามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงของการเดินทางได้ทั้งหมด ตัวแปรลักษณะของการใช้ที่ดินจะสะท้อนให้เห็นถึงความสัมพันธ์ของการเดินทางที่เพิ่มมากขึ้น ตัวแปรดังกล่าวได้แก่ รายได้ และการเป็นเจ้าของรถยนต์ส่วนบุคคลของครอบครัว

2) ที่ตั้งการประกอบกิจการของการใช้ที่ดิน (Location of Land Use Activity) หมายถึง ระยะเวลากระจายตัวของการใช้ที่ดินในลักษณะต่าง ๆ (Spatial Distribution) และลักษณะของการใช้ที่ดิน เช่น บริเวณพักอาศัย ย่านพาณิชยกรรม เขตกรรม อุตสาหกรรม เป็นต้น ซึ่งลักษณะของการใช้ที่ดินที่แตกต่างกันจะทำให้เกิดการเดินทางที่แตกต่างกันออกไปด้วย

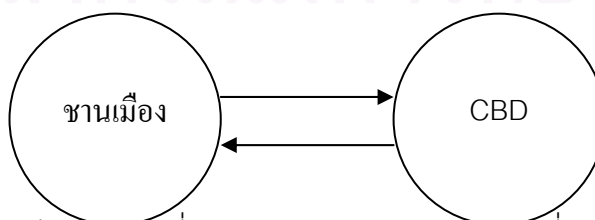
2. การขนส่งในเมือง

การขนส่งในเมืองส่วนใหญ่เป็นการขนส่งคนหรือมวลชนที่มีเกี่ยวกับการเดินทางต่อวัน มากกว่าการขนส่งสินค้า การเดินทางของคนจะเริ่มต้นและสิ้นสุดที่บ้าน การเดินทางของคนในเมืองมีลักษณะการกระจายและแผ่ออกไปทุกทิศทาง ทำให้มีจุดหมายปลายทางมากมาย ยกเว้นการกำหนดเส้นทางที่จะครอบคลุมเส้นทางการเดินทางได้ โดยแบ่งเมืองออกเป็น 2 เขต คือ ย่านที่อยู่อาศัย เป็นเขตที่มีการเดินทางแบบกระจายออก (Zone of Dispersion) และย่านศูนย์กลางการค้าและสถานที่ราชการ เป็นเขตที่มีการเดินทางแบบเข้ามารวมกัน (Zone of Conflux) เนื่องจากเขตศูนย์กลางเมืองเป็นย่านการค้า และศูนย์ราชการ ที่ตั้งของสำนักงาน สถานศึกษา แหล่งงาน ส่วนเขตรอบนอกเป็นย่านที่อยู่อาศัยของประชากรที่ต้องเดินทางเข้ามาทำงาน ดังนั้นจึงมีระบบการขนส่งเพื่อตอบสนองการเดินทางระหว่างสองบริเวณนี้

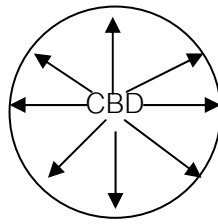
3. การคมนาคมเชื่อมต่อระหว่างเมืองและเขตชานเมือง

รศ.มานพ พงศทัต ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับลักษณะของการเดินทางของประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร ดังนี้

1) มีการเคลื่อนที่จากนอกเมืองเข้ามายัง CBD (Central Business District) ในระหว่างชั่วโมงเร่งด่วน (Rush Hour) คิดเป็นร้อยละ 60 ของการเดินทางในเมืองระหว่างชั่วโมงเร่งด่วน

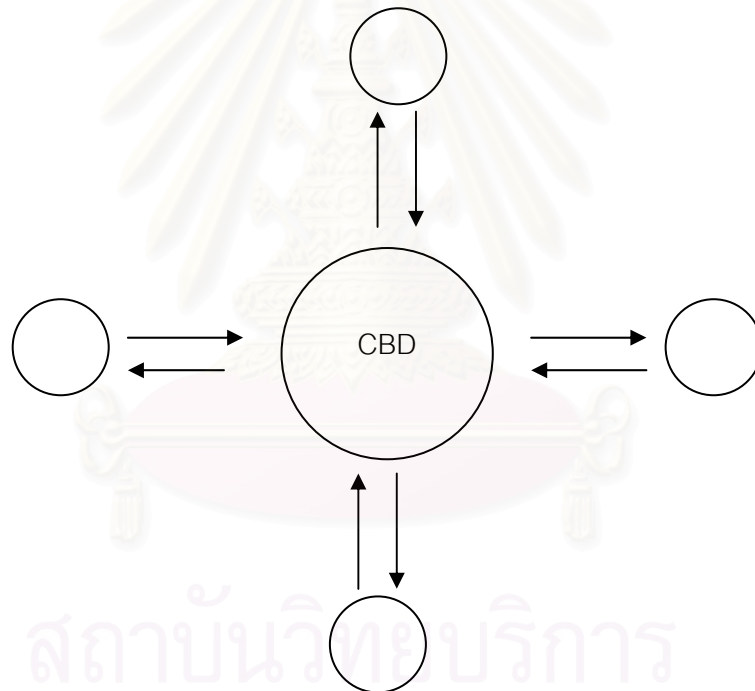


2) มีการเคลื่อนที่ใน CBD เดินทางโดยประชากรที่อาศัยอยู่ใน CBD หรือใกล้ที่ทำงาน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้มีรายได้ต่ำ และรายได้ปานกลางที่อยู่ในเขต CBD ปริมาณการเคลื่อนที่ประเภทนี้ประมาณร้อยละ 20 ของการเดินทางตอนเช้า



3) เคลื่อนที่จาก CBD ไปยังนอกเมืองในตอนเช้ามีน้อยมากเมื่อเทียบกับการเดินทางเข้าสู่เมือง คือ ร้อยละ 15 การเดินทางประเภทนี้จะเกิดขึ้นในตอนเย็นเพราะต่างก็เลิกงานเพื่อกลับบ้าน

4) เคลื่อนที่จากนอกเมืองแห่งหนึ่ง ไปยังนอกเมืองอีกแห่งหนึ่งการเคลื่อนที่ของประชากรในลักษณะนี้จำกัดอยู่ในกลุ่มเล็ก ๆ เนื่องจากไม่มีเส้นทางเชื่อมระหว่างนอกเมือง ดังนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องเดินทางผ่านเข้ามาในเมือง ซึ่งเป็นการเพิ่มภาระการจราจรในเขต CBD



7. แนวความคิดเกี่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะ

การเดินทางของประชากรโดยทั่วไปแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ การเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัว (Private Transportation) และการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transportation) ซึ่งมีรูปแบบการเดินทาง (Mode) ต่าง ๆ หลายแบบ เช่น รถโดยสารประจำทาง รถแท็กซี่ รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง และอื่น ๆ โดยจะขึ้นอยู่กับสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมส่วนตัวของผู้เดินทางและความพอใจของผู้เดินทาง นอกจากนี้ยังมีองค์ประกอบอื่น ๆ อีกที่มีผลในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง ตัวอย่างคือ ระยะทางและเวลาในการเดินทางว่ามีมากน้อยเพียงใด

8. ระบบขนส่งสาธารณะ

ระบบขนส่งสาธารณะจัดเป็นรูปแบบของการเดินทางที่มีลักษณะเฉพาะ ตามแต่ละรูปแบบต่าง ๆ ซึ่งปัจจุบันกำลังได้รับความสนใจอย่างกว้างขวางโดยเฉพาะในเมืองที่มีสภาพการจราจรติดขัดมาก เพราะการใช้บริการขนส่งสาธารณะเป็นการช่วยลดจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลบนถนนให้ลดน้อยลง ในการศึกษาและวิเคราะห์การเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะประกอบด้วยองค์ประกอบหลัก ๆ 3 ส่วน คือ

1. องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับผู้ให้บริการ (Patronage or Trip Maker)

เป็นตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับผู้ให้บริการซึ่งอธิบายถึงผู้โดยสารหรือผู้ก่อให้เกิดการเดินทางเป็นตัวแปรที่สะท้อนถึงสภาพเศรษฐกิจและสังคม (Social – Economic) และสภาพแวดล้อมทางกายภาพ (Physical Environment) ภายในพื้นที่ศึกษา ตัวอย่างของตัวแปรประเภทนี้ได้แก่ เพศ (Sex) อายุ (Age) รายได้ (Income) ความเป็นเจ้าของรถยนต์ส่วนบุคคล (Car Ownership) เป็นต้น

2. องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง (Trips)

ลักษณะของการเดินทาง มักถูกอ้างถึงและนำไปใช้มากที่สุดในรูปแบบจำลองรูปแบบการเดินทาง (Modal Split Model) ซึ่งลักษณะของการเดินทางที่ใช้กันมาก ได้แก่ การแยกชนิดของการเดินทาง (Stratification) ตามวัตถุประสงค์ของการเดินทาง (Trip Purpose) ซึ่งแบ่งได้เป็น 4 ประเภทหลัก ๆ คือ การเดินทางจากบ้านเพื่อไปทำงานและกลับบ้าน (Home Based Work : HBW) การเดินทางของนักเรียนจากบ้านเพื่อไปโรงเรียนและกลับบ้าน (Home Based School : HBS) การเดินทางจากบ้านเพื่อไปยังที่อื่น ๆ และกลับบ้าน (Home Based Other : HBO) และการเดินทางจากที่อื่น ๆ ที่ไม่ใช่บ้านไปยังจุดหมายปลายทางต่าง ๆ ซึ่งอาจจะเป็นบ้านหรือที่อื่น (Non Home Based : NHB)

การแบ่งการเดินทางตามลักษณะเหล่านี้ช่วยให้สามารถแบ่งวัตถุประสงค์ของการเดินทางแต่ละประเภทให้ขึ้นอยู่กับแต่ละรูปแบบการเดินทาง (Mode) ได้

3. องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับตัวระบบขนส่ง (Transport System)

ตัวแปรต่าง ๆ ที่อยู่ในกลุ่มของตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับตัวระบบขนส่งนี้ เป็นส่วนสำคัญมากในการศึกษารูปแบบการเดินทาง ตัวอย่างตัวแปรในกลุ่มนี้ได้แก่ เวลาที่ใช้ในการรอคอย (Waiting Time) ค่าโดยสาร (Fare) เป็นต้น

ความสัมพันธ์ขององค์ประกอบทั้งสามข้างต้น จะเป็นปัจจัยกำหนดลักษณะของการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะประเภทต่าง ๆ ขึ้น ดังนั้นตัวแปรหลัก ๆ ที่จะทำให้การวิเคราะห์ระบบขนส่งสาธารณะก็จะเกี่ยวข้องกับองค์ประกอบพื้นฐานเหล่านี้

9. การตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางจะขึ้นอยู่กับปัจจัยดังต่อไปนี้²³

1. ลักษณะของการเดินทางอันได้แก่ ระยะการเดินทางและวัตถุประสงค์ของการเดินทางนั้น ในส่วนของระยะทางในการเดินทาง เนื่องจากแต่ละรูปแบบของการเดินทางจะมีอัตราความเร็วที่แตกต่างกัน ในระยะทางสั้นความแตกต่างในเรื่องเวลาที่ใช้ในการเดินทางจะไม่มาก แต่จะเพิ่มขึ้นเมื่อระยะทางในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลถึงการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบการเดินทาง สำหรับวัตถุประสงค์ของการเดินทางพบว่า การเดินทางที่มีจุดต้นทางที่บ้านจะใช้เวลาเดินทางด้วยรถยนต์สาธารณะมากกว่าการเดินทางที่ไม่มีจุดเริ่มต้นทางบ้าน ขณะที่การเดินทางเพื่อมาทำงานหรือเพื่อมายังสถานศึกษาการเลือกรูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะจะมีอัตราที่สูงกว่าจุดประสงค์ของการเดินทางเพื่อมาซื้อสินค้า

2. ลักษณะของผู้เดินทาง ซึ่งหมายถึงสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้เดินทาง อันได้แก่ รายได้ การเป็นเจ้าของรถยนต์ ขนาดและโครงสร้างครัวเรือน ความหนาแน่นของที่พักอาศัย อาชีพ สถานที่ตั้งของที่ทำงาน ปัจจัยเหล่านี้จะมีความสัมพันธ์ระหว่างกันในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง ผู้ที่จะเลือกใช้รถยนต์ในการเดินทางได้นั้น ส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับความสามารถในการที่จะซื้อและบำรุงรักษารถยนต์ ซึ่งขึ้นอยู่กับรายได้ที่มี จากการศึกษาพบว่าผู้ที่มีรายได้สูงส่วนใหญ่จะเลือกใช้รถยนต์ส่วนตัวในการเดินทาง โดยถ้าอัตราการเป็นเจ้าของรถยนต์สูง อัตราการใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางก็จะลดลง

²³ Jorh R. Short, *An Introduction to Urban Geography* (1984), p. 173.

3. ลักษณะของระบบคมนาคมขนส่ง ระดับการให้บริการของแต่ละรูปแบบการเดินทางจะมีผลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง อันได้แก่ ระยะเวลาในการเดินทาง ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง การเข้าถึง และความสะดวกรวดสบาย

ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง จากการศึกษาอัตราส่วนระหว่างเวลาที่ใช้ในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะต่อเวลาที่ใช้ในการเดินทางด้วยรถยนต์ พบว่าอัตราส่วนดังกล่าวสูงเพิ่มขึ้น อันหมายถึงเวลาที่ใช้ในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะสูงกว่าการเดินทางด้วยรถยนต์แล้ว จำนวนผู้ที่จะเลือกเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะจะลดน้อยลง (เวลาที่ใช้ในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ รวมเวลาในการเดินทางไปใช้บริการ เวลาในการรอคอย เวลาที่อยู่ในยานพาหนะ เวลาที่ใช้ในช่วงเปลี่ยนยานพาหนะ และเวลาในการเดินทางจากสถานีไปยังจุดหมายปลายทาง ส่วนเวลาที่ใช้ในการเดินทางด้วยรถยนต์ รวมเวลาในการขึ้นรถยนต์ เวลาที่ใช้ในการจอดรถยนต์ และเวลาในการเดินจากที่จอดรถไปยังจุดปลายทาง)

ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง จากการศึกษาอัตราค่าใช้จ่ายในการเดินทางระหว่างระบบขนส่งสาธารณะต่อค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยรถยนต์ ถ้าสัดส่วนดังกล่าวสูงขึ้น ซึ่งหมายถึงค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะสูงกว่ารถยนต์แล้ว จำนวนผู้ที่จะเลือกเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะจะลดลง (ค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะคือ อัตราค่าโดยสาร ส่วนค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยรถยนต์ ได้แก่ ค่าน้ำมันรถ ค่าที่จอดรถ ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ เช่น ภาษีรถยนต์ ค่าประกัน ค่าสึกหรอ)

เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินทางกับเวลาที่ใช้ในการเดินทางที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางนั้น พบว่า การลดระยะเวลาในการจะทำให้มีจำนวนผู้ที่จะมาใช้บริการเพิ่มขึ้นมากกว่าการลดอัตราค่าโดยสาร ในขณะที่การลดระยะเวลาในการเข้าถึง (Access Time) เช่น ระยะเวลาเดินเท้า ระยะเวลาจอดรถ จะส่งผลต่อการเพิ่มจำนวนผู้มาใช้บริการมากกว่าการลดระยะเวลาที่อยู่ในยานพาหนะ (In Vehicle Time) 2 – 3 เท่า จากลักษณะดังนี้เองที่ทำให้ผู้เดินทางนิยมใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางมากกว่า เนื่องจากสามารถลดระยะเวลาในการเดินทางไปใช้บริการและเวลาในการรอคอย สำหรับความสะดวกรวดสบายนั้น ก็มีผลต่อการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบการเดินทางเช่นกัน ผู้เดินทางบางคนยอมที่จะเสียเวลาและค่าใช้จ่ายที่สูงกว่า ถ้าได้รับความสะดวกรวดสบายในการเดินทาง เช่น มีที่นั่งที่แน่นอน มีระบบปรับอากาศ เป็นต้น ทั้งนี้สามารถสรุปข้อได้เปรียบและข้อเสียเปรียบของการขนส่งแบบต่าง ๆ ของเมืองได้ดังตาราง 2.1

ตาราง 2.1 แสดงชนิดและข้อได้เปรียบ – เสียเปรียบของการขนส่งแบบต่าง ๆ ของเมือง

ชนิด	ข้อได้เปรียบ	ข้อเสียเปรียบ
การขนส่งส่วนบุคคล		
การเดินหรือวิ่ง	มีความสะดวกและคล่องตัวในการเดินทาง โดยเฉพาะการเดินทางระยะสั้น และยังได้รับประโยชน์จากการออกกำลังกาย อนุรักษ์พลังงาน ปราศจากมลพิษ	เคลื่อนที่ช้า ไม่เหมาะสมกับการเดินทางระยะไกล ไม่สามารถปกป้องผู้เดินทางจากสภาพอากาศ เสียงดัง หรือมลพิษได้
จักรยาน	มีอิสระในการเดินทาง ใช้ความเร็วได้เท่ากับรถยนต์สำหรับการเดินทางไม่เกิน 8 กม. ค่าใช้จ่ายในการเป็นเจ้าของและบำรุงรักษาถูกกว่ายานพาหนะประเภทอื่น ประหยัดพลังงาน และทรัพยากร	ผู้ขับขี่ไม่ได้รับการปกป้องจากสภาพแวดล้อม เดินทางได้เพียง 1 – 2 คน เสี่ยงต่ออุบัติเหตุ ช้ากว่าการเดินทางด้วยยานพาหนะอื่น ๆ หากการเดินทางมากกว่า 8 กม.
จักรยานยนต์	คล้ายรถจักรยาน แต่ใช้ความเร็วได้มากกว่า เมื่อต้องเดินทางในระยะทางไกล ใช้พลังงานมากกว่าจักรยานแต่ไม่ต้องออกแรงมาก	คล้ายจักรยานแต่สร้างมลพิษมากกว่า

ตาราง 2.1(ต่อ) แสดงชนิดและข้อได้เปรียบ – เสียเปรียบของการขนส่งแบบต่าง ๆ ของเมือง

ชนิด	ข้อได้เปรียบ	ข้อเสียเปรียบ
รถยนต์ส่วนบุคคล / รถแท็กซี่	มีอิสระในการเดินทาง (รับ – ส่งถึงที่หมาย) สะดวกและบรรทุกคนได้จำนวนมาก	ต้องใช้พื้นที่มากในการใช้งานและที่จอดรถ (Highway & Parking area) สิ้นเปลืองพลังงานและทรัพยากร สร้างมลพิษ ก่อให้เกิด Urban Sprawl ค่ายานพาหนะและค่าอะไหล่สูง

ระบบขนส่งมวลชน

รถไฟฟ้า/รถไฟ	ขนส่งผู้โดยสารได้จำนวนมาก ประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากกว่ารถยนต์ ใช้พลังงานและทรัพยากรน้อยกว่า ต้องการพื้นที่จำนวนมาก สร้างมลพิษน้อยกว่ารถยนต์	มีเส้นทางเฉพาะซึ่งไม่อาจใช้ร่วมกับยานพาหนะอื่นได้ การรับ – ส่งไม่ถึง ณ จุดหมายทันที เสียค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา ยานพาหนะและเส้นทางสูงมาก มีความคุ้มค่าเมื่อต้องขนส่งผู้คน
--------------	--	---

		จำนวนมาก
รถราง	คล้ายรถไฟ แต่เสียค่าใช้จ่ายน้อยกว่า	คล้ายรถไฟ
รถโดยสารประจำทาง	ขนส่งผู้โดยสารได้จำนวนมาก สะดวกกว่าการใช้รถราง ใช้พลังงานและทรัพยากรมากกว่า รถยนต์ ในขณะที่เสียค่าใช้จ่ายน้อยกว่า	คล้ายรถไฟแต่มีความแออัดมากกว่า ก่อให้เกิดมลภาวะทางเสียงและฝุ่นควันมากกว่า
ระบบขนส่งกึ่ง		
สาธารณะ		
Carpool	ขนส่งบุคคลเป็นกลุ่มเล็ก ๆ ประหยัดค่าใช้จ่าย ประหยัดพลังงานและทรัพยากรมากกว่าการใช้รถยนต์ส่วนตัวเพียงคันเดียว ก่อให้เกิดความสัมพันธ์ทางสังคมต่อผู้ร่วมงาน	ไม่สะดวกในการใช้งาน ส่งเสริมให้เกิดการกระจายตัวของเมือง มีข้อจำกัดในการเคลื่อนที่
Dial-a-Bus	ขนส่งขนาดเล็ก มีความปลอดภัยมากกว่า รถยนต์ ค่าใช้จ่ายไม่สูงเท่าการขับรถยนต์ และการใช้ยานพาหนะประเภทราง รับ-ส่งถึงที่ ประหยัดพลังงานและทรัพยากร เหมาะสมกับผู้โดยสารทุกสถานะ	อาจต้องใช้ระยะเวลาในการเดินทางและร่วมทางกับกลุ่มคนอื่น ๆ ซึ่งอาจแออัด เสียงดัง หรือมีมลภาวะเป็นพิษ

ที่มา : Jorh R. Short, *An Introduction to Urban Geography* (1984), p. 173.

10. ลักษณะการใช้ที่ดินและการใช้อาคารบริเวณริมเส้นทางของระบบรถไฟฟ้า

ลักษณะการใช้ที่ดินที่โดยรอบจะมีอิทธิพลอย่างมากต่อการก่อให้เกิดการเดินทาง อีกทั้งการใช้ที่ดินต่างประเภทกันย่อมมีลักษณะการเดินทางที่แตกต่างกันอันเนื่องมาจากกิจกรรมต่าง ๆ ดังนั้น ในการเลือกพื้นที่เพื่อจัดทำเป็นสถานที่จอดรถยนต์จึงจำเป็นที่จะต้องพิจารณาถึงลักษณะการใช้ที่ดินด้วย

ในการศึกษาลักษณะการใช้ที่ดินนี้จะพิจารณาด้านรัศมีการให้บริการของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเป็นหลัก จากการศึกษาพบว่า มาตรฐานของระยะทางเดินทางมายังสถานีระบบขนส่งมวลชนจะแตกต่างกันออกไปขึ้นอยู่กับรูปแบบของการเดินทางดังแสดงในตารางที่ 2.2 สำหรับการเดินทางของผู้มาใช้บริการโดยการเดินเท้าจะมีระยะทางประมาณ 0.6 – 1.0 กิโลเมตรจากสถานี และจากผลการศึกษาเพื่อจัดทำแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร เสนอแนะว่ารัศมีการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนควรมีระยะห่างจากสถานีประมาณ 500 เมตร ซึ่งเป็นระยะทางที่ผู้โดยสารสามารถเดินเท้ามายังสถานีได้สะดวก และสามารถเพิ่มได้ถึง 1

กิโลเมตร ขึ้นอยู่กับองค์ประกอบต่าง ๆ ในแต่ละพื้นที่ เช่น ความสะดวกสบายของทางเดินเท้า ปริมาณคนเดินเท้า เป็นต้น ลักษณะเช่นนี้แสดงให้เห็นว่าระยะห่างระหว่างสถานีควรอยู่ในช่วง 1 กิโลเมตร สำหรับโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร มีระยะห่างระหว่างสถานี ประมาณ 800 – 1,000 เมตร รัศมีการบริการโดยประมาณที่คำนวณได้จากครึ่งหนึ่งของระยะห่างระหว่างสถานีจะเท่ากับ 400 – 500 เมตร เมื่อพิจารณาประกอบกับกลุ่มประชากรที่จะทำการศึกษาซึ่งจะเป็นกลุ่มผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลร่วมในการเดินทาง และเป็นบุคคลที่เดินทางภายใต้ความคิดในเรื่องของความสะดวกสบายและการประหยัดเวลาเป็นสำคัญ ดังนั้นจึงกำหนดให้รัศมีการให้บริการที่จะนำมาใช้เป็นเกณฑ์ในการศึกษาลักษณะการใช้ที่ดินจึงมีระยะทางประมาณ 500 เมตร ซึ่งเป็นครึ่งหนึ่งของระยะห่างระหว่างสถานี

ตาราง 2.2 แสดงระยะทางในการเดินทางมายังสถานีระบบขนส่งมวลชนในแต่ละรูปแบบการเดินทาง

รูปแบบการเดินทาง	ระยะทางที่ผู้ใช้บริการเดินทางมายังสถานี	
	ระยะทางเฉลี่ย (กม.)	ระยะทางสูงสุด (กม.)
เดินเท้า	0.6 – 1.0	1.0 – 1.6
จักรยาน	1.6 – 3.2	3.2 – 4.8
รถโดยสารประจำทาง	3.2 – 6.4	6.4 – 9.7
รถแท็กซี่	4.8 – 6.4	6.4 – 9.7
รถยนต์ส่วนตัว (จอดที่สถานี)	6.4 – 9.7	9.7 – 16.0

ที่มา : Transportation and Traffic Engineering Handbook

1. ปรีชญา มหัทธนะวิ²⁴ แนวทางการกำหนดมาตรฐานการควบคุมเกี่ยวกับที่จอดรถยนต์สำหรับอาคาร ในพื้นที่ที่มีบริการของระบบขนส่งมวลชน กรณีศึกษา ย่านศูนย์กลางธุรกิจ สีลม (คนส่วนใหญ่พอใจที่ใช้เวลาประมาณไม่เกิน 10 นาทีไปรถไฟฟ้า และ 1 ชั่วโมงเดินได้ 5 กิโลเมตร ดังนั้น จะสามารถเดินได้ ประมาณ 800 เมตร จึงใช้เป็นรัศมีการเดินถึงในการแจกแบบสอบถาม)

²⁴ ปรีชญา มหัทธนะวิ, แนวทางการกำหนดมาตรฐานการควบคุมเกี่ยวกับที่จอดรถยนต์สำหรับอาคาร ในพื้นที่ที่มีบริการของระบบขนส่งมวลชน, สาขาผังเมือง สถาปัตยกรรมศาสตร์บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2542

2. ชีรนนท์ โอภาสสัมพันธ์²⁵ ทำการศึกษาการเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัยของ บุคลากรจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเมื่อมีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เพื่อต้องการทราบว่าเมื่อมีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแล้วพฤติกรรมในการเดินทางของบุคลากรเหล่านี้จะเปลี่ยนแปลงไปหรือไม่ โดยผลการศึกษาพบว่าบุคลากรส่วนใหญ่ของบุคลากรจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยถึงร้อยละ 71.3 จะเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง โดยหันไปใช้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและพบว่าบุคลากรถึงร้อยละ 27.1 มีแนวโน้มที่จะเปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัยใหม่ ทั้งนี้หากพิจารณาจากปัจจัยหลักพบว่าการที่บุคลากรส่วนใหญ่เปลี่ยนไปเดินทางโดยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนนั้น เนื่องจากสามารถควบคุมระยะเวลาในการเดินทางได้ ประเด็นสำคัญของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สามารถบ่งชี้ได้ว่าการมีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน จะทำให้บุคลากรเหล่านี้มีพฤติกรรมในการเดินทางที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม และอาจนำไปสู่การปรับเปลี่ยนที่อยู่อาศัยในอนาคตได้



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

²⁵ ชีรนนท์ โอภาสสัมพันธ์, การศึกษาการเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัยของบุคลากรจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเมื่อมีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน, สาขาเคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542.

บทที่ 3

ลักษณะทั่วไปทางกายภาพ

ในบทนี้จะทำการศึกษาภาพรวมของเขตห้วยขวาง ทำเลที่ตั้ง รูปแบบ และการกระจายตัวของโครงการอพาร์ทเมนต์ เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการวิเคราะห์ในด้านเศรษฐกิจ และสังคมของผู้อยู่อาศัย ต่อไป

3.1 ลักษณะทางกายภาพของเขตห้วยขวาง

3.1.1 ขนาดที่ตั้งและอาณาเขตติดต่อ

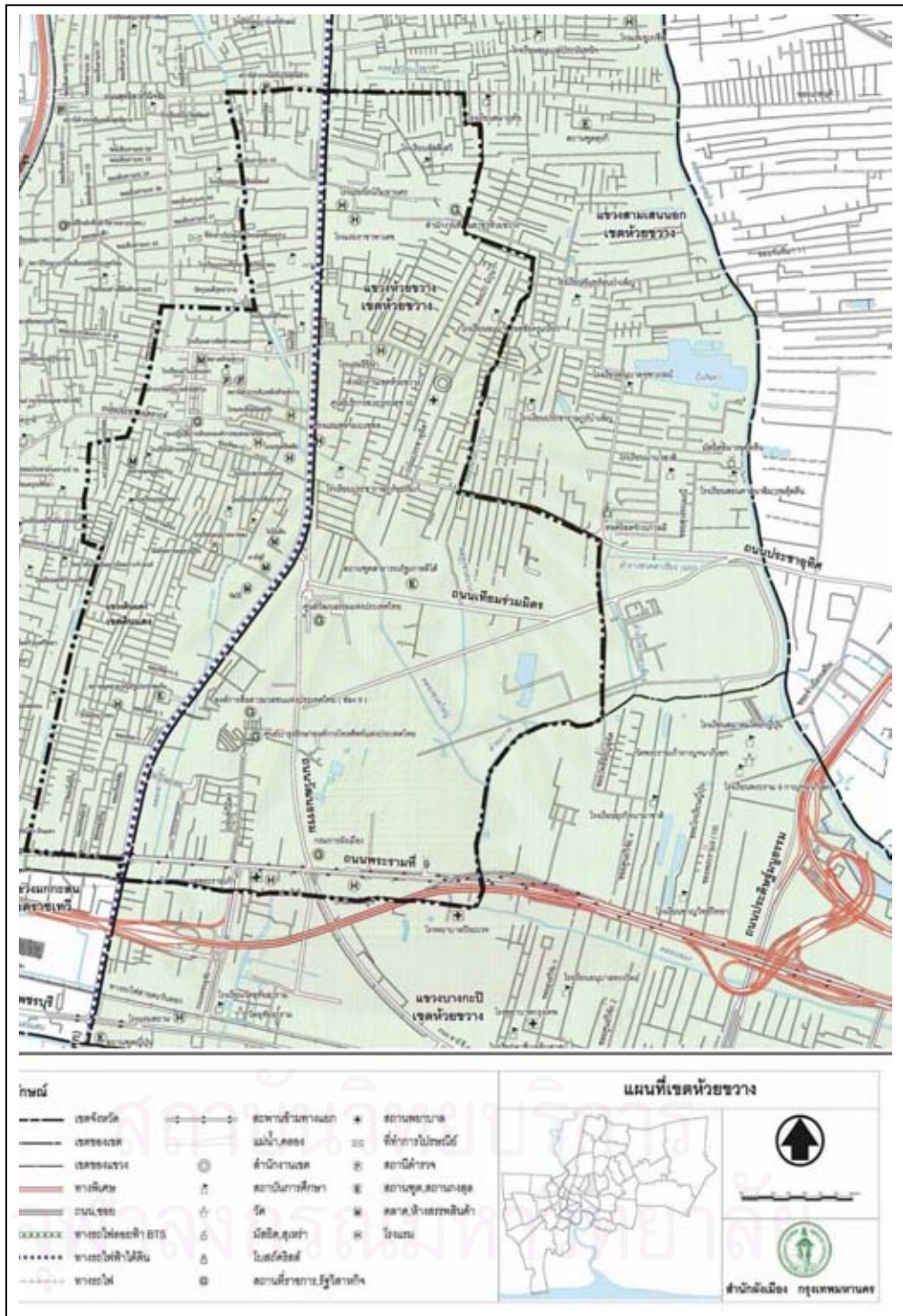
เขตห้วยขวาง มีเนื้อที่ประมาณ 22,679 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 14,174,375 ไร่ ประกอบด้วย (แผนภาพที่ 3.1)

- แขวงดินแดง มีเนื้อที่ประมาณ 4,315 ตารางกิโลเมตร หรือ 2,696,875 ไร่
- แขวงห้วยขวาง มีเนื้อที่ประมาณ 8,319 ตารางกิโลเมตร หรือ 5,199,375 ไร่
- แขวงบางกะปิ มีเนื้อที่ประมาณ 5,408 ตารางกิโลเมตร หรือ 3,380,000 ไร่
- แขวงสามเสนนอก มีเนื้อที่ประมาณ 4,673 ตารางกิโลเมตร หรือ 2,920,625 ไร่

อาณาเขตติดต่อ เขตห้วยขวางตั้งอยู่ในเขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร มีอาณาเขตติดต่อดังนี้

- ทิศเหนือ ติดต่อแขวงลาดยาว เขตบางเขน โดยใช้แนวกิ่งกลางคลองบางซื่อ คลองน้ำแก้ว เป็นเส้นแบ่งอาณาเขต
- ทิศใต้ ติดต่อแขวงคลองตัน เขตพระโขนงและแขวงสามเสนใน แขวงมักกะสัน เขตพญาไท โดยมีแนวแบ่งกิ่งกลางจากสามแยกดินแดงมาตามถนน อโศก-ดินแดง ถนนอโศกตัดผ่านถนนเพชรบุรีตัดใหม่ลงมาถึงจุดกิ่งกลางคลองแสนแสบ
- ทิศตะวันออก ติดต่อแขวงวังทองหลาง บางกะปิ โดยใช้แนวกิ่งกลางคลองลาดพร้าวเป็นเส้นแบ่งเขต
- ทิศตะวันตก ติดต่อแขวงสามเสนใน เขตพญาไท เริ่มจากสามแยกดินแดง ใช้แนวกิ่งกลางถนนวิภาวดีรังสิตขึ้นไปทางทิศเหนือจนถึงจุดกลางของคลองบางซื่อ

แผนภาพที่ 3.1 แสดงบริเวณเขตห้วยขวาง



3.1.2 ระบบโครงข่ายถนนและการคมนาคมติดต่อ

เขตห้วยขวางเป็นเขตพื้นที่ชั้นในที่มีศักยภาพในการติดต่อกับพื้นที่เขตต่าง ๆ ในกรุงเทพมหานครด้วยโครงข่ายระบบถนนสายหลัก ถนนสายรองและถนนสายย่อยรวมทั้งเป็นเขตที่อยู่ใกล้กับโครงข่ายระบบทางด่วน ซึ่งสามารถเชื่อมต่อการคมนาคมระหว่างเขตต่าง ๆ ได้อย่างสะดวก ดังนี้

ก) ระบบทางด่วน

- ทางด่วนดินแดง-ดอนเมือง (ดอนเมืองโทลเวย์) เขตห้วยขวาง ตั้งอยู่ใกล้กับจุดขึ้น-ลงระบบทางด่วนดอนเมืองโทลเวย์ ที่บริเวณปลายถนนวิภาวดีรังสิต ทำให้เขตห้วยขวางมีศักยภาพในการติดต่อกับพื้นที่ทางตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียงอย่างมีประสิทธิภาพ

- ทางด่วนเฉลิมมหานครหรือทางด่วนชั้นที่ 1 เขตห้วยขวางตั้งอยู่ใกล้กับจุดขึ้น-ลงของระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ที่ปลายถนนวิภาวดีรังสิตบริเวณสามเหลี่ยมดินแดง และมีปลายทางที่ถนนบางนา-ตราด และถนนธนบุรี-ปากท่อ นอกจากนี้ยังเชื่อมต่อกับระบบทางด่วนชั้นที่ 2 มีปลายทางที่บริเวณถนนแจ้งวัฒนะ ซึ่งระบบทางด่วนทั้งสองนี้จะมีจุดขึ้น-ลงระหว่างเส้นทางบริเวณเขตชั้นในและเขตชั้นกลางของกรุงเทพมหานคร อาทิ ถนนพระรามที่ 9 อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ท่าเรือคลองเตย ถนนพระรามที่ 4 ถนนสุขุมวิท เป็นต้น จะเห็นได้ว่าเขตห้วยขวางเป็นเขตที่มี ศักยภาพในการติดต่อเชื่อมโยงกับพื้นที่ต่าง ๆ ในกรุงเทพมหานครและบริเวณโดยรอบโดยระบบทางด่วนอย่างมีประสิทธิภาพ

ข) ระบบถนน

ถนนสายหลัก เป็นถนนขนาดใหญ่มีความกว้าง 6-10 ช่องจราจรสร้างผ่านเขตห้วยขวางและบริเวณโดยรอบเป็นถนนที่มีความสำคัญ กล่าวคือเป็นถนนที่เชื่อมการคมนาคมระหว่างเขตต่าง ๆ โดยรอบ ดังนี้

- ถนนลาดพร้าว เป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็กขนาด 6 ช่องจราจร ตัดผ่านทางด้านตะวันออกเฉียงเหนือของเขตห้วยขวางของบริเวณแขวงสามเสนนอก

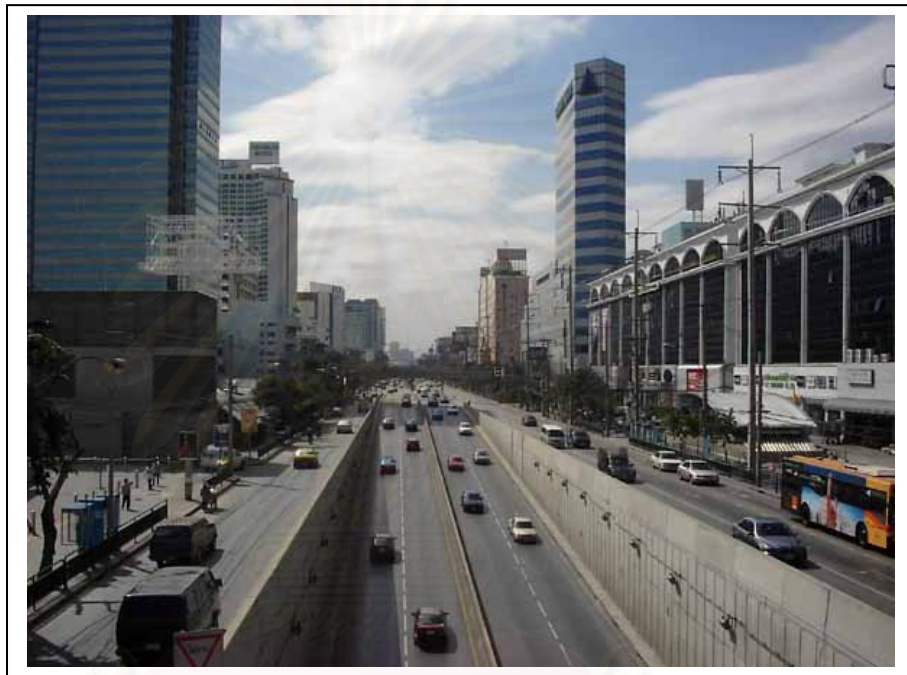
- ถนนพระราม 9 เป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็กขนาด 6 ช่องจราจร ตัดผ่านบริเวณด้านใต้ของพื้นที่เขตห้วยขวางในแนวตะวันตก ตะวันออก โดยเฉพาะถนนพระราม 9 ตัดกับถนนศรีนครินทร์ต่อกับถนนกรุงเทพฯ-ชลบุรีสายใหม่เชื่อมการคมนาคมสู่จังหวัดในภาคตะวันออก

- ถนนวิภาวดีรังสิต เป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็กขนาด 12 ช่องจราจร เป็นถนนสายหลักอีกสายหนึ่งที่มีอิทธิพลต่อการเจริญเติบโตและการพัฒนาพื้นที่เขตห้วยขวางเป็น

อย่างมาก เพราะเป็นถนนสายหลักสู่ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศ ตัดผ่านด้านตะวันตกของเขตห้วยขวางและรอยต่อระหว่างเขตห้วยขวางและเขตพญาไท

- ถนนรัชดาภิเษก เป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็กขนาด 8 ช่องจราจร ตัดผ่านกลางเขตห้วยขวางในแนวเหนือ-ใต้ โดยผ่านแขวงห้วยขวางและแขวงสามเสนนอก เป็นถนนที่มีอิทธิพลต่อการเจริญเติบโตและการพัฒนาพื้นที่เขตห้วยขวางเป็นอย่างมาก (แผนภาพที่ 3.2)

แผนภาพที่ 3.2 แสดงระบบถนนสายหลัก ถนนรัชดาภิเษก



ถนนสายรอง เป็นถนนขนาด 4-6 ช่องจราจร เป็นถนนที่เข้าสู่ภายในพื้นที่เขตห้วยขวางและเชื่อมต่อกับถนนสายหลัก โดยเฉพาะถนนวิภาวดีรังสิตและถนนรัชดาภิเษก

- ถนนมิตรไมตรี เป็นถนนที่เชื่อมต่อระหว่างถนนวิภาวดีรังสิตกับถนนประชาสงเคราะห์

- ถนนประชาสงเคราะห์ นับเป็นถนนสายรองที่มีความสำคัญที่สุดในเขตห้วยขวาง เนื่องจากเป็นถนนที่มีบทบาทในการเชื่อมการสัญจรระหว่างแขวงห้วยขวางและแขวงดินแดง

- ถนนสุทธิสารวินิจฉัย เป็นถนนสายรองอีกสายหนึ่งที่ตัดกับถนนรัชดาภิเษก เชื่อมต่อการสัญจรระหว่างพื้นที่ทางด้านตะวันออกเฉียงเหนือ และด้านตะวันตกของถนนรัชดาภิเษก บริเวณตอนเหนือของเขตห้วยขวางและต่อเนื่องไปถึงเขตพญาไท

- ถนนประชาราษฎร์บำเพ็ญ เป็นถนนสายรองที่มีความสำคัญอีกสายหนึ่ง เนื่องจากเป็นถนนที่ตัดกับถนนสายหลักคือ ถนนรัชดาภิเษก และเชื่อมต่อทางสัญจรระหว่างพื้นที่ทางด้านตะวันออกและด้านตะวันตกของถนนรัชดาภิเษกตอนกลางของแขวงห้วยขวางและเชื่อมต่อกับแขวงดินแดงโดยเชื่อมกับถนนประชาสงเคราะห์ (แผนภาพที่ 3.3)

แผนภาพที่ 3.3 แสดงระบบถนนสายรอง ถนนประชาราษฎร์บำเพ็ญ



- ถนนเทียมร่วมมิตร เป็นถนนสายรองเชื่อมต่อจากถนนรัชดาภิเษกทางด้านตะวันออก สามารถทะลุกับถนนประชาอุทิศ และซอยศูนย์วิจัย 4 ออกถนนพระราม 9 ได้
- ถนนประชาอุทิศ เป็นถนนสายรองเชื่อมต่อจากถนนประชาราษฎร์บำเพ็ญ และพื้นที่ทางด้านตะวันออกของเขตห้วยขวางและต่อเนื่องไปออกถนนลาดพร้าว และถนนรามคำแหง ในเขตบางกะปิ
- ถนนตัดใหม่โครงการพระราชดำริ เป็นถนนสายรองสายล่าสุดที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงพระราชดำริให้สร้างถนนสายนี้เพื่อแบ่งเบาการจราจรบริเวณสี่แยก อ.ส.ม.ท. โดยตัดเชื่อมจากถนนรัชดาภิเษกบริเวณศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย ตัดผ่านตามแนวเหนือ-ใต้ ผ่านด้านข้างสำนักผังเมืองเชื่อมต่อกับถนนพระรามที่ 9
- ถนนอโศกดินแดง เป็นถนนสายรองเชื่อมถนนวิภาวดีรังสิต บริเวณสามเหลี่ยมดินแดงกับถนนรัชดาภิเษกและถนนพระราม 9 บริเวณสี่แยก อ.ส.ม.ท.

ถนนสายย่อย เป็นถนนที่ขนาดความกว้างของผิวจราจร 2-4 ช่องจราจร เปรียบเสมือนเส้นโลหิตฝอยเชื่อมต่อระหว่างถนนสายรองและถนนสายหลัก เป็นถนนที่เข้าสู่พื้นที่ชั้นในของเขตห้วยขวางและมีบทบาทใกล้ชิดกับผู้พักอาศัยในชุมชน มีลักษณะค่อนข้างแคบ ได้แก่

- ซอยอินทามะระ 40 (ซอยขอบฟ้า) เป็นถนนสายย่อยเชื่อมการคมนาคมบริเวณตอนเหนือของแขวงดินแดง โดยแยกจากถนนประชาราษฎร์บำเพ็ญไปออกถนนสุทธิสารวินิจฉัย

- ซอยมหาวิทยาลัยหอการค้าไทย เป็นถนนสายย่อยแยกจากถนนวิภาวดีรังสิต บริเวณฝั่งตะวันตกของแขวงดินแดง เข้าสู่พื้นที่ตอนกลางของแขวงดินแดงโดยตัดผ่านชุมชนพักอาศัยและบริเวณพื้นที่ว่างออกสู่ถนนประชาสงเคราะห์ บริเวณซอยเพิ่มสิน

- ซอยพร้อมพรรณ เป็นถนนสายย่อยแยกจากถนนประสงเคราะห์มีทางแยกย่อยไปออกซอยผาสุก ซอยสมปรารถนาและซอยอื่น ๆ อีกหลายซอย

- ซอยข้างสถานทูตจีน เป็นถนนสายย่อยแยกจากถนนรัชดา บริเวณตอนใต้ของเขตห้วยขวางทางฝั่งตะวันตกข้างสถานทูตจีนเข้าสู่พื้นที่ชุมชนพักอาศัยชั้นในของเขตทั้งแขวงห้วยขวางและแขวงดินแดง และสามารถออกถนนประชาสงเคราะห์ได้เช่นกัน

- ซอยนาทอง เป็นถนนสายย่อยแยกจากถนนรัชดาภิเษก บริเวณตอนกลางของแขวงห้วยขวางทางฝั่งตะวันตกเข้าสู่พื้นที่ชุมชนพักอาศัยและแหล่งงานโดยถนนซอย เนื่องจากเป็นถนนที่ตัดผ่านชุมชนและสามารถทะลุออกถนนประชาสงเคราะห์และประชาราษฎร์บำเพ็ญได้ จึงทำให้ซอยนาทองมีการจราจรคับคั่งตลอดวัน (แผนภาพที่ 3.4)

แผนภาพที่ 3.4 แสดงระบบถนนย่อย ซอยนาทอง



การคมนาคมและระบบโครงข่ายถนนในเขตห้วยขวางมีถนนวิภาวดี-รังสิต และถนนรัชดาภิเษก เป็นถนนสายหลักที่มีบทบาทสำคัญและเป็นตัวชี้้นำการพัฒนาการใช้ที่ดินในเขตห้วยขวางเป็นอย่างมาก กล่าวคือ ถนนวิภาวดีรังสิตเป็นถนนทางหลวง (High Way) เชื่อมการคมนาคมทางภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศ ปลายถนนบริเวณสามเหลี่ยมดินแดงเป็นจุดขึ้น-ลงทางด่วนซึ่งสามารถเชื่อมต่อโครงข่ายการคมนาคมได้ทั่วกรุงเทพมหานครและปริมณฑล นอกจากนี้ยังมีโครงการทางยกระดับคอนกรีต-โบลเวอร์ ช่วยเสริมศักยภาพในการคมนาคมอย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนถนนรัชดาภิเษก เป็นถนนสายหลักขนาดใหญ่ตัดผ่านกลางพื้นที่เขตห้วยขวาง และเป็นส่วนหนึ่งของระบบถนนวงแหวนชั้นในซึ่งเชื่อมต่อการคมนาคมในเขตชั้นในของกรุงเทพมหานครมีข้อสังเกตบางประการของถนนสายนี้ คือ ถนนรัชดาภิเษกจะมีข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างตัดแปลงอาคารบางประเภทริมถนนทั้งสองฟากภายในระยะ 15 เมตร จากเขตถนนทั้งสองฟาก จากถนนสายหลักทั้งสองนี้จะมีถนนสายรองเป็นตัวเชื่อมโยง การคมนาคมสัญจรเข้าสู่แขวงต่าง ๆ ในเขตห้วยขวางอย่างทั่วถึง ถนนสายรองที่สำคัญ ได้แก่ ถนนประชาสงเคราะห์ ถนนมิตรไมตรี ถนนประชาราษฎร์บำเพ็ญ ถนนสุทธิสาร วิจิฉัย ถนนประชาอุทิศ และถนนเทียนร่วมมิตร นอกจากนี้ถนนสายรองยังเป็นถนนที่เชื่อมต่อการคมนาคมระหว่างระหว่างเขตต่าง ๆ โดยรอบ สำหรับถนนสายย่อยนั้นเป็นถนนที่นำเข้าสู่พื้นที่ชั้นในของเขต โดยเฉพาะถนนประชาสงเคราะห์เป็นถนนสายรองที่มีบทบาทในการเชื่อมโยงการคมนาคมระหว่างพื้นที่ดินในซอยแขวงห้วยขวางและแขวงดินแดงมากที่สุด และเมื่อกรุงเทพมหานครได้ปรับปรุงถนน ตรอกซอยเพื่อใช้เป็นทางลัดในการแก้ปัญหาการจราจรติดขัด โดยตัดเชื่อมกับถนนสายรองและถนนสายหลัก ทำให้ถนนสายย่อยพัฒนาศักยภาพในตัวเองส่งผลให้เกิดพื้นที่เพื่อการพัฒนาและมีการขยายตัวของที่อยู่อาศัยเพิ่มมากขึ้น ลักษณะทั่วไปของถนนสายย่อยจะมีลักษณะแคบไม่มีทางเท้า การสัญจรค่อนข้างพลุกพล่าน อย่างไรก็ตามจากการสำรวจพื้นที่เขตห้วยขวางพบว่า มีโครงการที่อยู่อาศัยจำนวนมากเกิดขึ้นบนถนนสายย่อยเหล่านี้ เนื่องจากราคาที่ดินบนถนนสายย่อยเหล่านี้มีราคาถูกลงกว่าราคาที่ดินบนถนนสายรองและถนนสายหลัก ซึ่งราคาที่ดินนี้เป็นปัจจัยที่สำคัญที่มีผลต่อการตัดสินใจในการลงทุนของผู้ประกอบการพัฒนาโครงการที่อยู่อาศัย

3.1.3 การใช้ที่ดิน

ก) สภาพการใช้ที่ดินเขตห้วยขวาง

การใช้ที่ดินในเขตห้วยขวางของปี 2546 ส่วนใหญ่เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรม อุตสาหกรรม ที่อยู่อาศัย สถานบริการ และสาธารณูปโภค ตามลำดับ

ข) ศักยภาพและแนวโน้มการใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัยในอนาคต

เพื่อจะทราบถึงศักยภาพและแนวโน้มการใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัยในอนาคตจึงได้นำข้อมูลสถิติการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารรายเขตปี 2546 ซึ่งจำแนกการขออนุญาตปลูกสร้างอาคาร สูงไม่เกิน 12 ชั้น และอาคารที่สูงเกิน 12 ชั้น ซึ่งจัดทำโดยกองควบคุมอาคารสำนักโยธาธิการ กรุงเทพมหานคร พบว่า เขตห้วยขวางมีสถิติการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารสูงที่ไม่เกิน 12 ชั้น มากที่สุดเป็นอันดับหนึ่ง และปลูกสร้างอาคารที่สูงเกิน 12 ชั้น เป็นอันดับสามรองจากเขตคลองเตย และเขตปทุมวัน อย่างไรก็ตาม เพื่อพิจารณาจำนวนรวมของการขออนุญาตปลูกสร้าง ปี 2546 แล้ว เขตห้วยขวางมีจำนวนการขออนุญาตทั้งสิ้น 256 ราย และพื้นที่ปลูกสร้างทั้งสิ้น 951,453 ตารางเมตร ซึ่งเป็นอันดับสองรองจากเขตคลองเตยทั้งในแง่ของจำนวนราย และพื้นที่ปลูกสร้างรวม และจากข้อมูลพื้นที่ขออนุญาตปลูกสร้างอาคารรายเขตของกรุงเทพมหานคร ปี 2532 จำแนกตามประเภทการใช้ที่ดินเชิงเศรษฐกิจ ซึ่งจัดทำโดยกองควบคุมอาคาร สำนักโยธาธิการ กรุงเทพมหานคร พบว่า เขตห้วยขวางมีสัดส่วนของการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารเพื่อธุรกิจการค้า และที่พักอาศัยใกล้เคียงกันเท่ากับ 3.5% และ 3.28% อย่างไรก็ตาม มีข้อสังเกตบางประการ เนื่องจากการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารบางครั้งเป็นการขออนุญาตเพื่อใช้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจและประเภทอื่นพร้อม ๆ กัน เช่น เพื่อการค้าและการพักอาศัย ดังนั้นพื้นที่ของอาคารเพื่อธุรกิจการค้าจึงอาจมีพื้นที่พักอาศัยรวมอยู่ด้วย

การคาดการณ์ประชากรของเขตห้วยขวาง ปี2541-2560

ในการคาดการณ์นี้ได้อ้างอิงการคาดการณ์ประชากรของกรุงเทพมหานครระดับปานกลาง ปี 2538-2547 จากแผนพัฒนากรุงเทพมหานครฉบับที่ 5 โดยเขตห้วยขวางมีสัดส่วนประชากรเพิ่มขึ้นเล็กน้อย ร้อยละ 1.48 จากการคาดการณ์พบว่าจากปีปัจจุบัน (ปี 2540) เขตห้วยขวางมีจำนวนประชากร 79,793 คน จะเพิ่มขึ้นเป็น 92,741 คนในปี 2550 และเพิ่มขึ้นเป็น 106,949 คนในปี 2560 การที่จำนวนประชากรเขตห้วยขวางเพิ่มขึ้น เนื่องจากมีการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน ได้แก่ รถไฟฟ้า และการพัฒนา ระบบสาธารณูปโภคอื่น ๆ ครอบคลุมเขตห้วยขวางยังมีพื้นที่ว่างอีกมาก อีกทั้งยังมีแนวโน้มการพัฒนาที่อยู่อาศัยในรูปอาคารชุดพักอาศัยและแฟลต และการพัฒนาด้านพาณิชยกรรมซึ่งจะทำให้ในอนาคตจะมีจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นเล็กน้อย

โครงสร้างทางเศรษฐกิจของเขตห้วยขวาง

การเปลี่ยนแปลงประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินจากเกษตรมาเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม อุตสาหกรรม และที่อยู่อาศัย ซึ่งแสดงว่าลักษณะโครงสร้างทางเศรษฐกิจในพื้นที่เขตห้วยขวางได้เปลี่ยนแปลงเป็นพาณิชยกรรมและอุตสาหกรรมเป็นส่วนใหญ่

3.2 โครงการรถไฟฟ้าและผลกระทบต่อการพัฒนาศักยภาพพื้นที่เขตห้วยขวาง

นโยบายของรัฐในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 ที่ต้องการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้มีประสิทธิภาพ และเพื่อแก้ไขปัญหาวิกฤตการณ์ด้านการจราจรที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน โดยใช้ระบบขนส่งมวลชนและระบบรถไฟฟ้าเป็นปัจจัยสนับสนุนการพัฒนาชุมชนชานเมืองและศูนย์ธุรกิจให้กระจายออกไปอย่างเป็นระบบ เพื่อลดความแออัดภายในเมืองและเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นของประชาชน โครงการรถไฟฟ้าได้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 ซึ่งโครงการที่เกิดขึ้นเป็นโครงการที่กำลังดำเนินการก่อสร้างในปัจจุบันและจะดำเนินการก่อสร้างในอนาคต โดยมีเส้นทางผ่านพื้นที่เขตจตุจักรเขตห้วยขวางและเขตบางซื่อ เป็นการเสริมศักยภาพพื้นที่ด้วยระบบคมนาคมที่ทันสมัย โครงการรถไฟฟ้าจะอยู่ในความรับผิดชอบขององค์การรถไฟฟ้ามหานคร (รฟม) และกรุงเทพมหานคร ดังนี้ (แผนภาพที่ 3.5)

1. โครงการรถไฟฟ้ากรุงเทพมหานคร (สายสีเขียว)

โครงการรถไฟฟ้ากรุงเทพมหานคร โดยกรุงเทพมหานครเป็นเจ้าของโครงการ และมีบริษัทขนส่งมวลชนกรุงเทพจำกัด (ธนายง) เป็นผู้รับผิดชอบ เป็นระบบคมนาคมขนส่งที่เสริมการคมนาคมในพื้นที่ธุรกิจพาณิชยกรรมตอนใต้ของกรุงเทพมหานคร ย่านสีลม ย่านสุขุมวิท และเชื่อมต่อไปจนถึงจังหวัดสมุทรปราการ เป็นทางยกระดับตลอดสาย มี 2 เส้นทาง คือ

1) สายสุขุมวิท เริ่มต้นจากสุขุมวิท 77 (ซอยอ่อนนุช) มาตามถนนสุขุมวิทถึงสถานีร่วมสยามสแควร์เลี้ยวขวาเข้าถนนพญาไท ผ่านสถานีร่วมอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ไปตามถนนพหลโยธินถึงสถานีหมอชิต รวมเป็นระยะทางประมาณ 15.7 กิโลเมตร ซึ่งเปิดดำเนินการเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ. 2542

- สายสุขุมวิทมีเส้นทางต่อขยาย ซึ่งในขณะนี้กำลังดำเนินการออกแบบเบื้องต้น คือ
 - จากสุขุมวิท 77 (ซอยอ่อนนุช) ไปตามถนนสุขุมวิท ผ่านสุขุมวิท 103 (ซอยอุดมสุข) เลี้ยวซ้ายเข้าถนนบางนา-บางปะกงผ่านเซ็นทรัลบางนา ถนนศรีนครินทร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง 2 ถนนกิ่งแก้ว และไปสิ้นสุดที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ แห่งที่ 2 รวมระยะทางประมาณ 21 กิโลเมตร

- จากสุขุมวิท 103 (ซอยอุดมสุข) ไปตามถนนสุขุมวิท ผ่านซอยแบร์ริง เทพารักษ์ และไปสิ้นสุดที่สำโรง รวมระยะทางประมาณ 6 กิโลเมตร
- จากสถานีหมอชิต ไปตามถนนพหลโยธิน ผ่านเซ็นทรัลพลาซ่า และไปสิ้นสุดที่บริเวณแยกรัชโยธิน รวมระยะทางประมาณ 3 กิโลเมตร

2) สายสีลม มีจุดเริ่มต้นโครงการจากเชิงสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินไปตามถนนสาทร เลี้ยวซ้ายเข้าถนนนาราธิวาสราชชนครินทร์ และเลี้ยวขวาเข้าถนนสีลม ถนนราชดำริ เลี้ยวซ้ายเข้าถนนสุขุมวิทไปที่สถานีร่วมสยามสแควร์ และสิ้นสุดที่สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ รวมเป็นระยะทางประมาณ 6.9 กิโลเมตร

- สายสีลมมีเส้นทางต่อขยาย ซึ่งในขณะนี้กำลังดำเนินการออกแบบเบื้องต้น คือ
 - จากเชิงสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เข้าถนนกรุงธนบุรี และเลี้ยวขวาไปสิ้นสุดที่วงเวียนใหญ่ รวมระยะทางประมาณ 3 กิโลเมตร

2. โครงการรถไฟฟ้ามหานคร (สายสีน้ำเงิน)

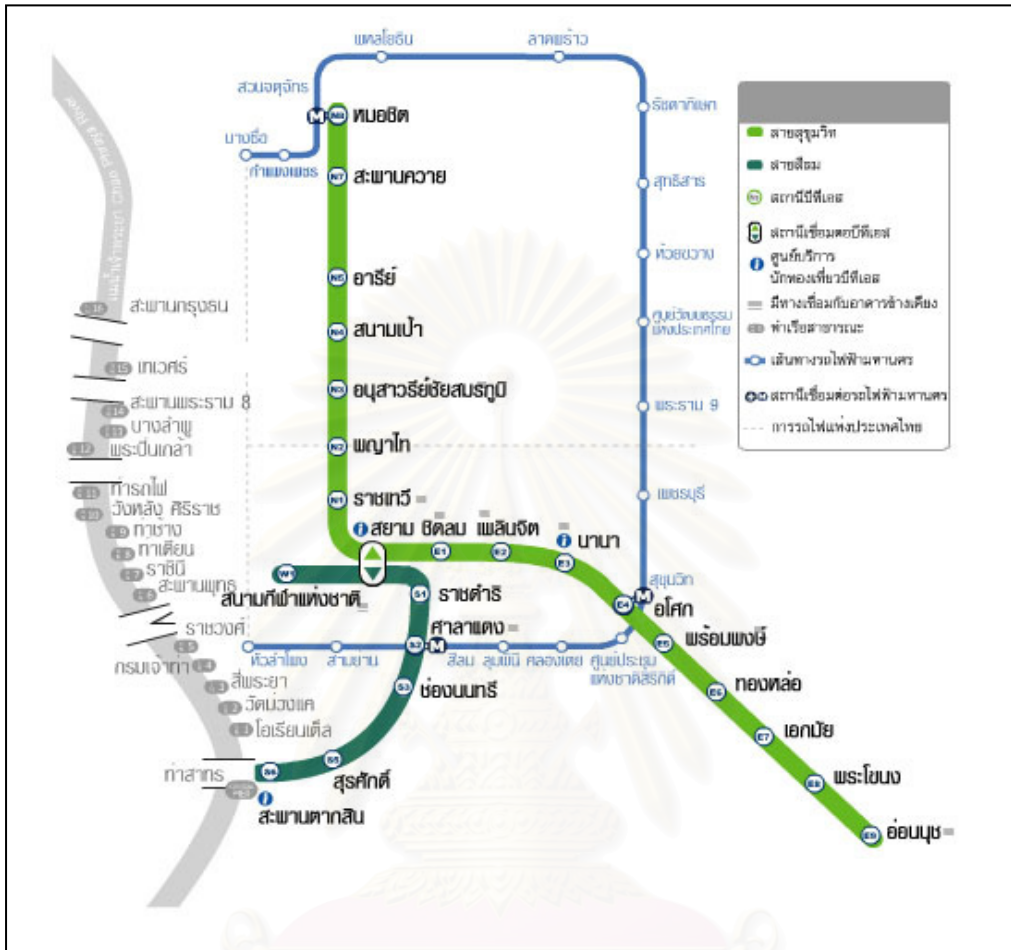
โครงการรถไฟฟ้ามหานครเป็นโครงการรถไฟใต้ดินสายแรกของประเทศไทย มีระยะทางประมาณ 21 กิโลเมตร เป็นทางวิ่งแบบอุโมงค์คู่ โดยมีองค์การรถไฟฟ้ามหานคร (รฟม.) เป็นเจ้าของโครงการ โดยประมาณการผู้โดยสารในปี พ.ศ. 2563 ไร่จำนวน 1,094,000 คน/วัน มี 2 เส้นทาง คือ

1) สายหัวลำโพง-ห้วยขวาง เริ่มต้นจากหัวลำโพงไปตามถนนพระราม 4 ผ่านสามย่าน บ่อนไก่ เลี้ยวซ้ายเข้าถนนรัชดาภิเษก ผ่านศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ อโศก ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย และไปสิ้นสุดเส้นทางที่บริเวณห้วยขวางหน้าอาคารฟอร์จูน เป็นระบบใต้ดินตลอดสาย มีระยะทางประมาณ 9.6 กิโลเมตร

- สายนี้มีเส้นทางต่อขยาย ซึ่งในขณะนี้กำลังดำเนินการออกแบบเบื้องต้น คือ
 - จากหัวลำโพง เข้าถนนมั่งกร วังบูรพา วังสราญรมย์ ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาไปฝั่งธนบุรี เข้าถนนอิสรภาพ ถนนเพชรเกษม ผ่านสถานีบางแค จนถึงวงแหวนรอบนอก รวมระยะทางประมาณ 13 กิโลเมตร

2) สายห้วยขวาง-บางซื่อ เริ่มจากสถานีห้วยขวาง ไปตามถนนรัชดาภิเษก เลี้ยวซ้ายเข้าถนนลาดพร้าว ถนนพหลโยธิน ผ่านสวนจตุจักร เลี้ยวขวาไปตามถนนกำแพงเพชร

แผนภาพที่ 3.5 แสดงเส้นทางโครงการรถไฟฟ้ากรุงเทพมหานคร (สายสีเขียว) และ เส้นทางโครงการรถไฟฟ้า
มหานคร (สายสีน้ำเงิน)



3.3 ระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง

ระบบขนส่งมวลชนขนาดรองเป็นระบบที่มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ระบบคมนาคมขนส่งใน กรุงเทพมหานครเป็นไปด้วยความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น จึงมีความจำเป็นที่ต้องนำระบบขนส่ง มวลชนขนาดรองเข้ามาผสานโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ซึ่งจะช่วยลดระยะเวลาการ เดินทางไปกลับประจำวันและการพึ่งพารถยนต์ส่วนบุคคล

จากการพิจารณาแนวเส้นทางจากผลตอบแทนเศรษฐกิจและโครงข่ายที่สามารถเชื่อมโยง กับโครงข่ายระบบคมนาคมขนาดใหญ่ ได้แก่ ระบบขนส่งมวลชนขององค์การรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน สายสีส้ม และสายสีม่วง ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายสีเขียว และระบบขนส่ง มวลชนของการรถไฟสายสีแดง ซึ่งระบบขนส่งมวลชนขนาดรองแบ่งเป็น 11 สาย (เรียกตาม ระยะเวลาดำเนินการตามลำดับ) คือ

ลำดับแรก 4 สาย คือ

- 1) สายพระราม 3 ระยะทางประมาณ 18.6 กิโลเมตร เป็นวงกลมตามถนนเจริญกรุง และถนนพระราม 3
- 2) สายรอบศูนย์กลางเมือง ระยะทางประมาณ 4.9 กิโลเมตร เป็นระบบ Monorail บริเวณรองเมือง หัวลำโพง สีพระยา
- 3) สายศรีนครินทร์ ระยะทางประมาณ 23 กิโลเมตร จากถนนรามคำแหงมาตามแนวถนนศรีนครินทร์ จนถึงถนนบางนา-ตราด และมีส่วนแยกเข้าสู่สุขุมวิท 77
- 4) สายบางซื่อ ระยะทางประมาณ 35.2 กิโลเมตร อยู่ในบริเวณระหว่างถนนพหลโยธิน ถนนรามอินทรา ทางด่วนสายรามอินทรา-อาจณรงค์ และถนนสุขาภิบาล 3

ลำดับที่สอง 2 สาย คือ

- 5) สายคลองลาดพร้าว ระยะทางประมาณ 25 กิโลเมตร จากถนนประชาอุทิศเขตบางกะปิ ขึ้นไปทางเหนือตัดถนนลาดพร้าว ถนนรามอินทรา ถนนพหลโยธิน ไปจนถึงถนนสุขาภิบาล 5 อำเภอละลูกกา จังหวัดปทุมธานี
- 6) สายแจ้งวัฒนะ ระยะทางประมาณ 26.6 กิโลเมตร จากสุขาภิบาล 3 ไปตามแนวถนนแจ้งวัฒนะ จนถึงปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี

ลำดับที่สาม 5 สาย คือ

- 7) สายสมุทรปราการ ระยะทางประมาณ 18 กิโลเมตร ตามถนนสายเทพารักษ์ เข้าสู่ถนนศรีนครินทร์ บรรจบกับส่วนที่มาตามถนนสุขุมวิท
- 8) สายเจริญสุขุมวิท ระยะทางประมาณ 14.95 กิโลเมตร จากสะพานพระราม 7 ถึงถนนตากสิน
- 9) สายบางใหญ่ ระยะทางประมาณ 21.5 กิโลเมตร จากถนนรัตนาธิเบศร์ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เชื่อมกับโครงการติวานนท์-เพชรเกษม-รัตนาธิเบศร์
- 10) สายราษฎร์บูรณะ ระยะทางประมาณ 8.6 กิโลเมตร จากแยกถนนพระราม 2 ตามแนวทางด่วนขั้นที่ 1 ถึงถนนสุขสวัสดิ์ และตามแนวถนนประชาอุทิศถึงวงแหวนรอบนอกด้านใต้
- 11) สายรามอินทรา-อาจณรงค์ ระยะทางประมาณ 10.4 กิโลเมตร จากถนนประชาอุทิศ เขตบางกะปิ จนถึงถนนรามอินทรา

3.4 ผลกระทบของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครต่อการพัฒนาศักยภาพพื้นที่เขตห้วยขวาง

ผลกระทบต่อการพัฒนาศักยภาพพื้นที่เขตห้วยขวาง อันมีผลมาจากการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าจะมีแนวโน้มการพัฒนาที่ดินในอนาคตในรูปแบบการพัฒนาพื้นที่นอกบริเวณ ความหนาแน่นสูงใจกลางเมือง เนื่องจากการพัฒนาที่ดินตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าส่วนใหญ่จะยึดทำเลตามสถานีรถไฟฟ้าทั้งบนดินและใต้ดิน และดัชนีศักยภาพในการพัฒนาที่ดินตามสถานีรถไฟฟ้า นอกจากพื้นที่ที่นำมาพัฒนาจะมีศักยภาพในตัวเองแล้ว จำนวนผู้โดยสารที่ขึ้น-ลงตามสถานีในแต่ละวันจะเป็นสิ่งกระตุ้นให้เกิดธุรกิจการค้าในพื้นที่จุดขึ้น-ลง จึงทำให้ราคาที่ดินในบริเวณดังกล่าวจะเพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วย สถานีรถไฟฟ้าจะเป็นจุดที่เปลี่ยนรูปแบบการใช้ที่ดินของเมือง ซึ่งจะทำให้มีความเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่ชัดเจนมากกว่าในปัจจุบัน และมีการพัฒนาไปในทิศทางเดียวกับที่เกิดขึ้นในต่างประเทศ จึงทำให้แนวโน้มในการพัฒนาเกิดขึ้นทั้งในพื้นที่เขตจตุจักร ห้วยขวาง และบางซื่อ

3.5 ลักษณะทางกายภาพของโครงการอพาร์ทเมนต์ในเขตห้วยขวาง

1. ทำเลที่ตั้งโครงการอพาร์ทเมนต์

จากการศึกษาและสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่เขตห้วยขวางที่โครงการอพาร์ทเมนต์กระจายตัวอยู่ สามารถแบ่งทำเลที่ตั้งและการกระจายตัวของโครงการอพาร์ทเมนต์เป็น 3 บริเวณใหญ่ ๆ ดังนี้

1) บริเวณพื้นที่ทางเหนือของถนนประชาราษฎร์บำเพ็ญ (กลุ่ม ก , ข , ค และ ญ) (แผนภาพที่ 3.7)

มีการพัฒนามากในกลุ่ม ค และ ญ คือตามแนวถนนรัชดาภิเษกตัดผ่านกลางพื้นที่ มีโครงการอพาร์ทเมนต์กระจายตัวอยู่มาทั้งฝั่งฝ่ายและขวาของถนนรัชดาภิเษก โดยมีถนนประชาราษฎร์บำเพ็ญ เป็นถนนสายรองเชื่อมการสัญจรทั้งสองฝั่งทางตอนใต้ของพื้นที่ และมีถนนสุทธิสารวินิจฉัยเป็นถนนสายรองอีกเส้นหนึ่งเชื่อมการสัญจรทั้งสองฝั่งของถนนรัชดาภิเษกทางตอนเหนือของพื้นที่ ซึ่งถนนสายรองนี้จะมีถนนสายย่อยเชื่อมต่อถึงกันตามแผนงานแก้ปัญหาการจราจรของกรุงเทพมหานคร และสามารถใช้เป็นทางลัดไปออกซอยลาดพร้าว 48 ลาดพร้าว 64 และถนนรามคำแหงได้

ต่อมาได้มีการพัฒนามากขึ้นในกลุ่ม ก และ ข คือ ด้าน ถนนรัชดา ซอย 14 เป็น ซอยที่มีการปลูกสร้างอาคารมากและเป็นบริเวณที่มีโครงการอพาร์ทเมนต์กระจายอยู่มาก รวมถึง ซอยอินทามระ 45 ที่เป็นเส้นทางเชื่อมกับถนนวิภาวดีรังสิต

แผนภาพที่ 3.6 แสดงทางเข้าซอย 14



จะเห็นได้ว่าถนนรัชดาภิเษกและระบบโครงข่ายถนนสายรอง และถนนสายย่อย มีผลต่อการพัฒนาศักยภาพของพื้นที่ดังกล่าวในช่วง 5 ปีที่ผ่านมาเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง พื้นที่ในบริเวณนี้ได้ถูกพัฒนาเป็นพื้นที่สำหรับพักอาศัยอย่างค่อนข้างเด่นชัด ดังจะเห็นมีโครงการ คอนโดมิเนียมและอพาร์ทเมนต์กระจายตัวอยู่โดยทั่วไป

2) บริเวณพื้นที่ฝั่งตะวันออกของถนนประชาสงเคราะห์ (กลุ่ม ก , ข , และ ค)
(แผนภาพที่ 3.7)

