

## บทที่ 2

### แนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

รอบสถานีรถไฟโพธิ์นิมิตร ลักษณะของที่อยู่อาศัยก่อนข้างที่จะแออัดพอสมควร การพัฒนายังมีไม่มากนัก เมื่อเทียบกับพื้นที่บริเวณใกล้เคียง ในอนาคตอันใกล้ที่กำลังจะมีปัจจัยด้านต่าง ๆ ที่น่าจะผลักดันให้พื้นที่บริเวณรอบ ๆ สถานีรถไฟโพธิ์นิมิตรมีศักยภาพในการพัฒนาทางด้านที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ อาทิเช่น โครงการผังปรับปรุงโครงสร้างทางรถไฟชานเมืองของกรุงเทพ บริเวณวงเวียนใหญ่-มหาชัย โดยเฉพาะโครงการรถไฟและถนนยกระดับในเขตกรุงเทพมหานครที่มีสถานีรถไฟโพธิ์นิมิตรเป็นสถานีปลายทางรวมถึงการที่อาจจะได้รับแรงผลักดันทางด้านธุรกิจอันเนื่องมาจากพื้นที่ใกล้เคียงนอกจากนี้ยังอาจที่จะได้รับอิทธิพลจากศูนย์กลางทางธุรกิจของกลางทางธุรกิจของกรุงเทพ (CBD) ทั้งนี้ก็เนื่องมาจากระบบการคมนาคมขนส่งที่กำลังจะเกิดขึ้นมีความสะดวกรวดเร็วและมีทางเลือกมากยิ่งขึ้น

สิ่งเหล่านี้ น่าที่จะก่อให้เกิดศักยภาพต่อการพัฒนาทางด้านที่อยู่อาศัยของประชากร บริเวณนี้พอสมควร รวมถึงเพื่อเป็นการปรับตัวให้มีความเหมาะสมแก่สถานการณ์อยู่ตลอดเวลา

#### 2.1 แนวความคิดและงานวิจัยเกี่ยวกับผลกระทบของการคมนาคมขนส่งต่อการใช้ที่ดิน

การคมนาคมจะเป็นตัวเชื่อมโยงกิจกรรมการใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ โดยแบ่งรูปแบบการคมนาคมได้หลายทาง ได้แก่ ทางถนน ทางรถไฟ ทางทะเล ทางอากาศ และทางเท้า เพื่อที่จะสามารถเดินทางติดต่อกันได้สะดวก (Blunder and Black 1971 : 4) โดยที่การขนส่งและการใช้ที่ดินจะมีความสัมพันธ์และมีอิทธิพลซึ่งกันและกัน เมื่อสิ่งหนึ่งเปลี่ยนแปลงไปก็จะมีผลกระทบต่อสิ่งหนึ่งด้วย ถ้าระบบการขนส่งเปลี่ยนแปลงไปจะทำให้การใช้ที่ดินเปลี่ยนแปลงไป และเมื่อการใช้ที่ดินเปลี่ยนแปลงไปก็จะทำให้ระบบการขนส่งเปลี่ยนแปลงไปด้วย ซึ่งลักษณะความสัมพันธ์ดังกล่าวนี้ทำให้สามารถคาดคะเนการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในอนาคตได้ โดยศึกษาจากการเปลี่ยนแปลงด้านการขนส่งของเมือง ทั้งนี้ในกรณีที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลงพิเศษอื่นใดเกิดขึ้นมาพร้อมกัน (Needham 1977 : 132)

Meyer et al (1966 : 170) ได้กล่าวถึงการเปลี่ยนแปลงรูปแบบที่พักในเมืองว่าเกิดเนื่องมาจากการเพิ่มจำนวนประชากร การเปลี่ยนแปลงรายได้ และการปรับปรุงระบบคมนาคม และ Gottman (1961 : 133) ได้กล่าวไว้ว่า การปรับปรุงการคมนาคมนั้นจะทำให้ที่ดินมีราคาสูงขึ้น แนวโน้มที่จะเลือกพื้นที่เพื่ออยู่อาศัยมากขึ้น และก่อให้เกิดการพัฒนาพื้นที่มากขึ้น

## 2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างการขนส่งกับการใช้ที่ดิน

Pederson (E.O. Pederson, *Transportation in Cities* Pergamon Press: 1980, p17-19) ได้แบ่งการใช้ที่ดินในเขตเมืองเป็น 2 เขตใหญ่ ๆ ได้แก่ เขตเศรษฐกิจทางธุรกิจ (Central Business District) และเขตนอกศูนย์กลางทางธุรกิจ ซึ่งมีการใช้ที่ดินในลักษณะเพื่อการอุตสาหกรรมและที่อยู่อาศัย แต่การใช้ที่ดินทั้ง 2 เขต สามารถเปลี่ยนแปลงได้ตลอดเวลาโดยมีเส้นทางการคมนาคมขนส่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงกล่าวคือ เมื่อมีเส้นทางการคมนาคมตัดผ่านพื้นที่ใด การใช้ที่ดินบริเวณนั้นย่อมเกิดการเปลี่ยนแปลงไปเป็นพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัย หรือเพื่อการอุตสาหกรรม สำหรับตัวอย่างในประเทศไทย ได้แก่ สถานีหลักสี่ อยู่ห่างจากกรุงเทพ 18 กิโลเมตรเป็นสถานีที่มีผู้ใช้บริการมากสถานีหนึ่ง เพราะตามเส้นทางถนนแจ้งวัฒนะถึงห้าแยกปากเกร็ดและถนนรามอินทรา มีหมู่บ้านจัดสรรเกิดขึ้นอย่างรวดเร็วเป็นจำนวนมาก อีกทั้งมีหน่วยราชการ วัด และสถาบันการศึกษา เช่น มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช การสื่อสารแห่งประเทศไทย โรงเรียนเทคนิครัตนโกสินทร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒบางเขน การไฟฟ้า เป็นหน่วยงานที่อยู่รอบ ๆ สถานีมีระยะทางไม่กี่กิโลเมตรที่ผู้โดยสารสามารถมาใช้บริการ สถานีคลองรังสิตและสถานีตลาดรังสิต อยู่ห่างจากกรุงเทพ 28 และ 29 กิโลเมตร ตามลำดับ รังสิตอยู่ในกรุงเทพมหานคร แต่เดิมนั้นประชาชนใช้ลำคลองเป็นหลักในการเดินทางมายังสถานีรังสิต แต่ปัจจุบันลำคลองมีการถมและตื้นเขินไปแล้ว สถานีรังสิตจึงกลายเป็นสถานีอับที่ประชาชนเสื่อมความนิยมในการใช้ลงไป และนอกจากนี้ยังมีถนนที่ตัดผ่านจากรังสิตไปปทุมธานี และมีหมู่บ้านจัดสรรกำลังจะเกิดขึ้นตลอดแนวจนถึงสะพานนวพลวิ และตัวรังสิตเองก็เป็นที่ตั้งของหมู่บ้านรัตนโกสินทร์ด้วย ดังนั้นสถานีตลาดรังสิตในปัจจุบันจึงมีผู้ใช้บริการมากขึ้น เนื่องจากเป็นย่านการค้าขาย และสะดวกในการเดินทางไปมามากกว่าสถานีรังสิต การรถไฟฟ้า จึงได้มีความคิดจะยุบสถานีรังสิตไปรวมไว้ที่สถานีตลาดรังสิตในอนาคตด้วย เป็นต้น (เมษยา ชนะวรรณ. "การศึกษารูปแบบการเดินทางประจำวันของผู้โดยสารรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่เกี่ยวข้อง". วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536 หน้า 61-62)

ฉัตรชัย พงศ์ประยูร (ฉัตรชัย พงศ์ประยูร, *ภูมิศาสตร์เมือง* กรุงเทพฯ สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช, 2527) ได้อธิบายถึงความสำคัญของระบบการคมนาคมขนส่งว่าหากปราศจากการคมนาคมขนส่ง ลักษณะการใช้ที่ดินประเภทต่างๆ คงจะไม่เกิดขึ้น ทั้งนี้เพราะการคมนาคมขนส่งช่วยอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนที่ของคนและสินค้าช่วยให้เกิดการรวมตัวของแรงงาน เป็นแหล่งที่ช่วยให้เกิดการแลกเปลี่ยนค้าขายสินค้ากัน และทำให้บริเวณต่าง ๆ ภายในเมืองมีรูปแบบที่ผิดกันไปตามบทบาทหน้าที่ โดยมีเส้นทางการคมนาคมเป็นตัวกลางเชื่อมกิจกรรมต่าง ๆ เข้าด้วยกัน ดังนั้นการคมนาคมภายในเมืองจึงเกิดขึ้น เพราะความจำเป็นทางด้านการพึ่งพาซึ่งกันและกัน

ระหว่างแหล่งผลิตและผู้บริโภค และการขนถ่ายย้ายแหล่ง โดยมีเส้นทางเชื่อมจุดเริ่มต้นและปลายทาง และยานพาหนะสำหรับเคลื่อนที่ทั้งนี้การเคลื่อนที่ แบ่งออกเป็น 4 แบบ คือ

- 1). จุดเริ่มต้นและปลายทางอยู่ภายในเมือง (internal-internal)
- 2). จุดเริ่มต้นอยู่ภายในเมือง แต่ปลายทางอยู่นอกเมือง (internal-external)
- 3). จุดเริ่มต้นอยู่นอกเมือง แต่ปลายทางอยู่ภายในเมือง (external-internal)
- 4). การเคลื่อนที่เพียงผ่านตัวเมืองเท่านั้น (external-external)

### 2.3 แนวความคิดในเรื่องการเลือกบริเวณที่อยู่อาศัย

Jay Siegel (Hirsch 1973 : 56-57) ได้กล่าวถึงหลักเกณฑ์ในการเลือกที่อยู่อาศัยว่ามีปัจจัยที่สำคัญอยู่ 3 ประการ คือ

1. ความสะดวกในการเข้าถึง (Accessibility)
2. คุณภาพของสิ่งแวดล้อม เช่น ลักษณะทางสังคมของชุมชน สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ บริการสาธารณะสำหรับชุมชน ความพึงพอใจที่ได้รับจากที่ตั้งนั้น เป็นต้น
3. ลักษณะที่ดินที่ใช้ในการปลูกบ้านและทำเลที่ตั้ง

2.4 แนวความคิดในเรื่องของศักยภาพในการพัฒนาที่อยู่อาศัยบริเวณรอบสถานีรถไฟอันเนื่องมาจากโครงการรถไฟฟ้าในรูปแบบต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

จากบทความ “จับกำลังซึ่งมากกว่า 1 ล้านคน หลังเนรมิต 19 จุดตัดรถไฟฟ้าผู้เชี่ยวชาญ/เอกชนชี้รถไฟฟ้า บูมธุรกิจพัฒนาที่ดิน” (ฐานเศรษฐกิจ ปีที่ 16 ฉบับที่ 978 วันที่ 9-12 มีนาคม 2539) ได้มีการแสดงความคิดเห็นดังนี้

ดร. สุวัฒน์ วาณิสฺบุตร ผู้อำนวยการกองโครงการพื้นฐาน สถาปณ์ กล่าวถึงทำเลธุรกิจและที่อยู่อาศัยเมื่อระบบรถไฟฟ้าแจ้งเกิดว่า ปัจจุบันการเพิ่มของรถยนต์มีมากขึ้นถนนที่ก่อสร้างขึ้นมาไม่เพียงพอและไม่สามารถขยายเพิ่มหรือเปลี่ยนสภาพเป็นทางด่วนได้ยาก เนื่องจากการสร้างถนนตั้งแต่เริ่มต้นสร้างเป็นถนนช่วงสั้นๆ ผลก็คือจะต้องนำระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเข้ามาใช้ในประเทศไทยขณะนี้ได้มีการดำเนินงานด้วยกัน 3 โครงการหลักๆ คือรถไฟฟ้า รฟม. ธนาฯ และโฮปเวลล์จะส่งผลคือต่อธุรกิจพัฒนาที่ดินในอนาคตตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าและ เฉพาะจุดตัดของโครงการตั้งแต่ 2 เส้นทางหรือ 3 เส้นทาง ยิ่งส่งผลดีเป็นทวีคูณและสำหรับจุดตัดรถไฟฟ้าที่มีศักยภาพในการพัฒนาที่ดินจะอยู่ในย่านธุรกิจที่สำคัญ เช่น ย่านอโศก สุขุมวิท หัวลำโพงและ