บริเวณนี้ครอบคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ทางด้านตะวันตกของแขวงห้วยขวาง และพื้นที่บางส่วนทางด้านตะวันออกของแขวงดินแดง มีถนนประชาสงเคราะห์ตัดผ่านพื้นที่นี้ในแนวเหนือ-ใต้ ทางตอนเหนือของพื้นที่นี้มีซอยนาทอง ซึ่งเป็นถนนสายย่อยแยกจากถนนรัชดาภิเษก บริเวณศูนย์การค้าโรบินสันตัดทะลุไปถนนประชาสงเคราะห์ผ่านไปยังแขวงดินแดงออกสู่ถนนวิภาวดีรังสิตได้ ชุมชนบริเวณซอยนาทองนี้เป็นชุมชนหนาแน่นสภาพทั่วไปค่อนข้างแออัด พลุกพล่านและไม่เป็นระเบียบ มีลักษณะการใช้ที่ดินเป็นแบบพาณิชย์และพาณิชย์-พักอาศัย ทำให้เกิดกิจกรรมมากมายหลายประเภท อาทิ โรงงานตัดเย็บเสื้อผ้า โรงงานทำขนม คู่ออมรถ ร้านขายของชำ ตลาดสด โรงแรมมานรุต ฯลฯ ซึ่งเป็นแหล่งงานของผู้พักอาศัยในพื้นที่นี้ มีโครงการที่พักอาศัยประเภทหอพักและอพาร์ทเมนต์ แทรกปะปนอยู่ในพื้นที่ค่อนข้างหนาแน่น สะท้อนให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยและแหล่งงาน ซึ่งผู้อยู่อาศัยเลือกที่จะพักอาศัยใกล้แหล่งงานมากที่สุด สำหรับทางตอนใต้ของพื้นที่นี้มีซอยข้างสถานทูตจีนเป็นถนนสายย่อยแยกจากถนนรัชดาภิเษกบริเวณสถานทูตจีนตัดทะลุถนนประชาสงเคราะห์บริเวณซอยสุทธิพรออกสู่ถนนวิภาวดีรังสิตได้ ชุมชนนี้มีสภาพทางกายภาพและลักษณะการใช้ที่ดินเหมือนชุมชนบริเวณซอยนาทอง

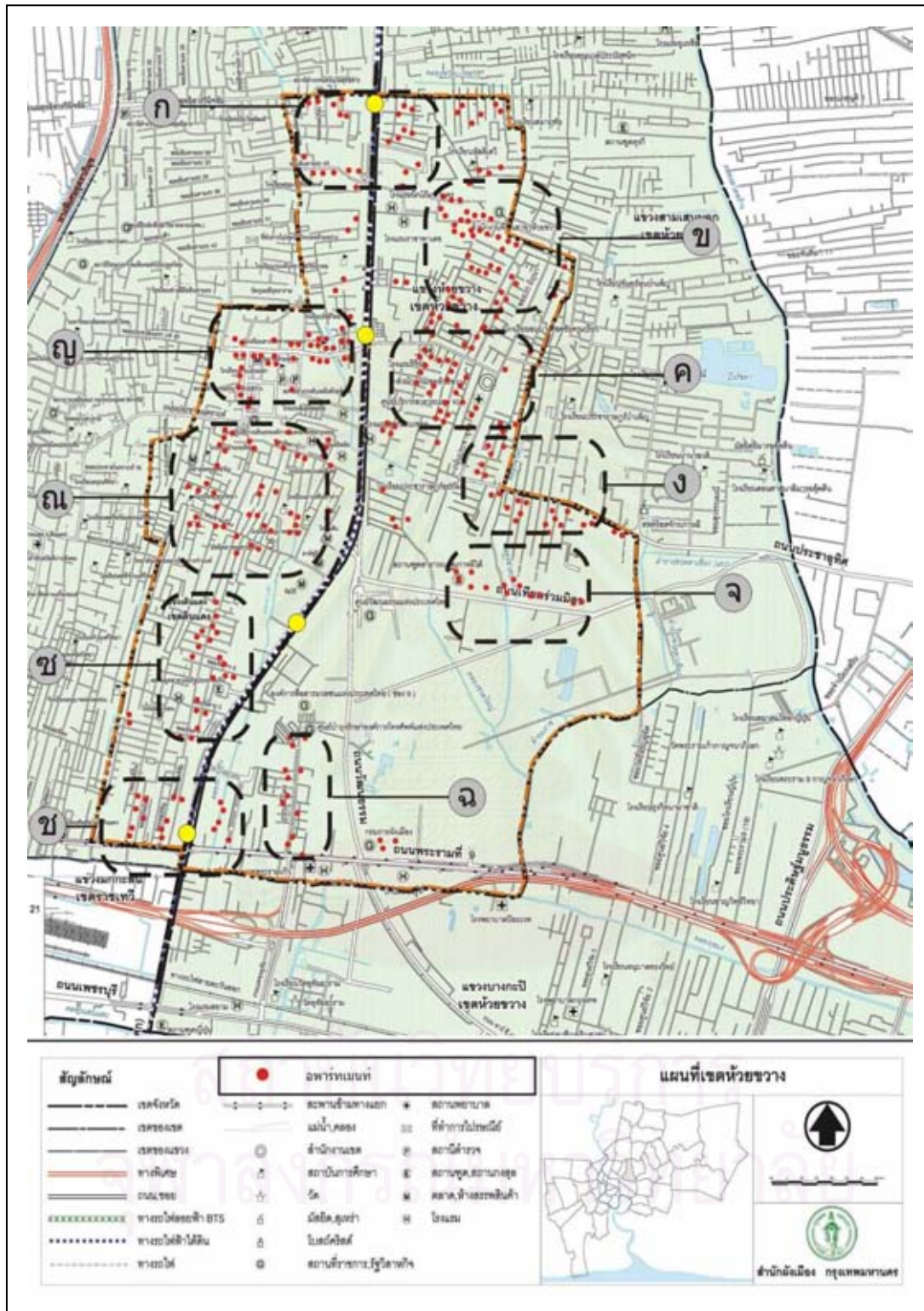
3) บริเวณพื้นที่ฝั่งถนนเทียนร่วมมิตรและถนนทวิมิตร (กลุ่ม ง , จ , และ ฉ)
(แผนภาพที่ 3.7)

บริเวณนี้ครอบคลุมพื้นที่ตอนล่างของแขวงห้วยขวาง เป็นบริเวณที่มีการพัฒนาโครงการอพาร์ทเมนต์มากขึ้นเรื่อยๆ เพราะมีการตัดถนนประชาอุทิศเชื่อมต่อกับถนนเลียบทางด่วนรามอินทรา เชื่อมไปยังลาดพร้าวและรามคำแหงได้ และการเติบโตบริเวณนี้มีลักษณะการใช้ที่ดินเป็นแบบพาณิชย์และพาณิชย์-พักอาศัย ทำให้เกิดกิจกรรมมากมายหลายประเภทมีโครงการที่พักอาศัยประเภทหอพักและอพาร์ทเมนต์ แทรกปะปนอยู่ในพื้นที่ สะท้อนให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยและแหล่งงาน ซึ่งผู้อยู่อาศัยเลือกที่จะพักอาศัยใกล้แหล่งงานมากที่สุดแต่มีลักษณะอาคารค่อนข้างใหม่



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนภาพที่ 3.7 แสดงกลุ่มของการกระจายตัวของอาคารอพาร์ทเมนต์



2. สภาพแวดล้อมโดยทั่วไปของโครงการอพาร์ทเมนต์

สภาพแวดล้อมโดยทั่วไปของโครงการอพาร์ทเมนต์เป็นสภาพแวดล้อมภายนอกของโครงการ ซึ่งมักถูกกล่าวถึงและเป็นเครื่องบ่งชี้มาตรฐานคุณภาพชุมชน และความน่าอยู่อาศัยซึ่งเป็นสภาพแวดล้อมที่มีความสัมพันธ์ใกล้ชิด และมีความสำคัญต่อผู้พักอาศัยรองจากหน่วยพักอาศัย

จากการสังเกตสภาพแวดล้อมโดยทั่วไปของโครงการอพาร์ทเมนต์ที่ทำการศึกษา และสำรวจนี้พบว่าอพาร์ทเมนต์ทั้งในแขวงห้วยขวางและแขวงดินแดงส่วนใหญ่จะมีองค์ประกอบของโครงการและลักษณะการใช้ที่ดินคล้ายคลึงกัน กล่าวคือ การใช้ที่ดินปะปนกันทั้งที่พักอาศัยและพาณิชยกรรม ตลอดจนอุตสาหกรรมบริการ เช่น ร้านอาหาร ร้านขายของชำ ร้านตัดผม ร้านตัดเสื้อ เป็นต้น แต่ส่วนที่มีลักษณะแตกต่างกันค่อนข้างเห็นได้ชัด ได้แก่ บรรยากาศสภาพแวดล้อมบริเวณรอบ ๆ โครงการ ทั้งนี้เนื่องจากพัฒนาการของชุมชนที่ถูกสะสมถ่ายทอดสู่สภาพแวดล้อมชุมชนในระยะเวลาต่อมาที่มีความแตกต่างกัน

สภาพแวดล้อมโดยทั่วไปของโครงการอพาร์ทเมนต์แขวงห้วยขวางส่วนใหญ่ขาดความเป็นระเบียบ สภาพอาคารมีทั้งเก่าและใหม่ แทรกตัวปะปนกับที่พักอาศัยประเภทบ้านเดี่ยว ตึกแถวและทาวน์เฮ้าส์ กิจกรรมประเภทบริการชุมชนมีมากมายและหลากหลาย มีลักษณะวุ่นวาย และขาดสุขอนามัยที่ดี รวมทั้งบริเวณที่ตั้งอพาร์ทเมนต์ในแต่ละโครงการจะมีบริการประเภทมอเตอร์ไซด์ รับจ้าง แลดูพลุกพล่านและส่งเสียงรบกวนที่ที่พักอาศัยในละแวกนั้น สภาพแวดล้อมโดยทั่วไปของชุมชนแขวงห้วยขวาง มีสภาพค่อนข้างเก่ากว่าชุมชนแขวงดินแดง เนื่องจากมีการพัฒนาที่อยู่อาศัยประเภทเช่าจากสภาพตึกแถวในระยะแรกแล้วค่อยวิวัฒนาการมาสู่ห้องเช่าในแบบอพาร์ทเมนต์ ในระยะต่อมาการเปลี่ยนแปลงสภาพที่อยู่อาศัยมีผลต่อสภาพแวดล้อมโดยทั่วไปของพื้นที่แขวง ห้วยขวางอย่างเด่นชัด เนื่องจากวิวัฒนาการและการเติบโตของแขวงห้วยขวาง เกิดจากกิจกรรมทั้งประเภทที่อยู่อาศัย การค้าพาณิชยกรรม และอุตสาหกรรมบริการ ดังนั้นการพัฒนาของกิจกรรมดังกล่าวจึงส่งผลกระทบต่อสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินและสภาพแวดล้อมของแขวงห้วยขวางโดยตรง ซึ่งการสำรวจพื้นที่และสภาพแวดล้อมทำเลที่ตั้งโครงการที่มีการขยายตัวของกิจกรรมการค้าและที่อยู่อาศัยควบคู่กันไป ชี้ให้เห็นถึงรูปแบบที่อยู่อาศัยในเขตเมือง ซึ่งมักจะมีการเพิ่มของกิจกรรมความซับซ้อนของการใช้ประโยชน์ที่ดินที่สืบสานขาดความเป็นระเบียบ โดยเฉพาะจะสะท้อนถึงสภาวะแวดล้อม และพัฒนาการของชุมชนจนมีลักษณะพิเศษในตัวเองได้ (ฉัตรชัย พงศ์ประยูร, 2527)

จากการสำรวจพื้นที่และสภาพแวดล้อมโดยทั่วไปของโครงการอพาร์ทเมนต์ในแขวงดินแดง พบว่า ส่วนใหญ่ลักษณะทางกายภาพและคุณภาพของสิ่งแวดล้อมของชุมชนแขวงดินแดง มีความได้เปรียบกว่าแขวงห้วยขวาง เนื่องจากทำเลที่ตั้งมีความสะดวกในการเข้าถึง เป็น

ชุมชนพักอาศัยที่ค่อนข้างใหม่ สะอาด ความเป็นระเบียบ และไม่แออัดพลุกพล่านเหมือน
แขวงห้วยขวาง

ข้อสังเกตบางประการที่ได้จากการสำรวจพบว่า สภาพแวดล้อมที่ดีสะท้อนให้เห็นถึง
คุณภาพชีวิตและมาตรฐานของชุมชนที่ดีเช่นกัน จะเห็นได้จากอพาร์ทเมนต์ในแขวงดินแดงหลาย
โครงการมีการใช้การจัดสวนหย่อม (Landscape Design) และตกแต่งอาคารด้วยไม้ประดับ ทำ
ให้สภาพแวดล้อมภายในโครงการมีความร่มรื่น สงบเงียบ และน่าอยู่อาศัยกว่าอพาร์ทเมนต์ใน
แขวงห้วยขวาง

3. รูปแบบและองค์ประกอบทางกายภาพของอพาร์ทเมนต์

การศึกษารูปแบบและองค์ประกอบทางกายภาพของอพาร์ทเมนต์ที่ทำการศึกษาใน
เขตห้วยขวางนี้ จะศึกษาจนวนรูปแบบและลักษณะของอพาร์ทเมนต์ที่ปลูกสร้างในเขตห้วยขวาง
รวมทั้งศึกษาองค์ประกอบพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่โครงการจัดเตรียมไว้ให้ โดยแยก
เป็นการศึกษารูปแบบและองค์ประกอบของตัวอาคาร ซึ่งการศึกษาวิเคราะห์นี้จะสะท้อนให้เห็นถึง
สภาพแวดล้อมโดยทั่วไปของชุมชนที่จะสามารถนำไปประกอบการวิเคราะห์ ร่วมกับสภาพ
เศรษฐกิจ สังคม ตลอดจนความพึงพอใจในการอยู่อาศัยของผู้ที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาได้เป็นอย่างดี

รูปแบบและองค์ประกอบทางกายภาพของอพาร์ทเมนต์ที่ทำการศึกษาในเขตห้วย
ขวางนี้แบ่งเป็น 3 รูปแบบใหญ่ ๆ ดังนี้

ก) อพาร์ทเมนต์สูงมากกว่า 5 ชั้นขึ้นไป (ระดับราคา 3,500-4,500 บาทต่อเดือน
และ 4,500-5,000 บาทต่อเดือน)

อพาร์ทเมนต์ประเภทนี้จะมีความสูงอยู่ในช่วงตั้งแต่ 6-15 ชั้น เป็นส่วนมาก
เนื่องจากข้อกำหนดในการขออนุญาตปลูกสร้างส่วนมากจะมีจำนวนห้องพักตั้งแต่ 100 ห้องขึ้นไป
และสามารถสร้างได้ในพื้นที่ตั้งแต่ 200 ตารางวาขึ้นไป หากสังเกตจากภายนอกจะมีลักษณะ
ของ อพาร์ทเมนต์อย่างชัดเจน กล่าวคือ มีการออกแบบและวางผังอาคารอย่างสวยงามสนอง
ประโยชน์ใช้สอยได้อย่างเต็มที่ มีการออกแบบและเตรียมระบบสาธารณูปโภคสำหรับอาคาร เช่น
ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบโทรศัพท์ ฯลฯ มีลิฟท์และบันไดสำหรับใช้สัญจรในแนวดิ่ง
(Horizontal Circulation) มีบันไดหนีไฟ และที่จอดรถ ซึ่งส่วนใหญ่จะถูกออกแบบไว้บริเวณชั้น
ล่างใต้อาคาร หรือบางอาคารจะใช้พื้นที่โล่งหรือระยะถอยร่นจากแนวเขตที่ดินเป็นที่จอดรถด้วย
แต่ไม่มีหลังคาปกคลุม ร้านค้า และส่วนบริการอื่น ๆ จะถูกจัดเตรียมพื้นที่ไว้อย่างครบถ้วน เช่น
ร้านซักอบรีด ร้านเสริมสวย ร้านวีดีโอ ร้านขายหนังสือและของใช้ต่าง ๆ ฯลฯ นอกจากนี้ยังมี
ระบบรักษาความปลอดภัย และระบบการจัดการ เช่น มียาม ระบบการเข้า-ออกอาคารด้วยการ์ด
TVวงจรปิด เป็นต้น

แผนภาพที่ 3.8 แสดง รูปแบบอพาร์ทเมนต์สูงมากกว่า 5 ชั้นขึ้นไป



ข) อพาร์ทเมนต์สูง 4-5 ชั้น (ระดับราคา 2,000-3,500 บาทต่อเดือน และ 3,500-4,500 บาทต่อเดือน)

อพาร์ทเมนต์ประเภทความสูง 4-5 ชั้น จัดเป็นอาคารพักอาศัยที่มีจำนวนมากที่สุดในเขตห้วยขวาง เนื่องจากสามารถดำเนินการขออนุญาตก่อสร้างต่อสำนักงานโยธาเขตห้วยขวางได้โดยตรง ทำให้สะดวกรวดเร็ว ซึ่งหากก่อสร้างเกินกว่า 5 ชั้น ผู้ประกอบการจะต้องดำเนินการให้เป็นไปตาม พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร โดยต้องขออนุญาตก่อสร้างจากสำนักงานโยธากรุงเทพ มหานคร ที่มีขั้นตอนและใช้เวลาการอนุญาตนานกว่า ด้วยเหตุนี้ อาคารพักอาศัยประเภทดังกล่าว จึงเกิดขึ้นอย่างมากมายจำนวนห้องพักมีตั้งแต่ 40-100 ห้องขึ้นไป โดยจะขึ้นอยู่กับความยาวของอาคารบนเนื้อที่ตั้งแต่ 80-200 ตารางวา รูปแบบอาคารค่อนข้างเรียบง่าย ใช้วัสดุราคาถูกลง เพื่อลดต้นทุนการก่อสร้าง ไม่ต้องติดตั้งลิฟท์ซึ่งเป็นต้นทุนที่ประหยัดได้อย่างมาก มีสิ่งอำนวยความสะดวกและระบบสาธารณูปโภคที่จำเป็นสำหรับการอยู่อาศัยให้แก่ผู้พักอาศัย เช่น ระบบไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ ฯลฯ ใช้บันไดในการสัญจร ระหว่างชั้นบางอาคารไม่มีบันไดหนีไฟเนื่องจากหลีกเลี่ยงข้อกฎหมาย อพาร์ทเมนต์ประเภทนี้จะจัดเตรียมที่จอดรถไว้บ้าง แต่ไม่ครบเท่าจำนวนห้องพัก เนื่องจากถ้าห้องพักมีขนาดเล็กกว่า 60 ตารางเมตร/ห้อง เทศบัญญัติมิได้บังคับให้จัดที่จอดรถไว้ ซึ่งก็จะใช้บริเวณพื้นที่ถอยร่นของอาคารจากแนวเขตที่ดินและไม่มีรั้วรอบขอบชิดบริเวณด้านหน้าเป็นที่จอดรถ บางอาคารมีร้านค้าและส่วนบริการ เช่น ร้านเสริมสวย ซักอบรีด เป็นต้น บางอาคารไม่ได้จัดเตรียมไว้เนื่องจากสามารถใช้ร้านค้าเหล่านี้ในบริเวณใกล้เคียงได้ บางอาคารจะมีระบบรักษาความปลอดภัยบ้างแต่ไม่มากนัก

แผนภาพที่ 3.9 แสดง รูปอพาร์ทเมนต์สูง 4-5 ชั้น



ค) อพาร์ทเมนต์ประเภทตัดแปลง (ระดับราคาต่ำกว่า 2,000 บาทต่อเดือน)

จากการสำรวจรูปแบบและองค์ประกอบของอพาร์ทเมนต์ที่ทำการศึกษาในเขต ห้วยขวาง พบว่า มีอาคารพาณิชย์ ตึกแถวหรือทาวน์เฮ้าส์ความสูงประมาณ 3-4 ชั้น จำนวน 2-4 คูหา ถูกตัดแปลงทำเป็นห้องเช่าโดยอาคารประเภทนี้ยังคงมีลักษณะเค้าโครงเดิมซึ่งสามารถสังเกตได้จากภายนอก จากการสัมภาษณ์พบว่า อาคารประเภทนี้ผู้ประกอบการจะซื้ออาคารพาณิชย์ ตึกแถวและทาวน์เฮ้าส์จำนวนหลาย ๆ คูหาติดกัน แล้วทุบผนังกั้นระหว่างห้องชั้นบนให้ทะลุกัน แบ่งเป็นห้องพักขนาด 12-20 ตารางเมตร โดยโครงสร้างผนังเบาสร้างห้องน้ำใช้ร่วมกัน ภายในห้องพักจะมีเพียงมิเตอร์ไฟฟ้าแยกแต่ละห้องพัก ไม่มีระบบโทรศัพท์ภายในและส่วนใหญ่ไม่มีเครื่องปรับอากาศแต่ใช้พัดลมเพดาน ทำบันไดทางขึ้นลงเพียงทางเดียว ส่วนชั้นล่างด้านหน้าของอาคารจะกันทำเป็นร้านค้าหรือสำนักงานเล็ก ๆ ให้เช่า และบางอาคารใช้เป็นทางเข้าห้องพักชั้นบนไปพร้อมกัน ส่วนมากอาคารประเภทนี้ตัดแปลงนี้จะไม่ได้อัดเตรียมสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกหรือส่วนบริการร้านค้าไว้ ผู้เช่าสามารถใช้บริการเหล่านี้ได้จากร้านค้าบริเวณใกล้เคียง จากการศึกษาลักษณะทางกายภาพและสภาพแวดล้อมโดยทั่วไป การอยู่อาศัยของผู้เช่าค่อนข้างขาดสุขลักษณะและมาตรฐานการอยู่อาศัยที่ดี มีความแออัด คับคั่ง แต่ผู้ประกอบการห้องเช่าประเภทนี้ก็สามารถดำเนินธุรกิจอยู่ได้ สะท้อนให้เห็นถึงความจำเป็นต้องอยู่อาศัย (Housing Needs) ของ ลูกจ้างซึ่งเป็นกลุ่มผู้ใช้แรงงานที่มีรายได้ต่ำ กลุ่มนักเรียน

นักศึกษาที่มีได้มีภูมิลำเนาอยู่ในกรุงเทพแต่ในขณะเดียวกัน มีความจำเป็นต้องมีที่พักอาศัยอยู่ใกล้แหล่งงานเพื่อความสะดวกในการเดินทาง

แผนภาพที่3.10 แสดง รูปอพาร์ทเมนต์ประเภทดัดแปลง



3.6 การเพิ่มขึ้นและการกระจายตัวของโครงการอพาร์ทเมนต์ในเขตห้วยขวาง หลังจากมีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

การเพิ่มขึ้นของโครงการอพาร์ทเมนต์ในเขตห้วยขวางหลังจากมีระบบรถไฟฟ้า

การเพิ่มขึ้นของอพาร์ทเมนต์ในเขตห้วยขวางและเขตดินแดงมีเพิ่มขึ้นหลังจากมีระบบรถไฟฟ้าจำนวน 55 แห่งและห้องพักเพิ่มขึ้น3,734ห้อง (ตารางที่3.1) ซึ่งผู้วิจัยสามารถนำมาวิเคราะห์ทำเลที่ตั้ง

ตารางที่ 3.1 แสดงการเพิ่มขึ้นของจำนวนอพาร์ทเมนต์ในเขตห้วยขวางและดินแดงระหว่างปี 2542 กับปี 2547

แขวง	จำนวน อพาร์ทเมนต์		จำนวนห้องพัก		ระดับราคาเช่าห้อง(บาท)					
					2000-3500		3501-4500		4501-5000	
	2542	2547	2542	2547	2547		2547		2547	
1 ห้วย ขวาง	106	130	6,435	8,450	110	84.6	12	9.23	8	6.15
2 ดินแดง	91	122	6,211	7,930	112	91.8	6	4.91	4	3.27
รวม	197	252	12,646	16,380						

ก่อนและหลังมีรถไฟฟ้ามีการเพิ่มขึ้นของอพาร์ทเมนต์เป็น 3 บริเวณใหญ่ ๆ ดังนี้

1. บริเวณพื้นที่ทางเหนือของถนนประชาราษฎร์บำเพ็ญ (กลุ่ม ก , ข , ค และ ฉ)
(แผนภาพที่ 3.11)

หลังจากมีรถไฟฟ้ามีการเพิ่มของอพาร์ทเมนต์ ปานกลาง คือเพิ่มจำนวน 16 แห่ง เนื่องจากมีการตัดถนนย่อยลงไปยัง ถนนลาดพร้าว และมีการเพิ่มของกลุ่ม ก , ข , ค และ ฉ ตามลำดับ

2. บริเวณพื้นที่ฝั่งตะวันออกของถนนประชาสงเคราะห์ (กลุ่ม ฉ , ซ , และ ซ)
(แผนภาพที่ 3.11)

หลังจากมีรถไฟฟ้ามีการเพิ่มของอพาร์ทเมนต์น้อย คือเพิ่มเพียง 6 แห่งเนื่องจากมีพื้นที่ว่างน้อย สภาพทั่วไปค่อนข้างแออัด และมีลักษณะการใช้ที่ดินเป็นแบบพาณิชย์และพาณิชย์-พักอาศัย มีโครงการที่พักอาศัยประเภทหอพักและอพาร์ทเมนต์ แทรกปะปนอยู่ในพื้นที่ค่อนข้างหนาแน่น

3. บริเวณพื้นที่ฝั่งถนนเทียมร่วมมิตรและถนนทวีมิตร (กลุ่ม ง , จ , และ ฉ)
(แผนภาพที่ 3.11)

หลังจากมีรถไฟฟ้ามีการเพิ่มของอพาร์ทเมนต์มากคือเพิ่มขึ้น 33 แห่ง เพราะมีการตัดถนนประชาอุทิศเชื่อมต่อกับถนนเลียบทางด่วนรามอินทรา เชื่อมไปยังลาดพร้าวและรามคำแหงได้ และมีพื้นที่ว่างเหลืออีกมาก

การกระจายตัวของอพาร์ทเมนต์ก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า

ระดับต่ำ 2,000-3,500 บาทต่อเดือน ก่อนและหลังจากระบบรถไฟฟ้ามีการกระจายตัวของอพาร์ทเมนต์ ไม่แตกต่างกันคือ มีการกระจายตัวในบริเวณ ถนนสายย่อย เนื่องจากราคาที่ดินถูกกว่าถนนสายหลักและจะกระจายตัวไปยังทุกๆ บริเวณของพื้นที่ห้วยขวาง ส่วนใหญ่จะมีการสร้างเพิ่มขึ้นบริเวณ ซอยรัชดา 14 และซอยนาทอง

ระดับกลาง 3,500-4,500บาทต่อเดือน ก่อนและหลังจากมีระบบรถไฟฟ้ามีการกระจายตัวของอพาร์ทเมนต์ไม่แตกต่างกันคือ มีการกระจายตัวในบริเวณ ถนนสายรอง ส่วนใหญ่จะมีการสร้างเพิ่มขึ้น บริเวณพื้นที่ฝั่งถนนเทียนร่วมมิตรและถนนทวิมิตร

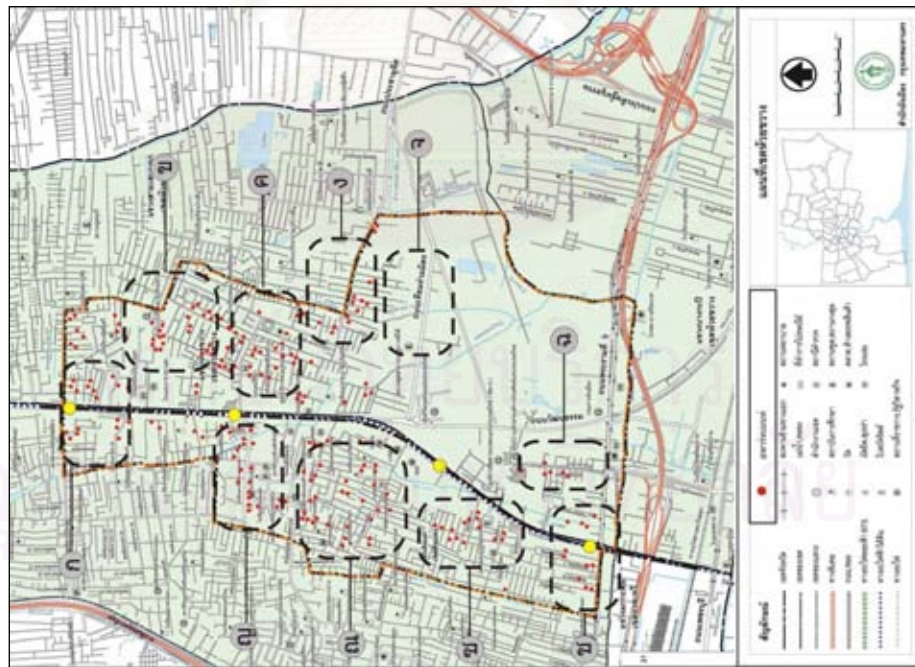
ระดับสูง 4,500-5,000บาทต่อเดือน ก่อนและหลังจากมีระบบรถไฟฟ้ามีการกระจายตัวของอพาร์ทเมนต์ไม่แตกต่างกันคือ มีการกระจายตัวในบริเวณ ถนนสายรอง ส่วนใหญ่จะมีการสร้างเพิ่มขึ้น บริเวณพื้นที่ฝั่งถนนเทียนร่วมมิตรและถนนทวิมิตรและบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน

พบว่าการกระจายตัวก่อนและหลังจากมีระบบรถไฟฟ้าของทุกระดับไม่มีความแตกต่างกันซึ่งแต่ละระดับราคาจะเกิดตามแนวถนนเป็นหลักและตามซอยลัดต่างๆ เนื่องจากผู้พักอาศัยต้องการการเดินทางที่สะดวก

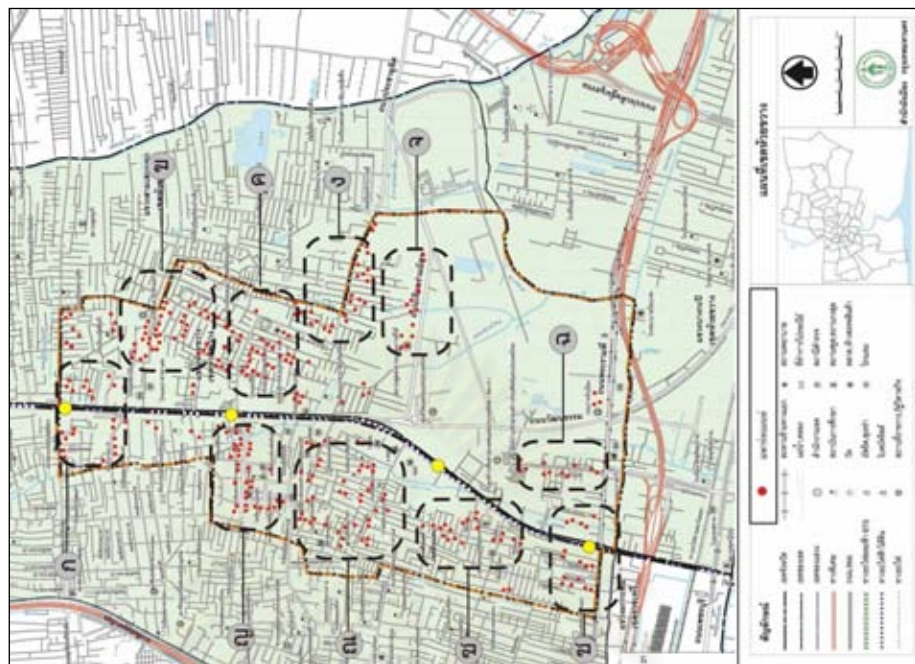


สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนภาพที่ 3.11 แสดงการเปรียบเทียบการเพิ่มขึ้นของจำนวนอพยพรถจักรยานยนต์ในเขตห้วยขวางทั้งก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า



ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า



หลังมีระบบรถไฟฟ้า

บทที่ 4

วิธีดำเนินการวิจัย

ในบทนี้จะทำการศึกษาถึงวิธีการดำเนินวิจัยประกอบด้วยการกำหนดกลุ่มประชากร เป้าหมายและขนาดตัวอย่างรวมถึงกำหนดเครื่องมือในการวิจัยเพื่อให้ได้ซึ่งข้อมูลและนำมาวิเคราะห์เพื่อหาข้อสรุปต่อไป

4.1 ประชากร

ประชากรเป้าหมายและขนาดตัวอย่าง

เกี่ยวกับขนาดและจำนวนโครงการที่อยู่อาศัยประเภทอพาร์ทเมนท์ ให้เช่าเขตห้วยขวาง โดยคัดเลือกโครงการตามของเขตของการศึกษา พบว่ามีที่อยู่อาศัยประเภทอพาร์ทเมนท์ ให้เช่า เขตห้วยขวาง พบว่ามี 301 โครงการ ห้องพักรวมทั้งสิ้น 19,565 ห้อง

จากการสำรวจข้อมูลเบื้องต้นพบว่าที่อยู่อาศัยประเภทอพาร์ทเมนท์ ให้เช่า ในแขวงบางกะปิและแขวงสามเสนนอกมีลักษณะทางกายภาพ องค์ประกอบและสิ่งอำนวยความสะดวก พื้นฐานรวมถึงระบบรถไฟฟ้ามหานครเข้าถึง ใกล้เคียงกับแขวงห้วยขวางและแขวงดินแดง แต่เนื่องจากจำนวนที่อยู่อาศัยประเภทอพาร์ทเมนท์ ให้เช่า กระจายตัวอยู่ในในแขวงห้วยขวางและแขวงดินแดง ด้วยเหตุผลดังกล่าวในการศึกษานี้จึงเลือก ที่อยู่อาศัยประเภทอพาร์ทเมนท์ ให้เช่าในแขวงห้วยขวางและแขวงดินแดง เป็นตัวแทนที่อยู่อาศัยประเภทอพาร์ทเมนท์ ให้เช่าของ ในเขตห้วยขวางทั้งหมด

ตารางที่ 4.1 จำนวนอพาร์ทเมนท์ แยกไปตามแขวง 4 แขวง

แขวง	จำนวนอพาร์ทเมนท์		จำนวนห้องพัก		ขนาดโครงการ(จำนวนห้อง)							
	1-100	101-200	มากกว่า 200	ไม่ได้รับข้อมูล	1-100	101-200	มากกว่า 200	ไม่ได้รับข้อมูล	1-100	101-200	มากกว่า 200	ไม่ได้รับข้อมูล
	2536	2547	2536	2547	2536	2547	2536	2547	2536	2547	2536	2547
1ห้วยขวาง	91	130	5,937	8,450	72	102	5	7	1	3	13	18
2ดินแดง	86	122	5,913	7,930	78	110	4	6	3	5	1	1
3สามเสนนอก	22	31	1,879	2,015	18	26	3	4			1	1
4บางกะปิ	13	18	992	1,170	6	9			2	5	5	4
รวมทั้งสิ้น	212	301	14,721	19,565	174	247	12	17	6	13	20	24

กลุ่มประชากร ผู้เช่าประเภท ห้องเช่า เขตห้วยขวาง โดยแบ่งตามระดับราคาค่าเช่าอพาร์ทเมนท์ ให้เช่า ที่ห่างจากสถานีห้วยขวาง และได้กำหนดสมมุติฐานว่าประชากร 1 หน่วยต่อห้องพัก 1 ห้อง จากการสำรวจพบว่าความหนาแน่นของมีจำนวน 12,265 ห้อง ดังนั้นจึงมีประชากร 12,265 หน่วย และจากตารางสำเร็จรูปของ ทาโร ยามาเน (Taro Yamane) ทำให้ทราบขนาดตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาวิจัยไม่น้อยกว่า 385 ตัวอย่าง (ตารางที่ 4.6)

ตารางที่ 4.2 จำนวนอพาร์ทเมนต์ แยกไปตามแขวงห้วยขวางและดินแดง

แขวง	จำนวน อพาร์ทเมนต์		จำนวนห้องพัก		ระดับราคาเช่าห้อง(บาท)					
	2536	2547	2536	2547	2000-3500		3501-4500		4501-5000	
1ห้วยขวาง	91	130	5,937	8,450	110	84.6	12	9.23	8	6.15
2ดินแดง	86	122	5,913	7,930	112	91.8	6	4.91	4	3.27
รวม	177	252	11,850	16,380						

4.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

แบบสอบถามปลายปิดและปลายเปิด โดยสอบถามทั้งผู้ประกอบการและผู้อยู่อาศัย และเอกสารอ้างอิงเพิ่มเติม การวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยได้ทำแบบสอบถามที่ได้มาตรวจสอบหาความสมบูรณ์ของคำตอบก่อนการวิเคราะห์ และผู้วิจัยดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS/PC+

4.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการรวบรวมข้อมูลเบื้องต้นเป็นการหาข้อมูลพื้นฐานที่จะนำไปใช้เป็นแนวทางในการกำหนดเครื่องมือเพื่อค้นหาข้อมูลในขั้นตอนรายละเอียดนั้น ได้ทำการสำรวจสภาพแวดล้อมทั่วไปของโครงการอพาร์ทเมนต์เขตห้วยขวาง ในแขวงห้วยขวางและแขวงดินแดง โดยใช้วิธีสังเกตจดบันทึกและถ่ายภาพ นอกจากนี้ยังได้สัมภาษณ์ผู้ประกอบการ(เจ้าของอพาร์ทเมนต์)เพื่อทราบถึงทัศนคติของผู้ประกอบการในการลงทุน และสัมภาษณ์ผู้อยู่อาศัยเพื่อทราบลักษณะพื้นฐานของพฤติกรรมกรอยู่อาศัย การใช้ชีวิตประจำวันเพื่อใช้เป็นแนวทางในการออกแบบแบบสอบถามต่อไป

สำหรับการสร้างแบบสอบถามนั้นจะใช้ข้อมูลที่ได้จากการทำการสำรวจเบื้องต้นเป็นแนวทางในการออกแบบสอบถาม โดยมีเนื้อหาสาระครอบคลุมและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัยโดยมีลักษณะเป็นคำถามปลายเปิดและปลายปิดบางส่วนและแยกออกเป็น 2 ชุดแบบสอบถาม

1) แบบสอบถามสำหรับผู้ประกอบการ (เจ้าของอพาร์ทเมนต์) เพื่อทราบถึงทัศนคติของผู้ประกอบการในการลงทุน โดยมีรายละเอียดดังนี้

ส่วนที่ 1.1 เป็นคำถามปลายปิดเกี่ยวกับลักษณะทางสังคมและเศรษฐกิจของผู้ประกอบการ ได้แก่ เพศ , อายุ สถานภาพสมรส , ระดับการศึกษา , ที่อยู่อาศัย อาชีพหลัก

ส่วนที่ 1.2 เป็นคำถามปลายเปิดและปลายปิด เกี่ยวกับลักษณะทางสภาพตลาด ความต้องการของผู้เช่า โดยเปรียบเทียบทั้งก่อนมีระบบรถไฟฟ้า (ก่อนปี 2542) และหลังมีระบบรถไฟฟ้า

MRTA(หลังปี2542ถึงปัจจุบัน) ได้แก่ จำนวนผู้เช่า , ค่าเช่าห้อง , ราคาของห้องพัก และชนิดของห้องพักทั้งก่อนและหลังระบบรถไฟฟ้า

ส่วนที่1.3เป็นคำถามปลายเปิดและปลายปิด เกี่ยวกับลักษณะทางสภาพตลาดความต้องการของผู้ประกอบการ โดยเปรียบเทียบทั้งก่อนมีระบบรถไฟฟ้า (ก่อนปี2542)และหลังมีระบบรถไฟฟ้า (หลังปี2542ถึงปัจจุบัน) ได้แก่ การเติบโตของโครงการอพาร์ทเมนต์ , การปรับปรุงอาคาร , แหล่งที่มาของเงินทุน , รายรับ, แหล่งที่มาของรายรับ , รายจ่าย และจำนวนโครงการอื่นๆที่ดูแล

ส่วนที่1.4เป็นคำถามปลายเปิดเกี่ยวกับทัศนคติของผู้ประกอบการในการลงทุนโครงการอพาร์ทเมนต์ ได้แก่ การบริหารจัดการ , เงินทุน , ที่ดิน , การก่อสร้าง , จุดอ่อน , จุดแข็ง , โอกาส , อุปสรรคของโครงการ , ผลดี ผลเสียต่อโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า , ทิศทางการพัฒนาโครงการ และ การตัดสินใจเลือกทำเลในการลงทุน

2) แบบสอบถามสำหรับผู้อยู่อาศัย เป็นคำถามปลายเปิดและปลายปิดบางส่วนโดยมีรายละเอียดดังนี้

ส่วนที่2.1 เป็นคำถามปลายปิด เกี่ยวกับลักษณะทางสังคมและเศรษฐกิจของผู้อยู่อาศัย ได้แก่ เพศ , อายุ , สถานภาพสมรส , ระดับการศึกษา , ภูมิลำเนา , อาชีพ , รายได้ , ค่าใช้จ่าย ฯลฯ

ส่วนที่2.2 เป็นคำถามปลายปิด เกี่ยวกับปัญหาในที่อยู่อาศัย และการเดินทางระหว่างที่อยู่อาศัยกับแหล่งงาน

ส่วนที่2.3 เป็นคำถามปลายปิด เกี่ยวกับการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง

- 2.3.1 การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า
- 2.3.2 เหตุผลการที่เปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า
- 2.3.3 เหตุผลการที่ไม่เปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า
- 2.3.4 ระดับการใช้บริการรถไฟฟ้า
- 2.3.5 เหตุผลที่จะใช้บริการรถไฟฟ้าเป็นครั้งคราว

ส่วนที่2.4 เป็นคำถามปลายปิดเกี่ยวกับปัจจัยและเหตุผลการตัดสินใจเลือกที่พักอาศัย

- 2.4.1 การเปลี่ยนที่พักอาศัย
- 2.4.2 ความจำเป็นเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยใหม่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า
- 2.4.3 เหตุผลที่จำเป็นเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยใหม่ใกล้สถานี
- 2.4.4 เหตุผลใดที่ไม่จำเป็นเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยใหม่ใกล้สถานี
- 2.4.5 ระยะทางจากสถานีถึงที่พักสูงสุดที่รับได้

และความพึงพอใจต่อห้องพักและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆในอพาร์ทเมนต์ ทั้งก่อนและหลังระบบรถไฟฟ้า แบบสอบถามที่สร้างขึ้นนี้ได้นำไปทดสอบในขั้นตอน Pretest กับ

ผู้ประกอบการและผู้พักอาศัยในอพาร์ทเมนต์ แขวงห้วยขวางและดินแดง รวม10 ราย และนำกลับมาปรับปรุงแก้ไขข้อความและภาษาที่ใช้เพื่อให้เกิดความเที่ยงตรงก่อนนำไปใช้จริง

4.4 หลักการในการกระจายกลุ่มตัวอย่าง

จากความหนาแน่นของอพาร์ทเมนต์ ให้เช่า ที่ห่างจากสถานีห้วยขวาง แบ่งออกเป็น3 ระยะทางและสามารถแบ่งได้ 3 ราคา โดยระยะห่างให้นับจากสถานีห้วยขวางเป็นตัวกำหนดการ แจกแบบสอบถามคือ ระยะใกล้ 0-800เมตร จากสถานี , ระยะกลาง 800-1,500เมตร จากสถานี และ ระยะไกล1,500เมตร ขึ้นไปจากสถานีเพื่อกระจายแบบสอบถามให้ได้กลุ่มของผู้พักอาศัยและผู้ประกอบการได้ครบ

ตารางที่ 4.3 จำนวนที่ต้องแจกแบบสอบถามโดยแยกระดับราคา

ราคา – บาท	ใกล้ (0-800เมตร)	กลาง(800-1,500เมตร)	ไกล(>1,500เมตร)
2000-3500	8	8	8
3501-4500	1	1	1
4501-5000	1	1	1

จากการเก็บรวบรวมข้อมูล ทั้ง 30 โครงการ ได้ผลการเก็บรวบรวมข้อมูลดังนี้

1) สอบถามผู้ประกอบการได้26 ชุด

ตารางที่ 4.4 จำนวนที่ต้องแจกแบบสอบถามผู้ประกอบการได้โดยแยกระดับราคา

ราคา-บาท	ห้วยขวาง						ดินแดง						รวม	สอบถาม ได้
	ใกล้	ได้	กลาง	ได้	ไกล	ได้	ใกล้	ได้	กลาง	ได้	ไกล	ได้		
2000-3500	3	3	3	2	3	2	3	3	3	2	3	2	18	14
3501-4500	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6	6
4501-5000	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6	6
													30	26

2) สอบถามผู้อยู่อาศัยในอพาร์ทเมนต์ 338 ชุด

ตารางที่ 4.5 จำนวนที่ต้องแจกแบบสอบถามผู้อยู่อาศัยได้โดยแยกระดับราคา

ราคา-บาท	ห้วยขวาง						ดินแดง						รวม	สอบถาม ได้	
	ใกล้	ได้	กลาง	ได้	ไกล	ได้	ใกล้	ได้	กลาง	ได้	ไกล	ได้			
2000-3500	52	45	52	44	52	44	52	45	52	44	52	44	312	266	
3501-4500	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	36	36	
4501-5000	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	36	36	
													รวม	384	338

4.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

หลังจากเก็บข้อมูลเรียบร้อยแล้วและตรวจสอบความถูกต้องของคำตอบที่ได้จากแบบสอบถามแล้ว นำผลที่ได้มาวิเคราะห์ตามโดยมีรายละเอียดดังนี้

1.เสนอข้อมูลทางสังคมและเศรษฐกิจของผู้ประกอบการ แขวงห้วยขวางและแขวงดินแดง และ สภาพตลาด ความต้องการของผู้เช่า โดยเปรียบเทียบทั้งก่อนมีระบบรถไฟฟ้า MRTA (ก่อนปี2542) และหลังมีระบบรถไฟฟ้า MRTA(หลังปี2542ถึงปัจจุบัน) โดยจำแนก เพศ , อายุ , สถานภาพสมรส , ระดับการศึกษา , จำนวนผู้เช่า , ค่าเช่าห้อง , ราคาของห้องพัก และชนิดของห้องพักทั้งก่อนและหลังระบบรถไฟฟ้า MRTA นำเสนอข้อมูลเหล่านี้โดยใช้สถิติอัตราส่วน ร้อยละ ประกอบการบรรยาย และวิเคราะห์ ในบางประเด็นสำคัญ โดยนำตัวแปรมาหาความสัมพันธ์โดยใช้วิธี Crosstabulation เพื่อให้เข้าใจถึงสภาพลักษณะการอยู่อาศัย และ ลักษณะของโครงการ

2.เสนอข้อมูลทางทัศนคติของผู้ประกอบการในการลงทุนโครงการอพาร์ทเมนต์ ได้แก่ การบริหารจัดการ , เงินทุน , ที่ดิน , การก่อสร้าง , จุดอ่อน , จุดแข็ง ,โอกาส , อุปสรรคของโครงการ , ผลดี ผลเสียต่อโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า , ทิศทางการพัฒนาโครงการ และ การเลือกที่อยู่อาศัยของผู้อยู่อาศัย เพื่อให้ทราบถึงการลงทุนในโครงการอพาร์ทเมนต์ โดยนำเสนอข้อมูลเหล่านี้โดยการบรรยายที่แบ่งตามแต่ละหัวข้อ

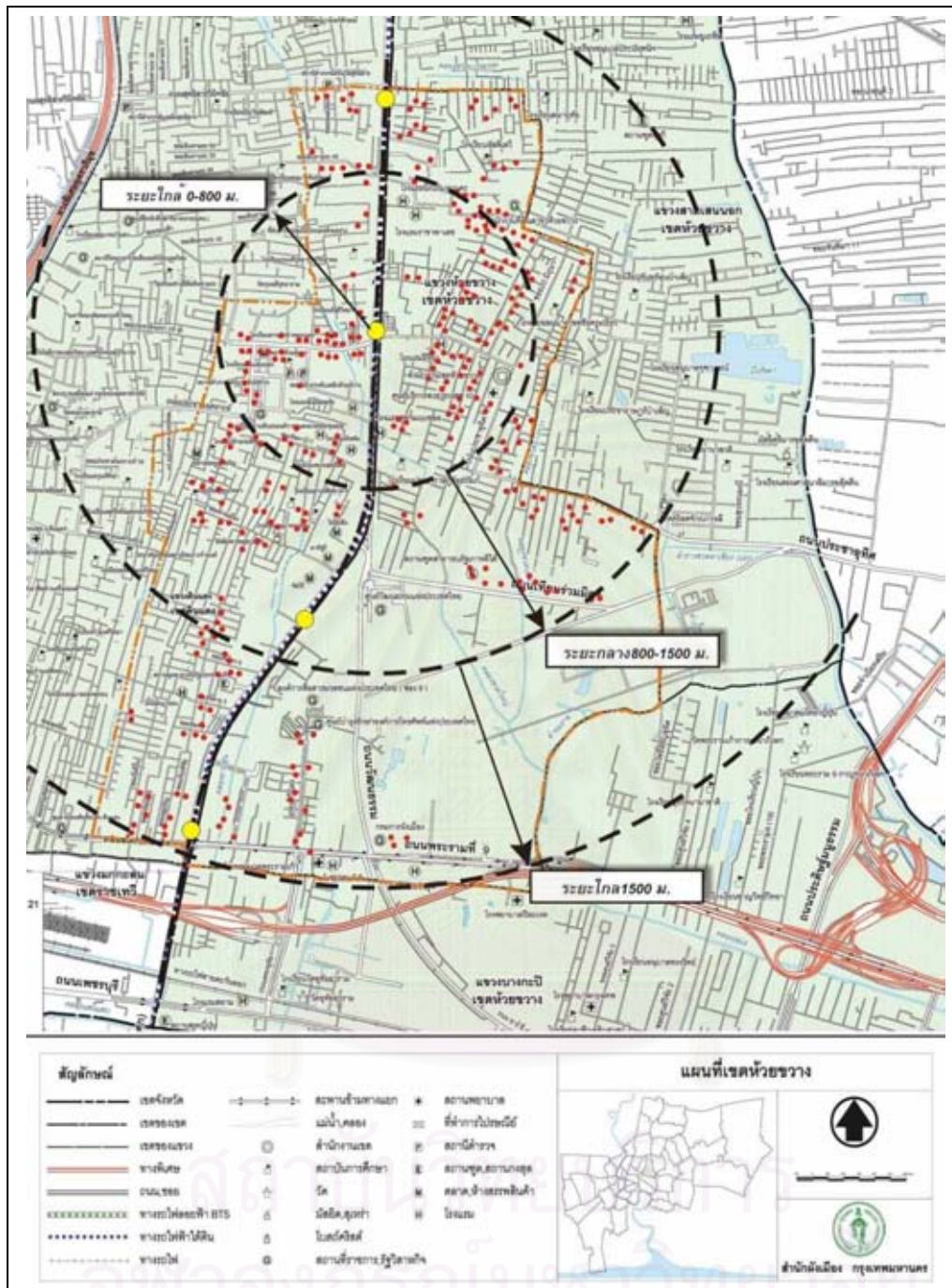
3.เสนอข้อมูลทางสังคมและเศรษฐกิจของผู้พักอาศัยในอพาร์ทเมนต์ แขวงห้วยขวางและแขวงดินแดง โดยจำแนก เพศ , อายุ , สถานภาพสมรส , ระดับการศึกษา , ภูมิลำเนา , อาชีพ , รายได้ , ค่าใช้จ่าย ฯลฯ โดยเปรียบเทียบทั้งก่อนมีระบบรถไฟฟ้า MRTA(ก่อนปี2542) และหลังมีระบบรถไฟฟ้า (หลังปี2542ถึงปัจจุบัน) นำเสนอข้อมูลเหล่านี้โดยใช้สถิติอัตราส่วน ร้อยละ ประกอบการบรรยาย และวิเคราะห์ ในบางประเด็นสำคัญ โดยนำตัวแปรมาหาความสัมพันธ์โดยใช้วิธี Crosstabulation เพื่อให้เข้าใจถึงสภาพลักษณะการอยู่อาศัย พฤติกรรมการดำรงชีวิตประจำวันอย่างชัดเจน

4.ประเมินความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยที่มีต่อการเดินทาง ค่าใช้จ่าย องค์ประกอบของโครงการตลอดจนระบบการจัดการ โดยกำหนดกรอบขององค์ประกอบเป็นกลุ่มๆและประเมิน ค่าความพอใจในแต่ละองค์ประกอบ และในแต่ละกลุ่ม โดยใช้ค่ามัธยฐานคณิต (\bar{X}) โดยกำหนดให้ค่าการประเมินที่สูงกว่า 3.00 แสดงว่ามีความพอใจในองค์ประกอบหรือกลุ่มนั้นๆ และประเมินความพอใจโดยรวมต่อโครงการ

5. สรุปผลจากการวิเคราะห์และข้อคิดเห็น ปัญหาที่ได้พบจากการวิจัย ตั้งประเด็นเพื่อเสนอแนะแนวทางในการแก้ปัญหา

6.จัดทำรายงานการวิจัย

แผนภาพที่ 4.1 แสดงบริเวณเขตห้วยขวางและระยะห่างการแจกแบบสอบถาม



ตารางที่ 4.6 จำนวนตัวอย่างเมื่อทราบจำนวนประชากร จำแนกตามระดับความคลาดเคลื่อนในการประมาณค่าที่ระดับความเชื่อมั่นในการเลือกตัวอย่าง

จำนวนประชากร (N)	จำนวนตัวอย่าง (n) ที่ระดับความคลาดเคลื่อน (e)					
	.+1%	.+2%	.+3%	.+4%	.+5%	.+10%
500	*	*	*	*	222	83
1,000	*	*	*	385	286	91
1,500	*	*	638	441	316	94
2,000	*	*	714	476	333	95
2,500	*	1,250	769	500	345	96
3,000	*	1,364	811	517	353	97
3,500	*	1,458	843	530	359	97
4,000	*	1,538	870	541	364	98
4,500	*	1,607	891	549	367	98
5,000	*	1,667	909	556	370	98
6,000	*	1,765	938	566	375	98
7,000	*	1,842	959	574	378	99
8,000	*	1,905	976	580	381	99
9,000	*	1,957	989	584	383	99
10,000	5,000	2,000	1,000	588	385	99
15,000	6,000	2,143	1,034	600	390	99
20,000	6,667	2,222	1,053	606	392	100
25,000	7,143	2,273	1,064	610	394	100
50,000	8,333	2,381	1,087	617	397	100
100,000	9,091	2,439	1,099	621	398	100
	10,000	2,500	1,111	625	400	100

ที่มา : STATISTICS ของ TARO YAMANE หน้า 886

หมายเหตุ : * มีการกระจายแบบโค้งไม่ปกติ จึงไม่เหมาะสมที่จะนำมาใช้

แผนภาพที่ 4.2 แสดงรายชื่ออพาร์ทเมนต์ที่ทำการแจกแบบสอบถามระยะใกล้ 0-800 เมตร จากสถานี

สถานี	ชื่ออพาร์ทเมนต์	สถานที่	ราคา	ห้อง / ชั้น	แบบสอบถาม		รูปภาพ
					ผู้ประกอบการ 1ชุด	ผู้เช่า 12ชุด	
ราคา 2000 - 3500 ระหว่างใกล้ 0-800 ม.(จากสถานีหัวขวง) ทั้งหมด 8 แห่ง							
1	ริชดาแมนชั่น	ช.ริชดา 14	2700		*	*	
2	ยูแมนชั่น	ช.ริชดา 14	3500		*	*	
3	จิรวรรณอพาร์ทเมนต์	ช.ริชดา 14	2800		*	*	
4	ธรมสรแมนชั่น	ถ.พระราชราษฎร์ปาเพ็ญ ช.14	3200		*	*	
5	J.S.MANSION	ถ.พระราชราษฎร์ปาเพ็ญ ช.5	3500		*	*	
6	ปิ่นจาดแมนชั่น	ถ.พระราชราษฎร์ปาเพ็ญ ช.7	3500				
7	มงคลอพาร์ทเมนต์	ถ.พระราชราษฎร์ปาเพ็ญ ช.6	3500		*	*	
8	สุดจิดอพาร์ทเมนต์	ถ.พระราชราษฎร์ปาเพ็ญ ช.12	3500		*	*	
ราคา 3001 - 4500 ระหว่างใกล้ 0-800 ม.(จากสถานีหัวขวง) ทั้งหมด 1 แห่ง							
1	หอมแมนชั่น	ช.ริชดา 14	3800		*	*	
ราคา 4501 - 5000 ระหว่างใกล้ 0-800 ม.(จากสถานีหัวขวง) ทั้งหมด 1 แห่ง							
1	วีไอพี เพลส	ช.ริชดา 14	4800		*	*	

แผนภาพที่ 4.3 แสดงรายชื่ออพาร์ทเมนต์ที่ทำการแจกแบบสอบถามระยะกลาง 800-1,500เมตร จากสถานี

สถานี	ชื่ออพาร์ทเมนต์	สถานที่	ราคา	ห้อง / ชั้น	แบบสอบถาม		รูปภาพ
					ผู้ประกอบการ 1 ชุด	ผู้อยู่อาศัย 12 ชุด	
ราคา 2000 - 3500 ระยะทางกลาง 801- 1500 ม. (จากสถานีวิทยขวาง) ทั้งหมด 8 แห่ง							
1	โชคชัยอพาร์ทเมนต์	ถ.สุทธิสารวินิจฉัย ซ.รุ่งเรือง	2500		*	*	
2	ยู.เอส. แมนชั่น	ถ.สุทธิสารวินิจฉัย ซ.รุดตประ	3000		*	*	
3	ไบเฟิร์นแมนชั่น	ซ.รัชดา 9	3200		*	*	
4	สำนักงานอพาร์ทเมนต์	ซ.รัชดา 7 นาทอง3	3000		*	*	
5	อยู่เจริญอพาร์ทเมนต์	ซ.รัชดา 6	3000		*	*	
6	กิ่งแก้วอพาร์ทเมนต์	ถ.สุทธิสารวินิจฉัย ซ.รุดตประ	3000		*	*	
7	ณัฐวรรณ คอนโด	ถ.สุทธิสารวินิจฉัย ซ.รุดตประ	3500		*	*	
8	P.D.MANSION	ถ.สุทธิสารวินิจฉัย ซ.รุ่งเรือง	3500		*	*	
ราคา 3001 - 4500 ระยะทางกลาง 801-1500 ม. (จากสถานีวิทยขวาง) ทั้งหมด 1 แห่ง							
1	บ้านแก้วแมนชั่น	ซ.รัชดา 7 นาทอง1	4500		*	*	
ราคา 4501 - 5000 ระยะทางกลาง 801-1500 ม. (จากสถานีวิทยขวาง) ทั้งหมด 1 แห่ง							
1	พร้อมศิริแมนชั่น1	ซ.รัชดา 9	5000		*	*	

แผนภาพที่ 4.4 แสดงรายชื่ออพาร์ทเมนต์ที่ทำการแจกแบบสอบถามระยะไกล 1,500 เมตร

สถานี	ชื่ออพาร์ทเมนต์	สถานที่	ราคา	ห้อง / ชั้น	แบบสอบถาม		รูปภาพ
					ระยะเวลาการ 1 ชม.	ระยะเวลาที่ 12 ชม.	
ราคา 2000 - 3500 ระยะทางไกล 1501-สุดเขตนัยขวาง (จากสถานีวิทยขวาง) ทั้งหมด 8 แห่ง							
1	วีโรจน์อพาร์ทเมนต์	ช.สงปรางค์ ถ.อโศกดินแดง	2500		*	*	
2	Shake 77 mansion	ช.สงปรางค์ ถ.อโศกดินแดง	3500		*	*	
3	ดวงพรแมนชั่น	ช.รัชดา 3	3500		*	*	
4	เจริญอพาร์ทเมนต์	ช.รัชดา 1	3300		*	*	
5	พาราไดซ์เพลส	ช.รัชดา 1	3500				
6	ซินนี่อพาร์ทเมนต์	ช.รัชดา 3	3500				
7	บ้านฟ้ายศา	ช.รัชดา 3	3500		*	*	
8	ชัยณรงค์อพาร์ทเมนต์	ช.รัชดา 3	2700		*	*	
ราคา 3001 - 4500 ระยะทางกลาง 1501-สุดเขตนัยขวาง (จากสถานีวิทยขวาง) ทั้งหมด 1 แห่ง							
1	มิชชีแมนชั่น	ช.สงปรางค์ ถ.อโศกดินแดง	4500		*	*	
ราคา 4501 - 5000 ระยะทางกลาง 1501-สุดเขตนัยขวาง (จากสถานีวิทยขวาง) ทั้งหมด 1 แห่ง							
1	บารอนแมนชั่น	ช.รัชดา 3	5000		*	*	

บทที่ 5

ผลกระทบของรถไฟฟ้าที่มีต่อผู้ประกอบการ

จากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง ซึ่งเป็นผู้ประกอบการ(เจ้าของอพาร์ทเมนต์) จำนวน 26 ราย โดยผู้วิจัยได้ทำการสัมภาษณ์ตามประเด็นต่างๆดังนี้

5.1 ลักษณะพื้นฐานทางสังคม

5.1.1 เพศ - จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการจำนวน 26 รายพบว่าร้อยละ 69.2 เป็นเพศชายและเป็นเพศหญิงร้อยละ 30.8

5.1.2 อายุ - จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการจำนวน 26 รายพบว่ามีอายุอยู่ระหว่าง 55-60ปีสูงถึงร้อยละ 53.8

5.1.3 สถานภาพ - จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการจำนวน 26 รายพบว่ามีสถานภาพสมรสถึงร้อยละ 88.5 และสถานภาพโสดร้อยละ 11.5

5.1.4 ระดับการศึกษา - จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการจำนวน 26 รายพบว่ามีระดับการศึกษานุปริญญา อาชีวะ มัธยมศึกษา ปริญญาตรีคือ ร้อยละ 46.2 , ร้อยละ 30.8 และ ร้อยละ 15.4 ตามลำดับ

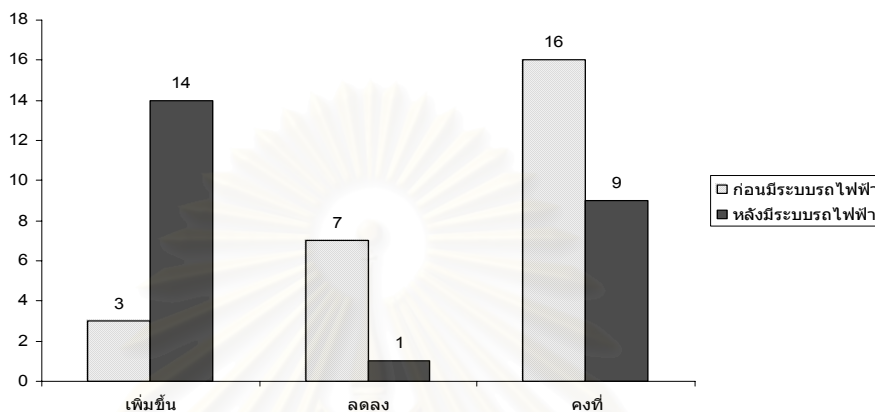
5.1.5 ที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน - จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการจำนวน 26 รายพบว่ามีที่อยู่อาศัยในปัจจุบันร้อยละ 50 อาศัยในคอนโดมิเนียม , ตึกแถว , อาคารพาณิชย์ รองลงมาคือ บ้านเดี่ยวร้อยละ 30.8และอาศัยในอพาร์ทเมนต์ ร้อยละ 11.5

5.1.6 อาชีพ - จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการจำนวน 26 รายพบว่าประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 53.8 ประกอบธุรกิจอพาร์ทเมนต์ให้เช่า ร้อยละ 34.6 อื่นๆ ร้อยละ 7.7 และประกอบอาชีพอิสระ(แพทย์ หนายความ สถาปนิก) ร้อยละ 3.8 จะพบว่าผู้ประกอบการได้มีการประกอบอาชีพอื่นๆควบคู่กับทำอพาร์ทเมนต์ไปด้วย

5.1.7 จำนวนผู้เช่า - จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการจำนวน 26 รายพบว่า ช่วงหลังมีจำนวนผู้เช่าเพิ่มขึ้นอย่างมาก เพิ่มขึ้น ร้อยละ 73

5.1.8 **ค่าเช่าห้อง** - จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการจำนวน 26 รายพบว่า ผู้ประกอบการร้อยละ 58 หลังจากมีระบบรถไฟฟ้ามีการขึ้นค่าเช่า

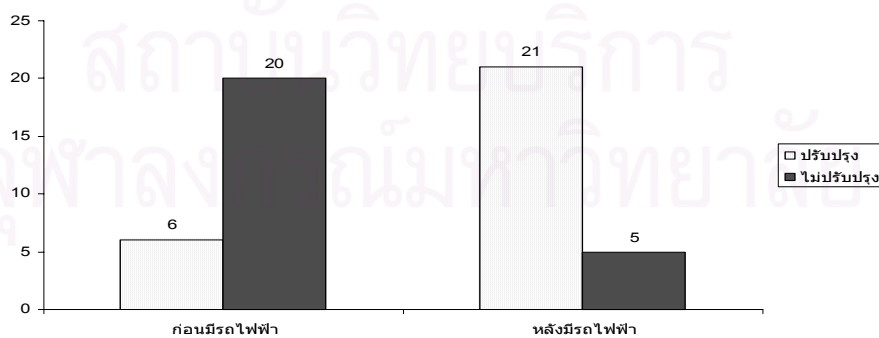
แผนภูมิที่ 5.1 เปรียบเทียบสัดส่วนผู้ประกอบการที่ทำการสำรวจจำแนกตามค่าเช่าทั้งก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า



5.1.9 **การเติบโตของอพาร์ทเมนต์** - จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการจำนวน 26 รายพบว่าเปรียบเทียบการเติบโตของอพาร์ทเมนต์ก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า มีการเปลี่ยนแปลงที่ชัดเจนคือมีการเติบโตของอพาร์ทเมนต์เพิ่มได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 53.8

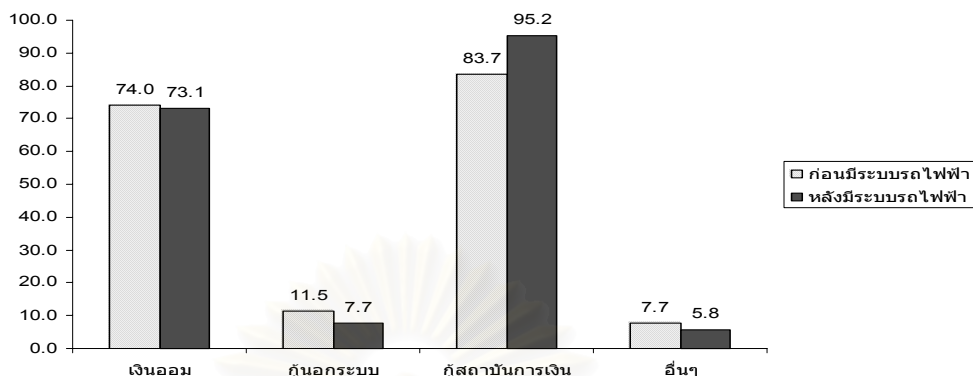
5.1.10 **การปรับปรุงอาคาร** - จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการจำนวน 26 รายพบว่า ผู้ประกอบการร้อยละ 80 หลังจากมีระบบรถไฟฟ้ามีการปรับปรุงอาคาร

แผนภูมิที่ 5.2 สัดส่วนผู้ประกอบการที่ทำการสำรวจจำแนกตามการปรับปรุงอาคารก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า



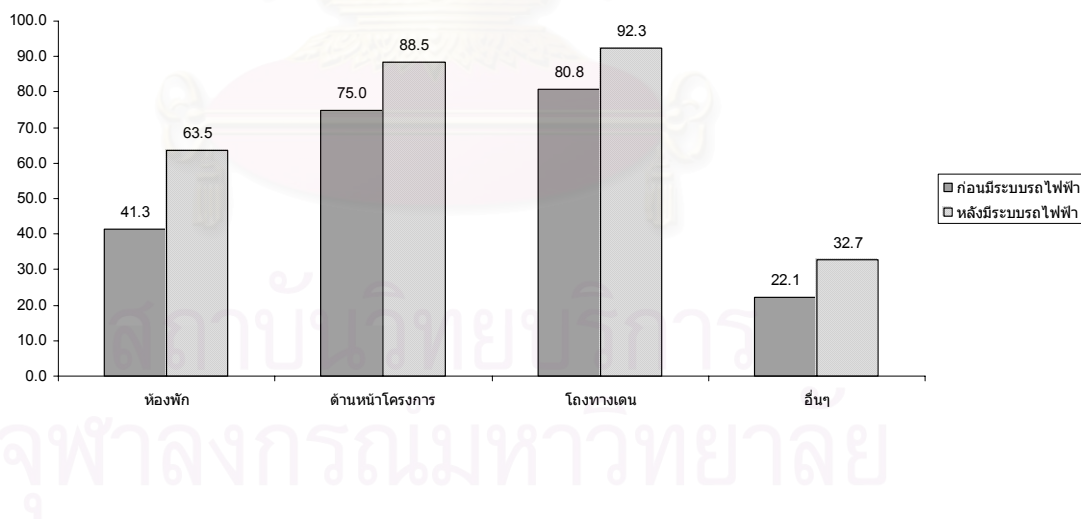
5.1.11 **แหล่งที่มาของเงินทุน** - จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการจำนวน 26 รายพบว่า ช่วงก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้าที่มาของแหล่งเงินทุนยังคงเป็นกู้จากสถาบันการเงินซึ่งมีสัดส่วนที่เพิ่มขึ้น รองลงมาคือ เงินออม กู้นอกระบบและอื่นๆ

แผนภูมิที่ 5.3 สัดส่วนผู้ประกอบการที่ทำการสำรวจจำแนกตามแหล่งที่มาของเงินทุนก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า



5.1.12 ส่วนที่เลือกทำการปรับปรุง - จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการจำนวน 26 รายพบว่าทั้งช่วงก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้าบริเวณที่เลือกทำการปรับปรุงโคงทางเดิน , ด้านหน้าโครงการและ ห้องพักตามลำดับ

แผนภูมิที่ 5.4 สัดส่วนผู้ประกอบการที่ทำการสำรวจจำแนกตามส่วนที่เลือกทำการปรับปรุงก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า



5.2 ทักษะของผู้ประกอบการในการลงทุนโครงการอพาร์ทเมนต์

ผู้วิจัยได้ทำการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์ จำนวน 26 โครงการโดยผู้วิจัยได้ทำการสัมภาษณ์ตามประเด็นต่างๆดังนี้