บางชื่อ ฯลฯ ส่วนแนวเส้นทางที่ไม่ใช่จุดตัด โดยเฉพาะสถานีขึ้น-ลงผู้โดยสารและบริเวณปลายเส้นทางรถไฟฟ้าน่าจะพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัย

“ข้อแตกต่างของการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าในประเทศไทยกับต่างประเทศ ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาในการจัดวางผังในการพัฒนาพื้นที่บริเวณแนวเส้นทางรถไฟฟ้า คือ ในต่างประเทศระบบรถไฟฟ้าจะเป็นตัวนำไปสู่การพัฒนาเพราะเมื่อมีการก่อสร้างรางรถไฟฟ้าแล้ว ถึงจะมีการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในด้านต่างๆ โดยการจัดวางผังการใช้ประโยชน์พื้นที่รวม ส่วนในประเทศไทยนั้น การก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าตามมาหลังจากมีการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์แล้วเนื่องจากถนนเป็นตัวชี้นำในการพัฒนาก่อนที่จะมีการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้า ดังนั้นการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ จึงค่อนข้างมีข้อจำกัด” ดร. สุวัฒน์ วาณิชบุตรกล่าว

รศ. มานพ พงศทัต อาจารย์ประจำคณะสถาปัตยกรรม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ผู้ที่ได้รับฉายาว่า “เสาหลักธุรกิจพัฒนาที่ดิน” ให้ความเห็นในอนาคตทำเลที่มีศักยภาพในการพัฒนาจะอยู่ในแนวระบบคมนาคมหลัก ๆ 3 โครงการ คือ ถนนวงแหวนรอบนอกกทม. ทางด่วนยกระดับและระบบรถไฟฟ้าเฉพาะทำเลบริเวณสถานีและจุดขึ้น-ลงและในบริเวณใกล้เคียง เป็นทำเลทองที่มีศักยภาพเหมาะสมแก่การลงทุนและจะเกิดการเปลี่ยนแปลงในการพัฒนา กล่าวคือ เขตเมืองชั้นกลางจะเริ่มมีบทบาทน้อยลง เพราะการต่อเชื่อมของระบบคมนาคมออกสู่รอบนอกของเมืองจะเปลี่ยนเป็นการพัฒนาประเภทคอมเพล็กซ์ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการค้า พาณิชยกรรม เช่น อาคารสำนักงาน โรงแรม และสถานบันเทิงต่าง ๆ ส่วนเขตชานเมือง จะถูกพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัย โดยเฉพาะตามสถานีขึ้น-ลงของรถไฟฟ้า

ดร. คำรบดลักษ์ สุรัสวดี รองผู้อำนวยการสำนักงานเลขานุการคณะกรรมการจัดระบบขนส่งขนาดใหญ่ (สจข.) กล่าวถึงแนวโน้มการพัฒนาที่ดินใน 19 จุดตัดว่า โอกาสในการพัฒนาจะมีมากกว่าจุดอื่น เนื่องจากเป็นจุดที่มีความสะดวกในการเดินทางของประชาชน และในอนาคตจะกลายเป็นศูนย์กลางธุรกิจแห่งใหม่หรือซิปี้ดี โดยเฉพาะในจุดที่มีประชาชนเดินทางผ่านจำนวนมาก ๆ เช่น อโศก สุขุมวิท รัชโยธิน วงเวียนใหญ่ ฯลฯ

จากบทความ “สถานีรถไฟฟ้าเกิด..... จุดราคาที่ดินพุ่งลิ่ว” (ฐานเศรษฐกิจ ปีที่ 16 ฉบับที่ 963 วันที่ 17- 19 มกราคม 2539) ได้มีการแสดงความคิดเห็นดังนี้

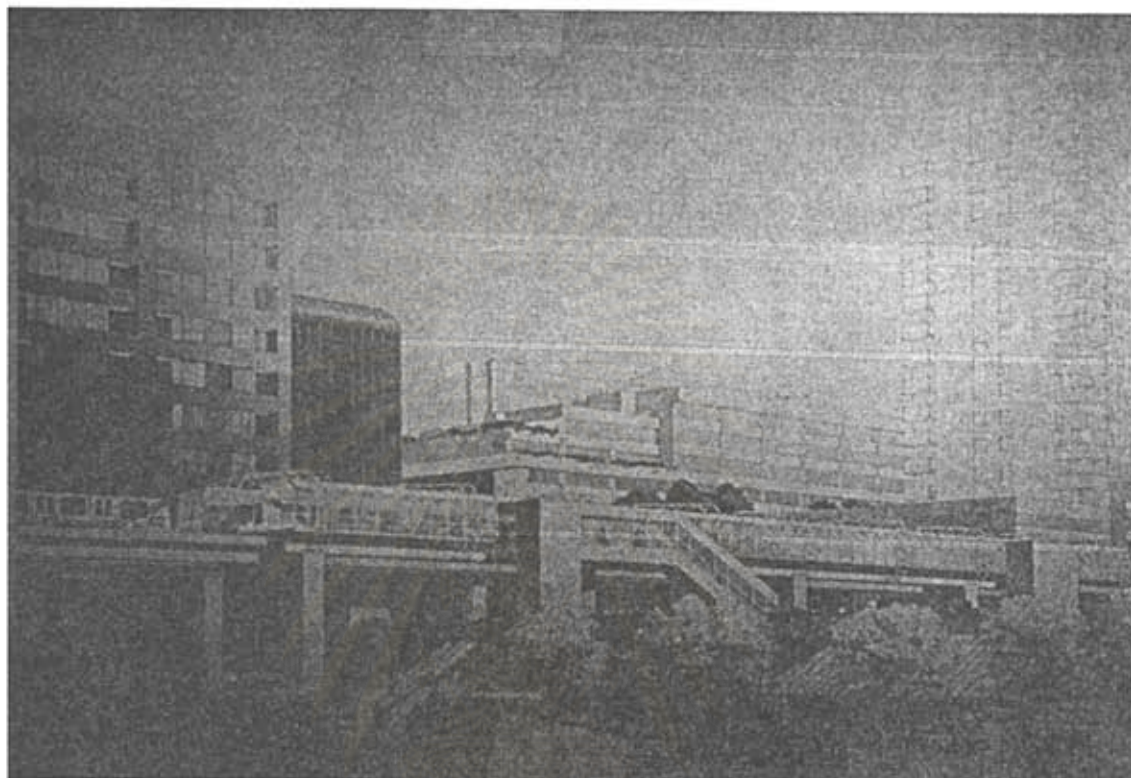
ผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับระบบรถไฟฟ้ารายหนึ่งได้ให้ความเห็นว่าพื้นที่ตั้งสถานีรถไฟฟ้าในแต่ละแห่งจะกินเนื้อที่ราวประมาณ 200 เมตร และกว้างประมาณ 22 เมตร โดยพื้นที่ส่วนนี้หากประชาชนไม่ยินยอมทางการก็จะต้องออกกฎหมายเวนคืนที่ดิน แต่หากสามารถเจรจาตกลงราคากันได้ก็ไม่จำเป็นต้องออกกฎหมายบังคับ โดยจ่ายตามข้อกำหนดของกฎหมายเวนคืนที่ดินที่กำลังจะเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา สำหรับรถไฟฟ้าลอยฟ้าและบนดินก็คงจะต้องใช้ตามข้อกำหนด