ตารางที่ 5.1 สรุปทักษะของผู้ประกอบการในการลงทุนโครงการอพาร์ทเมนต์

สถานี	ชื่ออพาร์ทเมนท์	สถานที่	ราคา	โครงการรถไฟฟ้ามีผลต่อการลงทุนโครงการ	ควรจะมีการจับจองพื้นที่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าเพื่อเป็นการลงทุนโครงการใหม่	ต้องการทำเลที่สภาพแวดล้อมที่ดี มีการเว้นเงินของแนวอาคารอย่างเหมาะสม ไม่แออัดเกินไปนัก
A.ราคา 2000 - 3500 ระหว่างใกล้ 0-800 ม.(จากสถานีหน่วยขวาง) ทั้งหมด 8 แห่ง						
1	รัชดาแมนชั่น	ช.รัชดา 14	2700	*	*	*
2	ยูแมนชั่น	ช.รัชดา 14	3500	*	*	*
3	ฉัตรรณอพาร์ทเมนท์	ช.รัชดา 14	2800	*	*	*
4	ธรมศรมแมนชั่น	ถ.ประชากรราชบุรีป่าเตี้ย ช.14	3200	*	*	*
5	J.S.MANSION	ถ.ประชากรราชบุรีป่าเตี้ย ช.5	3500	*	*	*
6	มงคลอพาร์ทเมนท์	ถ.ประชากรราชบุรีป่าเตี้ย ช.6	3500	*	*	*
7	สุดจรีอพาร์ทเมนท์	ถ.ประชากรราชบุรีป่าเตี้ย ช.12	3500	*	*	*
ราคา 3001 - 4500 ระหว่างใกล้ 0-800 ม.(จากสถานีหน่วยขวาง) ทั้งหมด 1 แห่ง						
1	หอมแมนชั่น	ช.รัชดา 14	3800	*	*	*
ราคา 4501 - 5000 ระหว่างใกล้ 0-800 ม.(จากสถานีหน่วยขวาง) ทั้งหมด 1 แห่ง						
1	วีไอพี เพลส	ช.รัชดา 14	4800	*	*	*
B.ราคา 2000 - 3500 ระหว่างกลาง 801- 1500 ม. (จากสถานีหน่วยขวาง) ทั้งหมด 8 แห่ง						
1	โชคชัยอพาร์ทเมนท์	ถ.สุทธิสารวินิจฉัย ช.รุ่งเรือง	2500	*	*	*
2	ยู.เอส.แมนชั่น	ถ.สุทธิสารวินิจฉัย ช.รสุดประ	3000	*	*	*
3	ใบเฟิร์นแมนชั่น	ช.รัชดา 9	3200	*	*	*
4	สำนักทองอพาร์ทเมนท์	ช.รัชดา 7 นาทอง3	3000	*	*	*
5	อยู่เจริญอพาร์ทเมนท์	ช.รัชดา 6	3000	*	*	*
6	กิ่งแก้วอพาร์ทเมนท์	ถ.สุทธิสารวินิจฉัย ช.รสุดประ	3000	*	*	*
7	ณัฐวรม คอร์ท	ถ.สุทธิสารวินิจฉัย ช.รสุดประ	3500	*	*	*
ราคา 3001 - 4500 ระหว่างกลาง 801-1500 ม. (จากสถานีหน่วยขวาง) ทั้งหมด 1 แห่ง						
1	บ้านแก้วแมนชั่น	ช.รัชดา 7 นาทอง1	4500	*	*	*
ราคา 4501 - 5000 ระหว่างกลาง 801-1500 ม. (จากสถานีหน่วยขวาง) ทั้งหมด 1 แห่ง						
1	พร้อมศิริแมนชั่น1	ช.รัชดา 9	5000	*	*	*
C.ราคา 2000 - 3500 ระหว่างไกล 1501-สุดเขตหน่วยขวาง (จากสถานีหน่วยขวาง) ทั้งหมด 8 แห่ง						
1	วิโรจน์อพาร์ทเมนท์	ช.สร้งปรางค์ ถ.อโศกดินแดง	2500	*	*	*
2	Shake 77 mansion	ช.สร้งปรางค์ ถ.อโศกดินแดง	3500	*	*	*
3	ดวงพรแมนชั่น	ช.รัชดา 3	3500	*	*	*
4	เจริญอพาร์ทเมนท์	ช.รัชดา 1	3300	*	*	*
5	บ้านฝ้ายคำ	ช.รัชดา 3	3500	*	*	*
6	ชัยมรงค์อพาร์ทเมนท์	ช.รัชดา 3	2700	*	*	*
ราคา 3001 - 4500 ระหว่างกลาง 1501-สุดเขตหน่วยขวาง (จากสถานีหน่วยขวาง) ทั้งหมด 1 แห่ง						
1	มิชชั่นแมนชั่น	ช.สร้งปรางค์ ถ.อโศกดินแดง	4500	*	*	*
ราคา 4501 - 5000 ระหว่างกลาง 1501-สุดเขตหน่วยขวาง (จากสถานีหน่วยขวาง) ทั้งหมด 1 แห่ง						
1	บารอนแมนชั่น	ช.รัชดา 3	5000	*	*	*

จากตารางที่ 5.1 จะสรุปทัศนคติของผู้ประกอบการในการลงทุนโครงการอพาร์ทเมนต์ หลังจากมีระบบรถไฟฟ้าได้ดังนี้

ผู้ประกอบการร้อยละ 90 คิดว่าโครงการรถไฟฟ้ามีผลต่อการลงทุนโครงการ

ผู้ประกอบการร้อยละ 90 เห็นว่าควรจะมีการจับจองพื้นที่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าเพื่อเป็นการลงทุนโครงการใหม่แต่ความจริงแล้วประชากรไม่สามารถย้ายออกจากพื้นที่ได้ เว้นแต่มีการย้ายที่ทำงาน

ผู้ประกอบการ ร้อยละ 92 ต้องการทำเลที่สภาพแวดล้อมที่ดี มีการเว้นเว้นของแนวอาคารอย่างเหมาะสม ไม่แออัดเกินไปนัก

รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนส่งผลกระทบต่อการลงทุนของผู้ประกอบการและส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงหลายด้าน เช่น การเพิ่มค่าเช่าห้อง , ปรับปรุงเพิ่มขึ้นโดยเลือกที่จะปรับปรุงโถงทางเดิน , ด้านหน้าโครงการและ ห้องพักตามลำดับ , การกู้เงินจากสถาบันการเงินเพิ่มขึ้น จะเห็นว่าจากการมีระบบรถไฟฟ้าทำให้มีความตื่นตัวของการลงทุนธุรกิจประเภทอพาร์ทเมนต์ให้เช่าเพิ่มมากขึ้น

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 6

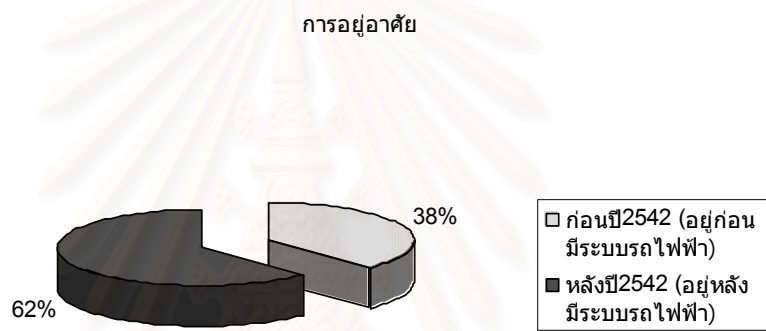
ผลกระทบของรถไฟฟ้าที่มีต่อผู้อยู่อาศัย

6.1 ลักษณะทางสังคม

6.1.1 การเข้าอยู่อาศัยในเขตห้วยขวาง

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 338 รายพบว่าประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้าร้อยละ 38.2 และประชากรที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้าร้อยละ 61.8 โดยส่วนใหญ่เป็นกลุ่มราคาถูก ระดับราคา 2000-3500 บาทต่อเดือนมากที่สุด

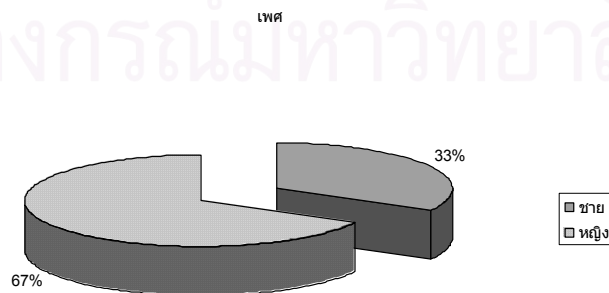
แผนภูมิที่ 6.1. สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามระยะเวลาในการเข้าอยู่อาศัย



6.1.2 เพศ

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 338 รายพบว่าประชากรเป็นเพศชายร้อยละ 33.14 , เพศหญิงร้อยละ 66.86

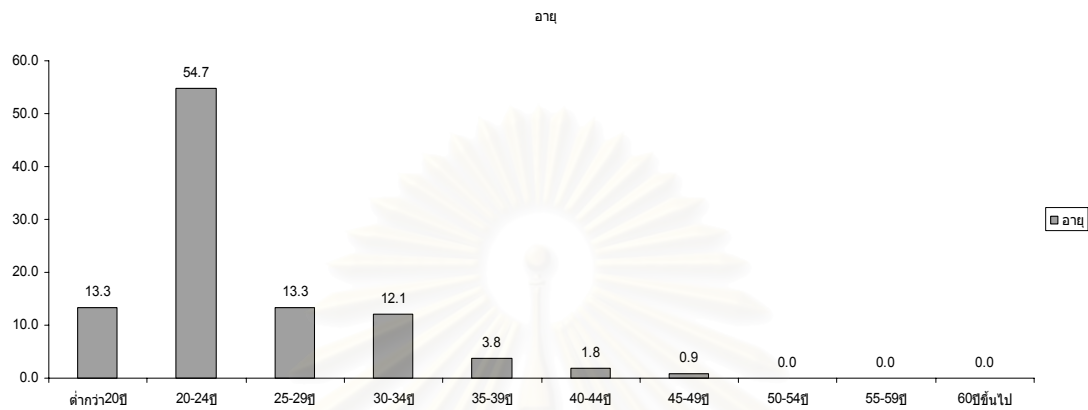
แผนภูมิที่ 6.2. สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามเพศของประชากร



6.1.3 อายุ

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 338 รายพบว่าอายุ 20-24 ปี ร้อยละ 54.7 เป็นช่วงอายุที่มีจำนวนมากที่สุด

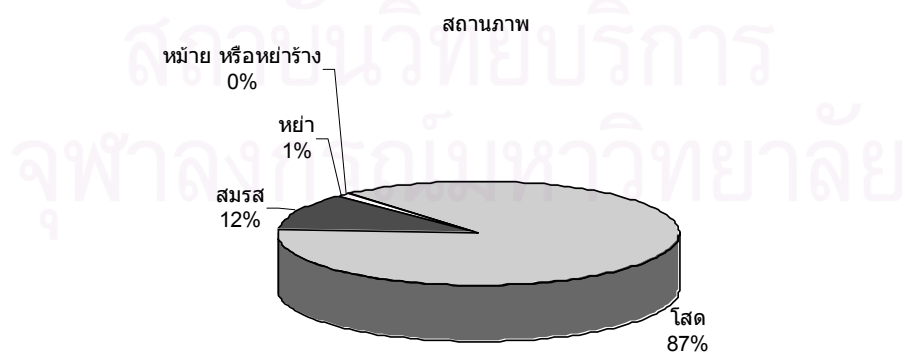
แผนภูมิที่ 6.3 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามอายุของประชากร



6.1.4 สถานภาพ

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 338 รายพบว่า มีสถานภาพโสดถึงร้อยละ 87 , สมรสร้อยละ 12 และหย่าร้อยละ 1

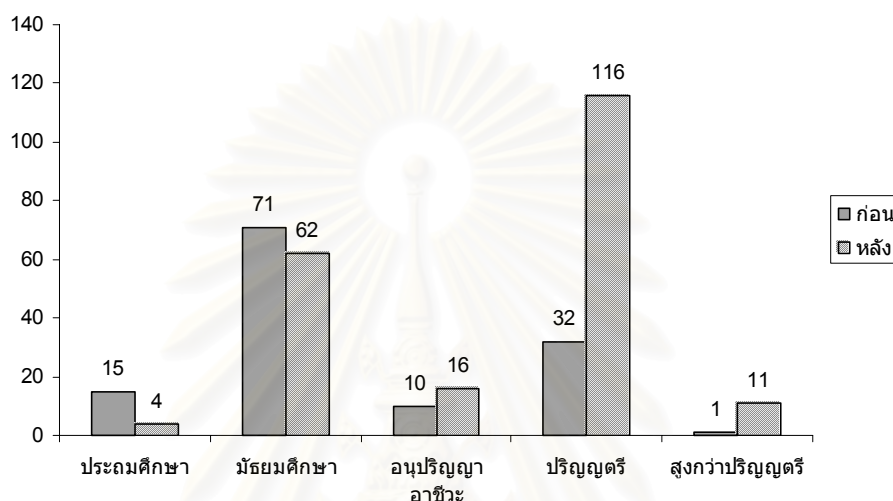
แผนภูมิที่ 6.4 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามอายุ



6.1.5 ระดับการศึกษา

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 338 ราย หลังจากมีระบบรถไฟฟ้ามีการเพิ่มขึ้นของระดับการศึกษาถึงร้อยละ 30.7

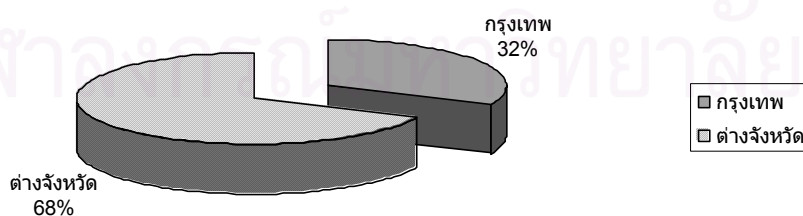
แผนภูมิที่ 6.5 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามระดับการศึกษาทั้งก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า



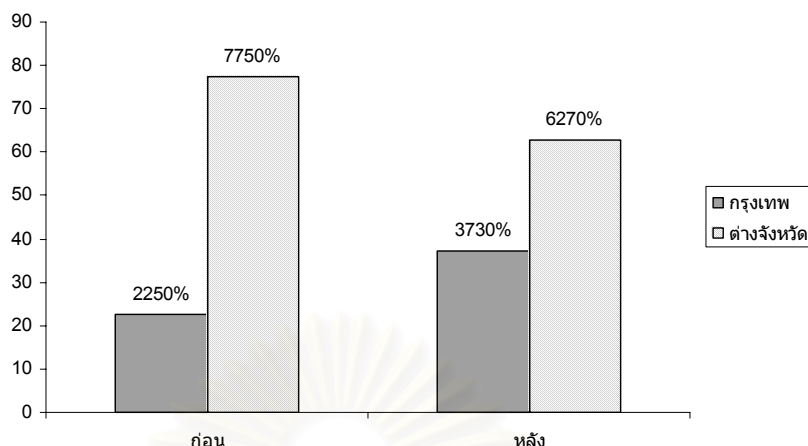
6.1.6 ภูมิลำเนา

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 338 รายพบว่ามีการมีประชากรที่มีภูมิลำเนาอยู่ต่างจังหวัดร้อยละ 68 และภูมิลำเนากรุงเทพร้อยละ 32

แผนภูมิที่ 6.6 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามภูมิลำเนา



แผนภูมิที่ 6.7 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามภูมิลำเนาทั้งก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า

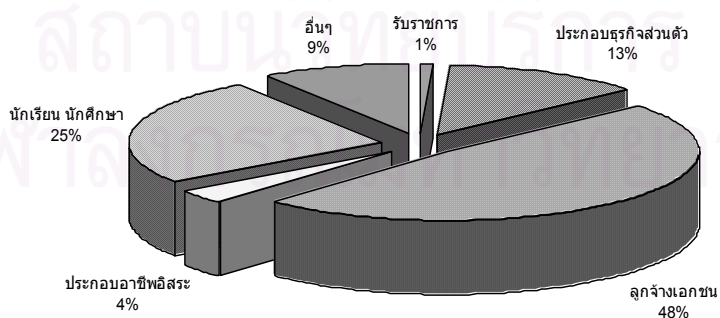


หลังจากมีระบบรถไฟฟ้ามีสัดส่วนเพิ่มขึ้นของผู้อยู่อาศัยภูมิลำเนาในกรุงเทพฯมากขึ้น

6.1.7 อาชีพ

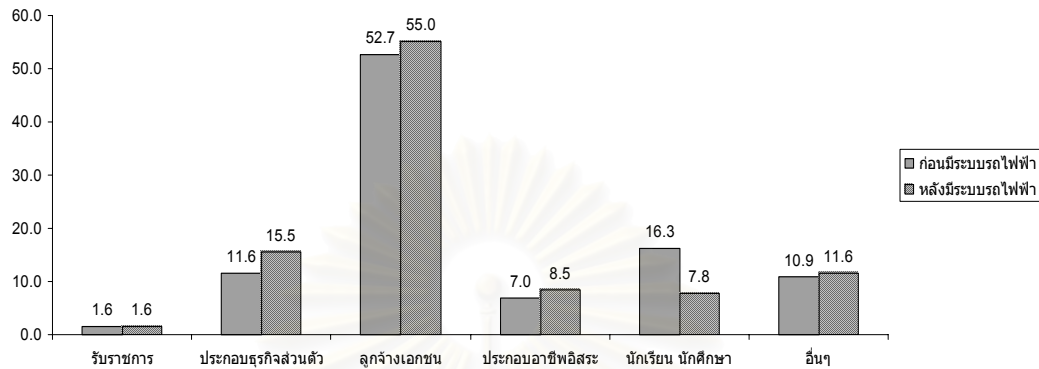
จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 338 ราย พบว่าประชากรมีอาชีพเป็นลูกจ้างเอกชนร้อยละ 46 , นักเรียนนักศึกษาร้อยละ 25 , ประกอบธุรกิจส่วนตัวร้อยละ 13 , อื่นๆร้อยละ 9 , ประกอบอาชีพอิสระร้อยละ 4 และรับราชการร้อยละ 1

แผนภูมิที่ 6.8 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามอาชีพ



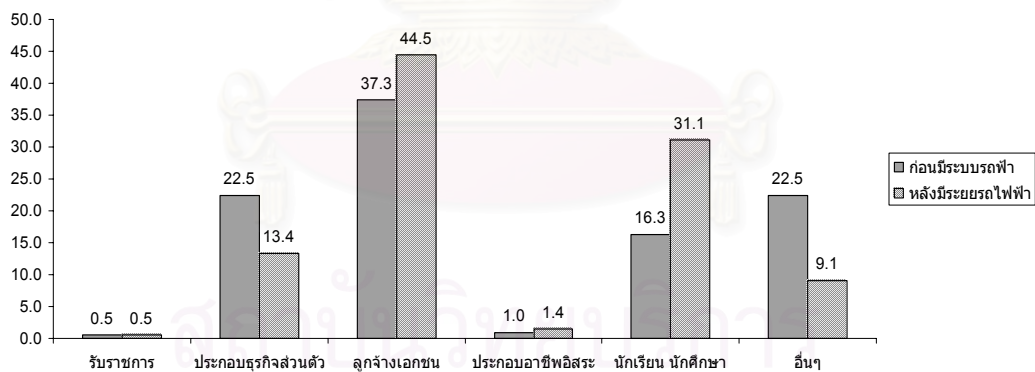
กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า(ก่อนปี 2542)

แผนภูมิที่ 6.9 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามอาชีพที่อยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า
เปรียบเทียบทั้งก่อนมีและหลังมีระบบรถไฟฟ้า



กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า(หลังปี 2542)

แผนภูมิที่ 6.10 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามอาชีพที่อยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า
เปรียบเทียบทั้งก่อนมีและหลังมีระบบรถไฟฟ้า

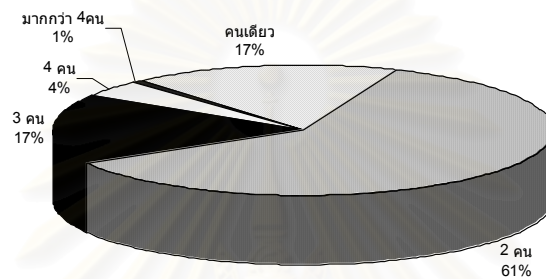


ผลกระทบของรถไฟฟ้าก่อให้เกิดการเพิ่มขึ้นของอาชีพ ซึ่งจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 338 ราย พบว่าประชากรทั้งเข้ามาอยู่ก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า มีอาชีพลูกจ้างเพิ่มขึ้นส่วนเมื่อมีรถไฟฟ้าแล้วมีการเพิ่มขึ้นของนักศึกษา

6.1.8 จำนวนผู้พักอาศัย

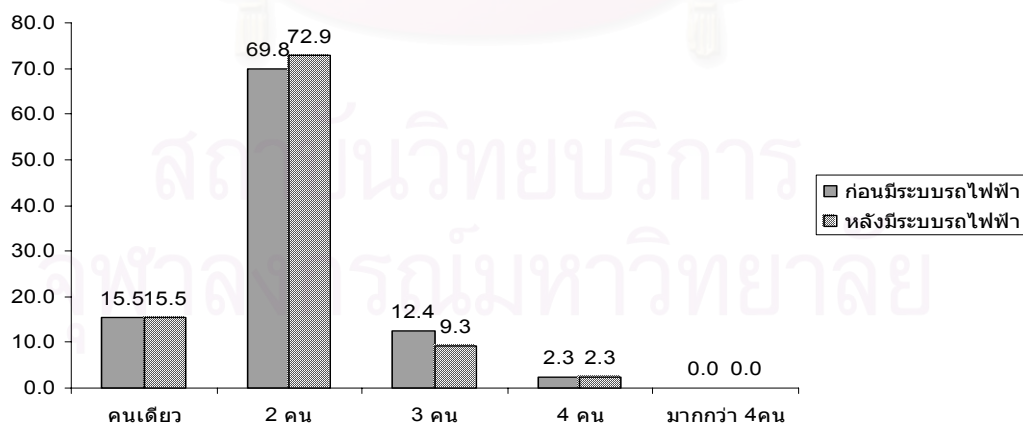
จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 338 รายพบว่าประชากรมีจำนวนคนพักต่อห้อง 2คนมีร้อยละ 61 , คนพักต่อห้อง 3 คนร้อยละ17 , คนพักต่อห้องคนเดียวร้อยละ17 , คนพักต่อห้อง 4คนร้อยละ4 และ คนพักต่อห้องมากกว่า4คนร้อยละ1

แผนภูมิที่6.11 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามจำนวนคนพักอาศัย



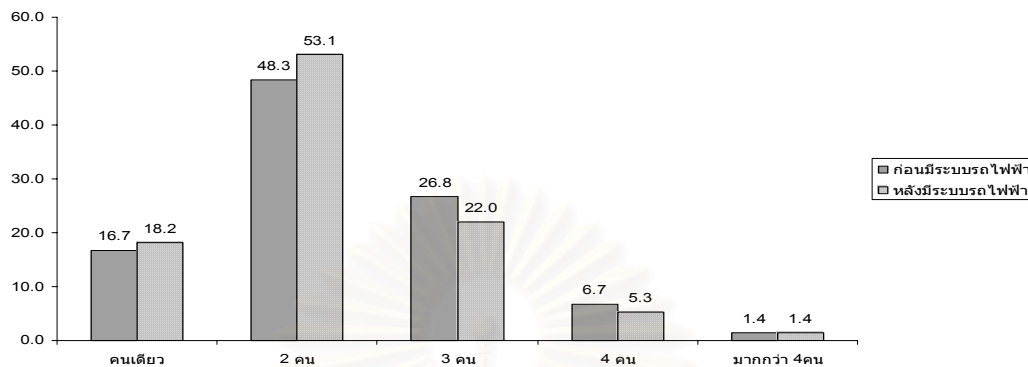
กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า(ก่อนปี 2542)

แผนภูมิที่6.12 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามจำนวนคนพักอาศัยที่อยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า เปรียบเทียบทั้งก่อนมีและหลังมีระบบรถไฟฟ้า



กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า(หลังปี 2542)

แผนภูมิที่ 6.13 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามจำนวนคนพักอาศัยที่อยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า เปรียบเทียบทั้งก่อนมีและหลังมีระบบรถไฟฟ้า



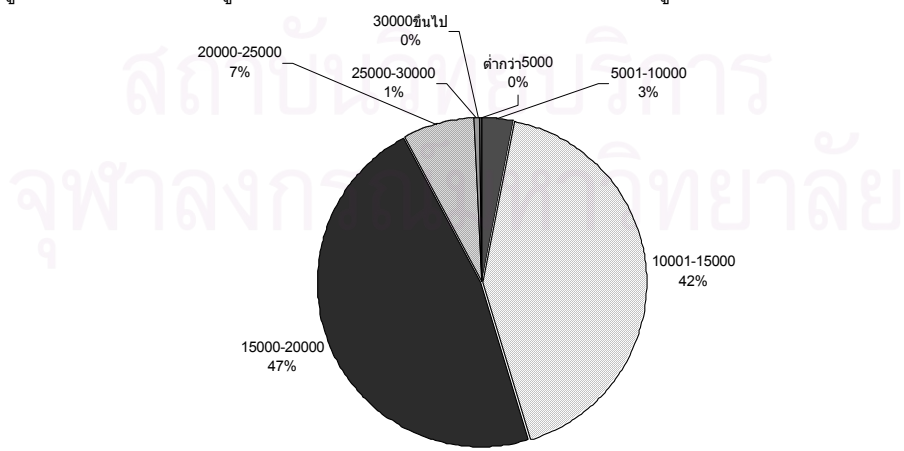
ผลกระทบของรถไฟฟ้าก่อให้เกิดการเพิ่มขึ้นของจำนวนคนพักต่อห้อง 2 คนเพิ่มขึ้นทั้งกลุ่มประชากรที่อยู่ก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า

6.2 ลักษณะเศรษฐกิจของผู้อยู่อาศัย

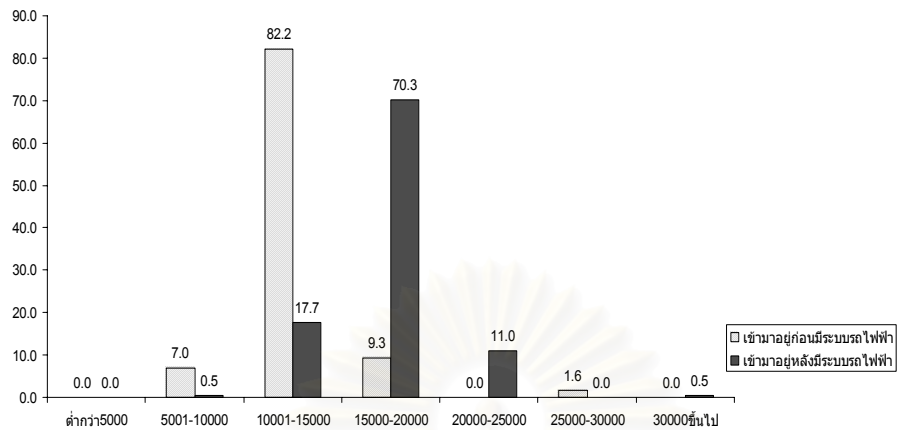
6.2.1 รายได้ของผู้เช่า ต่อห้อง / เดือน

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 338ราย พบว่าร้อยละ47มีรายได้ทั้งห้อง15,000-20,000บาทต่อห้อง / เดือน ,ร้อยละ42 มีรายได้ทั้งห้อง10,000-15,000บาทต่อ ห้อง / เดือน , ร้อยละ6.8มีรายได้ทั้งห้อง20,000-25,000บาทต่อ ห้อง / เดือน , ร้อยละ3มีรายได้ทั้งห้อง5,000-10,000บาทต่อ ห้อง / เดือน , ร้อยละ0.6มีรายได้ทั้งห้อง25,000-30,000บาทต่อ ห้อง / เดือน และร้อยละ0.3มีรายได้ทั้งห้อง30,000 บาทต่อ ห้อง / เดือน

แผนภูมิที่ 6.14 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามรายได้ผู้เช่าทั้งห้อง



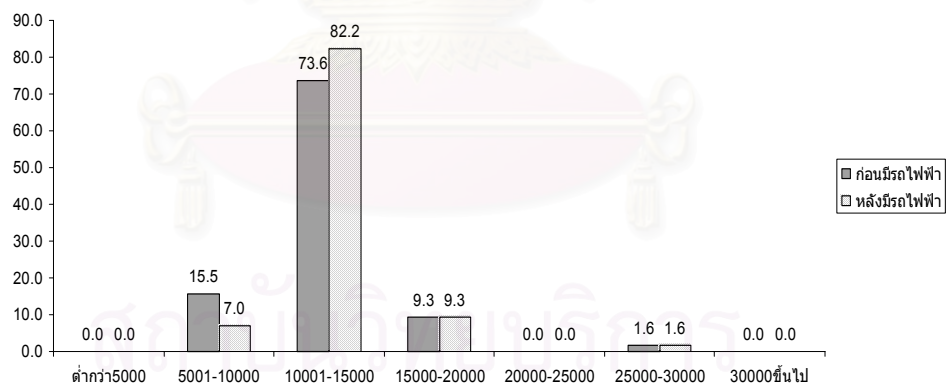
แผนภูมิที่ 6.15 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามรายได้ผู้เช่าทั้งห้องที่เข้ามาอยู่ก่อนและหลังระบบรถไฟฟ้า



หลังจากมีระบบรถไฟฟ้าส่งผลกระทบต่อ รายได้ของกลุ่มที่เข้ามาอยู่หลังรถไฟฟ้ารายได้ทั้งห้อง 15,000-20,000 บาทต่อเดือน เพิ่มขึ้นอย่างมากเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 61 และสามารถแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มได้ดังนี้

กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า(ก่อนปี 2542)

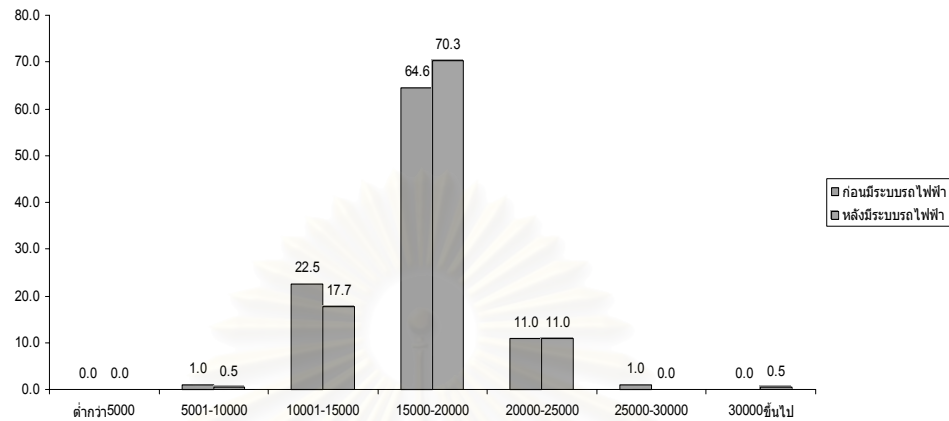
แผนภูมิที่ 6.16 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามรายได้ทั้งห้องที่อยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า เปรียบเทียบทั้งก่อนมีและหลังมีระบบรถไฟฟ้า



หลังจากมีระบบรถไฟฟ้าส่งผลกระทบต่อกลุ่มที่เข้าอยู่ก่อนระบบรถไฟฟ้าทำให้รายได้รวมที่เพิ่มขึ้นคือมีรายได้ทั้งห้อง 10,000-15,000 บาทต่อ ห้อง / เดือนเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.6

กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า(หลังปี 2542)

แผนภูมิที่ 6.17 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามรายได้ทั้งห้องที่อยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้าเปรียบเทียบกับก่อนมีและหลังมีระบบรถไฟฟ้า



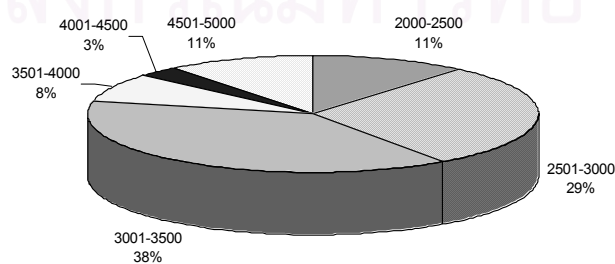
หลังจากมีระบบรถไฟฟ้าส่งผลกระทบต่อกลุ่มที่เข้ามาอยู่หลังระบบรถไฟฟ้าทำให้รายได้รวมที่เพิ่มขึ้นคือมีรายได้ทั้งห้อง 15,000-20,000 บาทต่อ ห้อง / เดือนเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 5.7

6.2.2 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับที่พักอาศัย

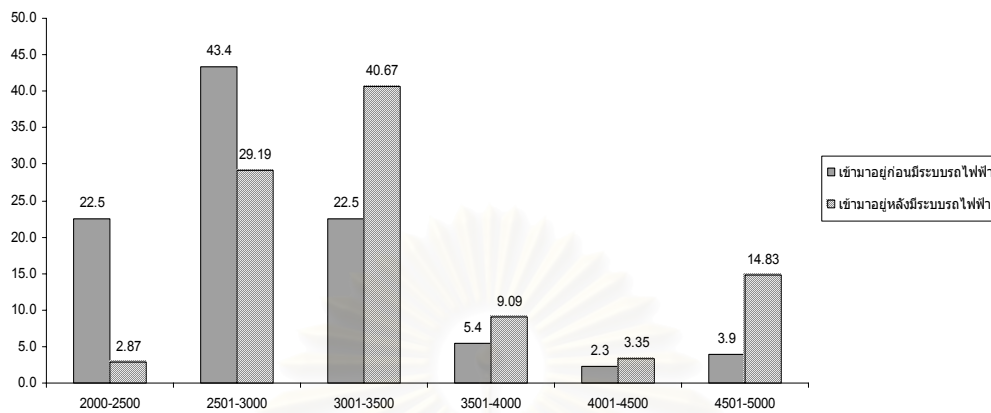
1. ค่าเช่าห้อง

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 338 รายพบว่าค่าเช่าห้องราคา 3,001-3,500 บาทต่อเดือน ร้อยละ 38 , ค่าเช่า 2,501-3,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 29 , ค่าเช่า 2,001-2,500 บาทต่อเดือน ร้อยละ 11 , ค่าเช่า 4,501-5,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 11 , ค่าเช่า 3,501-4,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 8 และ ค่าเช่า 4,001-4,500 บาทต่อเดือน ร้อยละ 3

แผนภูมิที่ 6.18 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามค่าเช่าห้อง



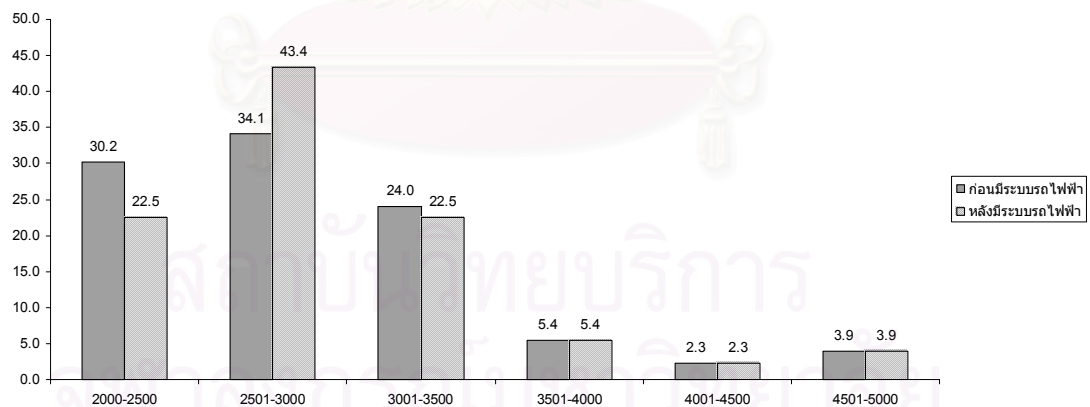
แผนภูมิที่ 6.19 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกค่าเช่าห้องที่เข้ามาอยู่ก่อนและหลังระบบ
รถไฟฟ้า



หลังจากมีระบบรถไฟฟ้าส่งผลกระทบต่อการเพิ่มขึ้นของค่าเช่าห้องและสามารถแบ่ง
ออกเป็น 2 กลุ่มได้ดังนี้

กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า(ก่อนปี 2542)

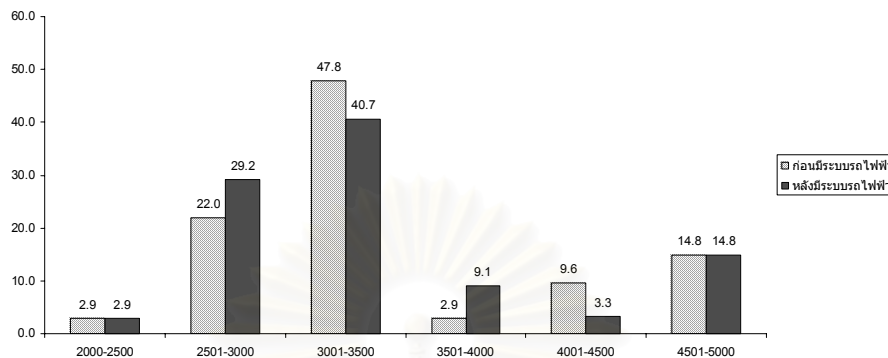
แผนภูมิที่ 6.20 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกค่าเช่าห้องของผู้ที่อยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า
เปรียบเทียบทั้งก่อนมีและหลังมีระบบรถไฟฟ้า



หลังจากมีระบบรถไฟฟ้าส่งผลกระทบต่อกลุ่มที่เข้ามาอยู่ก่อนระบบรถไฟฟ้าทำให้ค่าเช่า
ราคา 2,501-3,000 บาท / เดือน เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.3

กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า(หลังปี 2542)

แผนภูมิที่6.21 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกค่าเช่าห้องของผู้ที่อยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้าเปรียบเทียบกับก่อนมีและหลังมีระบบรถไฟฟ้า

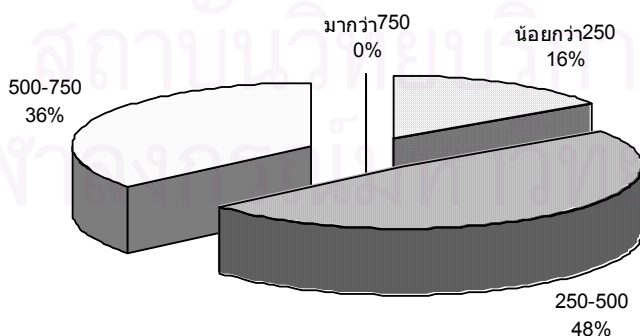


หลังจากมีระบบรถไฟฟ้าส่งผลกระทบต่อกลุ่มที่เช่าอยู่หลังระบบรถไฟฟ้าทำให้ค่าเช่าราคา 2,501-3,000 บาท / เดือน เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.2

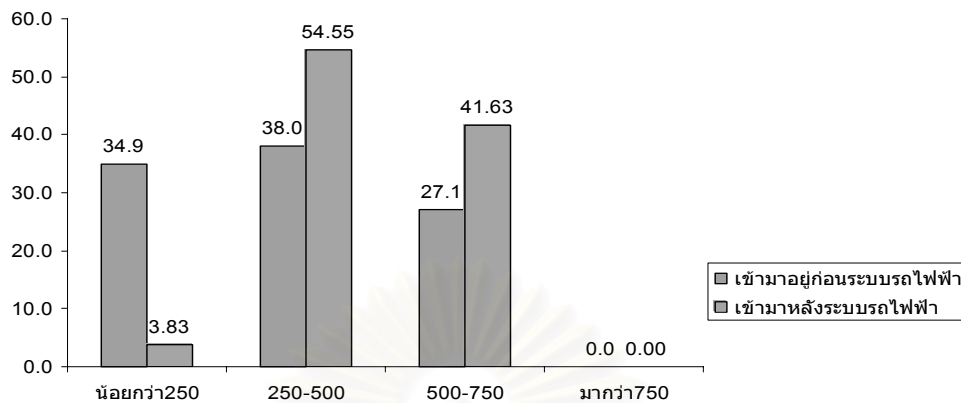
2. ค่าน้ำ / ค่าไฟ / ค่าโทรศัพท์ ต่อเดือน

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 338รายพบว่า ค่าน้ำ / ค่าไฟ / ค่าโทรศัพท์ ต่อเดือน250-500 บาทต่อเดือน ร้อยละ48 , 500-750บาทต่อเดือน ร้อยละ 36 , น้อยกว่า250บาทต่อเดือน ร้อยละ 16

แผนภูมิที่6.22 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามค่าน้ำ / ค่าไฟ / ค่าโทรศัพท์



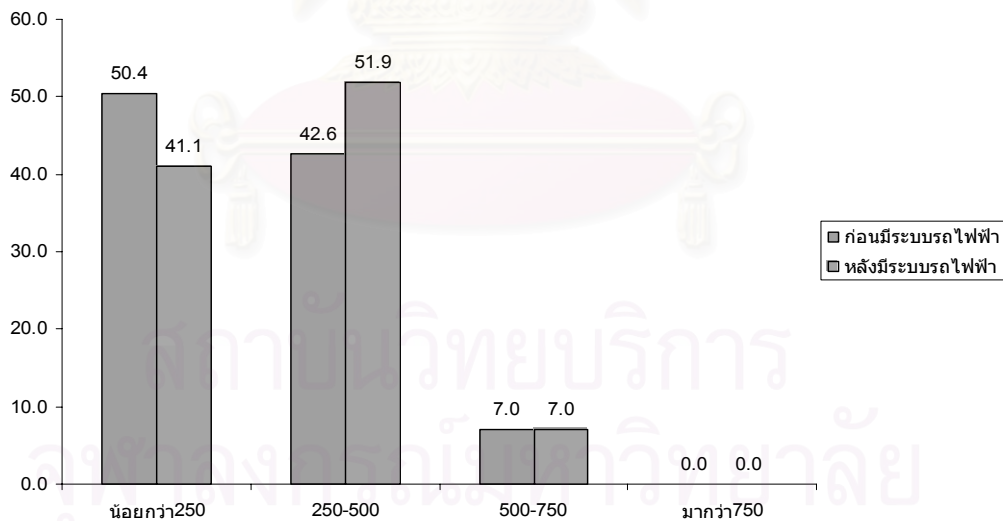
แผนภูมิที่ 6.23 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกค่าน้ำ / ค่าไฟ / ค่าโทรศัพท์ ที่เข้ามาอยู่ก่อน และหลังระบบรถไฟฟ้า



หลังจากมีระบบรถไฟฟ้าส่งผลกระทบต่อการเพิ่มขึ้นค่าน้ำ / ค่าไฟ / ค่าโทรศัพท์ และสามารถแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มได้ดังนี้

กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า(ก่อนปี 2542)

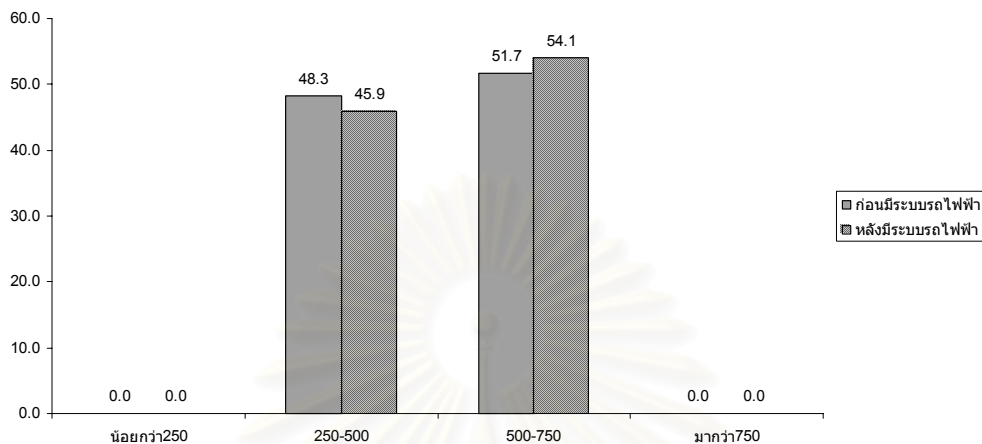
แผนภูมิที่ 6.24 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามจำนวนตามค่าน้ำ / ค่าไฟ / ค่าโทรศัพท์ ที่อยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้าเปรียบเทียบกับทั้งก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า



หลังจากมีระบบรถไฟฟ้าส่งผลกระทบต่อกลุ่มที่เข้าอยู่ก่อนระบบรถไฟฟ้าทำให้ค่าน้ำ / ค่าไฟ / ค่าโทรศัพท์ ราคา 250-500 บาท / เดือน เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.3

กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า(หลังปี 2542)

แผนภูมิที่6.25 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามจำนวนตามค่าน้ำ / ค่าไฟ / ค่าโทรศัพท์ ที่อยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้าเปรียบเทียบกับก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า

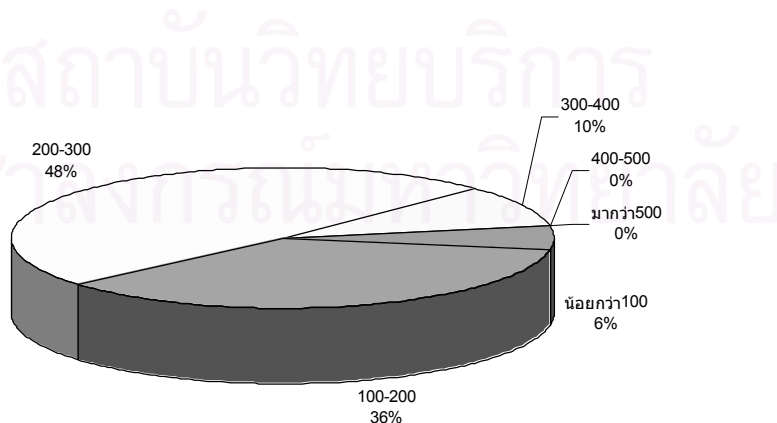


หลังจากมีระบบรถไฟฟ้าส่งผลกระทบต่อกลุ่มที่เข้ามาอยู่หลังระบบรถไฟฟ้าทำให้ค่าน้ำ / ค่าไฟ / ค่าโทรศัพท์ ราคา500-750บาท / เดือน เพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ2.4

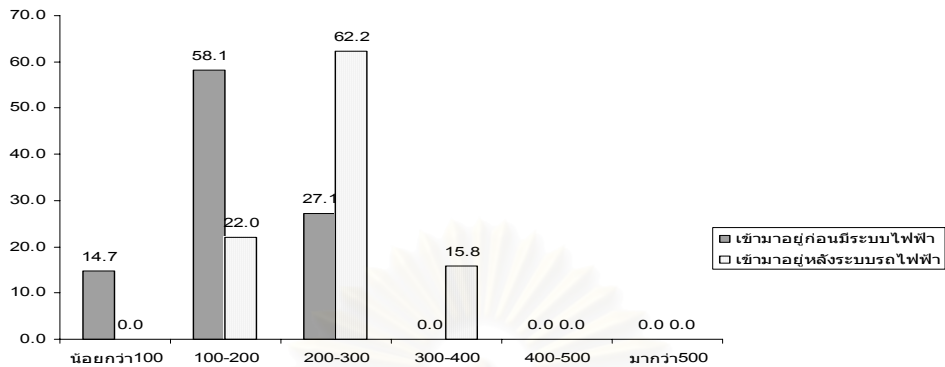
3. ค่าส่วนกลาง / ค่ายามรักษาความปลอดภัย ต่อเดือน

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 338รายพบว่าค่าส่วนกลาง / ค่ายาม 200-300บาทต่อเดือน ร้อยละ 48 , 100-200บาทต่อเดือน ร้อยละ 36 , 300-400บาทต่อเดือน ร้อยละ 10และ น้อยกว่า 100ร้อยละ 6

แผนภูมิที่6.26 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามค่าส่วนกลาง / ค่ายามรักษาความปลอดภัย ต่อเดือน



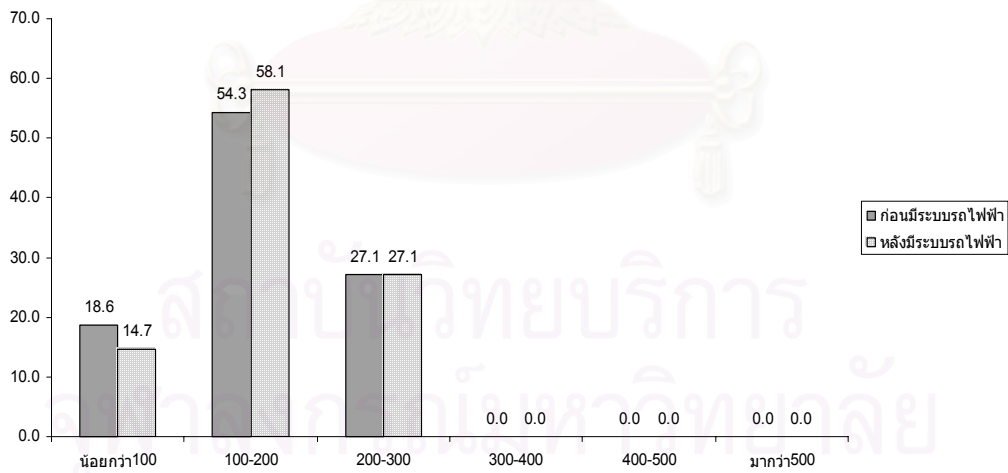
แผนภูมิที่ 6.27 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกค่าส่วนกลาง / ค่ายามรักษาความปลอดภัย ต่อเดือนที่เข้ามาอยู่ก่อนและหลังระบบรถไฟฟ้า



หลังจากมีระบบรถไฟฟ้าส่งผลกระทบต่อการเพิ่มขึ้นของค่าส่วนกลาง / ค่ายามรักษาความปลอดภัยราคา 200-300 บาท / เดือน ถึงร้อยละ 35.1 และสามารถแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มได้ดังนี้

กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า (ก่อนปี 2542)

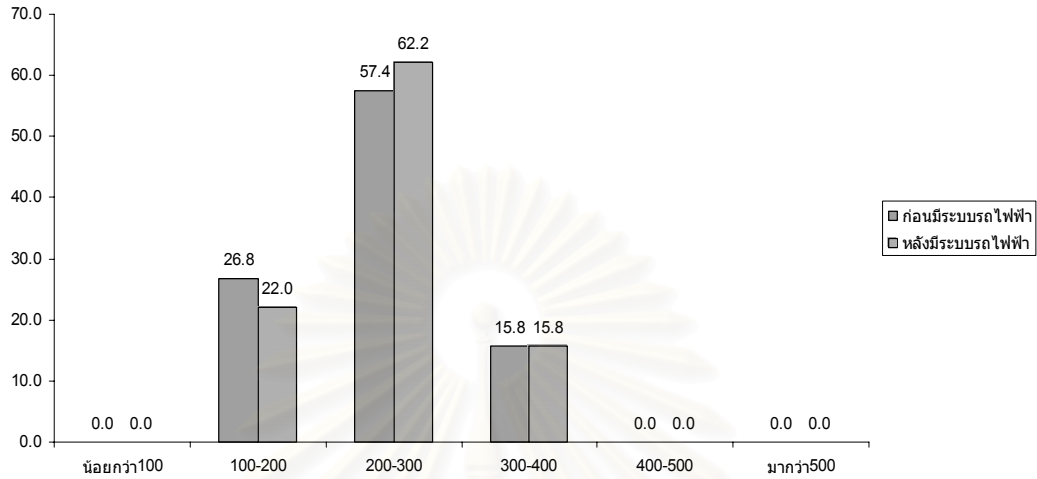
แผนภูมิที่ 6.28 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามจำนวนตามค่าส่วนกลาง / ค่ายามรักษาความปลอดภัย ที่อยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้าเปรียบเทียบกับก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า



หลังจากมีระบบรถไฟฟ้าส่งผลกระทบต่อให้มีการเพิ่มขึ้นต่อกลุ่มที่เข้าอยู่ก่อนระบบรถไฟฟ้าคือ ค่าส่วนกลาง / ค่ายามรักษาความปลอดภัยราคา 100-200 บาท / เดือน ร้อยละ 3.8

กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า(หลังปี 2542)

แผนภูมิที่6.29 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามจำนวนตามค่าส่วนกลาง / ค่ายามรักษาความปลอดภัย ที่อยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้าเปรียบเทียบกับทั้งก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า

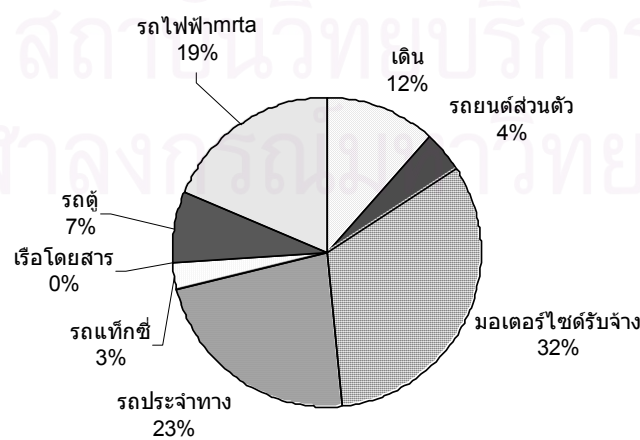


หลังจากมีระบบรถไฟฟ้าส่งผลกระทบต่อให้มีการเพิ่มขึ้นต่อกลุ่มที่เข้ามาอยู่หลังระบบรถไฟฟ้าคือ ค่าส่วนกลาง / ค่ายามรักษาความปลอดภัยราคา200-200บาท / เดือน ร้อยละ 4.8

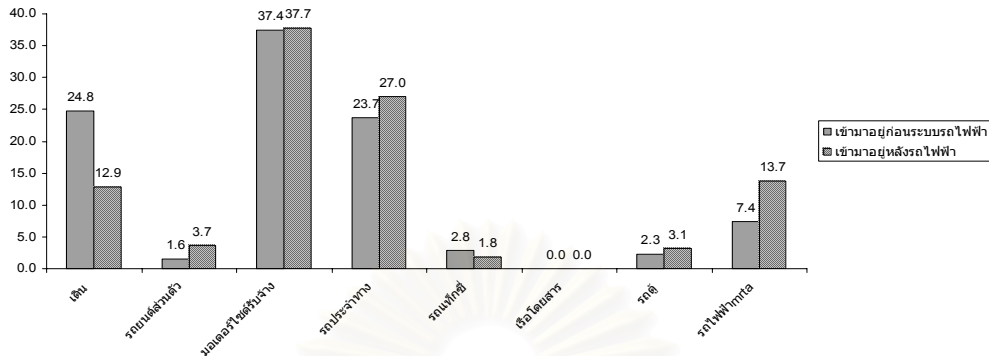
6.2.3 การเดินทางระหว่างที่พักอาศัยกับแหล่งงาน

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 338 รายพบว่าการเดินทางโดย มอเตอร์ไซด์รับจ้างร้อยละ32 , รถประจำทางร้อยละ 23 , รถไฟฟ้าMRTAร้อยละ19 เดินร้อยละ 12 , รถตู้ร้อยละ 7 , รถยนต์ส่วนตัวร้อยละ4 และ รถแท็กซี่ร้อยละ 3

แผนภูมิที่6.30 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง



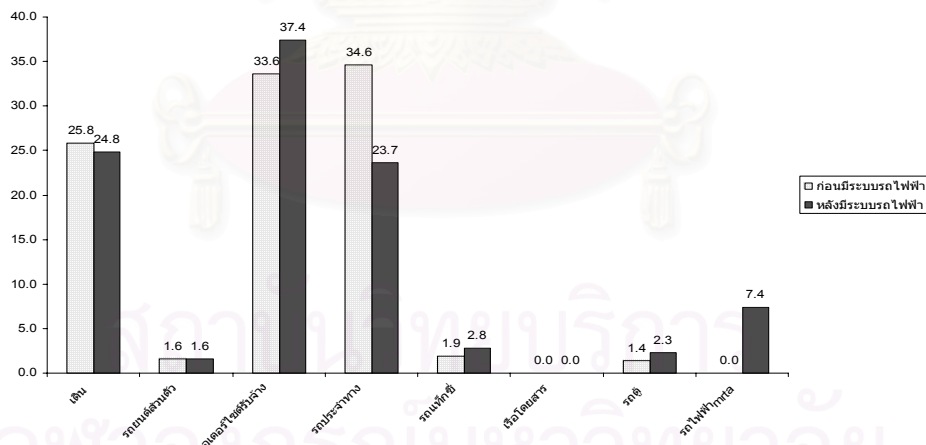
แผนภูมิที่ 6.31 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามรูปแบบการเดินทางที่เข้ามาอยู่ก่อนและหลังระบบรถไฟฟ้า



กลุ่มที่เข้ามาอยู่หลังรถไฟฟ้ามีการใช้มอเตอร์ไซด์รับจ้างและรถประจำทาง มากกว่า และสามารถแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มได้ดังนี้

กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า(ก่อนปี 2542)

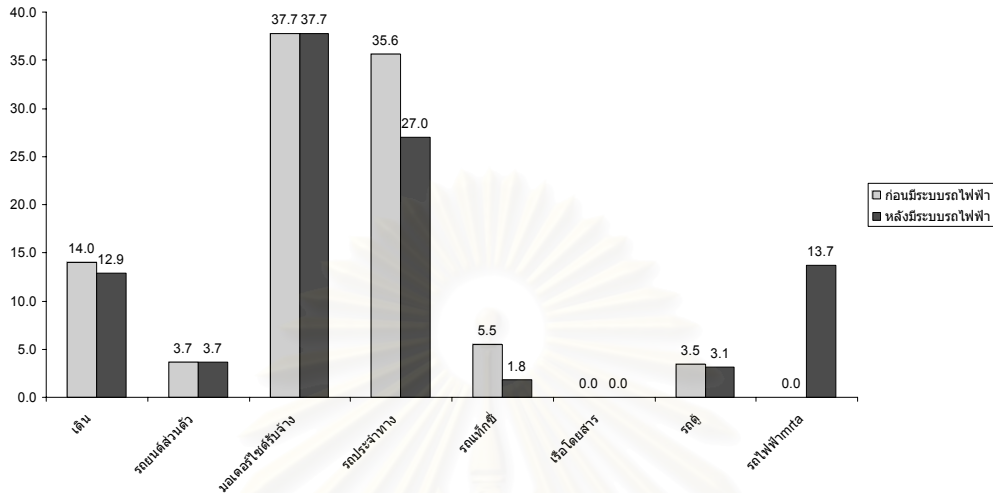
แผนภูมิที่ 6.32 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามจำนวนตามรูปแบบการเดินทางที่อยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้าเปรียบเทียบกับก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า



หลังจากมีระบบรถไฟฟ้าส่งผลกระทบต่อให้มีการเพิ่มขึ้นต่อกลุ่มที่เข้าอยู่ก่อนระบบรถไฟฟ้า คือมีการใช้รถมอเตอร์ไซด์รับจ้างเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.8

กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า(หลังปี 2542)

แผนภูมิที่6.33 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามจำนวนตามรูปแบบการเดินทางที่อยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้าเปรียบเทียบกับก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า

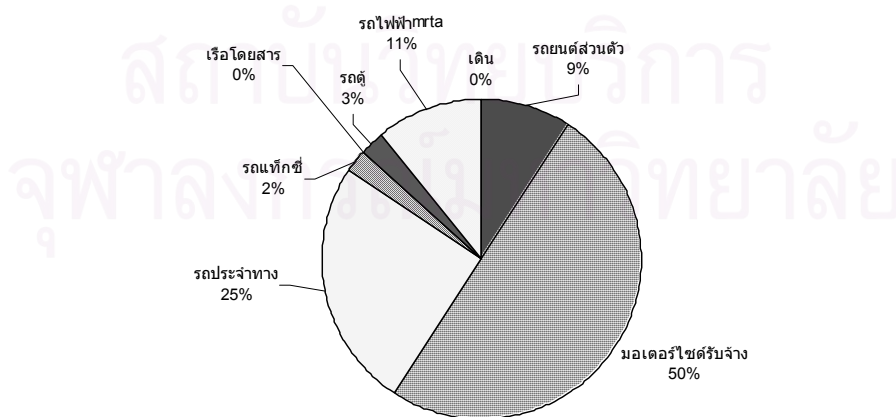


หลังจากมีระบบรถไฟฟ้าส่งผลกระทบต่อกลุ่มที่เข้ามาอยู่หลังระบบรถไฟฟ้า คือมีการใช้รถประจำทางลดลง การเดินลดลง และการใช้รถไฟฟ้ามากกว่ากลุ่มเข้าอยู่ก่อน

6.2.4 ค่าใช้จ่ายในการการเดินทางระหว่างที่พักอาศัยกับแหล่งงาน

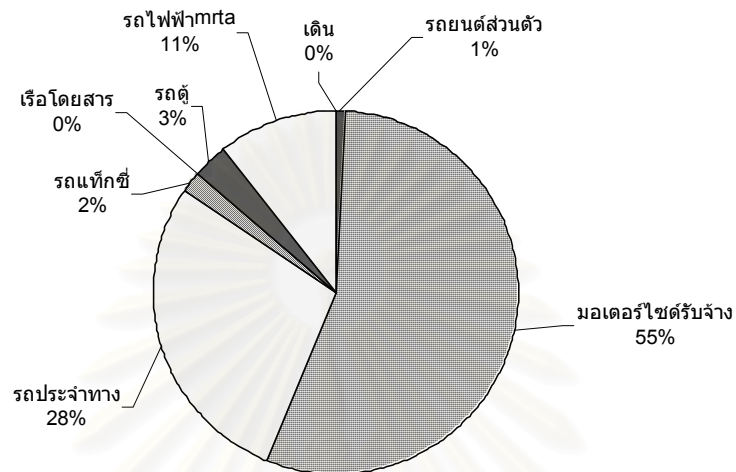
จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 338 รายพบว่าค่าใช้จ่ายในการเดินทางโดย มอเตอร์ไซด์รับจ้างร้อยละ50 , รถประจำทางร้อยละ 25 , รถไฟฟ้าMRTAร้อยละ 11 , รถยนต์ส่วนตัวร้อยละ9 รถตู้ร้อยละ 3 และ รถแท็กซี่ร้อยละ 2

แผนภูมิที่6.34 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง

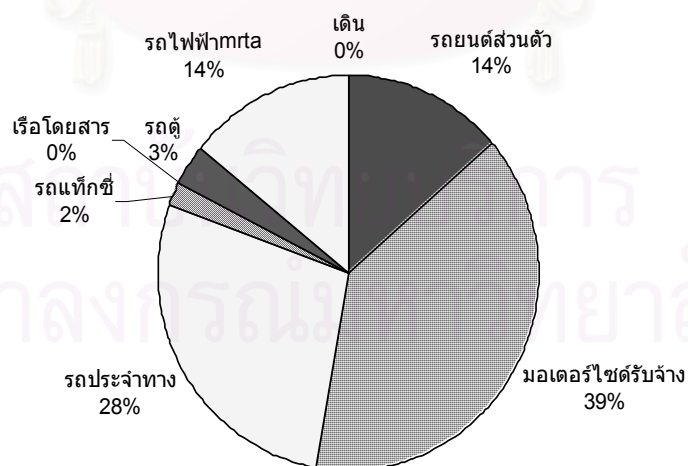


กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า(ก่อนปี 2542)

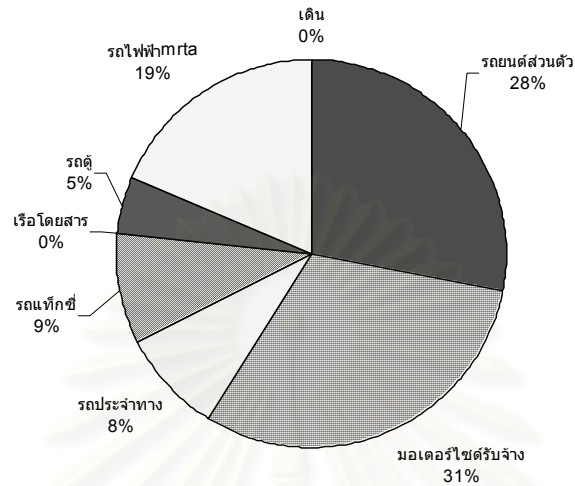
- ระดับราคา 2,000-3,500 บาทต่อเดือน ค่าเดินทางเฉลี่ยต่อห้องพัก เป็น 1,255 บาทต่อเดือน (ต่อห้อง)



- ระดับราคา 3,501-4,500 บาทต่อเดือน ค่าเดินทางเฉลี่ยต่อห้องพัก เป็น 1,861 บาทต่อเดือน (ต่อห้อง)

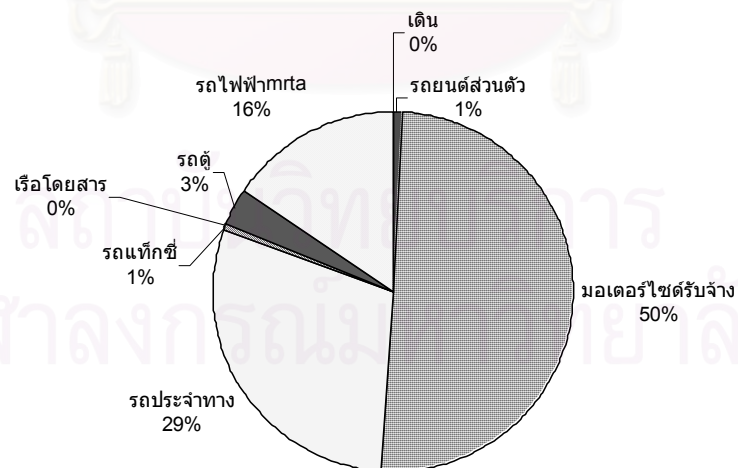


- ระดับราคา 4,501-5,000 บาทต่อเดือน ค่าเดินทางเฉลี่ยต่อห้องพัก เป็น 1,861 บาทต่อเดือน (ต่อห้อง)

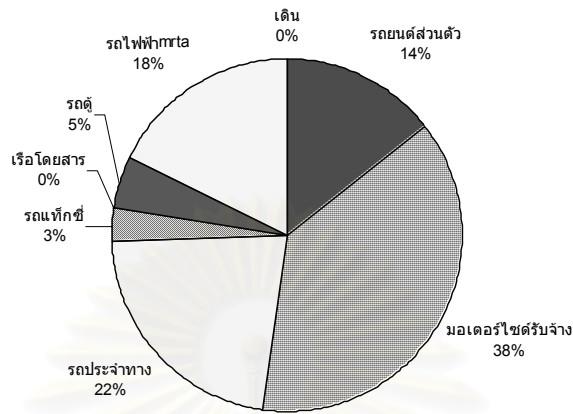


กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า(หลังปี 2542)

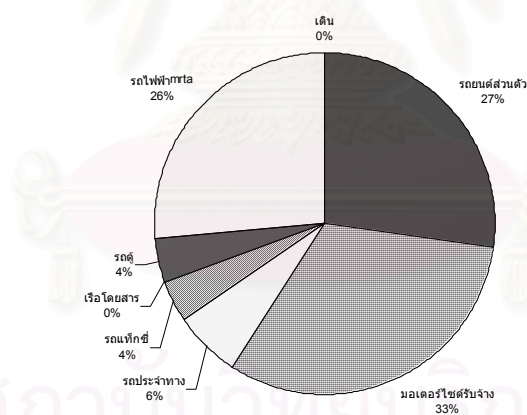
- ระดับราคา 2,000-3,500 บาทต่อเดือน ค่าเดินทางเฉลี่ยต่อห้องพัก เป็น 1,460 บาทต่อเดือน (ต่อห้อง)



- ระดับราคา 3,501-4,500 บาทต่อเดือน ค่าเดินทางเฉลี่ยต่อห้องพัก เป็น 1,994 บาทต่อเดือน (ต่อห้อง)



- ระดับราคา 4,501-5,000 บาทต่อเดือน ค่าเดินทางเฉลี่ยต่อห้องพัก เป็น 3,550 บาทต่อเดือน (ต่อห้อง)



ตารางที่ 6.1 แสดงความสามารถในการจ่ายทั้งก่อนมีและหลังมีระบบรถไฟฟ้า ของระดับราคาค่าเช่า 2,000-3,500บาทต่อเดือน

ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า									
	รายได้ทั้งต่อห้อง/เดือน	รายจ่าย			ค่าเดินทางต่อห้อง/เดือน	ค่าที่พัก	ความสามารถในการจ่าย		
		ค่าเช่าห้อง	ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับที่พักต่อห้อง/เดือน	ค่าส่วนกลาง			ค่าเดินทาง	ค่าที่พัก	ค่าเดินทาง
ค่าเช่าห้อง บาทต่อเดือน							25%ของรายรับ	25%ของรายรับ	
							2,500-3,750	2,500-3,750	
ระดับราคา2,000-3,5001	10,000-15,000	2,501-3,000	น้อยกว่า250	100-200	1,255	รายจ่าย	2,851-3,450		1,255
หลังมีระบบรถไฟฟ้า									
ระดับราคา2,000-3,5001	10,000-15,000	3,001-3,500	250-500	200-300	1,460	รายจ่าย	3,450-4,300		1,460

ตารางที่ 6.2 แสดงความสามารถในการจ่ายทั้งก่อนมีและหลังมีระบบรถไฟฟ้า ของระดับราคาค่าเช่า 3,500-4,500บาทต่อเดือน

ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า									
	รายได้ทั้งห้อง/เดือน	รายจ่าย			ค่าเดินทางต่อห้อง/เดือน	ค่าที่พัก	ความสามารถในการจ่าย		
		ค่าเช่าห้อง	ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับที่พักต่อห้อง/เดือน	ค่าน้ำ /ไฟ /ค่าโทรศัพท์			ค่าส่วนกลาง	ค่าที่พัก	ค่าเดินทาง
ค่าเช่าห้อง บาทต่อเดือน						25%ของรายรับ	25%ของรายรับ		
						3,750-5,000	3,750-5,000		
ระดับราคา3,501-4,500	15,000-20,000	3,501-4,000	250-500	200-300	1,861	3,950-4,800		1,861	
หลังมีระบบรถไฟฟ้า									
ระดับราคา3,501-4,500	15,000-20,000	3,501-4,000	500-750	200-300	1,994	4,200-5,050	1,994	1,994	

ตารางที่ 6.3 แสดงความสามารถในการจ่ายทั้งก่อนมีและหลังมีระบบรถไฟฟ้า ของระดับราคาค่าเช่า 4,500-5,000บาทต่อเดือน

ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า										
ค่าเช่าห้อง บาทต่อเดือน	รายได้ทั้งต่อห้อง/เดือน	รายจ่าย				ค่าเดินทาง ต่อห้อง/เดือน	ความสามารถในการจ่าย		ค่าเดินทาง 25%ของรายรับ	5,000-6,250
		ค่าเช่าห้อง	ค่าใช้จ่ยเกี่ยวกับที่พักต่อห้อง/เดือน	ค่าน้ำ /ไฟ /ค่าโทรศัพท์	ค่าส่วนกลาง		ค่าที่พัก	ค่าเดินทาง		
ระดับราคา4,501-5,000	20,000-25,000	4,501-5,000	250-500	200-300	3,141	รายจ่าย	4,950-5,800	1,861		
หลังมีระบบรถไฟฟ้า										
ระดับราคา4,501-5,000	20,000-25,000	4,501-5,000	500-750	300-400	3,550	รายจ่าย	5,300-6,150	3,550		

ตารางที่ 6.4 ความสามารถในการจ่ายค่าเดินทางรถไฟฟ้าแยกระดับราคาเปรียบเทียบแต่ละอัตราค่าเดินทาง

ระดับราคา	ความสามารถในการจ่ายต่อคน	รายได้		สามารถจ่ายได้25%	
2,000-3,500	ค่าเดินทาง	10,000	15,000	2,500	3,750
	ค่าเดินทางจ่ายจริง-ค่ารถไฟฟ้า11%			558	558
	คงเหลือ			1,942	3,192
	1 ค่าเดินทางmrt (คิดเต็มอัตรา)	36x2x30		2,160	2,160
	ไม่สามารถเดินทางได้			- 218	1,032
2	ค่าเดินทางmrt (คิดส่วนลด15%)	31x2x30		1,860	1,860
	สามารถเดินทางได้			82	1,332
	3 ค่าเดินทางmrt (คิดมาตรฐานการใหม่)	15x2x30		900	900
	สามารถเดินทางได้			1,042	2,292
ระดับราคา	ความสามารถในการจ่ายต่อคน	รายได้		สามารถจ่ายได้25%	
3,500-4,500	ค่าเดินทาง	15,000	20,000	3,750	5,000
	ค่าเดินทางจ่ายจริง-ค่ารถไฟฟ้า14%			689	689
	คงเหลือ			3,061	4,311
	1 ค่าเดินทางmrt (คิดเต็มอัตรา)	36x2x30		2,160	2,160
	สามารถเดินทางได้			901	2,151
2	ค่าเดินทางmrt (คิดส่วนลด15%)	31x2x30		1,860	1,860
	สามารถเดินทางได้			1,201	2,451
3	ค่าเดินทางmrt (คิดมาตรฐานการใหม่)	15x2x30		900	900
	สามารถเดินทางได้			2,161	3,411
ระดับราคา	ความสามารถในการจ่ายต่อคน	รายได้		สามารถจ่ายได้25%	
4,500-5,000	ค่าเดินทาง	20,000	25,000	5,000	6,250
	ค่าเดินทางจ่ายจริง-ค่ารถไฟฟ้า19%			982	982
	คงเหลือ			4,019	5,269
	1 ค่าเดินทางmrt (คิดเต็มอัตรา)	36x2x30		2,160	2,160
	สามารถเดินทางได้			1,859	3,109
2	ค่าเดินทางmrt (คิดส่วนลด15%)	31x2x30		1,860	1,860
	สามารถเดินทางได้			2,159	3,409
3	ค่าเดินทางmrt (คิดมาตรฐานการใหม่)	15x2x30		900	900
	สามารถเดินทางได้			3,119	4,369

6.2.5 ผลกระทบด้านความสามารถในการจ่ายของผู้พักอาศัย

ความสามารถในการจ่ายของผู้พักอาศัยแบ่งออกเป็น

1. ความสามารถในการจ่ายที่พักอาศัยคือ ค่าเช่าห้องพัก , ค่าใช้จ่ายค่าน้ำ / ค่าไฟ / ค่าโทรศัพท์ และค่าส่วนกลาง / ค่ายามรักษาความปลอดภัย ซึ่งแต่ระดับราคาเช่าห้องความสามารถในการจ่ายที่พักอาศัยแตกต่างกันคือ ระดับราคา2,000-3,500บาท ซึ่งก่อนมีระบบรถไฟฟ้าผู้อยู่อาศัยมีรายรับเพียงพอต่อรายจ่ายจึงมีความสามารถในการจ่ายที่พักอาศัยและหลังมีระบบรถไฟฟ้ามีการเพิ่มขึ้นของค่าที่พักอาศัยประมาณร้อยละ12 ของรายจ่ายเดิมของทั้งกลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า แต่รายรับมีการเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ5ของรายได้เดิม ดังนั้นเมื่อมีระบบรถไฟฟ้าแล้วผู้อยู่อาศัยไม่สามารถจ่ายค่าที่พักอาศัยได้ ส่วนระดับราคา 3,500-4,500บาท และ 4,500-5,000บาท ทั้งก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้ามีความเพียงพอต่อความสามารถในการจ่าย