พระราชบัญญัติเวนคืนที่ดิน พ.ศ. 2530 อย่างไรก็ตามเมื่อเปรียบเทียบข้อดีข้อเสียแล้ว ประชาชนที่เป็นเจ้าของที่ดินจะได้ประโยชน์มากกว่าเสีย กล่าวคือ เมื่อมีสถานีรถไฟฟ้่าตั้งอยู่บนพื้นที่ใดมูลค่าของพื้นที่บริเวณนั้นจะเพิ่มขึ้นอีกกว่า 9 เท่าตัว เพราะเป็นจุดชุมนุมชนโดยเจ้าของที่ดินสามารถนำไปพัฒนาในรูปแบบต่าง ๆ ได้มากมาย เช่นอาคารที่พักอาศัย อาคารสำนักงาน เนื่องจากสะดวกในการเดินทางอย่างมาก

สำหรับราคาที่ดินบริเวณที่จะเป็นที่ตั้งสถานีรถไฟฟ้่าสายต่าง ๆ ในปัจจุบันมีราคาดังต่อไปนี้ ซอยสุขุมวิท 101 ราคา 30,000-50,000 บาท/ตารางวา สุขุมวิท 103 ราคา 30,000-120,000 บาท/ ตารางวา ถนนเจริญกรุง ราคา 180,000-350,000 บาท/ตารางวา ถนนประชาธิปไตย ราคา 130,000-180,000 บาท/ตารางวา ถนนราษฎร์บูรณะ ราคา 35,000-100,000 บาท/ตารางวา ดิศชอยยมราช ราคา 300,000 บาท/ตารางวา ย่านเจริญกรุงติดแม่น้ำเจ้าพระยา ราคา 350,000-500,000 บาท/ตารางวา

ภายในระยะเวลาไม่เกินอีก 5-10 ปี รถไฟฟ้่าทั้งระบบใต้ดินและบนดินใน 5 สายทาง ก็จะเริ่มทยอยออกมาวิ่งอวดโฉมให้ชาวทอม. ได้ใช้บริการอย่างเต็มที่ หลังจากที่คนนั่งติดแข็งก้อยู่บนห้องถนนมานาน นอกจากนี้ รูปแบบการพัฒนาที่ดินตามบริเวณจุดขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้่าทั้ง 5 สายทางดังกล่าวจะพลิกจากหน้ามือเป็นหลังมือ ที่สำคัญหากผู้ประกอบการรายไหนไหวตัวทันสามารถจับจองพื้นที่ตามจุดขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้่าได้สักแปลง หากนับถอยหลังอีกเพียงไม่กี่ปีพื้นที่บริเวณนั้นจะเพิ่มค่าข้่งกว่าทอง

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาพที่ 2.1 ลักษณะของอาคาร สิ่งปลูกสร้างและที่อยู่อาศัยที่เกิดขึ้นบริเวณรอบสถานีรถไฟ  
ที่ VANCOUVER CANADA

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาพที่ 2.2 ลักษณะของอาคาร สิ่งปลูกสร้างและที่อยู่อาศัยที่เกิดขึ้นบริเวณรอบสถานีรถไฟ  
ที่ LILLE FRANCE



ภาพที่ 2.3 ลักษณะของอาคาร สิ่งปลูกสร้างและที่อยู่อาศัยที่เกิดขึ้นบริเวณรอบสถานีรถไฟ  
ที่ OSAKA JAPAN