2. ความสามารถในการจ่ายค่าเดินทางซึ่งแต่ระดับราคาเช่าห้องความสามารถในการจ่ายค่าเดินทางแตกต่างกันคือ ระดับราคา2,000-3,500บาทซึ่งก่อนมีระบบรถไฟฟ้าผู้อยู่อาศัยมีรายรับเพียงพอต่อรายจ่ายจึงมีความสามารถในการจ่ายค่าเดินทาง และหลังมีระบบรถไฟฟ้าถ้าประชากรกลุ่มนี้ต้องการเดินทางโดยรถไฟฟ้าต้องจ่ายค่าเดินทางเพิ่มขึ้นซึ่งค่าเดินทางนี้ถ้าอยู่ในอัตราปกติคือเที่ยวละ36บาท ประชากรกลุ่มนี้ไม่สามารถเดินทางได้ แต่ถ้ามีการลดลงของราคาค่าโดยสาร ประชากรกลุ่มนี้ก็มีความสามารถในการจ่ายค่าเดินทางได้ ส่วนระดับราคา 3,500-4,500บาท และ 4,500-5,000บาท ทั้งก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้ามีความเพียงพอต่อความสามารถในการจ่ายค่าเดินทาง (ตารางที่6.4)

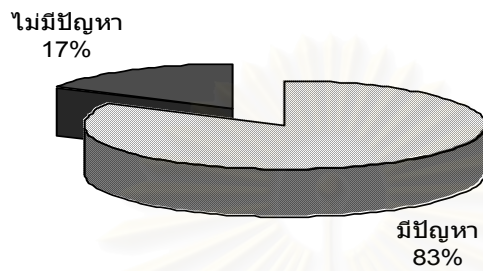
สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

6.3 ปัญหาในที่อยู่อาศัย และเหตุการณ์เลือกที่อยู่อาศัย

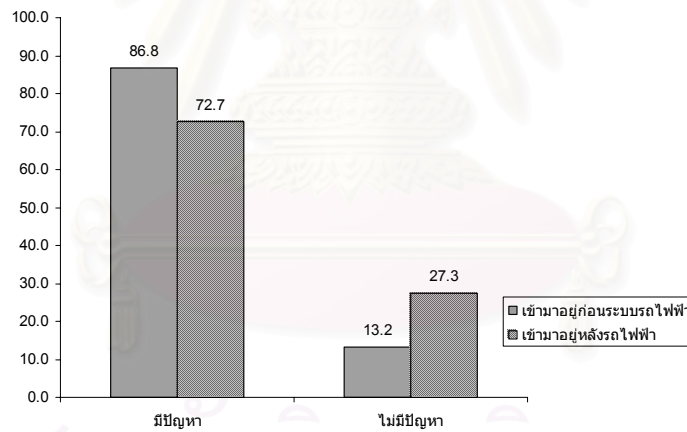
6.3.1 ปัญหาที่อยู่อาศัย

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 338รายพบว่า มีปัญหาร้อยละ 83 และไม่มีปัญหาร้อยละ 17

แผนภูมิที่ 6.34 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามรายได้ผู้เช่าทั้งห้อง



แผนภูมิที่ 6.35 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามปัญหาที่อยู่อาศัยที่เข้ามาอยู่ก่อนและหลังระบบรถไฟฟ้า



จะพบว่ากลุ่มเข้ามาอยู่ก่อนและหลังมีรถไฟฟ้า ส่วนใหญ่จะมีปัญหาที่อยู่อาศัยร้อยละ 86.8 และสามารถแบ่งออกเป็น 2กลุ่มได้ดังนี้

กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า(ก่อนปี 2542)

ตารางที่ 6.5 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามจำนวนตามสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามปัญหาที่อยู่อาศัยที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า

ปัญหาที่อยู่อาศัย	ก่อนปี2542 (อยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า)						รวม	ร้อยละ
	2000-3500		3501-4500		4501-5000			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
มีปัญหา	103	90.4	6	60	3	60	112	86.8
ไม่มีปัญหา	11	9.6	4	40	2	40	17	13.2
	114	100	10	100	5	100	129	100

ประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า(ก่อนปี 2542) มีปัญหา ร้อยละ 86.8 และไม่มีปัญหา ร้อยละ 13.2

- ระดับราคา2000-3500บาทต่อเดือน มีปัญหา ร้อยละ 90.4 และ ไม่มีปัญหา ร้อยละ 9.6
- ระดับราคา3501-4500บาทต่อเดือน มีปัญหา ร้อยละ 60 และไม่มีปัญหา ร้อยละ 40
- ระดับราคา4501-5000 บาทต่อเดือน มีปัญหา ร้อยละ 60 และไม่มีปัญหา ร้อยละ 40

กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า(หลังปี 2542)

ตารางที่6.6 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามจำนวนตามสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามปัญหาที่อยู่อาศัยที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า

หลังปี2542 (อยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า)							รวม	ร้อยละ
ปัญหาที่อยู่อาศัย	2000-3500		3501-4500		4501-5000			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
มีปัญหา	121	79.6	15	58	16	52	152	72.7
ไม่มีปัญหา	31	20.4	11	42	15	48	57	27.3
	152	100	26	100	31	100	209	100
209								

ประชากรที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า(หลังปี 2542) มีปัญหา ร้อยละ72.7 และไม่มีปัญหา ร้อยละ 27.3

- ระดับราคา2000-3500 บาทต่อเดือน มีปัญหา ร้อยละ 79.6 และ ไม่มีปัญหา ร้อยละ20.4
- ระดับราคา3501-4500บาทต่อเดือน มีปัญหา ร้อยละ 58 และ ไม่มีปัญหา ร้อยละ 42
- ระดับราคา4501-5000บาทต่อเดือน มีปัญหา ร้อยละ 52 และ ไม่มีปัญหา ร้อยละ 48

จะพบว่าระดับราคาต่ำส่วนใหญ่จะมีปัญหามากกว่าระดับราคาสูง

6.3.2 ปัญหาของผู้อยู่อาศัย

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 338 รายพบว่า ปัญหาของผู้อยู่อาศัยเรียงตามลำดับออกได้ดังต่อไปนี้

กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า(ก่อนปี 2542)

ตารางที่ 6.7 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามจำนวนตามสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามปัญหาของผู้อยู่อาศัยที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า

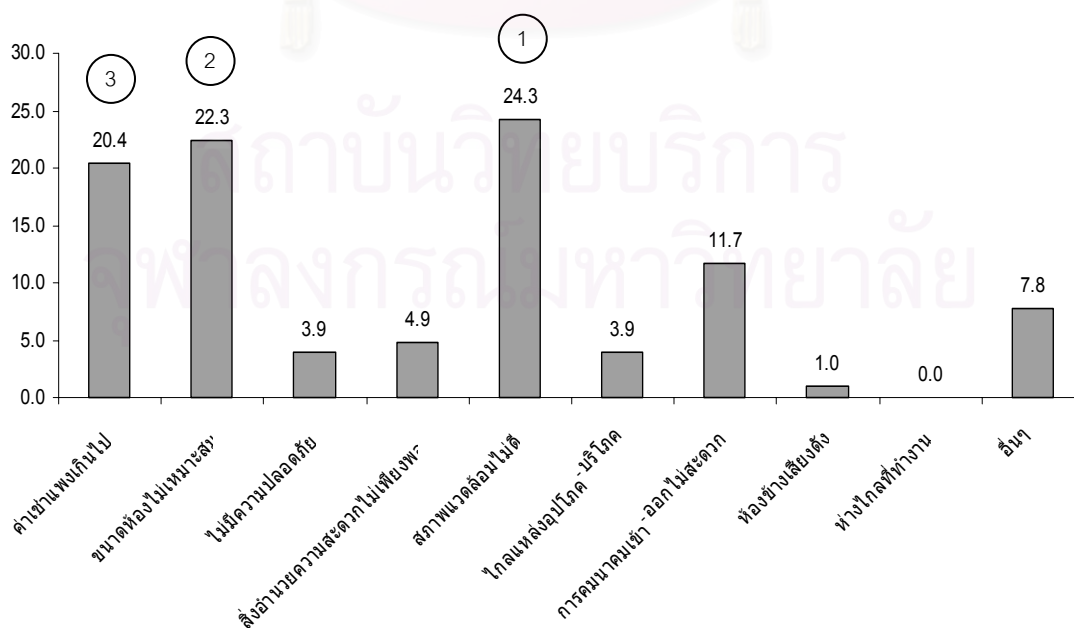
ปัญหาของผู้อยู่	ก่อนปี2542 (อยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า)						รวม	ร้อยละ
	2000-3500		3501-4500		4501-5000			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
ค่าเช่าแพงเกินไป	21	20.4	0	0	0	0	67	59.8
ขนาดห้องไม่เหมาะสม	23	22.3	0	0	0	0	102	91.1
ไม่มีความปลอดภัย	4	3.9	2	33.33	0	0	71	63.4
สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ	5	4.9	0	0	0	0	61	54.5
สภาพแวดล้อมไม่ดี	25	24.3	4	66.7	2	66.7	109	97.3
ไกลแหล่งอุปโภค-บริโภค	4	3.9	0	0	0	0	32	28.6
การคมนาคมเข้า-ออกไม่สะดวก	12	11.7	0	0	0	0	98	87.5
ห้องข้างเสียงดัง	1	1.0	0	0	0	0	87	77.7
ทางไกลที่ทำงาน	0	0.0	0	0.0	1	33.3	22	19.6
อื่นๆ	8	7.8	0	0	0	0	45	40.2
	103	100	6	100	3	100		

112

แยกปัญหาออกเป็นแต่ละระดับราคาได้ดังนี้

- ระดับราคา 2,000-3,500 บาทต่อเดือน

แผนภูมิที่ 6.36 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามจำนวนตามสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามปัญหาของผู้อยู่อาศัยที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้าระดับราคา 2,000-3,500 บาทต่อเดือน



1. สภาพแวดล้อมไม่ดี ร้อยละ 24.3
 2. ขนาดห้องไม่เหมาะสม ร้อยละ 22.3
 3. ค่าเช่าแพงเกินไป ร้อยละ 20.4
 4. การคมนาคมเข้าออกไม่สะดวก ร้อยละ 11.7
 5. อื่นๆ ร้อยละ 7.8
 6. สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ ร้อยละ 4.9
 7. ไม่มีความปลอดภัย ร้อยละ 3.9
 8. โกลแหล่งอุปโภค บริโภค ร้อยละ 3.9
 9. ช่างห้องเสียดัง ร้อยละ 1.0
 10. ห้างไกลที่ทำงาน ร้อยละ 0
- ระดับราคา3,501-4,500บาทต่อเดือน สภาพแวดล้อมไม่ดี ร้อยละ 66.7 และ ไม่มีความปลอดภัย ร้อยละ 33.3
 - ระดับราคา4,501-5,000บาทต่อเดือน สภาพแวดล้อมไม่ดี ร้อยละ 66.7 และ ห้างไกลที่ทำงาน ร้อยละ 33.3

กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า(หลังปี 2542)

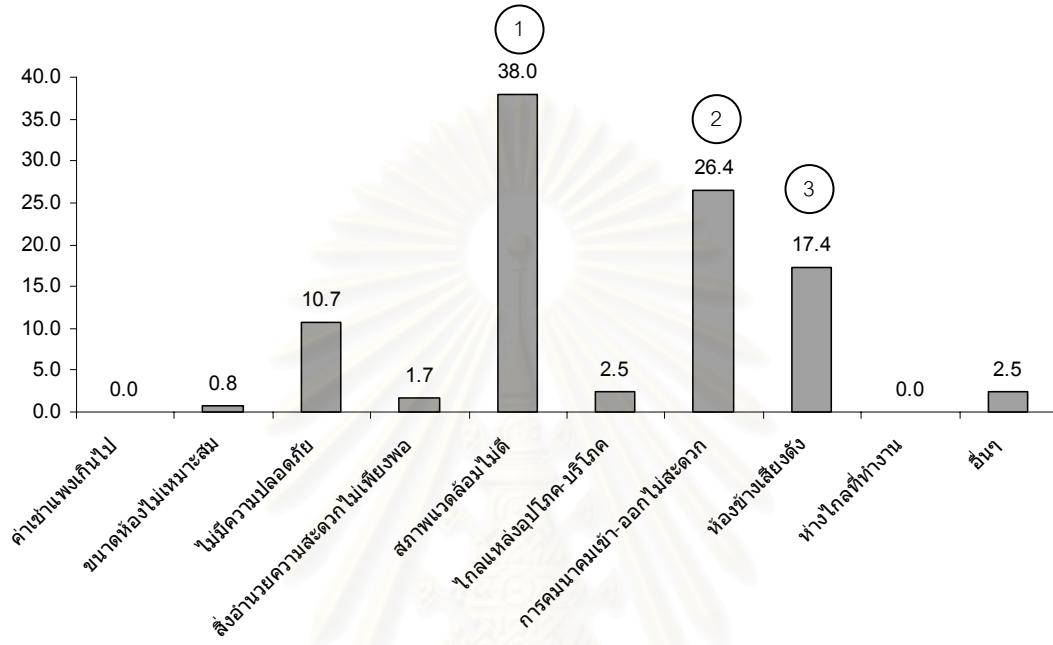
ตารางที่ 6.8 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามจำนวนตามสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามปัญหาของอยู่อาศัยที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า

ปัญหาของผู้อยู่	หลังปี2542 (อยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า)						รวม	ร้อยละ
	2000-3500		3501-4500		4501-5000			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
ค่าเช่าแพงเกินไป	0	0.0	1	6.7	1	6.3	67	44.1
ขนาดห้องไม่เหมาะสม	1	0.8	0	0.0	0	0.0	61	40.1
ไม่มีความปลอดภัย	13	10.7	1	6.7	2	12.5	91	59.9
สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ	2	1.7	0	0.0	0	0.0	81	53.3
สภาพแวดล้อมไม่ดี	46	38.0	13	86.7	13	81.3	134	88.2
ไกลแหล่งอุปโภค-บริโภค	3	2.5	0	0.0	0	0.0	56	36.8
การคมนาคมเข้า-ออกไม่สะดวก	32	26.4	0	0.0	0	0.0	110	72.4
ห้องข้างเสียดัง	21	17.4	0	0.0	0	0.0	107	70.4
ห้างไกลที่ทำงาน	0	0.0	0	0.0	0	0.0	88	57.9
อื่นๆ	3	2.5	0	0.0	0	0.0	65	42.8
	121	100	15	100	16	100	152	
	152							

แยกปัญหาออกเป็นแต่ละระดับราคาได้ดังนี้

- ระดับราคา 2,000-3,500 บาทต่อเดือน

แผนภูมิที่ 6.37 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามจำนวนตามสัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามปัญหาของอยู่อาศัยที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้าระดับราคา 2000-3500



1. สภาพแวดล้อมไม่ดี ร้อยละ 38
2. การคมนาคมเข้าออกไม่สะดวก ร้อยละ 26.4
3. ข้างห้องเสียงดัง ร้อยละ 17.4
4. ไม่มีความปลอดภัย ร้อยละ 10.7
5. ไกลแหล่งอุปโภค-บริโภค ร้อยละ 2.5
6. อื่นๆ ร้อยละ 2.5
7. สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ ร้อยละ 1.7
8. ขนาดห้องไม่เหมาะสม ร้อยละ 0.8
9. ค่าเช่าแพงเกินไป ร้อยละ 0
10. ห่างไกลที่ทำงาน ร้อยละ 0

- ระดับราคา 3,501-4,500 บาทต่อเดือน สภาพแวดล้อมไม่ดี ร้อยละ 86.7 , ไม่มีความปลอดภัย ร้อยละ 6.7 และ ค่าเช่าแพงเกินไป 6.7
- ระดับราคา 4,501-5,000 บาทต่อเดือน สภาพแวดล้อมไม่ดี ร้อยละ 81.3 , ไม่มีความปลอดภัย และ ค่าเช่าแพงเกินไป 6.3

6.6.3 เหตุผลที่เลือกที่พักอาศัยในเขตห้วยขวาง

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 338 รายพบว่า เหตุผลที่เลือกที่พักอาศัยเรียงตามลำดับออกได้ดังต่อไปนี้

กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า(ก่อนปี 2542)

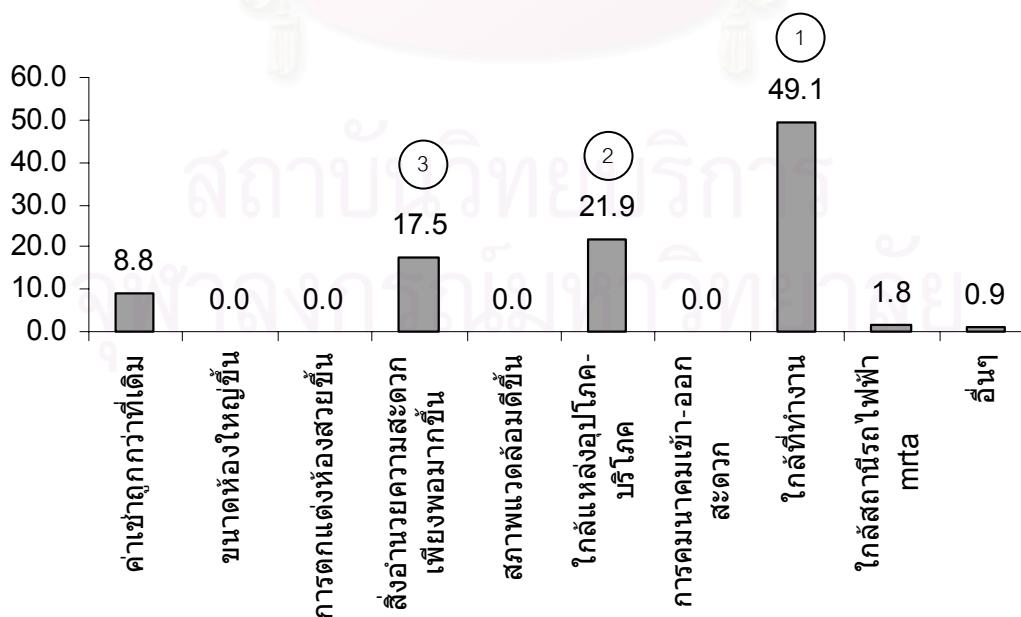
ตารางที่ 6.9 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามจำนวนตามสัดส่วนของผู้พักอาศัยก่อนมีระบบรถไฟฟ้าที่ทำการสำรวจจำแนกตามการเลือกที่พักอาศัย ในเขตห้วยขวาง

เหตุที่เลือกที่พักเขตห้วยขวาง	ก่อนปี2542 (อยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า)						รวม	ร้อยละ
	2000-3500		3501-4500		4501-5000			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
ค่าเช่าถูกกว่าที่เดิม	10	8.8	0	0.0	0	0.0	96	74.4
ขนาดห้องใหญ่ขึ้น	0	0.0	0	0.0	0	0.0	84	65.1
การตกแต่งห้องสวยขึ้น	0	0.0	0	0.0	0	0.0	28	21.7
สิ่งอำนวยความสะดวกเพียงพอมากขึ้น	20	17.5	0	0.0	0	0.0	89	69.0
สภาพแวดล้อมดีขึ้น	0	0.0	0	0.0	0	0.0	33	25.6
ใกล้แหล่งอุปโภค-บริโภค	25	21.9	0	0.0	0	0.0	110	85.3
การคมนาคมเข้า-ออกสะดวก	0	0.0	0	0.0	0	0.0	17	13.2
ใกล้ที่ทำงาน	56	49.1	7	70.0	3	60.0	122	94.6
ใกล้สถานีรถไฟฟ้า mrt	2	1.8	3	30.0	2	40.0	66	51.2
อื่นๆ	1	0.9	0	0.0	0	0.0	45	34.9
	114	100	10	100	5	100	129	100

แยกปัญหาออกเป็นแต่ละระดับราคาได้ดังนี้

- ระดับราคา 2,000-3,500 บาทต่อเดือน

แผนภูมิที่ 6.38 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามจำนวนตามสัดส่วนของผู้พักอาศัยก่อนมีระบบรถไฟฟ้าที่ทำการสำรวจจำแนกตามการเลือกที่พักอาศัย ในเขตห้วยขวาง ระดับราคา 2,000-3,500 บาทต่อเดือน



1. โกล้ที่ทำงาน ร้อยละ 49.1
2. โกล้แหล่งอุปโภค – บริโภค ร้อยละ 21.9
3. สิ่งอำนวยความสะดวกเพียงพอมากขึ้น ร้อยละ 17.5
4. ราคาเช่าถูกกว่าเดิม ร้อยละ 8.8
5. โกล้สถานีรถไฟฟ้า ร้อยละ 1.8
6. อื่นๆ ร้อยละ 0.9

- ระดับราคา 3,501-4,500 บาทต่อเดือน โกล้ที่ทำงาน ร้อยละ 70 และ โกล้สถานีรถไฟฟ้า ร้อยละ 30

- ระดับราคา 4,501-5,000 บาทต่อเดือน โกล้ที่ทำงาน ร้อยละ 60 และ โกล้สถานีรถไฟฟ้า ร้อยละ 40

กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า(หลังปี 2542)

ตารางที่ 6.10 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามจำนวนตามสัดส่วนของผู้พักอาศัยหลังมีระบบรถไฟฟ้าที่ทำการสำรวจจำแนกตามการเลือกที่พักอาศัย ในเขตห้วยขวาง

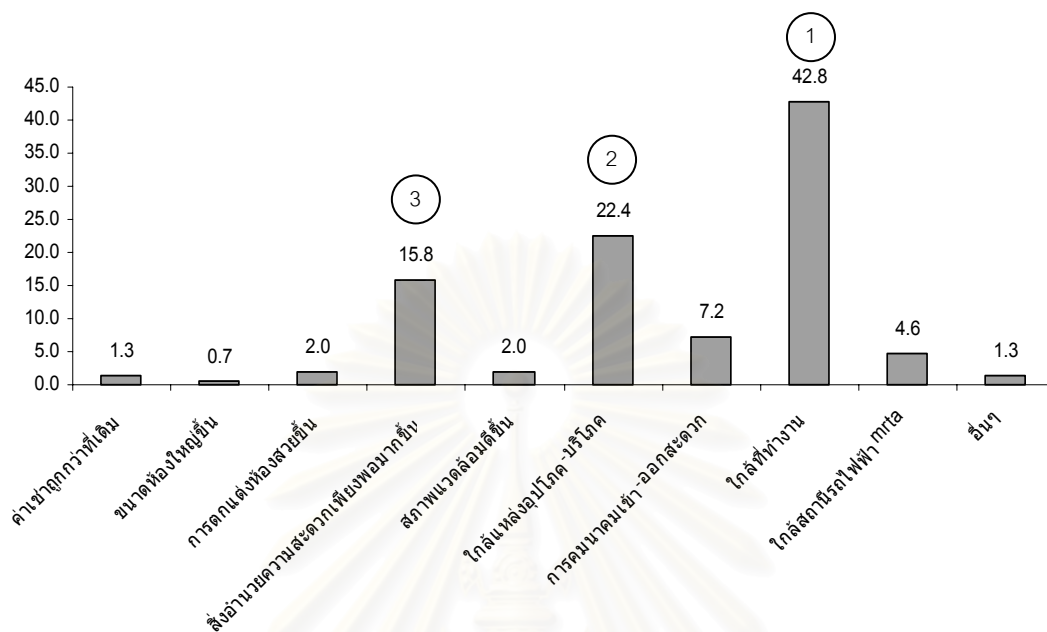
เหตุที่เลือกที่พักเขตห้วยขวาง	หลังปี 2542 (อยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า)						รวม	ร้อยละ
	2000-3500		3501-4500		4501-5000			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
ค่าเช่าถูกกว่าที่เดิม	2	1.3	0	0.0	0	0.0	110	52.6
ขนาดห้องใหญ่ขึ้น	1	0.7	0	0.0	0	0.0	90	43.1
การตกแต่งห้องสวยขึ้น	3	2.0	0	0.0	0	0.0	56	26.8
สิ่งอำนวยความสะดวกเพียงพอมากขึ้น	24	15.8	0	0.0	0	0.0	158	75.6
สภาพแวดล้อมดีขึ้น	3	2.0	0	0.0	0	0.0	32	15.3
โกล้แหล่งอุปโภค-บริโภค	34	22.4	0	0.0	0	0.0	189	90.4
การคมนาคมเข้า-ออกสะดวก	11	7.2	0	0.0	0	0.0	178	85.2
โกล้ที่ทำงาน	65	42.8	19	73.1	26	83.9	203	97.1
โกล้สถานีรถไฟฟ้า mrt	7	4.6	7	26.9	5	16.1	167	79.9
อื่นๆ	2	1.3	0	0.0	0	0.0	125	59.8
	152	100	26	100	31	100	209	100
209								

จากการสัมภาษณ์ผู้พักอาศัยหลังระบบรถไฟฟ้าจำนวน 209 ราย พบว่าสาเหตุที่เลือกที่พักอาศัยในเขตห้วยขวางเรียงตามลำดับออกได้ดังต่อไปนี้

แยกปัญหาออกเป็นแต่ละระดับราคาได้ดังนี้

- ระดับราคา 2,000-3,500 บาทต่อเดือน

แผนภูมิที่ 6.39 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามจำนวนตามสัดส่วนของผู้พักอาศัยหลังมีระบบรถไฟฟ้าที่ทำการสำรวจจำแนกตามการเลือกที่พักอาศัย ในเขตห้วยขวาง ระดับราคา 2,000-3,500 บาทต่อเดือน

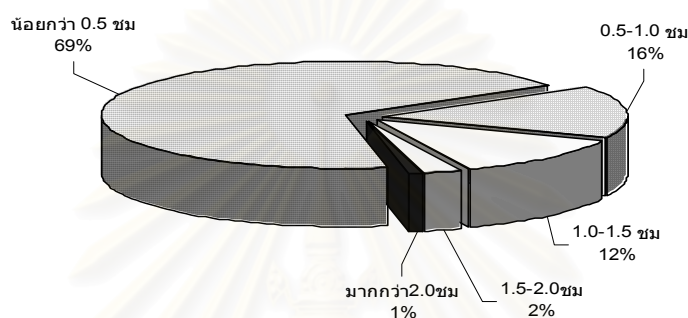


1. โกดังที่ทำงาน ร้อยละ 42.8
 2. โกดังแหล่งอุปโภค – บริโภค ร้อยละ 22.4
 3. สิ่งอำนวยความสะดวกเพียงพอมากขึ้น ร้อยละ 15.8
 4. การคมนาคมเข้าออกสะดวก ร้อยละ 7.2
 5. โกดังสถานีรถไฟฟ้า ร้อยละ 4.6
 6. การตกแต่งห้องสวยขึ้น ร้อยละ 2
 7. สภาพแวดล้อมดีขึ้น ร้อยละ 2
 8. ค่าเช่าถูกกว่าเดิม ร้อยละ 1.3
 9. อื่นๆ ร้อยละ 1.3
 10. ขนาดห้องใหญ่ขึ้น ร้อยละ 0.7
- ระดับราคา 3,501-4,500 บาทต่อเดือน โกดังที่ทำงาน ร้อยละ 73.1 และ โกดังสถานีรถไฟฟ้า ร้อยละ 26.9
 - ระดับราคา 4,501-5,000 บาทต่อเดือน โกดังที่ทำงาน ร้อยละ 83.1 และ โกดังสถานีรถไฟฟ้า ร้อยละ 16.1

6.3.4 เวลาที่ใช้เดินทางจากที่พักไปยังที่ทำงาน

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 338รายพบว่า มีใช้เวลาในการเดินทางจากที่พักไปยังที่ทำงาน น้อยกว่า 0.5ชม. ร้อยละ 69 , 0.5-1.0 ชม. ร้อยละ 16 , 1.0-1.5 ชม. ร้อยละ 12 , 1.5-2.0 ร้อยละ 2 และ มากกว่า2.0 ชม. ร้อยละ 1

แผนภูมิที่6.40 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามเวลาในการเดินทาง



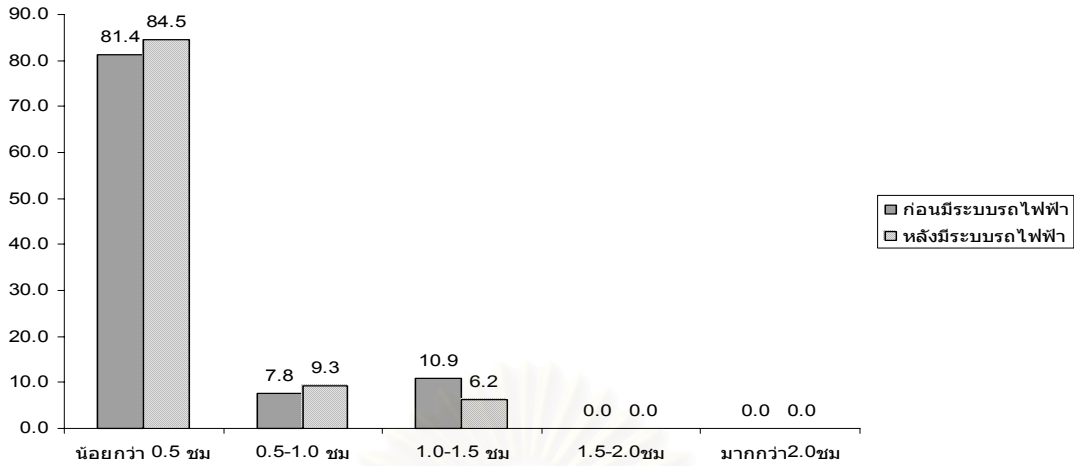
กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า(ก่อนปี 2542)

ตารางที่6.11. สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามเวลาในการเดินทาง ที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า

เวลาในการเดินทาง	ก่อนปี2542 (อยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า)						รวม	ร้อยละ
	2000-3500		3501-4500		4501-5000			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
น้อยกว่า 0.5 ชม	104	91.228	4	40	1	20	109	84.5
0.5-1.0 ชม	6	5.2632	4	40	2	40	12	9.3
1.0-1.5 ชม	4	3.5	2	20	2	40	8	6.2
1.5-2.0ชม	0	0.0	0	0	0	0	0	0.0
มากกว่า2.0ชม	0	0	0	0	0	0	0	0.0
	114	100	10	100	5	100	129	100
							129	

กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า(ก่อนปี 2542)

แผนภูมิที่6.41 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามเวลาในการเดินทาง ที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้าเปรียบเทียบกับทั้งก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า



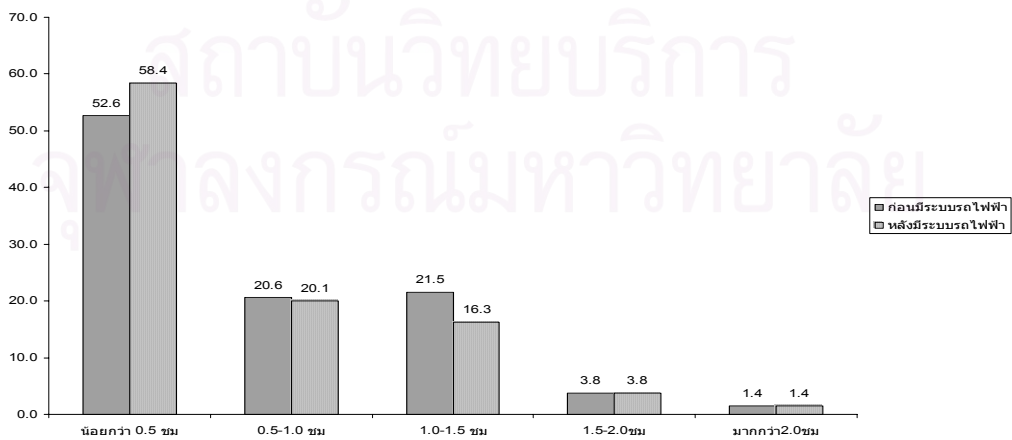
เกิดการลดระยะเวลาในการเดินทาง

กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า(หลังปี 2542)

ตารางที่ 6.12 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามเวลาในการเดินทาง ที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า

เวลาในการเดินทาง	หลังปี 2542 (อยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า)						รวม	ร้อยละ
	2000-3500		3501-4500		4501-5000			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
น้อยกว่า 0.5 ชม	112	73.7	10	38.5	0	0.0	122	58.4
0.5-1.0 ชม	23	15.1	13	50.0	6	19.4	42	20.1
1.0-1.5 ชม	12	7.9	3	11.5	19	61.3	34	16.3
1.5-2.0 ชม	2	1.3	0	0.0	6	19.4	8	3.8
มากกว่า 2.0 ชม	3	2.0	0	0.0	0	0.0	3	1.4
	152	100	26	100	31	100	209	100
	209							

แผนภูมิที่ 6.42 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามเวลาในการเดินทาง ที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้าเปรียบเทียบกับทั้งก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า

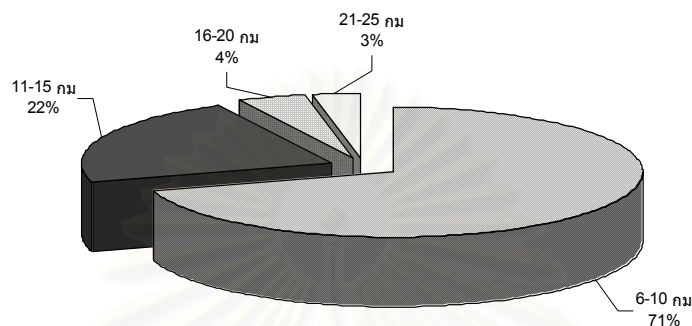


เกิดการลดระยะเวลาในการเดินทาง

6.3.5 ระยะทางที่ใช้เดินทางจากที่พักไปยังที่ทำงาน

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 338รายพบว่า มีใช้ระยะทางที่ใช้เดินทางจากที่พักไปยังที่ทำงาน 6-10 กม. ร้อยละ 71 , 11-15 กม. ร้อยละ 22 , 16-20 กม. ร้อยละ 4 และ 21-25 กม. ร้อยละ 3

แผนภูมิที่ 6.43. สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามเวลาในการเดินทาง



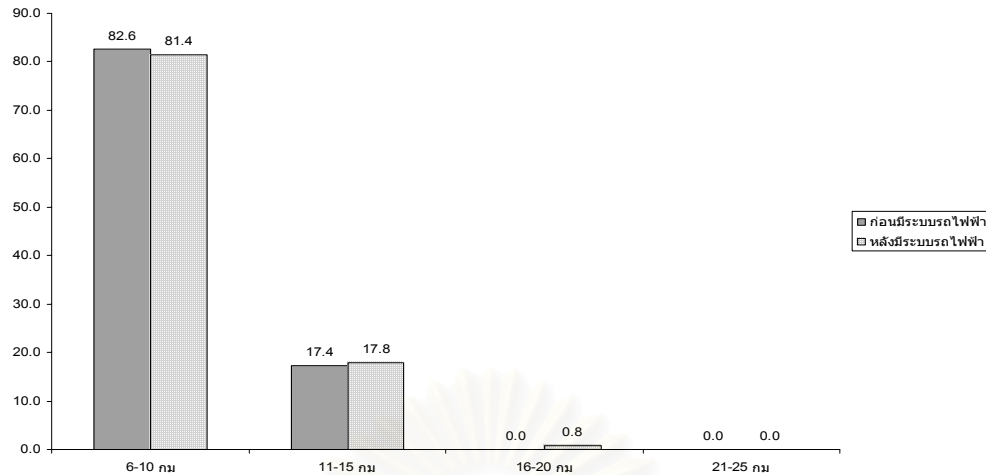
กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า(ก่อนปี 2542)

ตารางที่ 6.13 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามระยะทางในการเดินทางจากที่พักไปยังที่ทำงานที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า

ระยะทาง	ก่อนปี 2542 (อยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า)						รวม	ร้อยละ
	2000-3500		3501-4500		4501-5000			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
6-10 กม	97	85	6	60	2	40	105	81.4
11-15 กม	17	15	4	40	2	40	23	17.8
16-20 กม	0	0	0	0	1	20	1	0.8
21-25 กม	0	0	0	0	0	0	0	0.0
	114	100	10	100	5	100	129	100
	129							

กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า(ก่อนปี 2542) แบ่งออกเป็นการเดินทางทั้งก่อนมีระบบรถไฟฟ้าและหลังระบบรถไฟฟ้า ได้ดังนี้

แผนภูมิที่ 6.44 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามระยะทางในการเดินทางจากที่พักไปยังที่ทำงานที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้าเปรียบเทียบทั้งก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า



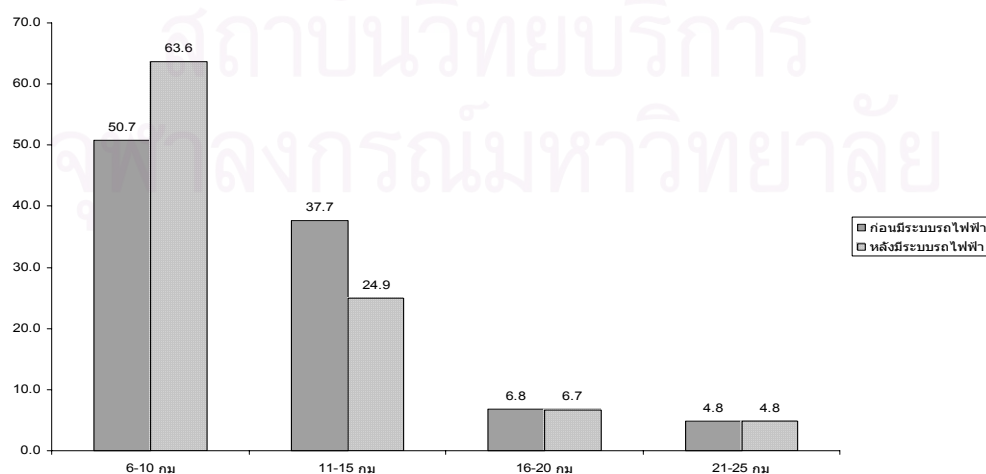
กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า(หลังปี 2542)

ตารางที่ 6.14 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามระยะทางในการเดินทางจากที่พักไปยังที่ทำงานที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า

หลังปี 2542 (อยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า)							รวม	ร้อยละ	
ระยะทาง	2000-3500		3501-4500		4501-5000				
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ			
6-10 กม	117	77.0	9	34.6	7	22.6	133	63.6	
11-15 กม	29	19.1	6	23.1	17	54.8	52	24.9	
16-20 กม	6	3.9	4	15.4	4	12.9	14	6.7	
21-25 กม	0	0.0	7	26.9	3	9.7	10	4.8	
	152	100	26	100	31	100	209	100	
	209								

กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า(หลังปี 2542) แบ่งออกเป็นการเดินทางทั้งก่อนมีระบบรถไฟฟ้าและหลังระบบรถไฟฟ้า ได้ดังนี้

แผนภูมิที่ 6.45 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามระยะทางในการเดินทางจากที่พักไปยังที่ทำงานที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้าเปรียบเทียบกับก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า

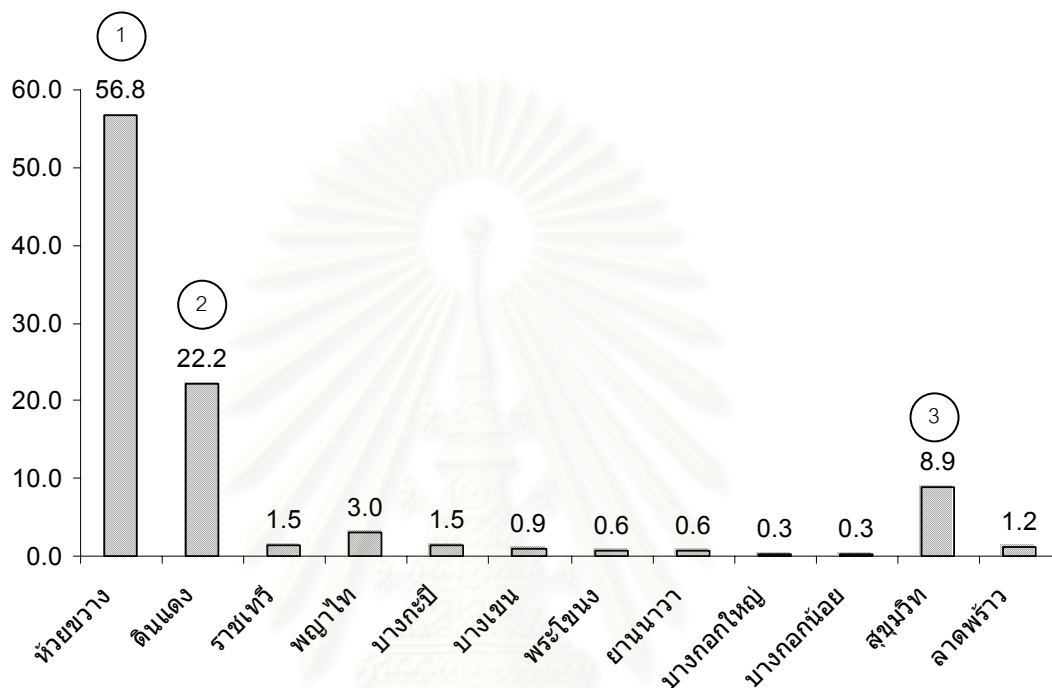


จะพบว่าจะมีรัศมีการเดินทางไกลขึ้น

6.3.6 เขตที่ทำงาน

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 338รายพบว่าผู้พักอาศัยมีเขตที่ทำงานอยู่ที่เขต ห้วยขวาง , ดินแดง และ สุขุมวิท เป็นร้อยละ 56.8 , ร้อยละ 22.2 และ 8.9 ตามลำดับ

แผนภูมิที่ 6.46 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามเขตที่ทำงาน

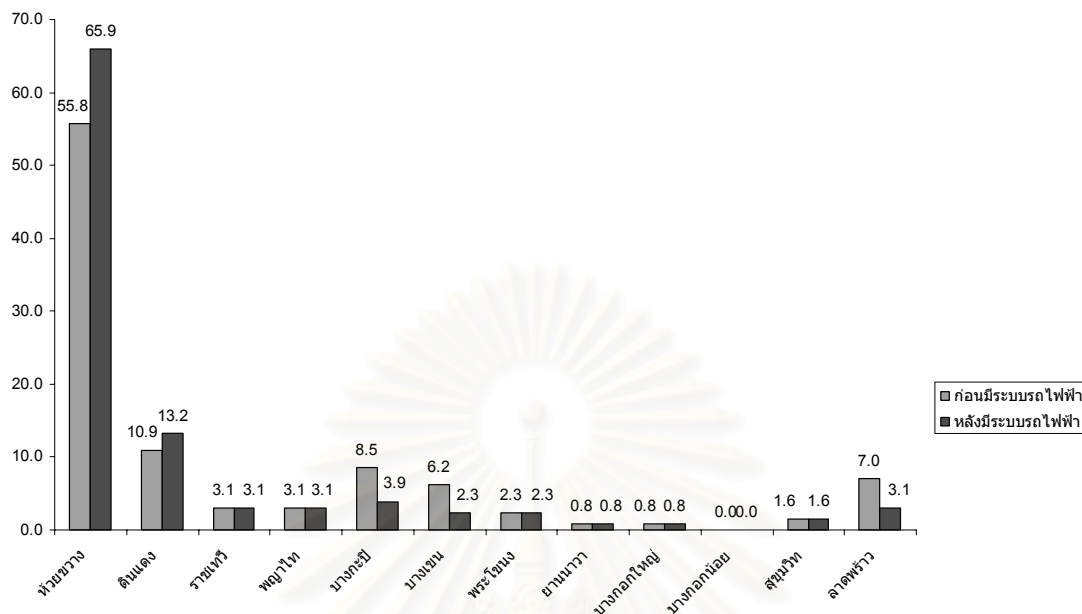


กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า(ก่อนปี 2542)

ตารางที่ 6.15 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามเขตที่ทำงานของผู้พักอาศัย ที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า

เขตที่ทำงาน	ก่อนปี 2542 (อยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า)						รวม	ร้อยละ
	2000-3500		3501-4500		4501-5000			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
ห้วยขวาง	83	72.8	2	20	0	0	85	65.9
ดินแดง	13	11.4	3	30	1	20	17	13.2
ราชเทวี	4	3.5	0	0	0	0	4	3.1
พญาไท	4	3.5	0	0	0	0	4	3.1
บางกะปิ	5	4.4	0	0	0	0	5	3.9
บางเขน	3	2.6	0	0	0	0	3	2.3
พระโขนง	1	0.9	0	0	2	40	3	2.3
ยานนาวา	0	0.0	0	0	1	20	1	0.8
บางกอกใหญ่	0	0.0	0	0	1	20	1	0.8
บางกอกน้อย	0	0.0	0	0	0	0	0	0.0
สุขุมวิท	0	0.0	2	20	0	0	2	1.6
ลาดพร้าว	1	0.9	3	30	0	0	4	3.1
	114	100	10	100	5	100	129	100

แผนภูมิที่ 6.47 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามเขตที่ทำงานของผู้พักอาศัย ที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้าเปรียบเทียบกับทั้งก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า

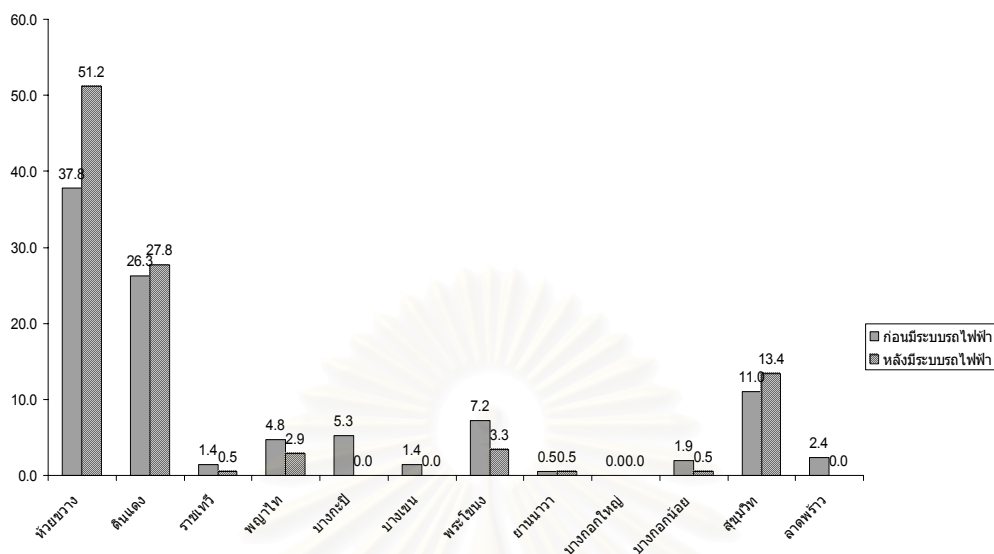


หลังจากมีรถไฟฟ้าทำให้มีการเพิ่มขึ้นของเขตทำงานในเขตห้วยขวางและดินแดง
กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า(หลังปี 2542)

ตารางที่ 6.16 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามเขตที่ทำงานของผู้พักอาศัย ที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า

เขตที่ทำงาน	หลังปี 2542 (อยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า)						รวม	ร้อยละ
	2000-3500		3501-4500		4501-5000			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
ห้วยขวาง	99	65.1	5	19.2	3	9.7	107	51.2
ดินแดง	44	28.9	9	34.6	5	16.1	58	27.8
ราชเทวี	1	0.7	0	0.0	0	0.0	1	0.5
พญาไท	3	2.0	0	0.0	3	9.7	6	2.9
บางกะปิ	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
บางเขน	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
พระโขนง	1	0.7	0	0.0	6	19.4	7	3.3
ยานนาวา	0	0.0	1	3.8	0	0.0	1	0.5
บางกอกใหญ่	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
บางกอกน้อย	0	0.0	1	3.8	0	0.0	1	0.5
สุขุมวิท	4	2.6	10	38.5	14	45.2	28	13.4
ลาดพร้าว	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	152	100	26	100	31	100	209	100
	209							

แผนภูมิที่ 6.48 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามเขตที่ทำงานของผู้พักอาศัย ที่เข้ามาอยู่ หลังมีระบบรถไฟไฟฟ้าเปรียบเทียบกับทั้งก่อนและหลังมีระบบรถไฟไฟฟ้า



หลังจากมีรถไฟไฟฟ้าทำให้มีการเพิ่มขึ้นของเขตทำงานในเขตห้วยขวาง , ดินแดง และ สุขุมวิท

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

6.4 การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง

6.4.1 การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า

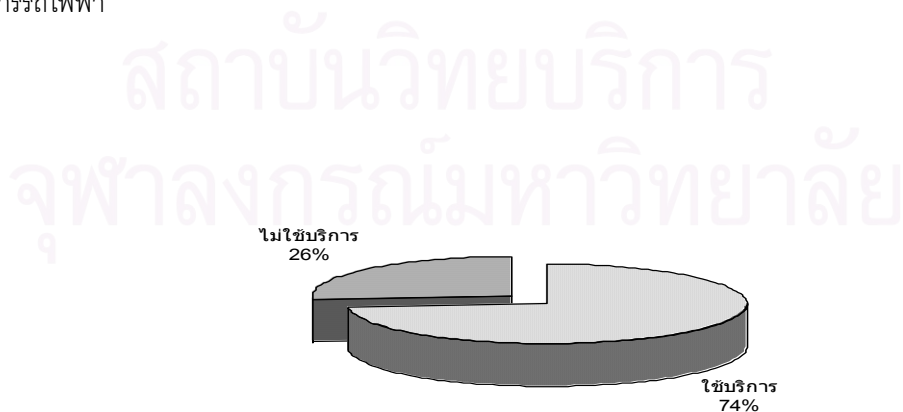
จากการสัมภาษณ์ผู้อยู่อาศัยจำนวน 338 รายพบว่าจะเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า ร้อยละ 77.4 และจะไม่ใช้บริการร้อยละ 22.6 โดยจะเห็นว่าทุกระดับราคาจะมีการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า

- ระดับราคา 2,000-3,500 บาทต่อเดือน จะเปลี่ยนมาใช้บริการร้อยละ 43.6 และ
ไม่ใช้ร้อยละ 56.4
- ระดับราคา 3,501-4,500 บาทต่อเดือน จะเปลี่ยนมาใช้บริการร้อยละ 86.1 และ
ไม่ใช้ร้อยละ 13.9
- ระดับราคา 4,501-5,000 บาทต่อเดือน จะเปลี่ยนมาใช้บริการร้อยละ 91.7 และ
ไม่ใช้ร้อยละ 8.3

ตารางที่ 6.17 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า

การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง	2000-3500		3501-4500		4501-5000		รวม
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
ใช้บริการ	116	43.6	31	86.1	33	91.7	73.8
ไม่ใช้บริการ	150	56.4	5	13.9	3	8.3	26.2
รวม	266	100	36	100	36	100	
รวม	338						

แผนภูมิ ที่ 6.49 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า



จากการสัมภาษณ์ผู้อยู่อาศัยจำนวน 338 รายพบว่าการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง มาใช้บริการรถไฟฟ้าแยกตามรายได้ทั้งห้องต่อเดือนมาใช้บริการร้อยละ51.4 และจะไม่ใช้บริการ ร้อยละ 48.6 โดยจะเห็นว่ายังมีรายได้สูงขึ้นก็จะเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า

ตารางที่6.18 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการ รถไฟฟ้า แยกตามรายได้ทั้งห้องต่อเดือน

การใช้บริการรถไฟฟ้า	รายได้ทั้งห้องต่อเดือน (บาท)														รวม
	ต่ำกว่า 5000		5001-10000		10000-15000		15000-20000		20000-25000		25000-30000		30000 ขึ้นไป		
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
ใช้บริการ	0	0	1	10	65	45.5	112	70.4	19	82.6	2	100	0	0	51.4
ไม่ใช้บริการ	0	0	9	90	78	54.5	47	29.6	4	17.4	0	0	1	100	48.6
รวม	0	0	10	100	143	100	159	100	23	100	2	100	1	100	338

จากการสัมภาษณ์ผู้อยู่อาศัยจำนวน 338 รายพบว่าการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง มาใช้บริการรถไฟฟ้า แยกตามตามวิธีการเดินทางในปัจจุบันมาใช้บริการร้อยละ61.7 และจะไม่ใช้ บริการร้อยละ 38.3 โดยจะเห็นว่าการเดินทางแบบมอเตอร์ไซด์รับจ้างและรถประจำทางจะเปลี่ยน รูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า มากขึ้น

ตารางที่6.19 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการ รถไฟฟ้า แยกตามวิธีการเดินทางในปัจจุบัน

การใช้รถไฟฟ้า	วิธีการเดินทางในปัจจุบัน														รวม		
	การเดิน		รถยนต์ส่วนตัว		มอเตอร์ไซด์รับจ้าง		รถประจำทาง		รถแท็กซี่		เรือโดยสาร		รถตุ๊ก			รถไฟฟ้า	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		จำนวน	ร้อยละ
ใช้บริการ	20	38.5	4	30.8	58	93.5	38	46.3	4	40	0	0	19	70.4	92	100	59.9
ไม่ใช้บริการ	32	61.5	9	69.2	4	6.5	44	53.7	6	60	0	0	8	29.6	0	0	40.1
รวม	52	100	13	100	62	100	82	100	10	100	0	100	27	100	92	100	338

กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า(ก่อนปี 2542)

ตารางที่6.20 สัดส่วนของผู้พักอาศัยก่อนมีรถไฟฟ้าที่ทำการสำรวจจำแนกตามการเปลี่ยนรูปแบบการ เดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า

การเปลี่ยน รูปแบบการเดินทาง	ก่อนปี2542 (อยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า)						รวม	ร้อยละ
	2000-3500		3501-4500		4501-5000			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
ใช้บริการ	45	39.5	5	50	3	60	53	41.1
ไม่ใช้บริการ	69	60.5	5	50	2	40	76	58.9
	114	100	10	100	5	100	129	100

กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า (ก่อนปี2542) มีการไม่เปลี่ยน การใช้บริการ ร้อยละ 58.9 และ ใช้บริการ ร้อยละ 41.1

- ระดับราคา2,000-3,500บาทต่อเดือน จะเปลี่ยนมาใช้บริการร้อยละ54.5และ ไม่ใช้ร้อยละ 45.5

- ระดับราคา 3,501-4,500 บาทต่อเดือน จะเปลี่ยนมาใช้บริการร้อยละ 50 และ
ไม่ใช้ร้อยละ 50
- ระดับราคา 4,501-5,000 บาทต่อเดือน จะเปลี่ยนมาใช้บริการร้อยละ 60 และ
ไม่ใช้ร้อยละ 40

กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า(หลังปี 2542)

ตารางที่ 6.21 สัดส่วนของผู้พักอาศัยหลังมีรถไฟฟ้าที่ทำการสำรวจจำแนกตามการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า

การเปลี่ยน รูปแบบการเดินทาง	หลังปี 2542 (อยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า)						รวม	ร้อยละ
	2000-3500		3501-4500		4501-5000			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
ใช้บริการ	71	46.7	26	100	30	97	127	60.8
ไม่ใช้บริการ	81	53.3	0	0	1	3	82	39.2
	152	100	26	100	31	100	209	100
209								

กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า (หลังปี 2542) มีการไม่เปลี่ยนการใช้บริการ ร้อยละ 39.2 และ ใช้บริการ ร้อยละ 60.8

- ระดับราคา 2,000-3,500 บาทต่อเดือน จะเปลี่ยนมาใช้บริการร้อยละ 46.7 และ
ไม่ใช้ร้อยละ 53.3
- ระดับราคา 3,501-4,500 บาทต่อเดือน จะเปลี่ยนมาใช้บริการร้อยละ 100
- ระดับราคา 4,501-5,000 บาทต่อเดือน จะเปลี่ยนมาใช้บริการร้อยละ 100

6.4.2 เหตุผลการที่เปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า

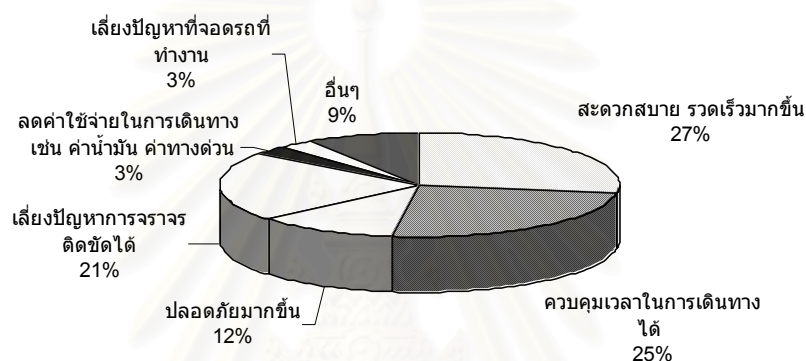
จากการสัมภาษณ์ผู้อยู่อาศัยจำนวน 338 รายพบว่าเหตุผลการที่เปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า คือ สะดวกสบายมาก รวดเร็วมากขึ้นร้อยละ 95 อันดับที่สองคือ ควบคุมเวลาในการเดินทาง

ทุกระดับราคามีเหตุผลการที่เปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้าคือ อันดับที่ 1 สะดวกสบาย รวดเร็วมากขึ้น อันดับที่ 2 ควบคุมเวลาในการเดินทางได้และอันดับที่ 3 เลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัดได้

ตารางที่ 6.22.สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามเหตุผลของการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า แยกตามระดับราคาค่าเช่า

เหตุผลของการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า	2000-3500		3501-4500		4501-5000		รวม	ร้อยละ
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
สะดวกสบาย รวดเร็วมากขึ้น	249	93.6	36	100	36	100	321	95.0
ควบคุมเวลาในการเดินทางได้	214	80.5	36	100	36	100	286	84.6
ปลอดภัยมากขึ้น	102	38.3	15	41.7	17	47.2	134	39.6
เสียงปัญหาการจราจรติดขัดได้	187	70.3	31	86.1	32	88.9	250	74.0
ลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เช่น ค่าน้ำมัน ค่าทางด่วน	7	2.6	13	36.1	13	36.1	33	9.8
เสียงปัญหาที่จอดรถที่ทำงาน	7	2.6	13	36.1	13	36.1	33	9.8
อื่นๆ	78	29.3	16	44.4	13	36.1	107	31.7
รวม	266	100	36	100	36	100	338	100
รวม			338					

แผนภูมิที่ 6.50 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามเหตุผลของการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า แยกตามระดับราคาค่าเช่า



6.4.3 เหตุผลการที่ไม่เปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า

จากการสัมภาษณ์ผู้อยู่อาศัยจำนวน 338 รายพบว่าเหตุผลการที่ไม่เปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า คือคิดว่ายังไม่จำเป็น, ที่พักใกล้ที่ทำงานมาก และ คิดว่าใช้รถประจำทางสะดวกแล้ว

ระดับราคา 2,000-3,500 บาทต่อเดือน คิดว่ายังไม่จำเป็น, ที่พักใกล้ที่ทำงานมาก และ คิดว่าใช้รถประจำทางสะดวกแล้ว ร้อยละ 91.7, 91.4 และ 66.9 ตามลำดับ

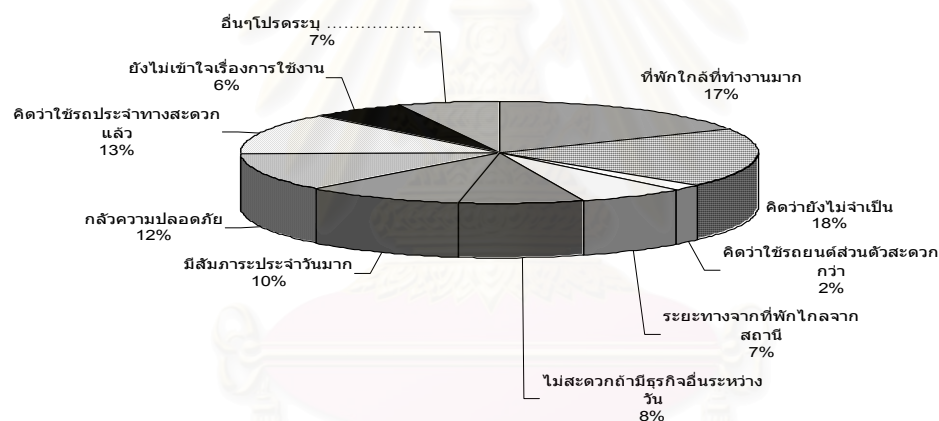
ระดับราคา 3,501-4,500 บาทต่อเดือน ระยะทางจากที่พักไกลจากสถานี, ไม่สะดวกถ้ามีธุรกิจอื่นระหว่างวันและคิดว่ายังไม่จำเป็น ร้อยละ 66.7, 61.1 และ 58

ระดับราคา 4,501-5,000 บาทต่อเดือน ระยะทางจากที่พักไกลจากสถานี, ไม่สะดวกถ้ามีธุรกิจอื่นระหว่างวันและคิดว่ายังไม่จำเป็น ร้อยละ 66.7, 61.1 และ 53

ตารางที่ 6.23 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามเหตุผลของการไม่เปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า แยกตามระดับราคาค่าเช่า

เหตุผลที่จะยังไม่เปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า	2000-3500		3501-4500		4501-5000		รวม	ร้อยละ
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
ที่พักใกล้ที่ทำงานมาก	243	91.4	15	42	13	36	271	80.2
คิดว่าจะไม่จำเป็น	244	91.7	21	58	19	53	284	84.0
คิดว่าใช้รถยนต์ส่วนตัวสะดวกกว่า	2	0.8	13	36.1	13	36.1	28	8.3
ระยะทางจากที่พักไกลจากสถานี	56	21.1	24	66.7	24	66.7	104	30.8
ไม่สะดวกถ้ามีธุรกิจอื่นระหว่างวัน	78	29.3	22	61.1	22	61.1	122	36.1
มีสัมภาระประจำวันมาก	122	45.9	12	33.3	16	44.4	150	44.4
กลัวความปลอดภัย	157	59.0	17	47.2	15	41.7	189	55.9
คิดว่าใช้รถประจำทางสะดวกแล้ว	178	66.9	13	36.1	9	25.0	200	59.2
ยังไม่เข้าใจเรื่องการใช้งาน	76	28.6	6	16.7	7	19.4	89	26.3
อื่นๆโปรดระบุ	89	33.5	4	11.1	7	19.4	100	29.6
รวม	266	100	36	100	36	100	338	100

แผนภูมิที่ 6.51 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามเหตุผลของการไม่เปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า แยกตามระดับราคาค่าเช่า



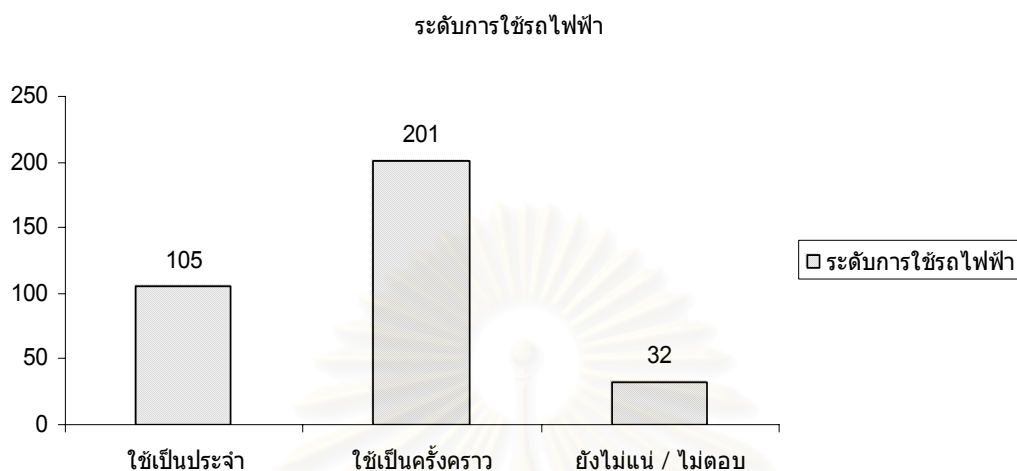
6.4.4 ระดับการใช้บริการรถไฟฟ้า

จากการสัมภาษณ์ผู้อยู่อาศัยจำนวน 338 รายพบว่าระดับการใช้รถไฟฟ้า ใช้เป็นครั้งคราวร้อยละ 59.5 ใช้เป็นประจำร้อยละ 31.1

ตารางที่ 6.24 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามระดับการใช้รถไฟฟ้าแยกตามระดับราคาค่าเช่า

ระดับการใช้รถไฟฟ้า MRTA	2000-3500		3501-4500		4501-5000		รวม	ร้อยละ
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
ใช้เป็นประจำ	69	25.9	18	50	18	50	105	31.1
ใช้เป็นครั้งคราว	170	63.9	16	44	15	42	201	59.5
ยังไม่แน่ / ไม่ตอบ	27	10.2	2	5.6	3	8.3	32	9.5
รวม	266	100	36	100	36	100	338	100

แผนภูมิที่ 6.52 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามระดับการใช้รถไฟฟ้าแยกตามระดับราคาเช่า



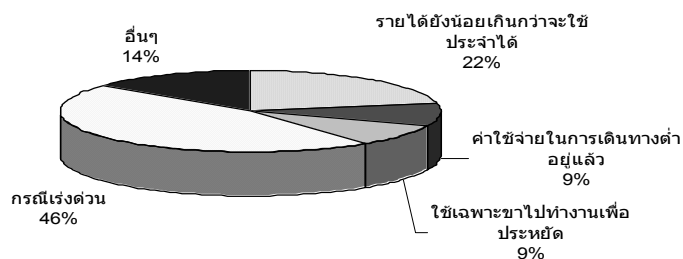
6.4.5 เหตุผลที่จะใช้บริการรถไฟฟ้าเป็นครั้งคราว

จากการสัมภาษณ์ผู้อยู่อาศัยจำนวน 338 รายพบว่าเหตุผลที่จะใช้บริการรถไฟฟ้าเป็นครั้งคราวคือ กรณีเร่งด่วนร้อยละ 46.2 , รายได้ยังน้อยเกินไปกว่าจะใช้ประจำได้และอื่นๆ ร้อยละ 14.2

ตารางที่ 6.25 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามเหตุผลของการใช้บริการรถไฟฟ้า MRTA เป็นครั้งคราว แยกตามระดับราคาเช่า

เหตุผลของการใช้บริการรถไฟฟ้า MRTA เป็นครั้งคราว	2000-3500		3501-4500		4501-5000		รวม	ร้อยละ
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
รายได้ยังน้อยเกินไปกว่าจะใช้ประจำได้	71	26.7	2	5.6	1	2.8	74	21.9
ค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่ำอยู่แล้ว	25	9.4	4	11.1	2	5.6	31	9.2
ใช้เฉพาะขาไปทำงานเพื่อประหยัด	22	8.3	3	8.3	4	11.1	29	8.6
กรณีเร่งด่วน	125	47.0	15	41.7	16	44.4	156	46.2
อื่นๆ	23	8.6	12	33.3	13	36.1	48	14.2
รวม	266	100	36	100	36	100	338	100
			338					

แผนภูมิที่ 6.53 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามเหตุผลของการใช้บริการรถไฟฟ้าเป็นครั้งคราว แยกตามระดับราคาเช่า



กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า(ก่อนปี 2542)

ตารางที่6.28 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามความต้องการเปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัยใหม่ แยกตามระดับราคาเช่า

การเปลี่ยนแปลง แหล่งที่อยู่อาศัยใหม่	ก่อนปี2542 (อยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า)						รวม	ร้อยละ
	2000-3500		3501-4500		4501-5000			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
คาดว่าจะเปลี่ยน	86	75.4	3	30	1	20	96	74.4
คาดว่าจะไม่เปลี่ยน	8	7.0	5	50	3	60	21	16.3
ยังไม่แน่ใจ / ไม่ตอบ	20	17.5	2	20	1	20	12	9.3
	114	100	10	100	5	100	129	100
	129							

กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า (ก่อนปี2542) คาดว่าจะเปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัยใหม่ ร้อยละ 74.4 , คาดว่าจะไม่เปลี่ยน ร้อยละ 16.3 และ ยังไม่แน่ใจ / ไม่ตอบ ร้อยละ 9.3

- ระดับราคา2,000-3,500บาทต่อเดือน คาดว่าจะเปลี่ยนร้อยละ75.4 , ไม่เปลี่ยนร้อยละ 7 และยังไม่แน่ใจ / ไม่ตอบ ร้อยละ 17.5
- ระดับราคา3,501-4,500บาทต่อเดือน คาดว่าจะเปลี่ยนร้อยละ30 , ไม่เปลี่ยนร้อยละ 50 และยังไม่แน่ใจ / ไม่ตอบ ร้อยละ 20
- ระดับราคา4,501-5,000บาทต่อเดือน คาดว่าจะเปลี่ยนร้อยละ20 , ไม่เปลี่ยนร้อยละ 60 และยังไม่แน่ใจ / ไม่ตอบ ร้อยละ 20

กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า(หลังปี 2542)

ตารางที่6.29 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามความต้องการเปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัยใหม่ แยกตามระดับราคาเช่า

การเปลี่ยนแปลง แหล่งที่อยู่อาศัยใหม่	หลังปี2542 (อยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า)						รวม	ร้อยละ
	2000-3500		3501-4500		4501-5000			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
คาดว่าจะเปลี่ยน	100	65.8	5	19.2	8	26	107	51.2
คาดว่าจะไม่เปลี่ยน	15	9.9	19	73.1	18	58	47	22.5
ยังไม่แน่ใจ / ไม่ตอบ	37	24.3	2	7.7	5	16	55	26.3
	152	100	26	100	31	100	209	100
	209							

กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า (หลังปี2542) คาดว่าจะเปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัยใหม่ ร้อยละ 51.2 , คาดว่าจะไม่เปลี่ยน ร้อยละ 22.5 และ ยังไม่แน่ใจ / ไม่ตอบ ร้อยละ 26.3

- ระดับราคา 2,000-3,500 บาทต่อเดือน คาดว่าจะเปลี่ยนร้อยละ 65.8 , ไม่เปลี่ยนร้อยละ 9.9 และยังไม่แน่ใจ / ไม่ตอบ ร้อยละ 24.3
- ระดับราคา 3,501-4,500 บาทต่อเดือน คาดว่าจะเปลี่ยนร้อยละ 19.2 , ไม่เปลี่ยนร้อยละ 73.1 และยังไม่แน่ใจ / ไม่ตอบ ร้อยละ 7.7
- ระดับราคา 4,501-5,000 บาทต่อเดือน คาดว่าจะเปลี่ยนร้อยละ 26 , ไม่เปลี่ยนร้อยละ 58 และยังไม่แน่ใจ / ไม่ตอบ ร้อยละ 16

6.5.2 ความจำเป็นเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยใหม่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า

จากการสัมภาษณ์ผู้อยู่อาศัยจำนวน 338 รายพบว่าความจำเป็นเลือกที่อยู่อาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้ามีความจำเป็นถึงร้อยละ 87.0 , ไม่จำเป็นร้อยละ 8 และยังไม่แน่ใจ ร้อยละ 5 และทุกระดับราคามีความจำเป็นเลือกที่อยู่อาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าสูง

ตารางที่ 6.30 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามความจำเป็นเลือกที่อยู่อาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าแยกตามระดับราคาเช่า

ความจำเป็นเลือกที่อยู่อาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้า	2000-3500		3501-4500		4501-5000		รวม	ร้อยละ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ			
จำเป็น	231	86.8	32	88.9	31	86.1	294	87.0	
ไม่จำเป็น	23	8.6	2	5.6	2	5.6	27	8.0	
ยังไม่แน่ใจ / ไม่ตอบ	12	4.5	2	5.6	3	8.3	17	5.0	
รวม	266	100	36	100	36	100	338	100	
รวม	338								

6.5.3 เหตุผลที่จำเป็นเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยใหม่ใกล้สถานี

จากการสัมภาษณ์ผู้อยู่อาศัยจำนวน 338 รายพบว่าทุกระดับราคามีเหตุผลที่จำเป็นเลือกที่อยู่อาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าคือเพื่อประหยัดเวลา ร้อยละ 95.6 เพื่อความสะดวกสบาย ร้อยละ 89.3 และ ประหยัดค่าใช้จ่าย ร้อยละ 51.8

ตารางที่ 6.31 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามเหตุผลที่จำเป็นเลือกที่อยู่อาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าแยกตามระดับราคาเช่า

เหตุผลที่จำเป็นเลือกที่ตั้งอยู่อาศัยใหม่ใกล้สถานี	2000-3500		3501-4500		4501-5000		รวม	ร้อยละ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ			
เพื่อความสะดวกสบาย	238	89.5	31	86.1	33	91.7	302	89.3	
ประหยัดค่าใช้จ่าย	125	47.0	22	61.1	28	77.8	175	51.8	
ประหยัดเวลา	256	96.2	32	88.9	35	97.2	323	95.6	
รวม	266	100	36	100	36	100	338	100	
รวม	338								

6.5.4 เหตุผลใดที่ไม่จำเป็นเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยใหม่ใกล้สถานี

จากการสัมภาษณ์ผู้อยู่อาศัยจำนวน 338 รายพบว่าเหตุผลที่ไม่จำเป็นเลือกที่อยู่อาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าคือสามารถเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยได้มากขึ้นร้อยละ 83.4 เมื่อใช้

รถไฟฟ้าจะลดเวลาเดินทางแล้ว ร้อยละ 48.8 และ เมื่อใช้รถไฟฟ้าจะลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางแล้วร้อยละ 13.9

ตารางที่ 6.32 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามเหตุผลที่ไม่จำเป็นต้องอยู่อาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าแยกตามระดับราคาค่าเช่า

เหตุผลที่ไม่จำเป็นต้องอยู่อาศัย ใหม่ใกล้สถานี	2000-3500		3501-4500		4501-5000		รวม	ร้อยละ
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
เมื่อใช้รถไฟฟ้าจะลดเวลาเดินทางแล้ว	98	36.8	33	91.7	34	94.4	165	48.8
เมื่อใช้รถไฟฟ้าจะลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางแล้ว	26	9.8	13	36.1	8	22.2	47	13.9
สามารถเลือกที่อยู่อาศัยได้มากขึ้น	233	87.6	23	63.9	26	72.2	282	83.4
รวม	266	100	36	100	36	100	338	100
รวม	338							

6.5.5 ระยะทางจากสถานีถึงที่พักสูงสุดที่รับได้

จากการสัมภาษณ์ผู้อยู่อาศัยจำนวน 338 รายพบว่า ระยะทางจากสถานีถึงที่พักสูงสุดที่รับได้คือ 1-2 กม. ร้อยละ 66.9 รองลงมาคือ 3-4 กม. ร้อยละ 15.1

ตารางที่ 6.33 สัดส่วนของผู้พักอาศัยที่ทำการสำรวจจำแนกตามระยะทางจากสถานีถึงที่พักสูงสุดที่รับได้แยกตามระดับราคาค่าเช่า

ระยะทางจากสถานีถึงที่พัก สูงสุดที่รับได้	2000-3500		3501-4500		4501-5000		รวม	ร้อยละ
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
1-2 กม.	170	63.9	27	75.0	29	80.6	226	66.9
3-4 กม.	42	15.8	5	13.9	4	11.1	51	15.1
5-7 กม.	12	4.5	2	5.6	0	0.0	14	4.1
7-10 กม.	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
มากกว่า 10 กม. ขึ้นไป	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
ไม่ตอบ / ไม่แน่	42	15.8	2	5.6	3	8.3	47	13.9
รวม	266	100	36	100	36	100	338	100
รวม	338							

6.6 ความพึงพอใจของผู้พักอาศัยต่อที่พักอาศัย

การศึกษาทัศนคติและความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยที่มีต่อสภาพแวดล้อมนั้นเป็นการศึกษาถึงพฤติกรรมการรับรู้สภาพแวดล้อมทางกายภาพและลักษณะการเดินทางรวมถึงค่าใช้จ่ายในชีวิตประจำวัน ซึ่งสภาพแวดล้อมเหล่านี้มักจะมีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับประโยชน์ใช้สอยและการของผู้อาศัยเสมอ ในการศึกษาสภาพแวดล้อมที่มีผลต่อการรับรู้โดยตรงต่อผู้อยู่อาศัย ได้แก่ ห้องพักและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆรวมถึงรูปแบบการเดินทางและค่าใช้จ่ายในชีวิตประจำวัน เป็นการศึกษาถึงทัศนคติและความพึงพอใจของผู้พักอาศัยที่มีต่อห้องพัก , สิ่งอำนวยความสะดวก และรูปแบบการเดินทางรวมถึงค่าใช้จ่าย ทั้งก่อนและหลังระบบรถไฟฟ้ามุ่งเข้าใจถึงความรู้สึกของผู้พักอาศัยว่า รู้สึก พอใจ – ไม่พอใจ ต่อองค์ประกอบเพียงใดและนำผลที่ได้มาประเมินทัศนคติและความรู้สึกในองค์ประกอบแต่ละด้าน

โดยที่กลุ่มประชากรได้แบ่งออกตามระดับราคาเช่าดังนี้

1. ระดับราคาเช่า 2,000 – 3,500 บาท
2. ระดับราคาเช่า 3,501 – 4,500 บาท
3. ระดับราคาเช่า 4,501 – 5,000 บาท

6.6.1 วิธีการศึกษาทัศนคติและความพอใจของผู้อยู่อาศัย

ในการศึกษาทัศนคติและความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยนี้ ได้กำหนดแนวทางและขั้นตอนในการศึกษาไว้ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 กำหนดกรอบขององค์ประกอบทางกายภาพของโครงการอพาร์ทเมนต์ที่จะทำการศึกษาเป็น 2 ด้าน ด้านการเดินทาง 1 ด้าน ค่าใช้จ่าย 1 ด้าน ด้านการบริการ 1 ด้าน ด้านสภาพแวดล้อม 1 ด้าน

ก) ด้านการเดินทาง ได้แก่ เดิน , รถยนต์ส่วนตัว , มอเตอร์ไซด์รับจ้าง , รถประจำทาง , รถแท็กซี่ , รถไฟฟ้า , เรือโดยสาร และ รถตู้

ข) ด้านค่าใช้จ่าย ได้แก่ ค่าเดินทาง , ค่าอาหาร และ ค่าเช่าห้องพัก

ค) การจัดพื้นที่ใช้สอย ได้แก่ ขนาดห้องพักและวัสดุตกแต่ง , ขนาดห้องน้ำและวัสดุตกแต่ง , ที่จอดรถ และ ทางเดินภายในอาคาร

ง) ด้านระบบอาคาร ได้แก่ ระบบไฟฟ้า , ระบบประปา , ระบบโทรศัพท์ , ระบบลิฟท์ , ระบบระบายน้ำ และ ระบบระบายอากาศ

จ) ด้านบริการและการดูแลจัดการ ได้แก่ การรักษาความปลอดภัย , การรักษาความสะอาด , การเก็บขยะ และ การซ่อมบำรุงรักษา

จ) สภาพแวดล้อม ได้แก่ การจัดการ , สภาพแวดล้อม , ความเป็นส่วนตัว , เพื่อนบ้านภายในอาคาร และ เพื่อนบ้านภายนอกอาคาร

ขั้นตอนที่ 2 ประมวลผลจากแบบสอบถามจำนวน 338 ตัวอย่าง โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS/PC (Statistical Package for Social Science for Window) โดยบันทึกรหัสข้อมูลลงในระบบคอมพิวเตอร์ เพื่อคำนวณค่าทางสถิติ หาค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Arithmetic Mean) และ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) เพื่อวิเคราะห์ผลของตัวแปรในแต่ละด้าน

ขั้นตอนที่ 3 กำหนดหลักเกณฑ์ (Criterias) เพื่อใช้เป็นมาตรฐานวัดระดับความพึงพอใจ โดยประยุกต์ใช้วิธีการของลิเคิร์ต (Likert's scale) เพื่อวัดระดับความพึงพอใจของตัวแปรแต่ละด้าน โดยการวัดระดับค่าน้ำหนักของความพึงพอใจโดยเปรียบเทียบทั้งก่อนและหลังระบบรถไฟฟ้า ดังนี้

- | | |
|-------------------------------|-----------------------|
| ก) ระดับความพึงพอใจมากที่สุด | มีค่าน้ำหนักเท่ากับ 5 |
| ข) ระดับความพึงพอใจมาก | มีค่าน้ำหนักเท่ากับ 4 |
| ค) ระดับความพึงพอใจปานกลาง | มีค่าน้ำหนักเท่ากับ 3 |
| ง) ระดับความพึงพอใจน้อย | มีค่าน้ำหนักเท่ากับ 2 |
| จ) ระดับความพึงพอใจน้อยที่สุด | มีค่าน้ำหนักเท่ากับ 1 |

6.6.2 การวิเคราะห์ความรู้สึก –ทัศนคติและความพึงพอใจต่อองค์ประกอบของอพาร์ทเมนต์โดยรวม

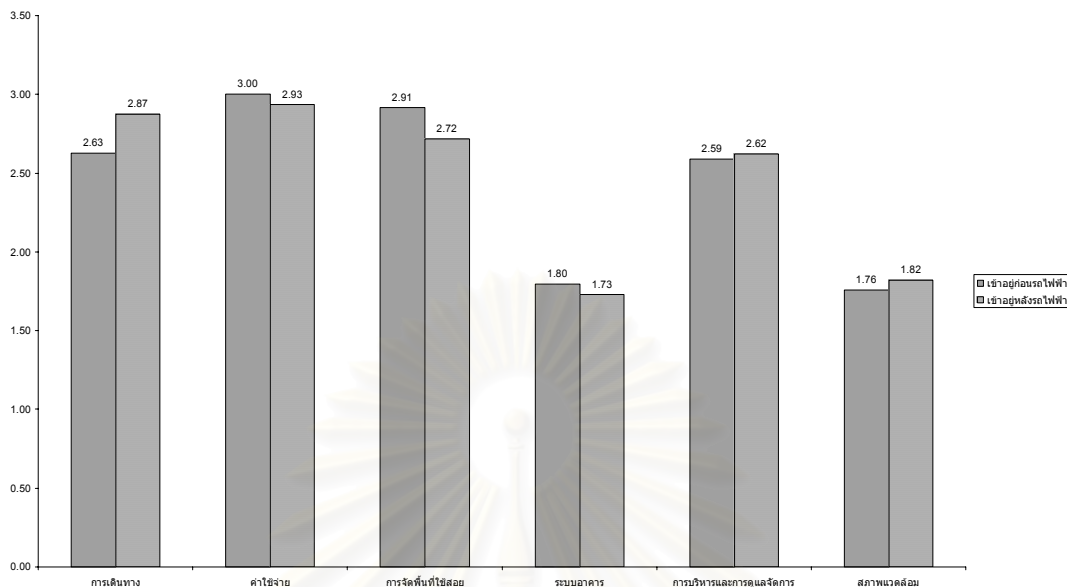
จากการสัมภาษณ์ทัศนคติและความพึงพอใจของผู้พักอาศัยในอพาร์ทเมนต์ที่ทำการสำรวจในเขตห้วยขวาง จำนวน338 ราย ผลปรากฏว่าได้ค่าระดับคะแนนเฉลี่ยในแต่ละด้านเรียงลำดับจากมากไปน้อย โดยที่กลุ่มประชากรได้แบ่งออกตามระดับราคาเช่าดังนี้

6.6.3 ระดับราคาเช่า 2,000 – 3,500 บาท แยกออกเป็นประชากร 2 กลุ่มได้ดังนี้

ตารางที่ 6.34. แสดงระดับความพึงพอใจของกลุ่มที่เข้ามาอยู่ก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้าโดยแยกเป็นเปรียบเทียบก่อนมีรถไฟฟ้าและหลังมีรถไฟฟ้า

ความพึงพอใจ	เข้าอยู่ก่อนมีรถไฟฟ้า		รวม	เข้าอยู่หลังมีรถไฟฟ้า		รวม
	ก่อน	หลัง		ก่อน	หลัง	
	x	x		x	x	
การเดินทาง	2.251	3.003	2.63	2.492	3.253	2.87
ค่าใช้จ่าย	3.026	2.98	3.00	2.721	3.145	2.93
การจัดพื้นที่ใช้สอย	2.978	2.851	2.91	2.572	2.865	2.72
ระบบอาคาร	1.808	1.785	1.80	1.648	1.813	1.73
การบริหารและการดูแลจัดการ	2.482	2.697	2.59	2.673	2.567	2.62
สภาพแวดล้อม	1.816	1.698	1.76	2.086	1.547	1.82

แผนภูมิที่ 6.54 แสดงระดับความพึงพอใจของกลุ่มที่เข้ามาอยู่ทั้งอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้าและหลังมีระบบรถไฟฟ้าระดับราคาค่าเช่า 2,000 – 3,500 บาท



ระดับราคาค่าเช่า 2,000 – 3,500 บาท

จากแผนภูมิพบว่า มีกลุ่มเข้ามาอยู่ก่อนและหลังรถไฟฟ้าพึงพอใจด้านค่าใช้จ่ายสูงสุด, ด้านการเดินทางและพึงพอใจด้านสภาพแวดล้อมและ ระบบอาคารน้อยสุด

พบว่ากลุ่มเข้ามาอยู่หลังรถไฟฟ้ามีความพึงพอใจมากขึ้นในด้านการเดินทาง และมีความพึงพอใจน้อยลงในด้านการจัดพื้นที่ใช้สอยและระบบอาคาร

แสดงให้เห็นว่ากลุ่มที่ย้ายเข้ามาหลังมีรถไฟฟ้าพึงพอใจที่การเดินทางและค่าใช้จ่ายเนื่องจากราคาห้องพักรถและใกล้แหล่งงานมากแต่สภาพอาคารไม่ค่อยทันสมัย ระบบอาคารไม่ค่อยดีนักและขาดการปรับปรุง

● กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า

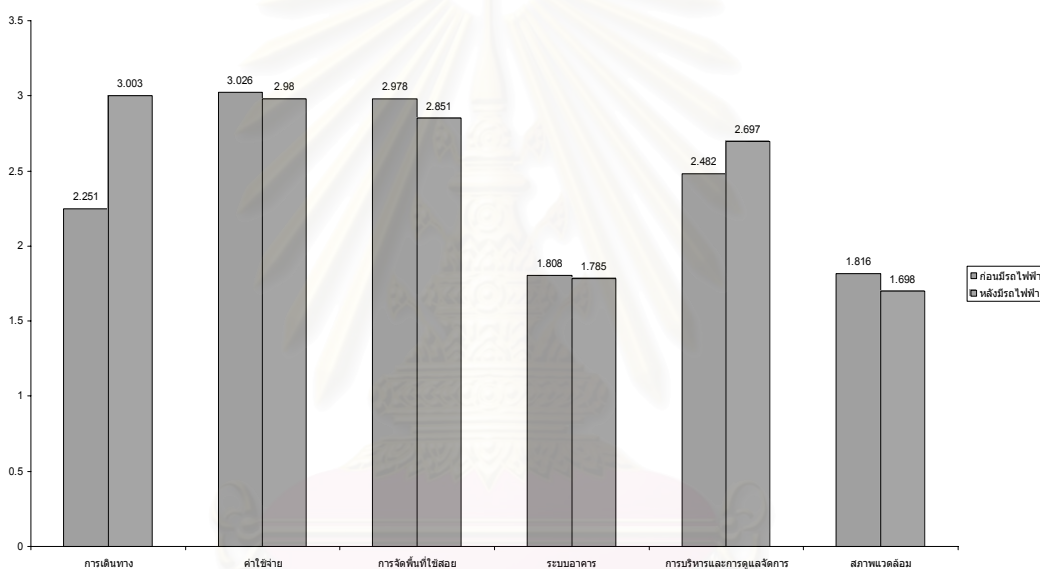
ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า

ก) ด้านค่าใช้จ่าย	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	(X = 3.02)
ข) การจัดพื้นที่ใช้สอย	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	(X = 2.97)
ค) การบริหารและการดูแลจัดการ	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	(X = 2.48)
ง) การเดินทาง	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	(X = 2.25)
จ) สภาพแวดล้อม	ระดับความพึงพอใจน้อย	(X = 1.81)
ฉ) ระบบอาคาร	ระดับความพึงพอใจน้อย	(X = 1.80)

หลังมีระบบรถไฟฟ้า

ก) การเดินทาง	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	(X = 3.00)
ข) ด้านค่าใช้จ่าย	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	(X = 2.98)
ค) การจัดพื้นที่ใช้สอย	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	(X = 2.85)
ง) การบริหารและการดูแลจัดการ	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	(X = 2.69)
จ) ระบบอาคาร	ระดับความพึงพอใจน้อย	(X = 1.78)
ฉ) สภาพแวดล้อม	ระดับความพึงพอใจน้อย	(X = 1.69)

แผนภูมิที่ 6.55 แสดงระดับความพึงพอใจของกลุ่มที่เข้ามาอยู่ก่อนโดยแยกเป็นเปรียบเทียบก่อนมีรถไฟฟ้าและหลังมีรถไฟฟ้า



กลุ่มที่เข้ามาอยู่ก่อนรถไฟฟ้ามีความพึงพอใจเพิ่มขึ้นด้านการเดินทางที่สะดวก และการบริหารดูแลจัดการอาคาร และมีความพึงพอใจน้อยลงด้านสภาพแวดล้อมและระบบอาคาร

- กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า

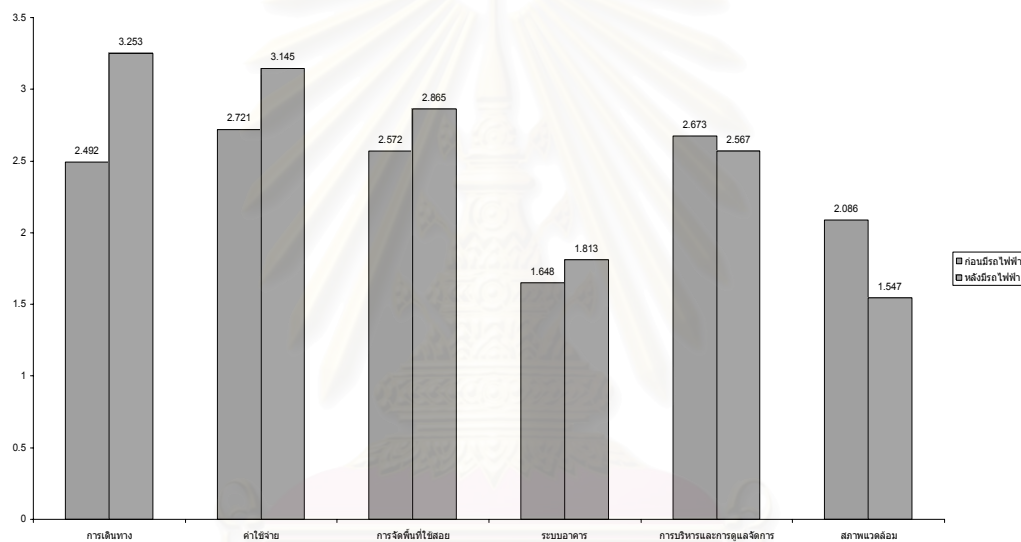
ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า

ก) ด้านค่าใช้จ่าย	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	(X = 3.02)
ข) การบริหารและการดูแลจัดการ	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	(X = 2.67)
ค) การจัดพื้นที่ใช้สอย	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	(X = 2.57)
ง) การเดินทาง	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	(X = 2.49)
จ) สภาพแวดล้อม	ระดับความพึงพอใจน้อย	(X = 2.08)
ฉ) ระบบอาคาร	ระดับความพึงพอใจน้อย	(X = 1.64)

หลังมีระบบรถไฟฟ้า

ก) การเดินทาง	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	($X = 3.25$)
ข) ด้านค่าใช้จ่าย	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	($X = 3.14$)
ค) การจัดพื้นที่ใช้สอย	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	($X = 2.86$)
ง) การบริหารและการดูแลจัดการ	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	($X = 2.56$)
จ) ระบบอาคาร	ระดับความพึงพอใจน้อย	($X = 1.81$)
ฉ) สภาพแวดล้อม	ระดับความพึงพอใจน้อย	($X = 1.54$)

แผนภูมิที่ 6.56 แสดงระดับความพึงพอใจของกลุ่มที่เข้ามาอยู่หลังโดยแยกเป็นเปรียบเทียบก่อนมีรถไฟฟ้า และหลังมีรถไฟฟ้า



กลุ่มที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้ามีความพึงพอใจเพิ่มขึ้นด้านการเดินทาง , ค่าใช้จ่าย , การจัดพื้นที่ใช้สอยและระบบอาคาร กลุ่มนี้มี ความพึงพอใจเนื่องจากสภาพที่อยู่อาศัยเดิมไม่ค่อยดีนัก และระยะทางจากที่พักไปทำงานไม่ค่อยสะดวก และมีความพึงพอใจลดลงด้านสภาพแวดล้อมและการบริหารการดูแลจัดการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 6.35 แสดงระดับความพึงพอใจของกลุ่มที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้าโดยแยกเป็นเปรียบเทียบ ก่อนมีรถไฟฟ้าและหลังมีรถไฟฟ้าตามระดับราคาค่าเช่า 2,000 – 3,500 บาท

รายการ	ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า						หลังมีระบบรถไฟฟ้า							
	5	4	3	2	1	รวม	ค่าเฉลี่ย	5	4	3	2	1	รวม	ค่าเฉลี่ย
การเดินทาง							2.251							3.003
1 เดิน	30	11	45	10	18	114	3.219	30	11	45	10	18	114	3.219
ร้อยละ	26.316	9.6491	39.474	8.7719	15.789	100		26.316	9.6491	39.474	8.7719	15.789	100	
รถยนต์ส่วนตัว	150	44	135	20	18	367		150	44	135	20	18	367	
ร้อยละ	2.6316	3.5088	12.281	29.825	51.754	100	1.754	2.6316	3.5088	12.281	29.825	51.754	100	1.754
3 มอเตอร์ไซด์รับจ้าง	15	16	42	68	59	200		15	16	42	68	59	200	
ร้อยละ	65	19	13	9	8	114	4.088	65	19	13	9	8	114	4.088
ร้อยละ	57.018	16.667	11.404	7.8947	7.0175	100		57.018	16.667	11.404	7.8947	7.0175	100	
4 รถประจำทาง	325	76	39	18	8	466		325	76	39	18	8	466	
ร้อยละ	17.544	49.123	19.298	7.0175	7.0175	100	3.632	17.544	49.123	19.298	7.0175	7.0175	100	3.632
ร้อยละ	100	224	66	16	8	414		100	224	66	16	8	414	
5 รถแท็กซี่	5	14	20	54	21	114	2.368	5	14	20	54	21	114	2.368
ร้อยละ	4.386	12.281	17.544	47.368	18.421	100		4.386	12.281	17.544	47.368	18.421	100	
ร้อยละ	25	56	60	108	21	270		25	56	60	108	21	270	
6 รถไฟฟ้า	0	0	0	0	0	0	0.000	0	0	0	0	0	0	0.000
ร้อยละ	0	0	0	0	0	0		13.158	28.07	7.8947	48.246	2.6316	100	3.009
ร้อยละ	0	0	0	0	0	0	0.000	0	0	0	0	0	0	0.000
ร้อยละ	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	
8 รถดี	5	30	51	10	18	114	2.947	5	30	51	10	18	114	2.947
ร้อยละ	4.386	26.316	44.737	8.7719	15.789	100		4.386	26.316	44.737	8.7719	15.789	100	
ร้อยละ	25	120	153	20	18	336		25	120	153	20	18	336	
ค่าใช้จ่าย							3.026							2.980
1 ค่าเดินทาง	52	18	5	17	22	114	3.535	52	5	18	17	22	114	3.421
ร้อยละ	45.614	15.789	4.386	14.912	19.298	100		45.614	4.386	15.789	14.912	19.298	100	
ร้อยละ	260	72	15	34	22	403		260	20	54	34	22	390	
2 ค่าอาหาร	17	13	34	38	12	114	2.868	17	13	34	35	15	114	2.842
ร้อยละ	14.912	11.404	29.825	33.333	10.526	100		14.912	11.404	29.825	30.702	13.158	100	
ร้อยละ	85	52	102	76	12	327		85	52	102	70	15	324	
3 ค่าเช่าห้องพัก	12	12	50	7	33	114	2.675	12	12	50	7	33	114	2.675
ร้อยละ	10.526	10.526	43.86	6.1404	28.947	100		10.526	10.526	43.86	6.1404	28.947	100	
ร้อยละ	60	48	150	14	33	305		60	48	150	14	33	305	
การจัดพื้นที่ใช้สอย							2.978							2.851
1 ขนาดห้องพักและวัสดุตกแต่ง	35	15	6	45	13	114	3.123	15	35	6	45	13	114	2.947
ร้อยละ	30.702	13.158	5.2632	39.474	11.404	100		13.158	30.702	5.2632	39.474	11.404	100	
ร้อยละ	175	60	18	90	13	356		175	140	18	90	13	336	
2 ขนาดห้องน้ำและวัสดุตกแต่ง	15	33	8	43	15	114	2.912	15	33	8	43	15	114	2.912
ร้อยละ	13.158	28.947	7.0175	37.719	13.158	100		13.158	28.947	7.0175	37.719	13.158	100	
ร้อยละ	75	132	24	86	15	332		75	132	24	86	15	332	
3 ที่จอดรถ	7	23	4	55	25	114	2.404	7	23	4	55	25	114	2.404
ร้อยละ	6.1404	20.175	3.5088	48.246	21.93	100		6.1404	20.175	3.5088	48.246	21.93	100	
ร้อยละ	35	92	12	110	25	274		35	92	12	110	25	274	
4 ทางเดินภายในอาคาร	45	7	34	13	15	114	3.474	7	45	34	13	15	114	3.140
ร้อยละ	39.474	6.1404	29.825	11.404	13.158	100		6.1404	39.474	29.825	11.404	13.158	100	
ร้อยละ	225	28	102	26	15	396		35	180	102	26	15	358	
ระบบอาคาร							1.808							1.785
1 ระบบไฟฟ้า	14	6	46	27	21	114	2.693	6	14	46	27	21	114	2.623
ร้อยละ	12.281	5.2632	40.351	23.684	18.421	100		5.2632	12.281	40.351	23.684	18.421	100	
ร้อยละ	70	24	138	54	21	307		30	56	138	54	21	299	
2 ระบบประปา	3	4	12	5	90	114	1.465	3	4	5	12	90	114	1.404
ร้อยละ	2.6316	3.5088	10.526	4.386	78.947	100		2.6316	3.5088	4.386	10.526	78.947	100	
ร้อยละ	15	16	36	10	90	167		15	16	15	24	90	160	
3 ระบบโทรศัพท์	4	3	52	23	32	114	2.333	3	4	52	23	32	114	2.325
ร้อยละ	3.5088	2.6316	45.614	20.175	28.07	100		2.6316	3.5088	45.614	20.175	28.07	100	
ร้อยละ	20	12	156	46	32	266		15	16	156	46	32	265	
4 ระบบลิฟท์	0	1	3	24	86	114	1.289	0	1	3	24	86	114	1.289
ร้อยละ	0	0.8772	2.6316	21.053	75.439	100		0	0.8772	2.6316	21.053	75.439	100	
ร้อยละ	0	4	9	48	86	147		0	4	9	48	86	147	
5 ระบบการระบายน้ำ	3	2	4	23	82	114	1.298	2	3	4	23	82	114	1.333
ร้อยละ	2.6316	1.7544	3.5088	20.175	71.93	100		1.7544	2.6316	3.5088	20.175	71.93	100	
ร้อยละ	0	8	12	46	82	148		0	12	12	46	82	152	
6 ระบบการระบายอากาศ	7	3	12	27	65	114	1.772	3	7	12	27	65	114	1.737
ร้อยละ	6.1404	2.6316	10.526	23.684	57.018	100		2.6316	6.1404	10.526	23.684	57.018	100	
ร้อยละ	35	12	36	54	65	202		15	28	36	54	65	198	
การบริหารและการจัดการ							2.482							2.697
1 การรักษาความปลอดภัย	17	13	34	15	35	114	2.667	17	13	34	15	35	114	2.667
ร้อยละ	14.912	11.404	29.825	13.158	30.702	100		14.912	11.404	29.825	13.158	30.702	100	
ร้อยละ	85	52	102	30	35	304		85	52	102	30	35	304	
2 การรักษาความสะอาด	13	11	32	14	44	114	2.430	13	11	44	32	14	114	2.798
ร้อยละ	11.404	9.6491	28.07	12.281	38.596	100		11.404	9.6491	38.596	28.07	12.281	100	
ร้อยละ	65	44	96	28	44	277		65	44	132	64	14	319	
3 การเก็บขยะ	12	11	34	12	45	114	2.412	12	11	34	45	12	114	2.702
ร้อยละ	10.526	9.6491	29.825	10.526	39.474	100		10.526	9.6491	29.825	39.474	10.526	100	
ร้อยละ	60	44	102	24	45	275		60	44	102	90	12	308	
4 การซ่อมบำรุงรักษา	11	12	32	18	41	114	2.421	11	12	32	41	18	114	2.623
ร้อยละ	9.6491	10.526	28.07	15.789	35.965	100		9.6491	10.526	28.07	35.965	15.789	100	
ร้อยละ	55	48	96	36	41	276		55	48	96	82	18	299	
สภาพแวดล้อม							1.816							1.698
1 การจัดกร	5	4	14	59	32	114	2.044	5	4	14	32	59	114	1.807
ร้อยละ	4.386	3.5088	12.281	51.754	28.07	100		4.386	3.5088	12.281	28.07	51.754	100	
ร้อยละ	25	16	42	118	32	233		25	16	42	64	59	206	
2 สภาพแวดล้อม	1	2	7	65	39	114	1.781	1	2	7	40	64	114	1.561
ร้อยละ	0.8772	1.7544	6.1404	57.018	34.211	100		0.8772	1.7544	6.1404	35.088	56.14	100	
ร้อยละ	5	8	21	130	39	203		5	8	21	80	64	178	
3 ความเป็นส่วนตัว	1	2	6	60	45	114	1.719	1	2	6	45	60	114	1.588
ร้อยละ	0.8772	1.7544	5.2632	52.632	39.474	100		0.8772	1.7544	5.2632	39.474	52.632	100	
ร้อยละ	5	8	18	120	45	196		5	8	18	90	60	181	
4 เพื่อนบ้านภายในอาคาร	9	5	12	23	65	114	1.860	9	5	12	23	65	114	1.860
ร้อยละ	7.8947	4.386	10.526	20.175	57.018	100		7.8947	4.386	10.526	20.175	57.018	100	
ร้อยละ	45	20	36	46	65	212		45	20	36	46	65	212	
5 เพื่อนบ้านภายนอกอาคาร	4	4	12	25	69	114	1.675	4	4	12	25	69	114	1.675
ร้อยละ	3.5088	3.5088	10.526	21.93	60.526	100		3.5088	3.5088	10.526	21.93	60.526	100	
ร้อยละ	20	16	36	50	69	191		20	16	36	50	69	191	

ตารางที่ 6.36. แสดงระดับความพึงพอใจของกลุ่มที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้าย่อยแยกเป็นเปรียบเทียบ ก่อนมีรถไฟฟ้าและหลังมีรถไฟฟ้าตามระดับราคาค่าเช่า 2,000 – 3,500 บาท

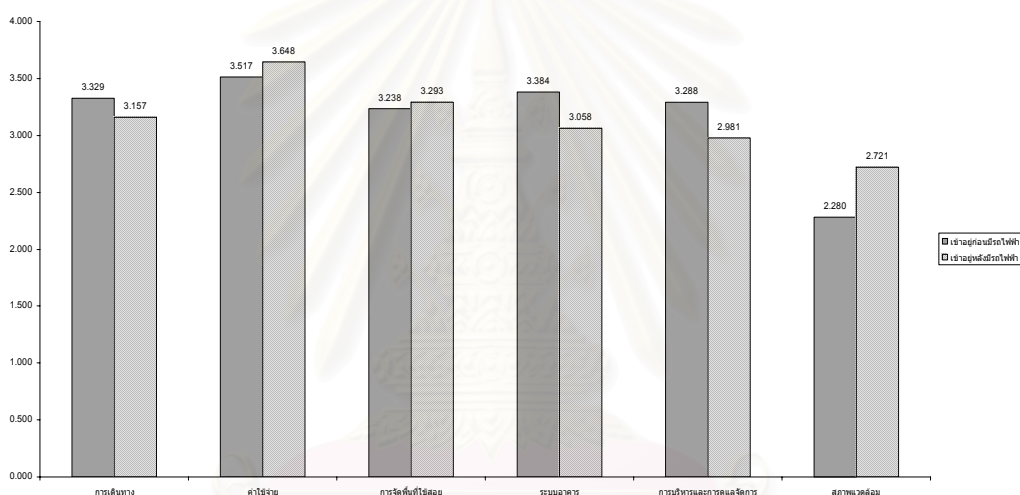
รายการ	ก่อนมีระบบรถไฟฟ้าย่อย							หลังมีระบบรถไฟฟ้าย่อย						
	5	4	3	2	1	รวม	ค่าเฉลี่ย	5	4	3	2	1	รวม	ค่าเฉลี่ย
การเดินทาง							2,492							3,253
1 เดิน	3	11	43	80	17	154	2,370	30	11	75	20	16	152	3,125
ร้อยละ	1.95	7.14	27.92	51.95	11.04	100		19.74	7.24	49.34	13.16	10.53	100	
2 รถยนต์ส่วนตัว	3	4	129	160	17	365	1,697	3	4	225	40	16	475	1,711
ร้อยละ	1.97	2.63	10.53	32.89	51.97	100		1.97	2.63	11.84	31.58	51.97	100	
3 มอเตอร์ไซด์รับจ้าง	15	16	48	100	79	258	4,033	15	16	54	96	79	260	4,678
ร้อยละ	14.47	78.95	3.29	1.97	1.32	100		78.95	14.47	3.29	1.97	1.32	100	
4 รถประจำทาง	110	480	15	6	2	613	4,000	600	88	15	6	2	711	4,171
ร้อยละ	32.89	50.00	6.58	5.26	5.26	100		50.00	32.89	6.58	5.26	5.26	100	
5 รถแท็กซี่	250	304	30	16	8	608	2,368	380	200	30	16	8	634	2,382
ร้อยละ	5	12	38	76	21	152		5	12	40	74	21	152	
6 รถไฟฟ้า	3.29	7.89	25.00	50.00	13.82	100	0.000	3.29	7.89	26.32	48.68	13.82	100	3.526
ร้อยละ	25	48	114	152	21	360		25	48	120	148	21	362	
7 เรือโดยสาร	0	0	0	0	0	0	0	16.45	29.61	46.05	5.92	1.97	100	0.000
ร้อยละ	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	
8 รถตุ๊ก	0	0	0	0	0	0	0	125	180	210	18	3	536	0
ร้อยละ	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	
ค่าใช้จ่าย	5	40	71	18	18	152	2,974	5	71	40	18	18	152	3,178
ร้อยละ	3.29	26.32	46.71	11.84	11.84	100		3.29	46.71	26.32	11.84	11.84	100	
ค่าเช่า	25	160	213	36	18	452	2,721	25	284	120	36	18	483	3,145
1 ค่าเดินทาง	8	20	15	93	16	152	2,414	52	20	31	44	5	152	3,461
ร้อยละ	5.26	13.16	9.87	61.18	10.53	100		34.21	13.16	20.39	28.95	3.29	100	
2 ค่าอาหาร	40	80	45	186	16	367	3,197	260	80	93	88	5	526	3,230
ร้อยละ	23	45	45	17	22	152		15.13	29.61	29.61	14.47	11.18	100	
3 ค่าเช่าห้องพัก	115	180	135	34	22	486	2,553	115	180	135	44	17	491	2,743
ร้อยละ	12	12	41	70	17	152		7.89	7.89	46.05	26.97	11.18	100	
การจัดพื้นที่ใช้สอย	60	48	123	140	17	388	2,572	60	48	210	82	17	417	2,865
1 ขนาดห้องพักและวัสดุตกแต่ง	15	45	24	13	55	152	2,684	15	45	24	55	13	152	2,961
ร้อยละ	9.87	29.61	15.79	8.55	36.18	100		9.87	29.61	15.79	36.18	8.55	100	
2 ขนาดห้องน้ำและวัสดุตกแต่ง	75	180	72	26	55	408	2,684	75	180	72	110	13	450	2,803
ร้อยละ	15	42	10	50	35	152		9.87	29.61	7.89	36.18	16.45	100	
3 ที่จอดรถ	75	168	30	100	35	408	2,355	75	180	36	110	25	426	2,605
ร้อยละ	7	45	8	27	65	152		4.61	29.61	5.26	42.76	17.76	100	
4 ทางเดินภายในอาคาร	35	180	24	54	65	358	2,566	35	180	24	130	27	396	3,092
ร้อยละ	7	40	40	10	55	152		4.61	35.53	35.53	13.16	11.18	100	
ระบบอาคาร	35	160	120	20	55	390	1,648	35	216	162	40	17	470	1,813
1 ระบบไฟฟ้า	6	14	66	21	45	152	2,441	6	14	66	45	21	152	2,599
ร้อยละ	3.95	9.21	43.42	13.82	29.61	100		3.95	9.21	43.42	29.61	13.82	100	
2 ระบบประปา	30	56	198	42	45	371	1,375	30	56	198	90	21	395	1,500
ร้อยละ	3	3	12	12	122	152		1.97	2.63	9.87	14.47	71.05	100	
3 ระบบโทรศัพท์	15	12	36	24	122	209	2,158	15	16	45	44	108	228	2,349
ร้อยละ	1.97	7.89	21.71	40.79	27.63	100		1.97	7.89	40.79	21.71	27.63	100	
4 ระบบลิฟท์	15	48	99	124	42	328	1,158	15	48	186	66	42	357	1,283
ร้อยละ	0	1	3	15	133	152		0.00	0.66	1.97	22.37	75.00	100	
5 ระบบการระบายน้ำ	0	4	9	30	133	176	1,164	0	4	9	68	114	195	1,487
ร้อยละ	2	3	2	14	131	152		1.32	1.97	1.32	41.45	53.95	100	
6 ระบบการระบายอากาศ	0	12	6	28	131	177	1,592	0	12	6	126	82	226	1,658
ร้อยละ	3	7	10	37	95	152		1.97	4.61	6.58	30.92	55.92	100	
การบริหารและการดูแลจัดการ	15	28	30	74	95	242	2,673	15	28	30	94	85	252	2,567
1 การรักษาความปลอดภัย	10	12	20	40	70	152	2,026	17	13	25	44	53	152	2,322
ร้อยละ	6.58	7.89	13.16	26.32	46.05	100		11.18	8.55	16.45	28.95	34.87	100	
2 การรักษาความสะอาด	50	48	60	80	70	308	3,013	85	52	75	88	53	353	2,507
ร้อยละ	13	64	11	40	24	152		8.55	7.24	26.32	42.11	15.79	100	
3 การเก็บขยะ	65	256	33	80	24	458	2,605	65	44	120	128	24	381	2,671
ร้อยละ	12	22	44	42	32	152		7.89	14.47	28.95	34.21	14.47	100	
4 การซ่อมบำรุงรักษา	60	88	132	84	32	396	3,046	60	88	132	104	22	406	2,770
ร้อยละ	11	62	24	33	22	152		7.24	26.97	15.79	35.53	14.47	100	
สภาพแวดล้อม	55	248	72	66	22	463	2,086	55	164	72	108	22	421	1,547
1 การจัดการ	5	4	24	40	79	152	1,789	5	4	24	40	79	152	1,789
ร้อยละ	3.29	2.63	15.79	26.32	51.97	100		3.29	2.63	15.79	26.32	51.97	100	
2 สภาพแวดล้อม	25	16	72	80	79	272	3,145	25	16	72	80	79	272	1,289
ร้อยละ	0.66	15.79	81.58	1.32	0.66	100		0.66	1.32	3.29	15.79	78.95	100	
3 ความปลอดภัย	5	96	372	4	1	478	1,658	5	8	15	48	120	196	1,572
ร้อยละ	0.66	1.32	3.95	51.32	42.76	100		0.66	1.32	3.95	42.76	51.32	100	
4 เพื่อนบ้านภายในอาคาร	5	8	18	156	85	252	1,980	5	8	18	130	78	239	1,447
ร้อยละ	2	3	12	108	27	152		1.32	1.97	7.89	17.76	71.05	100	
5 เพื่อนบ้านนอกอาคาร	10	12	36	216	27	301	1,855	10	12	36	54	108	220	1,638
ร้อยละ	4	4	45	12	87	152		2.63	2.63	7.89	29.61	57.24	100	
	20	16	135	24	87	282		20	16	36	90	87	249	

6.6.4 ระดับราคาค่าเช่า 3,501 – 4,500 บาท แยกออกเป็นประชากร 2 กลุ่มได้ดังนี้

ตารางที่ 6.37 แสดงระดับความพึงพอใจของกลุ่มที่เข้ามาอยู่ก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า โดยแยกเป็นเปรียบเทียบก่อนมีรถไฟฟ้าและหลังมีรถไฟฟ้า

ความพึงพอใจ	เข้าอยู่ก่อนมีรถไฟฟ้า			เข้าอยู่หลังมีรถไฟฟ้า		
	ก่อน	หลัง	รวม	ก่อน	หลัง	รวม
	X	X		X	X	
การเดินทาง	2.700	3.957	3.329	2.313	4.000	3.157
ค่าใช้จ่าย	3.400	3.633	3.517	3.641	3.654	3.648
การจัดพื้นที่ใช้สอย	3.350	3.125	3.238	3.490	3.096	3.293
ระบบอาคาร	3.417	3.350	3.384	3.064	3.051	3.058
การบริหารและการดูแลจัดการ	3.250	3.325	3.288	2.365	3.596	2.981
สภาพแวดล้อม	2.480	2.080	2.280	2.623	2.818	2.721

แผนภูมิที่ 6.57 แสดงระดับความพึงพอใจของกลุ่มที่เข้ามาอยู่ทั้งอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้าและหลังมีระบบรถไฟฟ้าระดับราคาค่าเช่า 3,501 – 4,500 บาท



ระดับราคาค่าเช่า 3,501 – 4,500 บาท

จากแผนภูมิพบว่า มีกลุ่มเข้ามาอยู่ก่อนและหลังรถไฟฟ้าพึงพอใจด้านค่าใช้จ่าย

สูงสุด, ด้านการเดินทางและพึงพอใจด้านสภาพแวดล้อมน้อยสุด

- กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า

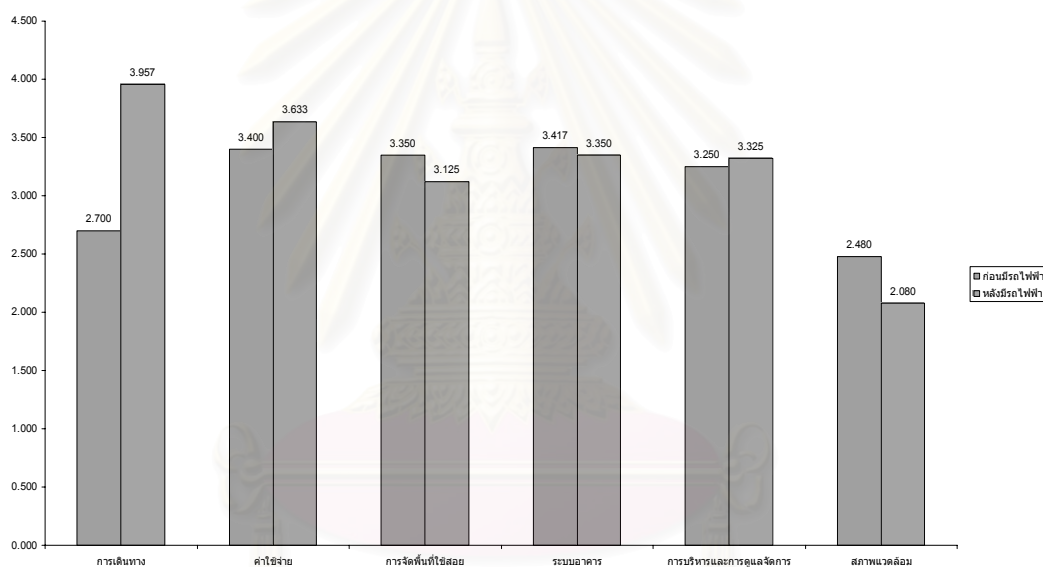
ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า

- | | | |
|------------------------------|-------------------------|-------------|
| ก) ระบบอาคาร | ระดับความพึงพอใจปานกลาง | (X = 3.417) |
| ข) ค่าใช้จ่าย | ระดับความพึงพอใจปานกลาง | (X = 3.400) |
| ค) การจัดพื้นที่ใช้สอย | ระดับความพึงพอใจปานกลาง | (X = 3.350) |
| ง) การบริหารและการดูแลจัดการ | ระดับความพึงพอใจปานกลาง | (X = 3.250) |
| จ) การเดินทาง | ระดับความพึงพอใจน้อย | (X = 2.700) |
| ฉ) สภาพแวดล้อม | ระดับความพึงพอใจน้อย | (X = 2.480) |

หลังมีระบบรถไฟฟ้า

ก) การเดินทาง	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	(X = 3.957)
ข) ค่าใช้จ่าย	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	(X = 3.633)
ค) ระบบอาคาร	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	(X = 3.350)
ง) การบริหารและการดูแลจัดการ	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	(X = 3.325)
จ) การจัดพื้นที่ใช้สอย	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	(X = 3.125)
ฉ) สภาพแวดล้อม	ระดับความพึงพอใจน้อย	(X = 2.080)

แผนภูมิที่ 6.58 แสดงระดับความพึงพอใจของกลุ่มที่เข้ามาอยู่ก่อนโดยแยกเป็นเปรียบเทียบก่อนมีรถไฟฟ้าและหลังมีรถไฟฟ้า



กลุ่มที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้ามีความพึงพอใจเพิ่มขึ้นด้านการเดินทาง , ค่าใช้จ่ายและการบริหารและการดูแลจัดการอาคาร มีความพึงพอใจลดลงด้าน สภาพแวดล้อมและการจัดพื้นที่ใช้สอยและระบบอาคาร

● กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า

ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า

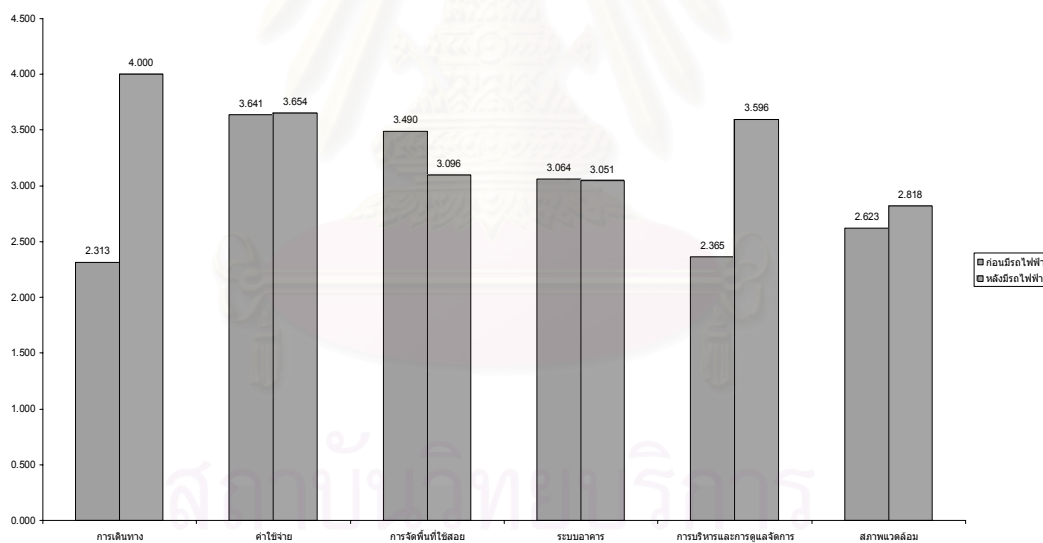
ก) ค่าใช้จ่าย	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	(X = 3.641)
ข) การจัดพื้นที่ใช้สอย	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	(X = 3.490)
ค) ระบบอาคาร	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	(X = 3.064)

ง) สภาพแวดล้อม	ระดับความพึงพอใจน้อย	(X = 2.623)
จ) การบริหารและการดูแลจัดการ	ระดับความพึงพอใจน้อย	(X = 2.365)
ฉ) การเดินทาง	ระดับความพึงพอใจน้อย	(X = 2.313)

หลังมีระบบรถไฟฟ้า

ก) การเดินทาง	ระดับความพึงพอใจมาก	(X = 4.000)
ข) ค่าใช้จ่าย	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	(X = 3.654)
ค) การบริหารและการดูแลจัดการ	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	(X = 3.596)
ง) การจัดพื้นที่ใช้สอย	ระดับความพึงพอใจน้อย	(X = 3.096)
จ) ระบบอาคาร	ระดับความพึงพอใจน้อย	(X = 2.051)
ฉ) สภาพแวดล้อม	ระดับความพึงพอใจน้อย	(X = 2.818)

แผนภูมิที่ 6.59. แสดงระดับความพึงพอใจของกลุ่มที่เข้ามาอยู่หลังโดยแยกเป็นเปรียบเทียบก่อนมีรถไฟฟ้า และหลังมีรถไฟฟ้า



กลุ่มที่เข้ามาอยู่หลังรถไฟฟ้ามีความพอใจเพิ่มขึ้นในด้านการเดินทาง , การบริหารและการดูแลจัดการ และสภาพแวดล้อมและ มีความพึงพอใจลดลงในด้านการจัดพื้นที่ใช้สอย

ตารางที่ 6.38 แสดงระดับความพึงพอใจของกลุ่มที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้าโดยแยกเป็นเปรียบเทียบก่อนมีรถไฟฟ้าและหลังมีรถไฟฟ้าตามระดับราคาค่าเช่า 3,501 – 4,500 บาท

รายการ	ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า						หลังมีระบบรถไฟฟ้า							
	5	4	3	2	1	รวม	ค่าเฉลี่ย	5	4	3	2	1	รวม	ค่าเฉลี่ย
การเดินทาง							2.700							3.957
1 เดินทาง	3	3	2	2	0	10	3.700	3	3	2	1	1	10	3.600
ร้อยละ	30	30	20	20	0	100		30	30	20	10	10	100	
	15	12	6	4	0	37		15	12	6	2	1	36	
2 รอยน็ดส่วนตัว	1	2	2	4	1	10	2.800	4	3	2	1	0	10	4.000
ร้อยละ	10	20	20	40	10	100		40	30	20	10	0	100	
	5	8	6	8	1	28		20	12	6	2	0	40	
3 มอเตอร์ไซค์รับจ้าง	6	3	1	0	0	10	4.500	8	2	0	0	0	10	4.800
ร้อยละ	60	30	10	0	0	100		80	20	0	0	0	100	
	30	12	3	0	0	45		40	8	0	0	0	48	
4 รถประจำทาง	5	3	2	0	0	10	4.300	5	4	1	0	0	10	4.400
ร้อยละ	50	30	20	0	0	100		50	40	10	0	0	100	
	25	12	6	0	0	43		25	16	3	0	0	44	
5 รถแท็กซี่	1	3	3	3	0	10	3.200	2	3	3	2	0	10	3.500
ร้อยละ	10	30	30	30	0	100		20	30	30	20	0	100	
	5	12	9	6	0	32		10	12	9	4	0	35	
6 รถไฟฟ้า	0	0	0	0	0	0	0.000	3	3	2	2	0	10	3.700
ร้อยละ	0	0	0	0	0	0		30	30	20	20	0	100	
	0	0	0	0	0	0		15	12	6	4	0	37	
7 เรือโดยสาร	0	0	0	0	0	0	0.000	0	0	0	0	0	0	0.000
ร้อยละ	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	
	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	
8 รถตุ๊ก	2	2	2	3	1	10	3.100	3	3	2	2	0	10	3.700
ร้อยละ	20	20	20	30	10	100		30	30	20	20	0	100	
	10	8	6	6	1	31		15	12	6	4	0	37	
ค่าใช้จ่าย							3.400							3.633
1 ค่าเดินทาง	4	3	2	1	0	10	4.000	5	3	2	0	0	10	4.300
ร้อยละ	40	30	20	10	0	100		50	30	20	0	0	100	
	20	12	6	2	0	40		25	12	6	0	0	43	
2 ค่าอาหาร	0	4	2	3	1	10	2.900	2	2	2	3	1	10	3.100
ร้อยละ	0	40	20	30	10	100		20	20	20	30	10	100	
	0	16	6	6	1	29		10	8	6	6	1	31	
3 ค่าเช่าห้องพัก	1	3	4	2	0	10	3.300	2	4	2	1	1	10	3.500
ร้อยละ	10	30	40	20	0	100		20	40	20	10	10	100	
	5	12	12	4	0	33		10	16	6	2	1	35	
การจัดพื้นที่ใช้สอย							3.350							3.125
1 ขนาดห้องพักและวัสดุตกแต่ง	2	5	2	1	0	10	3.800	0	2	3	4	1	10	2.600
ร้อยละ	20	50	20	10	0	100		0	20	30	40	10	100	
	10	20	6	2	0	38		0	8	9	8	1	26	
2 ขนาดห้องน้ำและวัสดุตกแต่ง	1	3	4	1	1	10	3.200	2	3	4	1	0	10	3.600
ร้อยละ	10	30	40	10	10	100		20	30	40	10	0	100	
	5	12	12	2	1	32		10	12	12	2	0	36	
3 ที่จอดรถ	1	3	5	1	0	10	3.400	0	3	3	4	0	10	2.900
ร้อยละ	10	30	50	10	0	100		0	30	30	40	0	100	
	5	12	15	2	0	34		0	12	9	8	0	29	
4 ทางเดินภายในอาคาร	1	2	3	4	0	10	3.000	1	4	3	2	0	10	3.400
ร้อยละ	10	20	30	40	0	100		10	40	30	20	0	100	
	5	8	9	8	0	30		5	16	9	4	0	34	
ระบบอาคาร							3.417							3.350
1 ระบบไฟฟ้า	5	3	1	1	0	10	4.200	4	3	2	1	0	10	4.000
ร้อยละ	50	30	10	10	0	100		40	30	20	10	0	100	
	25	12	3	2	0	42		20	12	6	2	0	40	
2 ระบบประปา	1	4	2	2	1	10	3.200	2	3	4	1	0	10	3.600
ร้อยละ	10	40	20	20	10	100		20	30	40	10	0	100	
	5	16	6	4	1	32		10	12	12	2	0	36	
3 ระบบโทรศัพท์	3	3	2	1	1	10	3.600	4	3	3	0	0	10	4.100
ร้อยละ	30	30	20	10	10	100		40	30	30	0	0	100	
	15	12	6	2	1	36		20	12	9	0	0	41	
4 ระบบลิฟท์	4	1	3	0	2	10	3.500	3	3	2	1	1	10	3.600
ร้อยละ	40	10	30	0	20	100		30	30	20	10	10	100	
	20	4	9	0	2	35		15	12	6	2	1	36	
5 ระบบการระบายน้ำ	3	2	4	1	0	10	2.200	1	3	4	2	0	10	2.800
ร้อยละ	30	20	40	10	0	100		10	30	40	20	0	100	
	0	8	12	2	0	22		0	12	12	4	0	28	
6 ระบบการระบายอากาศ	4	2	2	2	0	10	3.800	0	0	3	4	3	10	2.000
ร้อยละ	40	20	20	20	0	100		0	0	30	40	30	100	
	20	8	6	4	0	38		0	0	9	8	3	20	
การบริหารและการดูแลจัดการ							3.250							3.325
1 การรักษาความปลอดภัย	1	1	3	4	1	10	2.700	2	3	2	2	1	10	3.300
ร้อยละ	10	10	30	40	10	100		20	30	20	20	10	100	
	5	4	9	8	1	27		10	12	6	4	1	33	
2 การรักษาความสะอาด	3	3	2	2	0	10	3.700	3	3	3	1	0	10	3.800
ร้อยละ	30	30	20	20	0	100		30	30	30	10	0	100	
	15	12	6	4	0	37		15	12	9	2	0	38	
3 การเก็บขยะ	3	3	2	1	1	10	3.600	3	3	3	1	0	10	3.800
ร้อยละ	30	30	20	10	10	100		30	30	30	10	0	100	
	15	12	6	2	1	36		15	12	9	2	0	38	
4 การซ่อมบำรุงรักษา	2	2	2	2	2	10	3.000	1	1	2	3	3	10	2.400
ร้อยละ	20	20	20	20	20	100		10	10	20	30	30	100	
	10	8	6	4	2	30		5	4	6	6	3	24	
สภาพแวดล้อม							2.480							2.080
1 การจัดการ	1	1	3	3	2	10	2.600	0	1	1	3	5	10	1.800
ร้อยละ	10	10	30	30	20	100		0	10	10	30	50	100	
	5	4	9	6	2	26		0	4	3	6	5	18	
2 สภาพแวดล้อม	1	1	2	2	4	10	2.300	0	1	3	3	3	10	2.200
ร้อยละ	10	10	20	20	40	100		0	10	30	30	30	100	
	5	4	6	4	4	23		0	4	9	6	3	22	
3 ความเป็นส่วนตัว	2	4	2	1	1	10	3.500	1	1	2	3	3	10	2.400
ร้อยละ	20	40	20	10	10	100		10	10	20	30	30	100	
	10	16	6	2	1	35		5	4	6	6	3	24	
4 เพื่อนบ้านภายในอาคาร	0	1	2	3	4	10	2.000	0	1	2	3	4	10	2.000
ร้อยละ	0	10	20	30	40	100		0	10	20	30	40	100	
	0	4	6	6	4	20		0	4	6	6	4	20	
5 เพื่อนบ้านภายนอกอาคาร	0	1	2	3	4	10	2.000	0	1	2	3	4	10	2.000
ร้อยละ	0	10	20	30	40	100		0	10	20	30	40	100	
	0	4	6	6	4	20		0	4	6	6	4	20	

ตารางที่ 6.39 แสดงระดับความพึงพอใจของกลุ่มที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้าโดยแยกเป็นเปรียบเทียบก่อนมีรถไฟฟ้าและหลังมีรถไฟฟ้าตามระดับราคาค่าเช่า 3,501 – 4,500 บาท

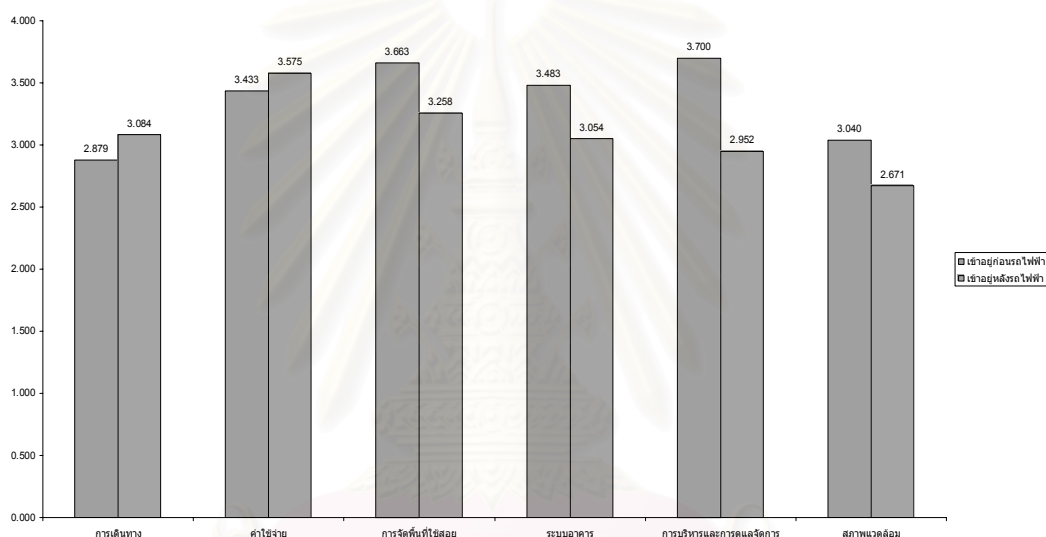
รายการ	ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า						รวม	ค่าเฉลี่ย	หลังมีระบบรถไฟฟ้า						รวม	ค่าเฉลี่ย
	5	4	3	2	1	รวม			5	4	3	2	1	รวม		
การเดินทาง	2	4	15	3	2	26	2,313	3	6	12	4	1	26	4,000		
1 เดิน	7.69	15.38	57.69	11.54	7.69	100	3,038	11.54	23.08	46.15	15.38	1.00	100	3,231		
ร้อยละ	10	16	45	6	2	79		15	24	36	8	1	84			
2 รถยนต์ส่วนตัว	2	2	8	14	0	26	2,692	7	10	7	2	0	26	3,846		
ร้อยละ	7.69	7.69	30.77	53.85	0	100		26.92	38.46	26.92	7.69	0.00	100			
ร้อยละ	10	8	24	28	0	70		35	40	21	4	0	100			
3 มอเตอร์ไซด์รับจ้าง	3	3	19	1	0	26	3,308	22	4	0	0	0	26	4,846		
ร้อยละ	11.54	11.54	73.08	3.85	0	100		84.62	15.38	0.00	0.00	0.00	100			
ร้อยละ	15	12	57	2	0	86		110	16	0	0	0	126			
4 รถประจำทาง	4	13	6	3	0	26	3,692	17	6	3	0	0	26	4,538		
ร้อยละ	15.38	50.00	23.08	11.54	0	100		65.38	23.08	11.54	0.00	0.00	100			
ร้อยละ	20	52	18	6	0	96		85	24	9	0	0	118			
5 รถแท็กซี่	2	8	12	4	0	26	3,308	6	6	10	4	0	26	3,538		
ร้อยละ	7.69	30.77	46.15	15.38	0	100		23.08	23.08	38.46	15.38	0	100			
ร้อยละ	10	32	36	8	0	86		30	24	30	8	0	92			
6 รถไฟฟ้า	0	0	0	0	0	0	0.000	18	5	2	1	0	26	4,538		
ร้อยละ	0	0	0	0	0	0		69.23	19.23	7.69	3.85	0	100			
ร้อยละ	0	0	0	0	0	0		90	20	6	2	0	118			
7 เรือโดยสาร	0	0	0	0	0	0	0.000	0	0	0	0	0	0	0.000		
ร้อยละ	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0			
ร้อยละ	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0			
8 รถดี	2	2	3	18	1	26	2,462	3	12	5	6	0	26	3,462		
ร้อยละ	7.69	7.69	11.54	69.23	3.85	100		11.54	46.15	19.23	23.08	0	100			
ร้อยละ	10	8	9	36	1	64		15	48	15	12	0	90			
ค่าใช้จ่าย							3,641							3,654		
1 ค่าเดินทาง	6	12	4	4	0	26	3,769	20	4	2	0	0	26	4,692		
ร้อยละ	23.08	46.15	15.38	15.38	0.00	100		76.92	15.38	7.69	0.00	0.00	100			
ร้อยละ	30	48	12	8	0	98		100	16	6	0	0	122			
2 ค่าอาหาร	8	12	4	0	0	26	3,923	3	12	4	2	0	26	4,000		
ร้อยละ	30.77	46.15	7.69	15.38	0.00	100		30.77	46.15	15.38	7.69	0.00	100			
ร้อยละ	40	48	6	8	0	102		40	48	12	4	0	104			
3 ค่าเช่าที่พัก	2	4	18	2	0	26	3,231	0	1	6	18	1	26	2,269		
ร้อยละ	7.69	15.38	69.23	7.69	0.00	100		0.00	3.85	23.08	69.23	3.85	100			
ร้อยละ	10	16	54	4	0	84		0	4	18	36	1	59			
การจัดพื้นที่ใช้สอย							3,490							3,096		
1 ขนาดห้องพักและสัดส่วนแสง	6	12	4	4	0	26	3,769	4	4	10	6	2	26	3,077		
ร้อยละ	23.08	46.15	15.38	15.38	0.00	100		15.38	15.38	38.46	23.08	7.69	100			
ร้อยละ	30	48	12	8	0	98		20	16	30	12	2	80			
2 ขนาดห้องน้ำและสัดส่วนแสง	3	3	18	2	0	26	3,269	2	6	12	6	0	26	3,154		
ร้อยละ	11.54	11.54	69.23	7.69	0.00	100		7.69	23.08	46.15	23.08	0.00	100			
ร้อยละ	15	12	54	4	0	85		10	24	36	12	0	82			
3 ที่จอดรถ	8	12	4	2	0	26	4,000	2	2	4	18	0	26	2,538		
ร้อยละ	30.77	46.15	15.38	7.69	0.00	100		7.69	7.69	15.38	69.23	0.00	100			
ร้อยละ	40	48	12	4	0	104		10	8	12	36	0	66			
4 ทางเดินภายในอาคาร	2	2	16	4	2	26	2,923	6	6	12	2	0	26	3,615		
ร้อยละ	7.69	7.69	61.54	15.38	7.69	100		23.08	23.08	46.15	7.69	0.00	100			
ร้อยละ	10	8	48	8	2	76		30	24	36	4	0	94			
ระบบอาคาร							3,064							3,051		
1 ระบบไฟฟ้า	4	6	12	4	0	26	3,385	8	6	10	2	0	26	3,769		
ร้อยละ	15.38	23.08	46.15	15.38	0.00	100		30.77	23.08	38.46	7.69	0.00	100			
ร้อยละ	20	24	36	8	0	88		40	24	30	4	0	98			
2 ระบบประปา	2	2	12	8	2	26	2,769	2	2	14	8	0	26	2,923		
ร้อยละ	7.69	7.69	46.15	30.77	7.69	100		7.69	7.69	53.85	30.77	0.00	100			
ร้อยละ	10	8	36	16	2	72		10	8	42	16	0	76			
3 ระบบโทรศัพท์	4	12	6	4	0	26	3,615	6	14	4	2	0	26	3,923		
ร้อยละ	15.38	46.15	23.08	15.38	0.00	100		23.08	53.85	15.38	7.69	0.00	100			
ร้อยละ	20	48	18	8	0	94		30	56	12	4	0	102			
4 ระบบลิฟท์	4	10	8	2	2	26	3,462	3	4	6	10	4	26	2,615		
ร้อยละ	15.38	38.46	30.77	7.69	7.69	100		7.69	15.38	23.08	38.46	15.38	100			
ร้อยละ	20	40	24	4	2	90		10	18	20	4	4	68			
5 ระบบการระบายน้ำ	2	4	8	12	0	26	2,462	2	4	8	10	2	26	2,385		
ร้อยละ	7.69	15.38	30.77	46.15	0.00	100		7.69	15.38	30.77	38.46	7.69	100			
ร้อยละ	0	16	24	24	0	64		0	16	24	20	2	62			
6 ระบบการระบายอากาศ	0	4	10	12	0	26	2,692	0	4	10	12	0	26	2,692		
ร้อยละ	0.00	15.38	38.46	46.15	0.00	100		0.00	15.38	38.46	46.15	0.00	100			
ร้อยละ	0	16	30	24	0	70		0	16	30	24	0	70			
การบริหารและการดูแลจัดการ							2,365							3,596		
1 การรักษาความปลอดภัย	2	2	8	12	2	26	2,615	8	12	4	2	0	26	4,000		
ร้อยละ	7.69	7.69	30.77	46.15	7.69	100		30.77	46.15	15.38	7.69	0.00	100			
ร้อยละ	10	8	24	24	2	68		40	48	12	4	0	104			
2 การรักษาความสะอาด	0	2	6	12	6	26	2,154	4	4	12	6	0	26	3,231		
ร้อยละ	0.00	7.69	23.08	46.15	23.08	100		15.38	15.38	46.15	23.08	0.00	100			
ร้อยละ	0	8	18	24	6	56		20	16	36	12	0	84			
3 การเก็บขยะ	2	2	10	10	2	26	2,692	4	14	8	0	0	26	3,846		
ร้อยละ	7.69	7.69	38.46	38.46	7.69	100		15.38	53.85	30.77	0.00	0.00	100			
ร้อยละ	10	8	30	20	2	70		20	56	24	0	0	100			
4 การซ่อมบำรุงรักษา	0	2	4	12	8	26	2,000	4	6	10	6	0	26	3,308		
ร้อยละ	0.00	7.69	15.38	46.15	30.77	100		15.38	23.08	38.46	23.08	0.00	100			
ร้อยละ	0	8	12	24	8	52		20	24	30	12	0	86			
สภาพแวดล้อม							2,623							2,818		
1 การจัดการ	1	2	6	12	5	26	2,308	2	2	12	10	0	26	2,846		
ร้อยละ	3.85	7.69	23.08	46.15	19.23	100		7.69	7.69	46.15	38.46	0.00	100			
ร้อยละ	5	8	18	24	5	60		10	8	36	20	0	74			
2 สภาพแวดล้อม	1	1	8	12	4	26	2,346	0	2	4	12	8	26	2,000		
ร้อยละ	3.85	3.85	30.77	46.15	15.38	100		0.00	7.69	15.38	46.15	30.77	100			
ร้อยละ	5	4	24	24	4	61		0	8	12	24	8	52			
3 ความเป็นส่วนตัว	4	4	12	6	0	26	3,231	0	6	18	2	0	26	3,154		
ร้อยละ	15.38	15.38	46.15	23.08	0.00	100		0.00	23.08	69.23	7.69	0.00	100			
ร้อยละ	20	16	36	12	0	84		0	24	54	4	0	82			
4 ห้องอาบน้ำภายในอาคาร	2	4	6	14	0	26	2,769	0	6	12	8	0	26	2,923		
ร้อยละ	7.69	15.38	23.08	53.85	0.00	100		0.00	23.08	46.15	30.77	0.00	100			
ร้อยละ	10	16	18	28	0	72		0	24	36	16	0	76			
5 ห้องอาบน้ำภายนอกอาคาร	2	2	6	12	4	26	2,462	2	4	14	4	0	24	3,167		
ร้อยละ	7.69	7.69	23.08	46.15	15.38	100		8.33	16.67	58.33	16.67	0.00	100			

6.6.5 ระดับราคาค่าเช่า 4,501 – 5,000 บาท แยกออกเป็นประชากร 2 กลุ่มได้ดังนี้

ตารางที่ 6.40 แสดงระดับความพึงพอใจของกลุ่มที่เข้ามาอยู่ก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้าโดยแยกเป็นเปรียบเทียบก่อนมีรถไฟฟ้าและหลังมีรถไฟฟ้า

ความพึงพอใจ	เข้าอยู่ก่อนมีรถไฟฟ้า		รวม	เข้าอยู่หลังมีรถไฟฟ้า		รวม
	ก่อน x	หลัง x		ก่อน x	หลัง x	
การเดินทาง	2.500	3.257	2.879	2.310	3.857	3.084
ค่าใช้จ่าย	3.000	3.867	3.433	3.570	3.581	3.575
การจัดพื้นที่ใช้สอย	3.750	3.575	3.663	3.460	3.056	3.258
ระบบอาคาร	3.433	3.533	3.483	3.091	3.016	3.054
การบริหารและการดูแลจัดการ	3.350	4.050	3.700	2.371	3.532	2.952
สภาพแวดล้อม	3.120	2.960	3.040	2.581	2.761	2.671

แผนภูมิที่ 6.60 แสดงระดับความพึงพอใจของกลุ่มที่เข้ามาอยู่ทั้งอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้าและหลังมีระบบรถไฟฟ้าระดับราคาค่าเช่า 4,501 – 5,000 บาท



ระดับราคาค่าเช่า 4,501 – 5,000 บาท

จากแผนภูมิพบว่ากลุ่มเข้ามาอยู่ก่อนมีความพึงพอใจด้านการบริหารและการดูแลจัดการสูงสุดและความพึงพอใจด้านการเดินทางน้อยสุด และกลุ่มมาอยู่หลังมีความพึงพอใจด้านค่าใช้จ่ายสูงสุดและด้านสภาพแวดล้อมน้อยสุด

- กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า

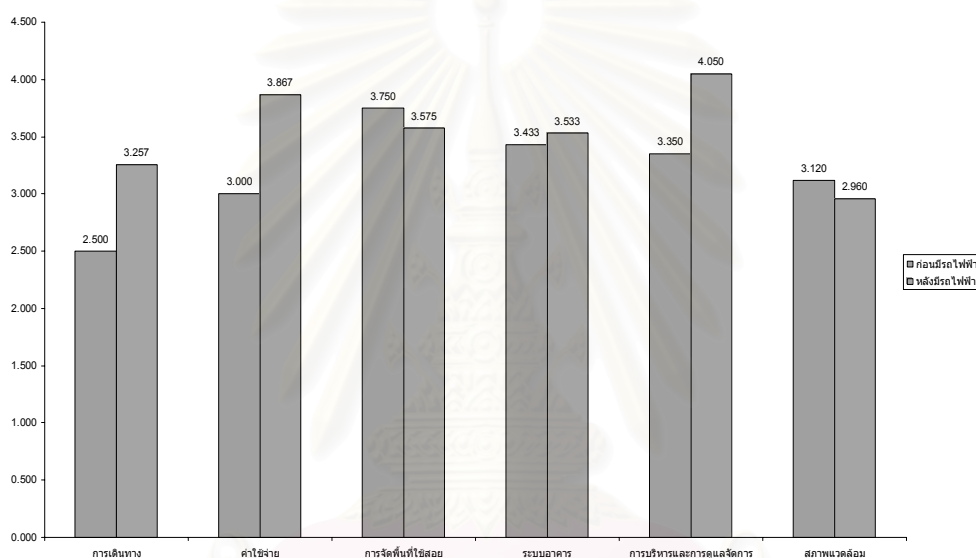
ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า