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



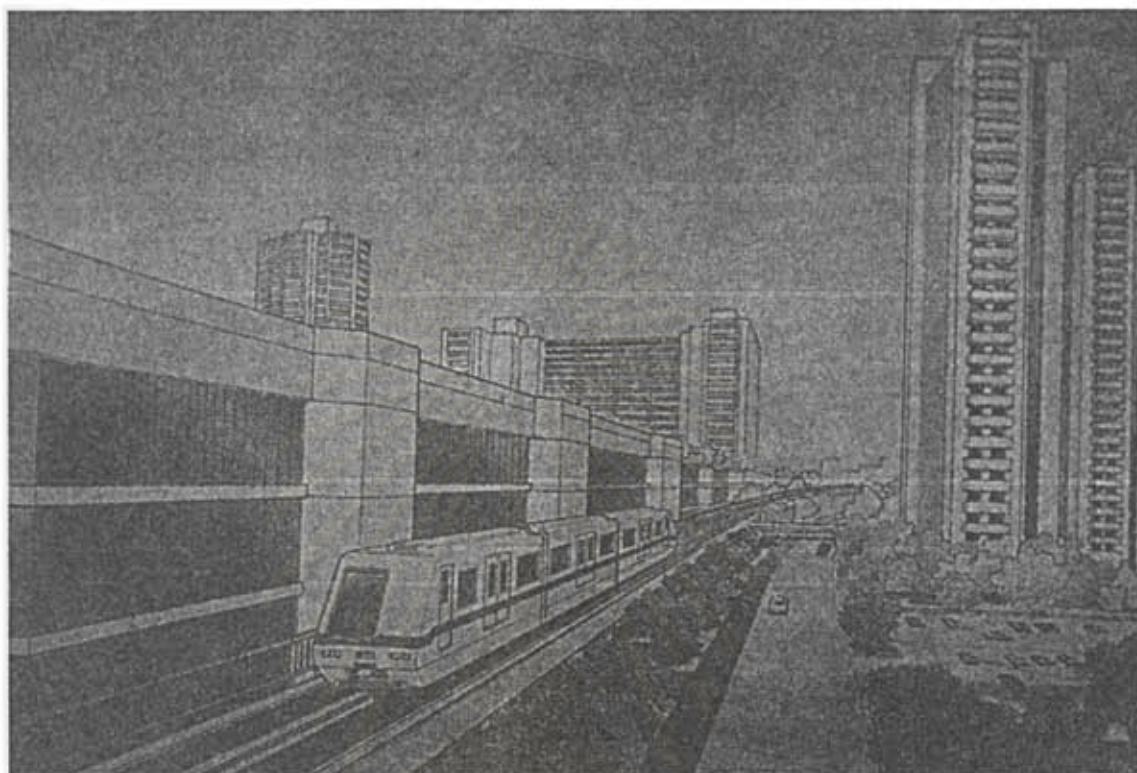


ภาพที่ 2.4 ตึกขณะของอาคาร ตึ่งปลูกสร้างและที่อยู่อาศัยที่เกิดขึ้นบริเวณรอบสถานีรถไฟ  
ที่ KOBE PORT ISLAND JAPAN



ภาพที่ 2.5 ลักษณะของอาคาร สิ่งปลูกสร้างและที่อยู่อาศัยที่เกิดขึ้นบริเวณรอบสถานีรถไฟ  
ที่ CHIBA JAPAN

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาพที่ 2.6 ลักษณะของอาคาร สิ่งปลูกสร้างและที่อยู่อาศัยที่เกิดขึ้นบริเวณรอบสถานีรถไฟ  
ที่ CHIBA JAPAN

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากบทความ “เสนอโบนัสพิเศษ แนวนวดไฟฟ้า/วงใจเอกชน” (ฐานเศรษฐกิจ ปีที่ 16 ฉบับที่ 967 วันที่ 31 ม.ค.-2 ก.พ. 2539)

มาตรการพิเศษอีกประการหนึ่งของคณะผู้เชี่ยวชาญเอ็มไอที เสนอให้มีระบบการให้สิ่งดึงดูดใจสำหรับการพัฒนา คือ เอฟ.เอ.อาร์. ในพื้นที่รอบ ๆ ระบบขนส่งมวลชนและสถานีขึ้นลงรถไฟฟ้าและโครงการของเอกชนที่พัฒนารูปแบบตอบสนอง และทำประโยชน์ให้กับสาธารณะ ดังนี้ Transit Bonus Zones ก็พื้นที่รอบ ๆ จุดที่มีรถขนส่งมวลชนหยุด หรือเปลี่ยนถ่ายระบบขนส่งต่าง ๆ เช่น จากทางรถไฟทางเร็วในเขตนี้จะมีการให้สิทธิพิเศษของ FAR ต่าง ๆ ในหลายรูปแบบให้โบนัสเอฟ.เอ.อาร์. เพิ่มในอัตรา 2:1 กับโครงการก่อสร้างที่อยู่อาศัยในเขตที่กำหนดไว้ว่ามีงานมากกว่าจำนวนที่พักอาศัยรวมไปถึงโครงการของเอกชนสร้างงานในเขตที่มีบ้านที่อยู่อาศัยมากกว่าจำนวนแหล่งงานขณะเดียวกันต้องมีรางวัลพิเศษสำหรับโครงการของเอกชนที่ยอมให้พื้นที่ในโครงการบางส่วนเป็นที่ว่างโล่ง เพื่อเพิ่มจำนวนของสวนและที่ว่างโล่งในกรุงเทพฯ ให้เพิ่มมากขึ้น

อย่างไรก็ตามแนวนวดไฟฟ้าที่พาดผ่าน โดยเฉพาะบริเวณสถานีจุดขึ้น-ลงจะเป็นจุดเปลี่ยนที่สำคัญของธุรกิจพัฒนาที่ดินเหมือนดังเช่นในต่างประเทศ ที่บริเวณนี้จะเป็นแหล่งรวมของศูนย์กลางธุรกิจ และศูนย์กลางด้านการค้าที่สำคัญ รวมไปถึงที่พักอาศัยใกล้เคียงในรัศมีที่อยู่บริเวณพื้นที่รอบ ๆ สถานีรถไฟฟ้า

จากบทความ “คำรบลักซ์-เบิด 18 ขุมทองรถไฟฟ้า” (ฐานเศรษฐกิจปีที่ 15 ฉบับที่ 949 วันที่ 29 พ.ย.-1 ธ.ค. 2538)

พลิก 18 จุดทำเลทองสถานีขึ้น-ลง รถไฟฟ้า “คำรบลักซ์ สุรัสวดี” เข้มภาครัฐเตรียมหากลยุทธ์เปิดช่องทางเอกชนเข้าร่วมพัฒนาที่ดิน ชี้มูลค่าที่ดินหลังการพัฒนาพุ่งพรวด

ดร. คำรบลักซ์ สุรัสวดี รองผู้อำนวยการสำนักงานเลขานุการคณะกรรมการจัดระบบขนส่งขนาดใหญ่กล่าวในงานสัมมนาอสังหาริมทรัพย์ ดัชนิหลักทรัพย์ชี้เศรษฐกิจปี 2539 ถึงโอกาสในการพัฒนาที่ดินกับระบบขนส่งมวลชนว่า บริเวณจุดตัดโครงการขนาดใหญ่ทั้ง 3 โครงการ ได้แก่ รถไฟฟ้าบีทีเอส รถไฟฟ้ามหานครหรือรฟม. และไฮปเวลล์รวมไปถึงโครงการส่วนต่อขยาย และเส้นทางใหม่ของระบบขนส่งมวลชนในอนาคต ทำให้มองภาพได้ว่า จะมีบริเวณพื้นที่จุดตัดโครงข่ายดังกล่าวถึง 18 จุด ที่จะกลายเป็นทำเลทองที่มีศักยภาพสูงในการพัฒนาที่ดินในอนาคต

จากบทความ “แนะเวนคืนวงใหญ่ ขึ้นสถานีร่วม” (ฐานเศรษฐกิจ ปีที่ 15 ฉบับที่ 955 วันที่ 20-22 ธันวาคม 2538)

“คำรบลักซ์” หนุนสร้างสถานีร่วมจุดตัดส่วนต่อขยาย 3 โครงการรถไฟฟ้า ขนาดยักษ์ ประเดิมแห่งแรกที่จุดตัดวงเวียนใหญ่ในเบื้องต้น คาดต้องใช้ที่ดินทั้ง หมด 12 ไร่ ประมาณการว่า

หลังจากสถานีร่วม ณ วงเวียนใหญ่เกิดขึ้น จะมีผู้ใช้บริการมากถึงวันละ 2.4 แสนคน จุดให้วงเวียนใหญ่กลายเป็นท่ารถของ

ดร. กำรบถักดิ์ สุรัสวดี รองเลขาธิการคณะอนุกรรมการจัดระบบขนส่งขนาดใหญ่ (องช.) เปิดเผยกับ “ฐานเศรษฐกิจ” ถึงแนวความคิดที่จะสร้างสถานีร่วมบริเวณจุดตัด ของ 3 โครงการยักษ์คือ โครงการขยายโครงการไฮปเวสต์ และโครงการรถไฟฟ้าผ่านมหานคร (รฟม.) ในส่วนต่อขยาย ว่าโดยจุดแรกที่จะหยิบมาดำเนินการก่อสร้างเป็นสถานีร่วมคือ จุดตัดวงเวียนใหญ่

“การจะได้ที่ดิน 12 ไร่มาก่อสร้างเป็นสถานีร่วมมี 2 แนวทาง คือเวนคืนที่ดินหรืออาจจะมีเอกชนบางรายที่มีที่ดินมากบริเวณนั้นอยากให้สถานีเกิดขึ้นติดกับที่ดินตัวเองอาจจะบริจาคให้บางส่วน ก็จะนำมาพิจารณาร่วมกัน โดยยึดผลประโยชน์แห่งรัฐเป็นหลัก ซึ่งเมื่อสถานีร่วมเกิดขึ้นแล้ว ประมาณการว่าจะมีผู้มาใช้บริการผ่านวงเวียนใหญ่ หรือเคลื่อนย้ายในการเดินทางของประชาชนที่บริเวณวงเวียนใหญ่ จะมีถึง 240,000 คนต่อวัน มากกว่าที่ย่านหมอชิตซึ่งมีเพียง 180,000 คนต่อวัน ซึ่งจะเป็นจุดที่สามารถเชื่อมต่อกับย่านสีลม โดยรถไฟฟ้าสายสีเขียวได้อย่างสะดวก และจะกลายเป็นท่ารถของในอนาคต เนื่องจากราคาที่ดินบริเวณนั้นที่คิดถนน ปัจจุบันราคาประมาณ 100,000 บาท/ตร.ว. เมื่อก่อสร้างสถานีเสร็จราคาที่ดินจะสูงขึ้นอีกประมาณ 9 เท่าตัว”

ทั้งนี้การสร้างสถานีร่วมจะเกิดประโยชน์อย่างมหาศาลแก่ประชาชนที่จะได้รับความสะดวกในการเดินทางมากยิ่งขึ้น เนื่องจากสถานีแห่งหนึ่งไปยังสถานีอีกแห่งหนึ่งได้รวดเร็วขึ้น ซึ่งในต่างประเทศก็นิยมทำกัน เช่น ที่เมืองชินชุง ประเทศญี่ปุ่นก็ทำมาแล้ว

จากบทความ “เจ้าของที่ดินสุขุมวิทเกาะติดชานชาลา ชิงผลกำไรท่ารถของ จุดตัดสถานี” (ประชาชาติธุรกิจ วันจันทร์ที่ 12- วันพุธที่ 14 มิถุนายน พ.ศ. 2538)

เจ้าของที่ดินแปลงงามย่านสุขุมวิทคาจุก เกาะติดรถไฟฟ้าชานชาลาผลกำไรท่ารถกลางเมืองครั้งใหญ่ กลุ่มศรีไทยเรียลตี้ฯ ถึงจุดโครงการใหม่หลังเลือกตั้งเสร็จ ๗ ไร่ครึ่งแนวตลาดใหม่พร้อมเร่งปิดขายโครงการเก่า “ไจนต์ แลงก์ วุฒัน” จับมือ “สินธุ โพล์ โมเดลล์” วิเคราะห์ผลกระทบ 3 โครงการขนาดใหญ่ รฟม. ชานชาลาไฮปเวสต์เกิด ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ก็คึกคักแน่ เปิดไทยจุดตัดสถานีรถไฟฟ้าท่ารถของทั่วกรุง

เมื่อเร็ว ๆ นี้บริษัทที่ปรึกษาธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ “ไจนต์ แลงก์ วุฒัน” ได้เสนอผลวิจัยร่วมกับบริษัทสินธุ โพล์ โมเดลล์ ศึกษาถึงผลกระทบของโครงการรถไฟฟ้า สรุปว่า จะมีผลต่อตลาดพัฒนาที่ดินมากทั้ง 4 ประเภท คือ ตลาดอาคารสำนักงาน ที่อยู่อาศัย ศูนย์การค้า และโรงแรม ด้วยการพิจารณาจาก 3 ปัจจัยคือ ระดับการใช้บริการ การเปลี่ยนแปลง วิถีเดินทาง และการจราจรที่ดีขึ้น เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงจากการใช้รถยนต์ส่วนตัวมาเป็นการใช้บริการขนส่งมวลชน

อย่างไรก็ตามอัตราการเติบโตของที่อยู่อาศัยขณะการก่อสร้างรถไฟฟ้าจะมีความแตกต่างจากอาคารสำนักงาน เนื่องจากความต้องการหลบปัญหาการจราจรโดยหันมาพักอาศัยในเขตย่านซีบีดี เมื่อปลายปี 2537 ที่ผ่านมามีเขตซีบีดีมีคอนโดมิเนียมระดับหรูจับกลุ่มตลาดบนกว่า 10,000 ยูนิต มีคอนโดฯ ให้เช่ากว่า 7,000 ตารางเมตรและเซอร์วิสอพาร์ทเมนต์กว่า 3,000 ยูนิต และคาดว่ามีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้นกว่านี้ เมื่อรวมกับโครงการคอนโดฯ ในซีบีดีทั้งหมด 96 โครงการที่อยู่ระหว่างการเสนอแผนงาน จะทำให้มีทั้งสิ้นถึง 29,000 ยูนิต และจากการสำรวจผู้ซื้อแล้วพบว่าส่วนใหญ่ที่ตัดสินใจเนื่องจากต้องการระยะเวลาการเดินทาง

จากบทความ “รถไฟฟ้า/ ทางด่วนปลุกชีพธุรกิจที่ดิน” (ฐานเศรษฐกิจ ปีที่ 15 ฉบับที่ 939 วันที่ 25-27 ตุลาคม 2538)

หลังเสร็จสิ้นงานสัมมนาทางวิชาการครั้งที่ 3 เรื่อง “การประสานโครงการขนส่งขนาดใหญ่” เมื่อสัปดาห์ที่ผ่านมา โดยมี สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) เป็นโต้โผใหญ่ นั้น แสดงให้เห็นถึงหลักประกันอันหนึ่งว่า ระบบโครงข่ายคมนาคมการขนส่งขนาดใหญ่ทั้ง 7 โครงการถึงเวลาแล้วที่จะต้องเดินหน้าเต็มพิกัด แม้ในเวลานี้ภาพของความเป็นจริงยังคงเลื่อนกลาง แต่คาดหวังว่าอีก 5 ปีข้างหน้าถัดจากนี้ไป ระบบโครงข่ายขนส่งขนาดใหญ่จะก่อตัวเปิดให้บริการได้ทั่วหน้า

และที่พิเศษสุดในงานสัมมนาครั้งนี้นอกจากการประสานระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งขนาดใหญ่ได้อย่างลงตัวในระดับหนึ่งแล้ว ยังมองเห็นถึงหนทางสดใสของธุรกิจพัฒนาที่ดินในอนาคตได้เป็นอย่างดี โดยเฉพาะการเปิดชุมทองใหม่ตามจุดขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้าทั้งบนดินและใต้ดินรวมถึงแนวโน้มการพัฒนาที่ดินตามแนวโครงข่ายระบบทางด่วน ทั้งหมดนี้จะกลายเป็นปัจจัยบวกปลุกตลาดธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ให้คึกคักขึ้นอีกครั้งหนึ่ง หลังจากที่ธุรกิจในด้านนี้อยู่ในภาวะตึบตันมานาน

#### โฉมโฉมใหม่รูปแบบการพัฒนาที่ดินริมทางด่วน/สถานีรถไฟฟ้า

เมื่อระบบโครงข่ายคมนาคมขนาดใหญ่ที่ได้ประสานกันอย่างลงตัวในระดับหนึ่ง มีทั้งสิ้น 7 โครงการประกอบด้วย โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 โครงการทางยกระดับวิภาวดีรังสิต โครงการทางด่วนรามอินทรา-อาจณรงค์ โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 โครงการโฮปเวลล์ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร (รฟม.) และโครงการรถไฟฟ้าชานชาลา แม้ว่าขณะนี้ ผลการศึกษาแนวโน้มการพัฒนาที่ดินในบริเวณพื้นที่ดังกล่าวยังเผยออกมาไม่เด่นชัด แต่หากพิจารณาด้วยอย่างแนวโน้มการพัฒนาที่ดินในประเทศที่มีระบบโครงข่ายขนส่งขนาดใหญ่อย่างสมบูรณ์แบบแล้ว จะเห็นว่าพื้นที่ตามสถานีรถไฟฟ้าทั้งใต้ดินและบนดิน รวมถึงพื้นที่ตามแนวโครงข่ายทางด่วนสายต่าง ๆ

มีกลุ่มนักพัฒนาที่ดินเข้าไปแย่งกันขุดผุดตึกสูงราวกับดอกเห็ด บางทำเลแทบจะหาที่ว่างสอดแทรกเข้าไปได้และเชื่อว่าในอนาคตเมืองไทยก็คงไม่แตกต่างกัน

จากผลการศึกษาแนวโน้มการพัฒนาที่ดินของบริษัทวิเบอร์สมิธแอสโซซิเอตส์อิงค์ ๑ และบริษัทเอเชียน เอ็นจิเนียริงคอนซัลแต้นส์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาได้ระบุในเบื้องต้นว่า แนวโน้มการพัฒนาที่ดินในอนาคตนั้น จะออกมาในรูปแบบการพัฒนาพื้นที่นอกบริเวณความหนาแน่นสูงในใจกลางเมือง หรือพื้นที่ในทำเลชานเมืองเป็นหลัก ส่วนรูปแบบการพัฒนาที่ดินตามโครงข่ายทางด่วน จะแตกต่างจากการพัฒนาที่ดินตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า เพราะพื้นที่ตลอดแนวทางด่วนมีจุดเด่นโดยรถยนต์ส่วนบุคคลเข้าถึงได้ ดังนั้นการพัฒนาที่ดินหรือการใช้ประโยชน์ที่ดิน ส่วนใหญ่จะก่อสร้างเป็นศูนย์การค้า อาคารพาณิชย์ อุตสาหกรรมเบา และบ้านพักอาศัยระดับกลาง โดยสรุปแล้วการพัฒนาที่ดินตามโครงข่ายทางด่วน จะออกมาในลักษณะของถนนที่เข้าถึงที่ดินหรือพื้นที่ที่นำมาพัฒนามากกว่าตัวทางด่วนที่ตัดผ่าน

ในทางตรงกันข้ามแนวโน้มการพัฒนาที่ดินตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้ากลับต่างจากรูปแบบการพัฒนาที่ดินตามโครงข่ายทางด่วนอย่างสิ้นเชิง เนื่องจากการพัฒนาที่ดินตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า ส่วนใหญ่จะยึดทำเลตามสถานีรถไฟฟ้า ทั้งบนดินและใต้ดินและดัชนีที่ชี้ศักยภาพในการพัฒนาที่ดินตามสถานีรถไฟฟ้า นอกจากพื้นที่ที่นำมาพัฒนามีศักยภาพในตัวเองแล้ว จำนวนผู้โดยสารที่ขึ้น-ลงตามสถานีรถไฟฟ้าในแต่ละวันจะกลายเป็นเก็ทขึ้นใหญ่ที่คอยยัมน้ำลายนักพัฒนาที่ดินให้รุกเข้ามาจับจองพื้นที่ตามจุดขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้าเสียตั้งแต่เนิ่นๆ

นานาทรศนะ..... พัฒนาที่ดิน ตามทางด่วน/สถานีรถไฟฟ้า

นายจิรายุ ศวิตชาติ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ บริษัทเพลนิจิตเรียลเอสเตทจำกัด แสดงทรรศนะว่า “ในอนาคตทำเลในย่านสถานีรถไฟฟ้าจะมีศักยภาพในการทำการค้าสูงโดยเฉพาะร้านค้าปลีกย่อย คอนวีเนียนสโตร์ ร้านพวกนี้จะได้ประโยชน์มากเพราะในแต่ละวันจะมีคนสัญจรจำนวนมากนอกจากนี้ก็จะเกิดผลกระทบที่ดีต่อโครงการบ้านจัดสรรและคอนโดมิเนียม และการค้าต่าง ๆ ก็จะดีขึ้นเพราะการเดินทางต่าง ๆ สะดวกสบาย ส่วนผลกระทบในด้านเสียจะเกิดกับสภาพแวดล้อมเพราะการเดินทางต่างๆ สะดวกสบาย ส่วนผลกระทบในด้านเสียจะเกิดกับสภาพแวดล้อมเพราะจะเป็นที่อับแสงและเกิดมลภาวะทางเสียง”

ขณะที่ ดร. กฤษณ สุงรัตนกุล กรรมการและผู้จัดการทั่วไป บริษัทโรมอนแลนด์จำกัด (มหาชน) กล่าวว่า ที่ผ่านมามีผู้ประกอบการหลายรายเข้าไปจับจองตามพื้นที่แนวเส้นทางรถไฟและทางด่วน ทั้งที่โครงการรถไฟฟ้ายังไม่ชัดเจนส่งผลให้ราคาที่ดินได้ปรับตัวสูงขึ้นจากเดิมมากและมีการเก็งกำไร ดังนั้นโครงการที่จะพัฒนาในย่านนี้ควรพัฒนาเป็นโครงการประเภทคอนโดมิเนียมพักอาศัยขนาดเล็กและมีที่จอดรถไม่มากซึ่งสามารถทำให้ผู้ที่พักอาศัยสามารถเดินทางไปทำงานได้

โดยไม่ต้องใช้รถยนต์ส่วนตัว ถ้าจะพัฒนาเป็นโครงการแนวราบก็ควรอยู่ในระดับกลาง นอกจากโครงการที่พักอาศัยแล้วในย่านนี้เหมาะที่จะพัฒนาเป็นโครงการประเภทคอมเมอร์เชียลคอมเพล็กซ์ อาทิ ศูนย์การค้าหรือห้างสรรพสินค้า เนื่องจากในย่านนี้จะเป็นย่านที่มีคนสัญจรเป็นจำนวนมาก

นายนคร มุขศรี กรรมการสมาคมการค้าอาคารชุด ให้ความเห็นว่า ที่ดินในบริเวณจุดขึ้น-ลงหรือสถานีรับส่งผู้โดยสารจะมีศักยภาพเหมาะแก่การพัฒนาอย่างแน่นอนเพราะการพัฒนาที่ดินตามจุดขึ้น-ลงหรือสถานีขนส่งนั้นถ้าเป็นในเขตชุมชนเมืองก็เหมาะสมที่จะพัฒนาเป็นตึกสูงเนื่องจากที่ดินในเขตเมืองมีราคาแพง การพัฒนาที่เหมาะสมน่าจะเป็นอาคารสำนักงานหรือห้างสรรพสินค้า เพราะสะดวกในการเดินทางของลูกค้าและเป็นแหล่งรวมของผู้คนที่ใช้บริการขนส่งเป็นจำนวนมาก

นาย สุเมธ ขจรบุญ กรรมการผู้จัดการบริษัทแกรนด์โมเดิร์นคอร์ทเทจ จำกัด ให้ทรรศนะว่า การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ตามสถานีขึ้น-ลงของรถไฟฟ้าในต่างประเทศนั้นจะให้ความสำคัญในเรื่องงานจอดรถเป็นอันดับต้นๆ และมีศูนย์การค้าขนาดย่อมหรือซูเปอร์มาร์เก็ตรองรับผู้โดยสาร ซึ่งเป็นการเชิญชวนให้ผู้คนเข้าไปใช้บริการรถไฟฟ้า แต่สำหรับในประเทศไทย ขณะนี้โครงการดังกล่าวได้มีการพัฒนาไปมากแล้วแต่ยังไม่มีรายละเอียดเกี่ยวกับการเตรียมงานด้านบริการตามสถานีขึ้น-ลงว่ามีสิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ให้แก่ผู้ให้บริการดีพร้อมแค่ไหน

นายอนิรุทธ กาญจนอุษะ ผู้จัดการโครงการบริษัทตติชิตีดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด ได้ให้ทรรศนะว่า การที่ผู้ประกอบการมองว่าจุดขึ้น-ลงของรถไฟฟ้าเป็นจุดที่มีความได้เปรียบในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ส่วนใหญ่จะเน้นเรื่องของการเดินทางสะดวกสำหรับผู้ที่ไม่มียานยนต์ส่วนตัว ส่วนผู้ที่มีรถส่วนตัวไปยังสถานที่ที่ต้องการดั่งนั้นถ้ามองอีกด้านหนึ่งจะพบว่าในจุดขึ้น-ลงตรงนั้นที่จอดรถจะเป็นสิ่งสำคัญมากสำหรับผู้ที่จะมาใช้บริการ

ถัดจากนี้อีกคงไม่เกิน 5-10 ปี หากระบบโครงข่ายขนส่งขนาดใหญ่ก่อสร้างเสร็จตามแผนที่วางไว้ จะส่งผลดีต่อธุรกิจทุกแขนงอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นภาครัฐเองก็ต้องเร่งผลักดันโครงข่ายระบบขนส่งขนาดใหญ่เหล่านี้ให้ก้าวเดินหน้าผืนของนครกรุงจะเป็นจริงเสียที