- | | | |
|------------------------------|-------------------------|-------------|
| ก) การจัดพื้นที่ใช้สอย | ระดับความพึงพอใจปานกลาง | (X = 3.750) |
| ข) ระบบอาคาร | ระดับความพึงพอใจปานกลาง | (X = 3.433) |
| ค) การบริหารและการดูแลจัดการ | ระดับความพึงพอใจปานกลาง | (X = 3.350) |
| ง) สภาพแวดล้อม | ระดับความพึงพอใจปานกลาง | (X = 3.120) |
| จ) ค่าใช้จ่าย | ระดับความพึงพอใจปานกลาง | (X = 3.000) |
| ฉ) การเดินทาง | ระดับความพึงพอใจน้อย | (X = 2.500) |

หลังมีระบบรถไฟฟ้า

ก) การบริหารและการดูแลจัดการ	ระดับความพึงพอใจมาก	(X = 4.050)
ข) ค่าใช้จ่าย	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	(X = 3.867)
ค) การจัดพื้นที่ใช้สอย	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	(X = 3.575)
ง) ระบบอาคาร	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	(X = 3.533)
จ) การเดินทาง	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	(X = 3.257)
ฉ) สภาพแวดล้อม	ระดับความพึงพอใจน้อย	(X = 2.960)

แผนภูมิที่ 6.61 แสดงระดับความพึงพอใจของกลุ่มที่เข้ามาอยู่ก่อนโดยแยกเป็นเปรียบเทียบก่อนมีรถไฟฟ้าและหลังมีรถไฟฟ้า



กลุ่มเข้ามาอยู่ก่อนมีความพึงพอใจเพิ่มขึ้นด้านการเดินทาง , ค่าใช้จ่าย และการบริหารดูแลจัดการ และมีความพึงพอใจลดลงด้านการจัดพื้นที่ใช้สอย , ระบบอาคาร และสภาพแวดล้อม

● กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า

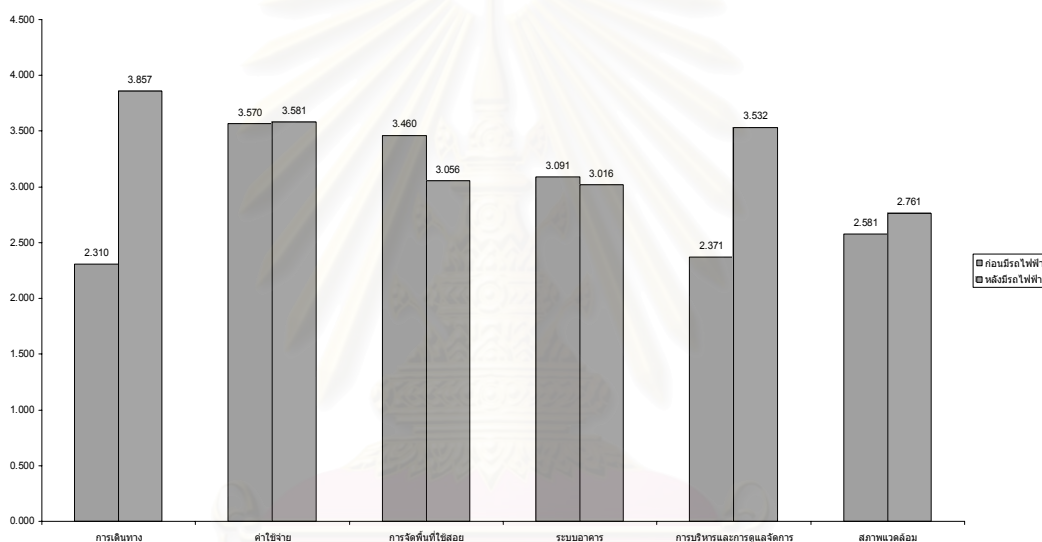
ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า

ก) ค่าใช้จ่าย	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	(X = 3.570)
ข) การจัดพื้นที่ใช้สอย	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	(X = 3.460)
ค) ระบบอาคาร	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	(X = 3.350)
ง) สภาพแวดล้อม	ระดับความพึงพอใจน้อย	(X = 2.581)
จ) การบริหารและการดูแลจัดการ	ระดับความพึงพอใจน้อย	(X = 2.371)
ฉ) การเดินทาง	ระดับความพึงพอใจน้อย	(X = 2.310)

หลังมีระบบรถไฟฟ้า

ก) การเดินทาง	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	($X = 3.857$)
ข) ค่าใช้จ่าย	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	($X = 3.581$)
ค) การบริหารและการดูแลจัดการ	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	($X = 3.532$)
ง) การจัดพื้นที่ใช้สอย	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	($X = 3.056$)
จ) ระบบอาคาร	ระดับความพึงพอใจปานกลาง	($X = 3.016$)
ฉ) สภาพแวดล้อม	ระดับความพึงพอใจน้อย	($X = 2.761$)

แผนภูมิที่ 6.62 แสดงระดับความพึงพอใจของกลุ่มที่เข้ามาอยู่หลังโดยแยกเป็นเปรียบเทียบก่อนมีรถไฟฟ้า และหลังมีรถไฟฟ้า



กลุ่มเข้ามาอยู่ก่อนมีความพึงพอใจเพิ่มขึ้นด้านการเดินทาง , ค่าใช้จ่าย สภาพแวดล้อม และ การบริหารดูแลจัดการ และมีความพึงพอใจลดลงด้านการจัดพื้นที่ใช้สอย , ระบบอาคาร

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 6.41. แสดงระดับความพึงพอใจของกลุ่มที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้าโดยแยกเป็นเปรียบเทียบก่อนมีรถไฟฟ้าและหลังมีรถไฟฟ้าตามระดับราคาค่าเช่า 4,501 – 5,000 บาท

รายการ	ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า						หลังมีระบบรถไฟฟ้า							
	5	4	3	2	1	รวม	ค่าเฉลี่ย	5	4	3	2	1	รวม	ค่าเฉลี่ย
การเดินทาง						2,500								3,257
1 เดินทาง	0	0	2	2	1	5	2,200	1	1	2	1	0	5	3,400
ร้อยละ	0	0	40	40	20	100		20	20	40	20	0	100	
2 รถยนต์ส่วนตัว	0	0	6	4	1	11		5	4	6	2	0	17	
ร้อยละ	2	2	1	0	0	5	4,200	0	0	2	2	1	5	2,200
ร้อยละ	40	40	20	0	0	100		0	0	40	40	20	100	
3 มอเตอร์ไซด์รับจ้าง	10	8	3	0	0	21		0	0	6	4	1	11	
ร้อยละ	1	1	2	1	0	5	3,400	2	1	2	0	0	5	4,000
ร้อยละ	20	20	40	20	0	100		40	20	40	0	0	100	
4 รถประจำทาง	5	4	6	2	0	17		10	4	6	0	0	20	
ร้อยละ	1	1	1	2	0	5	3,200	0	1	2	1	1	5	2,600
ร้อยละ	20	20	20	40	0	100		0	20	40	20	20	100	
5 รถแท็กซี่	5	4	3	4	0	16		0	4	6	2	1	13	
ร้อยละ	3	1	1	0	0	5	4,400	0	1	2	2	0	5	2,800
ร้อยละ	60	20	20	0	0	100		0	20	40	40	0	100	
6 รถไฟฟ้า	15	4	3	0	0	22		0	4	6	4	0	14	
ร้อยละ	0	0	0	0	0	0	0,000	3	2	0	0	0	5	4,600
ร้อยละ	0	0	0	0	0	0		0	60	40	0	0	100	
7 เรือโดยสาร	0	0	0	0	0	0		15	8	0	0	0	23	
ร้อยละ	0	0	0	0	0	0	0,000	0	0	0	0	0	0	0,000
ร้อยละ	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	
8 รถตุ๊ก	0	1	1	3	0	5	2,600	1	1	1	2	0	5	3,200
ร้อยละ	0	20	20	60	0	100		20	20	20	40	0	100	
ร้อยละ	0	4	3	6	0	13		5	4	3	4	0	16	
ค่าใช้จ่าย						3,000								3,867
1 ค่าเดินทาง	1	2	2	0	0	5	3,800	1	3	1	0	0	5	4,000
ร้อยละ	20	40	40	0	0	100		20	60	20	0	0	100	
ร้อยละ	5	8	6	0	0	19		5	12	3	0	0	20	
2 ค่าอาหาร	0	0	3	2	0	5	2,600	2	2	1	0	0	5	4,200
ร้อยละ	0	0	60	40	0	100		40	40	20	0	0	100	
ร้อยละ	0	0	9	4	0	13		10	8	3	0	0	21	
3 ค่าเช่าห้องพัก	0	0	3	2	0	5	2,600	1	1	2	1	0	5	3,400
ร้อยละ	0	0	60	40	0	100		20	20	40	20	0	100	
ร้อยละ	0	0	9	4	0	13		5	4	6	2	0	17	
การจัดพื้นที่ใช้สอย						3,750								3,575
1 ขนาดห้องพักและวัสดุตกแต่ง	0	1	3	1	0	5	3,000	0	1	3	1	0	5	3,000
ร้อยละ	0	20	60	20	0	100		0	20	60	20	0	100	
ร้อยละ	0	4	9	2	0	15		0	4	9	2	0	15	
2 ขนาดห้องน้ำและวัสดุตกแต่ง	0	3	1	1	0	5	3,400	2	3	4	1	0	10	3,600
ร้อยละ	0	60	20	20	0	100		20	30	40	10	0	100	
ร้อยละ	0	12	3	2	0	17		10	12	12	2	0	36	
3 ที่จอดรถ	1	3	1	0	0	5	4,000	0	3	3	4	0	10	2,900
ร้อยละ	20	60	20	0	0	100		0	30	30	40	0	100	
ร้อยละ	5	12	3	0	0	20		0	12	9	8	0	29	
4 ทางเดินภายในอาคาร	3	2	0	0	0	5	4,600	4	1	0	0	0	5	4,800
ร้อยละ	60	40	0	0	0	100		80	20	0	0	0	100	
ร้อยละ	15	8	0	0	0	23		20	4	0	0	0	24	
ระบบอาคาร						3,433								3,533
1 ระบบไฟฟ้า	1	2	2	0	0	5	3,800	1	3	1	0	0	5	4,000
ร้อยละ	20	40	40	0	0	100		20	60	20	0	0	100	
ร้อยละ	5	8	6	0	0	19		5	12	3	0	0	20	
2 ระบบประปา	0	0	3	2	0	5	2,600	0	1	4	0	0	5	3,200
ร้อยละ	0	0	60	40	0	100		0	20	80	0	0	100	
ร้อยละ	0	0	9	4	0	13		0	4	12	0	0	16	
3 ระบบโทรศัพท์	1	3	1	0	0	5	4,000	3	1	1	0	0	5	4,400
ร้อยละ	20	60	20	0	0	100		60	20	20	0	0	100	
ร้อยละ	5	12	3	0	0	20		15	4	3	0	0	22	
4 ระบบลิฟท์	1	3	1	0	0	5	4,000	2	2	1	0	0	5	4,200
ร้อยละ	20	60	20	0	0	100		40	40	20	0	0	100	
ร้อยละ	5	12	3	0	0	20		10	8	3	0	0	21	
5 ระบบการระบายน้ำ	1	1	3	0	0	5	2,600	0	1	3	1	0	5	3,000
ร้อยละ	20	20	60	0	0	100		0	20	60	20	0	100	
ร้อยละ	0	4	9	0	0	13		0	4	9	2	0	15	
6 ระบบการระบายอากาศ	1	2	1	1	0	5	3,600	0	0	3	1	1	5	2,400
ร้อยละ	20	40	20	20	0	100		0	0	60	20	20	100	
ร้อยละ	5	8	3	2	0	18		0	0	9	2	1	12	
การบริหารและการดูแลจัดการ						3,350								4,050
1 การรักษาความปลอดภัย	0	0	2	2	1	5	2,200	0	1	2	2	0	5	2,800
ร้อยละ	0	0	40	40	20	100		0	20	40	40	0	100	
ร้อยละ	0	0	6	4	1	11		0	4	6	4	0	14	
2 การรักษาความสะอาด	0	2	1	0	0	3	3,200	2	2	1	0	0	5	4,200
ร้อยละ	0	40	40	20	0	100		40	40	20	0	0	100	
ร้อยละ	0	8	6	2	0	16		10	8	3	0	0	21	
3 การเก็บขยะ	1	2	2	0	0	5	3,800	3	2	0	0	0	5	4,600
ร้อยละ	20	40	40	0	0	100		60	40	0	0	0	100	
ร้อยละ	5	8	6	0	0	19		15	8	0	0	0	23	
4 การซ่อมบำรุงรักษา	2	2	1	0	0	5	4,200	3	2	0	0	0	5	4,600
ร้อยละ	40	40	20	0	0	100		60	40	0	0	0	100	
ร้อยละ	10	8	3	0	0	21		15	8	0	0	0	23	
สภาพแวดล้อม						3,120								2,960
1 การจัดการ	1	2	2	0	0	5	3,800	2	2	1	0	0	5	4,200
ร้อยละ	20	40	40	0	0	100		40	40	20	0	0	100	
ร้อยละ	5	8	6	0	0	19		10	8	3	0	0	21	
2 สภาพแวดล้อม	0	0	3	1	1	5	2,400	0	0	0	2	3	5	1,400
ร้อยละ	0	0	60	20	20	100		0	0	0	40	60	100	
ร้อยละ	0	0	9	2	1	12		0	0	0	4	3	7	
3 ความเป็นส่วนตัว	2	2	1	0	0	5	4,200	2	3	0	0	0	5	4,400
ร้อยละ	40	40	20	0	0	100		40	60	0	0	0	100	
ร้อยละ	10	8	3	0	0	21		10	12	0	0	0	22	
4 เพื่อนบ้านภายในอาคาร	0	1	2	1	1	5	2,600	0	0	2	3	0	5	2,400
ร้อยละ	0	20	40	20	20	100		0	0	40	60	0	100	
ร้อยละ	0	4	6	2	1	13		0	0	6	6	0	12	
5 เพื่อนบ้านภายนอกอาคาร	0	1	2	1	1	5	2,600	0	0	2	3	0	5	2,400
ร้อยละ	0	20	40	20	20	100		0	0	40	60	0	100	
ร้อยละ	0	4	6	2	1	13		0	0	6	6	0	12	

ตารางที่ 6.42. แสดงระดับความพึงพอใจของกลุ่มที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้าย่อยแยกเป็นเปรียบเทียบ ก่อนมีรถไฟฟ้าย่อยและหลังมีรถไฟฟ้าย่อยตามระดับราคาค่าเช่า 4,501 – 5,000 บาท

รายการ	ก่อนมีระบบรถไฟฟ้าย่อย							หลังมีระบบรถไฟฟ้าย่อย						
	5	4	3	2	1	รวม	ค่าเฉลี่ย	5	4	3	2	1	รวม	ค่าเฉลี่ย
การเดินทาง							2,310							
1 เส้น	2	6	15	6	2	31	3,000	1	10	14	6	0	31	3,194
ร้อยละ	6.45	19.35	48.39	19.35	6.45	100		3.23	32.26	45.16	19.35	1.00	100	
2 รถยนต์ส่วนตัว	10	24	45	12	2	93		5	40	42	12	0	99	
ร้อยละ	2	2	16	11	0	31	2,839	2	8	14	7	0	31	3,161
ร้อยละ	6.45	6.45	51.61	35.48	0	100		6.45	25.81	45.16	22.58	0.00	100	
3 มอเตอร์ไซด์รับจ้าง	10	8	48	22	0	88		10	32	42	14	0	98	
ร้อยละ	3	3	22	3	0	31	3,194	22	8	1	0	0	31	4,677
ร้อยละ	9.68	9.68	70.97	9.68	0	100		70.97	25.81	3.23	0.00	0.00	100	
4 รถประจำทาง	15	12	66	6	0	99		110	32	3	0	0	145	
ร้อยละ	4	18	6	3	0	31	3,742	17	11	3	0	0	31	4,452
ร้อยละ	12.90	58.06	19.35	9.68	0	100		54.84	35.48	9.68	0.00	0.00	100	
5 รถแท็กซี่	20	72	18	6	0	116		85	44	9	0	0	138	
ร้อยละ	3	8	15	5	0	31	3,290	6	6	15	4	0	31	3,452
ร้อยละ	9.68	25.81	48.39	16.13	0	100		19.35	19.35	48.39	12.90	0	100	
6 รถไฟฟ้า	15	32	45	10	0	102		30	24	45	8	0	107	
ร้อยละ	0	0	0	0	0	0	0.000	22	5	3	1	0	31	4,548
ร้อยละ	0	0	0	0	0	0		70.97	16.13	9.68	3.23	0	100	
7 เรือโดยสาร	0	0	0	0	0	0	0.000	110	20	9	2	0	141	
ร้อยละ	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0.000
ร้อยละ	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	
8 รถดี	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	
ร้อยละ	2	2	4	22	1	31	2,419	4	14	7	6	0	31	3,516
ร้อยละ	6.45	6.45	12.90	70.97	3.23	100		12.90	45.16	22.58	19.35	0	100	
ร้อยละ	10	8	12	44	1	75		20	56	21	12	0	109	
ค่าใช้จ่าย							3,570							3,581
1 ค่าเดินทาง	7	14	5	4	1	31	3,710	22	6	2	1	0	31	4,581
ร้อยละ	22.58	45.16	16.13	12.90	3.23	100		70.97	19.35	6.45	3.23	0.00	100	
ร้อยละ	35	56	15	8	1	115		110	24	6	2	0	142	
2 ค่าอาหาร	8	14	5	4	0	31	3,839	10	13	5	3	0	31	3,968
ร้อยละ	25.81	45.16	16.13	12.90	0.00	100		32.26	41.94	16.13	9.68	0.00	100	
ร้อยละ	40	56	15	8	0	119		50	52	15	6	0	123	
3 ค่าเช่าห้องพัก	2	4	22	3	0	31	3,161	0	1	6	22	2	31	2,194
ร้อยละ	6.45	12.90	70.97	9.68	0.00	100		0.00	3.23	19.35	70.97	6.45	100	
ร้อยละ	10	16	66	6	0	98		0	4	18	44	2	68	
การจัดพื้นที่ใช้สอย							3,460							3,056
1 ขนาดห้องพักและวัสดุตกแต่ง	7	15	5	4	0	31	3,806	4	5	13	7	2	31	3,065
ร้อยละ	22.58	48.39	16.13	12.90	0.00	100		12.90	16.13	41.94	22.58	6.45	100	
ร้อยละ	35	60	15	8	0	118		20	20	39	14	2	95	
2 ขนาดห้องน้ำและวัสดุตกแต่ง	3	4	21	3	0	31	3,226	3	7	13	7	1	31	3,129
ร้อยละ	9.68	12.90	67.74	9.68	0.00	100		9.68	22.58	41.94	22.58	3.23	100	
ร้อยละ	15	16	63	6	0	100		15	28	39	14	1	97	
3 ที่จอดรถ	8	15	4	4	0	31	3,871	2	2	5	22	0	31	2,484
ร้อยละ	25.81	48.39	12.90	12.90	0.00	100		6.45	6.45	16.13	70.97	0.00	100	
ร้อยละ	40	60	12	8	0	120		10	8	15	44	0	77	
4 ทางเดินภายในอาคาร	2	2	21	4	2	31	2,935	6	8	14	3	0	31	3,548
ร้อยละ	6.45	6.45	67.74	12.90	6.45	100		19.35	25.81	45.16	9.68	0.00	100	
ร้อยละ	10	8	63	8	2	91		30	32	42	6	0	110	
ระบบอาคาร							3,091							3,016
1 ระบบไฟฟ้า	4	8	14	5	0	31	3,355	8	9	12	2	0	31	3,742
ร้อยละ	12.90	25.81	45.16	16.13	0.00	100		25.81	29.03	38.71	6.45	0.00	100	
ร้อยละ	20	32	42	10	0	104		40	36	36	4	0	116	
2 ระบบประปา	2	4	14	9	2	31	2,839	2	5	15	9	0	31	3,000
ร้อยละ	6.45	12.90	45.16	29.03	6.45	100		6.45	16.13	48.39	29.03	0.00	100	
ร้อยละ	10	16	42	18	2	88		10	20	45	18	0	93	
3 ระบบโทรศัพท์	4	17	6	4	0	31	3,677	7	15	6	3	0	31	3,839
ร้อยละ	12.90	54.84	19.35	12.90	0.00	100		22.58	48.39	19.35	9.68	0.00	100	
ร้อยละ	20	68	18	8	0	114		35	60	18	6	0	119	
4 ระบบลิฟท์	5	16	5	3	2	31	3,613	2	4	8	13	4	31	2,581
ร้อยละ	16.13	51.61	16.13	9.68	6.45	100		6.45	12.90	25.81	41.94	12.90	100	
ร้อยละ	25	64	15	6	2	112		10	16	24	26	4	80	
5 ระบบการระบายน้ำ	2	5	9	14	1	31	2,452	2	4	9	14	2	31	2,355
ร้อยละ	6.45	16.13	29.03	45.16	3.23	100		6.45	12.90	29.03	45.16	6.45	100	
ร้อยละ	0	20	27	28	1	76		0	16	27	28	2	73	
6 ระบบการระบายอากาศ	0	4	11	16	0	31	2,613	0	5	11	12	3	31	2,581
ร้อยละ	0.00	12.90	35.48	51.61	0.00	100		0.00	16.13	35.48	38.71	9.68	100	
ร้อยละ	0	16	33	32	0	81		0	20	33	24	3	80	
การบริหารและดูแลจัดการ							2,371							3,532
1 การรักษาความปลอดภัย	2	3	9	14	3	31	2,581	8	14	7	2	0	31	3,903
ร้อยละ	6.45	9.68	29.03	45.16	9.68	100		25.81	45.16	22.58	6.45	0.00	100	
ร้อยละ	10	12	27	28	3	80		40	56	21	4	0	121	
2 การรักษาความสะอาด	0	2	8	14	7	31	2,161	4	5	15	7	0	31	3,194
ร้อยละ	0.00	6.45	25.81	45.16	22.58	100		12.90	16.13	48.39	22.58	0.00	100	
ร้อยละ	0	8	24	28	7	67		20	20	45	14	0	99	
3 การกั้นขยะ	2	2	14	11	2	31	2,710	4	16	10	1	0	31	3,742
ร้อยละ	6.45	6.45	45.16	35.48	6.45	100		12.90	51.61	32.26	3.23	0.00	100	
ร้อยละ	10	8	42	22	2	84		20	64	30	2	0	116	
4 การซ่อมบำรุงรักษา	0	2	6	14	9	31	2,032	4	8	12	7	0	31	3,290
ร้อยละ	0.00	6.45	19.35	45.16	29.03	100		12.90	25.81	38.71	22.58	0.00	100	
ร้อยละ	0	8	18	28	9	63		20	32	36	14	0	102	
สภาพแวดล้อม							2,581							2,761
1 การจัดการ	1	2	8	14	6	31	2,290	2	3	14	12	0	31	2,839
ร้อยละ	3.23	6.45	25.81	45.16	19.35	100		6.45	9.68	45.16	38.71	0.00	100	
ร้อยละ	5	8	24	28	6	71		10	12	42	24	0	88	
2 สภาพแวดล้อม	1	1	8	16	5	31	2,258	0	2	4	16	9	31	1,968
ร้อยละ	3.23	3.23	25.81	51.61	16.13	100		0.00	6.45	12.90	51.61	29.03	100	
ร้อยละ	5	4	24	32	5	70		0	8	12	32	9	61	
3 ความเป็นส่วนตัว	4	5	14	8	0	31	3,161	0	8	19	3	1	31	3,097
ร้อยละ	12.90	16.13	45.16	25.81	0.00	100		0.00	25.81	61.29	9.68	3.23	100	
ร้อยละ	20	20	42	16	0	98		0	32	57	6	1	96	
4 ห้องอาบน้ำภายในอาคาร	2	5	8	16	0	31	2,774	0	6	16	9	0	31	2,903
ร้อยละ	6.45	16.13	25.81	51.61	0.00	100		0.00	19.35	51.61	29.03	0.00	100	
ร้อยละ	10	20	24	32	0	86		0	24	48	18	0	90	
5 ห้องอาบน้ำภายนอกอาคาร	2	2	7	16	4	31	2,419	2	5	16	7	1	31	3,000
ร้อยละ	6.45	6.45	22.58	51.61	12.90	100		6.45	16.13	51.61	22.58	3.23	100	
ร้อยละ	10	8	21	32	4	75		10	20	48	14	1	93	

ทัศนคติและความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยของแต่ละระดับราคามีความคล้ายกัน คือ ส่วนใหญ่จะพึงพอใจด้านรูปแบบการเดินทางหลังจากมีระบบรถไฟฟ้าเพราะมีการปรับปรุงด้านการเดินทางไม่ว่าจะเป็นระบบรถเมล์ , รถมอเตอร์ไซด์ และการจราจรก็สะดวกกว่าแต่ก่อน และส่วนใหญ่ไม่ค่อยพึงพอใจในด้านสภาพแวดล้อมและระบบอาคารที่เสื่อมโทรมขาดการดูแล และปรับปรุง



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 7

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษาผลกระทบต่อบุคคลที่อยู่อาศัยประเภทอพาร์ทเมนต์ให้เช่าในเขตห้วยขวาง เมื่อมีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ซึ่งมีผลกระทบในหลายๆประเด็นโดยผู้วิจัยได้ข้อสรุปดังต่อไปนี้

ผลกระทบต่อผู้ประกอบการ (supply)

ผู้ประกอบการร้อยละ 90 คิดว่าโครงการรถไฟฟ้ามีผลต่อการลงทุนโครงการ และมีผลต่อการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้พักอาศัย และผู้ประกอบการร้อยละ 58 จะขึ้นค่าเช่าห้อง และผู้ประกอบการร้อยละ 80 จะมีการปรับปรุงเพิ่มเติม

ผู้ประกอบการร้อยละ90เห็นว่าควรจะมีการจับจองพื้นที่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าเพื่อเป็นการลงทุนโครงการใหม่แต่ความจริงแล้วประชากรไม่สามารถย้ายออกจากพื้นที่ได้ เว้นแต่มีการย้ายที่ทำงาน

ผู้ประกอบการ ร้อยละ 92 ต้องการทำเลที่สภาพแวดล้อมที่ดี มีการเว้นเว้นของแนวอาคารอย่างเหมาะสม ไม่แออัดเกินไปนัก

ผลกระทบด้านการเพิ่มขึ้นของอพาร์ทเมนต์

ซึ่งก่อนมีระบบรถไฟฟ้ามีการเพิ่มขึ้นของอพาร์ทเมนต์เพียงเล็กน้อยและมีการซื้อขายทำเลพอสมควรไว้ แต่หลังจากมีระบบรถไฟฟ้าทำให้มีการเพิ่มขึ้นของอพาร์ทเมนต์มากขึ้นและเพิ่มขึ้นถึง55โครงการส่วนใหญ่จะเพิ่มในบริเวณใกล้เคียงกับอพาร์ทเมนต์เดิมรวมทั้งมีการซื้อขายทำเลมากขึ้นรวมถึงราคาที่ดินมีราคาที่สูงขึ้นและโครงการขนาดใหญ่เกินกว่า 100ห้องขึ้นไปมีการเพิ่มขึ้นอย่างมาก

ผลกระทบด้านการกระจายตัวของโครงการอพาร์ทเมนต์

ซึ่งแต่ละระดับราคามีการกระจายตัวแตกต่างกันสามารถแบ่งได้คือ

ก่อนและหลังจากมีระบบรถไฟฟ้าการกระจายตัวของโครงการอพาร์ทเมนต์ระดับกลาง ระดับต่ำ 2,000-3,500บาท มีการก่อสร้างเพิ่มมากขึ้นส่วนมากจะก่อสร้างใหม่ในบริเวณ ถนนสายย่อย เนื่องจากราคาที่ดินถูกกว่าถนนสายหลักและจะกระจายตัวไปยังทุกๆบริเวณของพื้นที่ห้วยขวาง

ก่อนและหลังจากมีระบบรถไฟฟ้าการกระจายตัวของโครงการอพาร์ทเมนต์ ระดับกลาง 3,500-4,500บาท มีการก่อสร้างเพิ่มขึ้นและมีการกระจายตัวในบริเวณ ถนนสายย่อย และถนนสายรอง ส่วนใหญ่จะมีการสร้างเพิ่มขึ้น บริเวณพื้นที่ฝั่งถนนเทียมร่วมมิตรและถนนทวิมิตร

ก่อนและหลังจากมีระบบรถไฟฟ้าการกระจายตัวของโครงการอพาร์ทเมนต์ ระดับสูง 4,500-5,000บาท มีการก่อสร้างเพิ่มขึ้นและมีการกระจายตัวในบริเวณ ถนนสายย่อยและถนนสายรอง ส่วนใหญ่จะมีการสร้างเพิ่มขึ้น บริเวณพื้นที่ฝั่งถนนเทียมร่วมมิตรและถนนทวิมิตรและบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน

พบว่าการกระจายตัวของทุกระดับราคาจะเกิดตามแนวถนนเป็นหลักและตามซอยลาดต่างๆ เนื่องจากผู้พักอาศัยต้องการการเดินทางที่สะดวก

ผลกระทบด้านระบบถนน

ระบบถนนมีการขยายเส้นลัดมากขึ้น และมีการขยายทางรถยนต์ให้กว้างขึ้นแต่ทางเดินเท้ากลับแคบและลดลง ทำให้ผู้เดินเท้าเดินทางไม่สะดวก เนื่องจากยังคงมีการค้าขายบนทางเท้าอยู่เหมือนเดิม

ผลกระทบต่อผู้อยู่อาศัย (demand)

การศึกษาได้แบ่งกลุ่มประชากรออกเป็น 2 กลุ่มคือกลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้าแยกออกตามระดับราคาเช่าเพื่อศึกษาถึงผลกระทบที่ต่างกันจากการศึกษาพบว่าหลังมีระบบรถไฟฟ้ามีผลกระทบต่อผู้อยู่อาศัยคือมีการเปลี่ยนแปลงด้านอาชีพที่เปลี่ยนไปคือกลุ่มเข้ามาอยู่หลังรถไฟฟ้ามีการเพิ่มขึ้นของอาชีพมากกว่ากลุ่มที่เข้ามาอยู่ก่อน ได้แก่การเพิ่มขึ้นของจำนวนนักเรียน , นักศึกษา , และการเพิ่มขึ้นของอาชีพอิสระ ส่วน ด้านเวลาในการเดินทางที่ใช้เวลาในการเดินทางลดลงและด้านรายได้ที่เพิ่มขึ้น โดยสามารถแยกสรุปผลกระทบแต่ละด้านดังต่อไปนี้

1. ผลกระทบด้านการเลือกที่พักอาศัย

กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้ามีเหตุผลในการเลือกที่พักอาศัยเหมือนกัน ซึ่งแต่ระดับราคาเช่าห้องมีเหตุผลในการเลือกที่พักอาศัยแตกต่างกันคือ ระดับราคา 2,000-3,500บาท พบว่าเลือกที่พักอาศัยใกล้แหล่งงาน เป็นอันดับที่ 1 และใกล้สถานีรถไฟฟ้า เป็นอันดับที่ 4 ส่วนระดับราคา 3,500-4,500บาท และ 4,500-5,000บาท เห็นว่าเลือกที่พักใกล้แหล่งงานเป็นอันดับที่ 1 และใกล้สถานีรถไฟฟ้า เป็นอันดับที่ 2

จะเห็นว่าระบบรถไฟฟ้ามีผลต่อการเลือกที่พักอาศัยเฉพาะกลุ่มห้องพักราคา 3,500-4,500 บาท และ 4,500-5,000 บาท ส่วนใหญ่แหล่งทำงานอยู่ย่านสุขุมวิทและมีเขตที่ทำงานและระยะทางจากที่พักไปยังที่ทำงานรวมถึงเวลาในการเดินทางที่ไกลกว่าดังนั้นจึงต้องการที่พักใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าเพื่อเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว

2. ผลกระทบด้านความสามารถในการจ่ายของผู้พักอาศัย

ความสามารถในการจ่ายของผู้พักอาศัยแบ่งออกเป็น

ความสามารถในการจ่ายที่ที่พักอาศัยคือ ค่าเช่าห้องพัก , ค่าใช้จ่ายค่าน้ำ / ค่าไฟ / ค่าโทรศัพท์ และค่าส่วนกลาง / ค่ายามรักษาความปลอดภัย ซึ่งแต่ละระดับราคาเช่าห้องความสามารถในการจ่ายที่ที่พักอาศัยแตกต่างกันคือ ระดับราคา 2,000-3,500 บาท ซึ่งก่อนมีระบบรถไฟฟ้าผู้อยู่อาศัยมีรายรับเพียงพอต่อรายจ่ายจึงมีความสามารถในการจ่ายที่ที่พักอาศัยและหลังมีระบบรถไฟฟ้ามีการเพิ่มขึ้นของค่าที่ที่พักอาศัยประมาณร้อยละ 12 ของรายจ่ายเดิมของทั้งกลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า แต่รายรับมีการเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 5 ของรายได้เดิม ดังนั้นเมื่อมีระบบรถไฟฟ้าแล้วผู้อยู่อาศัยไม่สามารถจ่ายค่าที่ที่พักอาศัยได้ ส่วนระดับราคา 3,500-4,500 บาท และ 4,500-5,000 บาท ทั้งก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้ามีความเพียงพอต่อความสามารถในการจ่าย

ความสามารถในการจ่ายค่าเดินทางซึ่งแต่ละระดับราคาเช่าห้องความสามารถในการจ่ายค่าเดินทางแตกต่างกันคือ ระดับราคา 2,000-3,500 บาท ซึ่งก่อนมีระบบรถไฟฟ้าผู้อยู่อาศัยมีรายรับเพียงพอต่อรายจ่ายจึงมีความสามารถในการจ่ายค่าเดินทาง และหลังมีระบบรถไฟฟ้าถ้าประชากรกลุ่มนี้ต้องการเดินทางโดยรถไฟฟ้าต้องจ่ายค่าเดินทางเพิ่มขึ้นซึ่งค่าเดินทางนี้ถ้าอยู่ในอัตราปกติคือเที่ยวละ 36 บาท ประชากรกลุ่มนี้ไม่สามารถเดินทางได้ แต่ถ้ามีการลดลงของราคาค่าโดยสาร ประชากรกลุ่มนี้ก็มีความสามารถในการจ่ายค่าเดินทางได้ ส่วนระดับราคา 3,500-4,500 บาท และ 4,500-5,000 บาท ทั้งก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้ามีความเพียงพอต่อความสามารถในการจ่ายค่าเดินทาง

3. ผลกระทบด้านปัญหาที่ที่พักอาศัย

กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้ามีปัญหาต่อที่ที่พักอาศัย

เหมือนกันคือส่วนใหญ่มีปัญหาถึงร้อยละ 83 และปัญหาส่วนใหญ่มาจากสภาพแวดล้อมไม่ดี , ขนาดห้องไม่เหมาะสม, ช้างห้องเสียงดัง, ไม่มีความปลอดภัย

4. ผลกระทบด้านความต้องการย้ายที่พักอาศัย

กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้ามีความต้องการย้ายที่พักอาศัยเหมือนกัน ซึ่งแต่ระดับราคาค่าเช่าห้องมีความต้องการย้ายที่พักแตกต่างกันคือ ระดับราคา 2,000-3,500 บาทมีความต้องการที่จะย้ายที่พักสูงถึงร้อยละ 80 และพบว่าความจำเป็นเลือกที่อยู่อาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้ามีความจำเป็นถึงร้อยละ 87.0 ส่วนระดับราคา 3,500-4,500 และ 4,500-5,000 มีความต้องการย้ายที่พักต่ำเพียงร้อยละ 25 เพราะเนื่องจากจำนวนห้องของอพาร์ทเมนต์ในเขตห้วยขวางระดับกลางนั้นหายากขึ้น

5. ผลกระทบด้านการเดินทางและความต้องการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง

กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้ามีการเดินทางที่เหมือนกันซึ่งแต่ระดับราคาค่าเช่าห้องมีการเดินทางแตกต่างกันคือ ระดับราคา 2,000-3,500 บาท มีการเดินทางโดยใช้รถมอเตอร์ไซด์เพิ่มมากขึ้น และการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้รถไฟฟ้าน้อย ส่วนระดับราคา 3,500-4,500 และ 4,500-5,000 มีการเดินทางโดยใช้รถประจำทางและรถไฟฟ้าเพิ่มมากขึ้น และการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้รถไฟฟ้ามากขึ้น

ข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษา

ในการศึกษาผลกระทบต่อที่อยู่อาศัยประเภทอพาร์ทเมนต์ให้เช่าในเขตห้วยขวาง เมื่อมีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน มีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

ข้อเสนอแนะสำหรับผู้ประกอบการ

ผู้ประกอบการคือ ควรมีความระมัดระวังในการลงทุนอพาร์ทเมนต์ใกล้สถานีรถไฟฟ้า เนื่องจากต้นทุนและภาวะการแข่งขันจะสูง ผู้เช่ารายได้น้อยที่มีอุปสงค์มากจะไม่สามารถเช่าได้ และผู้ประกอบการควรปรับปรุงสภาพแวดล้อมภายในโครงการปรับปรุง ขนาดห้องให้เหมาะสม และ จัดระบบรักษาความปลอดภัยเพิ่มขึ้นควรมีการปรับปรุงอาคารให้ถูกต้องตามกฎหมายเพื่อความความปลอดภัยของผู้พักอาศัยเป็นสำคัญ

ข้อเสนอแนะสำหรับผู้อยู่อาศัย

ผู้อยู่อาศัยควรเลือกที่พักที่เหมาะสมกับรายได้และเลือกทำเลที่พักให้เดินทางไปทำงานได้สะดวกเพื่อลดค่าใช้จ่าย และควรเลือกที่พักอาศัยที่มีสภาพแวดล้อมที่ดีพร้อมกับมีระบบรักษาความปลอดภัยที่ดี

ข้อเสนอแนะสำหรับหน่วยงานรัฐ

ภาครัฐควรมีมาตรการสนับสนุนให้มีการลงทุนเพิ่มหรือคงอพาร์ทเมนต์ราคาต่ำในพื้นที่ไว้พร้อมทั้งเพิ่มความสะดวกและลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางระหว่างอพาร์ทเมนต์ไปยังสถานีรถขนส่งมวลชนรวมทั้งสถานีรถไฟฟ้า เช่นการจัดระบบทางเท้าเพิ่มขึ้น

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยในอนาคต

การวิจัยครั้งนี้เป็นเพียงข้อสังเกตเริ่มต้นที่นำไปสู่ผลกระทบของรถไฟฟ้าซึ่งพบว่าอาจมีความคลาดเคลื่อนของผลกระทบของรถไฟฟ้าเนื่องจากพื้มีระบบรถไฟฟ้าไม่นานมานี้ ดังนั้นการวิจัยในหัวข้อนี้ น่าจะมีการทำวิจัยอีกครั้งภายในระยะเวลาประมาณ 3-5 ปี เพื่อทราบถึงผลกระทบของรถไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นได้

การวิจัยครั้งนี้มีอุปสรรคหลักคือการไม่ค่อยให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม ทั้งผู้ประกอบการของโครงการและผู้พักอาศัยเนื่องจาก ผู้ประกอบการกลัวหรือกังวลเกี่ยวกับเรื่องการเสียภาษีรายได้หรือการขออนุญาตปลูกสร้างอาคาร ซึ่งส่วนใหญ่ทำไม่ถูกต้องสำหรับผู้อยู่อาศัยมักไม่ค่อยให้ความร่วมมือเพราะเกรงว่าจะสอบถามเรื่องส่วนตัวมากเกินไปและการนัดหมายในการส่งข้อมูลกลับมีความไม่แน่นอน ฉะนั้นผู้ที่ทำวิจัยโครงการลักษณะดังกล่าว ควรมีการเตรียมการในการแก้ปัญหาเหล่านี้ไว้ล่วงหน้าเพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้องรวดเร็ว

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ข้อสรุปผลการวิจัย

โดยแบ่งการสรุปออกตามระดับราคาได้ดังต่อไปนี้

- ระดับราคา 2,000 - 3,500 บาท

ผลกระทบต่อผู้ประกอบการ (supply)

ผู้ประกอบการส่วนใหญ่คิดว่าการมีระบบรถไฟฟ้าช่วยส่งผลต่อการเช่าที่เพิ่มจากจำนวนผู้ประกอบการ 26 ท่าน ร้อยละ 90 เห็นว่าโครงการรถไฟฟ้ามีผลต่อการลงทุนโครงการ และการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้พักอาศัย และ ขึ้นสังเกตได้จากการ ปรับปรุงอาคารคือ ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า การปรับปรุงร้อยละ 10 และไม่ปรับปรุงร้อยละ 90 แต่หลังจากมีระบบรถไฟฟ้า การปรับปรุงร้อยละ 85 และไม่ปรับปรุงร้อยละ 15 และผู้ประกอบการส่วนใหญ่ต้องการที่จะสร้างโครงการใกล้สถานีรถไฟฟ้าซึ่งในปัจจุบันราคาที่ดินเพิ่มขึ้นอย่างมาก

ผู้ประกอบการร้อยละ 53.8 จะขึ้นค่าเช่าห้องโดยที่ร้อยละ 80 จะมีการปรับปรุงเพื่อเพิ่มค่าเช่า แต่การเพิ่มค่าเช่าขึ้นต้องดู ความสามารถในการจ่ายของผู้อยู่อาศัยเป็นสำคัญ

ผู้ประกอบการร้อยละ 100 ของผู้ประกอบการ 3 ท่าน ต้องการทำเลที่สภาพแวดล้อมที่ดี มีการเว้นเว้นของแนวอาคารอย่างเหมาะสม ไม่แออัดเกินไปนัก และต้องการจัดสวนพักผ่อนหย่อนใจด้วยดังที่มีแนวคิดและทฤษฎีของ

- Jay Siegel¹ (1970) ให้ความเห็นเกี่ยวกับการเลือกที่อยู่อาศัยว่าต้องพิจารณาความสะดวกสบายของการเข้าถึงและคุณภาพของสิ่งแวดล้อม เช่น ลักษณะด้านสังคมของชุมชน สภาพธรรมชาติ การบริการสาธารณะ และความพึงพอใจที่ได้รับจากที่ตั้งนั้น

- K.J. Button² (1976) ได้เสนอแนวความคิดในการเลือกที่อยู่อาศัยที่ดีว่า ขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมที่ดี และขึ้นอยู่กับความรู้สึกสนิทสนมกับเพื่อนบ้าน

นอกจากนี้ ยังมีนักทฤษฎีบางท่านได้ให้ความสำคัญของสภาพแวดล้อมและปัจจัยอื่น ๆ ควบคู่กันไปด้วยในการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัย ดังเช่น

- William Alonso³ (1960) กล่าวถึงการเลือกบริเวณที่พักอาศัยว่าควรพิจารณาปัจจัยเกี่ยวกับที่ตั้งของที่พักอาศัย ซึ่งมีความสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อมและระยะห่างจากที่ทำงาน

- William H. Claire⁴ (1973) ได้อธิบายถึงการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยว่าควรมีสิ่งแวดล้อมที่ดี ปลอดภัยจากภัยธรรมชาติ และมีความสะดวกในการเดินทางเข้าถึงระหว่างบ้าน แหล่งงาน และแหล่งธุรกิจ

¹ Raymond E, Murphy, *The American City : An Urban Geography*, P.436

² K.J.>Button, *Urban Economies*. (London : Mamillan Press, 1976), P. 46 – 47.

³ Raymond Murphy, อ้างแล้ว, หน้า 36.

⁴ William H. Claire, *Handbook on Urban Planning*, (Canada : Van Nortrand Reinhold, 1973), P.59 – 62.

ผู้ประกอบการร้อยละ90เห็นว่าควรจะมีการจับจองพื้นที่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าเพื่อเป็นการลงทุนโครงการใหม่ แต่ความจริงแล้วประชากรไม่สามารถย้ายออกจากพื้นที่ได้ เว้นแต่มีการย้ายที่ทำงาน

ผลกระทบต่อผู้อยู่อาศัย (demand)

1.แหล่งงานเป็นปัจจัยหลักในการเลือกที่พักอาศัย

จากการได้ลงพื้นที่สำรวจช่วงPRETEST เพื่อหาข้อมูลเบื้องต้นของการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้พักอาศัยอพาร์ทเมนต์เขตห้วยขวางนั้น พบว่าสาเหตุหลักคือ ผลกระทบของโครงการรถไฟฟ้า ทำให้ผู้พักอาศัยอยากอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าเดินทางสะดวก แต่จากการลงสำรวจพื้นที่จนครบตามจำนวนแบบสอบถามและนำมาประมวลผลพบว่า

ผู้พักอาศัย

- กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า

ประชากรที่ย้ายเข้ามาหลังปี2542เหตุผลเพราะต้องการอาศัยอพาร์ทเมนต์ใกล้ที่ทำงานเป็นอันดับแรก รองลงมาคือ ใกล้แหล่งอุปโภค – บริโภค , สิ่งอำนวยความสะดวกเพียงพอมากขึ้น และ ราคาเช่าถูกกว่าเดิม โดยที่เหตุผลที่ไม่เปลี่ยนที่พักอาศัยก็มาจาก เพราะที่พักใกล้กับที่ทำงานมาก และยังคงคิดว่าไม่จำเป็น และ รถประจำทางสะดวกแล้ว ส่วนระยะเวลาในการเดินทาง ส่วนใหญ่จะเดินทางใช้เวลาไม่เกิน 0.5 ชม. และเขตที่ทำงานส่วนใหญ่อยู่ในเขตห้วยขวางและดินแดง

- กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า

ประชากรที่ย้ายเข้ามาหลังปี2542เหตุผลเพราะต้องการอาศัยอพาร์ทเมนต์ใกล้ที่ทำงานเป็นอันดับแรก รองลงมาคือ ใกล้แหล่งอุปโภค – บริโภค , สิ่งอำนวยความสะดวกเพียงพอมากขึ้น และ ใกล้สถานีรถไฟฟ้า โดยที่เหตุผลที่ไม่เปลี่ยนที่พักอาศัยก็มาจาก เพราะที่พักใกล้กับที่ทำงานมาก และยังคงคิดว่าไม่จำเป็น และ รถประจำทางสะดวกแล้ว ส่วนระยะเวลาในการเดินทาง ส่วนใหญ่จะเดินทางใช้เวลาไม่เกิน 0.5 ชม. และเขตที่ทำงานส่วนใหญ่อยู่ในเขตห้วยขวางและดินแดง

จากข้อมูลต่างๆบ่งชี้ว่าการที่ประชากรย้ายเข้ามาอาศัยในอพาร์ทเมนต์เขตห้วยขวาง เพราะแหล่งที่ทำงาน ดังนั้น การเติบโตของที่ทำงาน การเพิ่มขึ้นของแหล่งงานในเขตห้วยขวางจึงสำคัญต่อการเติบโตของอพาร์ทเมนต์

ดังที่มีแนวคิดและทฤษฎี Wingo (1967)⁵ ให้ความสำคัญกับการเดินทางไปทำงานมากที่สุด และได้ให้ข้อสรุปจากผลการศึกษาว่า การย้ายที่อยู่อาศัยเข้าใกล้แหล่งงานมากขึ้น

การเคหะแห่งชาติได้ศึกษาถึงความต้องการที่พักอาศัยของคนงานในย่านอุตสาหกรรม รังสิต – ประตูน้าพระอินทร์ และได้สรุปผลความต้องการของคนงานว่า ส่วนใหญ่ “มากกว่าร้อยละ 80 เห็นด้วยกับการมีที่พักอาศัยใกล้กับที่ทำงาน

2. ความสามารถในการจ่าย (ค่าที่พักแปรผันตรงกับค่าเดินทาง)

ผู้พักอาศัย

- กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า

มีรายได้ทั้งห้องประมาณ 10,000 – 15,000 บาท ส่วนใหญ่ร้อยละ 72 อาศัยอยู่ 2 คน ดังนั้น รายได้ต่อคนประมาณ 5,000 – 7,500 บาทต่อเดือน และมีอาชีพส่วนใหญ่ร้อยละ 52 เป็นลูกจ้างเอกชน ซึ่งอายุระหว่าง 20 -24 ปี

มีรายจ่ายค่าที่พักอาศัย อยู่ที่ 2,501-3,000 และ ค่าใช้จ่ายค่าน้ำ / ค่าไฟ / ค่าโทรศัพท์ 250-500 และ ค่าส่วนกลาง / ค่ายามรักษาความปลอดภัย 100-200 บาท

มีรายจ่ายค่าเดินทาง ค่าเดินทางเฉลี่ยต่อห้องพัก เป็น 1,255 บาทต่อเดือน หรือ 627 บาท ต่อคนต่อเดือน

ความสามารถในการจ่ายที่พักอาศัยคือ ค่าเช่าห้องพัก , ค่าใช้จ่ายค่าน้ำ / ค่าไฟ / ค่าโทรศัพท์ และค่าส่วนกลาง / ค่ายามรักษาความปลอดภัย ซึ่งแต่ระดับราคาค่าเช่าห้องความสามารถในการจ่ายที่พักอาศัยแตกต่างกันคือ ระดับราคา 2,000-3,500 บาท ซึ่งก่อนมีระบบรถไฟฟ้าผู้อยู่อาศัยมีรายรับเพียงพอต่อรายจ่ายจึงมีความสามารถในการจ่ายที่พักอาศัยและหลังมีระบบรถไฟฟ้ามีการเพิ่มขึ้นของค่าที่พักอาศัยประมาณร้อยละ 12 ของรายจ่ายเดิมของทั้งกลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า แต่รายรับมีการเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 5 ของรายได้เดิม ดังนั้นเมื่อมีระบบรถไฟฟ้าแล้วผู้อยู่อาศัยไม่สามารถจ่ายค่าที่พักอาศัยได้

จะพบว่า ค่าที่พักแปรผันตรงกับค่าเดินทาง คือ ในเขตห้วยขวางมีแหล่งงานอยู่จำนวนมาก ดังนั้นประชากรที่ทำงานก็สามารถลดค่าจ่ายได้

ดังที่มีแนวคิดและทฤษฎีของ W.Lean และ Brain Goodal⁷ (1974) ได้กล่าวถึงว่าผู้ที่ มีรายได้แตกต่างกันจะมีความแตกต่างกันในการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยอีกด้วย ซึ่งผู้มีรายได้ต่ำ

⁵ Lowdow Wingo, Jr, *Transportation and Urban Land*, (Washington D.C. : Resource for The Future, 1961.

⁶ การเคหะแห่งชาติ, “รายงานการวิจัยความต้องการที่พักอาศัยในย่านอุตสาหกรรมรังสิต – ประตูน้าพระอินทร์”, กันยายน 2517.

⁷ W.Lean and Brain Goodal, *Aspects of Land Economic*, (London : The Estate Gazette Limited, 1974), pp199 – 200.

จะพยายามมีที่อยู่ใกล้กับที่ทำงาน (โดยเฉพาะการมีที่ทำงานในเขตอุตสาหกรรม) เพราะจะประหยัดค่าเดินทางโดยอาจเสียค่าใช้จ่ายเฉพาะค่าเช่าบ้าน ส่วนผู้มีรายได้สูงจะสามารถเลือกที่อยู่อาศัยได้หลายประเภท โดยไม่ต้องสนใจว่าที่อยู่อาศัยกับที่ทำงานต้องมีความสัมพันธ์ต่อกัน เพราะผู้มีรายได้สูงจะสามารถเดินทางได้รวดเร็ว เท่ากับผู้มีรายได้น้อยที่อยู่ใกล้แหล่งงาน

3. ปัญหาที่อยู่อาศัย

ผู้พักอาศัย

- กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า

จากผลการวิจัยพบว่าพบว่ามีปัญหาถึงร้อยละ 83 และปัญหาส่วนใหญ่มาจากสภาพแวดล้อมไม่ดี , ขนาดห้องไม่เหมาะสม, ค่าเช่าแพงเกินไป , การคมนาคมเข้าออกไม่สะดวก

- กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า

จากผลการวิจัยพบว่าพบว่ามีปัญหาถึงร้อยละ 83 และปัญหาส่วนใหญ่มาจากสภาพแวดล้อมไม่ดี , ขนาดห้องไม่เหมาะสม, ช่างห้องเสียงดัง, ไม่มีความปลอดภัย

จะพบว่ากลุ่มประชากรทั้งสองกลุ่มมีปัญหาเรื่องสภาพแวดล้อมเป็นสำคัญ

4. การย้ายที่พักและการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง

ผู้พักอาศัย

- กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้าและ กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า

คาดว่าจะเปลี่ยนที่พักอาศัยและพบว่าความจำเป็นเลือกที่อยู่อาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้ามีความจำเป็นถึงร้อยละ 87.0 , ไม่จำเป็นร้อยละ 8 และยังไม่แน่ใจร้อยละ 5 และมีเหตุผลที่จำเป็นเลือกที่อยู่อาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าคือเพื่อประหยัดเวลา ร้อยละ 95.6 เพื่อความสะดวกสบาย ร้อยละ 89.3 และ ประหยัดค่าใช้จ่าย ร้อยละ 51.8 และ ระยะทางจากสถานีถึงที่พักสูงสุดที่รับได้คือ 1-2 กม. ร้อยละ 66.9 รองลงมาคือ 3-4 กม. ร้อยละ 15

ความต้องการในการย้ายที่พักไปยังใกล้สถานีรถไฟฟ้าสาเหตุเกิดจากต้องการสภาพแวดล้อมและสิ่งอำนวยความสะดวกมากขึ้น ประกอบกับต้องการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางเพื่อตอบสนองกับกิจกรรมอื่นนอกเหนือจากไปทำงาน

ผลที่พบว่าเป็นเพียงความรู้สึกหรือความต้องการของผู้อยู่อาศัย โดยเฉพาะในกลุ่มผู้มีรายได้ปานกลางถึงค่อนข้างต่ำ พบว่า ต้องการย้ายออกไปจากทำเลเดิมและต้องการใช้

รถไฟฟ้า แต่ความเป็นจริงแล้วทำได้ยากเนื่องจากต้องการอยู่ใกล้แหล่งงานมากกว่าดั่งที่มีแนวคิดและทฤษฎีของ

วัลลภ เทอดเกียรติสกุล⁸ ได้ศึกษาถึงพฤติกรรมที่เกิดขึ้นในสภาพแวดล้อมทางกายภาพภายนอกอาคารชุมชนบ้านพักอาศัยหนาแน่นในเมือง : ตัวอย่างชุมชนมักกะสัน ผลการวิจัยได้กล่าวถึงความสัมพันธ์ในระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงานว่า แม้ว่าสภาพที่อยู่อาศัยจะเป็นอย่างไรก็ตาม แต่ผู้อยู่อาศัยจะพอใจที่อยู่อาศัยของตนนั้นหากที่อยู่อาศัยใกล้ที่ทำงาน หรืออยู่ในเขตกลางเมือง โดยต้องปรับปรุงที่อยู่อาศัยให้ดีกว่าที่จะย้ายออกไป

5.รูปแบบการเดินทาง

ผู้พักอาศัย

- กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้าและกลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า

รูปแบบการเดินทางการเดินทางมอเตอร์ไซด์รับจ้างร้อยละ37.4 , การเดินร้อยละ24.8 , รถประจำทาง ร้อยละ23.7 , รถไฟฟ้า ร้อยละ7.4 , รถแท็กซี่ ร้อยละ2.8 , รถตู้ ร้อยละ2.3 และรถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 1.6

พบว่าในเขตห้วยขวางมีการใช้มอเตอร์ไซด์รับจ้างมากขึ้นสาเหตุเพราะส่วนมากเขตห้วยขวาง มีซอยมากและแคบ และมีทางลาดเยอะมาก ผู้พักอาศัยต้องการเดินทางไปทำงานด้วยความรวดเร็ว การใช้มอเตอร์ไซด์รับจ้างจะใช้ควบคู่ไปกับการเดินทางอื่นๆเช่น นั่งมอเตอร์ไซด์จากซอยลึกไปยังสถานีรถไฟฟ้า หรือ ไปยังป้ายรถเมล์ หรือเพียงข้ามถนนไปยังที่ทำงาน เพื่อต้องการความรวดเร็วในการเดินทางไปทำงาน

Jorh R. Short , กล่าวถึงการได้เปรียบเทียบการเดินทางรูปแบบต่างๆ ว่าระบบรถไฟฟ้าเป็นระบบที่มีเส้นทางเฉพาะซึ่งไม่อาจใช้ร่วมกับยานพาหนะอื่นได้ การรับ – ส่งไม่ถึง ณ จุดหมายทันที

⁸ วัลลภ เทอดเกียรติสกุล, “การศึกษาพฤติกรรมที่เกิดขึ้นในสภาพแวดล้อมทางกายภาพภายนอกอาคารของชุมชนบ้านพักหนาแน่นในเมือง : ตัวอย่างการศึกษาชุมชนมักกะสัน, “สถาปัตยกรรมศาสตร์มหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2524

● ระดับราคา 3,500 - 4,500 บาท

ผลกระทบต่อผู้ประกอบการ (supply)

ผู้ประกอบการ

ผู้ประกอบการส่วนใหญ่คิดว่าการมีระบบรถไฟฟ้าช่วยส่งผลกระทบต่อภาระที่เพิ่มจากจำนวนผู้ประกอบการ 26 ท่าน ร้อยละ 90 เห็นว่าโครงการรถไฟฟ้ามีผลต่อการลงทุนโครงการ และการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้พักอาศัย และ ขึ้นสังเกตได้จากการ ปรับปรุงอาคารคือ ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า การปรับปรุงร้อยละ 10 และไม่ปรับปรุงร้อยละ 90 แต่หลังจากมีระบบรถไฟฟ้า การปรับปรุงร้อยละ 66.7 และไม่ปรับปรุงร้อยละ 33.3 แต่อาคารระดับนี้จะมีการปรับปรุงน้อยกว่าระดับต่ำเนื่องจากรูปแบบอาคารที่ดีกว่า และมีระบบต่างๆดีกว่าและผู้ประกอบการส่วนใหญ่ต้องการที่จะสร้างโครงการใกล้สถานีรถไฟฟ้าซึ่งในปัจจุบันราคาที่ดินเพิ่มขึ้นอย่างมาก

ผู้ประกอบการร้อยละ 53.8 จะขึ้นค่าเช่าห้องโดยที่ร้อยละ 80 จะมีการปรับปรุงเพื่อเพิ่มค่าเช่า แต่การเพิ่มค่าเช่าขึ้นต้องดู ความสามารถในการจ่ายของผู้อยู่อาศัยเป็นสำคัญ

ร้อยละ 97 ของผู้ประกอบการ 6 ท่าน ต้องการทำเลที่สภาพแวดล้อมที่ดี มีการเว้นเว้นของแนวอาคารอย่างเหมาะสม ไม่แออัดเกินไปนัก และต้องการจัดสวนพักผ่อนหย่อนใจด้วยดังที่มีแนวคิดและทฤษฎีของ

- Jay Siegel⁹ (1970) ให้ความเห็นเกี่ยวกับการเลือกที่อยู่อาศัยว่าต้องพิจารณาความสะดวกสบายของการเข้าถึงและคุณภาพของสิ่งแวดล้อม เช่น ลักษณะด้านสังคมของชุมชน สภาพธรรมชาติ การบริการสาธารณะ และความพึงพอใจที่ได้รับจากที่ตั้งนั้น

- K.J. Button¹⁰ (1976) ได้เสนอแนวความคิดในการเลือกที่อยู่อาศัยที่ดีว่า ขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมที่ดี และขึ้นอยู่กับความรู้สึกสนิทสนมกับเพื่อนบ้าน

นอกจากนี้ ยังมีนักทฤษฎีบางท่านได้ให้ความสำคัญของสภาพแวดล้อมและปัจจัยอื่น ๆ ควบคู่กันไปด้วยในการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัย ดังเช่น

- William Alonso¹¹ (1960) กล่าวถึงการเลือกบริเวณที่พักอาศัยว่าควรพิจารณาปัจจัยเกี่ยวกับที่ตั้งของที่พักอาศัย ซึ่งมีความสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อมและระยะห่างจากที่ทำงาน

- William H. Claire¹² (1973) ได้อธิบายถึงการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยว่าควรมีสิ่งแวดล้อมที่ดี ปลอดภัยจากภัยธรรมชาติ และมีความสะดวกในการเดินทางเข้าถึงระหว่างบ้าน แหล่งงาน และแหล่งธุรกิจ

⁹ Raymond E, Murphy, The American City : An Urban Geography, P.436

¹⁰ K.J.>Button, Urban Economiies, (London : Mamillan Press, 1976), P. 46 – 47.

¹¹ Raymond Murphy, อ้างแล้ว, หน้า 36.

ผู้ประกอบการร้อยละ90เห็นว่าควรจะมีการจับจองพื้นที่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าเพื่อเป็นการลงทุนโครงการใหม่ เพื่อตอบสนองของกลุ่มที่ต้องใช้รถไฟฟ้าเดินทางไปทำงาน

ผลกระทบต่อผู้อยู่อาศัย (demand)

1.แหล่งงานเป็นปัจจัยหลักในการเลือกที่พักอาศัย

ผู้พักอาศัย

- กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า

ประชากรที่ย้ายเข้ามาหลังปี2542เหตุผลเพราะต้องการอาศัยอพาร์ทเมนต์ใกล้ที่ทำงานเป็นอันดับแรก รองลงมาคือ ใกล้สถานีรถไฟฟ้า โดยที่ ระยะเวลาในการเดินทาง เวลาในการเดินทาง น้อยกว่า 0.5 ชม.และ0.5-1.0 ชม. เท่าๆกัน และเขตที่ทำงานส่วนใหญ่อยู่ในเขตดินแดง , ลาดพร้าว , ห้วยขวาง และ สุขุมวิท

- กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า

ประชากรที่ย้ายเข้ามาหลังปี2542เหตุผลเพราะต้องการอาศัยอพาร์ทเมนต์ใกล้ที่ทำงานเป็นอันดับแรก รองลงมาคือ ใกล้สถานีรถไฟฟ้า โดยที่ ระยะเวลาในการเดินทาง เวลาในการเดินทาง 0.5-1.0ชม.และ น้อยกว่า 0.5 ชม. และเขตที่ทำงานส่วนใหญ่อยู่ในเขตสุขุมวิท , ดินแดง , ห้วยขวาง และยานนาวา

พบว่าเหตุผลที่เลือกเพราะใกล้ที่ทำงานและการเลือกที่พักอาศัยของประชากรกลุ่มนี้ไม่คำนึงถึง วิธีการเดินทางมากนัก สามารถเดินทางได้หลายรูปแบบมากขึ้นและสามารถเลือกที่พักระหว่างไกลจากที่ทำงานได้พอสมควร จะเห็นจากมีการเดินทางไปทำงานยังเขตอื่นๆ เช่น สุขุมวิท

อีกประเด็นหนึ่ง เขตต่างๆในเมือง เช่น เขตสุขุมวิท มีความหนาแน่น ด้านที่อยู่อาศัยและราคาแพง ดังนั้นจึงมีการกระจายตัวออกยังชานเมือง โดยเขตห้วยขวางเป็นเขตที่เข้าถึงเมืองได้รวดเร็วที่สุดเขตหนึ่งดังที่มีแนวคิดและทฤษฎี

- Brain Goodal¹³ (1975) กล่าวถึงความสะดวกในการเข้าถึงว่าที่ตั้งซึ่งอยู่ติดถนนสายสำคัญหรือสถานีรถไฟมีความได้เปรียบในด้านทางเข้ามากกว่าที่ตั้งที่อยู่ห่างจากสิ่งอำนวยความสะดวกเหล่านี้ นอกจากนี้ความไม่เท่าเทียมกันในการให้บริการใด ๆ ก็ตามที่ตั้งให้อาจมีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งของผู้อยู่อาศัย โดยเฉพาะกลุ่มผู้มีรายได้สูง

- อาชีพการงานและรายได้ พบว่าประชากรที่มีรายได้ดีจะมีระยะทางในการเดินทางไปทำงานเป็นระยะทางที่ไกลกว่า และจะยึดที่อยู่อาศัยในเขตชานเมืองที่อยู่ใกล้แนวถนนหลักหรือทางด่วน ทำให้สามารถเดินทางเข้าถึงที่ทำงานได้สะดวก รวดเร็ว

¹² William H. Clarire, Handbook on Urban Planning, (Canada : Van Nortrand Reinhold, 1973), P.59 – 62.

¹³ Harold Carter, อ้างแล้ว, หน้า 265.

- Manop Bongsadadt ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับลักษณะของการเดินทางของประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร คือ มีการเคลื่อนที่จากนอกเมืองเข้ามายัง CBD (Central Business District) ในระหว่างชั่วโมงเร่งด่วน (Rush Hour) คิดเป็นร้อยละ 60 ของการเดินทางในเมืองระหว่างชั่วโมง เร่งด่วน

2.ความสามารถในการจ่าย (ค่าที่พักแปรผันตรงกับค่าเดินทาง)

ผู้พักอาศัย

- กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า

มีรายได้ทั้งหมดประมาณ 15,000-20,000 ส่วนใหญ่ร้อยละ 80 อาศัยอยู่ 1 คน ดังนั้น รายได้ต่อคนประมาณ 15,000-20,000 บาทต่อเดือน และมีอาชีพส่วนใหญ่ร้อยละ 52 เป็นลูกจ้างเอกชน ซึ่งอายุระหว่าง 20 -24 ปี

มีรายจ่ายค่าที่พักอาศัย อยู่ที่ 3,501-4,500 และ ค่าใช้จ่ายค่าน้ำ / ค่าไฟ / ค่าโทรศัพท์ 250-500 และ ค่าส่วนกลาง / ค่ายามรักษาความปลอดภัย 200-300บาท

มีรายจ่ายค่าเดินทาง ค่าเดินทางเฉลี่ยต่อห้องพัก เป็น 930 บาทต่อเดือน

จะพบว่ากลุ่มประชากรมีความสามารถในการจ่ายเนื่องจากค่าเดินทางถูก

- กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า

มีรายได้ทั้งหมดประมาณ 15,000-20,000 ส่วนใหญ่ร้อยละ 72 อาศัยอยู่ 2 คน ดังนั้น รายได้ต่อคนประมาณ 7,500 – 10,000บาทต่อเดือน และมีอาชีพส่วนใหญ่ร้อยละ 52 เป็นลูกจ้างเอกชน ซึ่งอายุระหว่าง 20 -24 ปี

มีรายจ่ายค่าที่พักอาศัย อยู่ที่ 3,501-4,500 และ ค่าใช้จ่ายค่าน้ำ / ค่าไฟ / ค่าโทรศัพท์ 250-500 และ ค่าส่วนกลาง / ค่ายามรักษาความปลอดภัย 200-300บาท

มีรายจ่ายค่าเดินทาง ค่าเดินทางเฉลี่ยต่อห้องพัก เป็น 972บาทต่อเดือน ต่อคน

สรุป ระดับราคา 3,500-4,500บาท ทั้งก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้ามีความเพียงพอต่อความสามารถในการจ่าย

- J.E. Kain¹⁴ (1962) กล่าวถึงปัจจัยด้านระยะทางไปยังแหล่งงานที่มีผลต่อที่ตั้งของที่อยู่อาศัยว่ามีความสัมพันธ์กับระดับรายได้ กล่าวคือระยะทางในการเดินทางไปทำงานจะเพิ่มขึ้นตามระดับรายได้ ผู้มีรายได้สูงที่ทำงานอยู่ในบริเวณศูนย์กลางเมืองมีแนวโน้มในการเดินทางไปทำงานในระยะทางที่ใกล้กว่า ส่วนผู้มีรายได้ต่ำจะเดินทางไปทำงานในระยะทางที่ไกลกว่าจะอยู่อาศัยในบริเวณแหล่งงานโดยไม่คำนึงว่าแหล่งงานจะอยู่ที่ใด

¹⁴ Harold Carter, อ้างแล้ว, หน้า 260.

3. ปัญหาที่อยู่อาศัย

ผู้พักอาศัย

- กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า
จากผลการวิจัยพบว่าพบว่ามีปัญหาถึงร้อยละ 63 และปัญหาส่วนใหญ่มาจากสภาพแวดล้อมไม่ดี และไม่มีความปลอดภัย
- กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า
จากผลการวิจัยพบว่าพบว่ามีปัญหาถึงร้อยละ 87 และปัญหาส่วนใหญ่มาจากสภาพแวดล้อมไม่ดี และไม่มีความปลอดภัย และค่าเช่าแพงเกินไป
จะพบว่ากลุ่มประชากรทั้งสองกลุ่มมีปัญหาเรื่องสภาพแวดล้อมเป็นสำคัญ

4. การย้ายที่พักและการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง

ผู้พักอาศัย

- กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า และ กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า

คาดว่าจะไม่เปลี่ยนที่พักอาศัยและพบว่าความจำเป็นเลือกที่อยู่อาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้ามีความจำเป็นถึงร้อยละ 87.0 , ไม่จำเป็นร้อยละ 8 และยังไม่แน่ใจร้อยละ 5 และมีเหตุผลที่จำเป็นเลือกที่อยู่อาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าคือเพื่อประหยัดเวลา ร้อยละ 95.6 เพื่อความสะดวกสบาย ร้อยละ 89.3 และ ประหยัดค่าใช้จ่าย ร้อยละ 51.8 และ ระยะทางจากสถานีถึงที่พักสูงสุดที่รับได้คือ 1-2 กม. ร้อยละ 66.9 รองลงมาคือ 3-4 กม. ร้อยละ 15

การย้ายที่พักอาศัยของกลุ่มนี้มีโอกาสน้อยเนื่องจากจำนวนห้องของอพาร์ทเมนต์ในเขตห้วยขวางระดับกลางนั้นหายากขึ้น เพราะส่วนใหญ่จะมีความหนาแน่นต่ำดังนั้นจึงยอมที่จะเสียค่าเดินทางเพิ่มขึ้นเพื่อที่จะไปทำงาน

- Richard F. Muth¹⁵ (1967) ได้กล่าวถึงความแตกต่างในการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้สูงและรายได้ต่ำกว่า ประชากรที่มีรายได้สูงจะมีแหล่งที่พักอาศัยอยู่ในเขตชานเมือง เพราะพอใจที่จะอยู่ในบริเวณที่มีความหนาแน่นต่ำ เนื่องจากต้องการบ้านในบริเวณที่ไม่แออัดมีสภาพแวดล้อมที่ดีกว่า แต่ประชากรที่มีรายได้ต่ำจะอยู่ใกล้ศูนย์กลางของเมือง เพื่อให้สะดวกในการเดินทางไปทำงานและกิจการอื่น ๆ มากกว่าคำนึงถึงคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่อยู่อาศัย

¹⁵ Richard F. Muth, *Cities and Housing*. (Chicago : The University of Chicago Press, 1969) P.11.

5.รูปแบบการเดินทาง

ผู้พักอาศัย

- กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้าและกลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า

รูปแบบการเดินทางรถประจำทางร้อยละ 43.0 , มอเตอร์ไซด์รับจ้างร้อยละ30.4 , รถไฟฟ้าMRTA ร้อยละ8.9 , การเดิน ร้อยละ6.3 , รถยนต์ส่วนตัว ร้อยละ 6.3 , รถแท็กซี่ ร้อยละ2.5 , รถตู้ ร้อยละ2.5

พบว่าในเขตห้วยขวางมีการใช้รถประจำทางมากที่สุดและมอเตอร์ไซด์รับจ้าง เนื่องจาก มีชอยมากและแคบ และมีทางลาดเยอะมาก ผู้พักอาศัยต้องการเดินทางไปทำงานด้วยความรวดเร็ว การใช้มอเตอร์ไซด์รับจ้างจะใช้ควบคู่ไปกับการเดินทางอื่นๆเช่น นั่งมอเตอร์ไซด์จากซอยลึกไปยังสถานีรถไฟฟ้า หรือ ไปยังป้ายรถเมล์ หรือเพียงข้ามถนนไปยังที่ทำงาน เพื่อต้องการความรวดเร็วในการเดินทางไปทำงาน

Jorh R. Short , กล่าวถึงการได้เปรียบเทียบการเดินทางรูปแบบต่างๆ ว่าระบบรถไฟฟ้าเป็นระบบที่มีเส้นทางเฉพาะซึ่งไม่อาจใช้ร่วมกับยานพาหนะอื่นได้ การรับ - ส่งไม่ถึง ณ จุดหมายทันที

- ระดับราคา4,500 - 5,000 บาท

ผลกระทบต่อผู้ประกอบการ (supply)

ผู้ประกอบการ

ร้อยละ 100ของผู้ประกอบการ 3 ท่าน ต้องการทำเลที่สภาพแวดล้อมที่ดี มีการเว้นเว้นของแนวอาคารอย่างเหมาะสม ไม่แออัดเกินไปนัก และต้องการจัดสวนพักผ่อนหย่อนใจด้วยดังที่มีแนวคิดและทฤษฎีของ

- Jay Siegel¹⁶ (1970) ให้ความเห็นเกี่ยวกับการเลือกที่อยู่อาศัยว่าต้องพิจารณาความสะดวกสบายของการเข้าถึงและคุณภาพของสิ่งแวดล้อม เช่น ลักษณะด้านสังคมของชุมชน สภาพธรรมชาติ การบริการสาธารณะ และความพึงพอใจที่ได้รับจากที่ตั่งนั้น

- K.J. Button¹⁷ (1976) ได้เสนอแนวความคิดในการเลือกที่อยู่อาศัยที่ดีว่า ขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมที่ดี และขึ้นอยู่กับความรู้สึกสนิทสนมกับเพื่อนบ้าน

¹⁶ Raymond E, Murphy, The American City : An Urban Geography, P.436

¹⁷ K.J.>Button, Urban Economiies, (London : Mamillan Press, 1976), P. 46 – 47.

นอกจากนี้ ยังมีนักทฤษฎีบางท่านได้ให้ความสำคัญของสภาพแวดล้อมและปัจจัยอื่น ๆ ควบคู่กันไปด้วยในการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัย ดังเช่น

- William Alonso¹⁸ (1960) กล่าวถึงการเลือกบริเวณที่พักอาศัยว่าควรพิจารณาปัจจัยเกี่ยวกับที่ตั้งของที่พักอาศัย ซึ่งมีความสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อมและระยะห่างจากที่ทำงาน
- William H. Claire¹⁹ (1973) ได้อธิบายถึงการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยว่าควรมีสิ่งแวดล้อมที่ดี ปลอดภัยจากภัยธรรมชาติ และมีความสะดวกในการเดินทางเข้าถึงระหว่างบ้าน แห่่งงาน และแหล่งธุรกิจ

ผู้ประกอบการร้อยละ90เห็นว่าควรจะมีการจับจองพื้นที่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าเพื่อเป็นการลงทุนโครงการใหม่ เพื่อตอบสนองกลุ่มที่ต้องใช้รถไฟฟ้าเดินทางไปทำงาน

ผลกระทบต่อผู้อยู่อาศัย (demand)

1. แหล่งงานเป็นปัจจัยหลักในการเลือกที่พักอาศัย

ผู้พักอาศัย

- กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า

ประชากรที่ย้ายเข้ามาหลังปี2542เหตุผลเพราะต้องการอาศัยอพาร์ทเมนต์ใกล้ที่ทำงานเป็นอันดับแรก รองลงมาคือ ใกล้สถานีรถไฟฟ้า โดยที่ ระยะเวลาในการเดินทาง เวลาในการเดินทาง น้อยกว่า 0.5 ชม.และ0.5-1.0 ชม. เท่าๆกัน และเขตที่ทำงานส่วนใหญ่อยู่ในเขต สุขุมวิท , พระโขนง , ดินแดง และ ห้วยขวาง

- กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า

ประชากรที่ย้ายเข้ามาหลังปี2542เหตุผลเพราะต้องการอาศัยอพาร์ทเมนต์ใกล้ที่ทำงานเป็นอันดับแรก รองลงมาคือ ใกล้สถานีรถไฟฟ้า โดยที่ ระยะเวลาในการเดินทาง เวลาในการเดินทาง น้อยกว่า 0.5 ชม.และ0.5-1.0 ชม. เท่าๆกัน และเขตที่ทำงานส่วนใหญ่อยู่ในเขต สุขุมวิท , พระโขนง , ดินแดง และ ห้วยขวาง

อีกประเด็นหนึ่ง เขตต่างๆในเมือง เช่น เขตสุขุมวิท มีความหนาแน่น ด้านที่อยู่อาศัย และราคาแพง ดังนั้นจึงมีการกระจายตัวออกยังชานเมือง โดยเขตห้วยขวางเป็นเขตที่เข้าถึงเมืองได้รวดเร็วที่สุดเขตหนึ่ง

ดังที่มีแนวคิดและทฤษฎี

¹⁸ Raymond Murphy, อ้างแล้ว, หน้า 36.

¹⁹ William H. Claire, Handbook on Urban Planning, (Canada : Van Nortrand Reinhold, 1973), P.59 – 62.

- Brain Goodal²⁰ (1975) กล่าวถึงความสะดวกในการเข้าถึงว่าที่ตั้งซึ่งอยู่ติดถนนสายสำคัญหรือสถานีรถไฟมีความได้เปรียบในด้านทางเข้ามากกว่าที่ตั้งที่อยู่ห่างจากสิ่งอำนวยความสะดวกเหล่านี้ นอกจากนี้ความไม่เท่าเทียมกันในการให้บริการใด ๆ ก็ตามที่ทำให้อาจมีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัย โดยเฉพาะกลุ่มผู้มีรายได้น้อย

- อาชีพการงานและรายได้ พบว่าประชากรที่มีรายได้ดีจะมีระยะทางในการเดินทางไปทำงานเป็นระยะทางที่ไกลกว่า และจะยึดที่อยู่อาศัยในเขตชานเมืองที่อยู่ใกล้แนวถนนหลักหรือทางด่วน ทำให้สามารถเดินทางเข้าถึงที่ทำงานได้สะดวก รวดเร็ว

2. ความสามารถในการจ่าย (ค่าที่พักแปรผันตรงกับค่าเดินทาง)

ผู้พักอาศัย

- กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้าและกลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า

มีรายได้ทั้งห้องประมาณ 15,000-20,000 ส่วนใหญ่ร้อยละ 90 อาศัยอยู่ 1 คน ดังนั้นรายได้ต่อคนประมาณ 15,000-20,000 บาทต่อเดือน และมีอาชีพส่วนใหญ่ประกอบธุรกิจส่วนตัว ซึ่งอายุระหว่าง 30 -34 ปี

มีรายจ่ายค่าที่พักอาศัย อยู่ที่ 4,501-5,000 และ ค่าใช้จ่ายค่าน้ำ / ค่าไฟ / ค่าโทรศัพท์ 250-500 และ ค่าส่วนกลาง / ค่ายามรักษาความปลอดภัย 200-300 บาท

มีรายจ่ายค่าเดินทาง ค่าเดินทางเฉลี่ยต่อห้องพัก 1,100 บาท ต่อคนต่อเดือน

สรุป 4,500-5,000 บาท ทั้งก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้ามีความเพียงพอต่อความสามารถในการจ่าย

3. ปัญหาที่อยู่อาศัย

ผู้พักอาศัย

- กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า

จากผลการวิจัยพบว่าพบว่ามีปัญหาถึงร้อยละ 81 และปัญหาส่วนใหญ่มาจากสภาพแวดล้อมไม่ดี และไม่มีความปลอดภัย

- กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า

จากผลการวิจัยพบว่าพบว่ามีปัญหาถึงร้อยละ 83 และปัญหาส่วนใหญ่มาจากสภาพแวดล้อมไม่ดี และไม่มีความปลอดภัย

จะพบว่ากลุ่มประชากรทั้งสองกลุ่มมีปัญหาเรื่องสภาพแวดล้อมเป็นสำคัญ

²⁰ Harold Carter, อ้างแล้ว, หน้า 265.

4. การย้ายที่พักและการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง

ผู้พักอาศัย

- กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า และ กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า

คาดว่าจะไม่เปลี่ยนที่พักอาศัยและพบว่าความจำเป็นเลือกที่อยู่อาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้ามีความจำเป็นถึงร้อยละ 87.0 , ไม่จำเป็นร้อยละ 8 และยังไม่แน่ใจร้อยละ 5 และมีเหตุผลที่จำเป็นเลือกที่อยู่อาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าคือเพื่อประหยัดเวลา ร้อยละ 95.6 เพื่อความสะดวกสบาย ร้อยละ 89.3 และ ประหยัดค่าใช้จ่าย ร้อยละ 51.8 และ ระยะทางจากสถานีถึงที่พักสูงสุดที่รับได้คือ 1-2 กม. ร้อยละ 66.9 รองลงมาคือ 3-4 กม. ร้อยละ 15

การย้ายที่พักอาศัยของกลุ่มนี้มีโอกาสน้อยเนื่องจากจำนวนห้องของอพาร์ทเมนต์ในเขตห้วยขวางระดับกลางนั้นหายากขึ้น เพราะส่วนใหญ่จะมีความหนาแน่นตึ่งนั้นจึงยอมที่จะเสียค่าเดินทางเพิ่มขึ้นเพื่อที่จะไปทำงาน

- J.E. Kain²¹ (1962) กล่าวถึงปัจจัยด้านระยะทางไปยังแหล่งงานที่มีผลต่อที่ตั้งของที่อยู่อาศัยว่ามีความสัมพันธ์กับระดับรายได้ กล่าวคือระยะทางในการเดินทางไปทำงานจะเพิ่มขึ้นตามระดับรายได้ ผู้มีรายได้สูงที่ทำงานอยู่ในบริเวณศูนย์กลางเมืองมีแนวโน้มในการเดินทางไปทำงานในระยะทางที่ไกลกว่า ส่วนผู้มีรายได้ต่ำจะเดินทางไปทำงานในระยะทางที่ใกล้กว่าจะอยู่อาศัยในบริเวณแหล่งงานโดยไม่คำนึงว่าแหล่งงานจะอยู่ที่ใด

5. รูปแบบการเดินทาง

ผู้พักอาศัย

- กลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่ก่อนมีระบบรถไฟฟ้าและกลุ่มประชากรที่เข้ามาอยู่หลังมีระบบรถไฟฟ้า

รูปแบบการเดินทางมอเตอร์ไซด์รับจ้าง , รถประจำทาง และรถไฟฟ้า

พบว่าในเขตห้วยขวางมีการใช้รถประจำทางมากที่สุดและมอเตอร์ไซด์รับจ้าง

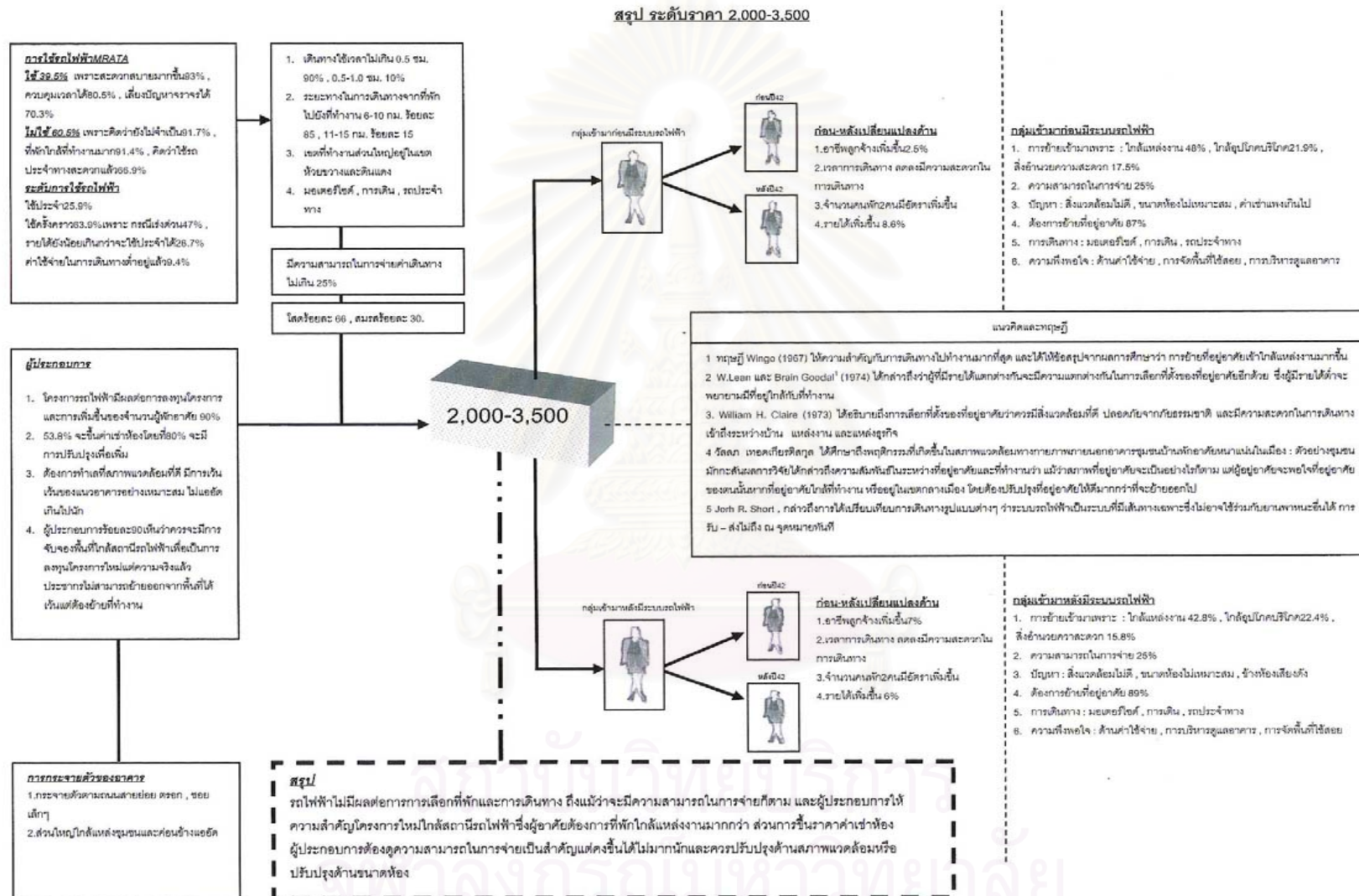
เนื่องจาก มีชอยมากและแคบ และมีทางลัดเยอะมาก ผู้พักอาศัยต้องการเดินทางไปทำงานด้วยความรวดเร็ว การใช้มอเตอร์ไซด์รับจ้างจะใช้ควบคู่ไปกับการเดินทางอื่นๆเช่น นั่งมอเตอร์ไซด์จากซอยลึกไปยังสถานีรถไฟฟ้า หรือ ไปยังป้ายรถเมล์ หรือเพียงข้ามถนนไปยังที่ทำงาน เพื่อต้องการความรวดเร็วในการเดินทางไปทำงาน

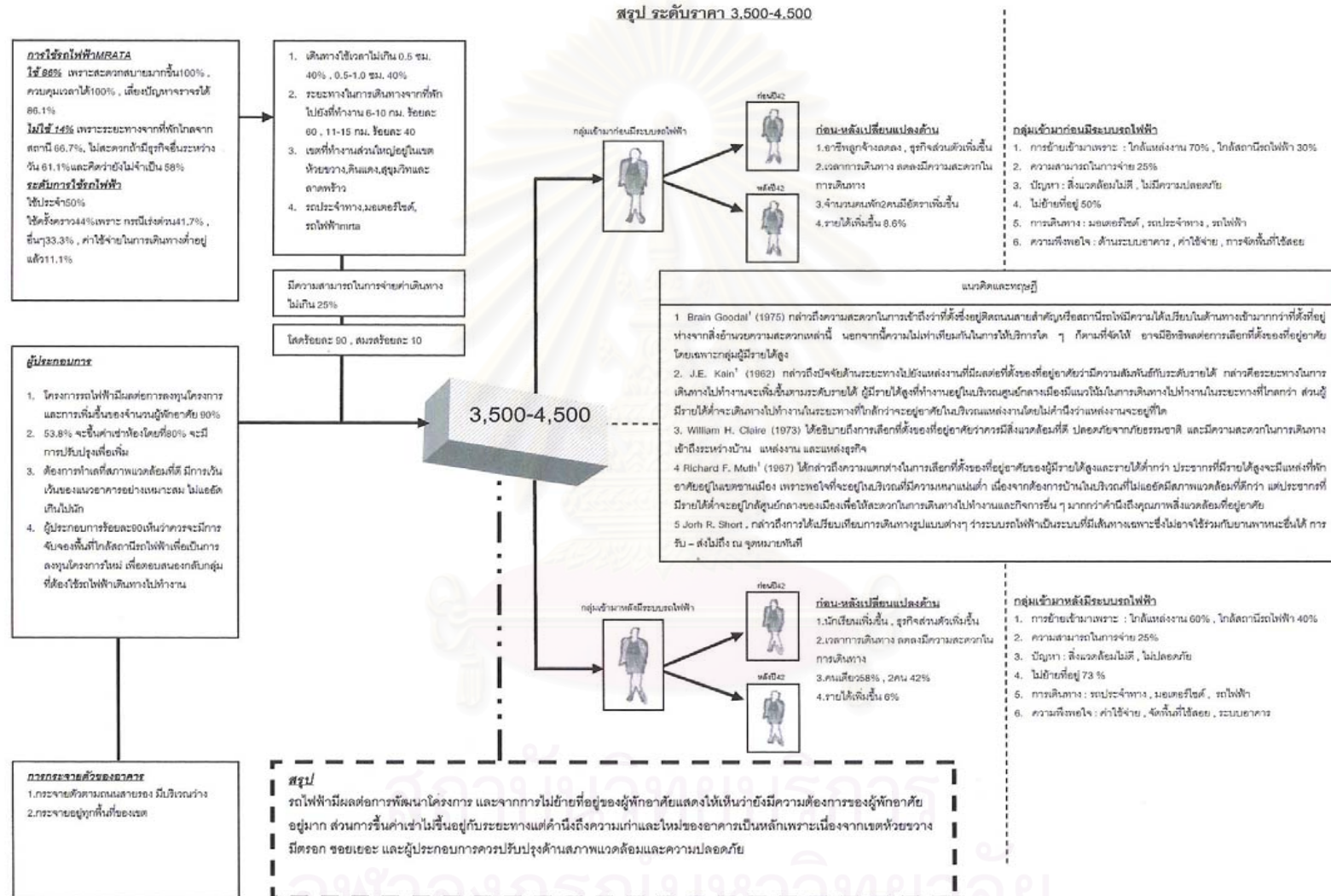
²¹ Harold Carter, อ้างแล้ว, หน้า 260.

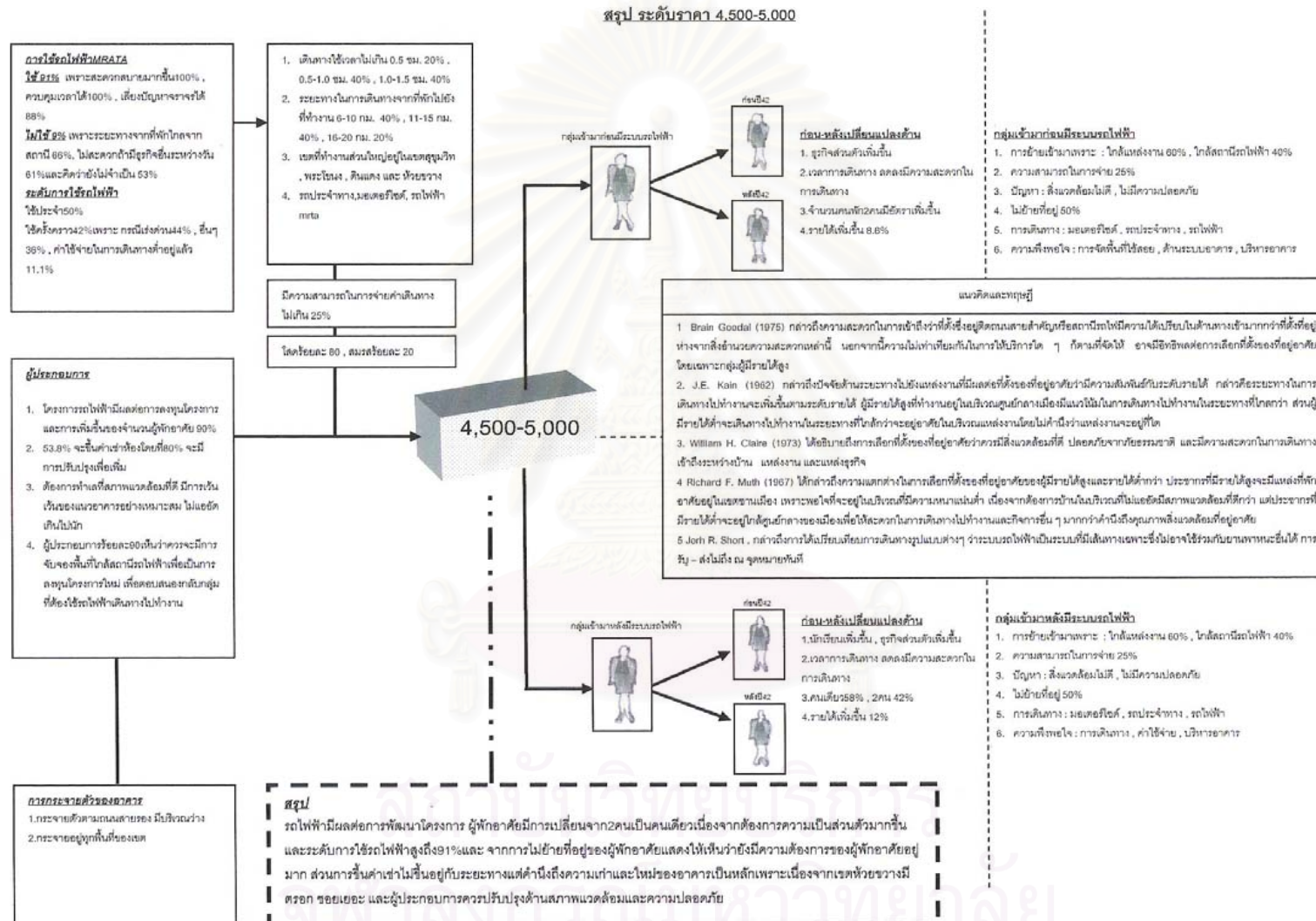
Jorh R. Short , กล่าวถึงการได้เปรียบเทียบการเดินทางรูปแบบต่างๆ ว่าระบบ
รถไฟฟ้าเป็นระบบที่มีเส้นทางเฉพาะซึ่งไม่อาจใช้ร่วมกับยานพาหนะอื่นได้ การรับ – ส่งไม่ถึง
ณ จุดหมายทัน



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย







รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

- การเคหะแห่งชาติ. รายงานการวิจัยความต้องการที่อยู่อาศัยในย่านอุตสาหกรรมรังสิต ประตูนํ้าพระอินทร์. กรุงเทพมหานคร: สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2517.
- นิพนธ์ บุณรัตน์. การเดินทางที่เกิดจากบริเวณเคหะชุมชน. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา วิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2519.
- มานพ พงศทัต. การเดินทางของประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547.
- วัลลภ เทอดเกียรติสกุล. การศึกษาพฤติกรรมที่เกิดขึ้นในสภาพแวดล้อมกายภาพภายนอกอาคารของชุมชนบ้านพักหนาแน่นในเมือง : ตัวอย่างการศึกษาชุมชนมักกะสัน. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชาสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2524.
- วิมลสิทธิ์ หรยางกูร. พฤติกรรมมนุษย์กับสภาพแวดล้อม. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2526.
- สมชาย เตชะพรหมพันธุ์. ภูมิศาสตร์เมือง. กรุงเทพมหานคร ศิลปาบรรณาคาร, 2522.

ภาษาอังกฤษ

- Barrie Needham. How Cities Works. London : Pergamon Press, 1977.
- Becker, Franklin D. and Others. User Participation and Environ – mental meaning : Three Field Studies. New York : Cornell University, 1977: 180 -182.
- Berry B. J & F.E., Geographic Perspectives on Utban Systems, New Jersey : Prentice Hell, 1970.
- Harold Carter. The Study of Urban Geography. London : Edward Arnold, 1975: 265.
- Jorh R. Short. An Introduction to Urban Geograph6, 1984: 173.
- Lowdow Wingo.Jr, Tranportation and Urban Land, Washington D.C. : Resource for The Future, 1961.

Newman, Sandra J. "Perception of Building Height : An Approach and Some Preliminary Findings, Human Response to Tall Buildings". Edied by Donald J. Conway.

Stroudsburg, Pennsylvania : Dowden, Hutchinson & Ross, Inc., 1977: 182 – 187.

Richard F. Muth, Cities and Housing. (Chicago : The University of Chicago Press, 1969)
P.11.

Shelly, Maynard, "Design as an Instrumant of Change : The Role of Design in Two Responding to social Change". Edied by Basil Honikman. Stroudsburg.

pennsylvania : Dowden, Hutchinson & ross, Inc., 1975: 253 – 254.

William H. Clarire, Handbook on Urban Planning, Canada : Van Nortrand Reinhold,
1973: 59 – 62.



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บัณฑิตวิทยาลัย
ภาควิชาเคหการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เรื่อง ขอความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม

เรียน ท่านเจ้าของห้องพักรอพาร์ตเมนต์ที่เคหการ

แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของการทำวิจัย เพื่อทำวิทยานิพนธ์ ระดับปริญญาโท ภาควิชาเคหการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เรื่อง “ การเปลี่ยนแปลงอาคารพักอาศัยรวมประเภทอพาร์ตเมนต์ให้เช่า เมื่อมีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (MRTA) เขตห้วยขวาง ”

คำตอบจากแบบสอบถามที่ท่านตอบนี้ จะเป็นข้อมูลที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่ง ผู้ทำการศึกษาจึงหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความร่วมมือจากท่านในการให้ข้อมูลที่ถูกต้อง ตามความเป็นจริงมากที่สุด และขอแสดงความขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

(นาย ต่อศักดิ์ มีสุข)

นิสิตบัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สำหรับ ผู้ประกอบการ เท่านั้น

ข้อมูลแบบสอบถามนี้ ผู้ประกอบการเท่านั้นเป็นผู้ตอบ
ชื่อผู้ตอบถาม.....วันที่.....

ชื่อพรรคมนตรี.....ชุดที่.....

รทท 2000-3500 3501-4500 4501-5000

ส่วนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ประกอบการ

คำชี้แจง 1. กรุณาตอบคำถามโดยทำเครื่องหมาย ลงในช่อง หน้าข้อความที่ตรงกับคำตอบของท่าน และเติม

ข้อความลงในช่องว่าง

2.ก่อนมีรถไฟฟ้ามหานคร ก่อนปี 2542 และ หลังมีรถไฟฟ้ามหานคร หลังปี 2542

ก. การเปลี่ยนแปลงอาคารอาคารพักอาศัยรวมประเภทอพาร์ทเมนต์ให้เช่า ก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน MRTA เขตห้วยขวาง

1.1 ข้อมูลทั่วไป

1. เพศ

ชาย

หญิง

2 อายุของท่าน

ต่ำกว่า 25 ปี

25-30 ปี

30-35 ปี

35-40 ปี

40-45 ปี

45-50 ปี

50-55 ปี

55-60 ปี

60 ปีขึ้นไป

3 สถานภาพสมรส

โสด

สมรส

หย่า

หม้าย หรือ หย่าร้าง

4 ระดับการศึกษาของท่าน

ประถมศึกษา

มัธยมศึกษา

อนุปริญญา อาชีววะ

ปริญญาตรี

สูงกว่าปริญญาตรี

5 ที่อยู่อาศัยปัจจุบันของท่าน

อพาร์ทเมนต์

บ้านเดี่ยว

ทาวน์เฮาส์

คอนโดมิเนียม ,ตึกแถว,อาคารพาณิชย์

อื่นๆ โปรดระบุ.....

6.อาชีพหลักของท่าน

ประกอบธุรกิจอพาร์ทเมนต์ให้เช่า

ประกอบอาชีพอิสระ(แพทย์ หนายความ สถาปนิก ฯลฯ)

รับราชการ - พนักงานรัฐวิสาหกิจ

ประกอบธุรกิจส่วนตัว

อื่นๆ โปรดระบุ.....

กรณตอบ ทั้ง ก่อนมีรตไฟฟ้า และ หลังมีรตไฟฟ้า

1.2 สภาพตลาด ความต้องการของผู้เช่า DEMAND

7 จำนวนผู้เช่าก่อนและหลัง เมื่อมีรตไฟฟ้า

ก่อนมีรตไฟฟ้า

- จำนวนผู้เช่ามีจำนวนเพิ่มขึ้น
 จำนวนผู้เช่ามีจำนวนลดลง
 เดิมคงที่
 ไม่เต็มคงที่



8 ค่าเช่าก่อนและหลัง เมื่อมีรตไฟฟ้า

ก่อนมีรตไฟฟ้า

- ราคาเช่าเพิ่มขึ้น
 ราคาเช่าลดลง
 ราคาเช่าคงที่



9. ราคาของห้องพัก และชนิด

ก่อนมีรตไฟฟ้า

จำนวนห้องพักราคาต่อห้อง.....

ชนิดของห้อง.....

เงื่อนไขการเช่า.....

จำนวนชั้น.....

จำนวนคนที่อยู่ได้ต่อห้อง.....

ขนาดห้องพัก.....



1.3 สภาพตลาดความต้องการของผู้ประกอบการ SUPPLY

10 การเติบโตของอพาร์ทเมนต์ เมื่อมีรตไฟฟ้า

ก่อนมีรตไฟฟ้า

- การเติบโตเพิ่มขึ้น
 การเติบโตคงที่



11 การปรับปรุงอาคาร เมื่อมีรตไฟฟ้า

ก่อนมีรตไฟฟ้า

- ปรับปรุง
 ไม่ปรับปรุง



12 แหล่งที่มาของเงินทุนเพื่อปรับปรุงอาคาร(ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

ก่อนมีรตไฟฟ้า

- เงินออม
 กู้นอกระบบ
 กู้สถาบันการเงิน
 อื่นๆ โปรดระบุ.....



7 จำนวนผู้เช่าก่อนและหลัง เมื่อมีรตไฟฟ้า

หลังมีรตไฟฟ้า

- จำนวนผู้เช่ามีจำนวนเพิ่มขึ้น
 จำนวนผู้เช่ามีจำนวนลดลง
 เดิมคงที่
 ไม่เต็มคงที่

8 ค่าเช่าก่อนและหลัง เมื่อมีรตไฟฟ้า

หลังมีรตไฟฟ้า

- ราคาเช่าเพิ่มขึ้น
 ราคาเช่าลดลง
 ราคาเช่าคงที่

9. ราคาของห้องพัก และชนิด

หลังมีรตไฟฟ้า

จำนวนห้องพักราคาต่อห้อง.....

ชนิดของห้อง.....

เงื่อนไขการเช่า.....

จำนวนชั้น.....

จำนวนคนที่อยู่ได้ต่อห้อง.....

ขนาดห้องพัก.....

10 การเติบโตของอพาร์ทเมนต์ เมื่อมีรตไฟฟ้า

หลังมีรตไฟฟ้า

- การเติบโตเพิ่มขึ้น
 การเติบโตคงที่

11 การปรับปรุงอาคาร เมื่อมีรตไฟฟ้า

หลังมีรตไฟฟ้า

- ปรับปรุง
 ไม่ปรับปรุง

หลังมีรตไฟฟ้า

- เงินออม
 กู้นอกระบบ
 กู้สถาบันการเงิน
 อื่นๆ โปรดระบุ.....

กรุณาตอบ ทั้ง ก่อนมีรถไฟฟ้า และ หลังมีรถไฟฟ้า

ก่อนมีรถไฟฟ้า

13 รายรับของอพาร์ทเมนต์ ต่อเดือน

14 แหล่งที่มาของรายรับ

15 รายจ่ายของอพาร์ทเมนต์ ต่อเดือน

16 ส่วนที่จะปรับปรุง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

ก่อนมีรถไฟฟ้า

- ห้องพัก
 ด้านหน้าโครงการ
 โถงทางเดิน
 อื่นๆ โปรดระบุ.....

17 จำนวนโครงการอื่นๆที่ดูแล.....

1. ชื่อโครงการ.....

ทำเล.....

ระดับราคา.....จำนวนชั้น.....

ปีที่เปิด.....

3. ชื่อโครงการ.....

ทำเล.....

ระดับราคา.....จำนวนชั้น.....

ปีที่เปิด.....

5. ชื่อโครงการ.....

ทำเล.....

ระดับราคา.....จำนวนชั้น.....

ปีที่เปิด.....



หลังมีรถไฟฟ้า

13 รายรับของอพาร์ทเมนต์ ต่อเดือน

น.....

14 แหล่งที่มาของรายรับ.....

15 รายจ่ายของอพาร์ทเมนต์ ต่อเดือน

16 ส่วนที่จะปรับปรุง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

หลังมีรถไฟฟ้า

- ห้องพัก
 ด้านหน้าโครงการ
 โถงทางเดิน
 อื่นๆ โปรดระบุ.....

2. ชื่อโครงการ.....

ทำเล.....

ระดับราคา.....จำนวนชั้น.....

ปีที่เปิด.....

4. ชื่อโครงการ.....

ทำเล.....

ระดับราคา.....จำนวนชั้น.....

ปีที่เปิด.....

6. ชื่อโครงการ.....

ทำเล.....

ระดับราคา.....จำนวนชั้น.....

ปีที่เปิด.....



กรุณาตอบ ทั้ง ก่อนมีรถไฟฟ้า และ หลังมีรถไฟฟ้า

ข สึกษาศักยภาพของผู้ประกอบการ ในการลงทุนอาคารพักอาศัยรวมประเภทอพาร์ตเมนต์ให้เช่า ก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน MRTA เขตห้วยขวาง

1 ท่านทราบข่าวการมีระบบรถไฟฟ้าได้อย่างไรและข่าวการมีรถไฟฟ้าส่งผลกระทบต่อโครงการอย่างไร

ตอบ ทราบจาก.....
ผลกระทบต่อโครงการ.....
.....

2 ท่านคิดว่าการมีรถไฟฟ้าเขตห้วยขวาง ส่งผลดี หรือ เสียต่อโครงการอย่างไร

ตอบ ข้อดี 1.....
2.....
3.....

ตอบข้อเสีย 1.....
2.....
3.....

3 ศักยภาพของผู้ประกอบการ ในการลงทุนอาคารพักอาศัยรวมประเภทอพาร์ตเมนต์ให้เช่า ก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน MRTA เขตห้วยขวาง

ตอบ **ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า**

3.1 การบริหารจัดการ.....
.....

3.2 เงินทุน.....
.....

3.3 ที่ดิน.....
.....

3.4 การก่อสร้าง / รูปแบบอาคาร /.....
.....

3.5 กลุ่มเป้าหมาย.....
.....

3.6 ความคุ้มค่า.....
.....

จุดแข็งของโครงการ (STRENGTH).....
.....

จุดอ่อนของโครงการ (WEAKNESS).....
.....

โอกาสของโครงการ (OPPORTUNITY).....
.....

อุปสรรคของโครงการ (THREAT).....
.....

ตอบ **หลังมีระบบรถไฟฟ้า**

- 3.1 การบริหารจัดการ.....
.....
- 3.2 เงินทุน.....
.....
- 3.3 ที่ดิน.....
.....
- 3.4 การก่อสร้าง / รูปแบบอาคาร /.....
.....
- 3.5 กลุ่มเป้าหมาย.....
.....
- 3.6 ความคุ้มทุน.....
.....
- จุดแข็งของโครงการ (STRENGTH).....
.....
- จุดอ่อนของโครงการ (WEAKNESS).....
.....
- โอกาสของโครงการ (OPPORTUNITY).....
.....
- อุปสรรคของโครงการ (THREAT).....
.....

4.ท่านคิดว่าธุรกิจประเภทอพาร์ทเมนต์ให้เช่า ในเขตห้วยขวางนี้ น่าจะมีทิศทางใดหลังจากมีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน MRTA

ตอบ.....
.....

5.ท่านคิดว่า จะตัดสินใจเลือกทำเลในการลงทุนโครงการอย่างไร

ตอบ.....
.....
.....

ข้อเสนอแนะ.....
.....
.....

-----ขอขอบคุณที่กรุณาตอบคำถาม-----

สำหรับผู้ออกข้อเท่านั้น

ข้อมูลแบบสอบถามนี้ ผู้ออกข้อเท่านั้นเป็นผู้ตอบ
ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ออกข้อ
 คำชี้แจง 1. กรุณาตอบคำถามโดยทำเครื่องหมาย ลงในช่อง หน้าข้อความที่ตรงกับคำตอบของท่าน และเติมข้อความลงในช่องว่าง
 2. ก่อนมีระบรณไฟฟ้า คือ ก่อนปี 2542 และ หลังมีระบรณไฟฟ้า คือ หลังปี 2542
2.1 ข้อมูลทั่วไป
 1. เพศ ชาย หญิง
 2 อายุของท่าน ต่ำกว่า 20 ปี 20-24 ปี
 25-29 ปี 30-34 ปี
 35-39 ปี 40-44 ปี
 45-49 ปี 50-54 ปี
 55-59 ปี 60 ปีขึ้นไป
 3 สถานภาพสมรส โสด สมรส
 หย่า หม้าย หรือ หย่าร้าง
 4 ระดับการศึกษาของท่าน ประถมศึกษา มัธยมศึกษา
 อนุปริญญา อาชีววะ ปริญญาตรี
 สูงกว่าปริญญาตรี
 5.สถานที่เกิดของท่าน กรุงเทพฯ ต่างจังหวัด

-----**กรุณาตอบทั้ง 2 ด้าน**-----

ก่อนมีระบรณไฟฟ้า (ก่อนปี 2542)	หลังมีระบรณไฟฟ้า (หลังปี 2542)
6.อาชีพหลักของท่าน <input type="checkbox"/> รับราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ <input type="checkbox"/> ประกอบธุรกิจส่วนตัว <input type="checkbox"/> ลูกจ้างเอกชน <input type="checkbox"/> ประกอบอาชีพ อิสระ (แพทย์ ทนาย สถาปนิก) <input type="checkbox"/> นักเรียน นักศึกษา <input type="checkbox"/> อื่นๆ โปรดระบุ.....	6.อาชีพหลักของท่าน <input type="checkbox"/> รับราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ <input type="checkbox"/> ประกอบธุรกิจส่วนตัว <input type="checkbox"/> ลูกจ้างเอกชน <input type="checkbox"/> ประกอบอาชีพ อิสระ (แพทย์ ทนาย สถาปนิก) <input type="checkbox"/> นักเรียน นักศึกษา <input type="checkbox"/> อื่นๆ โปรดระบุ.....
7.ท่านพักอยู่ห้องนี้ <input type="checkbox"/> คนเดียว <input type="checkbox"/> 2 คน <input type="checkbox"/> 3 คน <input type="checkbox"/> 4 คน <input type="checkbox"/> มากกว่า 4 คน	7.ท่านพักอยู่ห้องนี้ <input type="checkbox"/> คนเดียว <input type="checkbox"/> 2 คน <input type="checkbox"/> 3 คน <input type="checkbox"/> 4 คน <input type="checkbox"/> มากกว่า 4 คน
8.ถ้าท่านไม่พักอยู่เดี่ยวท่านพักอยู่กับ <input type="checkbox"/> พ่อ-แม่ <input type="checkbox"/> พี่ - น้อง <input type="checkbox"/> บุตร <input type="checkbox"/> สามเณรหรือภรรยา <input type="checkbox"/> ญาติ <input type="checkbox"/> เพื่อน <input type="checkbox"/> อื่น ๆ โปรดระบุ.....	8.ถ้าท่านไม่พักอยู่เดี่ยวท่านพักอยู่กับ <input type="checkbox"/> พ่อ-แม่ <input type="checkbox"/> พี่ - น้อง <input type="checkbox"/> บุตร <input type="checkbox"/> สามเณรหรือภรรยา <input type="checkbox"/> ญาติ <input type="checkbox"/> เพื่อน <input type="checkbox"/> อื่น ๆ โปรดระบุ.....

กรุณาตอบทั้ง 2 ด้าน

ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า (ก่อนปี 2542)	หลังมีระบบรถไฟฟ้า (หลังปี 2542)
<p>9. รายได้ของผู้เช่าทั้งห้อง ประมาณเดือนละ</p> <p><input type="checkbox"/> ต่ำกว่า 5000</p> <p><input type="checkbox"/> 5001-10000</p> <p><input type="checkbox"/> 10000-15000</p> <p><input type="checkbox"/> 15000-20000</p> <p><input type="checkbox"/> 20000-25000</p> <p><input type="checkbox"/> 25000-30000</p> <p><input type="checkbox"/> 30000 ขึ้นไป</p>	<p>9. รายได้ของผู้เช่าทั้งห้อง ประมาณเดือนละ</p> <p><input type="checkbox"/> ต่ำกว่า 5000</p> <p><input type="checkbox"/> 5001-10000</p> <p><input type="checkbox"/> 10000-15000</p> <p><input type="checkbox"/> 15000-20000</p> <p><input type="checkbox"/> 20000-25000</p> <p><input type="checkbox"/> 25000-30000</p> <p><input type="checkbox"/> 30000 ขึ้นไป</p>
<p>10. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับที่พักอาศัย</p> <p>10.1 ค่าเช่าห้อง เดือน</p> <p><input type="checkbox"/> 2000-2500 <input type="checkbox"/> 2501-3000</p> <p><input type="checkbox"/> 3001-3500 <input type="checkbox"/> 3501-4000</p> <p><input type="checkbox"/> 4001-4500 <input type="checkbox"/> 4500 ขึ้นไป</p>	<p>10.1 ค่าเช่าห้อง</p> <p><input type="checkbox"/> 2000-2500 <input type="checkbox"/> 2501-3000</p> <p><input type="checkbox"/> 3001-3500 <input type="checkbox"/> 3501-4000</p> <p><input type="checkbox"/> 4001-4500 <input type="checkbox"/> 4500 ขึ้นไป</p>
<p>10.2 ค่าน้ำ / ค่าไฟ / ค่าโทรศัพท์ เดือน</p> <p><input type="checkbox"/> น้อยกว่า 250 <input type="checkbox"/> 250-500</p> <p><input type="checkbox"/> 500-750 <input type="checkbox"/> มากกว่า 750</p>	<p>10.2 ค่าน้ำ / ค่าไฟ / ค่าโทรศัพท์ เดือน</p> <p><input type="checkbox"/> น้อยกว่า 250 <input type="checkbox"/> 250-500</p> <p><input type="checkbox"/> 500-750 <input type="checkbox"/> มากกว่า 750</p>
<p>10.3 ค่าส่วนกลาง / ค่าบำรุงรักษาความปลอดภัย / เดือน</p> <p><input type="checkbox"/> น้อยกว่า 100 <input type="checkbox"/> 100-200</p> <p><input type="checkbox"/> 200-300 <input type="checkbox"/> 300-400</p> <p><input type="checkbox"/> 400-500 <input type="checkbox"/> มากกว่า 500</p>	<p>10.3 ค่าส่วนกลาง / ค่าบำรุงรักษาความปลอดภัย / เดือน</p> <p><input type="checkbox"/> น้อยกว่า 100 <input type="checkbox"/> 100-200</p> <p><input type="checkbox"/> 200-300 <input type="checkbox"/> 300-400</p> <p><input type="checkbox"/> 400-500 <input type="checkbox"/> มากกว่า 500</p>

2.2 ปัญหาในที่อยู่อาศัย

11. ท่านมีปัญหาในที่อยู่อาศัยหรือไม่
- ไม่มีปัญหา มีปัญหา (กรุณาตอบข้อ 12)
12. ท่านมีปัญหาในที่อยู่อาศัยเรื่องอะไรบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- ค่าเช่าแพงเกินไป ขนาดห้องไม่เหมาะสม ไม่มีความปลอดภัย
- สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ สภาพแวดล้อมไม่ดี โกลนหลังอุปโภค - บริโภค
- การคมนาคมเข้า - ออก ไม่สะดวก ห้องข้างเคียงเสียงดัง ห่างไกลที่ทำงาน
- อื่นๆ โปรดระบุ.....
13. ท่านคิดว่าจะย้ายที่พักจากพาร์ตเมนต์ที่ท่านพักอยู่ไปแห่งใหม่หรือไม่
- ย้าย ไม่ย้าย ยังไม่แน่ใจ / ไม่ตอบ

2.3 การเลือกที่พักอาศัย

14. เหตุผลที่ท่านตัดสินใจเลือกที่พักเขตห้วยขวาง คือ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- ค่าเช่าถูกกว่าที่เดิม ขนาดห้องใหญ่ขึ้น การตกแต่งห้องสวยขึ้น
- สิ่งอำนวยความสะดวกเพียงพอมากขึ้น สภาพแวดล้อมดีขึ้น ใกล้ที่ทำงาน
- การคมนาคมเข้า - ออก สะดวก ใกล้สถานีรถไฟฟ้า MRTA อื่นๆ โปรดระบุ
15. ท่านคิดว่าความจำเป็นเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยใหม่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า MRTA หรือไม่
- จำเป็น ไม่จำเป็น ยังไม่แน่ใจ / ไม่ตอบ
16. ท่านคิดว่าเหตุผลใดที่จำเป็นเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยใหม่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า MRTA (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- เพื่อความสะดวกสบาย ประหยัดค่าใช้จ่าย ประหยัดเวลา

17. ท่านคิดว่าเหตุผลใดที่ไม่จำเป็นเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยใหม่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า MRTA (ตอบ ได้มากกว่า 1 ข้อ)
- เมื่อใช้รถไฟฟ้าจะลดเวลาการเดินทางแล้ว เมื่อใช้รถไฟฟ้าจะลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางแล้ว
- สามารถเลือกที่ตั้งที่อยู่อาศัยได้มากขึ้น
18. ระยะทางจากสถานีถึงที่พักสุดท้ายที่รับได้คือ
- 1-2 กม. 3-4 กม. 5-7 กม.
- 7-10 กม. มากกว่า 10 กม.ขึ้นไป ไม่ตอบ / ไม่แน่

2.4 การเดินทางระหว่างที่อยู่อาศัยกับแหล่งงาน

ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า (ก่อนปี 2542)	
19. ท่านเดินทางไปทำงานโดย (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)	ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ทั้งห้องต่อ เดือน
<input type="checkbox"/> เดิน	—
<input type="checkbox"/> รถยนต์ส่วนตัว	บาท
<input type="checkbox"/> มอเตอร์ไซด์รับจ้าง	บาท
<input type="checkbox"/> รถประจำทาง	บาท
<input type="checkbox"/> รถแท็กซี่	บาท
<input type="checkbox"/> เรือโดยสาร	บาท
<input type="checkbox"/> รถตู้	บาท
<input type="checkbox"/> รถไฟฟ้า MRTA	บาท
รวม	บาท

หลังมีระบบรถไฟฟ้า (หลังปี 2542)	
19. ท่านเดินทางไปทำงานโดย (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)	ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ทั้งห้องต่อ เดือน
<input type="checkbox"/> เดิน	---
<input type="checkbox"/> รถยนต์ส่วนตัว	บาท
<input type="checkbox"/> มอเตอร์ไซด์รับจ้าง	บาท
<input type="checkbox"/> รถประจำทาง	บาท
<input type="checkbox"/> รถแท็กซี่	บาท
<input type="checkbox"/> เรือโดยสาร	บาท
<input type="checkbox"/> รถตู้	บาท
<input type="checkbox"/> รถไฟฟ้า MRTA	บาท
รวม	บาท

2.5 การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางโดยใช้รถไฟฟ้า MRTA

20. ท่านได้ใช้บริการรถไฟฟ้ามากน้อยแค่ไหน
- ใช้เป็นประจำ ใช้เป็นครั้งคราว ยังไม่แน่ใจ/ไม่ตอบ
21. ถ้าราคาค่าโดยสารรถไฟฟ้าถูกกว่าปัจจุบันท่านจะมาใช้บริการหรือไม่
- ใช่ ไม่ใช่ ยังไม่แน่ใจ/ไม่ตอบ
22. เหตุผลที่จะใช้บริการรถไฟฟ้าเป็นครั้งคราว
- รายได้ขี้น้อยเกินกว่าจะใช้ประจำได้ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่ำอยู่แล้ว
- ใช้เฉพาะขาไปทำงานเพื่อประหยัด กรณีเร่งด่วน
- อื่นๆ
23. การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า MRTA
- ใช้บริการ ไม่ใช้บริการ
24. เหตุผลของการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า MRTA (ตอบ ได้มากกว่า 1 ข้อ)
- สะดวกสบาย รวดเร็วมากขึ้น ควบคุมเวลาในการเดินทางได้ ปลอดภัยมากขึ้น
- เลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัดได้ ลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เช่น ค่าน้ำมัน ค่าทางด่วน
- เลี่ยงปัญหาที่จอดรถที่ทำงาน อื่นๆ โปรดระบุ
25. เหตุผลที่จะยังไม่เปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้า MRTA (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- ที่พักใกล้ที่ทำงานมาก คิดว่ายังไม่จำเป็น คิดว่าใช้รถยนต์ส่วนตัวสะดวกกว่า
- ระยะทางจากที่พัก ใกล้จากสถานี ไม่สะดวกถ้ามีธุรกิจอื่นระหว่างวัน มีสัมภาระประจำวันมาก
- กลัวความปลอดภัย คิดว่าใช้รถประจำทางสะดวกแล้ว ยังไม่เข้าใจเรื่องการใช้งาน
- อื่นๆ โปรดระบุ

ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า (ก่อนปี 2542)		หลังมีระบบรถไฟฟ้า (หลังปี 2542)
26. ท่านใช้เวลาในการเดินทางจากที่พักไปยังที่ทำงาน <input type="checkbox"/> น้อยกว่า 0.5 ชม. <input type="checkbox"/> 0.5 – 1.0 ชม. <input type="checkbox"/> 1.0 – 1.5 ชม. <input type="checkbox"/> 1.5-2.0 ชม. <input type="checkbox"/> มากกว่า 2.0 ชม.	→	26. ท่านใช้เวลาในการเดินทางจากที่พักไปยังที่ทำงาน <input type="checkbox"/> น้อยกว่า 0.5 ชม. <input type="checkbox"/> 0.5 – 1.0 ชม. <input type="checkbox"/> 1.0 – 1.5 ชม. <input type="checkbox"/> 1.5-2.0 ชม. <input type="checkbox"/> มากกว่า 2.0 ชม.
27.ระยะทางจากที่พักอาศัยของท่านถึงที่ทำงาน <input type="checkbox"/> 6-10 กม. <input type="checkbox"/> 11-15 กม. <input type="checkbox"/> 16-20 กม. <input type="checkbox"/> 21-25 กม.	→	27.ระยะทางจากที่พักอาศัยของท่านถึงที่ทำงาน <input type="checkbox"/> 6-10 กม. <input type="checkbox"/> 11-15 กม. <input type="checkbox"/> 16-20 กม. <input type="checkbox"/> 21-25 กม.
28.ที่ทำงานของท่านอยู่ในเขต <input type="checkbox"/> หัวขบวน <input type="checkbox"/> ดินแดง <input type="checkbox"/> ราชนาวิ <input type="checkbox"/> พญาไท <input type="checkbox"/> บางกะปิ <input type="checkbox"/> บางเขน <input type="checkbox"/> พระโขนง <input type="checkbox"/> ยานนาวา <input type="checkbox"/> บางกอกใหญ่ <input type="checkbox"/> บางกอกน้อย <input type="checkbox"/> อนุสาวรีย์ <input type="checkbox"/> ตลาดพร้าว	→	28.ที่ทำงานของท่านอยู่ในเขต <input type="checkbox"/> หัวขบวน <input type="checkbox"/> ดินแดง <input type="checkbox"/> ราชนาวิ <input type="checkbox"/> พญาไท <input type="checkbox"/> บางกะปิ <input type="checkbox"/> บางเขน <input type="checkbox"/> พระโขนง <input type="checkbox"/> ยานนาวา <input type="checkbox"/> บางกอกใหญ่ <input type="checkbox"/> บางกอกน้อย <input type="checkbox"/> อนุสาวรีย์ <input type="checkbox"/> ตลาดพร้าว

ส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ตอบข้อนี้เกี่ยวกับ หน่วยที่ส่ง สัตว์เลี้ยงถึงอำนาจกรมสหภาพ

1 ห้องพักท่านที่อยู่นอกเขต.....นคร ชว.....นคร

2 ห้องที่ท่านอยู่ประกอบด้วย

ห้องนอนห้อง , ห้องนี้.....ห้อง

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ส่วนที่ ๒ โปรดเปรียบเทียบ ระดับความพึงพอใจการอยู่ กับ ความชอบที่ถ่วงน้ำหนักไฟฟ้าแต่ละส่วนรวมไฟฟ้า

ประเภท	รายการ	ระดับความพึงพอใจ ก่อนมีโรงไฟฟ้า					ระดับความพึงพอใจ หลังมีโรงไฟฟ้า				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
การเดินทาง	1 เดิน										
	2 รถยนต์ส่วนบุคคล										
	3 รถโดยสารวิเศษวิ่งจ้าง										
	4 รถประจำทาง										
	5 รถแท็กซี่										
	6 รถไฟฟ้า										
	7 เรือโดยสาร										
	8. รถมอเตอร์ไซด์										
	9. อื่นๆโปรดระบุ.....										
ค่าใช้จ่าย	1 ค่าเดินทาง										
	2 ค่าอาหาร										
	3 ค่าเช่าห้องพัก										
การจัดพื้นที่ใช้สอย	1 ขนาดห้องพักและวัตถุประสงค์										
	2 ขนาดห้องน้ำและวัตถุประสงค์										
	3 ที่จอดรถ										
	4 ทางเดินภายในอาคาร										
ระบบอาคาร	1 ระบบไฟฟ้า										
	2 ระบบประปา										
	3 ระบบโทรศัพท์										
	4 ระบบลิฟท์										
	5 ระบบการระบายน้ำ										
	6 ระบบการระบายอากาศ										
การบริหารและควบคุมอาคาร	1 การรักษาสภาพปลอดภัย										
	2 การรักษาสภาพสะอาด										
	3 การเก็บขยะ										
	4 การซ่อมบำรุงรักษา										
สภาพแวดล้อม	1 การจัดการ										
	2 สภาพแวดล้อม										
	3 ความเป็นส่วนตัว										
	4 พื้นภายในอาคาร										
	5 พื้นภายในภายนอกอาคาร										

29. ท่านอยู่อาศัยที่นี้มาตั้งแต่เมื่อใด

ก่อน ปี 2542 (ก่อนมีโรงไฟฟ้า) หลัง ปี 2542 (หลังมีโรงไฟฟ้า)

..... ขอขอบคุณ

ทัศนคติของผู้ประกอบการในการลงทุนโครงการอพาร์ทเมนต์

ผู้วิจัยได้ทำการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์ จำนวน 26 โครงการโดยผู้วิจัยได้ทำการสัมภาษณ์ตามประเด็นต่างๆดังนี้

1. ผลของสื่อส่งผลกระทบต่อโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า
2. ผลดีและผลเสียต่อโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า
3. การบริหารจัดการ ของโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า
4. ทิศทางการพัฒนาของโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า
5. การตัดสินใจเลือกทำเลในการลงทุน
6. ข้อเสนอแนะ

ผู้ให้สัมภาษณ์ลำดับที่ 1 ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์ รัชดาแมนชั่น , สถานที่ ซอย รัชดา 14 , รัดับราคา 2700 บาทต่อเดือน

1. ผลของสื่อส่งผลกระทบต่อโครงการ

ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์ รัชดาแมนชั่น ทราบข่าวจากหนังสือพิมพ์รายวัน ว่าจะมีโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (MRTA) ซึ่งผู้ประกอบการมีทัศนคติว่าผลกระทบต่อโครงการจะมีราคาของที่ดินจะแพงขึ้น และคนที่ซื้อที่ดินจะจำกัดจำนวนน้อยลงเนื่องจากที่ดินราคาแพง และเจ้าของที่ดินก็ยิ่งขึ้นราคามากกว่าราคาประเมินที่ดินมาก

2. ผลดีและผลเสียต่อโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

ผลดี	ผลเสีย
1.ทำให้มีการเติบโตทางการสร้างอพาร์ทเมนต์ 2.มีคนเข้ามาอาศัยมากขึ้น 3.สามารถเพิ่มค่าเช่าได้	1.มีการแข่งขันมากขึ้น 2.แออัดมากขึ้น 3.มีการค้าขายมากขึ้น

3. การบริหารจัดการของโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

การบริหารจัดการของโครงการ	ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า	หลังมีระบบรถไฟฟ้า
1.รูปแบบของการบริหารจัดการ	บริหารแบบพี่น้อง	ต้องจัดให้เป็นองค์กรมากขึ้น
2.เงินทุน	กู้ธนาคาร	กู้สถาบันการเงิน
3.ที่ดิน	เช่า-เช่า	เช่า-เช่า
4.การก่อสร้าง รูปแบบอาคาร	สร้างได้มาตรฐาน	จะทำการต่อเติมอาคารเพื่อเพิ่มจำนวนห้อง
5.กลุ่มเป้าหมาย	ลูกค้าทุกระดับ	ลูกค้าที่น่าจะสามารถจ่ายค่าเช่าได้ตรงกำหนด
6.ความคุ้มทุน	ยังไม่คุ้มทุนเพราะลงทุนกับค่าที่ดินเยอะ	ยังไม่คุ้มทุนเพราะลงทุนกับค่าที่ดินเยอะ
7.จุดแข็งของโครงการ	ใกล้สถานีรถไฟฟ้า	ใกล้สถานีรถไฟฟ้า
8.จุดแข็งอ่อนของโครงการ	ห้องพักน้อย	ห้องพักน้อย
9.โอกาสของโครงการ	จะขยายโครงการโดยซื้อที่ข้างเคียง	สามารถเพิ่มค่าเช่าได้
10.อุปสรรคของโครงการ	คนให้ความสนใจน้อย	คนให้ความสนใจมากขึ้น ต้องเลือกผู้เช่า

4. ทิศทางการพัฒนาโครงการ

การพัฒนาโครงการต้องตอบสนองความต้องการที่แท้จริงของผู้พักอาศัย เช่น ผู้พักอาศัยต้องการสภาพแวดล้อมที่ดีขึ้น ทางผู้ประกอบการควรจะให้ความสำคัญด้วยและการพัฒนาโครงการน่าจะมีทิศทางที่ชัดเจนขึ้นจัดสร้างอาคารที่ได้มาตรฐานเพราะกลุ่มลูกค้ามีการเลือกที่พักมากขึ้น

5. การตัดสินใจเลือกทำเลในการลงทุน

เลือกทำเลที่มีราคาที่ดินที่เหมาะสมไม่แพงจนเกินไป เพราะจะทำให้คุ้มทุนช้ากว่าที่ควรและต้องดูทำเลที่เริ่มจะเป็นแหล่งชุมชนเพราะจะได้เป็นผู้ประกอบการรายแรกๆ

6. ข้อเสนอแนะ

ควรมีการตรวจสอบการก่อสร้างอย่างใกล้ชิดให้เป็นไปตามแบบและควบคุมบริเวณก่อสร้างไม่ให้แออัดเกินไป

ผู้ให้สัมภาษณ์ลำดับที่ 2 ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์ ยูแมนชั่น , สถานที่ ถนนรัชดา ซอย 14 , รั้วราคา 3500บาทต่อเดือน

1. ผลของสื่อส่งผลกระทบต่อโครงการ

ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์ ยูแมนชั่น ทราบข่าวจากสื่อโทรทัศน์ ซึ่งผู้ประกอบการมีทัศนคติว่าจะมีการพัฒนาของโครงการใหม่ขึ้นมาเรื่อยๆ และจะส่งผลกระทบต่อโครงการด้านคู่แข่งทางการตลาดที่จะมีจำนวนมากขึ้น

2. ผลดีและผลเสียต่อโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

ผลดี	ผลเสีย
1.ที่ดินและที่พักออาศัยเจริญขึ้น	1.คนพลุกพล่านแออัดมากขึ้นในบริเวณใกล้เคียง
2.เดินทางสะดวกสบายและมีทางเลือกมากขึ้น	2.มีการแข่งขันสูงขึ้น
3.สามารถเพิ่มค่าเช่าได้	3.ต้องคอยพัฒนาสิ่งต่างๆของอพาร์ทเมนต์ตลอดเวลา

3. การบริหารจัดการของโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

การบริหารจัดการของโครงการ	ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า	หลังมีระบบรถไฟฟ้า
1.รูปแบบของการบริหารจัดการ	บริหารแบบครอบครัว	ต้องจัดให้เป็นองค์กรมากขึ้น
2.เงินทุน	เงินออม	เงินออม
3.ที่ดิน	เป็นมรดกตกทอด	เป็นมรดกตกทอด
4.การก่อสร้าง รูปแบบอาคาร	ก่อสร้างไม่แออัดมีบริเวณรอบอาคาร	ตกแต่งเพิ่มมากขึ้นใช้พื้นที่เต็มที่
5.กลุ่มเป้าหมาย	ลูกค้าทุกระดับ	ลูกค้าทุกระดับ
6.ความคุ้มทุน	จุดคุ้มทุนแล้ว เป็นเงินออมและที่ดิน	ไม่มีผลกระทบ

	เป็นมรดกอีก	
7.จุดแข็งของโครงการ	ใกล้สถานีรถไฟฟ้า	ใกล้สถานีรถไฟฟ้า
8.จุดแข็งอ่อนของโครงการ	ใกล้แหล่งชุมชน	ใกล้แหล่งชุมชน
9.โอกาสของโครงการ	มีชั้นว่าง	เปิดสิ่งอำนวยความสะดวกได้เช่น ร้านสะดวกซื้อ ร้านซักรีด
10.อุปสรรคของโครงการ	มีการแข่งขันสูง-ปานกลาง	มีการแข่งขันมากขึ้น

4. ทิศทางการพัฒนาโครงการ

การพัฒนาโครงการมีทิศทางที่ดีขึ้นมากแหล่งเงินทุนก็ให้ความช่วยเหลือมากขึ้น น่าจะมี
ตกแต่งเพิ่มขึ้นและปรับสภาพแวดล้อมภายในอาคารมากขึ้น

5. การตัดสินใจเลือกทำเลในการลงทุน

เลือกทำเลที่ไม่ใกล้แหล่งชุมชนมากนักและมีสภาพแวดล้อมที่ดีเพราะที่ดินราคาไม่ค่อแพง
เข้าถึงง่ายและมีระบบสาธารณูปโภคพร้อม

6. ข้อเสนอแนะ

ควรมีการปรับปรุงสิ่งแวดล้อมในส่วนตลาด , ชุมชน , ที่พักราคาย บริเวณห้วยขวาง ควบคู่ไปกับการ
เจริญเติบโตของอาร์ทเมนต์ด้วย

ผู้ให้สัมภาษณ์ลำดับที่ 3 ผู้ประกอบการโครงการอาร์ทเมนต์ จีวรรรณอาร์ทเมนต์ , สถานที่ ถนนรัชดา ซอย
14 , ระบุราคา 2800บาทต่อเดือน

1. ผลของสื่อส่งผลกระทบต่อโครงการ

ผู้ประกอบการโครงการอาร์ทเมนต์ จีวรรรณอาร์ทเมนต์ ทราบข่าวจากสื่อโทรทัศน์ ซึ่ง
ผู้ประกอบการมีทัศนคติว่าทำให้การจราจรในช่วงแรกติดขัดมากผลกระทบต่อคนมาดูโครงการลดลง

2. ผลดีและผลเสียต่อโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

ผลดี	ผลเสีย
1.ทำให้สะดวกต่อการเดินทาง 2.มีความคล่องตัวในการขนส่ง 3.ลดมลภาวะ ลดอากาศเป็นพิษ	1.ทำให้สร้างอาคารมากขึ้นขนาดพื้นที่โล่ง 2.มีการแข่งขันสูงขึ้นเพราะเดินทางสะดวก 3.กลุ่มลูกค้ามีทางเลือกเยอะ

3. การบริหารจัดการของโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

การบริหารจัดการของโครงการ	ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า	หลังมีระบบรถไฟฟ้า
1.รูปแบบของการบริหารจัดการ	บริหารแบบครอบครัว	ต้องจัดให้เป็นองค์กรมากขึ้น
2.เงินทุน	เงินออมและเงินกู้สถาบันการเงิน	เงินออม
3.ที่ดิน	เป็นมรดกตกทอด	เป็นมรดกตกทอด
4.การก่อสร้าง รูปแบบอาคาร	ตามแบบมาตรฐานโดยเคร่งครัด	ตามแบบมาตรฐานโดยเคร่งครัด ไม่มีการต่อเติมหรือเพิ่มจำนวนห้องพัก
5.กลุ่มเป้าหมาย	ลูกค้าทุกระดับ	ลูกค้าทุกระดับ
6.ความคุ้มทุน	10ปีดำเนินการ	ยังไม่คุ้มทุนเพราะเปิดมาได้ 6 ปี
7.จุดแข็งของโครงการ	ใกล้สถานีรถไฟฟ้า เข้าออกสะดวก	ใกล้สถานีรถไฟฟ้า เข้าออกสะดวก
8.จุดแข็งอ่อนของโครงการ	ไม่มีโฆษณา	ไม่มีโฆษณา
9.โอกาสของโครงการ	พื้นที่จำกัด	ไม่ได้ทำการเพิ่มเติม
10.อุปสรรคของโครงการ	สภาพแวดล้อมไม่ค่อยดีแออัด	สภาพแวดล้อมไม่ค่อยดีแออัด

4. ทิศทางการพัฒนาโครงการ

น่าจะมีคนพักอาศัยเพิ่มขึ้น แต่ต้องขึ้นอยู่กับการจัดการด้วยโดยเฉพาะเจ้าของโครงการ ต้องสุภาพมารยาทดี ต้องปรับปรุงบุคลากรภายในก่อนเป็นอันดับแรก

5. การตัดสินใจเลือกทำเลในการลงทุน

เลือกทำเลที่เข้าถึงง่ายและมีระบบสาธารณูปโภคพร้อมและต้องใกล้สถานีรถไฟฟ้าซึ่งจะเหมาะสมกับการลงทุนในอนาคต

6. ข้อเสนอแนะ

ปัจจุบันนี้ระบบขนส่งมวลชนของกทม. ยังไม่ดีเท่าที่ควรเพราะเส้นทางรถไฟฟ้าใต้ดินน้อยเกินไปควรต้องมีเยอะมากกว่าในปัจจุบัน

ผู้ให้สัมภาษณ์ลำดับที่4 ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์ ฐุมศรแมนชั่น , สถานที่ ถนนประชาราษฎร์ บำเพ็ญ ซอย 14 , ระดับราคา 3200บาทต่อเดือน

1. ผลของสื่อส่งผลกระทบต่อโครงการ

ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์ ฐุมศรแมนชั่น ทราบข่าวจากหนังสือพิมพ์รายวัน ว่าจะมีโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (MRTA) ซึ่งผู้ประกอบการมีทัศนคติว่าผลกระทบต่อโครงการมีคนมาเช่าห้องพักมากขึ้น

2. ผลดีและผลเสียต่อโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

ผลดี	ผลเสีย
1.การเดินทางของผู้อาศัยสะดวกขึ้น	1.มีการแข่งขันมากขึ้น
2.สามารถเพิ่มค่าเช่าได้	2.แออัดมากขึ้น
3.ผู้พักอาศัยมากขึ้น	3.มีการค้าขายมากขึ้น

3. การบริหารจัดการของโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

การบริหารจัดการของโครงการ	ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า	หลังมีระบบรถไฟฟ้า
1.รูปแบบของการบริหารจัดการ	บริหารเป็นองค์กร	บริหารเป็นองค์กร
2.เงินทุน	เงินออม	กู้สถาบันการเงิน
3.ที่ดิน	ของมรดก	ของมรดก
4.การก่อสร้าง รูปแบบอาคาร	ก่อสร้างเอง	จะทำการต่อเติมอาคารเพื่อเพิ่มจำนวนห้อง

5.กลุ่มเป้าหมาย	ลูกค้าทุกระดับเน้นพนักงาน กลางคืน	ลูกค้าทุกระดับเน้นการจ่ายตรงเวลา
6.ความคุ้มค่า	คุ้มค่าเพราะเริ่มทำจากเงินออม ไม่ต้องเสียดอกเบี้ยและที่ดินเป็น มรดก	คุ้มค่าเพราะเริ่มทำจากเงินออมไม่ต้อง เสียดอกเบี้ยและที่ดินเป็นมรดก
7.จุดแข็งของโครงการ	ใกล้สถานีรถไฟฟ้า	ใกล้สถานีรถไฟฟ้า
8.จุดแข็งอ่อนของโครงการ	ขาดร้านสะดวกซื้อ	ห้องพักน้อย
9.โอกาสของโครงการ	จะขยายโครงการโดยต่อเติมห้อง เพิ่ม	สามารถเพิ่มค่าเช่าได้
10.อุปสรรคของโครงการ	จ่ายภาษีค่อนข้างสูง	จ่ายภาษีค่อนข้างสูง

4. ทิศทางการพัฒนาโครงการ

มีจำนวนอพาร์ทเมนต์เพิ่มขึ้น และมีรูปแบบทันสมัยพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกมากขึ้นและมีระบบรักษาความปลอดภัยที่ดีขึ้น

5. การตัดสินใจเลือกทำเลในการลงทุน

เลือกทำเลที่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าหรือแหล่งที่อยู่อาศัยใหม่ที่สามารถรองรับการเดินทางที่สะดวกได้ และการเข้าถึงที่ปลอดภัย

6. ข้อเสนอแนะ

หากเป็นไปได้ควรจรรวบรวมกลุ่มธุรกิจอพาร์ทเมนต์ให้มีองค์กรกลาง หรือสมาคมตามกฎหมายต่างๆ เพื่อเป็นตัวแทนต่อรองกับรัฐบาลเพื่อขอลดภาษีโรงเรียนและภาษีเงินได้

ผู้ให้สัมภาษณ์ลำดับที่ 5 ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์ J.S. MANSION , สถานที่ ถนนประชาราษฎร์ บำเพ็ญ ซอย 5 , ระดับราคา 3500บาทต่อเดือน

1. ผลของสื่อส่งผลกระทบต่อโครงการ

ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์ J.S. MANSION ทราบข่าวจากเพื่อนผู้ประกอบการ ซึ่งผู้ประกอบการคิดว่าสื่อจะส่งผลกระทบต่อการจัดของห้องพักของผู้พักอาศัยและมีการซื้อขายที่กันเยอะขึ้นเพื่อลงทุนด้านธุรกิจต่างๆ

2. ผลดีและผลเสียต่อโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

ผลดี	ผลเสีย
1.ที่ดินและที่พัทอาศัยเจริญขึ้น 2.ลดมลภาวะ ลดอากาศเป็นพิษ 3.สามารถเพิ่มค่าเช่าได้	1.ต้องคอยพัฒนาสิ่งต่างๆของพาร์ทเมนต์ตลอดเวลา 2.มีการแข่งขันสูงขึ้น 3.กลุ่มลูกค้ามีทางเลือกเยอะ

3. การบริหารจัดการของโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

การบริหารจัดการของโครงการ	ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า	หลังมีระบบรถไฟฟ้า
1.รูปแบบของการบริหารจัดการ	บริหารเป็นองค์กร	ต้องจัดให้เป็นองค์กรมากขึ้น
2.เงินทุน	ผู้สถาบันการเงิน	ผู้สถาบันการเงิน
3.ที่ดิน	เป็นมรดกตกทอด	เป็นมรดกตกทอด
4.การก่อสร้าง รูปแบบอาคาร	ก่อสร้างไม่แออัดมีบริเวณรอบอาคาร	ตกแต่งเพิ่มมากขึ้นใช้พื้นที่เดิมที่
5.กลุ่มเป้าหมาย	ลูกค้าทุกระดับ	ลูกค้าทุกระดับ
6.ความคุ้มทุน	ยังไม่คุ้มทุนเนื่องจากเสียดอกเบี้ย	ยังไม่คุ้มทุนเนื่องจากเสียดอกเบี้ย
7.จุดแข็งของโครงการ	ใกล้สถานีรถไฟฟ้าและมีที่จอดรถ	ใกล้สถานีรถไฟฟ้าและมีที่จอดรถ
8.จุดแข็งอ่อนของโครงการ	ใกล้แหล่งชุมชนแออัด สภาพแวดล้อมไม่ดี	ใกล้แหล่งชุมชนแออัด สภาพแวดล้อมไม่ดี
9.โอกาสของโครงการ	มีพื้นที่เหลือ	สามารถสร้างอาคารเพิ่มได้อีก
10.อุปสรรคของโครงการ	ดอกเบี้ยเงินกู้และภาษี	ดอกเบี้ยเงินกู้และภาษี

4. ทิศทางการพัฒนาโครงการ

ทิศทางที่ดีขึ้นและรูปแบบอาคารได้มาตรฐานมากขึ้นและจัดส่วนพื้นที่ใช้สอยดีขึ้น การพัฒนาโครงการน่าจะมีสิ่งอำนวยความสะดวกให้พร้อมเช่นร้านค้า ผัก , ร้านค้าต่างๆรวมถึงจัดสภาพแวดล้อมให้ดีขึ้น ป้องกันมลภาวะทางเสียงและทางฝุ่นละออง

5. การตัดสินใจเลือกทำเลในการลงทุน

เลือกทำเลที่ไม่ใกล้แหล่งชุมชนมากนักและคำนึงถึงเส้นทางหลักที่ต้องเข้าออกสะดวก
ปลอดภัย

6. ข้อเสนอแนะ

การเก็บภาษีโรงเรือน , ภาษีเงินได้ควรจะมีการลดหย่อนจากปัจจุบัน

ผู้ให้สัมภาษณ์ลำดับที่ 6 ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์ ยู.เอส.แมนชั่น, สถานที่ ถ.สุทธิสารวินิจฉัย ซ. รสุดประเสริฐ 1 , ระบุราคา 3500บาทต่อเดือน

1. ผลของสื่อส่งผลกระทบต่อโครงการ

ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์ยู.เอส.แมนชั่นทราบข่าวจากสื่อโทรทัศน์ผลกระทบต่อโครงการมีการโทรศัพท์และมาดูห้องเพิ่มมากขึ้น

2. ผลดีและผลเสียต่อโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

ผลดี	ผลเสีย
1.ทำให้สะดวกต่อการเดินทาง	1.ความปลอดภัยน้อยลง
2.มีการค้าขายเพิ่มมากขึ้น	2.มีการแข่งขันสูงขึ้น
3.สามารถเพิ่มค่าเช่าได้	3.ทางเลือกเยอะขึ้น

3. การบริหารจัดการของโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

การบริหารจัดการของโครงการ	ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า	หลังมีระบบรถไฟฟ้า
1.รูปแบบของการบริหารจัดการ	บริหารแบบองค์กร	บริหารแบบองค์กร
2.เงินทุน	เงินกู้สถาบันการเงิน	เงินกู้สถาบันการเงิน
3.ที่ดิน	เป็นมรดกตกทอด	เป็นมรดกตกทอด

4.การก่อสร้าง รูปแบบอาคาร	ตามแบบมาตรฐานโดยเคร่งครัด	ตามแบบมาตรฐานโดยเคร่งครัด ไม่มีการต่อเติมหรือเพิ่มจำนวนห้องพัก
5.กลุ่มเป้าหมาย	ลูกค้าทุกระดับ	ลูกค้าทุกระดับ
6.ความคุ้มทุน	ยังไม่คุ้มจ่ายดอกเบี้ยธนาคาร	ยังไม่คุ้มจ่ายดอกเบี้ยธนาคาร
7.จุดแข็งของโครงการ	ใกล้สถานีรถไฟฟ้า	ใกล้สถานีรถไฟฟ้า
8.จุดแข็งอ่อนของโครงการ	ทางเข้าแคบและแออัดด้วยแผงลอย	-
9.โอกาสของโครงการ	น้อยเพราะพื้นที่จำกัด	น้อยเพราะพื้นที่จำกัด
10.อุปสรรคของโครงการ	สภาพแวดล้อมไม่ค่อยดีแออัด	สภาพแวดล้อมไม่ค่อยดีแออัด

4. ทิศทางการพัฒนาโครงการ

การต่อเติมจะเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากผู้ประกอบการมั่นใจในการลงทุน และการลงทุนสร้างใหม่มีจำนวนมากขึ้นรวมทั้งการซื้อโครงการเก่ามาปรับปรุงใหม่

5. การตัดสินใจเลือกทำเลในการลงทุน

ลงทุนในทำเลที่สะดวกต่อการเข้าถึง สภาพแวดล้อมดีและมีพื้นที่โล่งรอบอาคารเพื่อระบายอากาศและตกแต่งสวนเพื่อความสวยงาม

6. ข้อเสนอแนะ

ควรมีระบบขนส่งรองรับจากระบบขนส่งไฟฟ้าให้เป็นระบบ ระเบียบมากขึ้น รวมถึงความปลอดภัยในการเดินทางที่จะเข้ามาอยู่ที่พัก

ผู้ให้สัมภาษณ์ลำดับที่ 7 ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์ มงคลอพาร์ทเมนต์ , สถานที่ ถนนประชาราษฎร์บำเพ็ญ ซอย 6 , ระดับราคา 3500บาทต่อเดือน

1. ผลของสื่อส่งผลกระทบต่อโครงการ

ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์มงคลอพาร์ทเมนต์ ทราบข่าวจากหนังสือพิมพ์รายวันว่าจะมีโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (MRTA) ซึ่งผู้ประกอบการมีทัศนคติว่าผลกระทบต่อโครงการมีคนโทรถามราคาห้องพักมากขึ้นและมีการจองล่วงหน้า

2. ผลดีและผลเสียต่อโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

ผลดี	ผลเสีย
1. ผู้พักอาศัยมากขึ้น 2. สามารถเพิ่มค่าเช่าได้ 3. ได้ปรับปรุงโครงการ	1. มีการแข่งขันมากขึ้น 2. แออัดมากขึ้น 3. ต้องคอยพัฒนาสิ่งต่างๆของอพาร์ทเมนต์ตลอดเวลา

3. การบริหารจัดการของโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

การบริหารจัดการของโครงการ	ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า	หลังมีระบบรถไฟฟ้า
1. รูปแบบของการบริหารจัดการ	บริหารเป็นองค์กร	บริหารเป็นองค์กร
2. เงินทุน	เงินออม	เงินออม
3. ที่ดิน	ของมรดก	ของมรดก
4. การก่อสร้าง รูปแบบอาคาร	แบบอาคารได้มาตรฐาน	จะทำการต่อเติมอาคารเพื่อเพิ่มจำนวนห้อง
5. กลุ่มเป้าหมาย	ลูกค้าทุกระดับเน้นพนักงานกลางคืน	ลูกค้าทุกระดับเน้นการจ่ายตรงเวลา
6. ความคุ้มทุน	คุ้มทุนเพราะเริ่มทำจากเงินออมไม่ต้องเสียดอกเบี้ยและที่ดินเป็นมรดก	คุ้มทุนเพราะเริ่มทำจากเงินออมไม่ต้องเสียดอกเบี้ยและที่ดินเป็นมรดก
7. จุดแข็งของโครงการ	ใกล้สถานีรถไฟ	ใกล้สถานีรถไฟ
8. จุดแข็งอ่อนของโครงการ	ขาดร้านสะดวกซื้อ	ห้องพักน้อย
9. โอกาสของโครงการ	จะขยายโครงการโดยต่อเติมห้องเพิ่ม	สามารถเพิ่มค่าเช่าได้
10. อุปสรรคของโครงการ	จ่ายภาษีค่อนข้างสูง	จ่ายภาษีค่อนข้างสูง

4. ทิศทางการพัฒนาโครงการ

การพัฒนาโครงการน่าจะมีทิศทางการสร้างใหม่เพิ่มขึ้นโดยพิจารณาจากทำเลที่ตั้งเป็นหลัก และต้องก่อสร้างอาคารให้มีรูปแบบที่ทันสมัยมากขึ้นพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก

5. การตัดสินใจเลือกทำเลในการลงทุน

เลือกทำเลจะทำได้ยากขึ้นเนื่องจากมีพื้นที่จำกัดในเขตห้วยขวาง น่าจะมองหาทำเลในย่านอื่น ๆ ที่มีระบบรถไฟฟ้าผ่านเพราะราคาที่ดินยังไม่แพงนัก

6. ข้อเสนอแนะ

หากเป็นไปได้ควรจะมีการจัดโซนที่พักอาศัยให้ชัดเจนเพราะในปัจจุบันมีอาคารอาพาร์ทเมนต์แทรกตัวไปกับอาคารพาณิชย์และบ้านพักอาศัยทำให้มุมมองและการระบายอากาศไม่ค่อยดีเท่าที่ควรและการใช้พื้นที่สาธารณะปนกันมาก

ผู้ให้สัมภาษณ์ลำดับที่ 8 ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์ สูดจริตอพาร์ทเมนต์ , สถานที่ ถนนประชาราษฎร์บำเพ็ญ ซอย 12 , ระดับราคา 3500บาทต่อเดือน

1. ผลของสื่อส่งผลกระทบต่อโครงการ

ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์ สูดจริตอพาร์ทเมนต์ ทราบข่าวจากการเริ่มมีการขุดถนนซึ่งผู้ประกอบการมีทัศนคติว่าช่วงแรกการจราจรติดขัดมากแต่มีคนมาดูห้องพักมากขึ้น

2. ผลดีและผลเสียต่อโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

ผลดี	ผลเสีย
1.มีความต้องการลูกค้ามากขึ้นทำการตลาดลดลง 2.มีการขยายโครงการ 3.สามารถเพิ่มค่าเช่าได้	1.คนพลุกพล่านแออัดมากขึ้นในบริเวณใกล้เคียง 2.นำค่าใช้จ่ายการตลาดไปใช้ในการต่อเติม 3.ต้องคอยพัฒนาสิ่งต่างๆของอพาร์ทเมนต์ตลอดเวลา

3. การบริหารจัดการของโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

การบริหารจัดการของโครงการ	ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า	หลังมีระบบรถไฟฟ้า
1.รูปแบบของการบริหารจัดการ	บริหารเป็นองค์กร	บริหารเป็นองค์กร
2.เงินทุน	เงินกู้สถาบันการเงิน	เงินกู้สถาบันการเงิน

3.ที่ดิน	ชื่อ	ชื่อ
4.การก่อสร้าง รูปแบบอาคาร	ก่อสร้างไม้แอ๊ดมีบริเวณรอบอาคาร	ตกแต่งเพิ่มมากขึ้นใช้พื้นที่เดิมที่
5.กลุ่มเป้าหมาย	ลูกค้าทุกระดับ	ลูกค้าทุกระดับ
6.ความคุ้มทุน	12ปีคุ้มทุนและยังไม่คุ้มทุนเนื่องจากเสียดอกเบี้ย	12ปีคุ้มทุนและยังไม่คุ้มทุนเนื่องจากเสียดอกเบี้ย
7.จุดแข็งของโครงการ	ใกล้สถานีรถไฟฟ้า	ใกล้สถานีรถไฟฟ้า
8.จุดแข็งอ่อนของโครงการ	ใกล้แหล่งชุมชน	ใกล้แหล่งชุมชน
9.โอกาสของโครงการ	มีชั้นล่างว่าง	เปิดสิ่งอำนวยความสะดวกได้ เช่น ร้านสะดวกซื้อ ร้านซักรีด
10.อุปสรรคของโครงการ	มีการแข่งขันสูง-ปานกลาง	มีการแข่งขันมากขึ้น

4. ทิศทางการพัฒนาโครงการ

การพัฒนาโครงการมีทิศทางที่ดีขึ้นมากและการกู้เพื่อขยายโครงการทำได้ง่ายขึ้นดอกเบี้ย

ลดลง

5. การตัดสินใจเลือกทำเลในการลงทุน

เลือกทำเลสร้างโครงการใหม่ควรขยายไปยังทำเลอื่นๆเพราะที่ดินมีราคาถูกลงกว่า

6. ข้อเสนอแนะ

การสร้างอาคารอพาร์ทเมนต์ควรต้องคำนึงถึงสภาพแวดล้อม , ความสวยงามของอาคารและจัดทิศทางของห้องใหม่เหมาะสมเพราะลูกค้าจะให้ความสำคัญมากขึ้น

ผู้ให้สัมภาษณ์ลำดับที่9 ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์ ทอมแมนชั่น , สถานที่ ถนน รัชดา ซอย 14 , ระดับราคา 3800บาทต่อเดือน

1. ผลของสื่อส่งผลกระทบต่อโครงการ

ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์ ทอมแมนชั่น ทราบข่าวจากหนังสือพิมพ์รายวัน มีคนมาดูสถานที่มากขึ้นและฝุ่นละอองเข้ามายังโครงการบางส่วน

2. ผลดีและผลเสียต่อโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

ผลดี	ผลเสีย
1.สามารถเพิ่มค่าเช่าได้ 2.เป็นแหล่งรวมการค้าขายตามสถานีต่างๆ 3.สร้างทางเลือกให้กับผู้อยู่อาศัย	1.ทางเข้าโครงการชำรุดมากขึ้น (ช่วงการก่อสร้าง) 2.แออัดมากขึ้น 3.มีการค้าขายมากขึ้น

3. การบริหารจัดการของโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

การบริหารจัดการของโครงการ	ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า	หลังมีระบบรถไฟฟ้า
1.รูปแบบของการบริหารจัดการ	บริหารเป็นองค์กร	บริหารเป็นองค์กร
2.เงินทุน	ผู้สถาบันการเงิน	ผู้สถาบันการเงิน
3.ที่ดิน	ของมรดก	ของมรดก
4.การก่อสร้าง รูปแบบอาคาร	กลุ่มอาคาร2หลัง	จะทำการต่อเติมอาคารเพื่อเพิ่มจำนวนห้อง
5.กลุ่มเป้าหมาย	ลูกค้าทุกระดับ	ลูกค้าทุกระดับ
6.ความคุ้มทุน	ยังไม่คุ้มทุนต้องจ่ายดอกเบี้ยธนาคาร	ยังไม่คุ้มทุนต้องจ่ายดอกเบี้ยธนาคาร
7.จุดแข็งของโครงการ	ใกล้สถานีรถไฟฟ้า	ใกล้สถานีรถไฟฟ้า
8.จุดแข็งอ่อนของโครงการ	ที่จอดรถน้อยเกินไป	ห้องพักไม่เพียงพอกับความต้องการ
9.โอกาสของโครงการ	จะขยายโครงการโดยต่อเติมห้องเพิ่ม	สามารถเพิ่มค่าเช่าได้
10.อุปสรรคของโครงการ	จ่ายภาษีค่าน้ำสูง	จ่ายภาษีค่าน้ำสูง

4. ทิศทางการพัฒนาโครงการ

ช่วงก่อนรถไฟฟ้ามีการชะลอการลงทุนแต่หลังจากได้มีโครงการรถไฟฟ้าประกอบด้วยเศรษฐกิจภาพรวมดีขึ้นก็เริ่มมีการลงทุนเพิ่มมากขึ้น

5. การตัดสินใจเลือกทำเลในการลงทุน

เลือกทำเลที่ใกล้สถานีรถไฟหรือแหล่งที่อยู่อาศัยใหม่ที่สามารถรองรับการเดินทางที่สะดวกได้

6. ข้อเสนอแนะ

รัฐบาลควรลดภาษีโรงเรือนและภาษีเงินได้ เพื่อจะได้มีเงินทุนมาปรับปรุงโครงการมากขึ้นกว่านี้

ผู้ให้สัมภาษณ์ลำดับที่ 10 ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์ วีไอพี เพลส , สถานที่ ถนนรัชดา ซอย 14 , ระดับราคา 4800บาทต่อเดือน

1. ผลของสื่อส่งผลกระทบต่อโครงการ

ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์ วีไอพี เพลส ทราบข่าวจากเพื่อนผู้ประกอบการ ซึ่งผู้ประกอบการคิดว่าสื่อจะส่งผลกระทบต่อการจัดของห้องพักของผู้พักอาศัยและมีการซื้อขายที่กันเยอะขึ้นเพื่อลงทุนด้านธุรกิจต่างๆ

2. ผลดีและผลเสียต่อโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

ผลดี	ผลเสีย
1.ที่ดินและที่พักอาศัยเจริญขึ้น	1.ต้องทำการตลาดเพิ่มขึ้น
2.ลดมลภาวะ ลดอากาศเป็นพิษ	2.มีการแข่งขันสูงขึ้น
3.สามารถเพิ่มค่าเช่าได้	3.กลุ่มลูกค้ามีทางเลือกเยอะ

3.การบริหารจัดการของโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

การบริหารจัดการของโครงการ	ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า	หลังมีระบบรถไฟฟ้า
1.รูปแบบของการบริหารจัดการ	บริหารเป็นองค์กร	ต้องจัดให้เป็นองค์กรมากขึ้น
2.เงินทุน	กู้สถาบันการเงิน	กู้สถาบันการเงิน
3.ที่ดิน	เป็นมรดกตกทอด	เป็นมรดกตกทอด
4.การก่อสร้าง รูปแบบอาคาร	ก่อสร้างไม่แออัดมีบริเวณรอบอาคาร	ก่อสร้างไม่แออัดมีบริเวณรอบอาคาร

5.กลุ่มเป้าหมาย	ลูกค้าทุกเน้นลูกค้าที่มีกำลังจ่ายค่าเช่าด้วย	ลูกค้าทุกเน้นลูกค้าที่มีกำลังจ่ายค่าเช่าด้วย
6.ความคุ้มค่า	ยังไม่คุ้มค่าเนื่องจากเสียดอกเบี้ย	ยังไม่คุ้มค่าเนื่องจากเสียดอกเบี้ย
7.จุดแข็งของโครงการ	ใกล้สถานีรถไฟฟ้าและมีที่จอดรถ	ใกล้สถานีรถไฟฟ้าและมีที่จอดรถ
8.จุดแข็งอ่อนของโครงการ	ใกล้แหล่งชุมชนแออัด สภาพแวดล้อมไม่ดี	ใกล้แหล่งชุมชนแออัด สภาพแวดล้อมไม่ดี
9.โอกาสของโครงการ	มีพื้นที่เหลือ	สามารถสร้างอาคารเพิ่มได้อีก
10.อุปสรรคของโครงการ	ดอกเบี้ยเงินกู้และภาษี	ดอกเบี้ยเงินกู้และภาษี

4. ทิศทางการพัฒนาโครงการ

สร้างเป็นอาคารระดับที่ดีขึ้นมีความปลอดภัยมากขึ้นและเป็นอาคารที่พร้อมด้วยระบบเทคโนโลยีต่างๆ

5. การตัดสินใจเลือกทำเลในการลงทุน

เลือกตามเส้นทางที่มีระบบขนส่งมวลชนที่สะดวกสบายแต่ต้องมีสภาพแวดล้อมที่ดีด้วย

6. ข้อเสนอแนะ

ควรมีการแบ่งระดับของอาร์ทเมนต์ให้ชัดเจนเพื่อสร้างมาตรฐานของที่พักตามระดับราคา ป้องกันการเอาเปรียบของเจ้าของโครงการ

ผู้ให้สัมภาษณ์ลำดับที่ 11 ผู้ประกอบการโครงการอาร์ทเมนต์ โชคชัยอาร์ทเมนต์ , สถานที่ ถนนสุทธิสาร วิจิฉัย ซอย รุ่งเรือง , ระดับราคา 2500บาทต่อเดือน

1. ผลของสื่อส่งผลกระทบต่อโครงการ

ผู้ประกอบการโครงการอาร์ทเมนต์ โชคชัยอาร์ทเมนต์ ทราบข่าวจากหนังสือพิมพ์รายวันว่าจะมีโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (MRTA) ซึ่งผู้ประกอบการมีทัศนคติว่าผลกระทบต่อโครงการมีต้นทุนราคาห้องพักมากขึ้น

2. ผลดีและผลเสียต่อโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

ผลดี	ผลเสีย
1.ได้ปรับปรุงโครงการ 2.สามารถเพิ่มค่าเช่าได้ 3.ผู้พักอาศัยมากขึ้น	1.กลุ่มลูกค้ามีทางเลือกเยอะ 2.แออัดมากขึ้น 3.ต้องคอยพัฒนาสิ่งต่างๆของอาพาร์ตเมนต์ตลอดเวลา

3. การบริหารจัดการของโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

การบริหารจัดการของโครงการ	ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า	หลังมีระบบรถไฟฟ้า
1.รูปแบบของการบริหารจัดการ	บริหารเป็นองค์กร	บริหารเป็นองค์กร
2.เงินทุน	เงินออม	เงินออม
3.ที่ดิน	ของมรดก	ของมรดก
4.การก่อสร้าง รูปแบบอาคาร	แบบอาคารได้มาตรฐาน	จะทำการต่อเติมอาคารเพื่อเพิ่มจำนวนห้อง
5.กลุ่มเป้าหมาย	ลูกค้าทุกระดับเน้นพนักงานกลางคืน	ลูกค้าทุกระดับเน้นการจ่ายตรงเวลา
6.ความคุ้มทุน	คุ้มทุนเพราะเริ่มทำจากเงินออมไม่ต้องเสียดอกเบี้ยและที่ดินเป็นมรดก	คุ้มทุนเพราะเริ่มทำจากเงินออมไม่ต้องเสียดอกเบี้ยและที่ดินเป็นมรดก
7.จุดแข็งของโครงการ	ราคาถูก	ใกล้สถานีรถไฟฟ้าพอสมควร
8.จุดแข็งอ่อนของโครงการ	ขาดร้านสะดวกซื้อ	ห้องพักน้อย
9.โอกาสของโครงการ	จะขยายโครงการโดยต่อเติมห้องเพิ่ม	สามารถเพิ่มค่าเช่าได้
10.อุปสรรคของโครงการ	จ่ายภาษีค่อนข้างสูง	จ่ายภาษีค่อนข้างสูง

4. ทิศทางการพัฒนาโครงการ

การพัฒนาโครงการจะต้องตอบสนองความต้องการของลูกค้าอย่างชัดเจน อันดับแรกจะต้องพิจารณาทำเลที่ตั้งโครงการ สภาพแวดล้อม พิจารณากลุ่มลูกค้าเพื่อประกอบการทำโครงการ

5. การตัดสินใจเลือกทำเลในการลงทุน

เลือกทำเลโดยเฉพาะที่ดินอาจจะมีความแพงเล็กน้อย เขตผู้พักอาศัย มีปริมาณมาก บริเวณที่มีแหล่งงานชุมชนแน่น การจราจรสะดวกและต่อเนื่องจากรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจนถึงที่พักอาศัย

6. ข้อเสนอแนะ

นอกเหนือจากทำเลที่ตั้งโครงการที่เหมาะสมแล้ว จะต้องพิจารณารูปทรงอาคาร , ให้เป็นไปตามภูมิสถาปัตยกรรม และมีสิ่งอำนวยความสะดวกพร้อม ถ้าเป็นไปได้ควรมีประจำทุกอาคาร , ร้านสะดวกซื้อ , ร้านซักรีด และสิ่งอำนวยความสะดวกเท่าที่จำเป็น

ผู้ให้สัมภาษณ์ลำดับที่ 12 ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์ ไบเฟิร์นแมนชั่น , สถานที่ ถนนรัชดา 9 , ระบุราคา 3200บาทต่อเดือน

1. ผลของสื่อส่งผลกระทบต่อโครงการ

ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์ ไบเฟิร์นแมนชั่น ทราบข่าวจากเพื่อนผู้ประกอบการ ซึ่งผู้ประกอบการคิดว่าสื่อจะส่งผลกระทบต่อการจัดของห้องพักของผู้พักอาศัยและมีการซื้อขายที่กันเยอะขึ้นเพื่อลงทุนด้านธุรกิจต่างๆ

2. ผลดีและผลเสียต่อโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

ผลดี	ผลเสีย
1.ที่ดินและที่พักราคาเจริญขึ้น	1.ต้องคอยพัฒนาสิ่งต่างๆของอพาร์ทเมนต์ตลอดเวลา
2.มีความต้องการลูกค้ามากขึ้นทำการตลาดลดลง	2.ทำให้สร้างอาคารมากขึ้นขาดพื้นที่โล่ง
3.สามารถเพิ่มค่าเช่าได้	3.กลุ่มลูกค้ามีทางเลือกเยอะ

3. การบริหารจัดการของโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

การบริหารจัดการของโครงการ	ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า	หลังมีระบบรถไฟฟ้า
1.รูปแบบของการบริหารจัดการ	บริหารเป็นองค์กร	ต้องจัดให้เป็นองค์กรมากขึ้น
2.เงินทุน	ผู้สถาบันการเงิน	ผู้สถาบันการเงิน
3.ที่ดิน	เป็นมรดกตกทอด	เป็นมรดกตกทอด

4.การก่อสร้าง รูปแบบอาคาร	ก่อสร้างไม่แออัดมีบริเวณรอบอาคาร	ตกแต่งเพิ่มมากขึ้นใช้พื้นที่เดิมที่
5.กลุ่มเป้าหมาย	ลูกค้าทุกระดับ	ลูกค้าทุกระดับ
6.ความคุ้มทุน	ยังไม่คุ้มทุนเนื่องจากเสียดอกเบี้ย	ยังไม่คุ้มทุนเนื่องจากเสียดอกเบี้ย
7.จุดแข็งของโครงการ	ใกล้สถานีรถไฟฟ้าและมีที่จอดรถ	ใกล้สถานีรถไฟฟ้าและมีที่จอดรถ
8.จุดแข็งอ่อนของโครงการ	ใกล้แหล่งชุมชนแออัด สภาพแวดล้อมไม่ดี	ใกล้แหล่งชุมชนแออัด สภาพแวดล้อมไม่ดี
9.โอกาสของโครงการ	มีพื้นที่เหลือ	สามารถสร้างอาคารเพิ่มได้อีก
10.อุปสรรคของโครงการ	ดอกเบี้ยเงินกู้และภาษี	ดอกเบี้ยเงินกู้และภาษี

4. ทิศทางการพัฒนาโครงการ

พัฒนาโครงการเพื่อตอบสนองลูกค้า ควรจะต้องพิจารณาทำเลที่ตั้งโครงการเป็นสำคัญ ชุมชนหนาแน่น การคมนาคมสะดวก สิ่งแวดล้อมดีไม่มีมลภาวะ ควรเตรียมพื้นที่ไว้ขยายโครงการ

5. การตัดสินใจเลือกทำเลในการลงทุน

เลือกทำเลที่ราคาถูกพอสมควร , แผนขยายโครงการ , การก่อสร้าง รูปแบบเน้นความสวยงามพอประมาณ และจัดพื้นที่ไม่ให้แออัดเกินไปนัก

6. ข้อเสนอแนะ

คำนึงถึงความคงทนของอาคาร โดยเฉพาะส่วนกลางเช่น โถงบันได , ฝ้า , ราวบันได , มีความคงทนและซ่อมง่าย

ผู้ให้สัมภาษณ์ลำดับที่ 13 ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์ ตำนันทองอพาร์ทเมนต์, สถานที่ ช.รัชดา 7 นาทอง3 , ระดับราคา 3000บาทต่อเดือน

1. ผลของสื่อส่งผลกระทบต่อโครงการ

ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์ ตำนันทองอพาร์ทเมนต์ทราบข่าวจากสื่อโทรทัศน์ ซึ่งผู้ประกอบการมีทัศนคติว่าทำให้การจรรยาในช่วงแรกติดขัดมากผลกระทบต่อคนมาดูโครงการลดลง

2. ผลดีและผลเสียต่อโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

ผลดี	ผลเสีย
1.ทำให้สะดวกต่อการเดินทาง 2.มีความคล่องตัวในการขนส่ง 3.ลดมลภาวะ ลดอากาศเป็นพิษ	1.ทำให้สร้างอาคารมากขึ้นขนาดพื้นที่โล่ง 2.มีการแข่งขันสูงขึ้นเพราะเดินทางสะดวก 3.กลุ่มลูกค้ามีทางเลือกเยอะ

3. การบริหารจัดการของโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

การบริหารจัดการของโครงการ	ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า	หลังมีระบบรถไฟฟ้า
1.รูปแบบของการบริหารจัดการ	บริหารแบบครอบครัว	ต้องจัดให้เป็นองค์กรมากขึ้น
2.เงินทุน	เงินออมและเงินกู้สถาบันการเงิน	เงินออม
3.ที่ดิน	เป็นมรดกตกทอด	เป็นมรดกตกทอด
4.การก่อสร้าง รูปแบบอาคาร	ตามแบบมาตรฐานโดยเคร่งครัด	ตามแบบมาตรฐานโดยเคร่งครัด ไม่มีการต่อเติมหรือเพิ่มจำนวน ห้องพัก
5.กลุ่มเป้าหมาย	ลูกค้าทุกระดับ	ลูกค้าทุกระดับ
6.ความคุ้มทุน	10ปีดำเนินการ	ยังไม่คุ้มทุนเพราะเปิดมาได้ 6 ปี
7.จุดแข็งของโครงการ	ใกล้สถานีรถไฟฟ้า เข้าออกสะดวก	ใกล้สถานีรถไฟฟ้า เข้าออก สะดวก
8.จุดแข็งอ่อนของโครงการ	ไม่มีโฆษณา	ไม่มีโฆษณา
9.โอกาสของโครงการ	พื้นที่จำกัด	ไม่ได้ทำการเพิ่มเติม
10.อุปสรรคของโครงการ	สภาพแวดล้อมไม่ค่อยดีแออัด	สภาพแวดล้อมไม่ค่อยดีแออัด

4. ทิศทางการพัฒนาโครงการ

เพื่อเป็นการได้เปรียบในเชิงการค้า ควรจะเลือกทำเลที่ยังไม่มีผู้ประกอบการลงทุนมากนัก
ชุมชนหนาแน่นพอสมควร ใกล้บริษัท , ศูนย์ราชการ เตรียมการขยายโครงการด้วย

5. การตัดสินใจเลือกทำเลในการลงทุน

เลือกทำเลควรมีการสำรวจทำเลก่อนจะทำโครงการตลอดจนสำรวจตลาดล่วงหน้า

6. ข้อเสนอแนะ

ควรมีการคิดให้โครงการมีต้นทุนต่ำ เพราะสามารถคุ้มทุนได้เร็ว เช่นการคิดการถ่ายเทอากาศ เพื่อลดปริมาณเครื่องปรับอากาศ

ผู้ให้สัมภาษณ์ลำดับที่ 14 ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์ อยู่เจริญอพาร์ทเมนต์, สถานที่ ซอย ซ.รัชดา 6 , ระบุราคา 3,000บาทต่อเดือน

1. ผลของสื่อส่งผลกระทบต่อโครงการ

ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์อยู่เจริญอพาร์ทเมนต์ ทราบข่าวจากหนังสือพิมพ์รายวัน ซึ่งผู้ประกอบการมีทัศนคติว่าผลกระทบต่อโครงการจะมีราคาของที่ดินจะแพงขึ้นและคนที่ซื้อที่ดินจะจำกัดจำนวนน้อยลงเนื่องจากที่ดินราคาแพง และเจ้าของที่ดินก็ยิ่งขึ้นราคามากกว่าราคาประเมินที่ดินมาก

2. ผลดีและผลเสียต่อโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

ผลดี	ผลเสีย
1.ทำให้มีการเติบโตทางการสร้างอพาร์ทเมนต์	1.มีการแข่งขันมากขึ้น
2.มีคนเข้ามาอาศัยมากขึ้น	2.แออัดมากขึ้น
3.สามารถเพิ่มค่าเช่าได้	3.มีการค้าขายมากขึ้น

3. การบริหารจัดการของโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

การบริหารจัดการของโครงการ	ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า	หลังมีระบบรถไฟฟ้า
1.รูปแบบของการบริหารจัดการ	บริหารแบบพี่-น้อง	ต้องจัดให้เป็นองค์กรมากขึ้น
2.เงินทุน	กู้ธนาคาร	กู้สถาบันการเงิน
3.ที่ดิน	เช่า-ซื้อ	เช่า-ซื้อ
4.การก่อสร้าง รูปแบบอาคาร	สร้างได้มาตรฐาน	จะทำการต่อเติมอาคารเพื่อเพิ่มจำนวนห้อง

5.กลุ่มเป้าหมาย	ลูกค้าทุกระดับ	ลูกค้าที่น่าจะสามารถจ่ายค่าเช่าได้ตรงกำหนด
6.ความคุ้มทุน	ยังไม่คุ้มทุนเพราะลงทุนกับค่าที่ดินเยอะ	ยังไม่คุ้มทุนเพราะลงทุนกับค่าที่ดินเยอะ
7.จุดแข็งของโครงการ	ใกล้สถานีรถไฟฟ้า	ใกล้สถานีรถไฟฟ้า
8.จุดแข็งอ่อนของโครงการ	ห้องพักน้อย	ห้องพักน้อย
9.โอกาสของโครงการ	จะขยายโครงการโดยซื้อที่ข้างเคียง	สามารถเพิ่มค่าเช่าได้
10.อุปสรรคของโครงการ	คนให้ความสนใจน้อย	คนให้ความสนใจมากขึ้น ต้องเลือกผู้เช่า

4. ทิศทางการพัฒนาโครงการ

พิจารณาทำเลที่ตั้งโครงการ , กลุ่มลูกค้า , รูปแบบอาคาร , แบบขยายโครงการ ลูกค้ามีทางเลือก , ผู้ประกอบการควรให้ความสำคัญเป็นอย่างมาก

5. การตัดสินใจเลือกทำเลในการลงทุน

เลือกทำเลที่มีราคาที่ดินที่เหมาะสมไม่แพงจนเกินไปเลือกแบบอาคารให้เหมาะสมกับสถานที่

6. ข้อเสนอแนะ

การจัดทำโครงการควรพิจารณาอัตราค่าเช่าเป็นหลักเพื่อเป็นการคำนวณรายได้ การกำหนดราคาที่เหมาะสมกับอาคารชั้นต่ำ

ผู้ให้สัมภาษณ์ลำดับที่15 ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนท์ กิ่งแก้วพาพาทเมนท์, สถานที่ ถนนถ.สุทธิสารวินิจฉัย ซ.รสุตประเสริฐ4 , ระดับราคา 3,000บาทต่อเดือน

1. ผลของสื่อส่งผลกระทบต่อโครงการ

ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนท์มิงคลอพาร์ทเมนท์ทราบข่าวจากหนังสือพิมพ์รายวัน มีคนมาดูสถานที่มากขึ้นและฝุ่นละอองเข้ามายังโครงการบางส่วน

2. ผลดีและผลเสียต่อโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

ผลดี	ผลเสีย
------	--------

1. ผู้พักอาศัยมากขึ้น	1. มีการแข่งขันมากขึ้น
2. สามารถเพิ่มค่าเช่าได้	2. แออัดมากขึ้น
3. ได้ปรับปรุงโครงการ	3. ต้องคอยพัฒนาสิ่งต่างๆของอาพาร์ตเมนต์ตลอดเวลา

3. การบริหารจัดการของโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

การบริหารจัดการของโครงการ	ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า	หลังมีระบบรถไฟฟ้า
1. รูปแบบของการบริหารจัดการ	บริหารเป็นองค์กร	บริหารเป็นองค์กร
2. เงินทุน	เงินออม	เงินออม
3. ที่ดิน	ของมรดก	ของมรดก
4. การก่อสร้าง รูปแบบอาคาร	แบบอาคารได้มาตรฐาน	จะทำการต่อเติมอาคารเพื่อเพิ่ม
5. กลุ่มเป้าหมาย	ลูกค้าทุกระดับเน้นพนักงานกลางคืน	ลูกค้าทุกระดับเน้นการจ่ายตรงเวลา
6. ความคุ้มทุน	คุ้มทุนเพราะเริ่มทำจากเงินออมไม่ต้อง	คุ้มทุนเพราะเริ่มทำจากเงินออม
7. จุดแข็งของโครงการ	ใกล้สถานีรถไฟฟ้า	ใกล้สถานีรถไฟฟ้า
8. จุดแข็งอ่อนของโครงการ	ขาดร้านสะดวกซื้อ	ห้องพักน้อย
9. โอกาสของโครงการ	จะขยายโครงการโดยต่อเติมห้องเพิ่ม	สามารถเพิ่มค่าเช่าได้
10. อุปสรรคของโครงการ	จ่ายภาษีค่อนข้างสูง	จ่ายภาษีค่อนข้างสูง

4. ทิศทางการพัฒนาโครงการ

การพัฒนาโครงการน่าจะมีทิศทางการสร้างใหม่เพิ่มขึ้นโดยพิจารณาจากทำเลที่ตั้งเป็นหลัก คำนึงถึงการเข้าถึงและใกล้ระบบรถไฟฟ้า

5. การตัดสินใจเลือกทำเลในการลงทุน

หลังจากได้ทำแบบสอบถามเพื่อหาข้อมูลผู้ใช้บริการควรคำนึงถึงอัตราค่าเช่าบริเวณข้างเคียง โครงการเพื่อเป็นข้อมูลในการตัดสินใจ

6. ข้อเสนอแนะ

ระบบรถไฟฟ้ามีผลกระทบต่อการกระจายตัวของอาคารแยกตามระดับ ที่สำคัญขึ้นอยู่กับทำเลที่ตั้งและราคาที่ดิน

ผู้ให้สัมภาษณ์ลำดับที่ 16 ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์ ณัฐวรรณ คอร์ท , สถานที่ ถนนถ.สุทธิสาร วินิจฉัย ช.รสุตประเสริฐ 2 , ระดับราคา 3,500บาทต่อเดือน

1. ผลของสื่อส่งผลกระทบต่อโครงการ

ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์ ณัฐวรรณ คอร์ท ทราบข่าวจากหนังสือพิมพ์รายวัน ซึ่งผู้ประกอบการมีทัศนคติว่าผลกระทบต่อโครงการมีคนมาเช่าห้องพักมากขึ้น

2. ผลดีและผลเสียต่อโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

ผลดี	ผลเสีย
1.การเดินทางของผู้อาศัยสะดวกขึ้น	1.มีการแข่งขันมากขึ้น
2.สามารถเพิ่มค่าเช่าได้	2.แออัดมากขึ้น
3.ผู้พักอาศัยมากขึ้น	3.มีการค้าขายมากขึ้น

3. การบริหารจัดการของโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

การบริหารจัดการของโครงการ	ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า	หลังมีระบบรถไฟฟ้า
1.รูปแบบของการบริหารจัดการ	บริหารเป็นองค์กร	บริหารเป็นองค์
2.เงินทุน	เงินออม	กู้สถาบันการเงิน
3.ที่ดิน	ของมรดก	ของมรดก
4.การก่อสร้าง รูปแบบอาคาร	ก่อสร้างเอง	จะทำการต่อเติมอาคารเพื่อเพิ่มจำนวนห้อง
5.กลุ่มเป้าหมาย	ลูกค้าทุกระดับเน้นพนักงานกลางคืน	ลูกค้าทุกระดับเน้นการจ่ายตรงเวลา
6.ความคุ้มทุน	คุ้มทุนเพราะเริ่มทำจากเงินออมไม่ต้องเสียดอกเบี้ยและที่ดินเป็นมรดก	คุ้มทุนเพราะเริ่มทำจากเงินออมไม่ต้องเสียดอกเบี้ยและที่ดินเป็นมรดก

7.จุดแข็งของโครงการ	ใกล้สถานีรถไฟฟ้า	ใกล้สถานีรถไฟฟ้า
8.จุดแข็งอ่อนของโครงการ	ขาดร้านสะดวกซื้อ	ห้องพักน้อย
9.โอกาสของโครงการ	จะขยายโครงการโดยต่อเติมห้องเพิ่ม	สามารถเพิ่มค่าเช่าได้
10.อุปสรรคของโครงการ	จ่ายภาษีค่อนข้างสูง	จ่ายภาษีค่อนข้างสูง

4. ทิศทางการพัฒนาโครงการ

พิจารณาทำเล รายได้ผู้เช่า การเดินทาง และสภาพแวดล้อมเป็นสำคัญ และ การเข้าถึงรถไฟฟ้า

5. การตัดสินใจเลือกทำเลในการลงทุน

จุดคุ้มทุนให้เร็วที่สุด ปริมาณผู้เช่า ที่ดินราคาไม่แพงนัก และสภาพแวดล้อมเป็นสำคัญ

6. ข้อเสนอแนะ

การจัดทำโครงการ พิจารณา ราคา , ขนาดห้องตามความเหมาะสม

ผู้ให้สัมภาษณ์ลำดับที่ 17 ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์ บ้านแก้วแมนชั่น, สถานที่ ถนนช.รัชดา 7 นางทอง1 , ระดับราคา 4,500บาทต่อเดือน

1. ผลของสื่อส่งผลกระทบต่อโครงการ

ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์บ้านแก้วแมนชั่นทราบข่าวจากการเริ่มมีการชูดถนน ซึ่งผู้ประกอบการมีทัศนคติว่าช่วงแรกการจราจรติดขัดมากแต่มีคนมาดูห้องพักมากขึ้น

2. ผลดีและผลเสียต่อโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

ผลดี	ผลเสีย
1.มีความต้องการลูกค้ามากขึ้นทำการตลาดลดลง	1.คนพลุกพล่านแออัดมากขึ้นในบริเวณใกล้เคียง
2.มีการขยายโครงการ	2.นำค่าใช้จ่ายการตลาดไปใช้ในการต่อเติม
3.สามารถเพิ่มค่าเช่าได้	3.ต้องคอยพัฒนาสิ่งต่างๆของอพาร์ทเมนต์ตลอดเวลา

3. การบริหารจัดการของโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

การบริหารจัดการของโครงการ	ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า	หลังมีระบบรถไฟฟ้า
1.รูปแบบของการบริหารจัดการ	บริหารเป็นองค์กร	บริหารเป็นองค์กร
2.เงินทุน	เงินกู้สถาบันการเงิน	เงินกู้สถาบันการเงิน
3.ที่ดิน	ซื้อ	ซื้อ
4.การก่อสร้าง รูปแบบอาคาร	ก่อสร้างไม่แออัดมีบริเวณรอบอาคาร	ตกแต่งเพิ่มมากขึ้นใช้พื้นที่เดิมที่
5.กลุ่มเป้าหมาย	ลูกค้าทุกระดับ	ลูกค้าทุกระดับ
6.ความคุ้มค่า	12ปีคุ้มค่าและยังไม่คุ้มค่าเนื่องจากเสียดอกเบี้ย	12ปีคุ้มค่าและยังไม่คุ้มค่าเนื่องจากเสียดอกเบี้ย
7.จุดแข็งของโครงการ	ใกล้สถานีรถไฟฟ้า	ใกล้สถานีรถไฟฟ้า
8.จุดแข็งอ่อนของโครงการ	ใกล้แหล่งชุมชน	ใกล้แหล่งชุมชน
9.โอกาสของโครงการ	มีชั้นล่างว่าง	เปิดสิ่งอำนวยความสะดวกได้ เช่น ร้านสะดวกซื้อ ร้านซักรีด
10.อุปสรรคของโครงการ	มีการแข่งขันสูง-ปานกลาง	มีการแข่งขันมากขึ้น

4. ทิศทางการพัฒนาโครงการ

พิจารณาทำเล เส้นทางเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้า , สภาพแวดล้อม

5. การตัดสินใจเลือกทำเลในการลงทุน

ลงทุนน้อย ผลประโยชน์คุ้มค่า รูปแบบของอาคารเหมาะสมกับสถานที่

6. ข้อเสนอแนะ

รถไฟฟ้า มีผลต่อการลงทุนและการปรับปรุงโครงการ และเพิ่มค่าเช่า และมีการปรับปรุงแต่ละระดับราคาต่างๆกัน

ผู้ให้สัมภาษณ์ลำดับที่ 18 ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนท์ พร้อมศิริแมนชั่น 1 , สถานที่ ซ.รัชดา 9, ระดับราคา 5,000บาทต่อเดือน

1. ผลของสื่อส่งผลกระทบต่อโครงการ

ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์พร้อมศิริแมนชั่น 1 ทราบข่าวจากสื่อโทรทัศน์ผลกระทบต่อโครงการมีการโทรศัพท์และมาคูดห้องเพิ่มมากขึ้น

2. ผลดีและผลเสียต่อโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

ผลดี	ผลเสีย
1. ทำให้สะดวกต่อการเดินทาง	1. ความปลอดภัยน้อยลง
2. มีการค้าขายเพิ่มมากขึ้น	2. มีการแข่งขันสูงขึ้น
3. สามารถเพิ่มค่าเช่าได้	3. ทางเลือกเยอะขึ้น

3. การบริหารจัดการของโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

การบริหารจัดการของโครงการ	ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า	หลังมีระบบรถไฟฟ้า
1. รูปแบบของการบริหารจัดการ	บริหารแบบองค์กร	บริหารแบบองค์กร
2. เงินทุน	เงินกู้สถาบันการเงิน	เงินกู้สถาบันการเงิน
3. ที่ดิน	เป็นมรดกตกทอด	เป็นมรดกตกทอด
4. การก่อสร้าง รูปแบบอาคาร	ตามแบบมาตรฐานโดยเคร่งครัด	ตามแบบมาตรฐานโดยเคร่งครัด ไม่มีการต่อเติมหรือเพิ่มจำนวนห้องพัก
5. กลุ่มเป้าหมาย	ลูกค้าทุกระดับ	ลูกค้าทุกระดับ
6. ความคุ้มค่า	ยังไม่คุ้มจ่ายดอกเบี้ยธนาคาร	ยังไม่คุ้มจ่ายดอกเบี้ยธนาคาร
7. จุดแข็งของโครงการ	ใกล้สถานีรถไฟฟ้า	ใกล้สถานีรถไฟฟ้า
8. จุดแข็งอ่อนของโครงการ	ทางเข้าแคบและแออัดด้วยแผงลอย	-
9. โอกาสของโครงการ	น้อยเพราะพื้นที่จำกัด	น้อยเพราะพื้นที่จำกัด
10. อุปสรรคของโครงการ	สภาพแวดล้อมไม่ค่อยดีแออัด	สภาพแวดล้อมไม่ค่อยดีแออัด

4. ทิศทางการพัฒนาโครงการ

ปรับปรุงส่วนที่ยังขาด เช่น พิตเน็ต สถานพักผ่อนนยามว่าง และแผนขยายโครงการให้เพียงพอ กับลูกค้า

5. การตัดสินใจเลือกทำเลในการลงทุน

ลงทุนในทำเลที่สะดวกต่อการเข้าถึงสภาพแวดล้อมต้องดีและมีพื้นที่โล่งรอบอาคารเพื่อ ระบายอากาศและตกแต่งสวนเพื่อความสวยงาม

6. ข้อเสนอแนะ

ควรมีระบบขนส่งรองรับจากระบบขนส่งไฟฟ้าให้เป็นระบบ ระเบียบมากขึ้น รวมถึงความปลอดภัย ในการเดินทางที่จะเข้ามาอยู่ที่พัก

ผู้ให้สัมภาษณ์ลำดับที่ 19 ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์ วิโรจน์อพาตเมนต์, สถานที่ ถนนช.สรงปรางค์ ถ.อโศกดินแดง , ระบุว่าราคา 2,500บาทต่อเดือน

1. ผลของสื่อส่งผลกระทบต่อโครงการ

ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์วิโรจน์อพาตเมนต์ที่ทราบข่าวจากหนังสือพิมพ์รายวัน ว่าจะมี โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (MRTA) ซึ่งผู้ประกอบการมีทัศนคติว่าผลกระทบต่อโครงการมีคนมาเช่า ห้องพักมากขึ้น

2. ผลดีและผลเสียต่อโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

ผลดี	ผลเสีย
1.การเดินทางของผู้อาศัยสะดวกขึ้น 2.สามารถเพิ่มค่าเช่าได้ 3.ผู้พักอาศัยมากขึ้น	1.มีการแข่งขันมากขึ้น 2.แออัดมากขึ้น 3.มีการค้าขายมากขึ้น

3. การบริหารจัดการของโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

การบริหารจัดการของโครงการ	ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า	หลังมีระบบรถไฟฟ้า
1.รูปแบบของการบริหารจัดการ	บริหารเป็นองค์กร	บริหารเป็นองค์กร
2.เงินทุน	เงินออม	กู้สถาบันการเงิน

3.ที่ดิน	ของมรดก	ของมรดก
4.การก่อสร้าง รูปแบบอาคาร	ก่อสร้างเอง	จะทำการต่อเติมอาคารเพื่อเพิ่มจำนวนห้อง
5.กลุ่มเป้าหมาย	ลูกค้าทุกระดับเน้นพนักงาน กลางคืน	ลูกค้าทุกระดับเน้นการจ่ายตรงเวลา
6.ความคุ้มค่า	คุ้มค่าเพราะเริ่มทำจากเงินออมไม่ ต้องเสียดอกเบี้ยและที่ดินเป็นมรดก	คุ้มค่าเพราะเริ่มทำจากเงินออมไม่ต้องเสีย ดอกเบี้ยและที่ดินเป็นมรดก
7.จุดแข็งของโครงการ		
8.จุดแข็งอ่อนของโครงการ	ขาดร้านสะดวกซื้อ	ห้องพักน้อย
9.โอกาสของโครงการ	จะขยายโครงการโดยต่อเติมห้อง เพิ่ม	สามารถเพิ่มค่าเช่าได้
10.อุปสรรคของโครงการ	จ่ายภาษีค่อนข้างสูง	จ่ายภาษีค่อนข้างสูง

4. ทิศทางการพัฒนาโครงการ

มีจำนวนอพาร์ทเมนต์เพิ่มขึ้น และมีรูปแบบทันสมัยพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกมากขึ้น และมีระบบรักษาความปลอดภัยที่ดีขึ้น

5. การตัดสินใจเลือกทำเลในการลงทุน

เลือกทำเลที่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าหรือแหล่งที่อยู่อาศัยใหม่ที่สามารถรองรับการเดินทางที่สะดวกได้ และการเข้าถึงที่ปลอดภัย

6. ข้อเสนอแนะ

ควรรหาทุนสำรอง ในกรณีที่ทุนหลักมีปัญหา

ผู้ให้สัมภาษณ์ลำดับที่ 20 ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์ Shake 77 mansion , สถานที่ ถนนช.สง
ปรางค์ ถ.อโคตดินแดง , ระดับราคา 3500บาทต่อเดือน

1. ผลของสื่อส่งผลกระทบต่อโครงการ

ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์ Shake 77 mansion ทราบข่าวจากผู้ประกอบการ ซึ่งผู้ประกอบการคิดว่าสื่อจะส่งผลกระทบต่อการจัดของห้องพักของผู้พักอาศัยและมีการซื้อขายที่กันเยอะขึ้นเพื่อลงทุนด้านธุรกิจต่างๆ

2. ผลดีและผลเสียต่อโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

ผลดี	ผลเสีย
1.ที่ดินและที่พัทอาศัยเจริญขึ้น 2.ลดมลภาวะ ลดอากาศเป็นพิษ 3.สามารถเพิ่มค่าเช่าได้	1.ต้องคอยพัฒนาสิ่งต่างๆของอพาร์ทเมนต์ตลอดเวลา 2.มีการแข่งขันสูงขึ้น 3.กลุ่มลูกค้ามีทางเลือกเยอะ

3. การบริหารจัดการของโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

การบริหารจัดการของโครงการ	ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า	หลังมีระบบรถไฟฟ้า
1.รูปแบบของการบริหารจัดการ	บริหารเป็นองค์กร	ต้องจัดให้เป็นองค์กรมากขึ้น
2.เงินทุน	ผู้สถาบันการเงิน	ผู้สถาบันการเงิน
3.ที่ดิน	เป็นมรดกตกทอด	เป็นมรดกตกทอด
4.การก่อสร้าง รูปแบบอาคาร	ก่อสร้างไม่แออัดมีบริเวณรอบอาคาร	ตกแต่งเพิ่มมากขึ้นใช้พื้นที่เต็มที
5.กลุ่มเป้าหมาย	ลูกค้าทุกระดับ	ลูกค้าทุกระดับ
6.ความคุ้มทุน	ยังไม่คุ้มทุนเนื่องจากเสียดอกเบี้ย	ยังไม่คุ้มทุนเนื่องจากเสียดอกเบี้ย
7.จุดแข็งของโครงการ		
8.จุดแข็งอ่อนของโครงการ	ใกล้แหล่งชุมชนแออัด	ใกล้แหล่งชุมชนแออัด
9.โอกาสของโครงการ	มีพื้นที่เหลือ	สามารถสร้างอาคารเพิ่มได้อีก
10.อุปสรรคของโครงการ	ดอกเบี้ยเงินกู้และภาษี	ดอกเบี้ยเงินกู้และภาษี

4. ทิศทางการพัฒนาโครงการ

จะต้องพร้อมไปทุกๆด้านเช่นแผนการลงทุน , การคิดถึงสภาพแวดล้อมและการเข้าถึง
รถไฟฟ้า

5. การตัดสินใจเลือกทำเลในการลงทุน

เลือกทำเลที่ไม่ใกล้แหล่งชุมชนมากนักและคำนึงถึงเส้นทางหลักที่ต้องเข้าออกสะดวก
ปลอดภัย

6. ข้อเสนอแนะ

การเก็บภาษีโรงเรือน , ภาษีเงินได้ควรจะมีการลดหย่อนจากปัจจุบัน

ผู้ให้สัมภาษณ์ลำดับที่ 21 ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์ ดวงพรแมนชั่น, สถานที่ ถนนรัชดา ซ.รัชดา 3 ,
ระดับราคา 3500บาทต่อเดือน

1. ผลของสื่อส่งผลกระทบต่อโครงการ

ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์ดวงพรแมนชั่นทราบข่าวจากสื่อโทรทัศน์ ซึ่งผู้ประกอบการมี
ทัศนคติว่าจะมีการพัฒนาของโครงการใหม่ขึ้นมากมาย และจะส่งผลกระทบต่อโครงการด้านคู่แข่งทางการตลาดที่จะมี
จำนวนมากขึ้น

2. ผลดีและผลเสียต่อโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

ผลดี	ผลเสีย
1.ที่ดินและที่พัทอาศัยเจริญขึ้น	1.คนพลุกพล่านแออัดมากขึ้นในบริเวณใกล้เคียง
2.เดินทางสะดวกสบายและมีทางเลือกมากขึ้น	2.มีการแข่งขันสูงขึ้น
3.สามารถเพิ่มค่าเช่าได้	3.ต้องคอยพัฒนาสิ่งต่างๆของอพาร์ทเมนต์ตลอดเวลา

3. การบริหารจัดการของโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

การบริหารจัดการของโครงการ	ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า	หลังมีระบบรถไฟฟ้า
1.รูปแบบของการบริหารจัดการ	บริหารแบบครอบครัว	ต้องจัดให้เป็นองค์กรมากขึ้น
2.เงินทุน	เงินออม	เงินออม
3.ที่ดิน	เป็นมรดกตกทอด	เป็นมรดกตกทอด

4.การก่อสร้าง รูปแบบอาคาร	ก่อสร้างไม่แออัดมีบริเวณรอบอาคาร	ตกแต่งเพิ่มมากขึ้นใช้พื้นที่เดิมที่
5.กลุ่มเป้าหมาย	ลูกค้าทุกระดับ	ลูกค้าทุกระดับ
6.ความคุ้มทุน	จุดคุ้มทุนแล้ว เป็นเงินออมและที่ดินเป็นมรดกอีก	ไม่มีผลกระทบ
7.จุดแข็งของโครงการ		
8.จุดแข็งอ่อนของโครงการ	ใกล้แหล่งชุมชน	ใกล้แหล่งชุมชน
9.โอกาสของโครงการ	มีชั้นล่างว่าง	เปิดสิ่งอำนวยความสะดวกได้เช่นร้านสะดวกซื้อ ร้านซักรีด
10.อุปสรรคของโครงการ	มีการแข่งขันสูง-ปานกลาง	มีการแข่งขันมากขึ้น

4. ทิศทางการพัฒนาโครงการ

จะมีการเพิ่มการแข่งขันกันทางด้านบริการมากขึ้นเพื่อสร้างระดับความพึงพอใจให้กับลูกค้า เช่น เน้นด้านการเพิ่มการรักษาความสะอาด , การรักษาความปลอดภัยและการบริการที่เป็นมิตรมากขึ้น

5. การตัดสินใจเลือกทำเลในการลงทุน

เลือกทำเลที่ไม่ใกล้แหล่งชุมชนมากนักและมีสภาพแวดล้อมที่ดีเพราะที่ดินราคาไม่ค่อมแพง เข้าถึงง่ายและมีระบบสาธารณูปโภคพร้อม

6. ข้อเสนอแนะ

ควรมีการปรับปรุงสิ่งแวดล้อมและการจัดการบริการขนส่งในพื้นที่ที่สะดวกรวดเร็วโดยเฉพาะวินมอเตอร์ไซด์ควรจัดให้เป็นระเบียบมากขึ้นและลดค่าบริการเพราะมีคนใช้จำนวนมาก

ผู้ให้สัมภาษณ์ลำดับที่ 22 ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์ เจริญอพาร์ทเมนต์, สถานที่ ซ.รัชดา 1 , ระดับราคา 3,300บาทต่อเดือน

1. ผลของสื่อส่งผลกระทบต่อโครงการ

ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์เจริญอพาร์ทเมนต์ทราบข่าวจากการเริ่มมีการขุดถนน ซึ่งผู้ประกอบการมีทัศนคติว่าช่วงแรกการจราจรติดขัดมากแต่มีคนมาดูห้องพักมากขึ้น

2. ผลดีและผลเสียต่อโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

ผลดี	ผลเสีย
1.มีความต้องการลูกค้ามากขึ้นทำการตลาดลดลง 2.มีการขยายโครงการ 3.สามารถเพิ่มค่าเช่าได้	1.คนพลุกพล่านแออัดมากขึ้นในบริเวณใกล้เคียง 2.นำค่าใช้จ่ายการตลาดไปใช้ในการต่อเติม 3.ต้องคอยพัฒนาสิ่งต่างๆของอาพาร์ตเมนต์ตลอดเวลา

3. การบริหารจัดการของโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

การบริหารจัดการของโครงการ	ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า	หลังมีระบบรถไฟฟ้า
1.รูปแบบของการบริหารจัดการ	บริหารเป็นองค์กร	บริหารเป็นองค์กร
2.เงินทุน	เงินกู้สถาบันการเงิน	เงินกู้สถาบันการเงิน
3.ที่ดิน	ซื้อ	ซื้อ
4.การก่อสร้าง รูปแบบอาคาร	ก่อสร้างไม่แออัดมีบริเวณรอบอาคาร	ตกแต่งเพิ่มมากขึ้นใช้พื้นที่เต็มที่
5.กลุ่มเป้าหมาย	ลูกค้าทุกระดับ	ลูกค้าทุกระดับ
6.ความคุ้มทุน	12ปีคุ้มทุนและยังไม่คุ้มทุนเนื่องจากเสียดอกเบี้ย	12ปีคุ้มทุนและยังไม่คุ้มทุนเนื่องจากเสียดอกเบี้ย
7.จุดแข็งของโครงการ	ใกล้สถานีรถไฟฟ้า	ใกล้สถานีรถไฟฟ้า
8.จุดแข็งอ่อนของโครงการ	ใกล้แหล่งชุมชน	ใกล้แหล่งชุมชน
9.โอกาสของโครงการ	มีชั้นล่างว่าง	เปิดสิ่งอำนวยความสะดวกได้เช่น ร้านสะดวกซื้อ ร้านซักรีด
10.อุปสรรคของโครงการ	มีการแข่งขันสูง-ปานกลาง	มีการแข่งขันมากขึ้น

4. ทิศทางการพัฒนาโครงการ

การขยายโครงการกิจการมากขึ้น มีการแข่งขันสูงขึ้นควรลดการตกแต่งภายในห้อง แต่ไปเน้นการบริการด้านการบริการ รักษาความปลอดภัยมากขึ้น

5. การตัดสินใจเลือกทำเลในการลงทุน

ควรเลือกทำเลที่คนหนาแน่น แต่ไม่แออัดเกินไปนัก การคมนาคมเข้าออกสะดวก ถึงระบบรถไฟฟ้าได้ง่าย

6. ข้อเสนอแนะ

การสร้างอาคารอพาร์ทเมนต์ควรต้องคำนึงถึงสภาพแวดล้อม และการบริการมากขึ้น

ผู้ให้สัมภาษณ์ลำดับที่ 23 ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์ พาราไดซ์เพลส , สถานที่ ถนนช.รัชดา 1, ระดับราคา 3200บาทต่อเดือน

1. ผลของสื่อส่งผลกระทบต่อโครงการ

ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์ พาราไดซ์เพลส ทราบข่าวจากเพื่อนผู้ประกอบการ ซึ่งผู้ประกอบการคิดว่าสื่อจะส่งผลกระทบต่อการจองห้องพักของผู้พักอาศัยและมีการซื้อขายที่กันเยอะขึ้นเพื่อลงทุนด้านธุรกิจต่างๆ

2. ผลดีและผลเสียต่อโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

ผลดี	ผลเสีย
1.ที่ดินและที่พักราคาแพงขึ้น	1.ต้องคอยพัฒนาสิ่งต่างๆของอพาร์ทเมนต์ตลอดเวลา
2.มีความต้องการลูกค้ามากขึ้นทำการตลาดลดลง	2.ทำให้สร้างอาคารมากขึ้นขาดพื้นที่โล่ง
3.สามารถเพิ่มค่าเช่าได้	3.กลุ่มลูกค้ามีทางเลือกเยอะ

3. การบริหารจัดการของโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

การบริหารจัดการของโครงการ	ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า	หลังมีระบบรถไฟฟ้า
1.รูปแบบของการบริหารจัดการ	บริหารเป็นองค์กร	ต้องจัดให้เป็นองค์กรมากขึ้น
2.เงินทุน	ผู้สถาบันการเงิน	ผู้สถาบันการเงิน
3.ที่ดิน	เป็นมรดกตกทอด	เป็นมรดกตกทอด
4.การก่อสร้าง รูปแบบอาคาร	ก่อสร้างไม่แออัดมีบริเวณรอบอาคาร	ตกแต่งเพิ่มมากขึ้นใช้พื้นที่เดิมที่
5.กลุ่มเป้าหมาย	ลูกค้าทุกระดับ	ลูกค้าทุกระดับ

6.ความคุ้มค่า	ยังไม่คุ้มค่าเนื่องจากเสียดอกเบี้ย	ยังไม่คุ้มค่าเนื่องจากเสียดอกเบี้ย
7.จุดแข็งของโครงการ	ใกล้สถานีรถไฟและมีที่จอดรถ	ใกล้สถานีรถไฟและมีที่จอดรถ
8.จุดแข็งอ่อนของโครงการ	ใกล้แหล่งชุมชนแออัด สภาพแวดล้อมไม่ดี	ใกล้แหล่งชุมชนแออัด สภาพแวดล้อมไม่ดี
9.โอกาสของโครงการ	มีพื้นที่เหลือ	สามารถสร้างอาคารเพิ่มได้อีก
10.อุปสรรคของโครงการ	ดอกเบี้ยเงินกู้และภาษี	ดอกเบี้ยเงินกู้และภาษี

4. ทิศทางการพัฒนาโครงการ

พัฒนาโครงการเพื่อตอบสนองลูกค้า ควรจะต้องพิจารณาทำเลที่ตั้งโครงการเป็นสำคัญ ชุมชนหนาแน่น การคมนาคมสะดวก สิ่งแวดล้อมดีไม่มีมลภาวะ ควรเตรียมพื้นที่ไว้ขยายโครงการ

5. การตัดสินใจเลือกทำเลในการลงทุน

เลือกทำเลที่ราคาถูกพอสมควร , แผนขยายโครงการ , การก่อสร้าง รูปแบบเน้นความสวยงาม พอประมาณ และจัดพื้นที่ไม่ให้แออัดเกินไปนัก

6. ข้อเสนอแนะ

คำนึงถึงความคงทนของอาคาร โดยเฉพาะส่วนกลางเช่น โถงบันได , ฝ้า , ราวบันได , มีความคงทน และซ่อมง่าย

ผู้ให้สัมภาษณ์ลำดับที่ 24 ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์ บ้านฝ้ายคำ, สถานที่ ซ.รัชดา 3 , ระดับราคา 3,500บาทต่อเดือน

1. ผลของสื่อส่งผลกระทบต่อโครงการ

ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์บ้านฝ้ายคำทราบข่าวจากสื่อโทรทัศน์ซึ่งผู้ประกอบการมีทัศนคติว่าทำให้การจรรยาในช่วงแรกติดขัดมากผลกระทบต่อคนมาดูโครงการลดลง

2. ผลดีและผลเสียต่อโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

ผลดี	ผลเสีย
------	--------

1.ทำให้สะดวกต่อการเดินทาง	1.ทำให้สร้างอาคารมากขึ้นขนาดพื้นที่โล่ง
2.มีความคล่องตัวในการขนส่ง	2.มีการแข่งขันสูงขึ้นเพราะเดินทางสะดวก
3.ลดมลภาวะ ลดอากาศเป็นพิษ	3.กลุ่มลูกค้ามีทางเลือกเยอะ

3. การบริหารจัดการของโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

การบริหารจัดการของโครงการ	ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า	หลังมีระบบรถไฟฟ้า
1.รูปแบบของการบริหารจัดการ	บริหารแบบครอบครัว	ต้องจัดให้เป็นองค์กรมากขึ้น
2.เงินทุน	เงินออมและเงินกู้สถาบันการเงิน	เงินออม
3.ที่ดิน	เป็นมรดกตกทอด	เป็นมรดกตกทอด
4.การก่อสร้าง รูปแบบอาคาร	ตามแบบมาตรฐานโดยเคร่งครัด	ตามแบบมาตรฐานโดยเคร่งครัด ไม่มีการต่อเติมหรือเพิ่มจำนวนห้องพัก
5.กลุ่มเป้าหมาย	ลูกค้าทุกระดับ	ลูกค้าทุกระดับ
6.ความคุ้มทุน	10ปีดำเนินการ	ยังไม่คุ้มทุนเพราะเปิดมาได้ 6 ปี
7.จุดแข็งของโครงการ	ใกล้สถานีรถไฟฟ้า เข้าออกสะดวก	ใกล้สถานีรถไฟฟ้า เข้าออกสะดวก
8.จุดแข็งอ่อนของโครงการ	ไม่มีโฆษณา	ไม่มีโฆษณา
9.โอกาสของโครงการ	พื้นที่จำกัด	ไม่ได้ทำการเพิ่มเติม
10.อุปสรรคของโครงการ	สภาพแวดล้อมไม่ค่อยดีแออัด	สภาพแวดล้อมไม่ค่อยดีแออัด

4. ทิศทางการพัฒนาโครงการ

น่าจะมีคนพักอาศัยเพิ่มขึ้น แต่ต้องขึ้นอยู่กับการจัดการด้วยโดยเฉพาะเจ้าของโครงการ ต้องสุขภาพมารยาทดี ต้องปรับปรุงบุคลากรภายใน

5. การตัดสินใจเลือกทำเลในการลงทุน

เลือกทำเลที่เข้าถึงง่ายและมีระบบสาธารณูปโภคพร้อมและต้องใกล้สถานีรถไฟฟ้าซึ่งจะเหมาะสมกับการลงทุนในอนาคต

6. ข้อเสนอแนะควรมีสิ่งอำนวยความสะดวกมากขึ้นพร้อมกับอาคารที่มีงานระบบที่ดี

ผู้ให้สัมภาษณ์ลำดับที่ 25 ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์ มีชัยแมนชั่น, สถานที่ ซอย รัชดา 14 , ระดับราคา 4,500บาทต่อเดือน

1. ผลของสื่อส่งผลกระทบต่อโครงการ

ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์ มีชัยแมนชั่นทราบข่าวจากหนังสือพิมพ์รายวัน ว่าจะมีโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (MRTA) ซึ่งผู้ประกอบการมีทัศนคติว่าผลกระทบต่อโครงการจะมีราคาของที่ดินจะแพงขึ้น

2. ผลดีและผลเสียต่อโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

ผลดี	ผลเสีย
1.ทำให้มีการเติบโตทางการสร้างอพาร์ทเมนต์	1.มีการแข่งขันมากขึ้น
2.มีคนเข้ามาอาศัยมากขึ้น	2.แออัดมากขึ้น
3.สามารถเพิ่มค่าเช่าได้	3.มีการค้าขายมากขึ้น

3. การบริหารจัดการของโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

การบริหารจัดการของโครงการ	ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า	หลังมีระบบรถไฟฟ้า
1.รูปแบบของการบริหารจัดการ	บริหารแบบพี่น้อง	ต้องจัดให้เป็นองค์กรมากขึ้น
2.เงินทุน	กู้ธนาคาร	กู้สถาบันการเงิน
3.ที่ดิน	เช่า-ซื้อ	เช่า-ซื้อ
4.การก่อสร้าง รูปแบบอาคาร	สร้างได้มาตรฐาน	จะทำการต่อเติมอาคารเพื่อเพิ่มจำนวนห้อง
5.กลุ่มเป้าหมาย	ลูกค้าทุกระดับ	ลูกค้าที่น่าจะสามารถจ่ายค่าเช่าได้ตรงกำหนด
6.ความคุ้มทุน	ยังไม่คุ้มทุนเพราะลงทุนกับค่าที่ดิน	ยังไม่คุ้มทุนเพราะลงทุนกับค่าที่ดิน

	เยอะ	เยอะ
7.จุดแข็งของโครงการ	ใกล้สถานีรถไฟ	ใกล้สถานีรถไฟ
8.จุดแข็งอ่อนของโครงการ	ห้องพักน้อย	ห้องพักน้อย
9.โอกาสของโครงการ	จะขยายโครงการโดยซื้อที่ข้างเคียง	สามารถเพิ่มค่าเช่าได้
10.อุปสรรคของโครงการ	คนให้ความสนใจน้อย	คนให้ความสนใจมากขึ้น ต้องเลือกผู้เช่า

4. ทิศทางการพัฒนาโครงการ

ต้องพัฒนาทั้งด้านอาคารและบุคลากรภายใน

5. การตัดสินใจเลือกทำเลในการลงทุน

เลือกทำเลที่มีราคาที่ดินที่เหมาะสมไม่แพงจนเกินไป

6. ข้อเสนอนี้

กำหนดระยะเวลาก่อสร้างให้ชัดเจนเสร็จทันเวลากับการทำการตลาดล่วงหน้าก่อนโครงการเสร็จ

ผู้ให้สัมภาษณ์ลำดับที่ 26 ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์ บารอนแมนชั่น , สถานที่ ซ.รัชดา 3 , ระดับราคา 5,000บาทต่อเดือน

1. ผลของสื่อส่งผลกระทบต่อโครงการ

ผู้ประกอบการโครงการอพาร์ทเมนต์ บารอนแมนชั่น สื่อโทรทัศน์ ซึ่งผู้ประกอบการมีทัศนคติว่าทำให้การจราจรในช่วงแรกติดขัดมากผลกระทบต่อคนมาดูโครงการลดลง

2. ผลดีและผลเสียต่อโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

ผลดี	ผลเสีย
1.มีความต้องการลูกค้ามากขึ้นทำการตลาดลดลง	1.คนพลุกพล่านแออัดมากขึ้นในบริเวณใกล้เคียง
2.มีการขยายโครงการ	2.นำค่าใช้จ่ายการตลาดไปใช้ในการต่อเติม
3.สามารถเพิ่มค่าเช่าได้	3.ต้องคอยพัฒนาสิ่งต่างๆของอพาร์ทเมนต์ตลอดเวลา

3. การบริหารจัดการของโครงการเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

การบริหารจัดการของโครงการ	ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า	หลังมีระบบรถไฟฟ้า
1.รูปแบบของการบริหารจัดการ	บริหารเป็นองค์กร	บริหารเป็นองค์กร
2.เงินทุน	เงินกู้สถาบันการเงิน	เงินกู้สถาบันการเงิน
3.ที่ดิน	ซื้อ	ซื้อ
4.การก่อสร้าง รูปแบบอาคาร	ก่อสร้างไม่แออัดมีบริเวณรอบอาคาร	ตกแต่งเพิ่มมากขึ้นใช้พื้นที่เต็มที่
5.กลุ่มเป้าหมาย	ลูกค้าทุกระดับ	ลูกค้าทุกระดับ
6.ความคุ้มทุน	12ปีคุ้มทุนและยังไม่คุ้มทุนเนื่องจากเสียดอกเบี้ย	12ปีคุ้มทุนและยังไม่คุ้มทุนเนื่องจากเสียดอกเบี้ย
7.จุดแข็งของโครงการ	ใกล้สถานีรถไฟฟ้า	ใกล้สถานีรถไฟฟ้า
8.จุดแข็งอ่อนของโครงการ	ใกล้แหล่งชุมชน	ใกล้แหล่งชุมชน
9.โอกาสของโครงการ	มีชั้นล่างว่าง	เปิดสิ่งอำนวยความสะดวกได้เช่น
10.อุปสรรคของโครงการ	มีการแข่งขันสูง-ปานกลาง	มีการแข่งขันมากขึ้น

4. ทิศทางการพัฒนาโครงการ

การพัฒนาโครงการมีทิศทางที่ดีขึ้นมากและการกู้เพื่อขยายโครงการทำได้ง่ายขึ้นดอกเบี้ย

ลดลง

5. การตัดสินใจเลือกทำเลในการลงทุน

เลือกทำเลสร้างโครงการใหม่ควรขยายไปยังทำเลอื่นๆเพราะที่ดินมีราคาถูกลงกว่า

6. ข้อเสนอแนะ

การสร้างอาคารอพาร์ทเมนต์ควรต้องคำนึงถึงสภาพแวดล้อม , ความสวยงามของอาคารและจัดทิศทางของห้องใหม่เหมาะสมเพราะลูกค้าจะให้ความสำคัญมากขึ้น

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นายต่อศักดิ์ มีสุข เกิดเมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน พ.ศ. 2519 ที่กรุงเทพมหานคร ได้รับปริญญาสถาปัตยกรรมศาสตร์บัณฑิต จากมหาวิทยาลัยรังสิต เมื่อปีการศึกษา 2542 และได้เข้าศึกษาภาควิชาสถาปัตยกรรมศาสตร์ สาขาวิชาเคหการ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในปีการศึกษา 2547



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย