

แนวทางการพัฒนาโครงการของผู้ประกอบการกับการใช้งานของผู้พักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัย
ใกล้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส: กรณีศึกษา สถานีอ่อนนุช สถานีอารีย์ และสถานีกรุงธนบุรี

นางสาววิริยฉวี วชิรปรัชญา

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ปีการศึกษา 2554 ที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)
เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของวิทยานิพนธ์ ที่ส่งผ่านทางบัณฑิตวิทยาลัย

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

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาเอกพัฒนศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ภาควิชาเคหการ
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2557
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

PROJECT DEVELOPMENT GUIDELINES FOR DEVELOPERS AND RESIDENTS
LIVING IN CONDOMINIUMS CLOSE TO BTS SKY TRAIN STATION:
CASE STUDIES OF ON NUT STATION, ARI STATION AND KRUNGTHONBURI STATION

Miss Virin Vchirapatya



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

Development

Department of Housing

Faculty of Architecture

Chulalongkorn University

Academic Year 2014

Copyright of Chulalongkorn University

วิริญจ วชิรปรัชญา : แนวทางการพัฒนาโครงการของผู้ประกอบการกับการใช้งานของผู้พักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส: กรณีศึกษา สถานีอ่อนนุช สถานีอารีย์ และสถานีกรุงธนบุรี (PROJECT DEVELOPMENT GUIDELINES FOR DEVELOPERS AND RESIDENTS LIVING IN CONDOMINIUMS CLOSE TO BTS SKY TRAIN STATION: CASE STUDIES OF ON NUT STATION, ARI STATION AND KRUNGTHONBURI STATION) อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก: รศ. ไตรรัตน์ จารุทัศน์, 165 หน้า.

ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนพัฒนาไปอย่างต่อเนื่องควบคู่ไปกับโครงการอาคารชุดพักอาศัยตามแนวรถไฟฟ้าที่เพิ่มมากขึ้น และได้รับการตอบรับที่ดีจากผู้บริโภคเสมอมา การศึกษานี้จึงมีวัตถุประสงค์ 1) ศึกษาแนวทางในการพัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าของผู้ประกอบการอสังหาริมทรัพย์ และ 2) ศึกษาลักษณะสภาพเศรษฐกิจสังคม การใช้งานและปัจจัยในการเลือกพักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าของผู้พักอาศัย เพื่อเป็นแนวทางให้ผู้ประกอบการพัฒนาโครงการได้อย่างเหมาะสมตอบสนองกับการอยู่อาศัยของผู้พักอาศัย โดยผู้วิจัยเลือกศึกษากลุ่มของอาคารชุดพักอาศัยในระยะ 500 เมตรจากสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส 3 สถานี ได้แก่ สถานีอ่อนนุช อารีย์และกรุงธนบุรี ด้วยการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ประกอบการ จำนวน 4 บริษัท และการสอบถามผู้พักอาศัย จำนวน 400 คน

ผลการศึกษา พบว่า ผู้ประกอบการที่พัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้า เพราะรถไฟฟ้าช่วยดึงดูดผู้บริโภคได้ดี แต่เนื่องจากที่ดินที่อยู่ใกล้รถไฟฟ้าเริ่มหายาก และมีราคาสูง ทำให้ผู้ประกอบการบางส่วนเลือกซื้อที่ดินระยะไกลออกไปหรือออกแบบห้องให้มีขนาดเล็กลง เพื่อให้ผู้บริโภคสามารถซื้อได้ และเพิ่มพื้นที่ส่วนกลางมาทดแทน ส่วนผู้พักอาศัยทั้ง 3 สถานีเลือกพักอาศัยเพราะใกล้สถานีรถไฟฟ้า ในวันทำงานสถานีอารีย์ใช้รถยนต์กับรถไฟฟ้าเท่าๆกัน สถานีกรุงธนบุรีและอ่อนนุชใช้รถไฟฟ้ามากกว่าร้อยละ 63.3 และ 73.9 ตามลำดับ แต่จะใช้รถยนต์มากกว่าในวันหยุด เพราะต้องใช้เดินทางออกนอกเส้นทางรถไฟฟ้า ซึ่งสอดคล้องกับพื้นที่จอดรถที่มีจำนวนมากที่สุดทั้ง 3 สถานี นอกจากนี้สถานีอารีย์ที่มีราคาห้องชุดสูงกว่าอีกสองสถานีมีการใช้งานพื้นที่ส่วนกลางน้อย เช่น สระว่ายน้ำและพิตเนสใช้งานนานนานครั้ง แต่ผู้พักอาศัยเห็นว่ามีความจำเป็นมากที่สุด บางพื้นที่ เช่น ซาวน่าและห้องสมุด ผู้พักอาศัยบางส่วนกลับไม่เคยใช้งานเลย ส่วนอีกสองสถานีถึงจะมีการใช้งานพื้นที่ส่วนกลางต่าง ๆ มากกว่าสถานีอารีย์ แต่ก็อยู่ที่ 1-2 ครั้งต่อสัปดาห์เท่านั้น

ดังนั้นจากผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า ที่ตั้งใกล้รถไฟฟ้าเป็นปัจจัยหลักในการพัฒนาโครงการของผู้ประกอบการและการเลือกพักอาศัยของผู้พักอาศัย ถึงอยู่ใกล้รถไฟฟ้าและใช้รถไฟฟ้าในวันทำงาน แต่วันหยุดมีการใช้รถยนต์มากกว่า การลดที่จอดรถจึงไม่ใช่สิ่งที่ตอบสนองกับผู้พักอาศัย อีกทั้งผู้ประกอบการได้มีการลดขนาดห้องและไปเพิ่มพื้นที่ส่วนกลางมากขึ้นแทน โดยโครงการที่มีราคายังสูงก็ยังมีส่วนกลางมากขึ้นตาม เมื่อเปรียบเทียบกับการใช้งานของผู้พักอาศัยแล้ว โครงการที่มีราคาสูงในสถานีอารีย์มีการใช้งานส่วนกลางน้อยกว่าสถานีอ่อนนุชและกรุงธนบุรี แต่ผู้พักอาศัยยังให้ความสำคัญที่จะต้องมีโครงการอยู่ จึงควรมีการปรับเวลาการใช้งานให้สอดคล้องกับการใช้งานผู้พักอาศัย หรือลดพื้นที่ส่วนกลางที่ไม่จำเป็นลง เพื่อแก้ปัญหาค่าส่วนกลางที่สูงตามมา

ภาควิชา เคหการ

ลายมือชื่อนิสิต

สาขาวิชา การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์

ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาหลัก

ปีการศึกษา 2557

5673346125 : MAJOR REAL ESTATE DEVELOPMENT

KEYWORDS: PROJECT DEVELOPMENT / DEVELOPERS / CONDOMINIUM RESIDENTS / BTS SKY TRAIN STATION

VIRIN VCHIRAPATYA: PROJECT DEVELOPMENT GUIDELINES FOR DEVELOPERS AND RESIDENTS LIVING IN CONDOMINIUMS CLOSE TO BTS SKY TRAIN STATION: CASE STUDIES OF ON NUT STATION, ARI STATION AND KRUNGTHONBURI STATION. ADVISOR: ASSOC. PROF. TRIRAT JARUTACH, 165 pp.

This study has been conducted due to the mass rapid transit system having continued to develop together with an increase in condominium projects along the mass rapid transit and good responses from consumers. The purposes of this study are: 1) to study the development guidelines from the developers of condominiums close to BTS sky train stations, and 2) to study the economic situation, social condition, usage of facility and factors in choosing to live in condominiums close to BTS sky train stations. This project aims to guide the developers to develop their projects appropriately in response to the needs of the residents. The researcher has chosen to study a group of condominiums within 500 meters from three of the following BTS sky train stations, including On nut station, Ari station and Krungthonburi station by interviewing a sample group, namely 4 developers and 400 residents.

The study found that on the developers side, mass rapid transit can attract buyers to purchase the condominiums. However, the limitations and expensive price of land near the train station make the developers to purchase the land at some distance away or design the rooms to be in smaller size while being replaced with more facilities, so that the buyers will be able to purchase. On the residents' side, they choose to live at these condominiums because they are close to the train station. During weekdays the results show that at Ari station the number of users of personal cars and BTS sky trains is equal while the percentages of use of BTS sky trains at Krungthonburi station and On-Nut station are higher at 63.3% and 73.9% respectively. However, the use of personal cars is higher during the weekend as they travel to somewhere off the rails which is consistent with the parking areas where they are mostly needed by the residents. Moreover, the study has also found that the price of condominiums close to Ari station are higher than the other two stations while the use of facilities shows a converse result. Residents in On-nut station and Krungthonburi station normally use the provided facilities at higher rates compared to those at Ari station. Swimming pools and fitness facilities are rarely used but residents still think that they are most needed. Some facilities such as saunas and libraries have never been used by some residents at Ari station while the facilities at the other two stations have been used 1-2 times per week which is still considered very little.

Therefore, the study shows that the location of the condominium close to the BTS station is the main factor for developers to develop the project and residents to choose where to live. However, reducing the parking area does not respond to what residents actually need as they still use their personal cars more on the weekend. Reducing the size of the room and expanding the facility area also because the price is higher while the actual usage of these facilities by residents is very low in contrast. Therefore, developers should adjust these factors to correspond with the actual need of the residents by reducing the unnecessary facilities to help reduce the problem of high common fees.

Department: Housing

Student's Signature

Field of Study: Real Estate Development

Advisor's Signature

Academic Year: 2014

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความกรุณาเป็นอย่างยิ่งจาก รศ.ไตรรัตน์ จารุทัศน์ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ที่ได้ให้คำแนะนำและข้อคิดเห็นต่างๆอันเป็นประโยชน์ในการจัดทำ มาโดยตลอด

ขอขอบพระคุณกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ซึ่งประกอบไปด้วย รองศาสตราจารย์ สุปรียา หิรัญโร รองศาสตราจารย์ มานพ พงศทัต รองศาสตราจารย์ ดร.พนิต ภู่อจินดา และดร.สมประสงค์ สัตยมลลีส ที่ชี้แนะการทำวิทยานิพนธ์ในครั้งนี้

ขอขอบพระคุณผู้เชี่ยวชาญ คุณธนากร ตันเจริญ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการบริษัท โนเบิล ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) คุณวราภรณ์ อัครสถาพร ผู้จัดการอาวุโสฝ่ายพัฒนาธุรกิจ และการลงทุน บริษัท แสนสิริ จำกัด (มหาชน) คุณสุกิจ ตรีวัฒนพงศ์ กรรมการผู้จัดการในกลุ่มบริษัท ฟายน์โฮม จำกัด และคุณกิตติ อำนวยโสภณ บริษัท อนันดา ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ที่เสียสละเวลาในการให้สัมภาษณ์ รวมไปถึงพี่น้องนิสิตบุคลากรชุดโครงการต่างๆที่ให้ความร่วมมือช่วยเหลือด้านข้อมูล ช่วยติดต่อผู้ที่พักอาศัยในโครงการให้ และผู้ตอบแบบสอบถามทุกท่านที่ได้เสียสละเวลาในการตอบแบบสอบถามในครั้งนี้

ขอขอบพระคุณคณาจารย์ภาควิชาเคหการทุกท่านที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้แก่ผู้วิจัยมาตลอดระยะเวลาที่เข้าศึกษา และขอขอบคุณเจ้าหน้าที่ในภาคทุกท่านที่อำนวยความสะดวกในด้านต่างๆเป็นอย่างดี

ขอขอบพระคุณความช่วยเหลือจากพี่และเพื่อนศิษย์เก่า รวมไปถึงเพื่อนทุกคนทั้งที่อยู่ในภาควิชาเคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และไม่ได้อยู่ในภาควิชา นี้ ที่ให้คำแนะนำและกำลังใจในการทำวิทยานิพนธ์

และสุดท้ายนี้ขอขอบพระคุณครอบครัวของข้าพเจ้าที่คอยให้กำลังใจและสนับสนุน ส่งเสริมในทุกๆเรื่องมาโดยตลอด

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญแผนภูมิ.....	ต
สารบัญรูปภาพ	ฒ
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ในการศึกษา	10
1.3 ขอบเขตการศึกษา	10
1.4 นิยามศัพท์ที่ใช้ในการศึกษา	11
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	12
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	13
2.1 กระบวนการพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์.....	13
2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินในเขตเมืองเพื่อการอยู่อาศัย.....	16
2.3 ทฤษฎีการตั้งถิ่นฐานกับเส้นทางคมนาคม	18
2.4 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง.....	21
2.5 แนวความคิดเกี่ยวกับความต้องการที่อยู่อาศัย.....	26
2.6 แนวความคิดพฤติกรรมของผู้ซื้ออาคารชุดในเมือง.....	27
2.7 แนวความคิดเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงาน	28
2.8 วิทยานิพนธ์ที่เกี่ยวข้อง	29

บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย	33
3.1 กระบวนการดำเนินงานวิทยานิพนธ์	34
3.2 กรอบแนวคิดงานวิจัย	35
3.3 เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย	36
3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล	36
3.5 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	42
3.6 การเลือกและวิธีการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง	46
3.7 การวิเคราะห์ข้อมูล	46
3.8 การนำเสนอผลการศึกษา	46
บทที่ 4 ข้อมูลทั่วไปกรณีศึกษา	47
4.1 ผู้ประกอบการอสังหาริมทรัพย์ที่พัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส กรณีศึกษา สถานีอ่อนนุช สถานีอารีย์ และสถานีกรุงธนบุรี	47
4.1.1 บริษัท โนเบิล ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)	47
4.1.2 บริษัท อนันดา ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)	50
4.1.3 บริษัท แสนสิริ จำกัด (มหาชน)	53
4.1.4 บริษัท ฟายน์ 22 พร็อพเพอร์ตี้ส์ จำกัด	55
4.2 โครงการอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส กรณีศึกษา สถานีอ่อนนุช สถานีอารีย์ และสถานีกรุงธนบุรี	56
4.2.1 สถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช	57
4.2.2 สถานีรถไฟฟ้าอารีย์	67
4.2.3 สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี	76
บทที่ 5 ผลการศึกษาวิจัย	85

5.1. วัตถุประสงค์ที่ 1 ศึกษาแนวทางในการพัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าว่อนนุช สถานีรถไฟฟ้าวารีและสถานีรถไฟฟ้าวรณบุรีของผู้ประกอบการอสังหาริมทรัพย์.....	86
5.1.1 บริษัท โนเบิล ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน).....	86
5.1.2 บริษัท อนันดา ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน).....	91
5.1.3 บริษัท แสนสิริ จำกัด (มหาชน).....	95
5.1.4 บริษัท ฟายน์ 22 พร็อพเพอร์ตี้ส์ จำกัด.....	100
5.2 วัตถุประสงค์ที่ 2 ศึกษาลักษณะสภาพเศรษฐกิจ สังคม การใช้งานและปัจจัยในการเลือกพักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าว่อนนุช สถานีรถไฟฟ้าวารี และสถานีรถไฟฟ้าวรณบุรีของผู้พักอาศัย	102
5.2.1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย	102
5.2.2 พฤติกรรมการอยู่อาศัยในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าว.....	109
5.3 สรุปผลการศึกษาจากกระบวนการในการพัฒนาโครงการอาคารชุดใกล้สถานีรถไฟฟ้าว.....	134
5.4 สรุปผลการศึกษาจากผู้พักอาศัยในโครงการอาคารชุดใกล้สถานีรถไฟฟ้าว.....	135
บทที่ 6 การอภิปรายผลและข้อเสนอแนะ	139
6.1 สรุปผลการวิจัย.....	139
6.2 อภิปรายผลการวิจัย.....	148
6.3 ข้อเสนอแนะ	151
6.4 ข้อเสนอแนะในงานวิจัยครั้งต่อไป.....	152
รายการอ้างอิง	153
ภาคผนวก.....	155
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์	165

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1.1 โครงการอาคารชุดพักอาศัยในรัศมี 500 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช.....	4
ตารางที่ 1.2 โครงการอาคารชุดพักอาศัยในรัศมี 500 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้าอารีย์.....	6
ตารางที่ 1.3 โครงการอาคารชุดพักอาศัยในรัศมี 500 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี.....	7
ตารางที่ 2.1 แสดงแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับวัสดุประสงค้งานวิจัย.....	13
ตารางที่ 2.2 เปรียบเทียบงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	29
ตารางที่ 3.1 แผนผังกรอบแนวคิดการวิจัย.....	35
ตารางที่ 3.2 แสดงโครงการอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช.....	42
ตารางที่ 3.3 แสดงโครงการอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าอารีย์.....	43
ตารางที่ 3.4 แสดงโครงการอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี.....	44
ตารางที่ 3.5 แสดงจำนวนยูนิตของโครงการอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าทั้ง 3 สถานี.....	45
ตารางที่ 4.1 แสดงโครงการอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าใน 3 สถานีของบริษัท โนเบิล ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน).....	48
ตารางที่ 4.2 แสดงโครงการอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าใน 3 สถานีของบริษัท อนันดา ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน).....	52
ตารางที่ 4.3 แสดงโครงการอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าทั้ง 3 สถานีของบริษัท แสนสิริ จำกัด (มหาชน).....	54
ตารางที่ 4.4 แสดงโครงการอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าใน 3 สถานีของบริษัท ฟายน์ 22 พร็อพเพอร์ตี้ส์ จำกัด.....	56
ตารางที่ 5.1 แสดงข้อมูลโครงการอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าใน 3 สถานีของบริษัท โนเบิล ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน).....	86
ตารางที่ 5.2 แสดงข้อมูลโครงการอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าใน 3 สถานีของบริษัท อนันดา ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน).....	91
ตารางที่ 5.3 แสดงข้อมูลโครงการอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าทั้ง 3 สถานีของบริษัท แสนสิริ จำกัด (มหาชน).....	96

ตารางที่ 5.4 แสดงข้อมูลโครงการอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าใน 3 สถานีของบริษัท พายน์ 22 พร็อพเพอร์ตี้ส์ จำกัด	100
ตารางที่ 5.5 แสดงเพศของผู้พักอาศัยในแต่ละสถานี	102
ตารางที่ 5.6 แสดงอายุของผู้พักอาศัยในแต่ละสถานี	103
ตารางที่ 5.7 แสดงอาชีพของผู้พักอาศัยในแต่ละสถานี	103
ตารางที่ 5.8 แสดงรายได้ครอบครัวต่อเดือนของผู้พักอาศัยในแต่ละสถานี	104
ตารางที่ 5.9 แสดงกรรมสิทธิ์ห้องพักของผู้พักอาศัยในแต่ละสถานี	105
ตารางที่ 5.10 แสดงชนิดของห้องพักของผู้พักอาศัยในแต่ละสถานี	106
ตารางที่ 5.11 แสดงจำนวนสมาชิกของผู้พักอาศัยในแต่ละสถานี	106
ตารางที่ 5.12 แสดงบุคคลที่อาศัยร่วมกันภายในห้องพักของผู้พักอาศัยในแต่ละสถานี	107
ตารางที่ 5.13 แสดงที่อยู่อาศัยอื่นของผู้พักอาศัยในแต่ละสถานี	108
ตารางที่ 5.14 แสดงที่อยู่อาศัยอื่นของผู้พักอาศัยในแต่ละสถานี	108
ตารางที่ 5.15 แสดงจำนวนรถยนต์ของผู้พักอาศัยในแต่ละสถานี	109
ตารางที่ 5.16 แสดงปัจจัยในการเลือกพักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้า	109
ตารางที่ 5.17 แสดงวันที่อาศัยอยู่ในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้า	110
ตารางที่ 5.18 แสดงการเดินทางไปทำงานหรือเรียนในวันธรรมดาของผู้พักอาศัย	111
ตารางที่ 5.19 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนรถยนต์กับการเดินทางในวันธรรมดา	111
ตารางที่ 5.20 แสดงการเดินทางไปที่อื่นในวันหยุด	112
ตารางที่ 5.21 แสดงสาเหตุในการใช้บริการรถไฟฟ้า	112
ตารางที่ 5.22 แสดงความจำเป็นในการใช้รถยนต์	113
ตารางที่ 5.23 แสดงสาเหตุความจำเป็นในการใช้รถยนต์	113
ตารางที่ 5.24 แสดงปัญหาภายในโครงการ	114
ตารางที่ 5.25 แสดงความพึงพอใจต่อที่ตั้งโครงการที่สะดวกต่อการเดินทาง	114
ตารางที่ 5.26 แสดงความพึงพอใจต่อรูปแบบและคุณภาพของห้องพัก	115

ตารางที่ 5.27 แสดงความพึงพอใจต่อคุณภาพของอาคารและการก่อสร้าง.....	116
ตารางที่ 5.28 แสดงความพึงพอใจต่อสภาพแวดล้อมภายในโครงการ	116
ตารางที่ 5.29 แสดงความพึงพอใจต่อระบบสาธารณูปโภค ได้แก่ ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์.....	117
ตารางที่ 5.30 แสดงความพึงพอใจต่อพื้นที่ส่วนกลางภายในโครงการ.....	117
ตารางที่ 5.31 แสดงความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกภายในโครงการ	118
ตารางที่ 5.32 แสดงความพึงพอใจต่อเจ้าหน้าที่ภายในโครงการ.....	118
ตารางที่ 5.33 แสดงความพึงพอใจต่อความปลอดภัยภายในโครงการ	119
ตารางที่ 5.34 แสดงความถี่ในการใช้งานที่จอดรถ	119
ตารางที่ 5.35 แสดงความถี่ในการใช้งานสระว่ายน้ำ.....	120
ตารางที่ 5.36 แสดงความถี่ในการใช้งานฟิตเนส.....	121
ตารางที่ 5.37 แสดงความถี่ในการใช้งานห้องซาวน่าและสตรีม	121
ตารางที่ 5.38 แสดงความถี่ในการใช้งานสวนและพื้นที่นั่งเล่นภายนอกอาคาร	122
ตารางที่ 5.39 แสดงความถี่ในการใช้ห้องสมุดหรือห้องอเนกประสงค์.....	122
ตารางที่ 5.40 แสดงความถี่ในการใช้ร้านสะดวกซื้อ	123
ตารางที่ 5.41 แสดงความถี่ในการใช้ร้านค้าอื่นๆ	124
ตารางที่ 5.42 แสดงความถี่ในการใช้ห้องซักรีด	124
ตารางที่ 5.43 แสดงความจำเป็นของทางเดินเชื่อมจากสถานีรถไฟฟ้าหรือทางเท้าที่สะดวก.....	125
ตารางที่ 5.44 แสดงความจำเป็นของรถรับส่งจากสถานี	125
ตารางที่ 5.45 แสดงความจำเป็นของที่จอดรถ	126
ตารางที่ 5.46 แสดงความจำเป็นของร้านค้าใต้อาคาร.....	127
ตารางที่ 5.47 แสดงความจำเป็นของร้านสะดวกซื้อ	127
ตารางที่ 5.48 แสดงความจำเป็นของสระว่ายน้ำ.....	128
ตารางที่ 5.49 แสดงความจำเป็นของฟิตเนส.....	128
ตารางที่ 5.50 แสดงความจำเป็นของซาวน่าและสตรีม	129

ตารางที่ 5.51 แสดงความจำเป็นของสวนและพื้นที่นั่งเล่นด้านนอก	130
ตารางที่ 5.52 แสดงความจำเป็นของห้องสมุดหรือห้องอเนกประสงค์	130
ตารางที่ 5.53 แสดงความจำเป็นของห้องซักรีด	131
ตารางที่ 5.54 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการใช้งานกับความจำเป็นของที่จอดรถภายในโครงการ	132
ตารางที่ 5.55 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการใช้งานกับความจำเป็นของสระว่ายน้ำภายใน โครงการ.....	132
ตารางที่ 5.56 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการใช้งานกับความจำเป็นของพิตเนสภายในโครงการ...	133
ตารางที่ 6.1 เปรียบเทียบแนวทางการพัฒนาโครงการของผู้ประกอบการทั้ง 4 บริษัท.....	140
ตารางที่ 6.2 เปรียบเทียบแนวทางการพัฒนาโครงการของผู้ประกอบการทั้ง 4 บริษัท.....	141
ตารางที่ 6.3 เปรียบเทียบข้อมูลทั่วไปของ 3 สถานี.....	142
ตารางที่ 6.4 เปรียบเทียบข้อมูลทั่วไปของผู้พักอาศัยใน 3 สถานี.....	142
ตารางที่ 6.5 เปรียบเทียบความถี่ในการใช้งานส่วนกลางและสิ่งอำนวยความสะดวกของ 3 สถานี .	143
ตารางที่ 6.6 เปรียบเทียบความจำเป็นของส่วนกลางและสิ่งอำนวยความสะดวกของ 3 สถานี.....	144
ตารางที่ 6.7 ตารางสรุปผลการศึกษาเปรียบเทียบระหว่างผู้ประกอบการและผู้พักอาศัย	147

สารบัญแผนภูมิ

	หน้า
แผนภูมิที่ 2.1 แสดงโครงสร้างของกระบวนการพัฒนาโครงการที่อยู่อาศัย.....	16
แผนภูมิที่ 4.1 แผนผังโครงสร้างองค์กรบริษัท โนเบิล ดีเวลลอปเมนท์ จำกัด (มหาชน).....	50
แผนภูมิที่ 4.2 แผนผังโครงสร้างองค์กรบริษัท อนันดา ดีเวลลอปเมนท์ จำกัด (มหาชน).....	53
แผนภูมิที่ 4.3 แผนผังโครงสร้างองค์กรบริษัท แสนสิริ จำกัด (มหาชน)	55
แผนภูมิที่ 5.1 กระบวนการในการพัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยของบริษัท โนเบิล ดีเวลลอปเมนท์ จำกัด (มหาชน).....	90
แผนภูมิที่ 5.2 กระบวนการในการพัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยของบริษัท อนันดา ดีเวลลอปเมนท์ จำกัด (มหาชน) สำหรับโครงการอาคารชุดพักอาศัย 24 ชั้น	95
แผนภูมิที่ 5.3 กระบวนการในการพัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยของบริษัท แสนสิริ จำกัด (มหาชน)	99

สารบัญรูปภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1.1 แผนผังแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส.....	2
ภาพที่ 1.2 จำนวนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ในปี 2552-2555	3
ภาพที่ 1.3 แผนผังแสดงอาคารชุดพักอาศัยในรัศมี 500 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช.....	4
ภาพที่ 1.4 แผนผังแสดงอาคารชุดพักอาศัยในรัศมี 500 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้าอารีย์.....	5
ภาพที่ 1.5 แผนผังแสดงอาคารชุดพักอาศัยในรัศมี 500 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี.....	7
ภาพที่ 1.6 แนวรถไฟฟ้าบีทีเอสและตำแหน่งของสถานีที่เลือกศึกษาทั้ง 3 สถานี	11
ภาพที่ 4.1 แสดงตำแหน่งที่ตั้งโครงการอาคารชุดของบริษัท อนันดา ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)	52
ภาพที่ 4.2 แสดงตำแหน่งที่ตั้งของสถานีที่เลือกศึกษาในเส้นทางให้บริการปัจจุบัน	56
ภาพที่ 4.3 แผนที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช.....	57
ภาพที่ 4.4 ภาพบรรยากาศโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสอ่อนนุช.....	58
ภาพที่ 4.5 แผนผังแสดงอาคารชุดพักอาศัยในรัศมี 500 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช.....	58
ภาพที่ 4.6 โครงการอาคารชุดพักอาศัยไอดีโอ เวิร์ฟ สุขุมวิท.....	59
ภาพที่ 4.7 แผนที่ตำแหน่งที่ตั้งโครงการอาคารชุดพักอาศัยไอดีโอ เวิร์ฟ สุขุมวิท	60
ภาพที่ 4.8 ทักษะคุณภาพของโครงการอาคารชุดพักอาศัยไอดีโอ เวิร์ฟ สุขุมวิท.....	60
ภาพที่ 4.9 ผังบริเวณโครงการอาคารชุดพักอาศัยไอดีโอ เวิร์ฟ สุขุมวิท	60
ภาพที่ 4.10 ผัง 1 ห้องนอน 31.89 ตารางเมตร โครงการอาคารชุดพักอาศัยไอดีโอ เวิร์ฟ สุขุมวิท .	61
ภาพที่ 4.11 ผัง 2 ห้องนอน 57.10 ตารางเมตร โครงการอาคารชุดพักอาศัยไอดีโอ เวิร์ฟ สุขุมวิท ..	61
ภาพที่ 4.12 โครงการอาคารพักอาศัยชุดไอดีโอ โมบี อ่อนนุช.....	61
ภาพที่ 4.13 แผนที่ตำแหน่งที่ตั้งโครงการอาคารพักอาศัยชุดไอดีโอ โมบี อ่อนนุช	62
ภาพที่ 4.14 ทักษะคุณภาพของโครงการอาคารพักอาศัยชุดไอดีโอ โมบี อ่อนนุช.....	63
ภาพที่ 4.15 ผังบริเวณ โครงการอาคารพักอาศัยชุดไอดีโอ โมบี อ่อนนุช.....	63

ภาพที่ 4.16	ผังสตูดิโอ โครงการอาคารพักอาศัยชุดไอดีโอ โมบี อ่อนนุช.....	63
ภาพที่ 4.17	ผัง 1 ห้องนอน โครงการอาคารพักอาศัยชุดไอดีโอ โมบี อ่อนนุช.....	64
ภาพที่ 4.18	ผัง 2 ห้องนอน โครงการอาคารพักอาศัยชุดไอดีโอ โมบี อ่อนนุช.....	64
ภาพที่ 4.19	โครงการอาคารพักอาศัยชุดทรี คอนโด ลักซ์ สุขุมวิท 52.....	64
ภาพที่ 4.20	แผนที่ตำแหน่งที่ตั้งโครงการอาคารพักอาศัยชุดทรี คอนโด ลักซ์ สุขุมวิท 52.....	65
ภาพที่ 4.21	ทัศนียภาพของโครงการอาคารพักอาศัยชุดทรี คอนโด ลักซ์ สุขุมวิท 52.....	66
ภาพที่ 4.22	โครงการอาคารชุดพักอาศัยเดอะ รুম สุขุมวิท 79	66
ภาพที่ 4.23	แผนที่ตำแหน่งที่ตั้งโครงการอาคารชุดพักอาศัยเดอะ รุม สุขุมวิท 79	67
ภาพที่ 4.24	แผนที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าอารีย์	67
ภาพที่ 4.25	ภาพบรรยากาศโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสอารีย์	68
ภาพที่ 4.26	แผนผังแสดงอาคารชุดพักอาศัยในรัศมี 500 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช.....	69
ภาพที่ 4.27	โครงการอาคารชุดพักอาศัยโนเบิล รีฟอร์ม	69
ภาพที่ 4.28	แผนที่ตำแหน่งที่ตั้งโครงการอาคารชุดพักอาศัยโนเบิล รีฟอร์ม.....	70
ภาพที่ 4.29	ทัศนียภาพของโครงการอาคารชุดพักอาศัยโนเบิล รีฟอร์ม	70
ภาพที่ 4.30	ผังบริเวณโครงการชุดพักอาศัยโนเบิล รีฟอร์ม	71
ภาพที่ 4.31	ผังห้องสตูดิโอโครงการชุดพักอาศัยโนเบิล รีฟอร์ม	71
ภาพที่ 4.32	ผัง 1 ห้องนอนโครงการชุดพักอาศัยโนเบิล รีฟอร์ม	71
ภาพที่ 4.33	ผัง 2 ห้องนอนโครงการชุดพักอาศัยโนเบิล รีฟอร์ม	72
ภาพที่ 4.34	โครงการอาคารชุดพักอาศัยเดอะ เวอร์ติเคิล อารีย์.....	72
ภาพที่ 4.35	แผนที่ตำแหน่งที่ตั้งโครงการอาคารชุดพักอาศัยเดอะ เวอร์ติเคิล อารีย์	73
ภาพที่ 4.36	ทัศนียภาพของโครงการอาคารชุดพักอาศัยเดอะ เวอร์ติเคิล อารีย์.....	73
ภาพที่ 4.37	ผังบริเวณโครงการอาคารชุดพักอาศัยเดอะ เวอร์ติเคิล อารีย์	73
ภาพที่ 4.38	ผัง 1 ห้องนอน โครงการอาคารชุดพักอาศัยเดอะ เวอร์ติเคิล อารีย์.....	74
ภาพที่ 4.39	ผัง 2 ห้องนอน โครงการอาคารชุดพักอาศัยเดอะ เวอร์ติเคิล อารีย์.....	74

ภาพที่ 4.40 โครงการอาคารชุดพักอาศัยเดอะ ฟายน์ อารีย์ 4.....	74
ภาพที่ 4.41 แผนที่ตำแหน่งที่ตั้งโครงการอาคารชุดพักอาศัยเดอะ ฟายน์ อารีย์ 4.....	75
ภาพที่ 4.42 โครงการอาคารชุดเดอะ ฟ้า อารีย์.....	75
ภาพที่ 4.43 แผนที่ตำแหน่งที่ตั้งโครงการชุดพักอาศัยเดอะ ฟ้า อารีย์.....	76
ภาพที่ 4.44 แผนที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้ากรุงเทพมหานคร.....	76
ภาพที่ 4.45 ภาพบรรยากาศโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสกรุงเทพมหานคร.....	78
ภาพที่ 4.46 แผนที่ผังแสดงอาคารชุดพักอาศัยในรัศมี 500 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้ากรุงเทพมหานคร.....	78
ภาพที่ 4.47 แผนที่การเดินทางโครงการอาคารชุดพักอาศัยไอดีโอ สาทร-ตากสิน.....	79
ภาพที่ 4.48 ทศนิยมภาพของโครงการอาคารชุดพักอาศัยไอดีโอ สาทร-ตากสิน.....	80
ภาพที่ 4.49 ผังบริเวณโครงการอาคารชุดพักอาศัยไอดีโอ สาทร-ตากสิน.....	80
ภาพที่ 4.50 ผังห้องสตูดิโอ 28.50 ตารางเมตร โครงการอาคารชุดพักอาศัยไอดีโอ สาทร-ตากสิน ..	80
ภาพที่ 4.51 ผังห้อง 1 ห้องนอน 35 ตารางเมตร โครงการอาคารชุดพักอาศัยไอดีโอ สาทร-ตากสิน.....	80
ภาพที่ 4.52 ผัง 2 ห้องนอน 80.50 ตารางเมตร โครงการอาคารชุดพักอาศัยไอดีโอ สาทร-ตากสิน.....	81
ภาพที่ 4.53 โครงการอาคารชุดอาคารชุดพักอาศัยไฮฟ์ สาทร.....	81
ภาพที่ 4.54 แผนที่ตำแหน่งที่ตั้งโครงการชุดพักอาศัยไฮฟ์ สาทร.....	82
ภาพที่ 4.55 โครงการอาคารชุดพักอาศัยเดอะ บางกอก สาทร-ตากสิน.....	82
ภาพที่ 4.56 แผนที่ตำแหน่งที่ตั้งโครงการชุดพักอาศัยเดอะ บางกอก สาทร-ตากสิน.....	83
ภาพที่ 4.57 โครงการอาคารชุดทิวร์มาลิน ไทท์ สาทร-ตากสิน.....	83
ภาพที่ 4.58 แผนที่ตำแหน่งที่ตั้งโครงการชุดพักอาศัยทิวร์มาลิน ไทท์ สาทร-ตากสิน.....	84

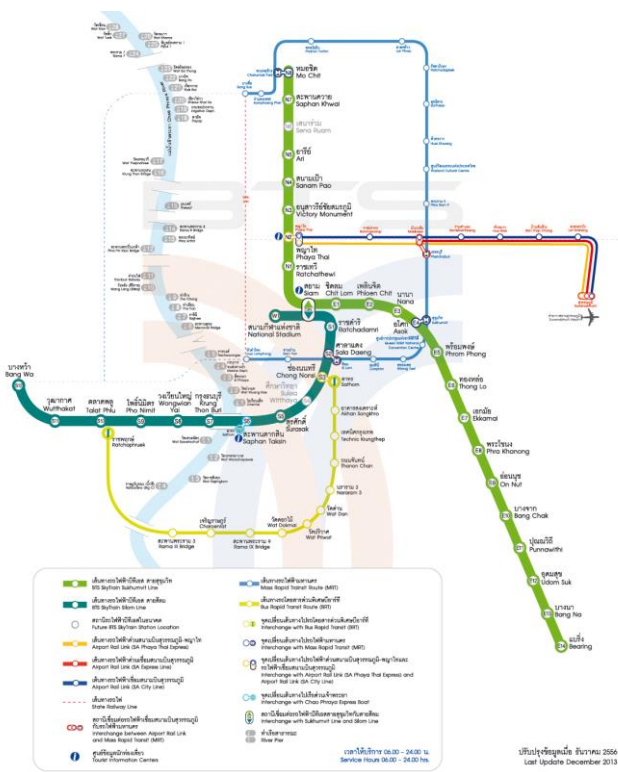
บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

จากความสำคัญของระบบขนส่งมวลชนทางราง หรือ รถไฟฟ้า ที่สามารถช่วยแก้ไขปัญหาการจราจร และการลดใช้น้ำมันเชื้อเพลิงได้ ภาครัฐจึงได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยได้มีการจัดทำแผนแม่บทเพื่อเป็นหลักในการพัฒนาโครงการเดินทางยุคใหม่ตั้งแต่ปี 2537 เป็นต้นมา และเริ่มมีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นครั้งแรกเมื่อปี 2542 ในเส้นทางหมอชิต - อ่อนนุช และสนามกีฬาแห่งชาติ - สะพานตากสิน นับตั้งแต่นั้นเป็นต้นมาแนวโน้มการก่อสร้างอาคารชุดพักอาศัยบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าก็เพิ่มสูงขึ้นด้วย เนื่องจากอาคารชุดพักอาศัยที่อยู่ใกล้แนวรถไฟฟ้ามักจะได้รับผลตอบแทนที่ดีจากผู้บริโภค โดยในปี 2556 อาคารชุดที่เปิดตัวตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าทั้ง 8 สาย รวมกว่า 31,765 ยูนิต จากผลการศึกษาเพื่อจัดทำแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครเสนอแนะว่า รัศมีการให้บริการขนส่งมวลชนควรมีระยะห่างจากสถานีประมาณ 500 เมตร เป็นระยะทางที่ผู้โดยสารสามารถเดินเข้ามายังสถานีได้สะดวก นอกจากนี้กฎหมายผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ฉบับปี 2556 ยังได้ให้ความสำคัญกับการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ระยะ 500 เมตร ให้วัดระยะจากแนวเขตชานชาลาสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน อีกทั้งผู้ประกอบการยังมีตัวเลือกในการเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน หรือ FAR Bonus ได้ ในกรณีที่จัดให้มีพื้นที่ว่างเพื่อการใช้ประโยชน์สาธารณะ จัดให้มีที่จอดรถยนต์ในพื้นที่ภายในรัศมี 500 เมตรโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าหรือจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกแก่การสัญจรอื่นๆ จัดให้มีพื้นที่สำหรับการกักเก็บน้ำฝน ก่อสร้างอาคารประหยัดพลังงาน และจัดให้มีที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย หรือผู้อยู่อาศัยเดิมในพื้นที่โครงการ

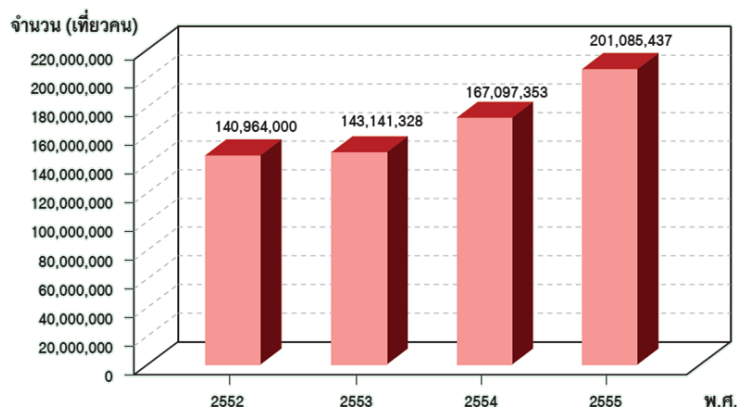
ภาพที่ 1.1 แผนผังแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส¹



จากสถิติของกรุงเทพมหานครในปี 2555 พบว่า จำนวนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสสาย สีเขียวอ่อน (สายสุขุมวิท) และสายสีเขียวเข้ม (สายสีลม) ตั้งแต่ ปี 2552 - 2555 จำนวนผู้ใช้บริการมีจำนวนเพิ่มขึ้นทุกปี จากในปี 2552 มีผู้ใช้บริการ 140,964,000 เที่ยวคน เพิ่มเป็น 201,085,437 เที่ยวคนในปี 2555 ซึ่งการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารยังมีสาเหตุมาจากปัญหาการจราจรบนท้องถนนที่ติดขัด และการที่ประชาชนเลือกพักอาศัยในที่อยู่อาศัยตามแนวรถไฟฟ้ามากขึ้น เพื่อความสะดวกสบายในการเดินทาง เป็นผลให้มีการใช้รถไฟฟ้าเพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วย

¹ "เส้นทางให้บริการในปัจจุบัน," (บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)).

ภาพที่ 1.2 จำนวนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ในปี 2552-2555²



จากการสำรวจในเดือนมิถุนายน ปี 2557 พบว่า สถานีอ่อนนุช สถานีอารีย์ จากสายสุขุมวิท และสถานีกรุงธนบุรี จากสายสีลม เป็นสถานีที่มีอาคารชุดพักอาศัยตั้งอยู่มากในช่วงระยะเวลาไม่กี่ปีที่ผ่านมา เริ่มจากบริเวณสายสุขุมวิท ตั้งแต่ในอดีตพื้นที่บริเวณอ่อนนุชเป็นพื้นที่ที่ได้รับความนิยมอย่างมากของผู้ซื้อที่อยู่อาศัยแนวราบ และได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้นหลังจากรถไฟฟ้าบีทีเอสเปิดให้บริการ จึงทำให้ผู้ประกอบการเห็นถึงศักยภาพในการเปิดโครงการอาคารชุดพักอาศัย เพื่อเป็นทางเลือกให้กับผู้ที่ต้องการซื้อห้องชุดใกล้รถไฟฟ้าในบริเวณสุขุมวิท แต่มีงบประมาณไม่เพียงพอสำหรับโครงการบริเวณสุขุมวิทตอนต้นซึ่งปัจจุบันมีราคาสูงมาก เนื่องจากการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าจากสถานีอ่อนนุชไปยังสุขุมวิทตอนต้นใช้เวลาเพียงประมาณ 10-15 นาทีเท่านั้น นอกจากนี้บริเวณรอบๆสถานีอ่อนนุชยังมีระบบโครงข่ายคมนาคมที่สะดวก ไม่ว่าจะเป็นถนนสายหลักหรือทางพิเศษ แหล่งสาธารณูปโภคและสาธารณูปการต่างๆ จึงทำให้สถานีอ่อนนุช เป็นสถานีที่มีผู้ใช้บริการสูงสุดเป็นอันดับต้นๆ รองจากสถานีที่เป็นจุดเชื่อมต่อบนขบวนสายสุขุมวิทหรือแหล่งงาน

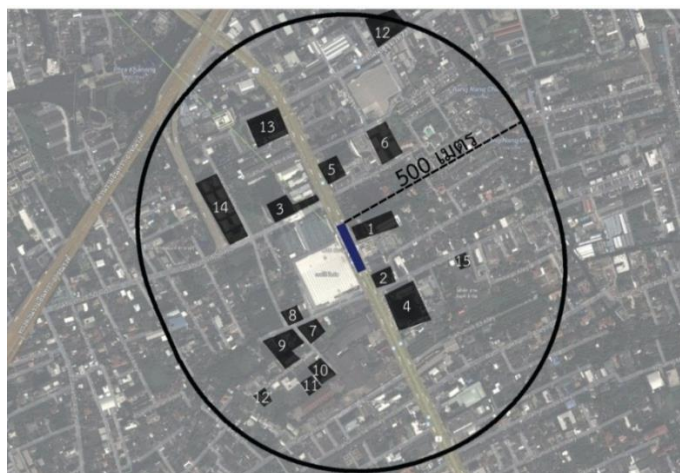
อาคารชุดพักอาศัยในรัศมีประมาณ 500 เมตรจากสถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช จากการสำรวจในเดือนมิถุนายน ปี 2557 พบว่า มีอยู่ประมาณ 15 โครงการที่เป็นโครงการที่สร้างเสร็จและมีผู้เข้าพักอาศัยอยู่แล้ว จากข้อมูลของศูนย์ข้อมูลอสังหาริมทรัพย์³ พบว่า รูปแบบของห้องชุดที่ได้รับความนิยมในบริเวณนี้ คือ ห้องแบบ 1 ห้องนอน ราคาต่ำกว่า 3 ล้านบาท พื้นที่ที่นิยมในการเปิดโครงการอาคารชุดขนาดใหญ่ คือ บริเวณถนนอ่อนนุช ส่วนในซอยสุขุมวิท 52 นิยมในการเปิดโครงการขนาดเล็กมากกว่า และถึงแม้ว่าจะมีส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายอ่อนนุชไปยังแบริ่งเกิดขึ้น แต่สถานีอื่นๆ ที่ถัด

² กองยุทธศาสตร์บริหารจัดการสำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล ,หนังสือสถิติกรุงเทพมหานคร 2555

³ ฝ่ายวิจัยตลาดอสังหาริมทรัพย์ ศูนย์ข้อมูลอสังหาริมทรัพย์ ธนาคารอาคารสงเคราะห์, รายงานตลาดที่อยู่อาศัยบริเวณสถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช[ออนไลน์], 25 มิถุนายน 2557. แหล่งที่มา

จากสถานีอ่อนนุชเป็นต้นไปก็ไม่ได้หนาแน่นเท่ากับสถานีอ่อนนุช เนื่องจากรถไฟในช่วงแรกกับช่วง ส่วนต่อขยายเปิดตัวห่างกันค่อนข้างมาก ประกอบกับศักยภาพในด้านสาธารณูปโภคและ สาธารณูปการโดยรอบสถานีที่มีค่อนข้างครบครัน

ภาพที่ 1.3 แผนผังแสดงอาคารชุดพักอาศัยในรัศมี 500 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช



ที่มา : จากข้อมูล Google Earth Map (เดือนมิถุนายน พ.ศ.2557)

ตารางที่ 1.1 โครงการอาคารชุดพักอาศัยในรัศมี 500 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช

ลำดับ	ชื่อโครงการ	บริษัท	จำนวน ชั้น	จำนวน อาคาร	ปีที่ เสร็จ
1.	ไอทีโอ เวิร์ฟ สุขุมวิท	อนันดา ดีเวลลอปเม้นท์	30 ชั้น	1 อาคาร	2554
2.	เดอะ เพรสซิเด็นท์ สุขุมวิท	ชัยพัฒนาที่ดิน	8,19 ชั้น	2 อาคาร	2556
3.	ริทิม สุขุมวิท 50	เอพี	37 ชั้น	1 อาคาร	2556
4.	ไอทีโอ โมบิ อ่อนนุช	อนันดา ดีเวลลอปเม้นท์	23,25 ชั้น	2 อาคาร	2557
5.	เดอะ รুম สุขุมวิท 79	แลนด์แอนด์เฮาส์	8 ชั้น	3 อาคาร	2550
6.	มายคอนโด สุขุมวิท 52	พลัส พร็อพเพอร์ตี้	8 ชั้น	1 อาคาร	2552
7.	คอนโด วัน สุขุมวิท 52	พลัส พร็อพเพอร์ตี้	9 ชั้น	1 อาคาร	2552
8.	เดอะเน็กซ์ สุขุมวิท 52	เค.ดี. แอสเซท ๆ	8 ชั้น	3 อาคาร	2554
9.	ทรี คอนโด สุขุมวิท 52	บิกทรีแอสเสท	8 ชั้น	1 อาคาร	2552
10.	ทรี คอนโด ลักซ์ สุขุมวิท 52	บิกทรีแอสเสท	8 ชั้น	1 อาคาร	2555
11.	บลอคส์ 77	แสนสิริ	28 ชั้น	1 อาคาร	2554
12.	เรสซิเดนซ์ 52	อาคิแลนด์ พร็อพเพอร์ตี้	8 ชั้น	1 อาคาร	2554

ลำดับ	ชื่อโครงการ	บริษัท	จำนวน ชั้น	จำนวน อาคาร	ปีที่ เสร็จ
13.	โดมอนด์ สุขุมวิท	โดมอนด์ สุขุมวิท	31 ชั้น	1 อาคาร	2554
14.	เดอะลิงค์ สุขุมวิท 50	ธารารมณเอสเตท	8 ชั้น	5 อาคาร	2551
15.	มายคอนโด สุขุมวิท 81	พลัส พร็อพเพอร์ตี้	8 ชั้น	1 อาคาร	2552

ในสายสุขุมวิทเช่นเดียวกันแต่อยู่อีกด้านกับสถานีอ่อนนุช ได้แก่ สถานีอารีย์ เป็นอีกพื้นที่หนึ่ง ที่ได้รับความนิยมอย่างมากสำหรับผู้ซื้อห้องชุดพักอาศัย เนื่องจากบริเวณนั้นตั้งอยู่ใกล้กับหน่วยงานรัฐ เอกชน และสถานอำนวยความสะดวกต่างๆ อีกทั้งเดินทางสะดวกเพราะอยู่ใกล้ทางพิเศษและถนนสายหลักที่สามารถเชื่อมต่อได้ ทั้งถนนพหลโยธิน และถนนพระรามที่ 6 ทำให้มีความต้องการที่อยู่อาศัยในบริเวณนี้ทั้งจากผู้ซื้อเพื่ออยู่อาศัยเอง นักลงทุนและเก็งกำไร จากศูนย์ข้อมูลสังหาริมทรัพย์ พบว่าผู้ประกอบการรายใหญ่และรายย่อยเปิดโครงการในบริเวณซอยอารีย์จำนวนมาก โดยโครงการอาคารชุดพักอาศัยในซอยอารีย์ที่เปิดตัวในปีที่ผ่านมา ในระยะ 500 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้า จากการเก็บสำรวจในเดือนมิถุนายน ปี 2557 มีประมาณ 17 โครงการ สำหรับโครงการที่เป็นอาคารสูงของผู้ประกอบการรายใหญ่จะอยู่บริเวณถนนพหลโยธิน ซอยพหลโยธิน 7 และซอยอารีย์ 1 ส่วนในซอยย่อยจะเป็นผู้ประกอบการรายย่อยและเปิดโครงการขนาดเล็กมากกว่า

ภาพที่ 1.4 แผนผังแสดงอาคารชุดพักอาศัยในรัศมี 500 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้าอารีย์



ที่มา : จากข้อมูล Google Earth Map (เดือนมิถุนายน พ.ศ.2557)

ตารางที่ 1.2 โครงการอาคารชุดพักอาศัยในรัศมี 500 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้าอาเรีย

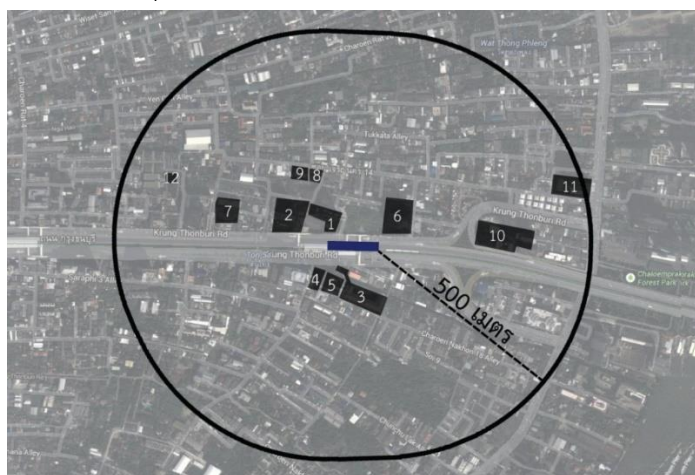
ลำดับ	ชื่อโครงการ	บริษัท	จำนวน ชั้น	จำนวน อาคาร	ปีที่ เสร็จ
1.	โนเบล รีฟอร์ม	โนเบล ดีเวลลอปเม้นท์	22 ชั้น	1 อาคาร	2555
2.	โนเบล รีดี อาเรีย	โนเบล ดีเวลลอปเม้นท์	23 ชั้น	1 อาคาร	2556
3.	โนเบล ไลท์	โนเบล ดีเวลลอปเม้นท์	24 ชั้น	1 อาคาร	2549
4.	เดอะ เวอร์ดิเคิล อาเรีย	แสนสิริ	25 ชั้น	1 อาคาร	2555
5.	เซ็นทริค ซีน อาเรีย 2	เอสซี แอสเสท คอร์ปอเรชั่น	8 ชั้น	1 อาคาร	2556
6.	รอยัล ปาร์ค3 อาเรีย - พหลโยธิน	เอสซี แอสเสท คอร์ปอเรชั่น	8 ชั้น	1 อาคาร	2543
7.	เดอะ ชิกเนเจอร์ เรสซิเดนซ์	TONGTISA	7 ชั้น	1 อาคาร	2551
8.	โนเบล รีเฟลกซ์ อาเรีย	โนเบล ดีเวลลอปเม้นท์	20 ชั้น	1 อาคาร	2552
9.	เดอะ ซิลค์ พหลโยธิน-อาเรีย 2	เคเอสแอล ดีเวลลอปเม้นท์	8 ชั้น	1 อาคาร	2553
10.	เลอริช แอท อาเรียสแตชั่น	ริชีเฟลซ 2002	8 ชั้น	1 อาคาร	2555
11.	เดอะ ฟ้า อาเรีย	ซูพรีม เอสเตท ดีเวลลอปเม้นท์	8 ชั้น	1 อาคาร	2552
12.	ดี อาเรีย	เพลนารี พร็อพเพอร์ตี้	8 ชั้น	1 อาคาร	2552
13.	เดอะ ฟายน์ อาเรีย 4	ฟายน์ 22 พร็อพเพอร์ตี้ส์	8 ชั้น	1 อาคาร	2553
14.	เซ็นจูเรียน ปาร์ค	เซ็นจูเรียน ปาร์ค	5 ชั้น	1 อาคาร	2536
15.	เซ็นทริค เพลส	เอสซี แอสเสท คอร์ปอเรชั่น	8 ชั้น	1 อาคาร	2548
16.	เดอะ เทมโป พหลโยธิน	บิลท์ แลนด์	8 ชั้น	1 อาคาร	2554
17.	พยอม พหลโยธิน 2	บ้านอัสนา	8 ชั้น	1 อาคาร	2552

ด้านรถไฟฟ้าบีทีเอสสายสีลม จากข้อมูลของศูนย์ข้อมูลสังหาริมทรัพย์⁴ ตั้งแต่มีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าบีทีเอสจากสถานีสะพานตากสินไปถึงสถานีกรุงธนบุรี และสถานีวงเวียนใหญ่ในปี 2552 ทำให้ผู้ประกอบการธุรกิจพัฒนาที่อยู่อาศัยเลือกที่จะพัฒนาโครงการที่อยู่อาศัยในพื้นที่ฝั่งธนบุรีมากขึ้น และได้รับการตอบรับค่อนข้างดี เนื่องจากระดับราคาที่ต่ำกว่าใน

⁴ ฝ่ายวิจัยตลาดอสังหาริมทรัพย์ ศูนย์ข้อมูลสังหาริมทรัพย์ ธนาคารอาคารสงเคราะห์, รายงานตลาดที่อยู่อาศัย คอนโดมิเนียมแนวรถไฟฟ้า BTS สถานีกรุงธนบุรี - สถานีบางหว้า [ออนไลน์], 5 มิถุนายน 2557. แหล่งที่มา <http://www.reic.or.th/ResearchReport/Research2.aspx?re=1&p=1>

บริเวณสาทร - สีลม ต่อมาในปี 2556 มีการเปิดให้บริการส่วนต่อขยายออกไปอีกถึงสถานีบางหว้า เพิ่มโอกาสให้ผู้ประกอบการในการพัฒนาโครงการ และผู้ประกอบการที่เลือกหาซื้อที่อยู่อาศัยในพื้นที่ที่สามารถเดินทางเข้าสู่พื้นที่เมืองได้สะดวกและอยู่ในระดับราคาที่ผู้ประกอบการสามารถจ่ายได้ จากการสำรวจในเดือนมิถุนายน ปี 2557 พบว่า สถานีกรุงธนบุรีเป็นสถานีที่มีโครงการอาคารชุดที่สร้างเสร็จแล้วมากที่สุด ในช่วงระหว่างสถานีกรุงธนบุรีถึงสถานีบางหว้า รวมทั้งสิ้นประมาณ 12 โครงการ

ภาพที่ 1.5 แผนผังแสดงอาคารชุดพักอาศัยในรัศมี 500 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี



ที่มา : จากข้อมูล Google Earth Map (เดือนมิถุนายน พ.ศ.2557)

ตารางที่ 1.3 โครงการอาคารชุดพักอาศัยในรัศมี 500 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี

ลำดับ	ชื่อโครงการ	บริษัท	จำนวน ชั้น	จำนวน อาคาร	ปีที่ เสร็จ
1.	ไฮฟ์ สาทร	แสนสิริ	31 ชั้น	1 อาคาร	2553
2.	คิวเฮ้าส์ คอนโด สาทร	คิวเฮ้าส์	35 ชั้น	1 อาคาร	2552
3.	เดอะ บางกอก สาทร-ตากสิน	แลนด์ แอนด์ เฮ้าส์	8 ชั้น	2 อาคาร	2551
4.	ไอดีโอ สาทร-ตากสิน	อนันดา ดีเวลลอปเม้นท์	27 ชั้น	1 อาคาร	2553
5.	ไอดีโอ โมบี สาทร-ตากสิน	อนันดา ดีเวลลอปเม้นท์	31 ชั้น	1 อาคาร	2557
6.	วิลล่า สาทร	ที.ซี.ซี. แคปปิตอล แลนด์	40 ชั้น	1 อาคาร	2553
7.	เดอะ มาสเตอร์ สาทร เอ็กเซ็คคลูทีฟ	เดอะ มาสเตอร์ แอสเซท แมเนจเม้นท์	8 ชั้น	2 อาคาร	2549
8.	ทัวร์มาลีน ไลท์ สาทร-ตากสิน	เจริญนครพรอพเพอร์ตี้	8 ชั้น	1 อาคาร	2556

ลำดับ	ชื่อโครงการ	บริษัท	จำนวน ชั้น	จำนวน อาคาร	ปีที่ เสร็จ
9.	ทิวร์มาลิน โกลด์ สาทร-ตากสิน	เจริญนครพรอพเพอร์ตี้	8 ชั้น	1 อาคาร	2554
10.	เออร์บานो แอปโซลูท สาทร-ตากสิน	พฤษภา เรียวเอสเตท	40 ชั้น	1 อาคาร	2556
11.	เดอะ โลท์ เฮ้าส์	รสา พร็อพเพอร์ตี้	30 ชั้น	1 อาคาร	2553
12.	เดอะ เฟลน เนอริ์ สาทร	บริหารและพัฒนาเพื่อการ อนุรักษ์	8 ชั้น	1 อาคาร	2555

จากการศึกษาวิทยานิพนธ์และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องสามารถแบ่งงานวิจัยเกี่ยวกับอาคารชุดพักอาศัยตามแนวรถไฟฟ้าได้เป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มงานวิจัยจากผู้ซื้ออาคารชุดที่พบว่า ผู้ซื้อห้องชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าจะซื้อเพื่อการลงทุนและเก็งกำไรมากกว่าผู้ซื้อเพื่อพักอาศัยจริง⁵ โดยปัจจัยในการตัดสินใจซื้อให้ความสำคัญเรื่องทำเล ที่ตั้ง และชื่อเสียงผู้ประกอบการเป็นหลัก ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยที่พบว่า ผู้ซื้อห้องชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าซื้อเพื่อลงทุนและเก็งกำไรมากกว่าซื้อเพื่ออยู่อาศัยเช่นเดียวกัน⁶ และให้ความสำคัญกับการมีพื้นที่ส่วนกลางที่จัดเป็นระบบเป็นอันดับหนึ่ง รองมาคือสภาพแวดล้อมของส่วนกลางโล่งโปร่งสบาย และรูปแบบของห้องพักอาศัยและคุณภาพ แต่จากวิทยานิพนธ์ในปี 2556 พบว่า ผู้บริโภคส่วนใหญ่ตัดสินใจซื้อเพื่ออยู่อาศัยเอง เนื่องจากสะดวกในการเดินทาง ให้ความสำคัญต่อปัจจัยด้านราคา⁷ และงานวิจัยผู้ที่พักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัยตามแนวรถไฟฟ้าเกี่ยวกับการใช้รถ⁸ พบว่า ผู้ที่พักอาศัยที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าสามารถใช้บริการรถไฟฟ้าได้ แต่ก็ยังมีความจำเป็นต้องใช้รถยนต์ส่วนตัว และพฤติกรรมการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด

⁵ บุศรินทร์ รุ่งรัตนกุล, "เหตุจูงใจในการตัดสินใจซื้อห้องชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้า : กรณีศึกษา โครงการซีดีโฮม รัชดา และซีดีโฮม สุขุมวิท" (วิทยานิพนธ์ปริญญาเอกพัฒนศาสตร์มหาบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2549).

⁶ กรกฎ กุฎีศรี, "ปัจจัยในการตัดสินใจซื้อห้องชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้า : กรณีศึกษา โครงการ ไอดีโอ มิกซ์ พหลโยธิน และ ไอดีโอ คิว พญาไท" (วิทยานิพนธ์ปริญญาเอกพัฒนศาสตร์มหาบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2553).

⁷ สมฤทัย ผุยวรรณ, "ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อคอนโดมิเนียมตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินของผู้บริโภคในเขตฝั่งธนบุรี" (วิทยานิพนธ์ปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาบริหารธุรกิจการจัดการทั่วไปและการตลาด มหาวิทยาลัยสยาม, 2556).

⁸ ฉัตรชัย ตั้งมหาสถิตกุล, "สภาพการใช้ที่จอดรถของอาคารชุดพักอาศัยที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ในแนวรถไฟฟ้า : กรณีศึกษา อาคารชุดพักอาศัยขนาดใหญ่บนถนนสุขุมวิท" (วิทยานิพนธ์ปริญญาเอกพัฒนศาสตร์มหาบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2553).

ที่ตั้งอยู่ในและนอกระยะการเดินทางถึงสถานีรถไฟ⁹ พบว่า ผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่ตั้งอยู่ในระยะสามารถเดินทางถึงสถานีรถไฟน่าจะมีความจำเป็นในการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลน้อยกว่าที่ตั้งอยู่นอกระยะสามารถเดินทางถึงสถานีรถไฟ

ทั้งนี้ภาครัฐและภาคเอกชนได้ให้ความสำคัญกับพื้นที่รอบๆ สถานีรถไฟ ทั้งจากเรื่องของโบนัสผังเมือง และการพัฒนาโครงการตามแนวรถไฟฟ้าที่ช่วยเพิ่มศักยภาพของโครงการได้ ทำให้อาคารชุดพักอาศัยขยายตัวไปในโครงข่ายตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ยังมีการเสนอจุดเด่นในเรื่องของการประหยัดเวลาการเดินทางด้วยรถยนต์มาเป็นการใช้รถไฟฟ้าที่สะดวกและประหยัดเวลามากกว่าการใช้รถ ทำให้อาคารชุดพักอาศัยติดรถไฟฟ้าเป็นตัวเลือกที่ได้รับความนิยมจากผู้บริโภคในการตัดสินใจเลือกซื้ออาคารชุดพักอาศัย ทั้งเพื่ออยู่อาศัยจริงและเพื่อลงทุน เกร็งกำไรให้เช่า จึงเกิดคำถามที่ว่า ผู้ประกอบการเลือกซื้อที่ดินสำหรับทำโครงการเพราะใกล้กับรถไฟฟ้าหรือไม่ มีการออกแบบที่เกี่ยวข้องกับการตั้งอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟอย่างไร และผลที่เกิดขึ้นหลังจากโครงการเสร็จแล้วเป็นไปตามที่คาดหวังหรือไม่ และผู้พักอาศัยเลือกพักอาศัยอยู่ในโครงการเพราะใกล้รถไฟฟ้าเช่นเดียวกับผู้ประกอบการหรือไม่ พฤติกรรมการอยู่อาศัยเปลี่ยนไปหลังจากเข้ามาอยู่ในอาคารชุดใกล้รถไฟฟ้าหรือไม่และการเลือกใช้รถไฟฟ้าหรือใช้รถยนต์ส่วนตัวในการดำเนินชีวิตในปัจจุบัน

ดังนั้นการศึกษาวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จึงเสนอเพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาโครงการของผู้ประกอบการกับการใช้งานของผู้พักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟบีทีเอสโดยเลือกสถานีอ่อนนุช สถานีอารีย์ และสถานีกรุงธนบุรี ในระยะไม่เกิน 500 เมตรจากสถานีรถไฟของผู้ประกอบการอสังหาริมทรัพย์ และศึกษาลักษณะสภาพเศรษฐกิจ สังคม การใช้งานและปัจจัยในการเลือกพักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟของผู้พักอาศัยดังกล่าว ในระยะไม่เกิน 500 เมตรจากสถานีรถไฟของผู้พักอาศัย โดยจะก่อให้เกิดประโยชน์กับทั้งผู้ประกอบการที่จะสามารถวางกลยุทธ์ในการพัฒนาโครงการได้อย่างเหมาะสม ทั้งในรูปแบบ ความพึงพอใจ และการให้บริการ อันจะเป็นการส่งเสริม ปรับปรุงคุณภาพของอาคารชุดพักอาศัยได้อย่างเหมาะสมและตอบสนองกับความต้องการของผู้พักอาศัยในโครงการอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟ ทำให้ผู้ที่กำลังจะเลือกซื้ออาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟ จะได้อาคารชุดพักอาศัยที่มีรูปแบบที่เหมาะสมตามความต้องการของผู้พักอาศัย

⁹ อนุเทพ ศิริสิทธิ์, "พฤติกรรมการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่ตั้งอยู่ในและนอกระยะการเดินทางถึงสถานีรถไฟสู่ทิศทางการศึกษา โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม, โอวีวีซีตา และรัชดาออร์คิด" (วิทยานิพนธ์ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2554).

1.2 วัตถุประสงค์ในการศึกษา

1.2.1 ศึกษาแนวทางในการพัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช สถานีรถไฟฟ้าอารีย์และสถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรีของผู้ประกอบการอสังหาริมทรัพย์

1.2.2 ศึกษาลักษณะสภาพเศรษฐกิจ สังคม การใช้งานและปัจจัยในการเลือกพักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช สถานีรถไฟฟ้าอารีย์ และสถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรีของผู้พักอาศัย

1.3 ขอบเขตการศึกษา

1.3.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา

1.3.1.1 ขั้นทุติยภูมิ

1) ศึกษาข้อมูลจากเอกสาร (Documentary Research) โดยศึกษาทฤษฎี แนวคิด และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง จากหนังสือ เอกสาร บทความ เว็บไซต์ วิทยานิพนธ์และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1.3.1.2 ขั้นปฐมภูมิ

1) การสัมภาษณ์ (Interview) ผู้ประกอบการ 4 บริษัท เกี่ยวกับแนวคิดการบริหารโครงการและการพัฒนาโครงการใกล้กับสถานีรถไฟฟ้า

2) การสอบถาม โดยการออกแบบสอบถาม (Questionnaire) ผู้พักอาศัยในโครงการตัวอย่าง ตามแต่จะได้รับการยินยอม และมีการทำ PRE-TEST แบบสอบถามก่อน

3) การสังเกตการณ์และการสำรวจ (Observation) โดยการสำรวจภาคสนามอาคารชุดพักอาศัยที่อยู่ตามแนวรถไฟฟ้าทั้ง 3 สถานี ได้แก่ สถานีอ่อนนุช สถานีอารีย์ และสถานีกรุงธนบุรี

1.3.2 ขอบเขตด้านกลุ่มบุคลากร

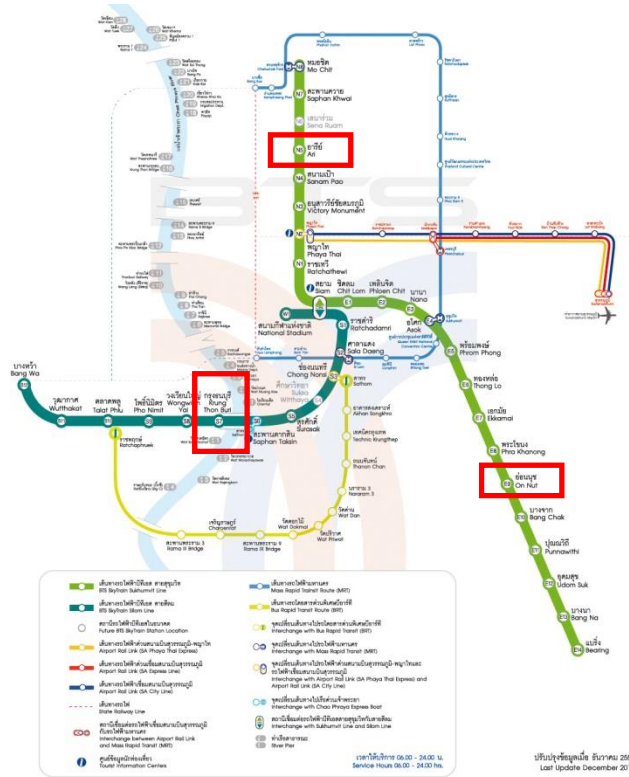
1) ผู้ประกอบการบริษัทอสังหาริมทรัพย์ที่พัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าใน 3 สถานี

2) ผู้พักอาศัยอยู่ในโครงการอาคารชุดพักอาศัยใน 3 สถานีนั้น

1.3.3 ขอบเขตด้านสถานที่

การศึกษาจากอาคารชุดพักอาศัยในบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส 3 สถานี ได้แก่ สถานีอ่อนนุช สถานีอารีย์ และสถานีกรุงธนบุรี ในระยะไม่เกิน 500 เมตรจากสถานีรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นอาคารชุดพักอาศัยที่สร้างเสร็จสมบูรณ์มีเข้าพักอาศัยอยู่เรียบร้อยแล้ว

ภาพที่ 1.6 แนวรถไฟฟ้าบีทีเอสและตำแหน่งของสถานีที่เลือกศึกษาทั้ง 3 สถานี



1.4 นิยามศัพท์ที่ใช้ในการศึกษา

อาคารชุดพักอาศัยในระยะ 500 เมตรจากสถานีรถไฟฟ้า

อาคารชุดพักอาศัยที่อยู่ในระยะไม่เกิน 500 เมตรจากสถานีรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นระยะที่เดินถึง ให้วัดจากแนวเขตของขานขาลาสถานีทั้ง 4 ด้าน โดยอาคารชุดพักอาศัยที่อยู่ในระยะไม่เกิน 500 เมตร จากข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามกฎหมายกระทรวงให้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ปี 2556 มีข้อยกเว้นระบุไว้ในตารางบางข้อแสดงถึงการอนุญาตให้ใช้ที่ดินประเภทนั้นๆ สร้างอาคารอยู่อาศัยรวม อาคารขนาดใหญ่ อาคารสูง และอาคารขนาดใหญ่พิเศษได้ โดยมีเงื่อนไขต้องตั้งอยู่ริมถนนที่มีเขตทางไม่น้อยกว่า 10-30 เมตร หรืออยู่ในระยะ 500 เมตรจากสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ให้วัดระยะจากแนวเขตขานขาลาสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน นอกจากนี้ยังมีใบอนุญาตผังเมืองกรุงเทพมหานคร ปี 2556 ที่จะให้กับผู้ประกอบการ มี 5 ประเด็น คือ การจัดให้มีพื้นที่เพื่อสาธารณะหรือสวนสาธารณะทุก 1 ตารางเมตรจะให้พื้นที่สร้างอาคารเพิ่มได้ 5 ตารางเมตร แต่ไม่เกินร้อยละ 20 ของอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินที่กำหนด โครงการบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าที่จัดให้มีที่จอดรถยนต์สำหรับประชาชนทั่วไปโดยไม่คิดค่าตอบแทนต่อรถ 1 คัน จะสร้างพื้นที่อาคารเพิ่มได้ 30 ตารางเมตร แต่ไม่เกินร้อยละ 20 การจะให้ใบอนุญาตอาคารที่เก็บน้ำฝนไว้เพื่อใช้หรือเก็บกักไว้เพื่อลด

ภาระการระบายน้ำของกรุงเทพมหานคร โดยจะให้โบนัสไม่เกินร้อยละ 20 ของอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินที่ได้อยู่ การให้โบนัสกับอาคารประหยัดพลังงานที่ได้รับการรับรองจะให้โบนัสเพิ่มร้อยละ 5-20 ของอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน และการให้โบนัสกับโครงการที่จัดสร้างที่อยู่อาศัยสำหรับผู้อยู่อาศัยเดิมหรือผู้มีรายได้น้อยในระยะ 5 กิโลเมตร จากที่ตั้งโครงการ ตั้งแต่ 1 ตารางเมตร ได้พื้นที่สร้างอาคารเพิ่มตั้งแต่ 1.25-4 ตารางเมตรแต่ไม่เกินร้อยละ 20 ของอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินที่ได้อยู่เดิม

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1 ผู้ประกอบการสามารถวางกลยุทธ์ในการพัฒนาโครงการได้อย่างเหมาะสม ทั้งในเรื่องรูปแบบ ความพึงพอใจ และการให้บริการ อันจะเป็นการส่งเสริม ปรับปรุงคุณภาพของอาคารชุดพักอาศัยได้อย่างเหมาะสมและตอบสนองกับความต้องการของผู้พักอาศัยในโครงการอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้า

1.5.2 ผู้ที่กำลังจะเลือกซื้ออาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้า จะได้อาคารชุดพักอาศัยที่มีรูปแบบที่เหมาะสมตามความต้องการของผู้พักอาศัย

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยในหัวข้อ แนวทางการพัฒนาโครงการของผู้ประกอบการกับการใช้งานของผู้พักอาศัย ในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส: กรณีศึกษา สถานีอ่อนนุช สถานีอารีย์ และสถานีกรุงธนบุรี นั้นจะทำการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องโดยอ้างอิงกับวัตถุประสงค์ของงานวิจัย ดังนี้

ตารางที่ 2.1 แสดงแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์งานวิจัย

วัตถุประสงค์	แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
1. ศึกษาแนวทางในการพัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้า	1. กระบวนการพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ 2. แนวความคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินในเขตเมืองเพื่อการอยู่อาศัย 3. ทฤษฎีการตั้งถิ่นฐานกับเส้นทางคมนาคม 4. กฎหมายที่เกี่ยวข้อง
2. ศึกษาลักษณะสภาพเศรษฐกิจ สังคม การใช้งานและปัจจัยในการเลือกพักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานี	5. แนวความคิดเกี่ยวกับความต้องการที่อยู่อาศัย 6. แนวความคิดพฤติกรรมของผู้ซื้ออาคารชุดในเมือง 7. แนวความคิดเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงาน

2.1 กระบวนการพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์

การพัฒนาที่อยู่อาศัยในแนวสูง

คำว่า “แนวสูง” ไม่ใช่ศัพท์บัญญัติเฉพาะอย่างเป็นทางการ หากเป็นคำที่นิยมใช้กันในวงการธุรกิจ และในวงกว้าง ที่แปลจากคำว่า “High-rise” หมายถึง อาคารที่มีความสูงและมีจำนวนชั้นอยู่หลายชั้น (Oxford Advanced Learner Dictionary, 2554)

“ที่อยู่อาศัยในแนวสูง” เป็น “อาคารอยู่อาศัยรวม” หมายความว่า อาคารหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของอาคารที่ใช้เป็นที่อยู่อาศัยสำหรับหลายครอบครัว โดยแบ่งออกเป็นหน่วยแยกจากกันสำหรับแต่ละครอบครัว (กฎกระทรวง ฉบับที่ 55 (2543) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522) โครงการที่อยู่อาศัยในแนวสูงที่พัฒนาในทางธุรกิจ มีไว้ทั้งเพื่อขายกรรมสิทธิ์และเพื่อให้

เช่า ได้แก่ ห้องชุดในอาคารชุดที่มีไว้ขายกรรมสิทธิ์ และห้องชุดในอพาร์ทเมนต์หรือแฟลต รวมถึง เซอร์วิสอพาร์ทเมนต์ และหอพัก ที่มีไว้เพื่อให้เช่า

อาคารชุด หมายความว่า อาคารที่บุคคลสามารถแยกการถือกรรมสิทธิ์ออกได้เป็นส่วนๆ โดยแต่ละส่วนประกอบด้วยกรรมสิทธิ์ในทรัพย์ส่วนบุคคล และกรรมสิทธิ์ร่วมในทรัพย์ส่วนกลาง (พระราชบัญญัติอาคารชุด พ.ศ.2522) ทั้งนี้ ในอาคารชุดจะมีห้องชุดหลายๆห้องชุด โดย “ห้องชุด” หมายความว่า ส่วนของอาคารชุดที่แยกการถือกรรมสิทธิ์ได้เป็นส่วนเฉพาะของแต่ละบุคคล (พระราชบัญญัติอาคารชุด พ.ศ.2522)

อาคารสูง (High-rise building) หมายถึง อาคารที่มีความสูงเฉลี่ยของหลังคาสูงกว่า 23 เมตรขึ้นไป

อาคารเตี้ย (Low-rise building) หมายถึง อาคารที่มีความสูงเฉลี่ยของหลังคาไม่เกิน 23 เมตร

กระบวนการพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์¹⁰ สามารถแบ่งกิจกรรมออกเป็น 4 ระยะ อย่างมีหลักการ ตั้งแต่เริ่มต้นจนถึงสิ้นสุดโครงการ ดังนี้

ระยะที่ 1 การพัฒนาแนวความคิดและริเริ่ม (Conceptual Phase)

เป็นระยะที่สำคัญที่สุดของการพัฒนาและลงทุนโครงการ เป็นระยะที่ผู้ประกอบการมีกรอบความคิดในการลงทุนในโครงการ ทำการศึกษาในด้านต่างๆ เพื่อให้มั่นใจว่า โครงการที่ตั้งใจจะพัฒนานั้นๆ สามารถมีความสำเร็จในด้านต่างๆ ได้

ข้อมูลที่ใช้: สรุปปัญหาหรือโอกาส สาระสำคัญของโครงการ เช่น Project Charter โดยทำเอกสารอธิบายสรุป วัตถุประสงค์และขอบเขตของโครงการ ระยะเวลาการดำเนินงาน ทีมผู้ทำงาน และ/หรือประโยชน์ของโครงการ

ขั้นตอน: รวบรวมข้อมูลและความต้องการจากผู้ที่เกี่ยวข้องในโครงการ ข้อมูลสำคัญต่างๆ ได้แก่ ข้อมูลทางเศรษฐกิจ ระดับความเสี่ยง ประเมินการทรัพยากรที่ต้องใช้ ระบุทางเลือกอื่นในการทำงาน ศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ (Feasibility Study) ค้นหา วิเคราะห์ผลประโยชน์ที่ได้รับ เทียบกับการลงทุน (Cost-Benefit Analysis)

ผลลัพธ์: การศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ สรุปข้อเสนอและแผนงานของโครงการ (Project Proposal) และกลยุทธ์การดำเนินการ (Execution strategy)

¹⁰ สนธยา วนิชวัฒน์, กระบวนการพัฒนาโครงการที่อยู่อาศัยในประเทศไทย (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2556).

ระยะที่ 2 การออกแบบโครงการ (Design Phase)

เมื่อได้รับอนุมัติให้ดำเนินการต่อจากระยะที่ 1 แล้ว รายละเอียดและขั้นตอนการดำเนินงาน และผลลัพธ์ ในระยะนี้ ได้แก่

ข้อมูลที่ใช้ : ออกแบบและพัฒนาโครงการ จากผลลัพธ์ที่ได้จากการศึกษาในระยะที่ 1

ขั้นตอน: ดำเนินการออกแบบสินค้า พัฒนารายละเอียดของงาน โดยการแบ่งแยกงานย่อยๆ ลงไปอย่างมีระบบและโครงสร้าง และวางแผนงานและงบประมาณ จัดหาทีมงาน

ผลลัพธ์: กำหนดจุดวัดผลลัพธ์ (Baseline) เช่น การกำหนดคุณภาพของผลลัพธ์ของงานและการดำเนินงาน การออกแบบ ระยะเวลาของแผนงาน ทรัพยากรต่างๆ และขั้นตอนการทำงานต่างๆ กำหนดการต่างๆ เช่น ผังแม่บทของแบบงบประมาณ และแผนกระแสเงินสด

ระยะที่ 3 การพัฒนาโครงการหรือก่อสร้าง (Implementation Phase)

เมื่อได้รับการอนุมัติให้ดำเนินการต่อจากระยะที่ 2 แล้ว รายละเอียดและขั้นตอนการดำเนินงานและผลลัพธ์ ในระยะนี้ ได้แก่

ข้อมูลที่ใช้ : ผลลัพธ์ที่ได้จากการออกแบบในระยะที่ 2

ขั้นตอน : ดำเนินการจัดจ้างและสัญญาทำงาน ได้แก่ สัญญาก่อสร้าง และจัดทำคู่มือวิธีการจัดซื้อจัดจ้างของเครื่องมือและงานบริการ ดำเนินการ ลงมือพัฒนาโครงการ สินค้า หรือแก้ปัญหาตามรายละเอียดแผนงานที่ออกแบบไว้ กำหนดองค์กรผู้ทำงาน วิธีประสานงานติดต่อ การจูงใจทีมงาน กำหนดรายละเอียดทางเทคนิคที่จำเป็นต้องมี

ผลลัพธ์ : ผลงานหรืองานบริการที่สำเร็จออกมา การกำกับ ตรวจสอบ และควบคุมงานในด้านขอบเขตของงาน คุณภาพ ระยะเวลาทำงาน และต้นทุน การออกหนังสือรับงานเมื่อผลงานเสร็จ

ระยะที่ 4 การส่งมอบงาน หรือดำเนินการ หรือดูแลหลังการส่งมอบ (Handover Phase)

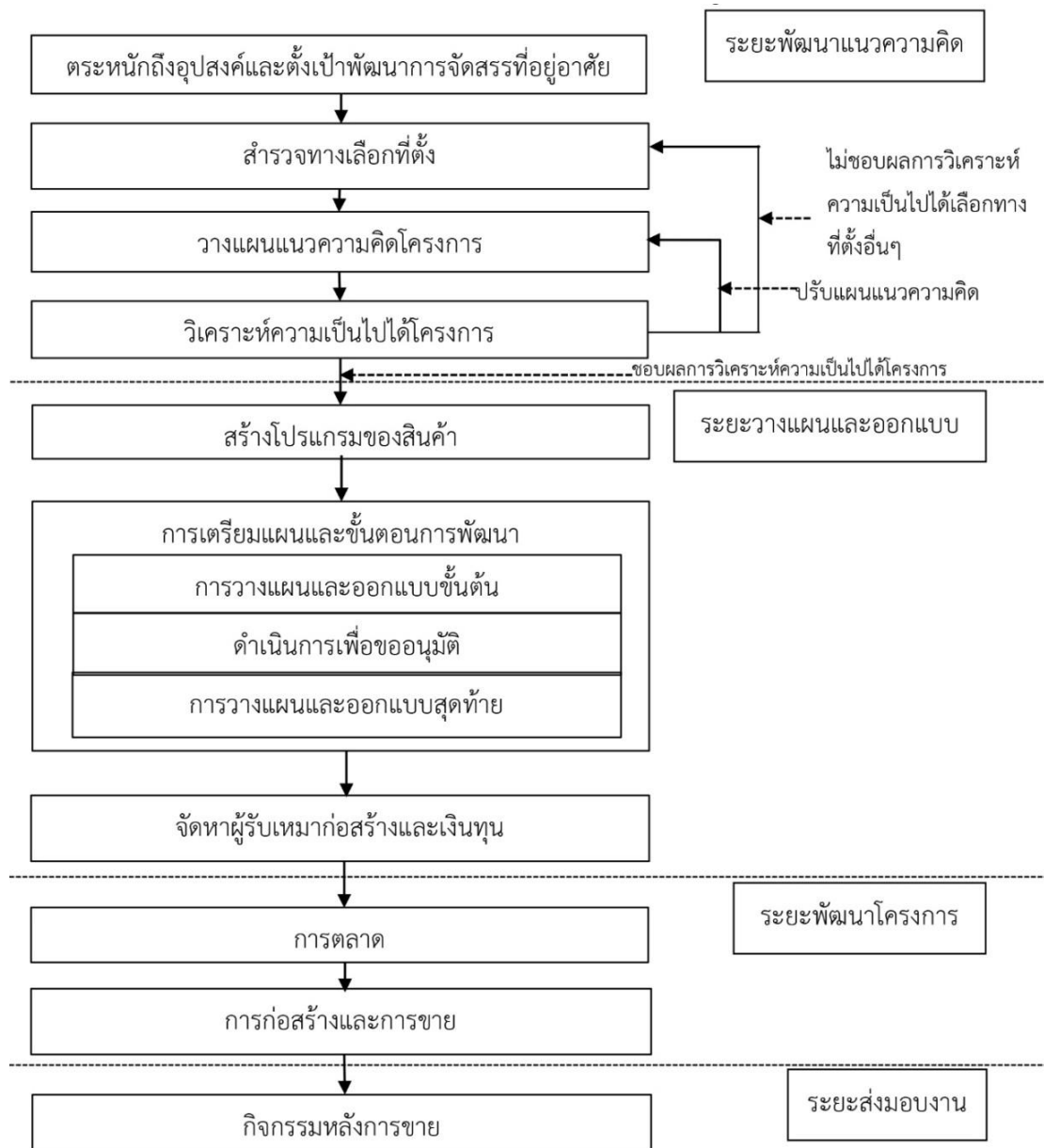
เมื่อผลงานสำเร็จจากระยะที่ 3 แล้ว รายละเอียดและขั้นตอนการดำเนินงานและผลลัพธ์ในระยะนี้ ได้แก่

ข้อมูลที่ใช้: ผู้ได้รับมอบอำนาจ ตรวจสอบและตรวจรับงาน และแจ้งผลการตรวจหรือปฏิเสธงาน ให้ผู้ที่เกี่ยวข้องรับรู้

ขั้นตอน: ทดสอบ ทดลองใช้ผลงานที่ได้รับมา ตรวจสอบการแก้ไขของปัญหาและข้อผิดพลาดๆ ดำเนินการส่งมอบผลงานแก่ทีมดำเนินการ จัดทำแบบก่อสร้างจริง (As-Built Drawings) และคู่มือการดำเนินการ เริ่มปลดระวางและ/หรือกระจายทรัพยากรไปยังโครงการใหม่อื่นๆ มอบหน้าที่ใหม่ให้แก่ทีม

ผลลัพธ์: รายงานสรุปการจบโครงการ

แผนภูมิที่ 2.1 แสดงโครงสร้างของกระบวนการพัฒนาโครงการที่อยู่อาศัย



2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินในเขตเมืองเพื่อการอยู่อาศัย

ตามหลักสากลลักษณะการใช้ที่ดินทางผังเมืองมีการแบ่งออกเป็นหมวดต่างๆ ที่สำคัญ

4 หมวด ได้แก่

1. หมวดการใช้ที่ดินประเภทเพื่อการอยู่อาศัย
2. หมวดการใช้ที่ดินประเภทเพื่อการทำงานและการประกอบอาชีพ
3. หมวดการใช้ที่ดินประเภทเพื่อการอนุรักษ์และพักผ่อนหย่อนใจ
4. หมวดการใช้ที่ดินประเภทเพื่อบริการสาธารณะ

โดยในแต่ละหมวดการใช้ที่ดินจะมีรายละเอียดปลีกย่อยที่แตกต่างกันออกไปในแต่ละเมือง เนื่องจากลักษณะของชุมชนเมืองโดยทั่วไปไม่ได้มีหน้าที่โดยทั่วไปในด้านการเป็นศูนย์กลางทางด้านการให้บริการสินค้า บริการและกิจกรรมต่างๆ เท่านั้น หากแต่บางเมืองยังมีหน้าที่และบทบาทเฉพาะทำให้แตกต่างกันออกไปอีก เช่น เมืองท่องเที่ยว เมืองอุตสาหกรรม หรือเมืองศูนย์กลางการคมนาคมขนส่ง เป็นต้น

การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย¹¹

การใช้ที่ดินในเขตชุมชนเมืองมักเป็นที่ดินประเภทเพื่อการอยู่อาศัยมากที่สุด มีสัดส่วนประมาณร้อยละ 40-50 ของพื้นที่ชุมชนเมือง การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยแบ่งเป็น 4 แบบ ดังนี้

1. ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก หรือพาณิชย์ยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก มักอยู่บริเวณศูนย์กลางเมือง (City Core) ที่ประกอบไปด้วยอาคารสำนักงาน ร้านค้าและพักอาศัย อาคารสูงเพื่อการพักอาศัย เช่น อาคารชุดพักอาศัย อพาร์ทเมนต์ เนื่องจากการใช้ที่ดินประเภทนี้มีความหนาแน่นสูงย่านใจกลางเมือง พื้นที่เว้นว่างหรือพื้นที่สีเขียวมีน้อยมาก ราคาที่ดินมีราคาแพง โดยมากพื้นที่ว่างมักเป็นบริเวณพื้นที่ทางเท้า บริเวณหัวมุม จุดตัดถนน พื้นที่เว้นว่างด้านหน้าอาคาร ระยะถอยร่นจากแนวสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ และพื้นที่สาธารณะประโยชน์ต่างๆ
2. ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง การใช้ที่ดินเป็นบริเวณที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเรือน ได้แก่ บ้านเดี่ยว บ้านแฝด บ้านแถว หอพัก และอาคารชุด ความสูงไม่ควรเกิน 5 ชั้น อยู่ในบริเวณที่สภาพแวดล้อมและทิศทางลมที่ดี
3. ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย มีการใช้ที่ดินเป็นอยู่อาศัยเบาบาง มักเป็นบ้านเดี่ยว บ้านแฝดเป็นส่วนใหญ่ ความสูงประมาณ 1-2 ชั้น ควรตั้งอยู่ในบริเวณที่ไม่มีโรงงานอุตสาหกรรมทุกประเภท และควรอยู่ห่างจากโรงงานอุตสาหกรรมอย่างน้อย 1.5-3.0 กิโลเมตร การใช้ที่ดินประเภทนี้ทำให้เกิดพื้นที่เว้นว่างอยู่แล้วในบริเวณบ้านพักอาศัย
4. ที่ดินอนุรักษ์เพื่อการอยู่อาศัย การใช้ที่ดินประเภทนี้มัก มีวัตถุประสงค์เพื่อมิให้มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินไปเป็นอย่างอื่น หรือเป็นการเคารพต่อสถานที่สำคัญ เช่น ศาสนสถานอันศักดิ์สิทธิ์ มักถูกกำหนดให้มีการใช้ที่ดินเพื่อสร้างบ้านพักอาศัยเท่านั้น โดยมากกำหนดความสูงของอาคารประมาณ 1-2 ชั้น มักเป็นพื้นที่บริเวณเมืองเก่า หรือโดยรอบด้านใดด้านหนึ่งของสถานที่สำคัญ

¹¹ คณะสถาปัตยกรรมและการออกแบบสิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยแม่โจ้, "แนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการใช้ที่ดินและการขยายตัวของเมือง," http://coursewares.mju.ac.th:81/e-learning50/la471/course_chapt_04.html.

2.3 ทฤษฎีการตั้งถิ่นฐานกับเส้นทางคมนาคม

ข้อสังเกตทั่วไปของการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์¹²

นักภูมิศาสตร์และนักผังเมืองพยายามศึกษาเกี่ยวกับการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ และนำเสนอออกมาในรูปแบบจำลอง (Model) ที่สามารถอธิบายปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นจริงได้บนพื้นที่และจากผลการศึกษา สามารถสรุปข้อสังเกตทั่วไปของการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ไว้ดังนี้

1. พื้นที่สำหรับกิจกรรม (Activity Spatial) ในด้านการตั้งถิ่นฐานมีความต้องการพื้นที่สำหรับแต่ละกิจกรรม ซึ่งจะมีการจัดระเบียบตามปัจจัยระยะทาง โดยอาศัยความยืดหยุ่นของระยะทางเป็นเกณฑ์ในการกำหนดรูปแบบกิจกรรม โดยอาจใช้มาตรวัดกันด้วย ระยะทาง ระยะเวลาค่าใช้จ่าย หรือ ลักษณะทางด้านกายภาพเชิงพื้นที่ เช่น ความเป็นเส้นโค้ง เส้นตรง เป็นต้น

2. แรงเสียดทาน (Friction) เป็นส่วนหนึ่งที่สำคัญของการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ในเรื่องความพยายามของมนุษย์ โดยอาศัยหลักการที่ว่าปรากฏการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นจะสามารถบรรลุจุดมุ่งหมายได้ มนุษย์จะเลือกพิจารณาความสะดวกในด้านเส้นทางมากที่สุด มีการเคลื่อนที่ให้น้อยที่สุด เป็นแนวคิดพื้นฐานเบื้องต้นของรูปแบบการตั้งถิ่นฐานในเชิงเรขาคณิต เป็นการตัดสินใจทำเลที่ตั้งระหว่างการใช้ที่ดินและกิจกรรมนั่นเอง

3. การเข้าถึง (Accessibility) ความสะดวกในการเข้าถึงจะแตกต่างกันในแต่ละพื้นที่นั้น แสดงถึงความคล่องตัวในการเดินทางเชื่อมโยงซึ่งกันและกัน กลายเป็นระบบความสัมพันธ์ของเส้นทางคมนาคม และการกำหนดศูนย์กลางการตั้งถิ่นฐานหรือบริเวณอื่นๆ จึงมีความสัมพันธ์กับการเคลื่อนที่น้อยที่สุดด้วยระยะทางกับมูลค่าที่ดิน

4. การเกาะกลุ่ม (Grouping) กิจกรรมต่างๆ ของมนุษย์มีแนวโน้มที่จะเกาะกลุ่มกัน เพื่อความได้เปรียบจากการรวมกลุ่มกันอยู่ภายในแหล่งเดียวกัน เช่น บริเวณที่พักอาศัย บริเวณการค้า บริเวณพักผ่อนและนันทนาการ เป็นต้น การเกาะกลุ่มจะช่วยให้เกิดการประหยัดและเกิดศูนย์รวมขึ้น การเกาะกลุ่มกันของกิจกรรมภายในบริเวณการตั้งถิ่นฐานหนึ่งๆ จึงอาจพิจารณาในรูปของการรวมกันอยู่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งรอบๆ ทำเลต่างๆ ภายในเขตตัวเมือง จะเห็นได้ชัด เช่น ศูนย์การค้า ย่านอุตสาหกรรม เขตที่พักอาศัย ล้วนแต่ได้ผลประโยชน์จากการเกาะกลุ่มกันทั้งสิ้น

5. ลำดับ (Hierarchy) ในด้านกิจกรรมของมนุษย์ในแต่ละถิ่นฐานในภาพรวมมัก แสดงถึงลำดับ ไม่ว่าจะกิจกรรมนั้นจะเกี่ยวข้องกับพื้นที่หรือไม่ก็ตาม โดยเป็นความสัมพันธ์เชิงพื้นที่กับรูปแบบการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ ระหว่างการเกาะกลุ่ม และการเข้าถึงโดยสะดวก บริเวณใดดีกว่าจะกลายเป็นศูนย์กลางขนาดใหญ่กว่า ทำให้เกิดลำดับของทำเลเกิดขึ้น เช่น เมือง ชุมชน หมู่บ้าน เป็นต้น

¹² คณะสถาปัตยกรรมและการออกแบบสิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยแม่โจ้, "แนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการตั้งถิ่นฐาน"

6. ศูนย์รวม (Node) การถือครองพื้นที่ของมนุษย์ มักมีลักษณะเป็นศูนย์รวม ซึ่งก็คือแหล่งรวมกิจกรรมของมนุษย์ ที่เกิดบนขนาดพื้นที่ที่แตกต่างกันและสามารถจัดระบบได้ ดังนั้นจากข้อสังเกตที่กล่าวมาข้างต้น จะพบว่าเกี่ยวกับการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ คือการพิจารณาถึงองค์ประกอบโดยรวมของ การเคลื่อนที่ให้น้อยที่สุด ความสะดวกในการเข้าถึง การเกาะกลุ่มกัน ลำดับ และความเชื่อมโยง เกี่ยวพันซึ่งกัน และกันกลายเป็นการจัดระบบโครงข่ายของชุมชนนั่นเอง

ความสามารถในการเข้าถึงสถานี (Accessibility)¹³

คุณลักษณะการใช้พื้นที่ (Land Use Characteristics)

ลักษณะการใช้พื้นที่ที่ผู้เดินทางพักอาศัยมีผลต่อเวลาในการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าอย่างมาก เช่น การตัดสินใจเลือกกระหว่างตำแหน่งที่พักอาศัย และตำแหน่งที่ทำงาน ที่ขึ้นอยู่กับว่าคนทำงานจะเลือกกระหว่างที่พักอาศัยที่มีการเข้าถึงจุดเปลี่ยนต่อไปยังที่ทำงานได้ง่าย แต่มีค่าที่พักราคาแพงหรือการเข้าถึงจุดเปลี่ยนต่อที่ทำงานยากแต่ค่าที่พักราคาถูก ซึ่งส่วนใหญ่จะพบว่าอาคารที่พักอาศัยในบริเวณที่อยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าจะมีราคาสูง และค่าโดยสารในระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆก็มีราคาสูง คนทำงานที่มีรายได้น้อยมีการแลกเปลี่ยน (Trade-off) ระหว่างการเดินทางที่เป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็วในเขตเมืองแถบภูมิภาคเอเชีย มากกว่าคนทำงานในแถบยุโรปและประเทศทางตะวันตกที่มีอัตราการใช้รถยนต์ส่วนตัวสูง ซึ่งคนทำงานในสหรัฐอเมริกาที่ขับรถยนต์ไปทำงานมีระดับการเข้าถึงที่ทำงานสูง และยังสามารถเลือกที่จะพักอาศัยในเมืองที่เป็นชุมชนเล็กๆ มีประชากรน้อยและค่าเช่าที่พักราคาถูกกว่าด้วย จะเห็นได้ว่าพื้นที่ย่านธุรกิจการค้าเป็นจุดดึงดูดการเดินทางของคนทำงานเป็นอย่างมาก เพราะเป็นที่ทราบกันดีว่าเป็นแหล่งงานของเมือง ดังนั้นพื้นที่รอบนอกที่กำลังปรับปรุงให้เป็นเขตเมืองใหม่นั้น จึงควรที่จะต้องพัฒนาเรื่องระบบขนส่งสาธารณะไปพร้อมๆ กัน เชื่อมโยงโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะและโครงสร้างพื้นฐาน ให้พร้อมแก่การเป็นศูนย์กลางของแหล่งงานของประชากรในประเทศต่อไป

คุณลักษณะการเดินทาง (Travel Characteristics)

คุณลักษณะการเดินทาง คือ ลักษณะของการให้บริการของรูปแบบการเดินทางแต่ละรูปแบบรวมทั้งจำนวนการเปลี่ยนต่อรถของผู้เดินทางด้วย ซึ่งการเปลี่ยนต่อในระบบขนส่งสาธารณะเป็นความจำเป็นที่เกิดขึ้นเนื่องจากสภาวะ 2 สภาวะ คือ ตำแหน่งปลายทางที่ผู้เดินทางต้องการไปนั้น ไม่สามารถใช้บริการรูปแบบการเดินทาง (Mode) ในเส้นทางให้บริการ ได้เพียงช่วงเดียว และความ

¹³ อนุเทพ ศิริสิทธิ์, "พฤติกรรมการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่ตั้งอยู่ในและนอกกระยะการเดินทางถึงสถานีรถไฟฟ้าสุทธินคร:กรณีศึกษา โครงการรถไฟเอทสุทธินคร, โอวีวีซดา และรัชดาออร์คิด" (วิทยานิพนธ์ปริญญาเอกพัฒนศาสตร์มหาบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2554).

แตกต่างของรูปแบบการเดินทางภายในระบบขนส่งสาธารณะที่ต้องการใช้เพื่อเดินทางจากต้นทางไปยังปลายทาง ในทางอุดมคติแล้ว การเปลี่ยนต่อควรเป็นตัวเชื่อมการเดินทางให้มีความราบรื่นเป็นการเดินทางเดียวกัน ก่อให้เกิดความสะดวกสบายในการเดินทาง และกฎระเบียบที่ใช้ในการเชื่อมประสานภายในองค์กรควรที่จะมีความเข้าใจและเกิดการยอมรับตรงกันเป็นอย่างดี แต่ในความเป็นจริงแล้วหน่วยงานการขนส่งนั้น เป็นตัวกลางจัดสรรระหว่างความสะดวกสบายของผู้โดยสาร การดำเนินการและการลงทุน ในการศึกษาระบบการเปลี่ยน-ต่อรูปแบบการเดินทางของผู้โดยสาร

คุณลักษณะทางด้านเศรษฐกิจและสังคม (Socio-economic Characteristics)

คุณลักษณะทางด้านเศรษฐกิจและสังคม เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญต่อเวลาในการเดินทางประการหนึ่ง เพราะการเลือกรูปแบบที่จะเดินทาง หรือวิธีในการเดินทางจะขึ้นอยู่กับลักษณะส่วนบุคคลที่ผู้เดินทางเป็นอยู่ ดังนั้น จึงเป็นส่วนหนึ่งในการพิจารณาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความสามารถในการเข้าถึงสถานีรถไฟฯ ซึ่งได้แก่

รายได้ โดยทั่วไปคนที่มียาได้เพิ่มขึ้น จะมีการเดินทางเพิ่มขึ้นตามไปด้วย แต่การเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะจะลดลง นั่นคือ ผู้ที่มีรายได้ต่ำจะมีแนวโน้มที่ใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากกว่าคนที่มียาได้สูง (สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก) แสดงข้อมูลของวัตถุประสงค์ของการเดินทางจากบ้านเพื่อทำงาน คิดเป็นร้อยละ 64.4 ของวัตถุประสงค์ของการเดินทางทั้งหมด ซึ่งกลุ่มที่ใช้รถโดยสารประจำทางมากที่สุดมียาได้อยู่ระหว่าง 5,000 – 10,000 บาท (BTPU, 1989 อ้างถึงใน สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, 2542)

จำนวนรถยนต์ในครอบครอง สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พบว่า เขตเมือง 25 แห่ง ผู้เดินทางซึ่งในครอบครัวยังไม่มีรถยนต์ส่วนตัว มีการเดินทางเพื่อไปทำงานด้วยระบบขนส่งสาธารณะร้อยละ 58.5 และในส่วนครอบครัวยังมีรถยนต์อย่างน้อย 1 คัน มีการใช้ระบบขนส่งสาธารณะลดลงเหลือเพียงร้อยละ 15.9 ทั้งนี้การเลือกใช้รูปแบบการเดินทางยังมีขึ้นอยู่กัปัจจัยอื่นด้วย เช่น ในเขตเมืองที่มีการจราจรหนาแน่น ผู้ใช้รถยนต์บางกลุ่มอาจเลือกใช้รถไฟฟ้า เพราะให้ความสะดวกรวดเร็วกว่าโดยเลือกจอดรถไว้ที่สถานีรถไฟฯหรือใช้รถโดยสารสาธารณะเพื่อเข้าสู่สถานีรถไฟฯต่อไป

เพศ เพศชายหรือเพศหญิงย่อมมีลักษณะทางกายภาพที่แตกต่างกัน ซึ่งความสามารถในการอดทนต่อความลำบากในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะของเพศชายจะดีกว่าเพศหญิง และมีผลต่อนิยามในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ

อายุ ในกลุ่มของผู้เดินทางไปทำงาน โดยทั่วไปผู้ที่มีอายุมากจะเปลี่ยนไปใช้รถยนต์ส่วนตัวมาก ซึ่งมีความสะดวกสบายกว่าการเดินทางด้วยรถไฟฯ ในกลุ่มผู้โดยสารรถโดยสารประจำทางพบว่า ช่วงอายุระหว่าง 15-30 ปี มีจำนวนประมาณร้อยละ 64

อาชีพ อาชีพของผู้เดินทางเป็นตัวสะท้อนถึงรายได้ ในกลุ่มอาชีพที่มีรายได้น้อย เช่น ลูกจ้างทั่วไป มีสัดส่วนในการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะมากกว่า กลุ่มอาชีพที่อยู่ในกลุ่มผู้บริหารที่มีรายได้ดีกว่า

2.4 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ผังเมืองกรุงเทพมหานคร ปี 2556¹⁴

ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครให้บังคับใช้วันที่ 16 พฤษภาคม 2556 แทนผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549 ทำให้อาคารชุดพักอาศัยเพิ่มสูงขึ้น เพราะ

1. ข้อจำกัดของการใช้ที่ดินของ FAR กำหนดให้สร้างได้ไม่มาก เมื่อเทียบกับราคาที่ดินที่ปรับสูงขึ้น
2. รถไฟฟ้าตัวแปรที่ทำให้ราคาที่ดินพุ่งสูงหลายเท่าตัว
3. ต้นทุนค่าก่อสร้างค่าแรง ดังนั้นผู้มีรายได้น้อยหมดสิทธิ์ซื้อที่อยู่อาศัยในเมือง

วัตถุประสงค์ของกฎหมายผังเมืองรวมกรุงเทพ คือ เพื่อให้เป็นเมืองน่าอยู่ มีสภาพแวดล้อมที่ดี มีบริการพื้นฐานสังคม สาธารณูปโภค สาธารณูปการ อย่างเพียงพอและได้มาตรฐาน มีระบบคมนาคมขนส่งที่สมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมของชาติ และเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ วิทยาการ การบริหาร และการปกครองประเทศ

การกำหนดสัดส่วนพื้นที่ใช้สอยอาคาร (FAR)

Floor Area Ratio (FAR) คือ อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน หมายความว่า อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมทุกชั้นของอาคารทุกหลังต่อพื้นที่ดินที่ตั้งอาคาร (ไม่ใช่บังคับกับบ้านเดี่ยวและบ้านแฝด) FAR เป็นเครื่องมือกำหนดความหนาแน่นของเมืองตามคำนิยามในผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

เหตุผลของการกำหนด FAR เพื่อควบคุมความหนาแน่นของประชากรและกิจกรรมให้สอดคล้องกับโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้การบริการด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการได้อย่างเหมาะสมและเพียงพอกับจำนวนประชากร เพื่อลดปัญหาการจราจรในพื้นที่ที่มีโครงข่ายถนนที่ไม่ได้มาตรฐาน เพื่อป้องกันการปลูกสร้างอาคารขนาดใหญ่หรืออาคารสูง ที่ส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมที่ดีของบริเวณที่อยู่อาศัย และเพื่อป้องกันการพัฒนาเมืองที่มีความหนาแน่นในพื้นที่เกษตรและพื้นที่ที่มีปัญหาทางกายภาพ

¹⁴ สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร, ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556

เนื่องจากพื้นที่อาคารสูงจะมีจำนวนพื้นที่ใช้งานมากกว่าที่มีในอาคารเตี้ยกว่าต่อขนาดพื้นที่ดินที่เท่ากัน ทำให้มีจำนวนคนเข้าใช้อาคารสูงตามสัดส่วน และทำให้มีความต้องการจำนวนสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ได้แก่ น้ำประปา ไฟฟ้า และผลิตขยะของเสีย เพิ่มขึ้นตามสัดส่วนของพื้นที่ใช้งานต่อพื้นที่ดินที่เท่ากัน เช่นกัน

จากตารางสรุปข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามกฎหมายกระทรวงให้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ปี 2556 มีข้อยกเว้นระบุไว้ในตารางบางข้อแสดงถึงการอนุญาตให้ใช้ที่ดินประเภทนั้นๆ สร้างอาคารอยู่อาศัยรวม อาคารขนาดใหญ่ อาคารสูง และอาคารขนาดใหญ่พิเศษได้ โดยมีเงื่อนไขหากที่ดินอยู่ในระยะ 500 เมตรจากสถานีรถไฟฟ้ามหานคร

การใช้ประโยชน์ที่ดิน ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่สีส้ม (ย.5,6,7) และสีแดง (พ.2,3) จะสามารถให้เงื่อนไขนี้ ในการขึ้นอาคารสูงได้

สีส้ม (ย.5,6,7)

- จะสร้างอาคารอยู่อาศัยรวม พื้นที่เกิน 10,000 ตารางเมตร ต้องดูเงื่อนไข ข้อ 3 คือ เขตทางไม่น้อยกว่า 30 เมตร หรืออยู่ในระยะ 500 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้ามหานคร

สีแดง (พ.2,3)

- จะสร้างอาคารอยู่อาศัยรวม พื้นที่ไม่เกิน 10,000 ตารางเมตร ต้องดูเงื่อนไข ข้อ 2 คือ เขตทางไม่น้อยกว่า 16 เมตร หรืออยู่ในระยะ 500 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้ามหานคร

- จะสร้างอาคารอยู่อาศัยรวม พื้นที่เกิน 10,000 ตารางเมตร ต้องดูเงื่อนไข ข้อ 3 คือ เขตทางไม่น้อยกว่า 30 เมตร หรืออยู่ในระยะ 500 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้ามหานคร

นอกจากนี้ผู้ประกอบการสามารถเพิ่มอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (FAR Bonus) ได้อีก 5 ประเด็น ได้แก่

1. จัดให้มีพื้นที่เพื่อสาธารณะหรือสวนสาธารณะทุก 1 ตารางเมตร จะให้พื้นที่สร้างอาคารเพิ่มได้ 5 ตารางเมตร แต่ไม่เกินร้อยละ 20 ของอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินที่กำหนด

2. โครงการบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้ามหานครที่จัดให้มีที่จอดรถยนต์สำหรับประชาชนทั่วไปโดยไม่คิดค่าตอบแทนต่อรถ 1 คัน จะสร้างพื้นที่อาคารเพิ่มได้ 30 ตารางเมตร แต่ไม่เกินร้อยละ 20 เฉพาะสถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย สถานีอ่อนนุช สถานีลาดกระบัง สถานีหัวหมาก สถานีบางบำหรุ สถานีตลิ่งชัน สถานีอุดมสุข และสถานีบางรี

3. การจะให้โบนัสกับอาคารที่เก็บน้ำฝนไว้เพื่อใช้หรือเก็บกักไว้เพื่อลดภาระการระบายน้ำของกรุงเทพมหานคร โดยจะให้โบนัสไม่เกินร้อยละ 20 ของอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินที่ได้

4. การให้โบนัสกับอาคารประหยัดพลังงานที่ได้รับการรับรองจะให้โบนัสเพิ่มร้อยละ 5-20 ของอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน

5. การให้ใบอนุญาตโครงการที่จัดสร้างที่อยู่อาศัยสำหรับผู้อยู่อาศัยเดิมหรือผู้มีรายได้น้อยใน ระยะ 5 กิโลเมตร จากที่ตั้งโครงการ ตั้งแต่ 1 ตารางเมตร ได้พื้นที่สร้างอาคารเพิ่มตั้งแต่ 1.25-4 ตารางเมตร แต่ไม่เกินร้อยละ 20 ของอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินที่ได้อยู่อาศัย เป็นต้น

การกำหนดสัดส่วนพื้นที่โล่ง (OSR)

Open Space Ratio หรือ OSR เป็นเครื่องมือในการกำหนดพื้นที่โล่ง (Open Space) ของ เมืองตามนิยามในผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร คือ “อัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม” หมายความว่า อัตราส่วนของที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุมต่อพื้นที่อาคารรวมทุกชั้นของอาคารทุก หลังที่ก่อสร้างในที่ดินแปลงเดียวกัน

วัตถุประสงค์ของการกำหนด OSR เพื่อกำหนดความเหมาะสมของการใช้ประโยชน์ที่ดินให้ สัมพันธ์กับพื้นที่โล่งว่าง เพื่อให้มีที่โล่งว่างเพียงพอต่อการลำเลียงผู้อยู่ในอาคารลงมายังพื้นที่ดินใน กรณีเกิดเหตุภัยพิบัติที่ไม่คาดคิด เช่น เพลิงไหม้ เพื่อส่งเสริมสภาพแวดล้อมที่ดีของอาคาร เช่น การ รับแสงแดด และการไหลเวียนของอากาศ และเพื่อส่งเสริมให้กรุงเทพมหานครมีภูมิทัศน์และ สภาพแวดล้อมที่สวยงาม ผังเมืองรวมได้บังคับครอบคลุมพื้นที่โล่งหรือที่ดินที่ปราศจากการปกคลุม ของอาคารภายในแปลงที่ดิน ทั้งที่โดยการกำหนด OSR ซึ่งรวมอยู่ในแผนผังและข้อกำหนดการใช้ ประโยชน์ที่ดินแต่ละประเภท

กฎหมายอาคารชุดและนิติบุคคลอาคารชุด

อาคารชุด (Condominium) เป็นอีกหนึ่งประเภทของที่อยู่อาศัย ที่มักนิยมสร้างบนที่ดินใน ทำเลชุมชน ซึ่งที่ดินมีราคาสูงจนหากในทำเลดังกล่าวสร้างที่อยู่อาศัยประเภทแนวราบ ได้แก่ บ้าน เดี่ยว หรือทาวน์เฮาส์ จะมีราคาขายที่สูงมาก และเป็นการไม่คุ้มค่ากับการใช้ที่ดิน อาคารชุดจึงมักจะ สร้างเป็นอาคารหลายชั้น และมีห้องชุดหลายๆห้องชุดในอาคารเดียวกัน โดยที่อาคารชุดจะแบ่ง พื้นที่ออกเป็น 2 ส่วนสำคัญ ได้แก่ ทรัพย์บุคคล และ ทรัพย์ส่วนกลาง

กฎหมายหลักที่ใช้ในการกำหนดหลักเกณฑ์ของการเป็นอาคารชุด คือ พระราชบัญญัติอาคาร ชุด ซึ่งมีการแก้ไขล่าสุดฉบับที่ 4 พ.ศ.2551 ซึ่งมีการปรับเปลี่ยนจากฉบับแรก พ.ศ.2522 ที่ใช้มา ยาวนานถึง 29 ปี จากประสบการณ์ปัญหาของอาคารชุดเกี่ยวกับการจดทะเบียนอาคารชุด ข้อบังคับ นิติบุคคล การจดทะเบียนนิติบุคคลอาคารชุด กรรมการสิทธิในทรัพย์ส่วนกลาง ผู้จัดการอาคารชุด กรรมการควบคุมนิติบุคคลอาคารชุด และการประชุมใหญ่ของเจ้าของร่วมที่มีผลต่อทรัพย์สิน ส่วนกลางและทรัพย์สินส่วนบุคคล

กฎหมายควบคุมอาคาร

กฎหมายควบคุมอาคารเป็นกฎหมายที่ผู้ที่จะก่อสร้างอาคาร ไม่ว่าจะเป็นเจ้าของหรือผู้พัฒนาโครงการเป็นผู้ดำเนินการ เพื่อเป็นที่อยู่อาศัย ไม่ว่าจะเพื่อขายหรือเพื่อให้เช่า หรือจะเป็นที่อยู่อาศัยแนวราบหรือแนวสูง หรือเพื่อเป็นการพาณิชย์และอุตสาหกรรมและอื่นๆ จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องทำความเข้าใจรายละเอียดอย่างดี เนื่องจากก่อนที่จะสามารถทำการก่อสร้างอาคารเหล่านี้ได้ จะต้องยื่นขออนุญาตก่อสร้างต่อภาครัฐก่อน

กฎหมายหลักที่บังคับใช้ ได้แก่ พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร ซึ่งออกมาบังคับใช้หลายฉบับ ตั้งแต่ พ.ศ. 2574 แต่ก็ได้ถูกยกเลิกไป โดยที่กฎหมายฉบับหลักที่ใช้ในการควบคุมอาคาร ได้แก่ พ.ร.บ.ควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 โดยมีการแก้ไขใน พ.ร.บ.ควบคุมอาคาร (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535 ต่อมามีการแก้ไขใน พ.ร.บ.ควบคุมอาคาร (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2543 และแก้ไขอีกครั้งใน พ.ร.บ.ควบคุมอาคาร (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550 และมีกฎกระทรวง รวมถึงข้อบัญญัติท้องถิ่นที่ออกมาเพื่อแสดงรายละเอียดประกอบเพิ่มเติมอีกมาก

วัตถุประสงค์ เพื่อความมั่นคงแข็งแรง ความปลอดภัย การป้องกันอัคคีภัย การสาธารณสุข การรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม การผังเมือง การสถาปัตยกรรม และการอำนวยความสะดวกแก่การจราจร

ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง ควบคุมอาคาร 2544

ข้อบัญญัติกำหนดให้อาคารตามประเภทดังต่อไปนี้ ต้องมีที่จอดรถ ที่กลับรถและทางเข้าออกของรถ

อาคารที่อยู่อาศัยหรืออาคารชุด ที่มีพื้นที่ห้องชุดแต่ละห้อง ตั้งแต่ 60 ตารางเมตรขึ้นไป

อาคารขนาดใหญ่ ยกเว้นถึงเก็บของเหลวสารเคมี หรือวัสดุอื่นๆ ที่คล้ายกันไซโล อ่างเก็บน้ำ ต้องจัดให้มีที่จอดรถตามจำนวนที่กำหนดของแต่ละประเภทอาคารที่ใช้เพื่อการนั้น ดังต่อไปนี้

อาคารอยู่อาศัยรวมหรืออาคารชุด ให้มีที่จอดรถ 1 คันต่อ 1 ห้อง

อาคารขนาดใหญ่ให้มีที่จอดรถ 1 คันต่อพื้นที่อาคาร 120 ตารางวา หรือให้จอดรถตามจำนวนที่กำหนดของแต่ละประเภทอาคารที่ใช้ประกอบกิจการในอาคารขนาดใหญ่นั้นรวมกัน ทั้งนี้ให้ถือที่จอดรถจำนวนที่มากกว่าเป็นเกณฑ์

กฎหมายเกี่ยวกับการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (สวล.) [Environmental Impact Assessment (EIA)]

การพัฒนาโครงการหลายประเภททำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งด้านดีและด้านเสีย ซึ่งในที่สุดจะมีผลกระทบต่อสุขภาพของคนในสังคม โดยที่โครงการพัฒนาในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์

หลายประเภทได้ถูกระบุในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้วยกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และกฎกระทรวงหลายฉบับที่ออกตามความใน พ.ร.บ.ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2518 และ พ.ศ. 2535 โครงการพัฒนาประเภทที่เข้าข่ายที่ต้องรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต่อส่วนราชการที่กำกับดูแลในเรื่องนี้ ได้แก่ สำนักนโยบายและแผนพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

โครงการพัฒนาในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องเสนอรายงานวิเคราะห์ ได้แก่

1. โครงการจัดสรรที่ดินเพื่อเป็นที่อยู่อาศัยหรือเพื่อประกอบการพาณิชย์ที่มีจำนวนที่ดินแปลงย่อยตั้งแต่ 500 แปลงขึ้นไป หรือเนื้อที่เกินกว่า 100 ไร่
2. โครงการโรงแรมหรือสถานที่พักตากอากาศที่มีจำนวนห้องพักตั้งแต่ 80 ห้องขึ้นไป
3. โครงการอยู่อาศัยรวมตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารที่มีจำนวนห้องพักตั้งแต่ 80 ห้องขึ้นไป
3. โครงการอาคารที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำ ฝั่งทะเล ทะเลสาบ หรือชายหาด หรือที่อยู่ใกล้หรือในอุทยานแห่งชาติ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ซึ่งเป็นบริเวณที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยเป็นอาคารที่มีความสูงตั้งแต่ 23 ชั้นขึ้นไป หรือมีพื้นที่รวมกันทุกชั้นหรือชั้นหนึ่งในหลังเดียวกัน ตั้งแต่ 10,000 ตารางเมตรขึ้นไป

ประเด็นการพิจารณาประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่

1. น้ำ โดยที่ปริมาณน้ำที่ใช้ เช่น ที่พักอาศัยตามที่เกิดขึ้นจริง แต่ต้องไม่น้อยกว่า 200 ลิตร/คน/วัน)
2. การบำบัดน้ำเสีย ความสามารถของระบบบำบัดน้ำเสียและการระบายน้ำเสียเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียรวมของเมือง
3. การระบายน้ำ ทั้งน้ำฝนและน้ำทิ้ง
4. การใช้ที่ดินให้เป็นไปตามกฎหมายผังเมือง ผลกระทบต่อการใช้ที่ดินในบริเวณใกล้เคียง โดยเฉพาะโครงการจัดสรรที่ดิน
5. สุนทรียภาพ มลพิษทางทัศนวิสัย รวมถึงผลกระทบด้านการจราจร

2.5 แนวความคิดเกี่ยวกับความต้องการที่อยู่อาศัย

ความหมายเรื่องที่อยู่อาศัย นักเศรษฐศาสตร์มองว่าเป็น “สินค้า” ซื้อได้ขายได้มี “ราคา” เป็นตัวเชื่อม และเป็นสินค้าพิเศษที่ทำหน้าที่ถึง 2 ประการ¹⁵ คือ

1. เป็นสินค้าอุปโภคบริโภค (Consumer Product) ใช้แล้วหมดไป หรือเสื่อมสภาพไป
2. เป็นสินค้าลงทุน (Investment Product) หรือ (Capital Goods) คือ ซื้อแล้วได้มูลค่าสูงขึ้น กำไรมากขึ้น เช่นซื้อที่ดิน ซื้อที่อยู่อาศัย เมื่อขายจะได้ราคาสูงขึ้น และได้อธิบายเพิ่มเติมว่า ความต้องการที่อยู่อาศัยมี 2 การคือ

1. ความต้องการที่เป็นจริง (Housing Need) เป็นความต้องการที่ขาดไม่ได้
2. ความต้องการฉาบฉวย (Housing Want) เป็นความต้องการที่แม้จะได้ที่อยู่อาศัยใหม่มาก็ยังสามารถอยู่ตามอัตราเดิมได้

ดังนั้นการศึกษาพฤติกรรมของการซื้อที่อยู่อาศัยจึงซับซ้อนกว่าการตัดสินใจซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคทั่วไป

เกณฑ์ในการเลือกซื้ออสังหาริมทรัพย์

รศ. มานพ พงศทัต¹⁶ กล่าวว่า สิ่งที่สำคัญที่สุดซึ่งไม่ว่าจะอยู่ในสภาวะใดจะต้องพิจารณา 3 ประการนี้เป็นหลัก ได้แก่

1. ที่ตั้ง จะต้องอยู่ไม่ไกลจากที่ทำงานของทั้งสามีและภรรยาหรือต้องเลือกให้ใกล้โรงเรียนลูก
2. ราคา จะต้องเหมาะสมกับตัวสินค้า ต้องเปรียบเทียบราคากับสินค้าชนิดใกล้เคียงกัน และต้องดูกำลังผ่อนดาวน์ต้องอย่าเกิน ร้อยละ 20-25 ของรายได้หลักแต่ละเดือน
3. คุณภาพและสิ่งอำนวยความสะดวก พิจารณาคุณภาพมาตรฐานวัสดุที่ใช้ในงานก่อสร้าง และการพิจารณาพื้นที่ส่วนกลางว่า มีสิ่งอำนวยความสะดวกอะไรบ้าง อาทิเช่น สระว่ายน้ำ สนามเด็กเล่น ร้านค้า เป็นต้น

นั่นคือสามประการหลัก ซึ่งในสภาวะการณ์ปัจจุบันคงจะยังไม่พอ ต้องพิจารณาเพิ่มอีก 3 ประการ ซึ่งถือว่าเป็นระดับรอง คือ

4. ผู้ประกอบการเป็นใคร เป็นมืออาชีพที่ทำงานติดต่อมายาวนานแค่ไหน ผลงานเป็นที่ยอมรับหรือไม่ และมีความรับผิดชอบต่อสัญญาและมีสถานะมั่นคงเพียงใด

¹⁵ มานพ พงศทัต, "แนวนโยบายที่อยู่อาศัยแห่งชาติ," เอกสารวิจัยส่วนบุคคล เสนอที่วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร ปี 2538-2539

¹⁶ กลยุทธ์ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ยุคใหม่ (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541).

5. สถาบันการเงินเป็นใคร ธนาคารหรือสถาบันที่สนับสนุนโครงการมีความน่าเชื่อถือมากแค่ไหนและใครเป็นผู้สนับสนุนให้กู้ในอัตราดอกเบี้ยที่เท่าใด

6. สร้างเสร็จไปแล้วแค่ไหน โครงการที่จะซื้อจะมีใบอนุญาตจัดสรรก่อสร้างอาคารเรียบร้อยแล้วหรือไม่ ซึ่งเป็นที่แน่นอนว่าโครงการที่แล้วเสร็จหรือใกล้แล้วเสร็จย่อมได้เปรียบ เพราะค่อนข้างมั่นใจได้ว่าจะสามารถเข้าอยู่ได้โดยเร็ว

ผู้ซื้อหรือผู้ต้องการซื้ออสังหาริมทรัพย์

สามารถแยกได้เป็น 3 ประเภท ได้แก่

1. ซื้อเพื่ออยู่อาศัย (Real Buyer) คือผู้ซื้อที่ต้องการซื้อเพื่ออยู่อาศัยจริง เป็นผู้ซื้อบ้านหลังแรก
2. ซื้อเพื่อการลงทุน (Investor คือ Saving & Capital Gain) คือผู้ซื้อที่ซื้อไว้ลงทุน ยอมโอนกรรมสิทธิ์เป็นเจ้าของ เพื่อปล่อยเช่า หรือเก็บไว้ให้ลูกหลาน
3. ซื้อเพื่อเก็งกำไร (Speculators) คือผู้ซื้อที่ซื้อเพื่อเก็งกำไร ต้องการขายต่อ ไม่ต้องการโอนกรรมสิทธิ์ ต้องการถือครองไว้ในระยะเวลาสั้นๆ หรือซื้อใบจองเพื่อขายต่อ

2.6 แนวความคิดพฤติกรรมของผู้ซื้ออาคารชุดในเมือง

ผู้ซื้ออาคารชุดแยกประเภทคนที่ซื้ออาคารชุดในเมือง หรือ ซิตีคอนโด¹⁷ ได้ 3 ประเภท คือ คนชนชั้นกลางรุ่นใหม่ คนที่เปลี่ยนจากการนำเงินไปฝากธนาคารแต่ได้ดอกเบี้ยต่ำมาซื้ออสังหาริมทรัพย์ไว้เพื่อการลงทุน และคนที่มีบ้านอยู่แล้วแต่อยากซื้ออาคารชุดในเมืองไว้เป็นบ้านหลังที่สอง

พฤติกรรมของคนรุ่นใหม่ที่เปลี่ยนแปลงไปมีการวิเคราะห์ว่า จำนวนคนรุ่นใหม่ที่เพิ่งเรียนจบเข้ามาอยู่ในเมืองใหญ่ เช่น กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีมากขึ้นเรื่อยๆ ในปัจจุบันมีอยู่ร่วมร้อยละ 30 ของประชากร 12 ล้านคนในกรุงเทพมหานคร คนรุ่นใหม่พอเริ่มทำงานหาเงินได้แล้ว ก็ต้องการปัจจัยสี่ ในเมือง และ 1 ใน 4 ก็คือ บ้าน เนื่องจากตอนเข้ามาใหม่ๆ ต้องเช่าหอพักหรืออพาร์ทเมนท์อยู่ พออยู่ไปนานๆ ก็เริ่มมีเงินมากขึ้น ก็พากันขยับขยายซื้อบ้านเป็นสมบัติของตัวเองดีกว่าเสียค่าเช่าทิ้งไปเปล่าๆทุกเดือน ซึ่งสินค้าที่พอจะวางมัดจำและผ่อนส่งได้ก็คืออาคารชุดในเมือง ระดับราคา 2-3 ล้านบาท อยู่ใกล้รถไฟฟ้า เหมาะกับชีวิตคนรุ่นใหม่ ถ้าผ่อนคนเดียวไม่ไหวก็ช่วยกันผ่อน 2 คน และอีก

¹⁷ ภาณุพงษ์ ชินมหาราศ์, "พฤติกรรมการใช้งานสิ่งอำนวยความสะดวกของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดพักอาศัยระดับราคาปานกลาง ตามแนวรถไฟฟ้าใต้ดิน สายรัชดาภิเษก: กรณีศึกษา โครงการลุมพินี เฟส 9 พระราม 9" (วิทยานิพนธ์ปริญญาเอกพัฒนศาสตร์ มหาบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2555)

หนึ่งตลาดของอาคารชุดในเมือง คือ กลุ่มคนต่างจังหวัดที่มีบุตรหลานเข้ามาเรียนในกรุงเทพมหานคร จะซื้อบ้านหรือทาวน์เฮ้าส์แถบชานเมืองหรือนอกเมืองก็เสียเวลาเดินทางและค่าน้ำมัน ต้องการอยู่อาศัยในเมืองมากกว่า ดังนั้นผู้ปกครองจากต่างจังหวัดรุ่นใหม่ หรือนักธุรกิจต่างจังหวัดที่ต้องเข้ามาอยู่ในกรุงเทพมหานคร ก็สะดวกที่จะซื้ออาคารชุดในเมือง ที่อยู่ใจกลางเมือง และมีชีวิตเป็นคนเมือง

2.7 แนวความคิดเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงาน

จากการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงาน พบว่า มีการเดินทางระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงานเป็นประจำในปริมาณสูง ทำให้เกิดการใช้ที่ดินในประเภทต่าง ๆ กัน มีผู้ศึกษาและวิจัยที่เกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยกับที่ทำงาน¹⁸ ดังนี้

Berry and Hortan (1970) ได้ศึกษาการเดินทางไปทำงานของประชากรในเมืองโดยพยายามศึกษาถึงตำแหน่งของแหล่งงานกับตำแหน่งของประชากรที่เดินทางมายังแหล่งงานนั้นๆ ทำให้ทราบถึงปัจจัยที่กำหนดรูปแบบของการเดินทางมี 3 ลักษณะดังนี้ คือ

1. เส้นทางคมนาคมและระยะทาง ที่อยู่อาศัยที่อยู่ใกล้เส้นทางคมนาคมจะสามารถเดินทางได้สะดวกรวดเร็วและลดระยะเวลาในการเดินทางลง
2. อาชีพการงานและรายได้ พบว่าประชากรที่มีรายได้ดีจะมีระยะทางในการเดินทางไปทำงานเป็นระยะทางที่ไกลกว่า และจะยึดที่อยู่อาศัยในเขตชานเมืองที่อยู่ใกล้ถนนหลักหรือทางด่วน ทำให้สามารถเดินทางได้สะดวก ส่วนผู้ที่มีรายได้น้อยจะเลือกอยู่อาศัยใกล้ที่ทำงานโดยพยายามลดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางลงให้เหลือน้อยที่สุด มาเดินทางโดยบริการขนส่งสาธารณะ โดยสรุปการเดินทางจะใช้ระยะทางสั้นกว่าผู้มีรายได้ดี
3. ลักษณะเชื้อชาติของประชากร ทำให้เกิดการรวมกลุ่มทางเชื้อชาติและวัฒนธรรมไปตั้งที่อยู่อาศัยเป็นกลุ่มก้อนในบางส่วนของเมือง ทำให้ปริมาณการเดินทางไปทำงานในย่านนั้นๆ ของเมืองมีปริมาณสูงตามไปด้วย

¹⁸ อนุเทพ ศิริสิทธิ์, "พฤติกรรมการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่ตั้งอยู่ในและนอกกระยะการเดินทางถึงสถานีรถไฟฟ้าสุทธินคร:กรณีศึกษา โครงการรถไฟเอทสุทธินคร, โอวีรัชดา และรัชดาออร์คิด" (วิทยานิพนธ์ปริญญาเอกพัฒนศาสตร์มหาบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2554).

2.8 วิจัยนวัตกรรมที่เกี่ยวข้อง

ตารางที่ 2.2 เปรียบเทียบงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัย	บุครินทร์ รุ่งรัตนกุล 2549	กรกฎ ภูมิศิริ 2553	ฉัตรชัย ตั้งมหาสถิตกุล 2553	อนุเทพ ศิริสิทธิ์ 2554	ภาณุพงษ์ ชินมทวงศ์ 2555	วิรุจน์ วัชรปรีชา 2557
ชื่อเรื่อง	เหตุจูงใจในการตัดสินใจตัดสินใจซื้อห้องพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้า :กรณีศึกษาโครงการชิดีโฮม รัชดา และชิดีโฮม สุขุมวิท	ปัจจัยในการตัดสินใจซื้อห้องพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้า : กรณีศึกษา โครงการ ไอทีโอ พทลโยธิน และ ไอทีโอ คิว พญาไท	สภาพการใช้ที่จอดรถของอาคารชุดพักอาศัยที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ในแนวรถไฟฟ้า : กรณีศึกษา อาคารชุดพักอาศัยขนาดใหญ่บนถนนสุขุมวิท	พฤติกรรมการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่ตั้งอยู่ในและนอกระยะการเดินทางถึงสถานีรถไฟฟ้าสุทธิสาร	พฤติกรรมการใช้งานสิ่งอำนวยความสะดวกของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดพักอาศัยระดับราคาปานกลาง ตามแนวรถไฟฟ้าใต้ดิน สายรัชดาภิเษก	แนวทางการพัฒนาโครงการของผู้ประกอบการผู้ประกอบกิจการใช้งานของผู้พักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส: กรณีศึกษา สถานีอ่อนนุช อารีย์และกรุงเทพมหานคร
ขอบเขต ด้าน พื้นที่	โครงการชิดีโฮม รัชดา และชิดีโฮม สุขุมวิท	โครงการ ไอทีโอ มิกซ์ พทลโยธิน และ ไอทีโอ คิว พญาไท	อาคารชุดพักอาศัยขนาดใหญ่บนถนนสุขุมวิท	โครงการรถไฟฟ้าสุทธิสาร ไอวีรัชดา รัชดา ออร์คิด	โครงการ ลุมพินี เฟลลอส พระราม 9	โครงการอาคารชุดพักอาศัยในระยะ 500 เมตรจากรถไฟฟ้าบีทีเอสสถานีอ่อนนุช อารีย์ และกรุงเทพมหานคร
วัตถุประสงค์	เพื่อทราบถึงเหตุผลในการตัดสินใจซื้อและรวมถึงความสัมพัทธ์	เพื่อศึกษาศึกษาปัจจัยในการตัดสินใจซื้อห้องพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้า	เพื่ออธิบายการใช้ประโยชน์ของพื้นที่จอดรถมา ต ร ร ฐ า น แ ล ะ	เพื่อศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดใกล้กับสถานีรถไฟฟ้า MRT	เพื่อศึกษาสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารชุดพักอาศัยระดับราคา 60,000-130,000 บาทต่อ	เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าของ

ผู้วิจัย	บุตรินทร์ รุ่งรัตน์กุล	กรกฎ ภูมิศรี	ฉัตรชัย ตังมหาสถิตกุล	อนุเทพ ศิริสิทธิ์	ภาณุพงษ์ ชินมทวงศ์	วิริญจ์ วัชรปรัชญา
	2549	2553	2553	2554	2555	2557
	ระหว่างเศรษฐกิจและสังคมของผู้ซื้อกับเหตุผลในการตัดสินใจ	มิทซ์ พหุโยธิน และไอดีโอ คิว พญาไท เพื่อศึกษาสภาพสังคมและเศรษฐกิจส่วนบุคคลของผู้ตัดสินใจซื้อห้องชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้า	ข้อกำหนดต่างๆ วิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความต้องการที่จอร์จมีแนวอาคารชุดตามแนวรถไฟฟ้าเพื่อนำเสนอแนวทางกำหนดจำนวนที่จอร์จให้เหมาะสมกับการใช้งานและออกแบบการใช้พื้นที่จอร์จสำหรับอาคารชุดตามแนวรถไฟฟ้า	ที่ตั้งอยู่ในและนอกระยะเวลาการเดินทางวิเคราะห์ความจำเป็นในการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล เพื่อเป็นข้อมูลนำไปสู่การทบทวนจำนวนที่จอร์จที่ต้องจัดให้มีความเหมาะสม	ตารางเมตร ศึกษาการให้ความสำคัญ การใช้งาน ความพึงพอใจ และการยินดีจ่ายต่อสิ่งอำนวยความสะดวกในโครงการ	ผู้ประกอบ การอาหารมทรัพย์ และเพื่อศึกษาลักษณะสภาพเศรษฐกิจ สังคม การใช้งานและปัจจัยในการเลือกพักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าของผู้พักอาศัย
กลุ่มประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	ประชากร กลุ่มผู้ซื้อห้องชุดพักอาศัย โครงการจิตติโยม รัชดา และซีดีโฮม สุขุมวิท จำนวน 1,198 ราย	ประชากร ผู้ที่ซื้อโครงการไอดีโอ มิทซ์ พหุโยธิน และ ไอดีโอ คิว พญาไท จำนวน 925 ราย กลุ่มตัวอย่าง ผู้ที่ซื้อโครงการไอดีโอ มิทซ์	ประชากร อาคารขนาดใหญ่ในย่านสุขุมวิทเป็นโครงการที่เปิดก่อนปี 2542 และห่างจากสถานีรถไฟฟ้าไม่เกิน 500 เมตร เป็นนิติบุคคลของอาคารชุด 8	ประชากร ผู้พักอาศัยในเขตหัวขวางที่ตั้งอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าสุทธิสาร จำนวน 3 โครงการ รวม 1,120 ราย	ประชากร ผู้พักอาศัยที่เป็นเจ้าของห้องชุดระดับราคา 60,000-130,000 บาทต่อตารางเมตร เป็นอาคารชุดที่มีการเช่าอยู่และบริหารจัดการอย่างมืออาชีพ	ประชากร โครงการอาคารชุดพักอาศัยใน 3 สถานีระยะ 500 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้า กลุ่มตัวอย่าง ผู้พักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานี

ผู้วิจัย	บุศรินทร์ รุ่งรัตนกุล	กรกฎ ภูมิศรี	ฉัตรชัย ตังมหาสถิตกุล	อนุเทพ ศิริสิทธิ์	ภาณุพงษ์ ชินมทาวงศ์	วิริญช์ วิชิรปรัชญา
	2549	2553	2553	2554	2555	2557
	กลุ่มตัวอย่าง ผู้ซื้อห้องชุดโครงการซีดีโฮม รัชดา และซีดีโฮม สุขุมวิท 350 ตัวอย่าง	พทลโยธิน และ ไอดีโอคิว พญาไท จำนวน 280 ตัวอย่าง	อาคาร และ ผู้พักอาศัย 911 ราย กลุ่มตัวอย่าง ผู้พักอาศัย 278 ตัวอย่าง	กลุ่มตัวอย่าง ผู้พักอาศัยในโครงการไลฟ์ อาศัยในโครงการไอวีรัชดา รัชดาออร์คิด จำนวน 295 ตัวอย่าง	ต่ำกว่าปีเพราะมีการจัดตั้งนิติบุคคลอาคารชุดแล้ว กลุ่มตัวอย่าง ผู้พักอาศัยโครงการ ลุมพินี เฟลส พระราม 9 285 ตัวอย่าง	รถไฟฟ้าอ่อนนุช 180 ตัวอย่าง, กรุงเทพมหานคร 140 ตัวอย่าง และอาร์บี 80 ตัวอย่าง และ ผู้ประกอบการ 4 ราย
ข้อค้นพบและข้อเสนอแนะ	ปัจจัยในการตัดสินใจซื้อคือการตลาดได้แก่ การมีพื้นที่ส่วนกลางที่จัดเป็นระบบ สภาพแวดล้อมของส่วนกลางโล่งโปร่ง สบายและรูปแบบของห้องพักอาศัยและคุณภาพ ชื่อเพื่อลงทุนและเก็งกำไรมากกว่า ชื่อเพื่ออยู่ร่วมกันมากกว่า การซื้อเพื่อพักอาศัย	ปัจจัยในการตัดสินใจซื้อคือการตลาดได้แก่ การมีพื้นที่ส่วนกลางที่จัดเป็นระบบ สภาพแวดล้อมของส่วนกลางโล่งโปร่ง สบายและรูปแบบของห้องพักอาศัยและคุณภาพ ชื่อเพื่อลงทุนและเก็งกำไรมากกว่า ชื่อเพื่ออยู่ร่วมกันมากกว่า การซื้อเพื่อพักอาศัย	ความคิดเห็นของผู้พักอาศัยที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า ถึงแม้ที่พักจะอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า และสามารถใช้บริการรถไฟฟ้าได้ แต่ก็ยังมี ความจำเป็นต้องใช้รถยนต์ส่วนตัวและเห็นว่าไม่สามารถลดพื้นที่จอดรถยนต์ลงได้ และ ไม่คิดที่จะซื้อที่จอดรถ	ผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่ตั้งอยู่ในระยะเดินถึง สถานีรถไฟฟ้า MRT จะมีความจำเป็นในการใช้รถยนต์ส่วนตัวกว่าอาคารชุดที่ตั้งอยู่นอกระยะเดินถึงสถานีรถไฟฟ้า นำไปสู่การพิจารณาปรับลดจำนวนที่จอดรถในอาคารชุดที่อยู่ตามแนวรถไฟฟ้า ซึ่งจะทำได้ไม่เป็นการเกินขนาด	ผู้ประกอบการควรจัดให้มีสัดส่วนผู้พักอาศัยลดสิ่งอำนวยความสะดวกที่ไม่เหมาะสมเพื่อลดภาระค่าใช้จ่าย วางแผนประเภท จำนวน ขนาดพื้นที่ ตำแหน่งที่ตั้งของสิ่งอำนวยความสะดวกให้สอดคล้องกับผู้อยู่อาศัยจะได้ไม่เป็นการเกินขนาด	

2.8.1 สรุปเปรียบเทียบวิทยานิพนธ์และวิจัยที่อ้างอิง

จะเห็นได้ว่า ผลการศึกษาวิทยานิพนธ์ที่เกี่ยวข้องกับอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าจะแบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มที่ 1 สอบถามในเรื่องปัจจัยในการตัดสินใจซื้อห้องชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าในช่วงระยะเวลาการซื้อเป็นหลัก และ กลุ่มที่ 2 สอบถามผู้พักอาศัยในโครงการในเรื่องพฤติกรรมการอยู่อาศัยและการใช้งานสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆภายในโครงการ ซึ่งส่วนใหญ่จะเจาะจงกลุ่มตัวอย่างเป็นโครงการอาคารชุดพักอาศัย โครงการใดโครงการหนึ่ง

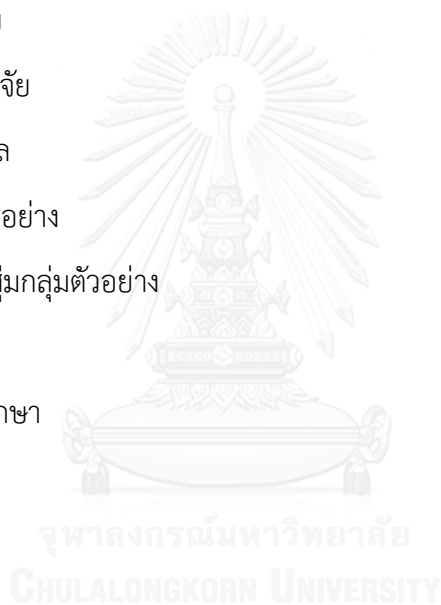
ความแตกต่างในวิทยานิพนธ์ครั้งนี้เมื่อเทียบกับวิทยานิพนธ์ที่เกี่ยวข้องที่ผ่านมา คือ การศึกษาข้อมูลโครงการอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าในภาพรวม เป็นกลุ่มโครงการตามแนวสถานีรถไฟฟ้า โดยทำการเลือกมา 3 สถานีจากแต่ละสายของในแนวเส้นทางของรถไฟฟ้าบีทีเอส ไม่ได้ระบุเจาะจงเป็นโครงการใดโครงการหนึ่งหรือแต่ทำเลใดทำเลหนึ่งเป็นพิเศษเพียงอย่างเดียว และทำการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการบริษัทอสังหาริมทรัพย์ที่พัฒนาโครงการตามแนวรถไฟฟ้าและผู้บริโภคที่พักอาศัยอยู่จริงในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าสถานีนั้นๆ เพื่อให้ได้ผลการศึกษาที่สามารถนำมาใช้ให้เกิดประโยชน์ทั้งสองฝ่ายที่เกี่ยวข้องกันโดยตรง โดยทั้งนี้ผู้ประกอบการจะได้ทราบเกี่ยวกับการพัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าที่สามารถตอบสนองต่อผู้พักอาศัยในโครงการอาคารชุดพักอาศัยได้อย่างเหมาะสม

บทที่ 3

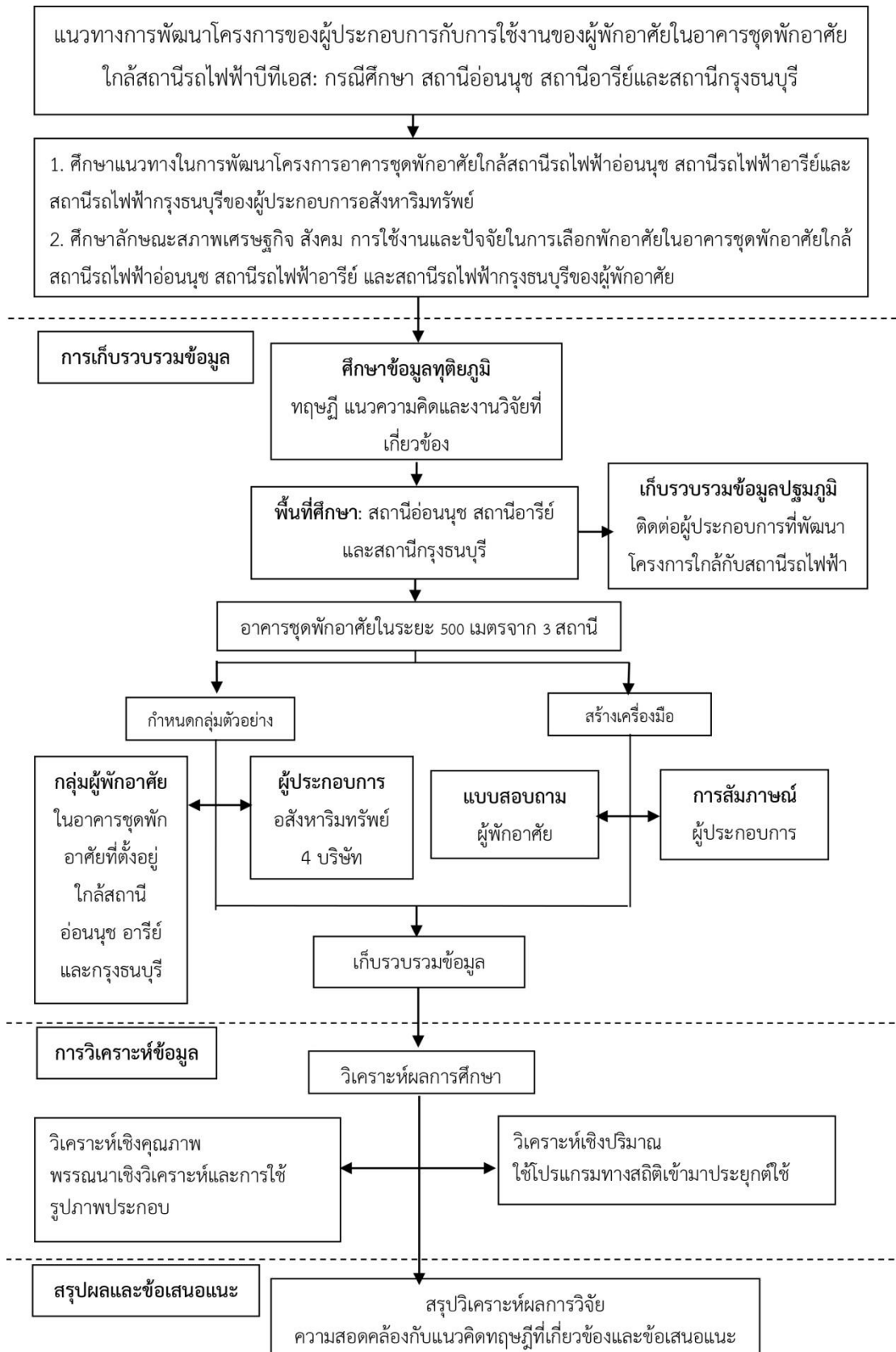
วิธีดำเนินการวิจัย

ในบทนี้จะกล่าวถึง ระเบียบวิธีการศึกษา เพื่อทำการศึกษาแนวทางการพัฒนาโครงการของผู้ประกอบการกับการใช้งานของผู้พักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส : กรณีศึกษา สถานีอ่อนนุช สถานีอารีย์และสถานีกรุงธนบุรี โดยประชากร และกลุ่มตัวอย่าง เครื่องมือ และสถิติที่ใช้ในการศึกษามีดังนี้

- 3.1 กระบวนการดำเนินงานวิทยานิพนธ์
- .32 กรอบแนวคิดงานวิจัย
- 3.3 เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย
- 3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล
- .35 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
- 3.6 การเลือกและวิธีการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง
- 3.7 การวิเคราะห์ข้อมูล
- 3.8 การนำเสนอผลการศึกษา



3.1 กระบวนการดำเนินงานวิทยานิพนธ์



3.2 กรอบแนวคิดงานวิจัย

ตารางที่ 3.1 แผนผังกรอบแนวคิดการวิจัย

วัตถุประสงค์	ตัวแปรหลัก	ตัวแปรรอง	ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
1. ศึกษาแนวทางการพัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าของผู้ประกอบธุรกิจ	- การพัฒนาโครงการอาคารชุดตามแนวรถไฟฟ้า	- การเลือกข้อที่ดิน - การออกแบบที่เกี่ยวข้อง - การเข้าถึงและการคมนาคม - สิ่งอำนวยความสะดวกภายในโครงการ - ผลที่เกิดขึ้นหลังจากโครงการเสร็จ	1. กลุ่มผู้เชี่ยวชาญที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการบริหารโครงการ - ผู้ประกอบการอสังหาริมทรัพย์ 4 บริษัท ที่พัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้านี้	1. ข้อมูลวิทยุมี คั่นคว่ำจากเอกสาร 2. แบบสัมภาษณ์
2. ศึกษาลักษณะสภาพเศรษฐกิจ สังคม การใช้งานและปัจจัยในการเลือกพักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าของผู้พักอาศัย	- ข้อมูลทั่วไปของผู้พักอาศัย - พฤติกรรม การอยู่อาศัย	- เพศ - อายุ - รายได้ครอบครัว - กรรมสิทธิ์ห้องพัก - ชนิดและขนาดห้องพัก - จำนวนสมาชิกในห้อง - บุคคลที่อาศัยอยู่ - ที่อยู่อาศัยอื่น - จำนวนรถยนต์ - ระยะเวลาในการเข้าพักอาศัย - ช่วงเวลาที่อยู่ - พฤติกรรมการเดินทางในทำงาน (วันจันทร์-ศุกร์) และวันหยุด (วันเสาร์-อาทิตย์) - การใช้รถไฟฟ้าบีทีเอสและการใช้รถยนต์ - สภาพแวดล้อมในการอยู่อาศัย - ปัญหาในโครงการ - ความพึงพอใจต่อโครงการและสิ่งอำนวยความสะดวก - ความจำเป็นของส่วนกลางและสิ่งอำนวยความสะดวก - ทำเลที่ตั้ง - ราคาที่เหมาะสม - สภาพแวดล้อม และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ - การคมนาคมสะดวก - ชื่อเสียงของผู้ประกอบการ	1. ประชากร คือ ผู้ที่พักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัยตัวอย่างของ 3 สถานี จำนวน 44 โครงการ รวม 6,967 ยูนิต 2. กลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้ที่พักอาศัยในโครงการอาคารชุดพักอาศัยในสถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช 180 ตัวอย่าง, กรุงเทพมหานคร 140 ตัวอย่าง และอาร์บี 80 ตัวอย่าง	1. การสังเกต 2. แบบสอบถาม
	- ปัจจัยในการเลือกพักอาศัย			

การวิจัยครั้งนี้เพื่อทำการศึกษาแนวทางการพัฒนาโครงการของผู้ประกอบการกับการใช้งานของผู้พักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าย่านบีทีเอส โดยเลือกศึกษาอาคารชุดพักอาศัยบริเวณ 3 สถานี ได้แก่ สถานีอ่อนนุช สถานีอารีย์ และสถานีกรุงธนบุรี ซึ่งเป็นโครงการที่ก่อสร้างเสร็จและมีผู้เข้าอยู่อาศัยแล้ว โดยมีระยะห่างไม่เกิน 500 เมตรจากชานชาลาทั้ง 4 ด้านของสถานีรถไฟฟ้าย่านบีทีเอส

3.3 เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย

3.3.1 แบบสอบถาม เกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ศึกษาข้อมูลทั่วไป ข้อมูลด้านที่อยู่อาศัย และพฤติกรรมการใช้ชีวิตประจำวันของผู้พักอาศัยอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าย่านบีทีเอส สถานีอ่อนนุช สถานีอารีย์ และสถานีกรุงธนบุรี เป็นคำถามเป็นข้อคำถามปลายปิด เป็นคำถามที่มีจุดมุ่งหมายแน่นอนและจัดเตรียมไว้ให้กลุ่มตัวอย่างเลือกคำตอบ เพื่อสนองต่อวัตถุประสงค์ของงานวิจัย

3.3.2 แบบสัมภาษณ์ เพื่อเก็บข้อมูลในส่วนของการบริหารโครงการอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าย่านบีทีเอสกับผู้ประกอบการโครงการ เป็นคำถามแบบปลายเปิดโดยเป็นคำถามแบบเข้าใจง่ายและไม่ชี้นำคำตอบ ผู้สัมภาษณ์จะเน้นการเจาะสัมภาษณ์แบบรายบุคคล โดยใช้เครื่องบันทึกเสียงในการสัมภาษณ์ และการจดบันทึกเพื่อความจำที่แม่นยำ

3.3.3 แบบสังเกต เพื่อเก็บข้อมูลสภาพปัจจุบัน และปัญหาของสภาพการอยู่อาศัยของผู้พักอาศัยอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าย่านบีทีเอส เพื่อหาข้อมูลไปเป็นแนวทางในการกำหนดรูปแบบที่เหมาะสมตามความต้องการในการใช้งานต่อไป

3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

3.4.1 ศึกษาข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data)

1. เอกสารสิ่งตีพิมพ์ วารสาร สถิติข้อมูลต่างๆ จากห้องสมุด ธนาคารอาคารสงเคราะห์ ที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการวิจัย แนวความคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง ที่พักอาศัยและพฤติกรรม เป็นต้น เพื่อให้ได้ข้อมูลที่มีศักยภาพสูงและมีจำนวนอาคารชุดพักอาศัยมากที่สุด

2. ข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการ เช่น รายงานประจำปีของบริษัทอสังหาริมทรัพย์ และข้อมูลเบื้องต้นของโครงการอาคารชุดพักอาศัย

3. ขอนหนังสือแนะนำตนเองจากภาควิชาเคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เพื่อส่งแบบสอบถามและทำหนังสือปะหน้า เพื่อขอความอนุเคราะห์ในการตอบแบบสอบถาม เพื่อให้ถามถึงประเด็นที่จะสอบถาม และอธิบายวิธี

ส่งกลับ และกำหนดระยะเวลาส่งกลับ รวมไปถึงการทำจดหมายแนะนำตัวและติดต่อขอ สัมภาษณ์ผู้ประกอบการ

3.4.2 ศึกษาข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data)

1. การสำรวจและการสังเกตการณ์ โดยการสำรวจภาคสนาม (Field Survey) ของ อาคารชุดที่อยู่ตามแนวรถไฟฟ้าทั้ง 3 สถานี ได้แก่ สถานีอ่อนนุช สถานีอารีย์ และสถานีกรุง ธนบุรี

การสำรวจ โดยการลงสำรวจภาคสนาม เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลทั่วไป เช่น การ เข้าถึงจากสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส การเข้าถึงจากถนนหลัก ถนนรอง การเชื่อมต่อทางคมนาคม ระบบสาธารณูปโภค ระบบสาธารณูปการต่างๆ และบริบทรอบๆอื่นๆ

สำหรับการสังเกตการณ์การใช้งานจริงของพื้นที่ส่วนต่างๆ ภายในโครงการที่เลือกใน อาคารชุดที่อยู่ตามแนวรถไฟฟ้าทั้ง 3 สถานี โดยการถ่ายรูปลักษณะทางการภาพในส่วน ต่างๆ พื้นที่ของสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารชุดพักอาศัย รวมทั้งพฤติกรรมการใช้งานของผู้พักอาศัยภายในโครงการ

2. การสัมภาษณ์ ผู้ประกอบการ 4 บริษัทที่ทำโครงการอาคารชุดพักอาศัยในสถานี รถไฟฟ้าบีทีเอสที่เลือกเป็นกรณีศึกษา ตั้งแต่ ความเป็นมาของโครงการ เกี่ยวกับแนวคิดการ บริหารโครงการและการเลือกตำแหน่งที่ตั้งโครงการใกล้กับสถานีรถไฟฟ้า เป็นแบบสัมภาษณ์ สำหรับการวิเคราะห์เชิงคุณภาพสำหรับผู้บริหารเพื่อเป็นข้อมูลในการวางแผนเนื้อหา โดย มีข้อคำถามดังนี้

1) การเลือกทำเลที่ตั้งที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้ามีผลต่อการตัดสินใจของผู้ประกอบการ ในการพัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยหรือไม่ อย่างไร

2) กระบวนการพัฒนาโครงการและการออกแบบอาคารชุดพักอาศัยที่ตั้งอยู่ใกล้ สถานีรถไฟฟ้ามีลักษณะอย่างไร

3) ผู้ที่พักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้ายังมีความจำเป็นในการใช้ รถยนต์ส่วนตัวอยู่หรือไม่ อย่างไร

4) ผลที่เกิดขึ้นหลังจากการพัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้า เสร็จแล้วเป็นไปตามที่คาดหวังหรือไม่ อย่างไร

3. การสอบถาม โดยการออกแบบสอบถาม (Questionnaire) นั้นจะสอดคล้องกับ วัตถุประสงค์ของการศึกษาในครั้งนี้ และมีการทดสอบแบบสอบถามก่อน (Pre-Test) เป็น จำนวน 40 ชุด โดยใน 3 สถานีจะเลือกมา 4 โครงการ โครงการละ 10 ชุด กับผู้พักอาศัย ภายในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสในสถานีที่เลือกเป็นกรณีศึกษา โดยใน 3 สถานีจะเลือกมา 4 โครงการ โครงการละ 10 ชุด และนำกลับมาปรับปรุงแก้ไขข้อความและ

ภาษาที่ใช้เพื่อให้เกิดความเที่ยงตรงก่อนทำไปใช้งานจริง แล้วไปดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลต่อไป

แบบสอบถาม Pre-Test จะประกอบด้วย 2 ส่วน คือ

1. แบบสอบถามของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด ประกอบด้วย

- ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

- พฤติกรรมการอยู่อาศัยในห้องชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าและปัจจัยที่ทำให้เกิดการตัดสินใจซื้อห้องชุดพักอาศัย

ตอนที่ 1 แบบสอบถามลักษณะข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ สถานภาพสมรส รายได้ต่อเดือน และระดับการศึกษา จำนวน 7 ข้อ ซึ่งเป็นแบบสอบถามชนิดปลายปิด (Close-end response questions) โดยมีรายละเอียดดังนี้

ข้อที่ 1 เพศ ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal Scale) ได้แก่ 1.เพศชาย และ 2.เพศหญิง

ข้อที่ 2 อายุ ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทเรียงลำดับ (Ordinal scale) โดยแบ่งออกเป็น 5 ช่วง ดังนี้ 1.น้อยกว่า 25 ปี 2.อายุ 26-35 ปี 3.อายุ 36-45 ปี 4.อายุ 46-55 ปี และ 5.มากกว่า 55 ปี

ข้อที่ 3 สถานภาพสมรส ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal Scale) โดยแบ่งเป็น 3 ประเภท คือ 1.โสด 2.สมรส และ 3.หย่า/แยกกันอยู่

ข้อที่ 4 ขนาดครอบครัว ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทเรียงลำดับ (Ordinal scale) โดยแบ่งออกเป็น 4 ช่วง ดังนี้ 1.พักคนเดียว 2.2-3 คน 3.4-5 คน และ 4.6 คนขึ้นไป

ข้อที่ 5 ระดับการศึกษา ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทเรียงลำดับ (Ordinal scale) โดยแบ่งเป็น 3 ช่วง ดังนี้ 1.ต่ำกว่าปริญญาตรี 2.ปริญญาตรี และ 3.สูงกว่าปริญญาตรี

ข้อที่ 6 อาชีพ ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal Scale) โดยแบ่งเป็น 4 ประเภท ดังนี้ 1.ผู้ประกอบการธุรกิจส่วนตัว 2.พนักงานบริษัทเอกชน 3.ข้าราชการ, พนักงานรัฐวิสาหกิจ และ 4.อื่น ๆ

ข้อที่ 7 รายได้ครอบครัวต่อเดือน (ไม่หักค่าใช้จ่าย) ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทเรียงลำดับ (Ordinal scale) โดยแบ่งเป็น 5 ช่วง ดังนี้ 1.น้อยกว่า 50,000 บาท 2.50,001-100,000 บาท 3.100,001-150,000 บาท 4.150,001-200,000 บาท และ 5.มากกว่า 200,000 บาท

ตอนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการอยู่อาศัยในห้องชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้า

ประกอบไปด้วยข้อคำถามจำนวน 10 ข้อ ดังต่อไปนี้

ข้อที่ 1 ชนิดและขนาดของห้องที่ท่านตัดสินใจซื้อ ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal scale) ได้แก่ 1.สตูดิโอ 2.1 ห้องนอน 3.2 ห้องนอน และ 4.อื่น ๆ

ข้อที่ 2 กรรมสิทธิ์ของห้องพักใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal Scale) ได้แก่ 1.เป็นเจ้าของ 2.เช่าอยู่ 3.ผู้อยู่อาศัย 4.อื่น ๆ

ข้อที่ 3 สาเหตุที่ทำให้ย้ายมาอยู่ในโครงการ ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal Scale) ประกอบด้วย 1.ใกล้สถานีรถไฟฟ้า 2.ทำเลใกล้ที่ทำงาน/โรงเรียน 3.รูปแบบของห้องหรือรูปแบบอาคาร 4.ราคาเหมาะสม และ 5.อื่น ๆ

ข้อที่ 4 ระยะเวลาที่อาศัยในห้องชุดพักอาศัยปัจจุบัน ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทเรียงลำดับ (Ordinal scale) จำนวน 3 ช่วง ได้แก่ 1.ต่ำกว่า 6 เดือน 2.6 เดือน-1 ปี และ 3.1 ปีขึ้นไป

ข้อที่ 5 บุคคลที่อาศัยร่วมกับท่าน ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal Scale) ประกอบไปด้วย 1.อาศัยเพียงลำพัง 2.คู่สมรส 3.ครอบครัว (ไม่ใช่คู่สมรส) และ 4.อื่น ๆ

ข้อที่ 6 วันที่พักอาศัยอยู่ในคอนโดใกล้รถไฟฟ้า ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal Scale) ประกอบไปด้วย 1.ทุกวัน 2.เฉพาะวันธรรมดา(จันทร์-ศุกร์) และ 3.อื่น ๆ

ข้อที่ 7 จำนวนรถยนต์ในครอบครัว ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทเรียงลำดับ (Ordinal scale) ประกอบไปด้วย 1.ไม่มี 2.1 คัน และ 3.มากกว่า 2 คัน

ข้อที่ 8 ความจำเป็นที่จะใช้รถยนต์ส่วนตัวเมื่อย้ายมาอยู่ในอาคารชุดพักอาศัยใกล้รถไฟฟ้า ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal Scale) ประกอบไปด้วย 1.ไม่มีความจำเป็น 2.มีความจำเป็น เพราะ 1.เป็นอุปกรณ์ในการทำงาน 2.ใช้เดินทางกลับบ้านในวันหยุด และ 3.อื่นๆ

ข้อที่ 9 การเดินทางไปทำงาน/เรียนในวันธรรมดา(จันทร์-ศุกร์) ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal Scale) ประกอบไปด้วย 1.รถไฟฟ้า 2.รถยนต์ส่วนตัว และ 3.อื่นๆ

ข้อที่ 10 การเดินทางไปอื่นๆในวันหยุด (เสาร์-อาทิตย์) ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal Scale) ประกอบไปด้วย 1.รถไฟฟ้า 2.รถยนต์ส่วนตัว และ 3.อื่นๆ

และคำถามปลายเปิดจำนวน 4 ข้อ ได้แก่

ข้อที่ 1 การเลือกพักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้า ทำให้ใช้รถยนต์น้อยลงหรือไม่ เพราะเหตุใด

ข้อที่ 2 จุดเด่น จุดด้อยของโครงการ

ข้อที่ 3 ข้อเสนอแนะ

ข้อที่ 4 แบบสอบถามนี้เป็นอย่างไร และควรมีการปรับปรุงอย่างไร

เมื่อได้มีการทดสอบแบบสอบถาม Pre-Test แล้ว จึงเอาผลที่ได้การทำงานทำแบบสอบถามแบบมาสรุปและปรับแก้ไขข้อมูลเพิ่มเติมให้ออกมาแบบแบบสอบถามฉบับสมบูรณ์ โดยปรับเปลี่ยนคำถามและตัวเลือกให้สอดคล้องกันมากขึ้น

โดยแบบสอบถาม ฉบับสมบูรณ์ จะประกอบไปด้วย 2 ส่วน คือ

1. แบบสอบถามของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด ประกอบด้วย

- ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

- พฤติกรรมการอยู่อาศัยในห้องชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าและปัจจัยที่ทำให้เกิดการตัดสินใจซื้อห้องชุดพักอาศัย

ตอนที่ 1 แบบสอบถามลักษณะข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ

อายุ อาชีพ สถานภาพสมรส รายได้ต่อเดือน และระดับการศึกษา จำนวน 10 ข้อ ซึ่งเป็นแบบสอบถามชนิดปลายปิด (Close-end response questions) โดยมีรายละเอียดดังนี้

ข้อที่ 1 เพศ ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal Scale) ได้แก่ 1.เพศชาย และ 2.เพศหญิง

ข้อที่ 2 อายุ ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทเรียงลำดับ (Ordinal scale) โดยแบ่งออกเป็น 5 ช่วง ดังนี้ 1.น้อยกว่า 25 ปี 2.อายุ 26-35 ปี 3.อายุ 36-45 ปี 4.อายุ 46- 55 ปี และ 5.มากกว่า 56 ปี

ข้อที่ 3 อาชีพ ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal Scale) โดยแบ่งเป็น 7 ประเภท ดังนี้ 1.ผู้ประกอบการธุรกิจส่วนตัว 2.วิชาชีพอิสระ (ทนาย แพทย์ วิศวกร สถาปนิก นักสื่อสารมวลชน) 3.ข้าราชการ, พนักงานรัฐวิสาหกิจ 4.พนักงานบริษัทเอกชน 5.นักเรียน นักศึกษา และ 6.อื่น ๆ

ข้อที่ 4 รายได้ครอบครัวต่อเดือน (ไม่หักค่าใช้จ่าย) ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทเรียงลำดับ (Ordinal scale) โดยแบ่งเป็น 6 ช่วง ดังนี้ 1.น้อยกว่า 25,000 บาท 2.25,000 -50,000 บาท 3.50,001-100,000 บาท 4.100,001 -150,000 บาท และ 5.มากกว่า 150,001 บาท

ข้อที่ 5. กรรมสิทธิ์ของห้องพักใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal Scale) ได้แก่ 1.เป็นเจ้าของ 2.เช่าอยู่ 3.ผู้อยู่อาศัย และ 4.อื่น ๆ

ข้อที่ 6 ชนิดและขนาดของห้องที่ท่านตัดสินใจซื้อ ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal scale) ได้แก่ 1.สตูดิโอ 2.1 ห้องนอน 3.2 ห้องนอน และ 4.อื่น ๆ

ข้อที่ 7 จำนวนสมาชิกที่อาศัยอยู่ในห้องพักของท่าน ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทเรียงลำดับ (Ordinal scale) ประกอบไปด้วย 1.1 คน 2.2-3 คน และ 3.4 คนขึ้นไป

ข้อที่ 8 บุคคลที่อาศัยร่วมกับท่าน ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal Scale) ประกอบไปด้วย 1.อาศัยเพียงลำพัง 2.คู่สมรส (ไม่มีบุตร) 3.คู่สมรสและบุตร 4.ครอบครัว (ไม่ใช่คู่สมรส) และ 5.คนอื่น ๆ

ข้อที่ 9 ท่านมีที่อยู่อื่นอีกหรือไม่ ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal Scale) ประกอบไปด้วย 1.มี และ 2. ไม่มี

ถ้ามีเป็นที่อยู่อาศัยประเภท 1.บ้านเดี่ยว 2.ทาวเฮาส์ 3.ตึกแถวหรืออาคารพาณิชย์ 4.อาคารชุด และ 5.อื่น ๆ

ข้อที่ 10 จำนวนรถยนต์ในครอบครัว ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal Scale) ประกอบไปด้วย 1.ไม่มี 2.1 คัน และ 3.มากกว่า 2 คัน

ตอนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการอยู่อาศัยในห้องชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟ

ประกอบไปด้วยข้อคำถามจำนวน 12 ข้อ ดังต่อไปนี้

ข้อที่ 1. สาเหตุที่ทำให้ย้ายมาอยู่ในโครงการ ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal Scale) ประกอบด้วย 1.ใกล้สถานีรถไฟ 2.ทำเลใกล้ที่ทำงาน/โรงเรียน 3.ใกล้กับที่อยู่อาศัยเดิม 4.การออกแบบอาคาร 5.ราคาเหมาะสม 6.รูปแบบ/ขนาดของพื้นที่ใช้สอยภายในห้อง 7.สิ่งอำนวยความสะดวกครบ 8.การคมนาคมสะดวก 9.สภาพแวดล้อมและส่วนกลาง 10.ใกล้สาธารณูปโภคหรือสาธารณูปการ เช่น ห้างสรรพสินค้า 11.ชื่อเสียงผู้ประกอบการ และ 12.อื่นๆ

ข้อที่ 2 ระยะเวลาที่อาศัยในห้องชุดพักอาศัยปัจจุบัน ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทเรียงลำดับ (Ordinal scale) จำนวน 3 ช่วง ได้แก่ 1.ต่ำกว่า 6 เดือน 2.6 เดือน-1 ปี 3.2-3 ปีขึ้นไป และ 4.4 ปีขึ้นไป

ข้อที่ 3 วันที่พักอาศัยอยู่ในคอนโดใกล้รถไฟฟ้า ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal Scale) ประกอบไปด้วย 1.ทุกวัน 2.เฉพาะวันจันทร์-วันศุกร์ และ 3.อื่น ๆ

ข้อที่ 4 การเดินทางไปทำงาน/เรียนในวันธรรมดา (วันจันทร์-วันศุกร์) ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal Scale) ประกอบไปด้วย 1.รถไฟฟ้า 2.รถยนต์ส่วนตัว และ 3.อื่นๆ

ข้อที่ 5 การเดินทางไปอื่นๆในวันหยุด (วันเสาร์-วันอาทิตย์) ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal Scale) ประกอบไปด้วย 1.รถไฟฟ้า 2.รถยนต์ส่วนตัว และ 3.อื่นๆ

ข้อที่ 6 สาเหตุที่เลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal Scale) ประกอบไปด้วย 1.ช่วยประหยัดเวลาในการเดินทาง 2.ควบคุมเวลาในการเดินทางได้ 3.หลีกเลี่ยงการจราจรที่ติดขัด 4.ค่าใช้จ่ายน้อยกว่าไปด้วยรถยนต์ 5.เดินทางได้สะดวกสบาย 6.จุดหมายอยู่ใกล้สถานีรถไฟ และ 7.อื่นๆ

ข้อที่ 7 ความจำเป็นที่จะใช้รถยนต์ส่วนตัวเมื่อย้ายมาอยู่ในอาคารชุดพักอาศัยใกล้รถไฟฟ้า ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal Scale) ประกอบไปด้วย 1.ไม่มีความจำเป็น 2.มีความจำเป็น เพราะ 1.เป็นอุปกรณ์ในการทำงาน 2.ใช้เดินทางกลับบ้านในวันหยุด 3.ใช้เดินทางออกนอกเส้นทางรถไฟฟ้า และ 4.อื่นๆ

ข้อที่ 8 สภาพแวดล้อมในการอยู่อาศัยเมื่อย้ายเข้ามาอยู่ในโครงการ ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal Scale) ประกอบด้วย 1.ดีขึ้น 2.แย่ลง และ 3.ไม่ต่างจากเดิม

ข้อที่ 9 ปัญหาภายในโครงการ ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal Scale) ประกอบด้วย 1.ค่าส่วนกลางสูงเกินไป 2.ลิฟต์โดยสารไม่เพียงพอ 3.ที่จอดรถไม่เพียงพอ 4.เสียงดัง

รบกวน 5.การบำรุงรักษาอาคารและสิ่งแวดล้อมภายในโครงการ 6.นิติบุคคลดูแลไม่ทั่วถึง 7.การเข้าถึงโครงการไม่สะดวก และ 8.อื่นๆ

ข้อที่ 10 ความพึงพอใจต่อโครงการและสิ่งอำนวยความสะดวกภายในโครงการ มี 9 ด้าน ได้แก่ 1.ที่ตั้งโครงการสะดวกต่อการเดินทาง 2.รูปแบบและคุณภาพของห้อง 3.คุณภาพของอาคารและการก่อสร้าง 4.สภาพแวดล้อมภายในโครงการ 5.ระบบสาธารณูปโภค ได้แก่ ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ 6.พื้นที่ส่วนกลาง เช่น สระว่ายน้ำ ฟิตเนส ที่จอดรถ 7.สิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ร้านค้า ร้านซักรีด 8.เจ้าหน้าที่ภายในโครงการ และ 9.ความปลอดภัยในโครงการ แบ่งออกเป็น 5 ระดับ คือ 1.มากที่สุด 2.มาก 3.ปานกลาง 4.น้อย และ 5.น้อยที่สุด

ข้อที่ 11 พื้นที่กิจกรรมในโครงการและความถี่ในการใช้งาน มี 11 พื้นที่ด้วยกัน คือ 1.ที่จอดรถ 2.ล็อบบี้ 3.สระว่ายน้ำ 4.ฟิตเนส 5.สนามนา/สตรีน 6.สวนและพื้นที่นั่งเล่นด้านนอกอาคาร 7.สนามเด็กเล่น 8.ห้องสมุดหรือห้องอเนกประสงค์ 9.ร้านสะดวกซื้อ 10.ร้านค้า 11.ห้องซักรีดหรือเครื่องซักผ้าหยอดเหรียญ โดยแบ่งความถี่ในการใช้งานต่อสัปดาห์ แบ่งออกเป็น 5 ระดับ คือ 1.มากกว่า 5 ครั้ง 2.3-4 ครั้ง 3.1-2 ครั้ง 4.นานๆครั้ง และ 5.ไม่เคยใช้เลย

ข้อที่ 12 พื้นที่ที่จำเป็นภายในโครงการ มี 14 พื้นที่ ได้แก่ คือ 1.ทางเดินเชื่อมต่อจากรถไฟฟ้าหรือทางเท้าที่สะดวก 2.รถรับส่งไปสถานีรถไฟฟ้า 3.ที่จอดรถ 4.ล็อบบี้ 5.ร้านค้าใต้อาคาร (คอมมูนิตี้มอลล์ขนาดเล็ก) 6.ร้านสะดวกซื้อ 7.อินเทอร์เน็ตส่วนกลาง 8.สระว่ายน้ำ 9.ฟิตเนส 10.สนามนา/สตรีน 11.สวนและพื้นที่นั่งเล่นด้านนอกอาคาร 12.สนามเด็กเล่น 13.ห้องสมุดหรือห้องอเนกประสงค์ 14.ห้องซักรีดหรือเครื่องซักผ้าหยอดเหรียญ แบ่งออกเป็น 5 ระดับความสำคัญ คือ 1.มากที่สุด 2.มาก 3.ปานกลาง 4.น้อย และ 5.น้อยที่สุด

3.5 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

3.5.1 ประชากร: ผู้พักอาศัยในโครงการอาคารชุดพักอาศัยใน 3 สถานีนั้น แบ่งประชากรตามแต่ละสถานีได้ ดังนี้

ตารางที่ 3.2 แสดงโครงการอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช

ลำดับ	ชื่อโครงการ	บริษัท	จำนวนชั้น	จำนวน ยูนิต	ปีที่ เสร็จ
1.	ไอทีโอ เวิร์ฟ สุขุมวิท	อนันดา ดีเวลลอปเม้นท์	30 ชั้น	490 ยูนิต	2554
2.	เดอะ เพรสซิเด็นท์ สุขุมวิท	ชัยพัฒนาที่ดิน	8,19 ชั้น	358 ยูนิต	2556
3.	ริทิม สุขุมวิท 50	เอพี	37 ชั้น	589 ยูนิต	2556
4.	ไอทีโอ โมบี อ่อนนุช	อนันดา ดีเวลลอปเม้นท์	23,25 ชั้น	935 ยูนิต	2557

ลำดับ	ชื่อโครงการ	บริษัท	จำนวนชั้น	จำนวน ยูนิต	ปีที่ เสร็จ
5.	เดอะ รুম สุขุมวิท 69	แลนด์แอนด์เฮ้าส์	8 ชั้น	343 ยูนิต	2550
6.	มายคอนโด สุขุมวิท 52	พลัส พร็อพเพอร์ตี้	8 ชั้น	147 ยูนิต	2552
7.	คอนโด วัน สุขุมวิท 52	พลัส พร็อพเพอร์ตี้	9 ชั้น	95 ยูนิต	2552
8.	เดอะเน็กซ์ สุขุมวิท 52	เคที. แอสเซท แอนด์. ดีเวลลอปเม้นท์	8 ชั้น	400 ยูนิต	2554
9.	ทรี คอนโด สุขุมวิท 52	บิกทรีแอสเสท	8 ชั้น	73 ยูนิต	2552
10.	ทรี คอนโด ลักซ์ สุขุมวิท 52	บิกทรีแอสเสท	8 ชั้น	147 ยูนิต	2555
11.	บลอคส์ 77	แสนสิริ	28 ชั้น	476 ยูนิต	2554
12.	เรสซิเดนซ์ 52	อาคิแลนด์ พร็อพเพอร์ตี้	8 ชั้น	74 ยูนิต	2554
13.	โดมอนด์ สุขุมวิท	โดมอนด์ สุขุมวิท	31 ชั้น	485 ยูนิต	2554
14.	เดอะลิงค์ สุขุมวิท 50	ธารารมณเอสเตท	8 ชั้น	648 ยูนิต	2551
15.	มายคอนโด สุขุมวิท 81	พลัส พร็อพเพอร์ตี้	8 ชั้น	146 ยูนิต	2552

ตารางที่ 3.3 แสดงโครงการอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าอารีย์

ลำดับ	ชื่อโครงการ	บริษัท	จำนวนชั้น	จำนวน ยูนิต	ปีที่ เสร็จ
1.	โนเบล รีฟอร์ม	โนเบล ดีเวลลอปเม้นท์	22 ชั้น	191 ยูนิต	2555
2.	โนเบล รีดี อารีย์	โนเบล ดีเวลลอปเม้นท์	23 ชั้น	272 ยูนิต	2556
3.	โนเบล ไลท์	โนเบล ดีเวลลอปเม้นท์	24 ชั้น	217 ยูนิต	2549
4.	เดอะ เวอร์ติเคิล อารีย์	แสนสิริ	25 ชั้น	189 ยูนิต	2555
5.	เซ็นทริค ซีน อารีย์ 2	เอสซี แอสเสท คอร์ปอเรชั่น	8 ชั้น	79 ยูนิต	2556
6.	รอยัล ปาร์ค3	เอสซี แอสเสท คอร์ปอเรชั่น	8 ชั้น	83 ยูนิต	2543
7.	เดอะ ซิกเนเจอร์ เรสซิเดนซ์	TONGTISA	7 ชั้น	22 ยูนิต	2551
8.	โนเบล รีเฟลกซ์ อารีย์	โนเบล ดีเวลลอปเม้นท์	20 ชั้น	210 ยูนิต	2552
9.	เดอะซิลค์ พทลโยธินอารีย์-2	เคเอสแอล ดีเวลลอปเม้นท์	8 ชั้น	79 ยูนิต	2553
10.	เลอริช แอท อารีย์สเตชั่น	ริชีเพลซ 2002	8 ชั้น	73 ยูนิต	2555
11.	เดอะ ฟ้า อารีย์	ซูพรีม เอสเตท ดีเวลลอปเม้นท์	8 ชั้น	44 ยูนิต	2552

ลำดับ	ชื่อโครงการ	บริษัท	จำนวนชั้น	จำนวน ยูนิต	ปีที่ เสร็จ
12.	ดิ อาร์รี่	เพลนารี พร็อพเพอร์ตี้	8 ชั้น	51 ยูนิต	2552
13.	เดอะ ฟายน์ อาร์รี่ 4	ฟายน์ 22 พร็อพเพอร์ตี้ส์	8 ชั้น	79 ยูนิต	2553
14.	เซ็นจูเรียน พาร์ค	เซ็นจูเรียน พาร์ค	5 ชั้น	202 ยูนิต	2536
15.	เซ็นทริค เพลส	เอสซี แอสเสท คอร์ปอเรชั่น	8 ชั้น	79 ยูนิต	2548
16.	เดอะ เทมโป พหลโยธิน	บิลท์ แลนด์	8 ชั้น	79 ยูนิต	2554
17.	พrooms พหลโยธิน 2	บ้านอัสนา	8 ชั้น	122 ยูนิต	2552

ตารางที่ 3.4 แสดงโครงการอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี

ลำดับ	ชื่อโครงการ	บริษัท	จำนวนชั้น	จำนวนยูนิต	ปีที่ เสร็จ
1.	ไฮฟ์ สาทร	แสนสิริ	31 ชั้น	365 ยูนิต	2553
2.	คิวเฮ้าส์ คอนโด สาทร	คิวเฮ้าส์	35 ชั้น	533 ยูนิต	2552
3.	เดอะบางกอก สาทร-ตากสิน	แลนด์ แอนด์ เฮ้าส์	8 ชั้น	214 ยูนิต	2551
4.	ไอดีโอ สาทร-ตากสิน	อนันดา ดีเวลลอปเม้นท์	27 ชั้น	349 ยูนิต	2553
5.	ไอดีโอ โมบี สาทร-ตากสิน	อนันดา ดีเวลลอปเม้นท์	31 ชั้น	530 ยูนิต	2557
6.	วิลล่า สาทร	ทีซี.ซี. แคปปิตอล แลนด์.	40 ชั้น	660 ยูนิต	2553
7.	เดอะ มาสเตอร์ สาทร เอ็กเซ็คคัลทิฟ	เดอะ มาสเตอร์ แอสเสท แมนเนจเม้นท์	8 ชั้น	199 ยูนิต	2549
8.	ทิวร์มาลิน ไลท์ สาทร-ตากสิน	เจริญนครพร็อพเพอร์ตี้	8 ชั้น	126 ยูนิต	2556
9.	ทิวร์มาลิน โกลด์ สาทร-ตากสิน	เจริญนครพร็อพเพอร์ตี้	8 ชั้น	72 ยูนิต	2554
10.	เออร์บานโน่ แอปโซลูท สาทร-ตากสิน	พฤษา เรียวเอสเตท	40 ชั้น	593 ยูนิต	2556
11.	เดอะ ไลท์ เฮ้าส์	รสา พร็อพเพอร์ตี้	30 ชั้น	322 ยูนิต	2553
12.	เดอะ เพลน เนอริ์ สาทร	บริหารและพัฒนาเพื่อ การอนุรักษ์	8 ชั้น	171 ยูนิต	2555

จากตารางที่ 3.2-4 โครงการอาคารชุดพักอาศัยในระยะ 500 เมตรจากสถานีทั้ง 3 สถานี มีทั้งหมด 44 โครงการ ใน 29 ผู้ประกอบการโครงการอาคารชุดพักอาศัย โดยจากการสำรวจเบื้องต้นพบว่า จำนวนผู้พักอาศัยจริงนั้นไม่ได้อยู่อาศัยเต็มทั้งโครงการ ดังนั้นจะมีจำนวนผู้อยู่อาศัยจริงตามที่แสดงในตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 3.5 แสดงจำนวนยูนิตของโครงการอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าทั้ง 3 สถานี

ชื่อสถานี	จำนวนยูนิตทั้งหมด (ยูนิต)	จำนวนที่อยู่อาศัยจริง ประมาณ (ยูนิต)	คิดเป็นร้อยละ (จาก 3 สถานี)	รวม (ยูนิต)
1. สถานีอ่อนนุช	5,406	3,136	ร้อยละ 45	6,967
2. สถานีอารีย์	2,071	1,393	ร้อยละ 20	
3. สถานีกรุงธนบุรี	4,134	2,438	ร้อยละ 35	

ที่มา : จากการสำรวจ (เดือนมิถุนายน ปี2557)

3.5.2 กลุ่มตัวอย่าง

จากตารางแสดงให้เห็นถึงจำนวนยูนิตของผู้อยู่อาศัยที่อยู่อาศัยจริงรวมทั้ง 3 สถานี คิดเป็น 6,967 หน่วย เนื่องจากกลุ่มประชากรมีจำนวนมาก ไม่สามารถทำการศึกษาได้ทั้งหมด จึงจำเป็นต้องมีการศึกษากับประชากรเพียงบางส่วน ในการวิจัยครั้งนี้ได้กำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้สูตรคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่พอดีของ Yamane ในการประมาณค่าพารามิเตอร์ ซึ่งมีค่าความคลาดเคลื่อน 5% จากสูตร

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2} ; \text{โดยที่ } n \text{ คือ ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง}$$

N คือ ขนาดของประชากร = 6,967 หน่วย

e คือ ความคลาดเคลื่อนในการสุ่มตัวอย่าง (sampling error)

ในที่นี้ กำหนดเท่ากับ ± 0.05 ที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

เพราะฉะนั้น

$$\begin{aligned} n &= \frac{6,967}{1 + 6,967 (0.05)^2} \\ &= 378 \end{aligned}$$

ได้ข้อมูลขั้นต่ำที่จะเก็บจำนวน 378 ตัวอย่าง ผู้วิจัยกำหนดที่จะจัดเก็บจำนวน 400 ตัวอย่าง ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างอย่างง่าย (Simple Random Sampling) โดยการแยกเก็บผู้ที่พักอาศัยในโครงการอาคารชุดพักอาศัยในสถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช จำนวน 180 ชุด สถานีกรุงธนบุรี จำนวน 140 ชุด และสถานีรถไฟฟ้าอารีย์จำนวน 80 ชุดตามอัตราส่วนจำนวนยูนิตทั้งหมด

นอกจากนี้ยังเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการโครงการอาคารชุดพักอาศัยในระยะ 500 เมตรจากสถานีทั้ง 3 สถานี ซึ่งมีจำนวนทั้งหมด 29 ราย โดยเลือกสัมภาษณ์ผู้ประกอบการที่มีจำนวนโครงการอาคารชุดใกล้สถานีรถไฟฟ้าใน 3 สถานี จำนวน 4 บริษัท ได้แก่ บริษัท โนเบิล ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน), บริษัท อนันดา ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน), บริษัท แอสเสอรี่ จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ฟายน์ 22 พร็อพเพอร์ตี้ส์ จำกัด

3.6 การเลือกและวิธีการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง

ใช้วิธีการเก็บข้อมูลแบบ Accidental Sampling คือ การเก็บข้อมูลแบบสุ่มในอาคารโดยไม่เจาะจงว่าผู้ตอบแบบสอบถามคือใคร แต่จะสอบถามกับผู้ที่อยู่อาศัยในโครงการอาคารชุดพักอาศัยในระยะ 500 เมตรจากสถานีทั้ง 3 สถานี โดยใช้วิธีแจกแบบสอบถามผ่านสำนักงานนิติบุคคลของอาคารนั้นๆ รวมทั้งแจกแบบสำรวจด้วยตนเอง จำนวนแบบสอบถามทั้งสิ้นจำนวน 400 ฉบับ

3.7 การวิเคราะห์ข้อมูล

3.7.1 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ โดยผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามมาตรวจสอบความถูกต้อง หลังจากนั้นจึงนำมาทำการลงรหัส ประมวลผลหาค่าความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่กำหนดจากข้อมูลแบบสอบถามทุกฉบับ โดยโปรแกรม SPSS

3.7.2 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามมาตรวจสอบความถูกต้อง หลังจากนั้นจึงวิเคราะห์ข้อมูลปฐมภูมิที่ได้จากการสัมภาษณ์ การสังเกต โดยการพรรณนาเชิงวิเคราะห์ เพื่อหาข้อสรุปของความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างให้ได้คำตอบตามวัตถุประสงค์

3.8 การนำเสนอผลการศึกษา

3.8.1 รวบรวมรายละเอียดที่ได้จากการศึกษาและวิเคราะห์มาสรุปเป็นผลการศึกษานเสนอรูปแบบการพัฒนาอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าที่เหมาะสมกับความต้องการและพฤติกรรมของผู้พักอาศัย

3.8.2 เสนอมาตรฐานอาคารชุดพักอาศัยให้กับผู้ประกอบการอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าเพื่อนำไปประยุกต์ใช้ในโครงการอื่นต่อไป

บทที่ 4

ข้อมูลทั่วไปกรณีศึกษา

การค้นคว้าในหัวข้อ แนวทางการพัฒนาโครงการของผู้ประกอบการกับการใช้งานของผู้พักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส: กรณีศึกษา สถานีอ่อนนุช สถานีอารีย์ และสถานีกรุงธนบุรี โดยจะเป็นคำถามตั้งต้นเพื่อใช้เป็นข้อมูลทั่วไปของโครงการและคำถามเจาะลึกที่เกี่ยวกับการเลือกที่ตั้งโครงการที่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้านั้นๆ เพื่อได้ทำการรวบรวมข้อมูลจาก 3 สถานีรถไฟฟ้า ในแต่ละพื้นที่จะศึกษาโครงการพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีอ่อนนุช สถานีอารีย์ และสถานีกรุงธนบุรีในระยะ 500 เมตรจากสถานีรถไฟฟ้า ด้วยการเลือกสัมภาษณ์ผู้ประกอบการที่มีการพัฒนาโครงการในสถานีนั้นๆ และแบบสอบถามกับกลุ่มผู้พักอาศัยในโครงการกลุ่มตัวอย่างในแต่ละสถานี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแนวทางในการพัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช สถานีรถไฟฟ้าอารีย์และสถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรีของผู้ประกอบการอสังหาริมทรัพย์ และศึกษาลักษณะสภาพเศรษฐกิจ สังคม การใช้งานและปัจจัยในการเลือกพักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช สถานีรถไฟฟ้าอารีย์ และสถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรีของผู้พักอาศัย โดยแบ่งเป็นข้อมูลทั่วไป 2 ส่วน ดังนี้

4.1 ผู้ประกอบการอสังหาริมทรัพย์ที่พัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส กรณีศึกษา สถานีอ่อนนุช สถานีอารีย์ และสถานีกรุงธนบุรี

4.1.1 บริษัท โนเบิล ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)

บริษัท โนเบิล ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) จะเลือกทำเลกลางเมืองที่มีศักยภาพสูงเพื่อพัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัย โดยพัฒนาทั้งอาคารสูงตั้งแต่ขนาด 8 ชั้นขึ้นไป โดยตั้งแต่ปี 2546 บริษัทได้เปิดโครงการอาคารชุดพักอาศัย รวมทั้งสิ้น 15 โครงการ ใน 9 ทำเลในบริเวณใจกลางกรุงเทพมหานคร โดยลูกค้าเป้าหมายของบริษัท คือ ผู้มีความต้องการที่อยู่อาศัยที่มีสไตล์ และมีเอกลักษณ์สะท้อนถึงความเป็นตัวของตัวเอง ต้องการที่อยู่อาศัยในเขตกรุงเทพและปริมณฑล มีระดับรายได้ปานกลางถึงระดับรายได้สูงตั้งแต่ 60,000 บาทต่อเดือนขึ้นไป ด้วยค่านึงถึงความต้องการของลูกค้า และสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป บริษัทได้ขยายฐานไปสู่กลุ่มลูกค้าครอบครัวขนาดเล็กที่ต้องการที่พักอาศัยในเขตกรุงเทพชั้นใน ที่เน้นการเดินทางสะดวกและใกล้แหล่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ด้วยโครงการอาคารชุดพักอาศัยใจกลางเมือง ซึ่งเหมาะสำหรับกลุ่มลูกค้าที่มีรายได้ปานกลางเฉลี่ยประมาณ 30,000 บาทต่อเดือนขึ้นไป

ตารางที่ 4.1 แสดงโครงการอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าใน 3 สถานีของบริษัท โนเบิล ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)

ลำดับ	ชื่อโครงการ	สถานี	จำนวนชั้น	จำนวนยูนิต	ปีที่เสร็จ
1.	โนเบิล รีฟอร์ม	อารีย์	22 ชั้น	191 ยูนิต	2555
2.	โนเบิล รีดี อารีย์	อารีย์	23 ชั้น	272 ยูนิต	2556
3.	โนเบิล ไลท์	อารีย์	24 ชั้น	217 ยูนิต	2549
4.	โนเบิล รีเฟลกซ์ อารีย์	อารีย์	20 ชั้น	210 ยูนิต	2552

บริษัทมีเป้าหมายขององค์กรที่กำหนดไว้เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงาน โดยจะเป็นผู้บุกเบิกและเป็นผู้นำ ในการออกแบบ และ สร้างสรรค์โครงการ และการบริการของบริษัท ซึ่งเป็นนวัตกรรมในการเสนอที่อยู่อาศัยที่มีคุณค่า คุณภาพสูง และสร้างเอกลักษณ์เฉพาะตัวให้กับผู้อยู่อาศัย เพื่อให้บริษัทได้บรรลุถึงเป้าหมายขององค์กรที่ได้กำหนดไว้ บริษัทจึงกำหนดแนวนโยบายด้านกลยุทธ์ออกเป็น 4 ประการหลัก¹⁹ คือ

1. นโยบายการเป็นผู้นำทางด้านผลิตภัณฑ์

จากการวิเคราะห์ด้านกลยุทธ์ พบว่า ผู้ประกอบการในธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ต่างได้มีการนำเสนอรูปแบบที่อยู่อาศัยที่ได้มีความแตกต่างกัน การเลือกซื้อของผู้บริโภคจึงเป็นการเปรียบเทียบเพียงคุณภาพ และความเชื่อถือในตัวบริษัทกับราคาที่สามารถบริโภคได้ ความต้องการหลายอย่างของผู้บริโภคจึงถูกจำกัดอยู่ภายใต้กรอบที่ผู้ประกอบการได้กำหนดขึ้น ผู้บริโภคจึงไม่สามารถได้สินค้าที่ตรงตามความต้องการของตนหรือสร้างสรรค์เอกลักษณ์ที่เป็นความรู้สึกเฉพาะตนได้ ด้วยแนวคิดดังกล่าว บริษัทจึงวางกลยุทธ์ในการแข่งขันโดยพิจารณาถึงความต้องการของลูกค้าและด้วยนโยบายการเป็นผู้นำในการสร้างสรรค์ที่อยู่อาศัยที่มีรูปแบบแตกต่างอย่างทันสมัย ซึ่งแตกต่างจากตลาดทั่วไป โดยผสมผสานระหว่างเทคโนโลยีกับแนวคิดการออกแบบ โครงการต่างๆ ของบริษัท ไม่ว่าจะเป็นโครงการแนวราบหรือตึกสูง จึงมีความเป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัว และสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้ทั้งในเรื่องคุณภาพ รูปแบบ และสภาพแวดล้อม ตลอดจนภาพลักษณ์ของโครงการได้เป็นอย่างดี

2. นโยบายด้านการกำหนดราคา

การกำหนดราคาขายของโครงการต่าง ๆ ที่ขายพร้อมการตกแต่ง บริษัทจะรวมอุปกรณ์และการตกแต่งภายในขั้นพื้นฐานไว้ในราคาขาย เพื่อให้สถาบันการเงินอนุมัติวงเงินสินเชื่อโดยรวมอุปกรณ์

¹⁹ "แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัท โนเบิล ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)," (2557).

และการตกแต่งเหล่านั้นพร้อมไปกับตัวบ้านทำให้ลูกค้าประหยัดทั้งเวลาและค่าใช้จ่ายในการตกแต่งภายใน

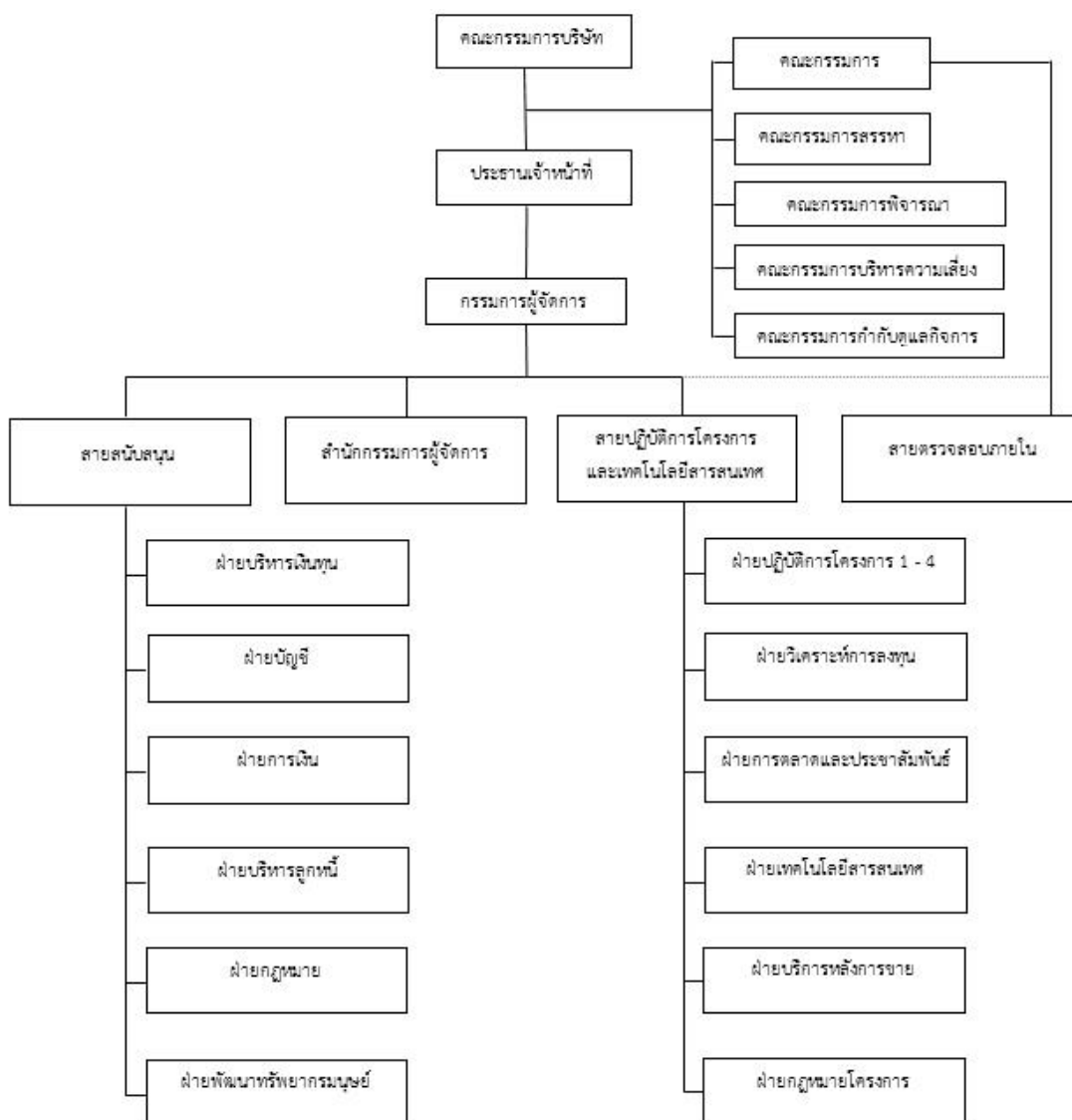
3. นโยบายการให้บริการอย่างครบวงจร

บริษัทปลูกฝังและตั้งเป้าหมายให้พนักงานทุกคนในองค์กรเข้าใจว่า การที่ลูกค้าตัดสินใจซื้อบ้านกับทางบริษัท ไม่ได้หมายความว่า จะเป็นจุดจบของความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทกับลูกค้า หากแต่เป็นจุดเริ่มต้นของความสัมพันธ์ บริษัทจึงได้ริเริ่มการบริการคุณภาพที่หลากหลายเริ่มตั้งแต่ระหว่างการสร้างบ้านจนหลังการส่งมอบบ้าน

4. นโยบายการตอบแทนลูกค้าและสังคม

บริษัทมุ่งมั่นเสนอกิจกรรมดีๆ มอบให้แก่ลูกค้าและสังคมอย่างต่อเนื่อง โดยลูกค้าและผู้ที่สนใจสามารถเข้าร่วมกิจกรรมกับบริษัทได้โดยผ่านทาง Website ของบริษัท ซึ่งบริษัทจัดทำไอเดียคอมมูนิตี้นี้ขึ้นเพื่อให้ลูกค้าและผู้สนใจทั่วไป ได้เข้ามาแบ่งปัน แลกเปลี่ยนแนวคิดและเปิดรับประสบการณ์ใหม่ๆ กับหลากหลายเรื่องราวหลายไอเดียจากทุกมุมโลก เพื่อสร้างความบันเทิง รอยยิ้ม ความประทับใจ หรือไว้เป็นแรงบันดาลใจ ในการริเริ่มสร้างสรรค์สิ่งใหม่ๆ ให้ชีวิต ทั้งด้านการออกแบบ ศิลปะและวัฒนธรรมเทคโนโลยี ท่องเที่ยว อาหาร ข่าวสารต่างๆ ตลอดจนกิจกรรมในแบบโนเบิลที่จะนำมาเป็นพิเศษให้กับลูกค้าและสังคม ซึ่งในปีที่ผ่านมาบริษัทได้จัดกิจกรรมหลากหลายเพื่อให้ลูกค้าและผู้สนใจเข้าร่วมแบ่งปันความสุข

แผนภูมิที่ 4.1 แผนผังโครงสร้างองค์กรบริษัท โนเบิล ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)



4.1.2 บริษัท อนันดา ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)

บริษัท อนันดา ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)²⁰ ดำเนินธุรกิจพัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยและโครงการบ้านจัดสรรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยได้พัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยภายใต้แบรนด์ “ไอดีโอ” และ “เอลิโอ” ซึ่งมีความทันสมัยและเน้นรูปแบบการใช้ชีวิต เน้นผู้ซื้อบ้านหลังแรก และลูกค้าที่เน้นความสะดวกสบาย และง่ายในการเดินทางซึ่งเชื่อมโยงกับรถไฟฟ้า

²⁰ "แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี แบบ 56-1 สิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัท อนันดา ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)," (2557).

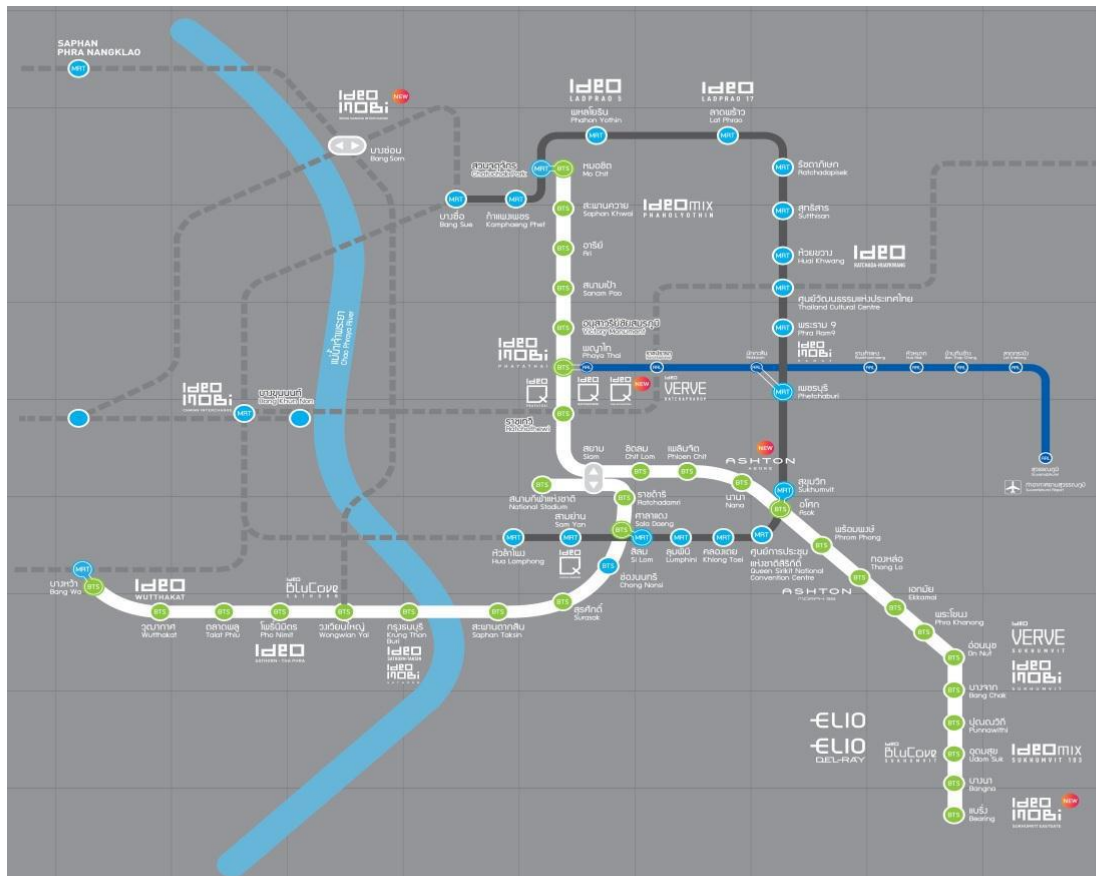
ในปี 2557 บริษัทก้าวเป็นผู้พัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยที่มียอดขายเป็นอันดับ 2 ในประเทศไทย และในปี 2558 บริษัทได้ตั้งเป้าหมายในการเป็นผู้พัฒนาอาคารชุดพักอาศัยที่มียอดขายอันดับหนึ่งในประเทศ

จากรายงานในหัวข้อ “State of the World’s Cities 2012/2013” โดยหน่วยงานพัฒนาที่อยู่อาศัยของสหประชาชาติ กล่าวว่า ประชากรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลกำลังเพิ่มขึ้นและคาดว่าจะยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในระยะสั้นและระยะกลางต่อจากนี้ จากปี 2543 ถึง 2553 จำนวนประชากรของกรุงเทพและปริมณฑล ได้เพิ่มขึ้นจาก 6.3 ล้านคน เป็น 7.0 ล้านคน และคาดว่าจะเพิ่มถึง 7.4 ล้านคน ในปี 2558 และ 8.5 ล้านคน ในปี 2568 โดยข้อมูลจากกรมการปกครอง ความต้องการที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้นจาก 3.9 ล้านหน่วยในปี 2550 เป็น 4.7 ล้านหน่วยในปี 2555 ตามลำดับ โดยอาคารชุดพักอาศัยเป็นส่วนที่อยู่อาศัยที่เติบโตเร็วที่สุด จากปี 2552 ถึง 2555 ด้วยอัตราการเจริญเติบโตต่อปีเท่ากับร้อยละ 6.2 บริษัทหวังว่าอาคารชุดพักอาศัยที่ตั้งอยู่บนทำเลที่ดีจะเป็นส่วนสำคัญของการเจริญเติบโตของตลาดอสังหาริมทรัพย์ในเขตกรุงเทพและปริมณฑล โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่ที่อยู่ใกล้กับระบบขนส่งมวลชน ที่มีจำนวนผู้โดยสารในระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพเพิ่มขึ้นจากจำนวนประมาณ 162,000 คนต่อวัน ในวันธรรมดา ในปี 2543 เป็นเกินกว่า 980,000 คน ในปี 2556 นอกจากนี้ข้อมูลบริษัท ซีบี ริชาร์ด เอลลิส (ประเทศไทย) จำกัด ระบุว่าภายในปี 2560 มีการคาดการณ์ว่ากรุงเทพจะมีระบบการขนส่งที่ครอบคลุมระยะทางถึง 248 กิโลเมตร รวม 165 สถานี โดยเพิ่มขึ้นกว่าเท่าตัว จากระยะทางที่ครอบคลุม ณ สิ้นปี 2557 การที่ระบบขนส่งรถไฟฟ้าขยายตัวมากขึ้น บริษัทมองเห็นโอกาสของลูกค้าที่จะเลือกพักอาศัยใกล้รถไฟฟ้าเพื่อความสะดวกในการเดินทาง ซึ่งเหมาะกับวิถีชีวิตคนเมือง

บริษัทให้คำตอบสำหรับชีวิตคนเมืองแก่ผู้อาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานคร โดยการสร้างแบรนด์ที่แข็งแกร่งและประสบความสำเร็จในตลาดอสังหาริมทรัพย์ในเขตกรุงเทพและปริมณฑล บริษัทจะเน้นการออกแบบที่ทันสมัยและโดดเด่น เพื่อสร้างความสนใจต่อกลุ่ม Gen C ที่เน้นความสะดวก สามารถควบคุม ค่าใช้จ่ายและเวลา วิธีการดำเนินชีวิตแบบสบายๆ และการใช้เงินอย่างชาญฉลาด

ตั้งแต่ปี 2550 บริษัทเปิดตัวโครงการคอนโดมิเนียมทั้งสิ้น 27 โครงการ ภายใต้แบรนด์ไอทีโอ จำนวน 23 โครงการ ภายใต้แบรนด์เอลลิโอ จำนวน 2 โครงการ และภายใต้แบรนด์แอชตัน จำนวน 2 โครงการ

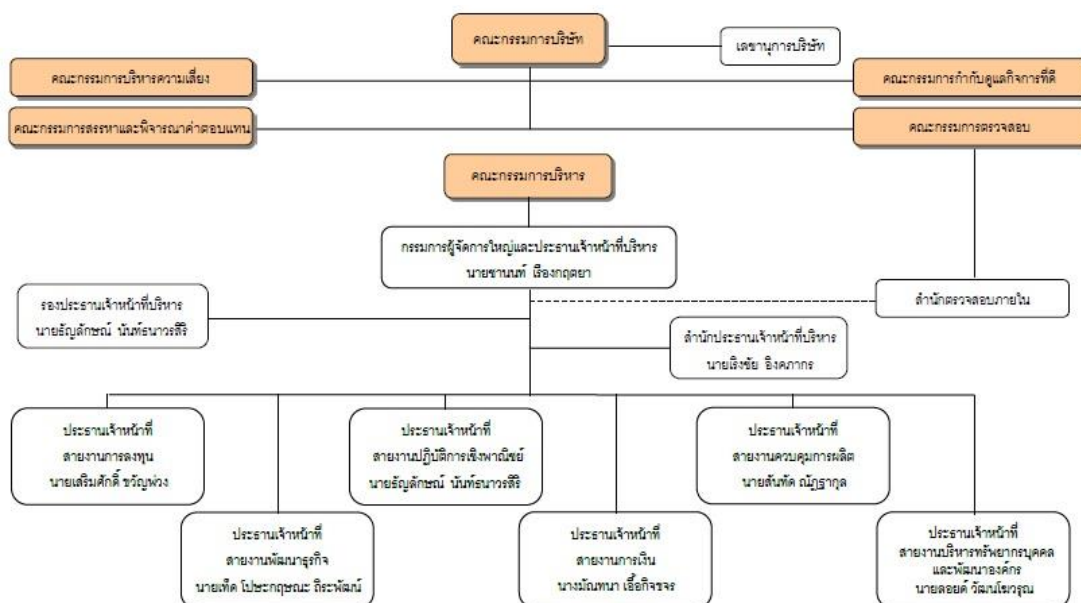
ภาพที่ 4.1 แสดงตำแหน่งที่ตั้งโครงการอาคารชุดของบริษัท อนันดา ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)



ตารางที่ 4.2 แสดงโครงการอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าใน 3 สถานีของบริษัท อนันดา ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)

ลำดับ	ชื่อโครงการ	สถานี	จำนวนชั้น	จำนวนยูนิต	ปีที่เสร็จ
1.	ไอดีโอ เวิร์ฟ สุขุมวิท	อ่อนนุช	30 ชั้น	490 ยูนิต	2554
2.	ไอดีโอ โมบี อ่อนนุช	อ่อนนุช	23,25 ชั้น	935 ยูนิต	2557
3.	ไอดีโอ สาทร-ตากสิน	กรุงธนบุรี	27 ชั้น	349 ยูนิต	2553
4.	ไอดีโอ โมบี สาทร-ตากสิน	กรุงธนบุรี	31 ชั้น	530 ยูนิต	2557

แผนภูมิที่ 4.2 แผนผังโครงสร้างองค์กรบริษัท อนันดา ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557



4.1.3 บริษัท แสนสิริ จำกัด (มหาชน)

บริษัท แสนสิริ จำกัด (มหาชน)²¹ พัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์เพื่อขายหลากหลายรูปแบบภายใต้แบรนด์ต่างๆ โดยมีผลิตภัณฑ์ทั้งบ้านเดี่ยว บ้านแฝด ทาวน์เฮาส์ โฮมออฟฟิต และคอนโดมิเนียม ครบคลุม ทุกระดับราคา เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าแต่ละกลุ่มที่แตกต่างกัน แสนสิริมุ่งเน้นการขยายโครงการไปยังกลุ่มลูกค้าระดับบนมากขึ้น และได้ขยายการพัฒนาโครงการไปยังทำเลตากอากาศที่มีชื่อเสียง นอกเหนือจากการพัฒนาโครงการตามแนว รถไฟฟ้าบีทีเอส และรถไฟฟ้าใต้ดิน หรือบริเวณย่านธุรกิจเป็นหลัก

ทั้งนี้ในปี 2556 แสนสิริเปิดตัวโครงการทั้งหมดรวม 48 โครงการ แบ่งเป็นโครงการในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 23 โครงการ และโครงการในต่างจังหวัดอีกจำนวน 25 โครงการ องค์กรที่ดี สำหรับการพัฒนาโครงการในต่างจังหวัด แสนสิริจะเริ่มต้นที่การพัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยขนาดเล็ก ซึ่งมีมูลค่าโครงการไม่สูงนัก ภายใต้แบรนด์ เดอะ เบส และ ดีคอนโดเป็นหลัก และหากได้รับการตอบรับจากลูกค้าเป็นอย่างดี แสนสิริจะขยาย การพัฒนาโครงการไปยังบ้านเดี่ยวและทาวน์เฮาส์ หรืออาคารชุดพักอาศัยที่มีระดับราคาสูงขึ้น เพื่อรองรับความต้องการของลูกค้า ธุรกิจของปี 2556 ทั้งหมด 6 ปัจจัย ทั้ง นี้ปัจจัยสนับสนุนลำดับแรก ได้แก่ การรุกหน้าในการขยายตัวไปยังตลาดต่างจังหวัดอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2556 แสนสิริได้ขยายตลาดไปยังอีก 7 จังหวัด

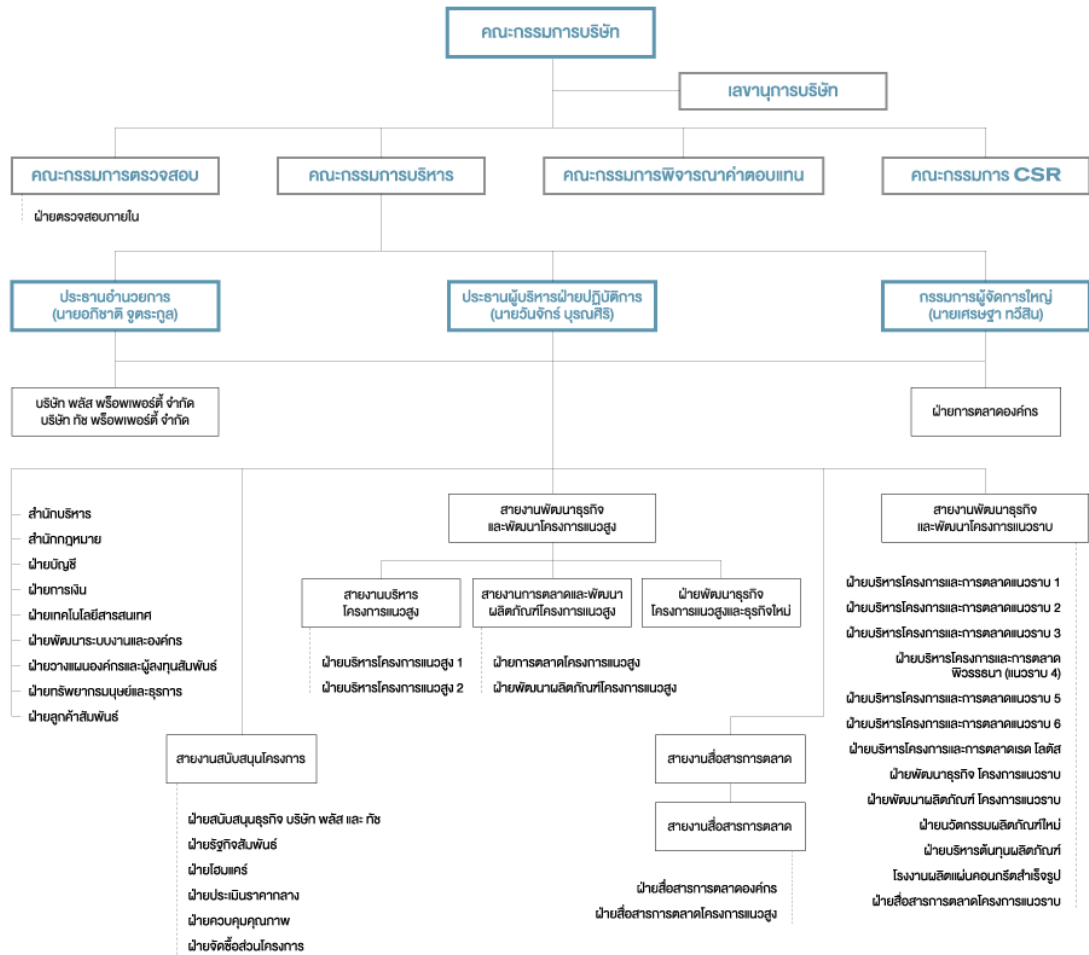
²¹ "แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) ณ สิ้น ปีบัญชี 2556 บริษัท แสนสิริ จำกัด (มหาชน)," (2556).

เพิ่มเติมในหลากหลายภูมิภาค ประกอบด้วย ชลบุรี (บางแสน) ระยอง สงขลา (หาดใหญ่) อุดรธานี สุราษฎร์ธานี เชียงราย และนครราชสีมา ปัจจัยสนับสนุนลำดับที่สอง ได้แก่ การจับตลาดเฉพาะกลุ่ม (Niche Market) ซึ่งเป็นเซกเมนต์ที่มีความเฉพาะตัวมากขึ้น แสนสิริได้ฉีกตัวออกจากการแข่งขันเพื่อแย่งชิงตลาดเดิม ไปยังตลาดใหม่ที่แสนสิริมองเห็นทั้งโอกาสและความต้องการหลากหลายที่ซ่อนอยู่ แสนสิริเชื่อว่า โครงการของแสนสิริที่มีอยู่ในปัจจุบันในหลากหลายเซกเมนต์ สามารถตอบโจทย์ความต้องการของกลุ่มลูกค้าได้อย่างครบถ้วน นอกจากนี้ทางบริษัทยังได้มีการร่วมทุนกับบริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) เพื่อร่วมกันพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ประเภทอาคารชุดพักอาศัย ซึ่งตั้งอยู่ภายในรัศมี 500 เมตรจากสถานีรถไฟฯ ทั้งสถานีที่มีอยู่แล้วในปัจจุบันและสถานีตามเส้นทางต่าง ๆ ในอนาคต และการเพิ่มสัดส่วนของโครงการที่ใช้เทคโนโลยี Pre-Fabrication มาช่วยในการก่อสร้าง เพื่อรับมือกับการขาดแคลนแรงงานและค่าแรงที่เพิ่มขึ้น ยังคงเป็นปัญหาที่ผู้ประกอบการจะต้องเผชิญต่อไป นอกเหนือจากปัจจัยสนับสนุนทั้ง 6 ปัจจัยดังที่กล่าวไว้ข้างต้น แสนสิริยังได้ดำเนินการจัดกิจกรรมการตลาดอย่างต่อเนื่อง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการสร้างแบรนด์และส่งเสริมการขายไปพร้อมกันอีกด้วย

ตารางที่ 4.3 แสดงโครงการอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฯ ทั้ง 3 สถานีของบริษัท แสนสิริ จำกัด (มหาชน)

ลำดับ	ชื่อโครงการ	สถานี	จำนวนชั้น	จำนวนยูนิต	ปีที่เสร็จ
1.	บลอคส์ 77	อ่อนนุช	28 ชั้น	67 ยูนิต	2554
2.	เดอะ เวอร์ติเคิล อาร์รี่	อาร์รี่	25 ชั้น	189 ยูนิต	2555
3.	ไฮฟ์ สาทร	กรุงธนบุรี	31 ชั้น	365 ยูนิต	2553

แผนภูมิที่ 4.3 แผนผังโครงสร้างองค์กรบริษัท แสนสิริ จำกัด (มหาชน)



4.1.4 บริษัท ฟายนี่ 22 พร็อพเพอร์ตี้ส์ จำกัด

บริษัท ฟายนี่ 22 พร็อพเพอร์ตี้ส์ จำกัด เป็นบริษัทในกลุ่มฟายนี่โฮมที่พัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ขนาดเล็กในกลุ่ม SMEs ปัจจุบันมีโครงการที่เปิดการขาย โครงการอาคารชุดพักอาศัยที่เจริญนคร โครงการอาคารชุดพักอาศัยบริเวณซอยอารีย์ โครงการที่หัวหิน และโครงการอาคารชุดพักอาศัยบริเวณบางนา นโยบายของฟายนี่โฮมจะเน้นโครงการไม่ใหญ่นัก ลงทุนต่อปีประมาณ 2 โครงการ โดยจะเน้นอาคารชุดพักอาศัยทำเลติดรถไฟฟ้า แหล่งชุมชน ส่วนโครงการแนวราบในกลุ่มบ้านจัดสรรนั้นจะทำก็ต่อเมื่อเห็นโครงการรถไฟฟ้าเกิดขึ้นก่อนจึงค่อยซื้อที่ดินมาพัฒนาโครงการต่อไป

ตารางที่ 4.4 แสดงโครงการอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าใน 3 สถานีของบริษัท ฟายน์ 22 พร็อพเพอร์ตี้ส์ จำกัด

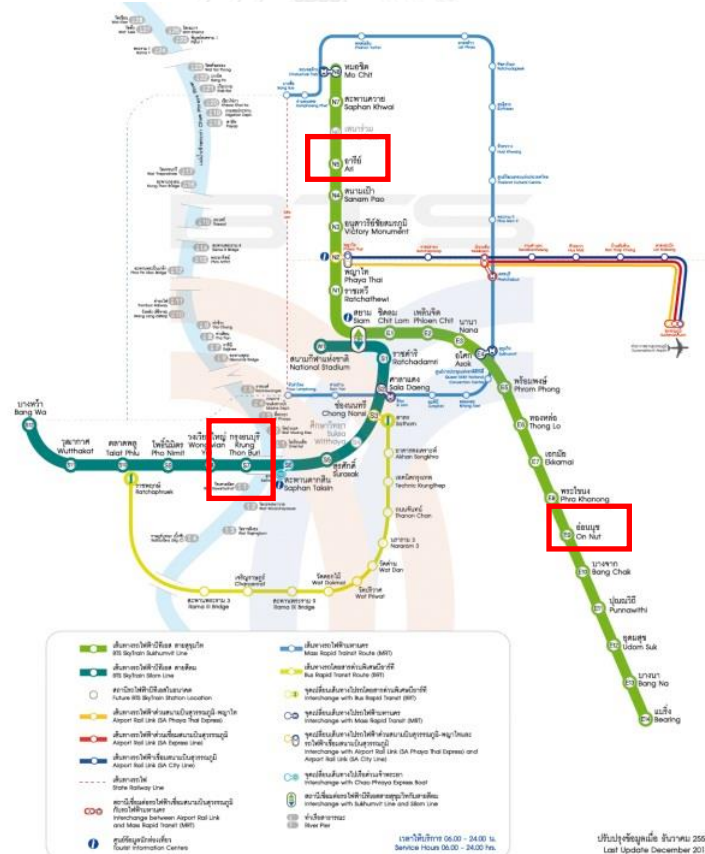
ลำดับ	ชื่อโครงการ	สถานี	จำนวนชั้น	จำนวนยูนิต	ปีที่เสร็จ
1.	เดอะ ฟายน์ อารีย์ 4	อารีย์	8 ชั้น	79 ยูนิต	2553

4.2 โครงการอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ภูมิศึกษา สถานีอ่อนนุช สถานีอารีย์ และสถานีกรุงธนบุรี

ข้อมูลการวิจัยของผู้พักอาศัยในโครงการอาคารชุดพักอาศัยภูมิศึกษา 3 สถานี ที่ได้จากการค้นคว้ารวบรวมข้อมูลแต่ละสถานีประกอบด้วย

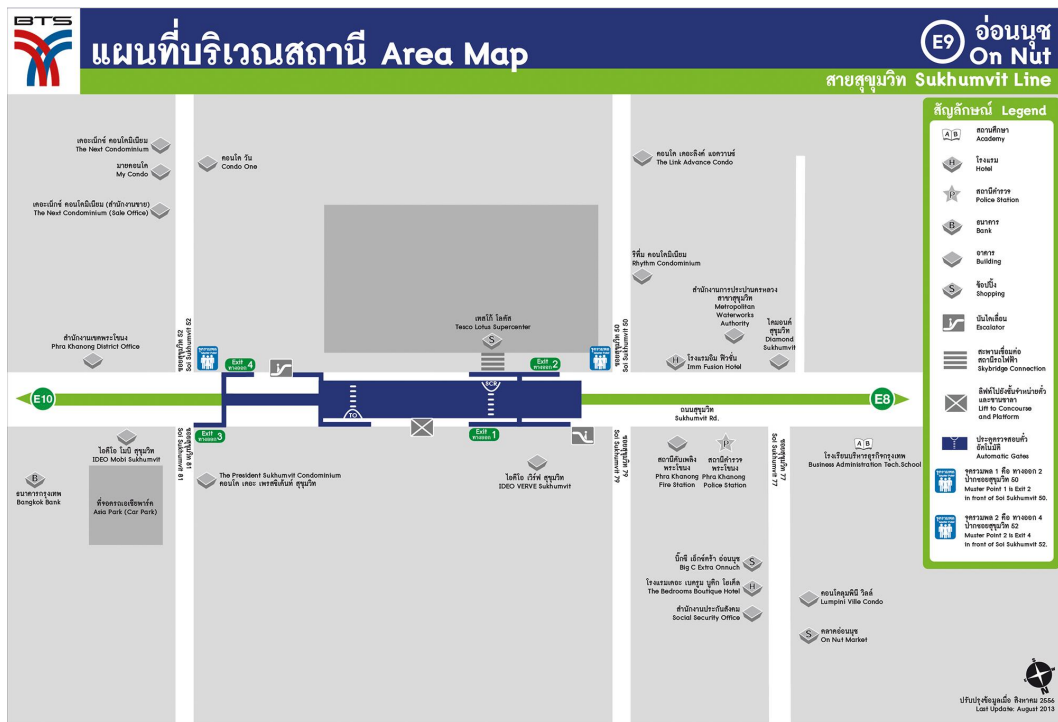
- 1) สถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช
- 2) สถานีรถไฟฟ้าอารีย์
- 3) สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี

ภาพที่ 4.2 แสดงตำแหน่งที่ตั้งของสถานีที่เลือกศึกษาในเส้นทางให้บริการปัจจุบัน²²



²²"เส้นทางให้บริการในปัจจุบัน," (บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)).

4.2.1 สถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช



ภาพที่ 4.3 แผนที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช²³

ที่ตั้ง บริเวณสามแยกอ่อนนุช ระหว่างซอยสุขุมวิท 79-81 และซอยสุขุมวิท 50-52 ห่างจากถนนอ่อนนุช (ถนนสุขุมวิท 77) ประมาณ 300 เมตร ในพื้นที่แขวงพระโขนงเหนือ เขตวัฒนา และแขวงบางจาก เขตพระโขนง กรุงเทพมหานคร

ปัจจุบัน สถานีอ่อนนุช ไม่ได้เป็นสถานีปลายทางของเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอสสายสุขุมวิทอีกต่อไป เนื่องจากว่ารถไฟฟ้าส่วนต่อขยายจากสถานีบางจากถึงสถานีแบริ่งได้เปิดให้บริการแล้ว

ทางเข้าออก

1. สถานีตำรวจนครบาลพระโขนง, สถานีดับเพลิงพระโขนง, ไอทีโอ เวิร์ฟ สุขุมวิท, ซอยสุขุมวิท 79, ป้ายรถประจำทางไปสำโรง (บันไดเลื่อน)
2. เทสโก้ โลตัส (สะพานเชื่อม), ซอยสุขุมวิท 50
3. ซอยสุขุมวิท 81
4. สำนักงานเขตพระโขนง, ซอยสุขุมวิท 52, ป้ายรถประจำทางไปสำโรง (บันไดเลื่อน)

²³ แผนที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้า, บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน).

ลักษณะโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช

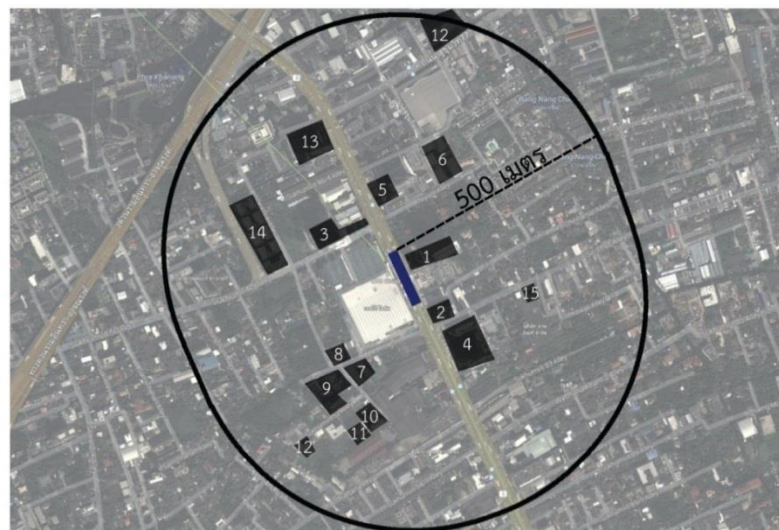
สภาพแวดล้อม บริเวณรอบๆสถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุชมีอำนวยความสะดวกแก่การใช้ชีวิตประจำวันเป็นอย่างมาก จึงมีโครงการอาคารชุดพักอาศัยใหม่ขึ้นมาหลายโครงการทั้งรถไฟฟ้าเองและบริเวณถนนใกล้เคียง ด้วยความที่เป็นสุขุมวิทชั้นนอกสาธารณูปโภคอาจจะมีราคาถูกลงมาจากสุขุมวิทชั้นใน เช่น ร้านอาหารและสถานที่เที่ยวที่ราคาไม่สูงมากนักเมื่อเทียบกับสุขุมวิทชั้นในและอยู่ไม่ไกลจากสุขุมวิทชั้นในเท่าไรนัก

การคมนาคม สำหรับการเดินทางโดยรถยนต์นั้น อยู่ไม่ไกลจากทางพิเศษ เชื่อมต่อกับถนนหลายสาย ทั้งถนนสุขุมวิท เพื่อไปโปศก, ทองหล่อ, เอกมัย, และอื่นๆ หรือสุขุมวิทขาออกสามารถไปบางนาโดยผ่านถนนพัฒนาการ ไปเพชรบุรี พระรามเก้า หรือเดินทางโดยศรีนครินทร์ก็ได้

ภาพที่ 4.4 ภาพบรรยากาศโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสอ่อนนุช



ภาพที่ 4.5 แผนผังแสดงอาคารชุดพักอาศัยในรัศมี 500 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช



ปัจจุบันราคาขายเฉลี่ยในบริเวณสถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุชอยู่ที่ประมาณ 70,000-130,000 บาท ต่อตารางเมตร แบ่งเป็น โครงการอาคารชุดพักอาศัยประเภท High-rise 6 โครงการ ซึ่งตั้งอยู่บริเวณ ถนนสุขุมวิท และถนนสุขุมวิท 77 และ โครงการชุดพักอาศัยประเภทอาคาร Low-rise จำนวน 9 โครงการ ซึ่งตั้งอยู่ภายในซอยย่อยต่างๆ

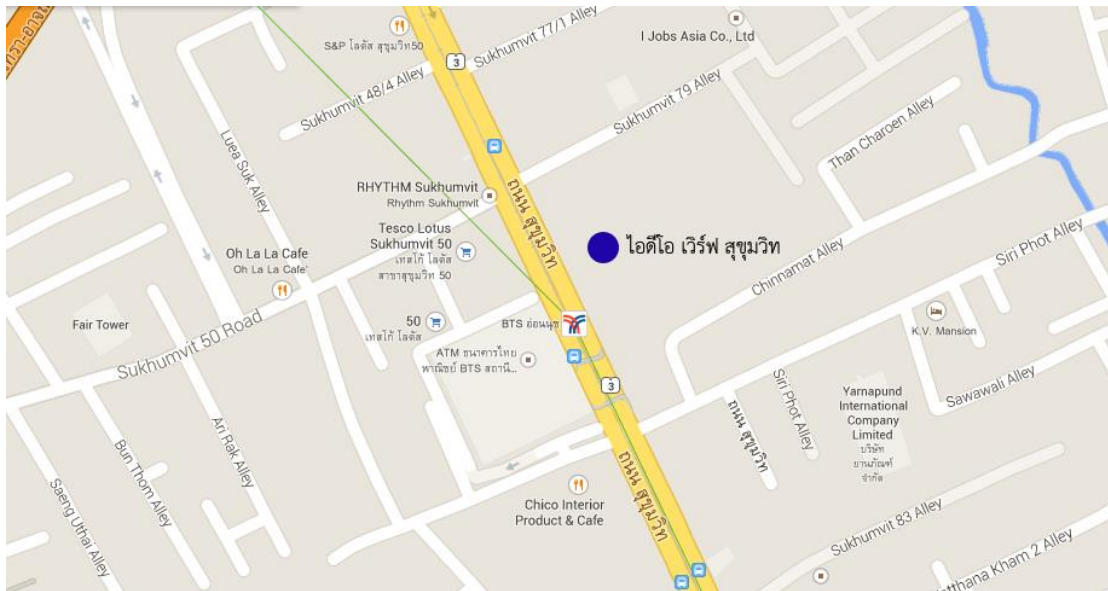
1.1) รายละเอียดตัวอย่างของโครงการอาคารชุดพักอาศัยที่ศึกษาที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช จำนวน 4 โครงการ

1) ไอทีโอ เวิร์ฟ สุขุมวิท



ภาพที่ 4.6 โครงการอาคารชุดพักอาศัยไอทีโอ เวิร์ฟ สุขุมวิท

ที่ตั้งโครงการ	ถนนสุขุมวิท 77 แขวงบางจาก เขตพระโขนง กรุงเทพมหานคร
ปีที่สร้างเสร็จ	2554
เจ้าของโครงการ	บริษัท อนันดา ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด
พื้นที่โครงการ	3 ไร่ 1 งาน 32.60 ตารางวา
ลักษณะอาคาร	เป็นอาคารพักอาศัย สูง 30 ชั้น จำนวน 1 อาคาร
จำนวนห้อง	490 ยูนิต
ลักษณะและขนาดห้อง	สตูดิโอ 30.25 – 35.46 ตารางเมตร 1 ห้องนอน 42.60 – 45.32 ตารางเมตร 2 ห้องนอน 56.33 – 63.74 ตารางเมตร
ที่จอดรถทั้งหมด	243 คัน (ร้อยละ 67)
ราคา	เริ่มต้น 3,500,000 บาท
ราคาเฉลี่ยต่อตารางเมตร	เริ่มต้น 90,000 บาท ต่อ ตารางเมตร
สิ่งอำนวยความสะดวก	สระว่ายน้ำ (พร้อมสระเด็ก และ Spa Pool) ฟิตเนส และ สวนหย่อม



ภาพที่ 4.7 แผนที่ตำแหน่งที่ตั้งโครงการอาคารชุดพักอาศัยโอดีโอ วิลล่า สุขุมวิท



ภาพที่ 4.8 ทัศนียภาพของโครงการอาคารชุดพักอาศัยโอดีโอ วิลล่า สุขุมวิท



ภาพที่ 4.9 ผังบริเวณโครงการอาคารชุดพักอาศัยโอดีโอ วิลล่า สุขุมวิท



ภาพที่ 4.10 ผัง 1 ห้องนอน 31.89 ตารางเมตร โครงการอาคารชุดพักอาศัยไอดีโอ เวิร์ฟ สุขุมวิท



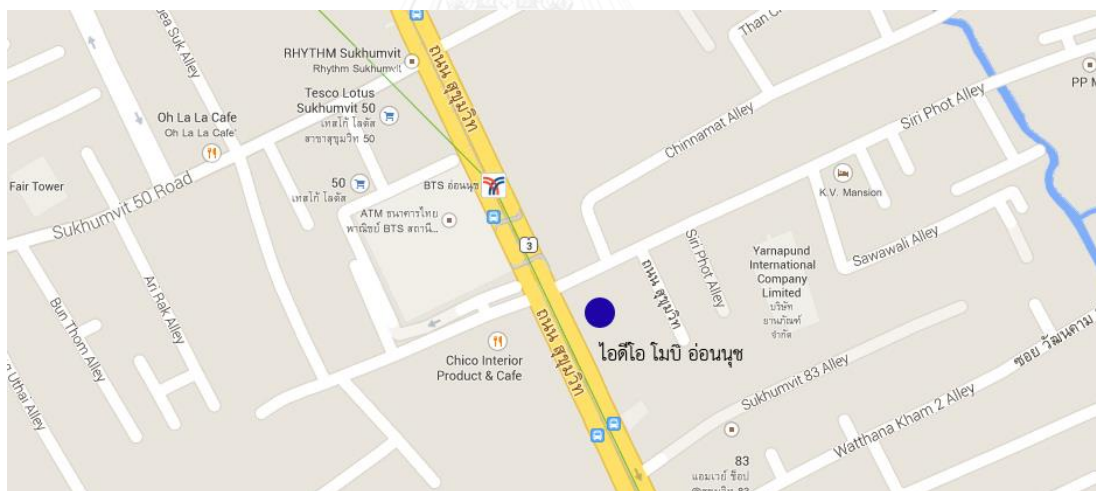
ภาพที่ 4.11 ผัง 2 ห้องนอน 57.10 ตารางเมตร โครงการอาคารชุดพักอาศัยไอดีโอ เวิร์ฟ สุขุมวิท

2) ไอดีโอ โมบี อ่อนนุช



ภาพที่ 4.12 โครงการอาคารชุดพักอาศัยชุดไอดีโอ โมบี อ่อนนุช

ที่ตั้งโครงการ	สุขุมวิท 81 ถนนสุขุมวิท แขวงบางจาก เขตพระโขนง กรุงเทพมหานคร
ปีที่สร้างเสร็จ	2557
เจ้าของโครงการ	อนันดา ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)
พื้นที่โครงการ	อาคาร A 3-0-86.5 ไร่ อาคาร B 3-0-97 ไร่
ลักษณะอาคาร	เป็นอาคารพักอาศัย สูง 23 และ 25 ชั้น จำนวน 2 อาคาร
จำนวนห้อง	อาคาร A 449 ยูนิต จำนวนห้อง 446 ยูนิต
ลักษณะและขนาดห้อง	Urban Pod 20.99-23.67 ตารางเมตร 1 ห้องนอน 29.87-30.29 ตารางเมตร 2 ห้องนอน 42.55-54.94 ตารางเมตร Sky Home 40.96-61.21 ตารางเมตร
ที่จอดรถทั้งหมด	อาคาร A 180 คัน , อาคาร B 187 คัน (ร้อยละ 39)
ราคา	เริ่มต้น 1,990,000 บาท
ราคาเฉลี่ยต่อตารางเมตร	เริ่มต้น 110,000 บาท ต่อ ตารางเมตร
สิ่งอำนวยความสะดวก	สระว่ายน้ำ ฟิตเนส สวนหย่อม และห้องสมุด



ภาพที่ 4.13 แผนที่ตำแหน่งที่ตั้งโครงการอาคารพักอาศัยชุดไอดีโอ โมบี อ่อนนุช



ภาพที่ 4.14 ทัศนียภาพของโครงการอาคารพักอาศัยชุดไอทีโอ โมบี อ่อนนุช



ภาพที่ 4.15 ผังบริเวณ โครงการอาคารพักอาศัยชุดไอทีโอ โมบี อ่อนนุช



ภาพที่ 4.16 ผังสตูดิโอ โครงการอาคารพักอาศัยชุดไอทีโอ โมบี อ่อนนุช



ภาพที่ 4.17 ผัง 1 ห้องนอน โครงการอาคารพักอาศัยชุดไอทีโอ โมบี อ่อนนุช



ภาพที่ 4.18 ผัง 2 ห้องนอน โครงการอาคารพักอาศัยชุดไอทีโอ โมบี อ่อนนุช

3) ทรี คอนโด ลักซ์ สุขุมวิท 52



ภาพที่ 4.19 โครงการอาคารพักอาศัยชุดทรี คอนโด ลักซ์ สุขุมวิท 52

ที่ตั้งโครงการ	ซอยสุขุมวิท 52 ถนนสุขุมวิท แขวงบางจาก เขตพระโขนง กรุงเทพมหานคร
ปีที่สร้างเสร็จ	2555
เจ้าของโครงการ	บริษัท บีที แอสเสท จำกัด
พื้นที่โครงการ	0 – 3 – 87 ไร่
ลักษณะอาคาร	เป็นอาคารพักอาศัย สูง 8 ชั้น จำนวน 1 อาคาร
จำนวนห้อง	95 ยูนิต
ลักษณะและขนาดห้อง	1 ห้องนอน 41-47 ตารางเมตร 1+1 ห้องนอน 50-54 ตารางเมตร 2 ห้องนอน 52-69 ตารางเมตร Penthouse 84-88 ตารางเมตร
ที่จอดรถทั้งหมด	อาคาร 58 คัน (ร้อยละ 60)
ราคา	เริ่มต้น 2,900,000 บาท
ราคาเฉลี่ยต่อตารางเมตร	เริ่มต้น 70,700 บาท ต่อ ตารางเมตร
สิ่งอำนวยความสะดวก	สระว่ายน้ำ ฟิตเนส สวนหย่อม และ ห้องสมุดพร้อมอินเทอร์เน็ต



ภาพที่ 4.20 แผนที่ตำแหน่งที่ตั้งโครงการอาคารพักอาศัยชุดทีริ คอนโด ลักซ์ สุขุมวิท 52



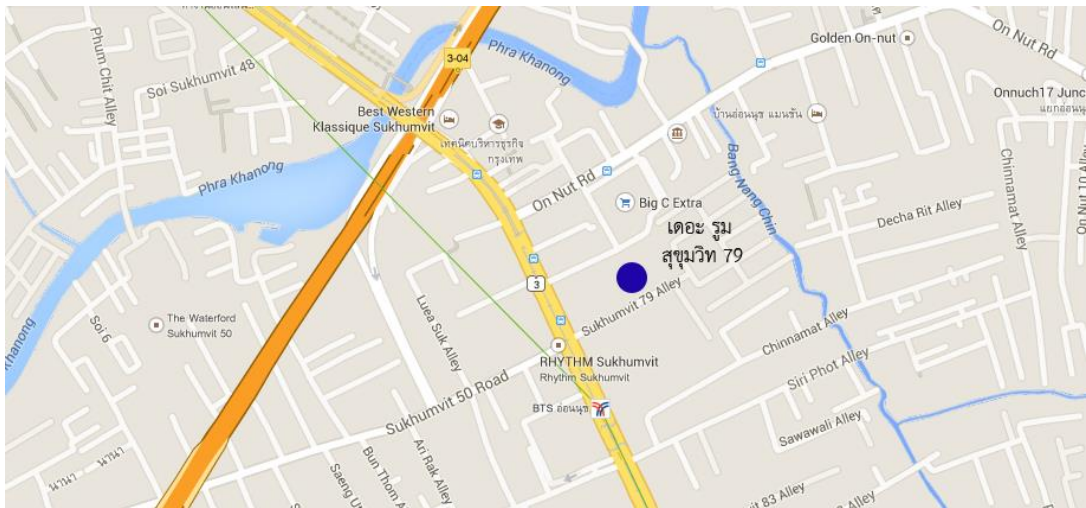
ภาพที่ 4.21 ทัดนียภาพของโครงการอาคารพักอาศัยชุดทรี คอนโด ลักซ์ สุขุมวิท 52

4) เดอะ รัม สุขุมวิท 79



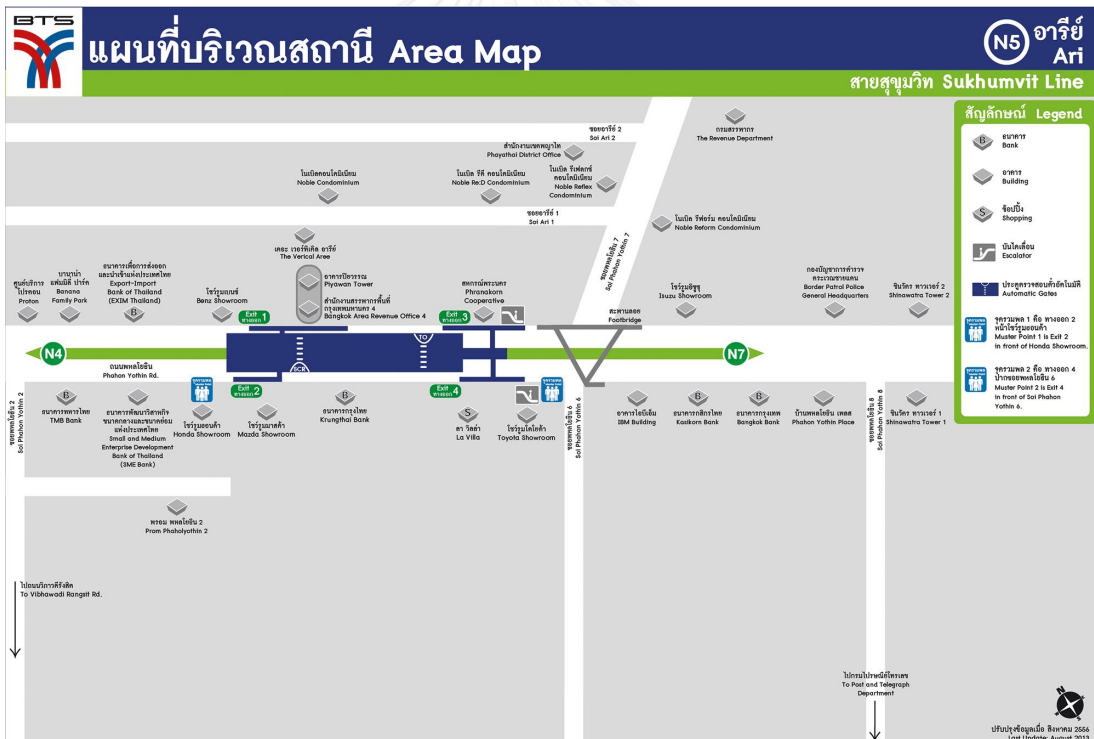
ภาพที่ 4.22 โครงการอาคารชุดพักอาศัยเดอะ รัม สุขุมวิท 79

ที่ตั้งโครงการ	ซอยสุขุมวิท 79 ถนนสุขุมวิท แขวงพระโขนงเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร
ปีที่สร้างเสร็จ	2550
เจ้าของโครงการ	บริษัท แลนด์แอนด์เฮ้าส์ จำกัด (มหาชน)
พื้นที่โครงการ	ประมาณ 4 ไร่
ลักษณะอาคาร	เป็นอาคารพักอาศัย สูง 8 ชั้น พร้อมที่จอดรถชั้นใต้ดิน จำนวน 3 อาคาร 343 ยูนิต
ลักษณะและขนาดห้อง	1-2 ห้องนอน
ราคา	ประมาณ 2,500,000 บาท



ภาพที่ 4.23 แผนที่ตำแหน่งที่ตั้งโครงการอาคารชุดพักอาศัยเดอะ รัม สุขุมวิท 79

4.2.2 สถานีรถไฟฟ้าอาเรียรี่



ภาพที่ 4.24 แผนที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าอาเรียรี่²⁴

²⁴ แผนที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้า, บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน).

ที่ตั้ง ถนนพหลโยธิน บริเวณปากซอยพหลโยธิน 7 (ซอยอารีย์) ด้านทิศใต้ ใกล้ซอยพหลโยธิน 5 (ซอยราชครู) ในพื้นที่แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร

ทางเข้าออก

1. อาคารเอ็กซิม แบงก์, อาคารปิยวรรณ, ซอยพหลโยธิน 5 (ราชครู)
2. SME Tower, ธนาคารทหารไทย สาขาสนามเป้า
3. ป้ายรถประจำทางไปหมอชิต, สหกรณ์พระนคร, ซอยพหลโยธิน 7 (อารีย์) (บันไดเลื่อน)
4. ลาวิลล่า, ป้ายรถประจำทางไปอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ, อาคารไอปีเอ็ม, ซอยพหลโยธิน 6 (บันไดเลื่อน)

ลักษณะโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าอารีย์

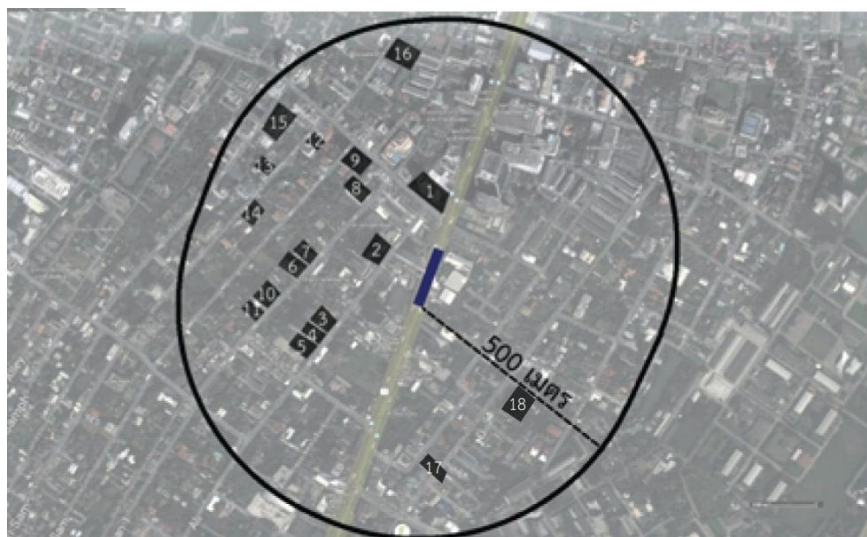
สภาพแวดล้อม เป็นพื้นที่ที่มีการเอื้ออำนวยต่อการอยู่อาศัยได้ดีครับ มีร้านค้า แหล่งอุปโภคบริโภค Supermarket ใกล้ๆ อย่าง Villa Market ร้านอาหาร และ Community Mall ที่ค่อนข้างครบ เนื่องจากบริเวณนั้นมีอาคารสำนักงานค่อนข้างมาก ทำให้การพัฒนาและเติบโต จุดสำคัญจะอยู่ที่ซอยอารีย์ และซอยราชครู

การคมนาคม สะดวกสบายเพราะ สถานีตั้งอยู่บนถนนพหลโยธิน ใกล้กับถนนวิภาวดีรังสิต, พระราม 6, อนุสาวรีย์ชัย มีทางลัด ใกล้ทางด่วนทั้งชั้นที่ 1 และ 2 แต่ก็พบปัญหาการติดอยู่หากถ้าจะใช้รถในการคมนาคม

ภาพที่ 4.25 ภาพบรรยากาศโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสอารีย์



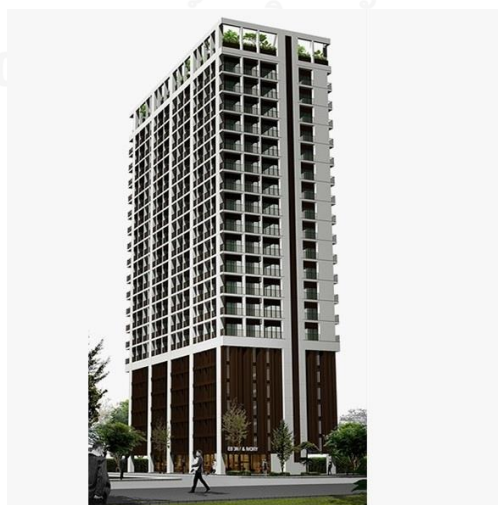
ภาพที่ 4.26 แผนที่แสดงอาคารชุดพักอาศัยในรัศมี 500 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช



ปัจจุบันราคาขายเฉลี่ยในบริเวณสถานีรถไฟฟ้าอารีย์อยู่ที่ประมาณ 50,000-150,000 บาท ต่อตารางเมตร แบ่งเป็น โครงการอาคารชุดพักอาศัยประเภท High-rise 5 โครงการ ซึ่งตั้งอยู่บริเวณ ถนนพหลโยธิน ซอยพหลโยธิน 7 และซอยอารีย์ 1 โครงการชุดพักอาศัยประเภทอาคาร Low-rise จำนวน 12 โครงการ ซึ่งตั้งอยู่ภายในซอยย่อยต่างๆ

2.1) รายละเอียดตัวอย่างโครงการอาคารชุดพักอาศัยที่ศึกษาที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าอารีย์

1) โนเบิล รีฟอร์ม

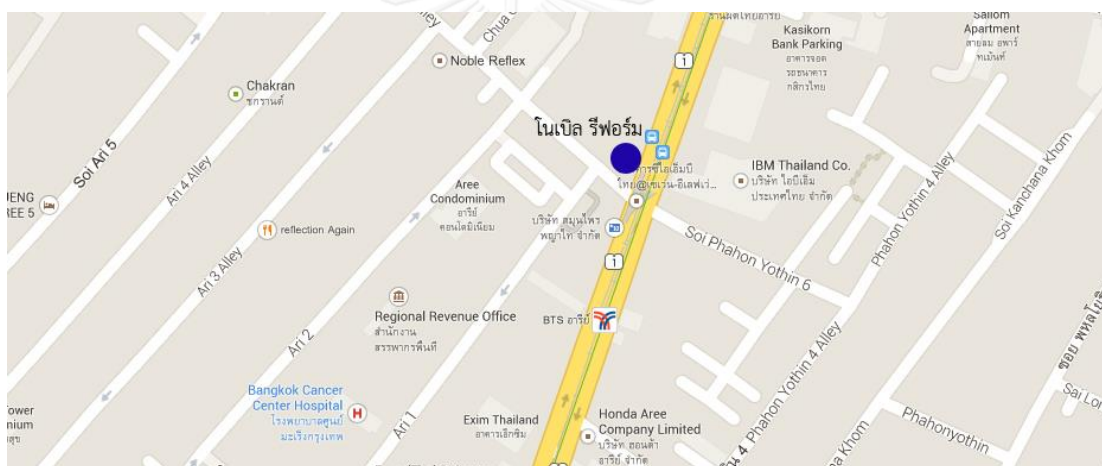


ภาพที่ 4.27 โครงการอาคารชุดพักอาศัยโนเบิล รีฟอร์ม

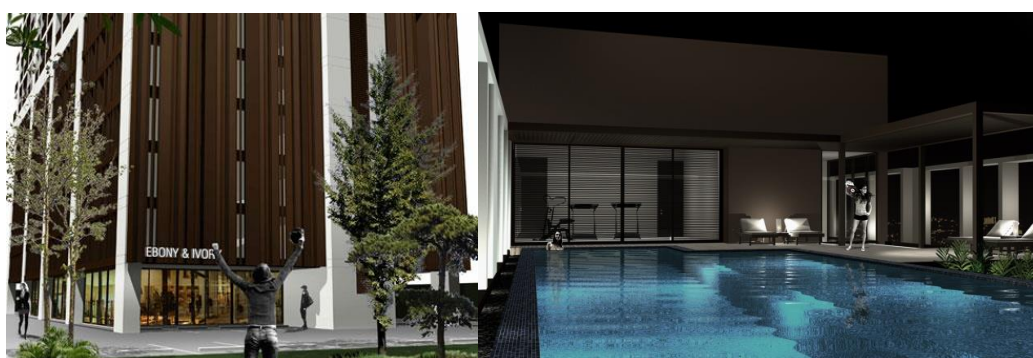
ที่ตั้งโครงการ

ถนนพหลโยธิน 7 (ซอยอารีย์) แขวงสามเสนใน
เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร

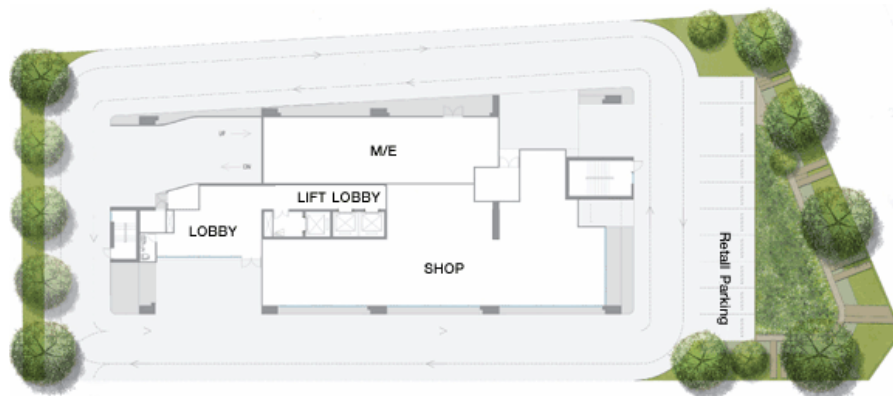
ปีที่สร้างเสร็จ	2555
เจ้าของโครงการ	บริษัท โนเบิล ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)
พื้นที่โครงการ	1 ไร่ 1 งาน 82 ตารางวา
ลักษณะอาคาร	เป็นอาคารพักอาศัย สูง 22 ชั้น จำนวน 1 อาคาร รวมจำนวน 191 ยูนิต
ลักษณะและขนาดห้อง	สตูดิโอ 31.94 ตารางเมตร 1 ห้องนอน 45.77 – 55.15 ตารางเมตร 2 ห้องนอน 62.69 – 72.74 ตารางเมตร
ที่จอดรถทั้งหมด	114 คัน (ร้อยละ 60)
ราคา	4,090,000 – 9,310,000 บาท
ราคาเฉลี่ยต่อตารางเมตร	เริ่มต้น 128,000 บาท ต่อ ตารางเมตร
สิ่งอำนวยความสะดวก	สระว่ายน้ำ ฟิตเนส และสวนหย่อม



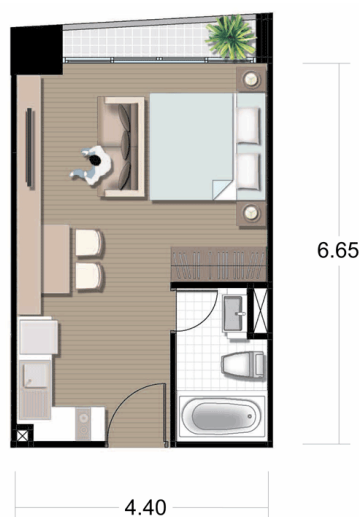
ภาพที่ 4.28 แผนที่ตำแหน่งที่ตั้งโครงการอาคารชุดพักอาศัยโนเบิล รีพอร์ม



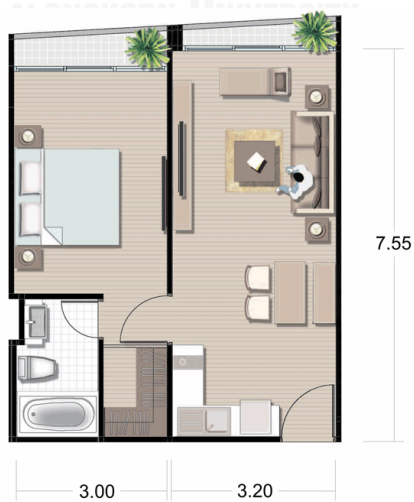
ภาพที่ 4.29 ทัศนียภาพของโครงการอาคารชุดพักอาศัยโนเบิล รีพอร์ม



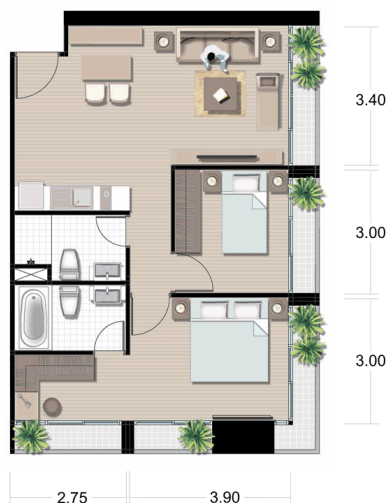
ภาพที่ 4.30 ผังบริเวณโครงการชุดพักอาศัยโนเบิล รีฟอร์ม



ภาพที่ 4.31 ผังห้องสตูดิโอโครงการชุดพักอาศัยโนเบิล รีฟอร์ม



ภาพที่ 4.32 ผัง 1 ห้องนอนโครงการชุดพักอาศัยโนเบิล รีฟอร์ม



ภาพที่ 4.33 ผัง 2 ห้องนอนโครงการชุดพักอาศัยโนเบล รีฟอร์ม

2) เดอะ เวิร์ตติเคิล อาร์รี่

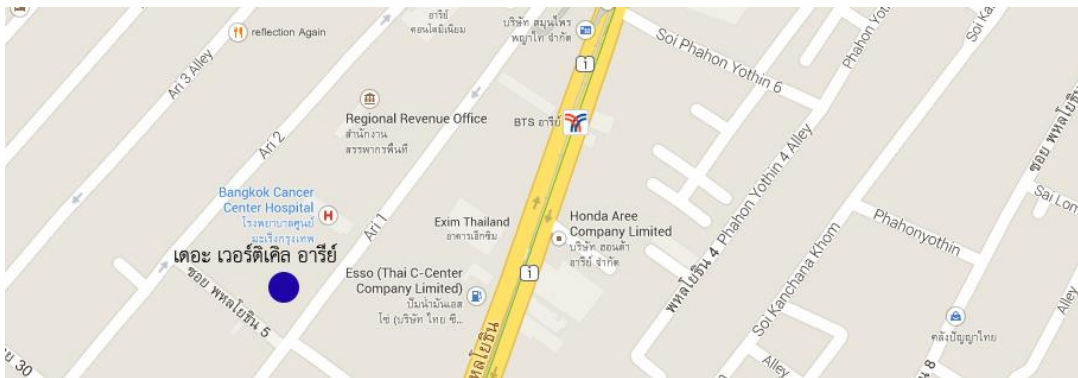


ภาพที่ 4.34 โครงการอาคารชุดพักอาศัยเดอะ เวิร์ตติเคิล อาร์รี่

ที่ตั้งโครงการ	อาร์รี่ ซอย 1 ถนนพหลโยธิน ซอย 7 แขวงสามเสนใน เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร
ปีที่สร้างเสร็จ	2555
เจ้าของโครงการ	บริษัท โนเบล ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)
พื้นที่โครงการ	1 ไร่ 1 งาน 96 ตารางวา
ลักษณะอาคาร	เป็นอาคารพักอาศัย สูง 25 ชั้น จำนวน 1 อาคาร รวมจำนวน 189 ยูนิต
ลักษณะและขนาดห้อง	1 ห้องนอน 39 – 56.50 ตารางเมตร 2 ห้องนอน 69.00 – 74.50 ตารางเมตร 3 ห้องนอน 144 ตารางเมตร

ราคา 4,000,000 บาท

สิ่งอำนวยความสะดวก สระว่ายน้ำ Jacuzzi และ Bubble Jet ห้องออกกำลังกาย



ภาพที่ 4.35 แผนที่ตำแหน่งที่ตั้งโครงการอาคารชุดพักอาศัยเดอะ เวอร์ติเคิล อารี



ภาพที่ 4.36 ทัศนียภาพของโครงการอาคารชุดพักอาศัยเดอะ เวอร์ติเคิล อารี



ภาพที่ 4.37 ผังบริเวณโครงการอาคารชุดพักอาศัยเดอะ เวอร์ติเคิล อารี



ภาพที่ 4.38 ผัง 1 ห้องนอน โครงการอาคารชุดพักอาศัยเดอะ เวอร์ติเคิล อารีย์



ภาพที่ 4.39 ผัง 2 ห้องนอน โครงการอาคารชุดพักอาศัยเดอะ เวอร์ติเคิล อารีย์

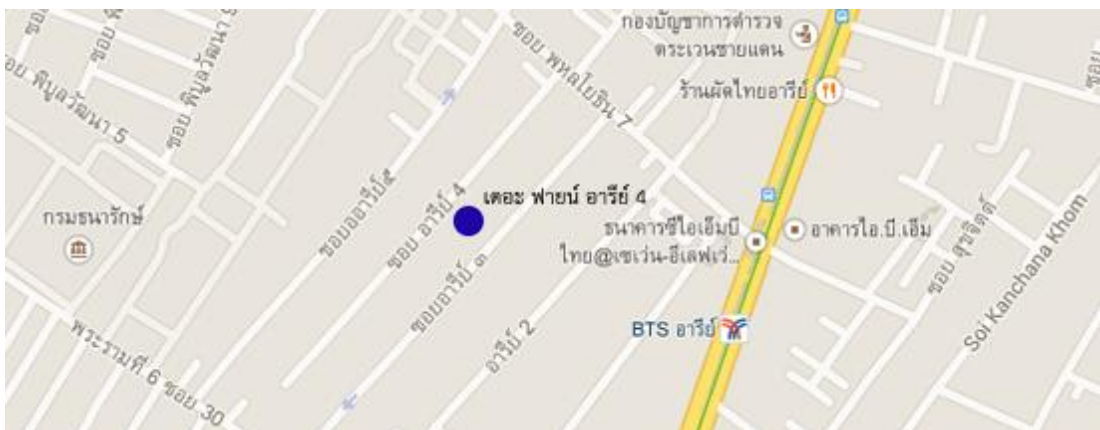
3) เดอะ ฟายน์ อารีย์ 4



ภาพที่ 4.40 โครงการอาคารชุดพักอาศัยเดอะ ฟายน์ อารีย์ 4

ที่ตั้งโครงการ	ซอยอารีย์ 4 ถนนพหลโยธิน ซอย 7 เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร
ปีที่สร้างเสร็จ	2553
เจ้าของโครงการ	บริษัท ฟายน์ 22 พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด
พื้นที่โครงการ	1 ไร่ 0 งาน 32 ตารางวา

ลักษณะอาคาร	เป็นอาคารพักอาศัย สูง 8 ชั้น จำนวน 1 อาคาร รวมจำนวน 79 ยูนิต
ลักษณะและขนาดห้อง	1-3 ห้องนอน 48 ตารางเมตรขึ้นไป
ที่จอดรถทั้งหมด	เกือบร้อยละ 100
ราคา	เริ่มต้น 4,000,000 บาท
ราคาเฉลี่ยต่อตารางเมตร	เริ่มต้น 85,000 บาทต่อตารางเมตร
สิ่งอำนวยความสะดวก	สระว่ายน้ำ, ฟิตเนส



ภาพที่ 4.41 แผนที่ตำแหน่งที่ตั้งโครงการอาคารชุดพักอาศัยเดอะ ฟายน์ อารีรี่ 4

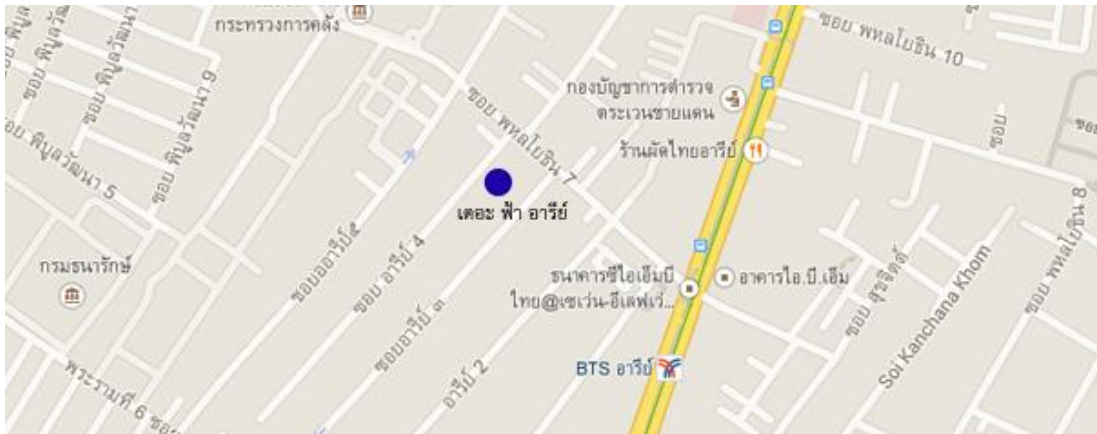
4) เดอะ ฟายน์ อารีรี่



ภาพที่ 4.42 โครงการอาคารชุดเดอะ ฟายน์ อารีรี่

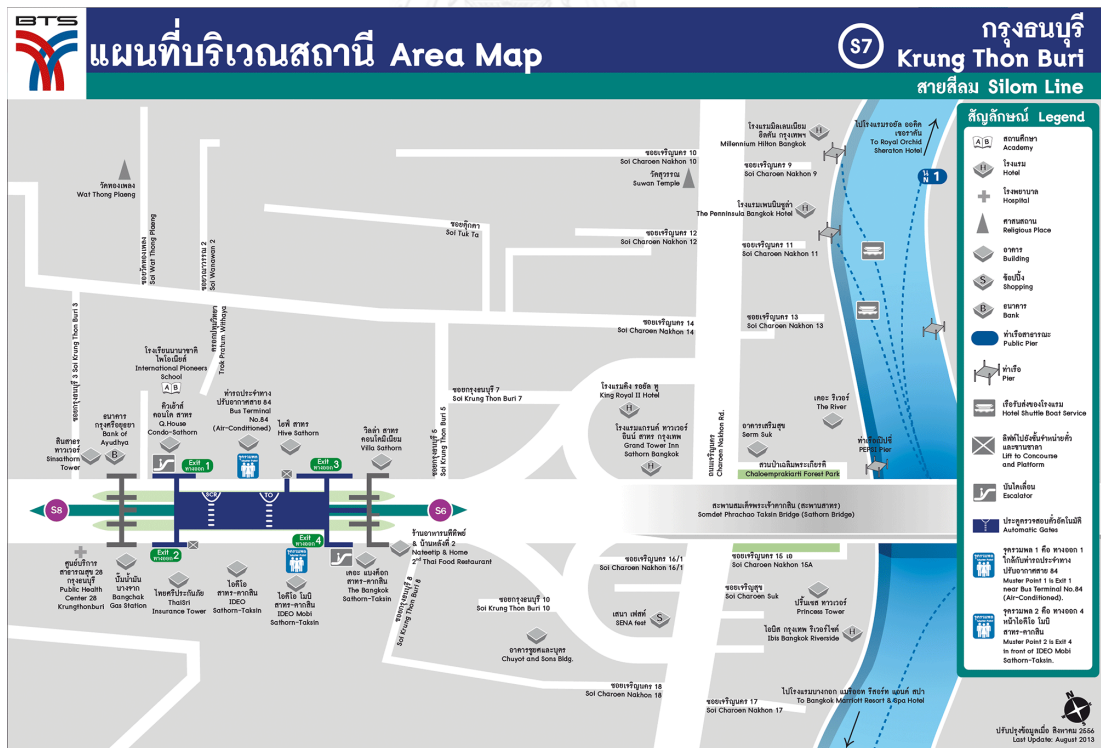
ที่ตั้งโครงการ	อารีรี่ซอย 4 ถนนพหลโยธิน ซอย 7 (อารีรี่) แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร
ปีที่สร้างเสร็จ	2552
เจ้าของโครงการ	บริษัท ซูพรีม เอสเตท ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด
พื้นที่โครงการ	2 งาน 3 ตารางวา
ลักษณะอาคาร	เป็นอาคารพักอาศัย สูง 8 ชั้น จำนวน 1 อาคาร รวมจำนวน 44 ยูนิต

- ลักษณะและขนาดห้อง 1 ห้องนอน 47-53 ตารางเมตร
- 2 ห้องนอน 79-100 ตารางเมตร
- ที่จอดรถทั้งหมด 40 คัน (ร้อยละ90)
- ราคา เริ่มต้น 3,400,000 บาท



ภาพที่ 4.43 แผนที่ตำแหน่งที่ตั้งโครงการชุดพักอาศัยเดอะ ฟ้า อารี

4.2.3 สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี



ภาพที่ 4.44 แผนที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี²⁵

²⁵ แผนที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้า, บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน).

ที่ตั้ง ถนนกรุงธนบุรี บริเวณปากซอยกรุงธนบุรี 8 หน้าปั้มน้ำมันบางจาก และท่าปล่อยรถประจำทางสาย 3, 84, 84ก ก่อนถึงเชิงสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน ฝั่งธนบุรี ในพื้นที่แขวงคลองตัน ไทร เขตคลองสาน กรุงเทพมหานคร ก่อนหน้าที่ส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าจะเปิดให้บริการ ผู้โดยสารจากฝั่งธนบุรีจำนวนมากต้องโดยสารเรือข้ามฟากที่ท่าเรือเป็ปซี่ หรือเดินทางข้ามสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน เพื่อเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้าที่สถานีสะพานตากสินและสถานีสุรศักดิ์ แต่จากการเปิดให้บริการที่สถานีกรุงธนบุรี ทำให้ผู้โดยสารรถประจำทางจากถนนเจริญนครและกรุงธนบุรีสามารถเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้าได้โดยตรง ซึ่งที่ตั้งของสถานีกรุงธนบุรีอยู่ห่างจากริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณท่าเรือเป็ปซี่ ประมาณ 900 เมตร ห่างจากสถานีสะพานตากสินประมาณ 1.2 กิโลเมตร และห่างจากสถานีต่อไปคือสถานีวงเวียนใหญ่ประมาณ 640 เมตร นับว่าเป็นสถานีรถไฟฟ้าสถานีแรกที่ระบบรถไฟฟ้าได้ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยามายังฝั่งธนบุรี

ทางเข้าออก

1. ซอยกรุงธนบุรี 3, สโมสรทาวเวอร์, ธนาคารกรุงศรีอยุธยา, คิว เฮ้าส์ คอนโด สาทร, ท่ารถประจำทางปรับอากาศสาย 84 (บันไดเลื่อน)
2. ไอทีโอ สาทร-ตากสิน, อาคารไทยศรีประกันภัย, ปั้มน้ำมันบางจาก, ศูนย์บริการสาธารณสุข 28 กรุงธนบุรี, ป้ายรถประจำทางไปแยกตากสิน
3. ไฮฟ์ สาทร, วิลล่า สาทร คอนโดมีเนียม, ซอยกรุงธนบุรี 5
4. ซอยกรุงธนบุรี 8, ร้านอาหารทีทีพี & บ้านหลังที่ 2, เดอะ แวงค็อก สาทร ตากสิน, ไอทีโอ โมบี สาทร-ตากสิน, ป้ายรถประจำทางไปแยกตากสิน (บันไดเลื่อน)

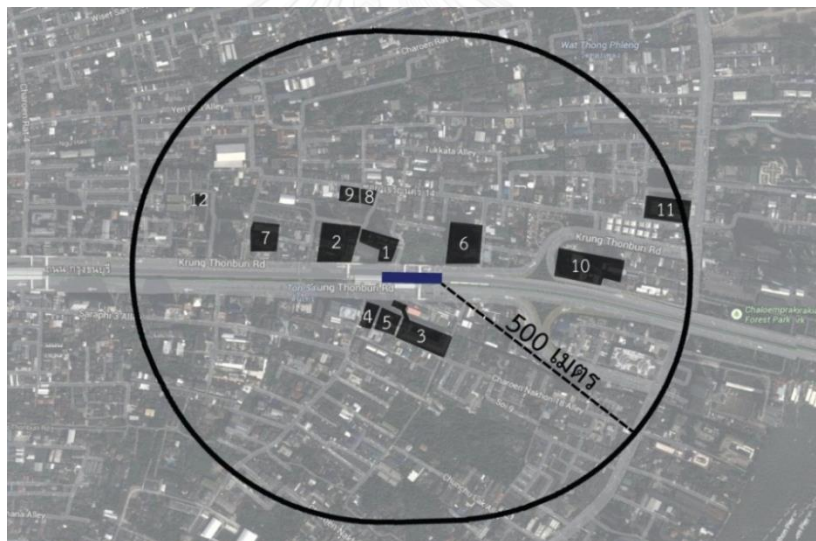
สภาพแวดล้อม ส่วนใหญ่พื้นที่ที่ติดกับรถไฟฟ้าจะเป็นอาคารและคอนโดมีเนียมสูง ไม่ค่อยครึกครื้น ร้านอาหารค่อนข้างน้อย ต้องออกไปทางฝั่งเจริญนคร

การคมนาคม เป็นสถานีทางฝั่งธนบุรี ที่อยู่ใกล้สะพานสาทรที่สุด และเป็นสถานีที่ข้ามไปฝั่งพระนครได้ง่ายที่สุด ถ้าข้ามสะพานมาจากสาทรก็สามารถออกไปทางราชพฤกษ์, เพชรเกษม ได้ง่าย ส่วนทางด้านนั้นต้องข้ามสะพานกลับไปฝั่งสาทรก่อนถึงจะขึ้นทางด่วนได้ อยู่ไม่ไกลจากแหล่งงานอย่างสีลมและสาทร อาคารชุดพักอาศัยบริเวณนี้ก็มีราคาถูกว่าย่านในเมืองอีกด้วย

ภาพที่ 4.45 ภาพบรรยากาศโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสกรุงธนบุรี



ภาพที่ 4.46 แผนที่แสดงอาคารชุดพักอาศัยในรัศมี 500 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี



ปัจจุบันราคาขายเฉลี่ยในบริเวณสถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรีอยู่ที่ประมาณ 70,000-120,000 บาทต่อตารางเมตร แบ่งเป็น โครงการอาคารชุดพักอาศัยประเภท High-rise 7 โครงการ ซึ่งตั้งอยู่บริเวณถนนกรุงธนบุรี และโครงการชุดพักอาศัยประเภทอาคาร Low-rise จำนวน 5 โครงการ ซึ่งตั้งอยู่ภายในซอย

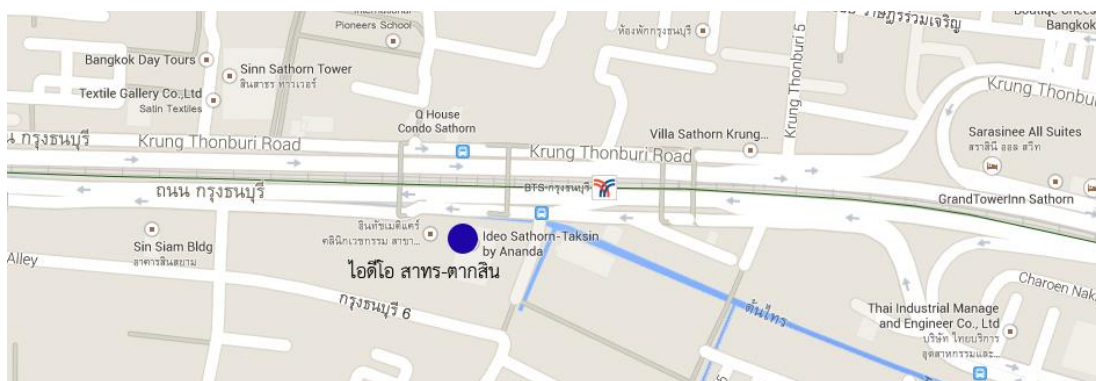
3.1) รายละเอียดโครงการอาคารชุดพักอาศัยที่ศึกษาที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าอารีย์

1) ไอทีโอ สาทร-ตากสิน



ภาพที่ 4-47 โครงการอาคารชุดพักอาศัยไอทีโอ สาทร-ตากสิน

ที่ตั้งโครงการ	ถนนกรุงธนบุรี แขวงคลองตันใต้ เขตคลองสาน กรุงเทพมหานคร
ปีที่สร้างเสร็จ	2553
เจ้าของโครงการ	บริษัท อนันดา ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)
พื้นที่โครงการ	1 ไร่ 2 งาน 83 ตารางวา
ลักษณะอาคาร	เป็นอาคารพักอาศัย สูง 27 ชั้น จำนวน 1 อาคาร รวมจำนวน 349 ยูนิต
ลักษณะและขนาดห้อง	สตูดิโอ 5.50–28.50 ตารางเมตร 1 ห้องนอน 31.00–35.00 ตารางเมตร 2 ห้องนอน 80.50 ตารางเมตร
ที่จอดรถทั้งหมด	175 คัน (ร้อยละ 50)
ราคาเฉลี่ยต่อตารางเมตร	เริ่มต้น 89,000 บาท ต่อ ตารางเมตร
สิ่งอำนวยความสะดวก	สระว่ายน้ำ ห้องออกกำลังกาย สวน และสวนลอยฟ้า ร้านซักรีด



ภาพที่ 4.47 แผนที่การเดินทางโครงการอาคารชุดพักอาศัยไอทีโอ สาทร-ตากสิน



ภาพที่ 4.48 ทศนียภาพของโครงการอาคารชุดพักอาศัยไอดีโอ สาทร-ตากสิน



ภาพที่ 4.49 ผังบริเวณโครงการอาคารชุดพักอาศัยไอดีโอ สาทร-ตากสิน



ภาพที่ 4.50 ผังห้องสตูดิโอ 28.50 ตารางเมตร โครงการอาคารชุดพักอาศัยไอดีโอ สาทร-ตากสิน



ภาพที่ 4.51 ผังห้อง 1 ห้องนอน 35 ตารางเมตร โครงการอาคารชุดพักอาศัยไอดีโอ สาทร-ตากสิน



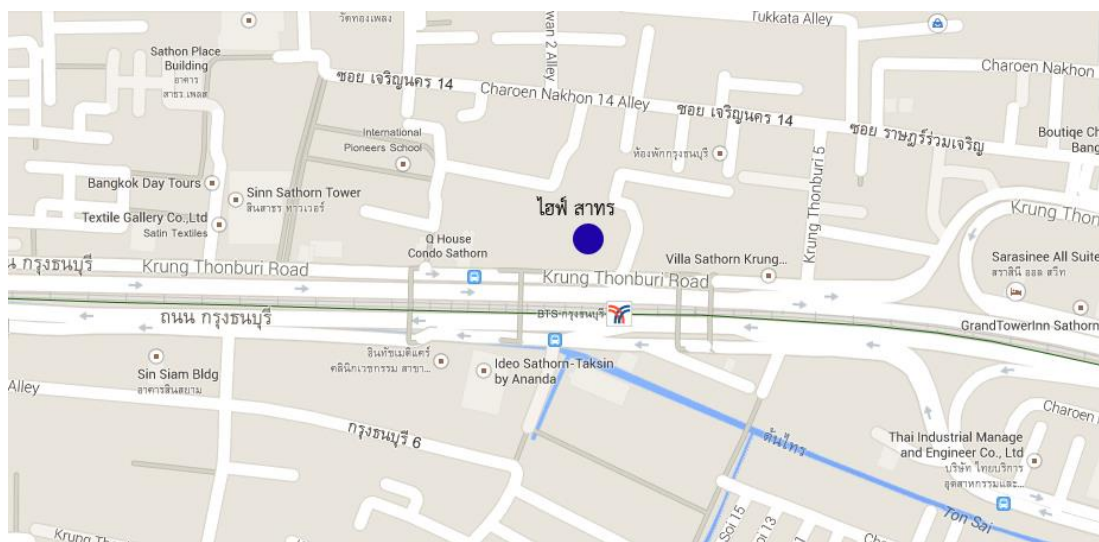
ภาพที่ 4.52 ผัง 2 ห้องนอน 80.50 ตารางเมตร โครงการอาคารชุดพักอาศัยไอดีโอ สาทร-ตากสิน

2) ไฮฟ์ สาทร



ภาพที่ 4.53 โครงการอาคารชุดอาคารชุดพักอาศัยไฮฟ์ สาทร

ที่ตั้งโครงการ	ถนนกรุงธนบุรี แขวงคลองตันใต้ เขตคลองสาน กรุงเทพมหานคร
ปีที่สร้างเสร็จ	2553
เจ้าของโครงการ	บริษัท แอสเสอรี่ จำกัด (มหาชน)
พื้นที่โครงการ	2-1-71 ไร่
ลักษณะอาคาร	เป็นอาคารพักอาศัย สูง 28 ชั้น จำนวน 1 อาคาร รวมจำนวน 363 ยูนิต
ลักษณะและขนาดห้อง	1-3 ห้องนอน 40-99.5 ตารางเมตร
ราคาเฉลี่ยต่อตารางเมตร	เริ่มต้น 80,000 บาทต่อตารางเมตร



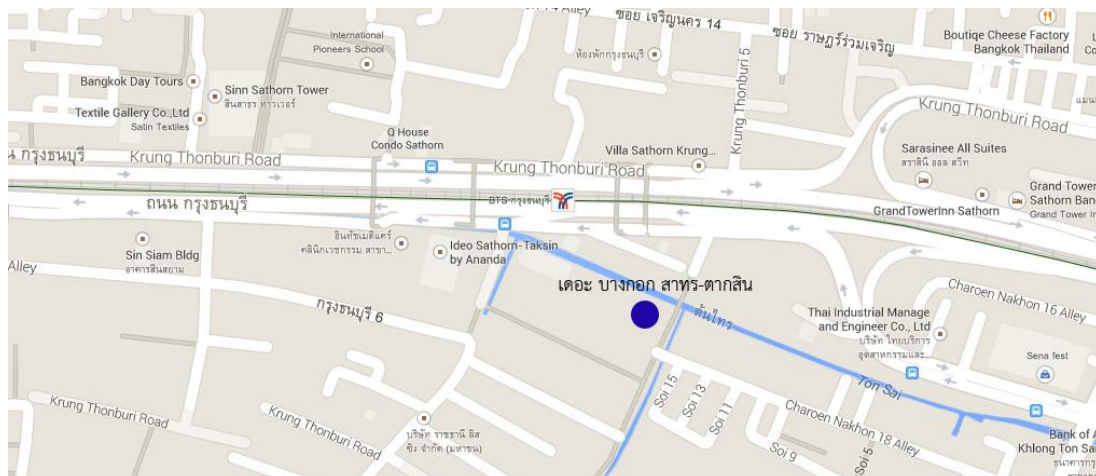
ภาพที่ 4.54 แผนที่ตำแหน่งที่ตั้งโครงการชุดพักอาศัยไอพี สาทร

3) เดอะ บางกอก สาทร-ตากสิน



ภาพที่ 4.55 โครงการอาคารชุดพักอาศัยเดอะ บางกอก สาทร-ตากสิน

ที่ตั้งโครงการ	ถนนกรุงธนบุรี แขวงคลองตันใต้ เขตคลองสาน กรุงเทพมหานคร
ปีที่สร้างเสร็จ	2551
เจ้าของโครงการ	บริษัท แลนด์ แอนด์ เฮ้าส์ จำกัด (มหาชน)
พื้นที่โครงการ	2 ไร่ 20.6 ตารางวา
ลักษณะอาคาร	เป็นอาคารพักอาศัย สูง 8 ชั้น จำนวน 2 อาคาร รวมจำนวน 214 ยูนิต
ลักษณะและขนาดห้อง	1 ห้องนอน 43 – 52 ตารางเมตร และ 2 ห้องนอน 70 – 77 ตารางเมตร
ที่จอดรถทั้งหมด	214 คัน (ร้อยละ 100)
สิ่งอำนวยความสะดวก	สระว่ายน้ำ และฟิตเนส



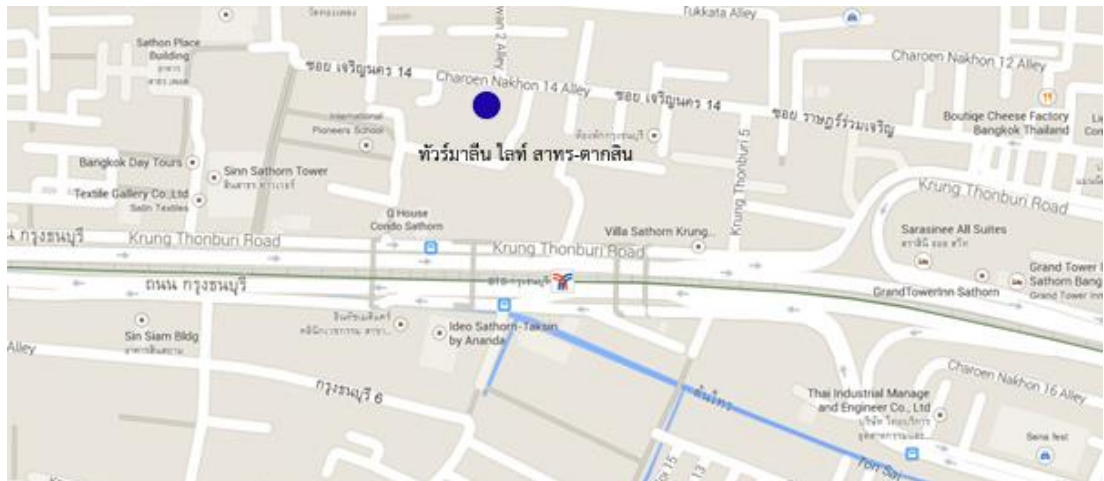
ภาพที่ 4.56 แผนที่ตำแหน่งที่ตั้งโครงการชุดพักอาศัยเดอะ บางกอก สาทร-ตากสิน-

4) ทัวร์มาลีน ไลท์ สาทร-ตากสิน



ภาพที่ 4.57 โครงการอาคารชุดทัวร์มาลีน ไลท์ สาทร-ตากสิน

ที่ตั้งโครงการ	ซอยเจริญนคร 14 ถนนเจริญนคร แขวงคลองตันใต้ เขตคลองสาน กรุงเทพมหานคร
ปีที่สร้างเสร็จ	2556
เจ้าของโครงการ	บริษัท เจริญนคร พรอพเพอร์ตี้ จำกัด
พื้นที่โครงการ	3 งาน 65.60 ตารางวา
ลักษณะอาคาร	เป็นอาคารพักอาศัย สูง 8 ชั้น จำนวน 1 อาคาร รวมจำนวน 126 ยูนิต
ลักษณะและขนาดห้อง	1 ห้องนอน 27-35 ตารางเมตร
จอดรถทั้งหมด	47 คัน (ร้อยละ 37)
สิ่งอำนวยความสะดวก	สวนหย่อม



ภาพที่ 4.58 แผนที่ตำแหน่งที่ตั้งโครงการชุดพักอาศัยทิวรรมาสิน โลโก้ สาทรร-ตากสิน



บทที่ 5

ผลการศึกษาวิจัย

การศึกษาเรื่อง แนวทางการพัฒนาโครงการของผู้ประกอบการกับการใช้งานของผู้พักอาศัย ในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส: กรณีศึกษา สถานีอ่อนนุช สถานีอารีย์และสถานีกรุงเทพมหานคร สามารถแยกผลการศึกษาวิจัยออกมาได้ตามวัตถุประสงค์ดังนี้

5.1 วัตถุประสงค์ที่ 1 ศึกษาแนวทางในการพัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช สถานีรถไฟฟ้าอารีย์และสถานีรถไฟฟ้ากรุงเทพมหานครของผู้ประกอบการอสังหาริมทรัพย์

ส่วนที่ 1 ส่วนของผู้ประกอบการ การพัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานี

5.2 วัตถุประสงค์ที่ 2 ศึกษาลักษณะสภาพเศรษฐกิจ สังคม การใช้งานและปัจจัยในการเลือกพักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช สถานีรถไฟฟ้าอารีย์ และสถานีรถไฟฟ้ากรุงเทพมหานครของผู้พักอาศัย

ส่วนที่ 2 ส่วนของผู้พักอาศัย ข้อมูลทั่วไปของผู้พักอาศัยและพฤติกรรมการอยู่อาศัยและการใช้งานในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้า โดยใช้แบบสอบถามกับผู้พักอาศัย นำมาสรุปผลการวิเคราะห์ แบ่งเป็น กรณีศึกษา 3 สถานี ดังนี้

1. โครงการอาคารชุดพักอาศัยในระยะ 500 เมตรจากรถไฟฟ้าบีทีเอสสถานีอ่อนนุช
2. โครงการอาคารชุดพักอาศัยในระยะ 500 เมตรจากรถไฟฟ้าบีทีเอสสถานีอารีย์
3. โครงการอาคารชุดพักอาศัยในระยะ 500 เมตรจากรถไฟฟ้าสถานีกรุงเทพมหานคร

5.3 สรุปผลการศึกษาจากแนวทางในการพัฒนาโครงการอาคารชุดใกล้สถานีรถไฟฟ้าของผู้ประกอบการ

5.4 สรุปผลการศึกษาจากผู้พักอาศัยในโครงการอาคารชุดใกล้สถานีรถไฟฟ้า

5.1. วัตถุประสงค์ที่ 1 ศึกษาแนวทางในการพัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช สถานีรถไฟฟ้าวารีและสถานีรถไฟฟ้าวารุณบุรีของผู้ประกอบการอสังหาริมทรัพย์

ผู้ประกอบการบริษัทอสังหาริมทรัพย์ที่ทำโครงการอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าวารีที่เอส กรณีศึกษา สถานีอ่อนนุช สถานีอารีย์ และสถานีวารุณบุรี ได้แก่

5.1.1 บริษัท โนเบิล ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)

บริษัทเลือกทำเลกลางเมืองที่มีศักยภาพสูงเพื่อพัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัย กลุ่มลูกค้าของบริษัท คือ ผู้มีความต้องการที่อยู่อาศัยที่มีเอกลักษณ์ในเขตกรุงเทพและปริมณฑล มีระดับรายได้ปานกลางถึงสูง และได้ขยายฐานไปสู่กลุ่มลูกค้าครอบครัวขนาดเล็ก เน้นการเดินทางสะดวกและใกล้แหล่งอำนวยความสะดวกต่างๆ โครงการอาคารชุดที่สร้างเสร็จแล้ว และอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าวารีใน 3 สถานีที่เลือกศึกษาของบริษัทนั้นมีทั้งสิ้น 4 โครงการ ตั้งอยู่ที่สถานีอารีย์ทั้งหมด ได้แก่ โนเบิล ไลท์, โนเบิล รีเฟลกซ์ อารี, โนเบิล รีฟอร์ม, โนเบิล ริตี้ อารี นอกจากนี้ยังมี โนเบิล ริวอลท์ อารีที่ยังอยู่ในระหว่างการก่อสร้างอีกหนึ่งโครงการด้วย ระดับราคาเริ่มต้น ณ วันที่เปิดขายของโครงการโดยเฉลี่ยจะอยู่ที่ประมาณ 60,000-128,000 บาท บริษัทจะมีรูปแบบห้องเริ่มต้นที่ห้องแบบสตูดิโอ 31.94 ตารางเมตร ไปจนถึง 3 ห้องนอน ที่จัดสรรภายในโครงการเฉลี่ยอยู่ที่ประมาณร้อยละ 60 ของจำนวนยูนิตทั้งหมด ส่วนพื้นที่ส่วนกลางภายในโครงการอาคารชุดพักอาศัยจะมีฟิตเนส สระว่ายน้ำ สตรีมสวนหย่อมและร้านค้าใต้อาคาร

ตารางที่ 5.1 แสดงข้อมูลโครงการอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าวารีใน 3 สถานีของบริษัท โนเบิล ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)

ลำดับ	ชื่อโครงการ	สถานี	ราคาต่อตารางเมตร	ที่จอดรถ	ประเภทห้อง	ส่วนกลาง
1.	โนเบิล รีฟอร์ม	อารีย์	เริ่มต้น 128,000 บาท	114 คัน หรือ ร้อยละ60	- สตูดิโอ 31.94 ตารางเมตร - 1 ห้องนอน 45.77 – 55.15 ตารางเมตร - 2 ห้องนอน 62.69 – 72.74 ตารางเมตร	- สระว่ายน้ำ - ฟิตเนส - สวนหย่อม (สวนลอยฟ้า ชั้น22)
2.	โนเบิล ริตี้	อารีย์	เริ่มต้น 128,000	164 คัน หรือ	- สตูดิโอ 32.04 ตารางเมตร	- สระว่ายน้ำ - ฟิตเนส

ลำดับ	ชื่อโครงการ	สถานี	ราคาต่อตารางเมตร	ที่จอดรถ	ประเภทห้อง	ส่วนกลาง
			บาท	ร้อยละ 60	- 1 ห้องนอน 39.78 - 57.50 ตารางเมตร - 2 ห้องนอน 61.58 - 112.03 ตาราง เมตร	- สตริม - สวนหย่อม
3.	โนเบิล ไลท์	อารีย์	เริ่มต้น 60,000 บาท	ร้อยละ 60	- สตูดิโอ 33.03 – 35.88 ตารางเมตร - 1 ห้องนอน 45.57 - 73.09 ตารางเมตร - 2 ห้องนอน 80.31 -106.68 ตารางเมตร - 3 ห้องนอน 109.49 –148.43 ตารางเมตร	- สระว่ายน้ำ - ฟิตเนส - ร้านค้า
4.	โนเบิล รีเฟลกซ์	อารีย์	เริ่มต้น 80,000 บาท	ร้อยละ 60	- 1 ห้องนอน - 2 ห้องนอน - 38.92 - 67.80 ตารางเมตร	- สระว่ายน้ำ - ฟิตเนส

การพัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยที่ใกล้กับรถไฟฟ้าในบริเวณสถานีรถไฟฟ้าอารีย์²⁶ เริ่มต้นจากชื่อโครงการเก่ามาพัฒนาโครงการก่อนและมีผลตอบรับที่ดี หลังจากนั้นจึงจัดหาที่ดินบริเวณนั้นมาพัฒนาโครงการต่อไป เนื่องจากบริษัท เห็นว่า โครงการที่ติดรถไฟฟ้าจะขายได้ดีกว่าโครงการที่ไม่ได้อยู่ติดกับรถไฟฟ้า ราคาจะไม่ตกลง สามารถนำไปขายต่อได้ และเป็นที่น่าพอใจว่า ราคาโครงการอาคารชุดพักอาศัยติดรถไฟฟ้าจะมีราคาสูงกว่าโครงการอาคารชุดพักอาศัยที่ไม่ติดรถไฟฟ้า นอกจากนี้บริษัทยังเน้นที่ใกล้กับคอมมูนิตี้มอลล์อีกด้วย

²⁶ สัมภาษณ์ คุณธนกร ดันเจริญ, ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการบริษัท โนเบิล ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน), 24 มิถุนายน 2557.

การออกแบบแบบอาคารชุดพักอาศัยที่ใกล้สถานีรถไฟ คือ การทำห้องให้มีขนาดเล็ก เมื่อห้องมีขนาดเล็กลง ราคา ก็จะลดลงตามไปด้วย เพื่อให้ตอบสนองกับความสามารถในการจ่ายของผู้ซื้อ เพราะทางบริษัทเห็นว่า กลุ่มที่ซื้อโครงการอาคารชุดพักอาศัยนี้ไม่ได้มีแผนที่จะอยู่ไปตลอดชีวิต ส่วนการเชื่อมทางกับสถานีรถไฟ ถ้าเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่คุ้มค่ากับการลงทุน ทางบริษัทก็จะทำทางเชื่อมต่อกับรถไฟ แต่ต้องมีการออกแบบที่ดี เพราะความเป็นส่วนตัวก็จะน้อยลงตามไปด้วย

การใช้รถยนต์เมื่อย้ายเข้ามาอยู่ในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟ บริษัท พบว่า คนรุ่นใหม่ใช้รถยนต์ลดลงมาก และหันไปใช้รถไฟมากกว่า เพราะสามารถกำหนดเวลาได้และสะดวกในการเดินทางมากกว่า ไม่ต้องเสียเวลาไปกับการจราจรติดขัด แต่ถึงอย่างนั้นก็ตามก็ยังจำเป็นต้องมีรถยนต์ส่วนตัวอยู่ ซึ่งบริเวณที่จอดรถในอาคารชุดพักอาศัยมีการใช้งานไม่ได้มากตามที่บริษัทคาดการณ์ไว้ เพราะผู้ที่พักอาศัยอยู่ในโครงการจริงมีไม่ถึงร้อยละ 80 ของจำนวนยูนิตทั้งหมดในโครงการ

1) กระบวนการพัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยของบริษัท โนเบิล ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)²⁷

1.1) ศึกษาและวิเคราะห์ความเป็นไปได้

ศึกษาและวิเคราะห์รูปแบบความเป็นไปได้ของโครงการทั้งทางด้านการตลาด อาทิ ขนาดโครงการ, วิจัยและพัฒนาแบบบ้านหรืออาคารชุด, ทำเลที่ตั้ง, กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย และทางด้านการเงิน อาทิเช่น ต้นทุนของโครงการ, ผลตอบแทนของโครงการ ตลอดจนเงินทุนในโครงการ

1.2) จัดหาที่ดิน

ดำเนินการจัดหาที่ดินในรูปแบบ, ขนาด และทำเลที่ต้องการ

1.3) วางรูปแบบการพัฒนาโครงการวางผังและออกแบบโครงการ

1.4) สร้างบ้านตัวอย่าง, สำนักงานขายและสโมสร

บริษัทจะสร้างบ้านตัวอย่างเพื่อให้ลูกค้าเห็นลักษณะและรูปแบบการใช้สอยบ้านรวมทั้งยังเสนอเป็นแนวคิดให้แก่ลูกค้าสำหรับการตกแต่งภายใน นอกจากนี้บริษัทฯ ยังดำเนินการสร้างสโมสรในโครงการให้แล้วเสร็จก่อนเปิดการขายอย่างเป็นทางการ เพื่อให้ลูกค้าสามารถใช้ประโยชน์ในทางสนันทนาการ และเพื่อความสมบูรณ์ของการอยู่อาศัยอย่างแท้จริง

1.5) ขออนุญาตปลูกสร้างและติดต่อหน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง

ดำเนินการขออนุญาตปลูกสร้าง, จัดสรรที่ดิน, ประปา, ไฟฟ้า ฯลฯ

²⁷ "แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัท โนเบิล ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)."

1.6) ดำเนินการก่อสร้าง

- จัดหาผู้บริหารงานการก่อสร้างเพื่อควบคุมงาน, ให้คำแนะนำด้านการก่อสร้าง และการคัดเลือกผู้รับเหมา

- จัดหาผู้รับเหมาโดยวิธีการเสนอราคาการก่อสร้างตามแบบ
- ดำเนินการก่อสร้าง
- ควบคุมงานและติดตามผลการปฏิบัติงานการก่อสร้าง
- รับมอบบ้านจากผู้รับเหมาภายหลังจากบริษัท เข้าตรวจสอบคุณภาพ

1.7) ดำเนินการด้านการตลาด

- วางแผนการตลาด, กำหนดราคาขาย
- วางแผนการโฆษณาประชาสัมพันธ์
- วางแผนการชำระเงินของลูกค้าพร้อมทั้งอำนวยความสะดวกโดยจัดหาแหล่งเงินทุนให้กับ

ลูกค้าเมื่อมีการโอนกรรมสิทธิ์

1.8) ส่งมอบและโอนกรรมสิทธิ์

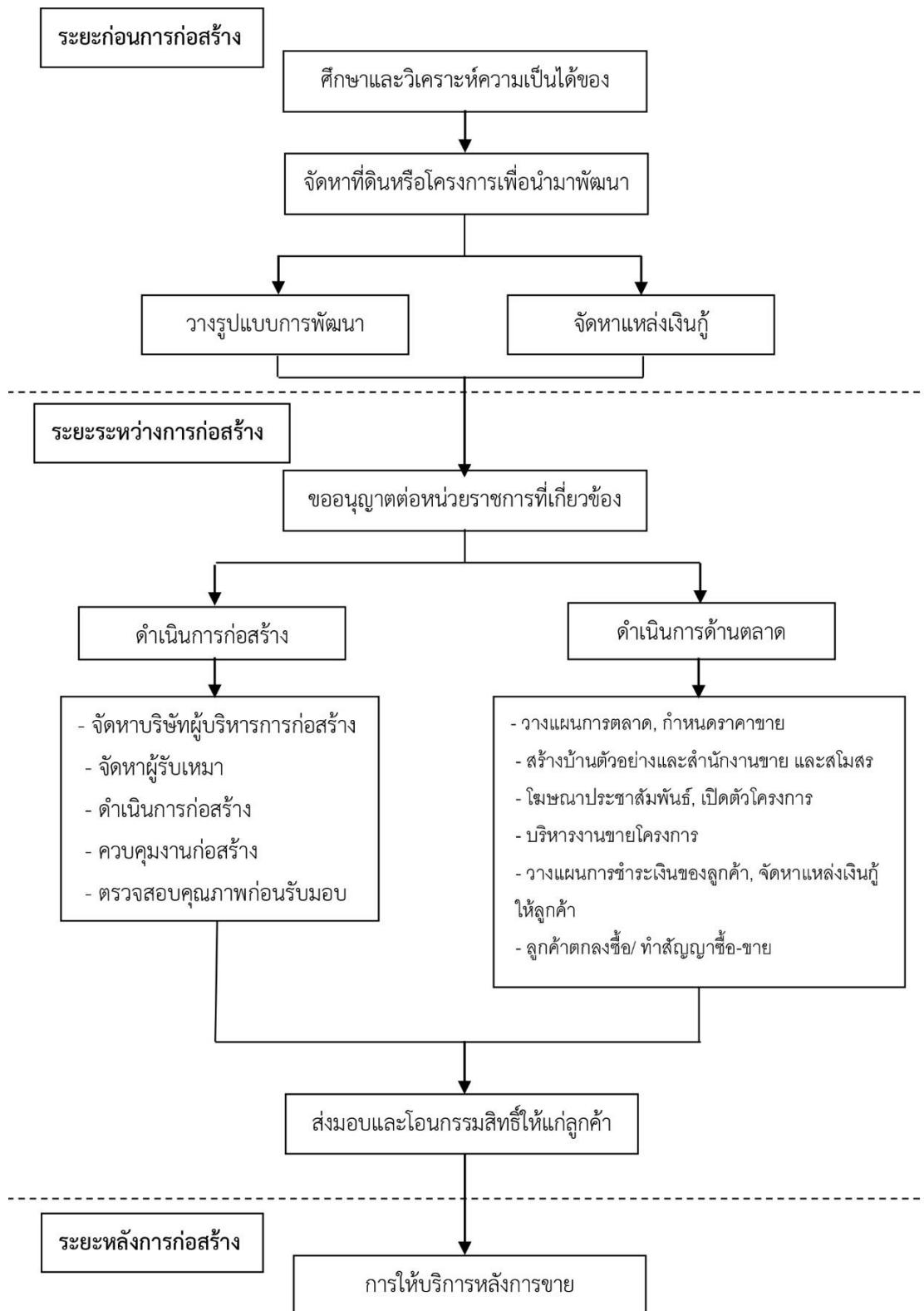
ส่งมอบและโอนกรรมสิทธิ์ให้แก่ลูกค้าภายหลังจากที่ได้รับการตรวจสอบจากลูกค้าเรียบร้อยแล้ว

1.9) การให้บริการหลังการขาย

บริหารโครงการ ก่อนการจัดตั้งนิติบุคคลหมู่บ้านจัดสรร หรือ นิติบุคคลอาคารชุด จะแล้วเสร็จ บริษัทจะบริหารโครงการเพื่อรักษาและคงสภาพแวดล้อมในโครงการเพื่อการอยู่อาศัยที่ดี

- บริการตรวจสอบและซ่อมบำรุงบ้านของลูกค้าในโครงการ

แผนภูมิที่ 5.1 กระบวนการในการพัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยของบริษัท โนเบิล ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)



5.1.2 บริษัท อนันดา ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)

บริษัทพัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยที่มีการออกแบบที่ทันสมัย เน้นรูปแบบการใช้ชีวิต และเป็นผู้อยู่บ้านหลังแรก บริษัทมองเห็นโอกาสของลูกค้าที่จะเลือกพักอาศัยใกล้รถไฟฟ้าเพื่อความสะดวกในการเดินทาง ซึ่งเหมาะกับวิถีชีวิตคนเมือง โครงการอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าใน 3 สถานีที่เลือกศึกษาของบริษัทมี 4 โครงการที่สร้างเสร็จแล้ว ตั้งอยู่ที่สถานีอ่อนนุช 2 โครงการ คือ ไอดีไอ เวิร์ฟ สุขุมวิท และไอดีไอ โมบี อ่อนนุช และสถานีกรุงธนบุรี 2 โครงการ คือ ไอดีไอ สาทร-ตากสิน และ ไอดีไอ โมบี สาทร-ตากสิน ระดับราคาเริ่มต้น ณ วันที่เปิดขายโครงการอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีอ่อนนุช อยู่ที่ 90,000-110,000 บาท และโครงการอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีกรุงธนบุรี 89,000 บาท โครงการอาคารชุดพักอาศัยที่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้า เริ่มต้นที่ห้องแบบสตูดิโอ 20.99 ตารางเมตร ที่สถานีอ่อนนุช ไปจนถึง 2 ห้องนอน Duplex ที่จอctrณ้อยสุดอยู่ที่ร้อยละ 39 ของจำนวนยูนิตทั้งหมด ส่วนพื้นที่ส่วนกลางจะมีฟิตเนส สระว่ายน้ำ สตริ่ม ห้องสมุด สวนหย่อม ร้านค้าใต้อาคาร และร้านสะดวกซื้อ

ตารางที่ 5.2 แสดงข้อมูลโครงการอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าใน 3 สถานีของบริษัท อนันดา ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)

ลำดับ	ชื่อโครงการ	สถานี	ราคาต่อตารางเมตร	ที่จอดรถ	ประเภทห้อง	ส่วนกลาง
1.	ไอดีไอ เวิร์ฟ สุขุมวิท	อ่อนนุช	เริ่มต้น 90,000 บาท	332 คัน หรือ ร้อยละ 67	- สตูดิโอ 30.25 – 35.46 ตารางเมตร - 1 ห้องนอน 42.60 – 45.32 ตารางเมตร - 2 ห้องนอน 56.33 – 63.74 ตารางเมตร	- สระว่ายน้ำ - สระเด็ก - Spa Pool - ฟิตเนส - สวนหย่อม
2.	ไอดีไอ โมบี อ่อนนุช	อ่อนนุช	เริ่มต้น 110,000 บาท	อาคาร A 180 คัน อาคาร B 187 คัน หรือ ร้อยละ 39	- Urban Pod 20.99-23.67 ตารางเมตร - 1 ห้องนอน 29.87-30.29 ตารางเมตร - 2 ห้องนอน 42.55-54.94 ตารางเมตร - Sky Home 40.96-61.21 ตารางเมตร	- สระว่ายน้ำ - ฟิตเนส - สวนหย่อม, - ห้องสมุด

ลำดับ	ชื่อโครงการ	สถานี	ราคาต่อตารางเมตร	ที่จอดรถ	ประเภทห้อง	ส่วนกลาง
3.	ไอดีโอ สาทร-ตาก สิน	กรุง ธนบุรี	เริ่มต้น 89,000 บาท	175 คัน หรือ ร้อยละ 50	- สตูดิโอ 5.50 – 28.50 ตารางเมตร - 1 ห้องนอน 31.00 – 35.00 ตารางเมตร - 2 ห้องนอน 80.50 ตารางเมตร	- สระว่ายน้ำ น้ำ - ฟิต เนส - สวน และ สวนลอยฟ้า - ร้านซักรีด
4.	ไอดีโอ โมบี สาทร-ตาก สิน	กรุง ธนบุรี	เริ่มต้น 89,000 บาท	209 คัน หรือ ร้อยละ 39	- สตูดิโอ 21.18 – 25.18 ตารางเมตร - 1 ห้องนอน 29.34 – 30.30 ตารางเมตร - 2 ห้องนอน 51.69 – 42.14 ตารางเมตร - Duplex	- สระว่ายน้ำ น้ำ - ฟิตเนส - ร้านค้า - ร้านซักรีด - สวนหย่อม - ห้องสมุด

บริษัทมีความเชื่อว่าในอนาคตจะใช้ระบบขนส่งมวลชนมากยิ่งขึ้นเพื่อเดินทางระหว่างที่อยู่อาศัยกับสถานที่ทำงาน การพัฒนาอาคารชุดพักอาศัยใกล้กับรถไฟฟ้าจะสามารถเปลี่ยนชีวิตคนเมืองให้ดีขึ้น ในการจัดซื้อที่ดินจะเน้นทำเลที่ตั้งที่อยู่ในแนวสถานีขนส่งมวลชนระบบรางเป็นหลัก โครงการอาคารชุดพักอาศัยส่วนใหญ่ของบริษัทจะตั้งอยู่ติดหรือภายในระยะ 300 เมตรจากสถานีรถไฟฟ้า ภายใต้ชื่อโครงการไอดีโอ และชื่อโครงการเอสไอโอซึ่งตั้งอยู่ในระยะระหว่าง 301-600 เมตรจากสถานี ปัจจุบันทางบริษัทมีค่าเฉลี่ยของอาคารชุดพักอาศัยที่อยู่ใกล้กับรถไฟฟ้าอยู่ที่ 120 เมตรจากรถไฟฟ้า กลุ่มเป้าหมายของบริษัท คือ ลูกค้ำกลุ่ม Gen C ซึ่งประกอบไปด้วย นักศึกษา ผู้ประกอบการ และผู้ที่มีรายได้ปานกลาง และผู้ที่ต้องการความสะดวกในการเดินทางไปสถานที่ทำงาน สถานที่พักผ่อน รับประทานอาหาร เลือกซื้อสินค้า และการใช้ชีวิต เป้าหมายของแบรนด์เน้นไปที่สะดวกสบาย ความสามารถในการควบคุมค่าใช้จ่ายและเวลา วิธีการดำเนินชีวิตแบบสบายๆ และการใช้เงินอย่างชาญฉลาด เพราะ 1 ปี ในระยะเวลาในการเดินทางของคนเมือง เสียไป 44 วันกับรถติด การที่เรามีที่อยู่ใกล้กับรถไฟฟ้าสามารถเดินทางไปไหนมาไหนได้สะดวก แล้วยังไม่เสียเวลาไปโดยเปล่าประโยชน์อีกด้วย ดังนั้นการหันมาใช้รถไฟฟ้าแทนการใช้รถยนต์ จึงน่าจะเป็นที่ตอบโจทย์ที่ดีที่สุด

ส่วนการออกแบบที่เกี่ยวข้องกับการตั้งอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้านั้น คือ การออกแบบห้องให้มีขนาดเล็ก แต่ได้มีการทำวิจัยมาแล้วว่า สามารถอาศัยอยู่ได้จริง และหันไปเพิ่มพื้นที่ส่วนกลางด้าน

นอกมากกว่า ทั้งนี้ทำให้ห้องเล็กลง เพื่อให้กลุ่มลูกค้าที่เป็นคนรุ่นใหม่สามารถซื้อได้ โดยห้อง 21 ตารางเมตร เป็นห้องที่ขายได้ดีที่สุดในตอนนี้

1) กระบวนการพัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยของบริษัท อนันดา ดีเวลลอปเมนท์ จำกัด (มหาชน)²⁸

บริษัท อนันดา ดีเวลลอปเมนท์ จำกัด (มหาชน) ใช้ระยะเวลาในการดำเนินงานในการก่อสร้างโครงการอาคารชุดพักอาศัย ประมาณ 10 เดือน สำหรับโครงการอาคารชุดพักอาศัย 8 ชั้น และ ประมาณ 18 เดือน สำหรับโครงการอาคารชุดพักอาศัย 24 ชั้น ไม่รวมระยะเวลาขออนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยระยะเวลาการก่อสร้างโครงการอาคารชุดพักอาศัยในแต่ละโครงการจะแตกต่างกันออกไปขึ้นอยู่กับขนาดของโครงการ

1.1) การจัดซื้อที่ดิน

ที่ดินเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการดำเนินงานของบริษัท โดยมูลค่าที่ดินจะคิดเป็นประมาณร้อยละ 30 ของต้นทุนของโครงการ บริษัทจึงให้ความสำคัญในการจัดซื้อที่ดินในการพัฒนาเป็นอย่างยิ่ง โดยเฉพาะโครงการที่เน้นทำเลที่ตั้งที่อยู่ในแนวสถานีขนส่งมวลชนระบบรางเป็นหลัก โดยก่อนการจัดซื้อที่ดิน บริษัทได้ศึกษาความเป็นไปได้ ทั้งในด้านทำเลที่ตั้ง การตลาด การกำหนดราคา ค่าใช้จ่าย และการวิเคราะห์กระแสเงินสด โดยที่ดินที่ได้มานั้นมีวัตถุประสงค์ให้เหมาะสมสำหรับการพัฒนาในทันทีหรือในระยะเวลาอันใกล้ (สามถึงหกเดือนหลังจากได้มาเพื่อเปิดตัว) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานให้บริษัท

1.2) ออกแบบและเขียนแบบโครงการ

สำหรับการออกแบบและการก่อสร้าง บริษัทได้ว่าจ้างสถาปนิกและผู้รับเหมาที่มีชื่อเสียง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นบุคคลภายนอก ราคาค่าก่อสร้างจะถูกกำหนดภายใต้สัญญาการก่อสร้างที่มีกับผู้รับเหมาหลัก ธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของบริษัท

1.3) การจัดหาวัสดุก่อสร้าง

บริษัทว่าจ้างผู้รับเหมาในการก่อสร้างโครงการ ซึ่งผู้รับเหมาจะเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดหาวัสดุก่อสร้างสำหรับการก่อสร้างโครงการโดยจะไม่รวมวัสดุอุปกรณ์บางอย่าง เช่น กระจก เบื้อง สุขภัณฑ์ และอุปกรณ์ห้องครัว เป็นต้น โดยวัสดุอุปกรณ์ดังกล่าวบริษัท จะเป็นผู้จัดหาด้วยตนเอง บริษัทมีฝ่ายจัดซื้อจัดจ้างในการทำหน้าที่จัดหาวัสดุก่อสร้าง โดยฝ่ายจัดซื้อจัดจ้างจะทำการเปรียบเทียบและต่อรองราคากับผู้ขายวัสดุหลายรายเพื่อให้บริษัทสามารถซื้อวัสดุที่มีคุณภาพได้ในราคาที่เหมาะสม

²⁸ "แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี แบบ 56-1 สิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัท อนันดา ดีเวลลอปเมนท์ จำกัด (มหาชน)."

1.4) ผู้รับเหมาก่อสร้าง

บริษัทมีการกำหนดกฎเกณฑ์ในการคัดเลือกผู้รับเหมาที่จะมาก่อสร้างในโครงการแต่ละโครงการ โดยปกติ บริษัทได้จัดทำ Contractor Profile ขึ้นมาเพื่อเป็นเกณฑ์ในการคัดเลือกผู้รับเหมาในเบื้องต้น โดยผู้รับเหมาที่บริษัทได้คัดเลือกไว้ในรายชื่อจะต้องเป็นผู้รับเหมาที่มีชื่อเสียง มีความสามารถในการทำงาน และมีผลงานในอดีตที่น่าพอใจ

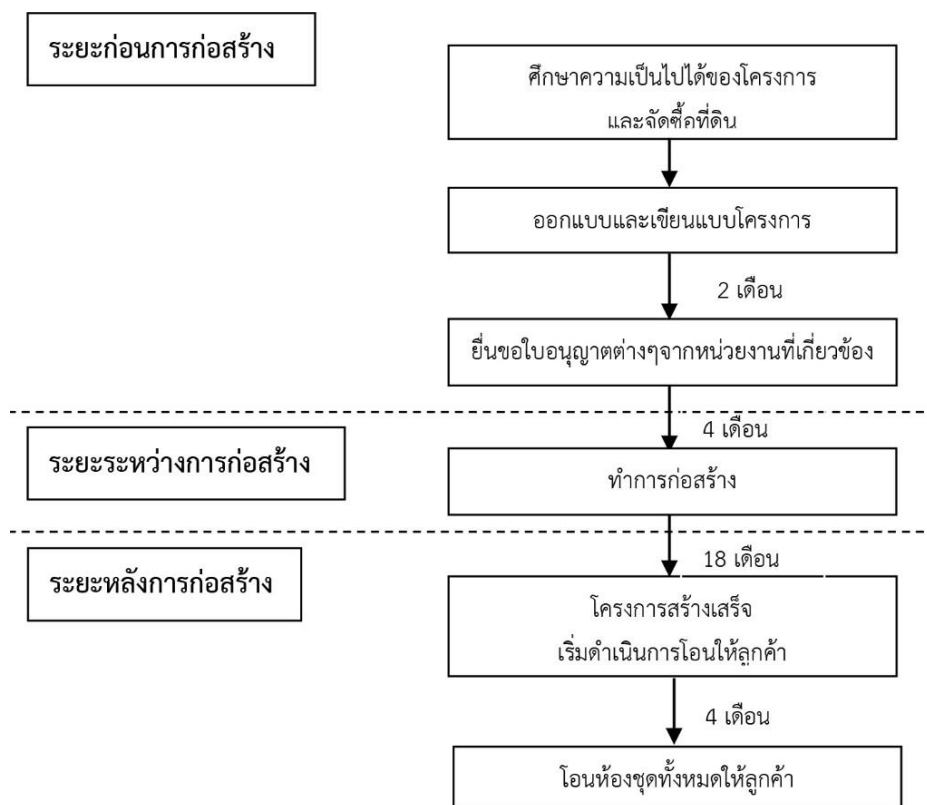
1.5) การบริหารจัดการงานก่อสร้าง

บริษัทมีการว่าจ้างบริษัทภายนอกมาทำหน้าที่จัดการการก่อสร้าง ซึ่งบริษัทดังกล่าวจะทำหน้าที่ร่วมกับผู้จัดการโครงการ และวิศวกรโครงการ ซึ่งเป็นพนักงานของบริษัทในการควบคุมการทำงานของผู้รับเหมาให้เป็นไปตามมาตรฐานการก่อสร้าง ถูกต้องครบถ้วนตามแบบ และสามารถเสร็จสิ้นได้ตามเวลาที่กำหนด นอกจากนี้บริษัทภายนอกดังกล่าว ยังทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงานระหว่างผู้จัดการโครงการและผู้รับเหมาก่อสร้าง และเป็นผู้ตรวจสอบคุณภาพของงานก่อสร้างร่วมกับผู้จัดการโครงการอีกด้วย การว่าจ้างบริษัทจัดการการก่อสร้าง จะช่วยให้สามารถควบคุมค่าใช้จ่ายในการว่าจ้างพนักงานในด้านการก่อสร้างได้

1.6) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

การพัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยจะอยู่ภายใต้การควบคุมของประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้กำหนดให้บริษัทที่ต้องการจะพัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยจะต้องมีการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเพื่อเสนอขออนุญาตจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และเมื่อได้รับอนุญาตจึงสามารถนำใบอนุญาตสิ่งแวดล้อมมาเป็นหลักฐานประกอบการขอใบอนุญาตก่อสร้างจากสำนักเขตที่โครงการนั้นตั้งอยู่ต่อไป บริษัทได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาในการขอใบอนุญาตทางสิ่งแวดล้อม การจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

แผนภูมิที่ 5.2 กระบวนการในการพัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยของบริษัท อนันดา ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) สำหรับโครงการอาคารชุดพักอาศัย 24 ชั้น



5.1.3 บริษัท แสนสิริ จำกัด (มหาชน)

บริษัทพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์เพื่อขายหลากหลายรูปแบบครอบคลุมทุกระดับราคาตอบสนองความต้องการของลูกค้าแต่ละกลุ่มที่แตกต่างกัน โครงการอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า ใน 3 สถานีที่เลือกศึกษาของบริษัทมี 3 โครงการที่สร้างเสร็จและมีผู้เข้าพักอาศัยอยู่แล้ว ตั้งอยู่ในแต่ละสถานีอย่างละ 1 โครงการ คือ บล็อกส์ 77 ที่สถานีอ่อนนุช, เดอะ เวิร์ดเคิล ที่สถานีอารีย์ และ ไฮฟ์ สาทร ที่สถานีกรุงธนบุรี ระดับราคาเริ่มต้น ณ วันที่เปิดขาย ต่อตารางเมตร ของสถานีกรุงธนบุรี เริ่มต้นอยู่ที่ 80,000 บาท สถานีอ่อนนุช 97,000 บาท และสถานีอารีย์ 102,500 บาท โครงการอาคารชุดพักอาศัยของบริษัทจะเริ่มตั้งแต่ห้องแบบ 1 ห้องนอน 30 ตารางเมตร ไปจนถึง 3 ห้องนอน แต่ที่อ่อนนุชจะมีเพียง 1-2 ห้องนอนเท่านั้น ที่จอดรถประมาณร้อยละ 50 ของจำนวนยูนิตทั้งหมด ส่วนพื้นที่ส่วนกลางที่ได้จะมีพิตเนส สระว่ายน้ำ ซาวน่า ห้องสมุด สวนหย่อม และพื้นที่จัดบาร์บีคิว

ตารางที่ 5.3 แสดงข้อมูลโครงการอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าทั้ง 3 สถานีของบริษัท แสตนลิริ จำกัด (มหาชน)

ลำดับ	ชื่อโครงการ	สถานี	ราคาต่อตารางเมตร	ที่จอดรถ	ประเภทห้อง	ส่วนกลาง
1.	บลอคส์ 77	อ่อนนุช	เริ่มต้น 100,000 บาท	259 คัน หรือ ร้อยละ 55	- 1 ห้องนอน 30-45 ตารางเมตร - 2 ห้องนอน 60-64 ตารางเมตร	- สระว่ายน้ำ - แบบจากูซี่ และ - บับเบิล เจ็ท สระ - ว่ายน้ำเด็ก - ฟิตเนส - สวนหย่อม
2.	เดอะ เวอร์ติ เคิล อารีย์	อารีย์	เริ่มต้น 120,000 บาท	ร้อยละ 50	- 1 ห้องนอน 39 – 56.50 ตารางเมตร - 2 ห้องนอน 69– 74.50 ตารางเมตร - 3 ห้องนอน 144 ตารางเมตร	- สระว่ายน้ำ - Jacuzzi และ - Bubble Jet - ฟิตเนส
3.	ไฮไฟ สาทร	กรุงธนบุรี	80,000 บาท	207 คัน หรือ ร้อยละ 56	- 1-3 ห้องนอน - 40-99.5 ตาราง เมตร	- สระว่ายน้ำ - ห้องชานา - ฟิตเนส - สวนหย่อม - พื้นที่บาร์บีคิว - สนามเด็กเล่น

การพัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยของบริษัทจะเลือกทำเลที่อยู่ใจกลางเมือง ตามเส้นทางแนวรถไฟฟ้าบีทีเอสหรือแนวรถไฟฟ้าใต้ดิน โดยพิจารณาทั้งเส้นทางที่เปิดให้บริการเรียบร้อยแล้ว และเส้นทางที่จะเปิดบริการต่อไปในอนาคต นอกจากนี้ยังต้องดูกลุ่มลูกค้าด้วย เพราะราคาที่ดินที่อยู่ใกล้กับรถไฟฟ้าในแต่ละพื้นที่จะแตกต่างกัน บริเวณที่มีที่ดินที่ราคาสูง ราคาอาคารชุดพักอาศัยก็จะมีราคาสูงตามไปด้วย ถึงแม้จะพัฒนาโครงการใกล้กับรถไฟฟ้า ถ้ามีราคาขายสูงเกินไปกว่าที่ลูกค้าสามารถซื้อได้ก็ไม่ได้หมายความว่าประสบความสำเร็จ แต่ก็ยังสามารถขายได้อยู่ เพราะอย่างไรก็ตาม การโครงการอาคารชุดใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าก็มีโอกาสที่จะขายได้สูงกว่า นอกจากนี้แล้วยังต้องอยู่ย่าน

ชุมชนและเมืองสำคัญต่างๆด้วย ในการต่อเชื่อมทางเดินไปยังรถไฟฟ้าไปที่อยู่อาศัยเป็นสิ่งทีรถไฟฟ้าไม่อนุญาตให้ทำ เว้นแต่ว่าติดกับพื้นที่เชิงพาณิชย์กรรม

การออกแบบโครงการอาคารชุดพักอาศัยใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าจะแตกต่างกับอาคารชุดพักอาศัยทั่วไปต้องขึ้นอยู่กับกรอบของลูกค้ำ ราคาก็ยังเป็นข้อจำกัดในการพัฒนาโครงการ อย่างไรก็ตามการใช้งานภายในห้องพักอาศัยจะเหมือนกัน คือ ตื่น นอน อาบน้ำ และรับประทานอาหาร ซึ่งเป็นความต้องการของคนทั่วไป แต่จะมีความแตกต่างกันที่ความสวยงามและพื้นที่ที่ใช้เพิ่มมากขึ้น ห้องพัก ราคา 3 ล้านบาท 1 ห้องนอน อาจจะได้ที่ขนาด 35 ตารางเมตร ในขณะที่ 8 ล้านบาท อาจจะได้ 45 ตารางเมตร เป็นต้น ส่วนในเรื่องของส่วนกลาง ยิ่งราคาสูง ส่วนกลางก็ต้องยิ่งได้มากขึ้นตามไปด้วย

เรื่องการเดินทาง ระบบรถไฟฟ้าของประเทศไทยยังไม่ได้ครอบคลุมได้อย่างทั่วถึงทุกพื้นที่ เพราะฉะนั้นคนที่พักอาศัยอยู่ใกล้รถไฟฟ้า การใช้รถไฟฟ้าเป็นแค่เหยี่ยวทางจิตใจเท่านั้น ถ้าการจราจรติดขัดก็สามารถจะขึ้นรถไฟฟ้าไปทำงานได้ ถึงแม้จะมีบางคนใช้รถไฟฟ้าไปทำงาน แต่ส่วนใหญ่ถึงแม้จะใช้รถไฟฟ้าในการทำงานก็ยังมีรถไว้ด้วย ยิ่งบริษัทพัฒนาโครงการที่มีราคาค่อนข้างสูง ยิ่งก็ต้องมีที่จอดรถมากตามไปด้วย การพัฒนาโครงการที่มีที่จอดรถ 1 ต่อ 1 คือเป็นจุดขาย แต่ราคาก็ต้องสูงขึ้นด้วย เพราะต้องเสียพื้นที่ไปทำเป็นที่จอดรถมากขึ้น

1) กระบวนการพัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยของบริษัท แสนสิริ จำกัด (มหาชน)²⁹

1.1) การจัดหาที่ดินและการเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ

ในการคัดเลือกทำเลที่ดินสำหรับพัฒนาโครงการ แสนสิริมีฝ่ายพัฒนาธุรกิจเป็นหน่วยงานหลักในการสรรหาที่ดิน ซึ่งมีแหล่งข้อมูลจากเครือข่ายนายหน้า บริษัท พลัส พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด การสำรวจโดยทีมงานพัฒนาธุรกิจ โดยฝ่ายพัฒนาธุรกิจจะเป็นผู้วิเคราะห์และศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงการผ่านการทำงานร่วมกันกับฝ่ายอื่นๆ ได้แก่ ฝ่ายรัฐกิจสัมพันธ์ สำนักกฎหมาย ฝ่ายออกแบบและพัฒนาผลิตภัณฑ์ ฝ่ายพัฒนาโครงการและฝ่ายการตลาด เพื่อวิเคราะห์และตัดสินใจเลือกประเภทที่อยู่อาศัยที่เหมาะสมกับทำเลที่ตั้งนั้นๆ โดยฝ่ายรัฐกิจสัมพันธ์และสำนักกฎหมาย จะพิจารณาความเป็นไปได้ทางกฎหมาย เช่น การกำหนดความสูงของอาคาร ระยะห่างของโครงการจากถนน เป็นต้น ส่วนฝ่ายออกแบบและพัฒนาผลิตภัณฑ์จะพิจารณาลักษณะที่ดิน ณ ทำเลที่กำหนด ให้มีการจัดวางผังโครงการที่เหมาะสม โดยคำนึงถึงความเป็นไปได้ทางกฎหมาย และฝ่ายพัฒนาโครงการจะพิจารณาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างโครงการ การประมาณการต้นทุนการก่อสร้างจากผังโครงการที่กำหนด นอกจากนี้ ฝ่ายพัฒนาธุรกิจต้องประมาณการยอดขายโดยใช้ข้อมูลการตลาดจากฝ่ายขายและฝ่ายการตลาดเพื่อเพิ่มความแม่นยำในการคาดการณ์สอดคล้องกับสภาวะการณ์ในปัจจุบัน

²⁹ "แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) ณ สิ้น ปีบัญชี 2556 บริษัท แสนสิริ จำกัด (มหาชน)."

1.2) การขายโครงการอาคารชุดพักอาศัยก่อนการก่อสร้าง

การเสนอขายโครงการอาคารชุดพักอาศัยก่อนเริ่มการก่อสร้างจะช่วยลดความเสี่ยงด้านการตลาด และเพิ่มความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนและพัฒนาผลิตภัณฑ์ให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป แต่ก็มีความเสี่ยงด้านการควบคุมต้นทุนก่อสร้าง เนื่องจากเป็นการตั้งราคาขายก่อนเริ่มการก่อสร้าง จึงมีความเป็นไปได้ที่อัตรากำไรขั้นต้นจะลดลงหากต้นทุนการก่อสร้างเพิ่มสูงขึ้น ทั้งนี้ แสนสิริได้ลดความเสี่ยงโดยการทำสัญญาก่อสร้างแบบเบ็ดเสร็จกับผู้รับเหมา ทำให้สามารถควบคุมต้นทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพและอัตรากำไรขั้นต้นไม่ได้รับผลกระทบจากความผันผวนของราคาวัสดุก่อสร้าง โครงการอาคารชุดพักอาศัยจะมีระยะเวลาก่อสร้างประมาณ 12 ถึง 24 เดือน แสนสิริมีหน้าที่ในการควบคุมการก่อสร้างและการส่งมอบโครงการให้ลูกค้าตามที่กำหนด บริษัทมีแนวทางการลดความเสี่ยงจากการขายโครงการอาคารชุดพักอาศัยก่อนการก่อสร้างที่ไม่เป็นไปตามแผนงานขายที่กำหนด โดยมุ่งเน้นการทํารีวิวเชิงลึกเพื่อพัฒนารูปแบบโครงการอาคารชุดพักอาศัยให้ตรงกับความต้องการของกลุ่มลูกค้าเป้าหมายในแต่ละระดับราคา พร้อมกระตุ้นยอดขายผ่านกิจกรรมส่งเสริมการตลาดและการขายที่เหมาะสม โดยทั่วไปการขายโครงการอาคารชุดพักอาศัยก่อนการก่อสร้างจะเก็บเงินดาวน์ในสัดส่วนที่ไม่สูงนัก ประมาณร้อยละ 5-20 ของราคาขาย ดังนั้นจึงมีความเสี่ยงจากการที่ลูกค้าไม่ชำระเงินค่าซื้อส่วนที่เหลือและไม่โอนกรรมสิทธิ์ ณ วันที่ครบกำหนด แสนสิริจะมีฝ่ายลูกค้าสัมพันธ์คอยดูแลลูกค้าอย่างใกล้ชิด โครงการอาคารชุดพักอาศัยของแสนสิริที่เก็บเงินดาวน์ในสัดส่วนที่ไม่สูงนักมักจะเป็นโครงการอาคารชุดพักอาศัยที่เจาะกลุ่มลูกค้าระดับกลางและล่าง ซึ่งเป็นลูกค้ากลุ่มที่มีความต้องการซื้อสังหาริมทรัพย์เพื่ออยู่อาศัยจริง (Real Demand) ดังนั้น โอกาสที่ลูกค้ากลุ่มดังกล่าวจะไม่โอนกรรมสิทธิ์ ณ วันที่ครบกำหนดจึงอยู่ในเกณฑ์ที่ไม่สูงนัก

1.3) การที่โครงการอาคารชุดพักอาศัยจะไม่ได้ได้รับความเห็นชอบจากสำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ของบริษัท มีหลายโครงการที่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นโครงการอาคารชุดพักอาศัยที่มีห้องชุดตั้งแต่ 80 ยูนิตขึ้นไป เพื่อขออนุมัติต่อสำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าว บริษัทได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งขึ้นทะเบียนต่อกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นผู้ดำเนินการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535

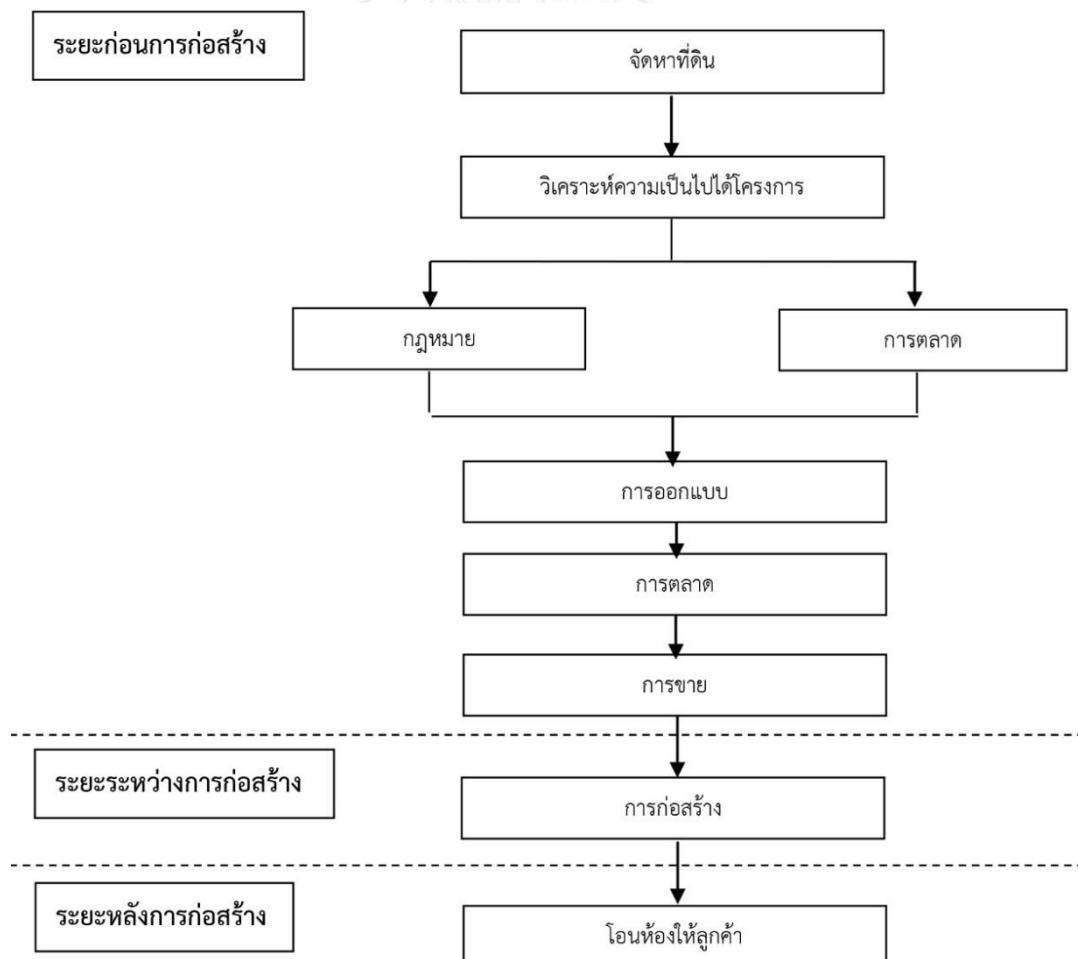
1.4) การจัดซื้อวัสดุก่อสร้าง

แสนสิริมีเกณฑ์ในการคัดเลือกผู้ผลิตและผู้ค้ารายใหญ่ โดยเปรียบเทียบราคาตลาดและประเมินศักยภาพในการจัดหาวัตถุดิบและกำลังผลิต เพื่อให้การพัฒนาโครงการเป็นไปอย่างราบรื่น และมั่นใจได้ว่าคู่ค้าสามารถจัดหาวัสดุได้ตรงตามมาตรฐาน ปริมาณ และภายในกำหนดเวลา

1.5) การจัดหาผู้รับเหมาก่อสร้าง

การจัดหาผู้รับเหมาก่อสร้างที่สามารถส่งมอบงานที่มีคุณภาพดีได้ถือเป็นปัจจัยสำคัญในการประกอบธุรกิจ แสนสิริคัดเลือกผู้รับเหมาโดยพิจารณาจากคุณสมบัติเบื้องต้น ประกอบกับความสามารถของผู้รับเหมาในการดำเนินงานภายใต้งบประมาณและมาตรฐานที่แสนสิริกำหนด สำหรับโครงการอาคารชุดพักอาศัยแสนสิริว่าจ้างผู้รับเหมาเพียงรายเดียวและทำสัญญาการก่อสร้างแบบเบ็ดเสร็จ ทำให้แสนสิริสามารถควบคุมต้นทุนการก่อสร้างได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ แสนสิริยังมีระบบในการควบคุมการดำเนินงานก่อสร้างให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด และมีระบบการควบคุมคุณภาพอย่างเข้มงวดและรัดกุมอีกด้วย

แผนภูมิที่ 5.3 กระบวนการในการพัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยของบริษัท แสนสิริ จำกัด (มหาชน)



5.1.4 บริษัท ฟายน์ 22 พร็อพเพอร์ตี้ส์ จำกัด

บริษัท ฟายน์ 22 พร็อพเพอร์ตี้ส์ จำกัด เป็นบริษัทในกลุ่มบริษัท ฟายน์โฮม จำกัด พัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ขนาดเล็ก เน้นโครงการขนาดเล็ก บริษัทพัฒนาโครงการอาคารชุดใกล้รถไฟฟ้าในบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสสถานีอารีย์ คือ โครงการเดอะ ฟายน์ อารี 4 เป็นอาคารชุดพักอาศัยสูง 8 ชั้น 79 ยูนิต มีที่จอดรถเกือบครบตามจำนวนห้องชุด ราคาเริ่มต้นของโครงการอยู่ที่ 80,000 บาทต่อตารางเมตร รูปแบบห้องตั้งแต่ 1-3 ห้องนอน เริ่มต้นที่ 48 ตารางเมตร พื้นที่ส่วนกลางเป็นสระว่ายน้ำ ฟิตเนส และรถรับส่งไปยังสถานีรถไฟฟ้า

ตารางที่ 5.4 แสดงข้อมูลโครงการอาคารชุดที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าใน 3 สถานีของบริษัท ฟายน์ 22 พร็อพเพอร์ตี้ส์ จำกัด

ลำดับ	ชื่อโครงการ	สถานี	ราคาต่อตร.ม	ที่จอดรถ	ประเภทห้อง	ส่วนกลาง
1.	เดอะ ฟายน์ อารี 4	อารีย์	ประมาณ 80,000 บาท	ประมาณ ร้อยละ 100	- 1-3 ห้องนอน 48 ตารางเมตรขึ้นไป	- สระว่ายน้ำ - ฟิตเนส

การพัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยของบริษัท เห็นว่า บริเวณอารีย์มีความน่าสนใจ ลักษณะคล้ายสุขุมวิท แต่ว่าราคาที่ดินและราคาขายไม่สูงเท่ากับสุขุมวิทและมีความแน่นน้อยกว่า ในบริเวณอารีย์นี้มีบริษัทอสังหาริมทรัพย์รายใหญ่มาพัฒนาอยู่ก่อนแล้ว แต่จะเน้นไปในพื้นที่ที่ติดกับรถไฟฟ้า เนื่องจากบริษัทเป็นรายเล็ก การซื้อที่ดินจึงหันไปซื้อที่อยู่ภายในซอยและพัฒนาโครงการเป็นอาคารชุดพักอาศัย 8 ชั้น การเลือกซื้อที่ดินต้องดูที่ความคุ้มค่าทำเลตรงอารีย์ดีตรงเป็นชุมชนเดิม มีฐานะดี ส่วนใหญ่ข้าราชการเกษียณ จุดเด่นของบริเวณอารีย์ คือ เป็นย่านบ้านพักอาศัย แหล่งงาน มีรถไฟฟ้า มีคอมมูนิตีมอลล์ ตลาด ร้านอาหาร การเดินทางสะดวกสบาย เพราะเชื่อมต่อกับถนนหลายสาย บริษัทวางกลุ่มลูกค้าชัดเจน คือ กลุ่มลูกค้าเป็นกลุ่มที่ต้องการบ้านหลังที่สอง เพื่อการลดเวลาในการเดินทางและลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง วันธรรมดาลูกมาเรียนในเมือง ส่วนวันเสาร์และวันอาทิตย์กลับบ้าน กลุ่มลูกค้าจะเป็นคนย่านนี้เดิมกับคนที่ทำงานแถวนี้เป็นหลัก

บริษัท มองว่า ผู้ประกอบการรายใหญ่จะมีกลุ่มลูกค้าส่วนใหญ่เป็นนักลงทุน และเกร็งกำไร กลุ่มราคาที่อยู่จริงมีอยู่ที่ประมาณร้อยละ 20-30 เท่านั้น ผู้ประกอบการรายเล็กควรมองการพัฒนาไปให้ผู้พักอาศัยอยู่จริงมากกว่าหรือกลุ่มเช่าให้ลูกค้าต่างชาติ ซึ่งลูกค้าอยู่จริงกับลงทุนต่างกัน ลูกค้าที่อยู่อาศัยจริงจะต้องการคุณภาพ ไม่แออัด ไม่ต้องแย่งที่จอดรถ มีสระว่ายน้ำ มีความสงบและไม่ต้องการเสียงดัง อย่างเสียงของรถไฟฟ้าวิ่ง อาจจะอยู่เข้ามาในซอยก็ได้ ทำเล ความคุ้มค่าเป็นตัวบ่งชี้ในการ

ตัดสินใจ และการทำโครงการที่มีคุณภาพดีสามารถแข่งกับรายใหญ่ได้ ทางโครงการจึงมีห้องชุดตั้งแต่ 1-3 ห้องนอน ซึ่งรายใหญ่จะเน้นไปที่ห้องสตูดิโอหรือ 1 ห้องนอน ราคาจะพอกับรายใหญ่แต่ห้องที่ได้จะขนาดใหญ่กว่า และมีการแก้ปัญหาเรื่องที่ไม่ติดรถไฟฟ้าด้วยการมีรถไปรับส่งที่สถานีรถไฟฟ้า ส่วนที่จอดรถเกือบพอดิบกับจำนวนยูนิต เพราะถ้าเป็นอาคารชุดที่ไม่มีที่จอดรถจะขายได้ยากกว่า

1) กระบวนการพัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยของบริษัท ฟายน์ 22 พร็อพเพอร์ตี้ส์ จำกัด

เนื่องจากเป็นผู้ประกอบการรายเล็ก การซื้อที่ดินจึงหันไปซื้อที่อยู่ภายในซอยและพัฒนาโครงการเป็นอาคารชุดขนาดเล็ก แต่ให้ความสำคัญเรื่องคุณภาพ โดยบริษัทได้มีทำการเก็บข้อมูลของกลุ่มลูกค้า การเลือกซื้อที่ดิน มีการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการ มีการวางกลุ่มลูกค้าที่ชัดเจน เป็นกลุ่มลูกค้าเป็นกลุ่มที่ต้องการบ้านหลังที่สอง เพื่อลดเวลาในการเดินทางและลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง วันธรรมดาลูกมาเรียนในเมือง ส่วนวันเสาร์และวันอาทิตย์จะเดินทางกลับบ้าน ทางโครงการจึงมีห้องชุดตั้งแต่ 1-3 ห้องนอน ซึ่งรายใหญ่จะเน้นไปที่ห้องสตูดิโอหรือ 1 ห้องนอน ส่วนที่จอดรถเกือบพอดิบกับจำนวนยูนิต ตอบโจทย์ของที่ให้ดีกว่า และให้เกินกว่ามาตรฐาน ราคาจะพอกับรายใหญ่แต่ห้องที่ได้จะขนาดใหญ่กว่า โดยทำเลที่ตั้งสัมพันธ์กับการใช้ชีวิต และมีการแก้ปัญหาเรื่องที่ไม่ติดรถไฟฟ้าด้วยการมีรถไปรับส่งที่สถานีรถไฟฟ้า

เรื่องของการทำที่จอดรถ พฤติกรรมของประเทศไทยถ้าเป็นอาคารชุดที่ไม่มีที่จอดรถจะขายได้ยากกว่า ถ้าเป็นรายใหญ่อาจจะลดที่จอดรถได้มากกว่า ส่วนระยะเวลาในการทำโครงการอยู่ที่ 2 ปีครึ่ง-3 ปี ตั้งแต่หาที่ดินจนถึงโอนห้องให้กับลูกค้า โครงการที่ใหญ่ขึ้นจะอยู่ที่ 3-4 ปี ถ้าแบบเสร็จก็เริ่มขออนุญาตก่อสร้างได้ ทางบริษัทจะให้ทีมมีประสบการณ์ช่วยเรื่องการตกลง ประสานงานดีที่มีความรู้สถาปัตยกรรม เพราะขั้นตอนค่าก่อสร้างมีราคาสูงที่สุด ถ้าได้ผู้ออกแบบที่ดี ทำงานดี ไม่มีการตกหล่นจะสามารถจะช่วยลดต้นทุนไปได้มาก และ ผู้ประกอบการก็ควรมีความเข้าใจเรื่องแบบเรื่องก่อสร้าง มีทีมสถาปนิก วิศวกรของบริษัทไปควบคุมงานก่อสร้างด้วย

ส่วนเรื่องการตลาด ถ้ามีกลุ่มลูกค้าที่ชัดเจนก็ไม่จำเป็นต้องทำการตลาดมาก มุ่งไปที่การทำโครงการให้ดีแล้วให้เกิดการบอกต่อมากกว่า ส่วนการดูแลหลังการขาย สำหรับการเก็บงานในอนาคต ภายในปีสองปีจะมีการทาสีใหม่ เพื่อให้อาคารชุดพักอาศัยของบริษัทดี ทำให้ลูกค้าพอใจและเกิดการบอกต่อ

5.2 วัตถุประสงค์ที่ 2 ศึกษาลักษณะสภาพเศรษฐกิจ สังคม การใช้งานและปัจจัยในการเลือกพักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช สถานีรถไฟฟ้าอารีย์ และสถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรีของผู้พักอาศัย

โดยใช้แบบสอบถามกับผู้พักอาศัย จำนวน 400 ชุด และนำมาสรุปผลการวิเคราะห์ แบ่งเป็นกรณีศึกษา 3 สถานี ดังนี้

5.2.1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย

1. เพศ

ตารางที่ 5.5 แสดงเพศของผู้พักอาศัยในแต่ละสถานี

สถานี	เพศ			
		ชาย	หญิง	รวม
อ่อนนุช	จำนวน	82	98	180
	ร้อยละ	45.6	54.4	100
อารีย์	จำนวน	45	35	80
	ร้อยละ	56.3	43.8	100
กรุงธนบุรี	จำนวน	59	81	140
	ร้อยละ	42.1	57.9	100
รวม	จำนวน	186	214	400
	ร้อยละ	46.5	53.5	100

จากผลของการศึกษาผู้พักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัยในระยะ 500 เมตรจากสถานีรถไฟฟ้ารวมทั้ง 3 สถานี เป็นเพศชายคิดเป็นร้อยละ 46.5 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด และเป็นเพศหญิงร้อยละ 53.5 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด อัตราส่วนของผู้พักอาศัยรวมทั้ง 3 สถานีเป็นผู้หญิงมากกว่าผู้ชาย แต่อยู่ในอัตราส่วนที่ใกล้เคียงกัน แต่เมื่อแยกเป็นสถานีแล้ว พบว่า สถานีอ่อนนุชและสถานีกรุงธนบุรีมีผู้พักอาศัยเป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย แต่สถานีอารีย์นั้นมีผู้พักอาศัยเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง แต่ก็อยู่ในอัตราส่วนที่ไม่ได้ต่างกันมากนัก

2. อายุ

ตารางที่ 5.6 แสดงอายุของผู้พักอาศัยในแต่ละสถานี

สถานี	อายุ						
		น้อยกว่า 25 ปี	26-35 ปี	36-45 ปี	46-55 ปี	มากกว่า 56 ปี	รวม
อ่อนนุช	จำนวน	29	91	42	14	4	180
	ร้อยละ	16.1	50.6	23.3	7.8	2.2	100
อารีย์	จำนวน	12	42	16	8	2	80
	ร้อยละ	15	52.5	20	10	2.5	100
กรุงธนบุรี	จำนวน	39	59	15	21	6	140
	ร้อยละ	27.9	42.1	10.7	15	4.3	100
รวม	จำนวน	80	192	73	43	12	400
	ร้อยละ	20	48	18.3	10.8	3.0	100

จากผลการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะอยู่ในช่วงอายุ 26-35 ปี ในช่วงอายุดังกล่าวส่วนใหญ่จะเป็นวัยเพิ่งจบการศึกษาและวัยทำงาน รวม 3 สถานีจะอยู่ที่ร้อยละ 48 รองลงมา เป็นช่วงอายุต่ำกว่า 25 ปี ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นนักเรียน นักศึกษา ร้อยละ 20 และ 36-45 ปี เป็นช่วงอายุที่อยู่ในวัยทำงาน ร้อยละ 18.3 และประชากรในช่วงอายุตั้งแต่ 46 ปีขึ้นไปจะเริ่มมีประมานน้อยลงเรื่อยๆตามลำดับ แต่เมื่อแยกเป็นสถานีแล้ว พบว่า ทั้ง 3 สถานีมีผู้พักอาศัยอยู่ในช่วงอายุ 26-35 ปี แต่อันดับสองนั้น สถานีอ่อนนุชกับสถานีอารีย์จะเหมือนกันคือช่วงอายุ 36-45 ปี แต่สถานีกรุงธนบุรีจะเป็นช่วงอายุน้อยกว่า 25 ปี และช่วงอายุ 36-45 ปี เป็นลำดับรองลงมา

3. อาชีพ

ตารางที่ 5.7 แสดงอาชีพของผู้พักอาศัยในแต่ละสถานี

สถานี	อาชีพ								
		ผู้ประกอบธุรกิจส่วนตัว	วิชาชีพอิสระ	ข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ	พนักงานบริษัทเอกชน	นักเรียนนักศึกษา	แม่บ้านไม่ประกอบอาชีพ	อื่นๆ	รวม
อ่อนนุช	จำนวน	40	13	8	90	23	2	4	180
	ร้อยละ	22.2	7.2	4.4	50	12.8	1.1	2.2	100

สถานี	อาชีพ								
		ผู้ประกอบ ธุรกิจ ส่วนตัว	วิชาชีพ อิสระ	ข้าราชการ พนักงาน รัฐวิสาหกิจ	พนักงาน บริษัท เอกชน	นักเรียน นักศึกษา	แม่บ้าน ไม่ ประกอบ อาชีพ	อื่นๆ	รวม
อารีย์	จำนวน	26	8	8	28	7	1	2	80
	ร้อยละ	32.5	10	10	35	8.8	1.3	2.5	100
กรุง ธนบุรี	จำนวน	33	4	14	55	24	8	2	140
	ร้อยละ	23.6	2.9	10	39.3	17.1	5.7	1.4	100
รวม	จำนวน	99	25	30	173	54	11	8	400
	ร้อยละ	24.8	6.3	7.5	43.3	13.5	2.8	2	100

จากผลการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 สถานี ส่วนใหญ่เป็นพนักงานบริษัทร้อยละ 43.3 รองลงมาเป็นกลุ่มผู้ประกอบการธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 24.8 และกลุ่มของนักเรียน นักศึกษา สอดคล้องกับผลการศึกษาเรื่องช่วงอายุของผู้พักอาศัย เมื่อแยกเป็นสถานีพบว่า สถานีอารีย์นั้นมีพนักงานบริษัทเอกชนกับผู้ประกอบธุรกิจส่วนตัว อยู่ในสัดส่วนที่เกือบจะเท่ากัน และมีกลุ่มของผู้ประกอบวิชาชีพอิสระและข้าราชการ รัฐวิสาหกิจมากกว่ากลุ่มของนักเรียน นักศึกษา ส่วนสถานีอ่อนนุชและสถานีกรุงธนบุรีนั้นเป็นพนักงานบริษัทกลุ่มผู้ประกอบการธุรกิจส่วนตัวและนักเรียน นักศึกษา ตามลำดับ

4. รายได้ครอบครัวต่อเดือน (ไม่หักค่าใช้จ่าย)

ตารางที่ 5.8 แสดงรายได้ครอบครัวต่อเดือนของผู้พักอาศัยในแต่ละสถานี

สถานี	รายได้ครอบครัวต่อเดือน						
		น้อยกว่า 25,000 บาท	25,001- 50,000 บาท	50,001- 100,000 บาท	100,001- 150,000 บาท	150,001- 200,000 บาท	รวม
อ่อน นุช	จำนวน	27	60	41	21	31	180
	ร้อยละ	15	33.3	22.8	11.7	17.2	100
อารีย์	จำนวน	17	12	18	13	20	80
	ร้อยละ	21.3	15	22.5	16.3	25	100
กรุง ธนบุรี	จำนวน	12	18	41	28	41	140
	ร้อยละ	8.6	12.9	29.3	20	29.3	100
รวม	จำนวน	56	90	100	62	92	400

สถานี	รายได้ครอบครัวต่อเดือน					
	น้อยกว่า 25,000 บาท	25,001- 50,000 บาท	50,001- 100,000 บาท	100,001- 150,000 บาท	150,001- 200,000 บาท	รวม
	ร้อยละ	14	22.5	25	15.5	23

จากผลการศึกษาทั้ง 3 สถานี พบว่า เมื่อเปรียบเทียบระดับรายได้ครอบครัวจะเห็นได้ว่า มีความหลากหลายค่อนข้างมาก กลุ่มผู้พักอาศัยในสถานีอารีย์กับสถานีกรุงเทพมหานครจะมีระดับรายได้ที่ค่อนข้างจะใกล้เคียงกันในช่วงตั้งแต่ 50,000 บาทขึ้นไป ส่วนกลุ่มของผู้พักอาศัยสถานีรถไฟฟ้าวอนนุชจะมีระดับรายได้มากอยู่ที่ช่วงรายได้ 25,001-50,000 บาท ซึ่งน้อยกว่าสถานีอารีย์และสถานีกรุงเทพมหานคร

5. กรรมสิทธิ์ของห้องพัก

ตารางที่ 5.9 แสดงกรรมสิทธิ์ห้องพักของผู้พักอาศัยในแต่ละสถานี

สถานี	กรรมสิทธิ์ของห้องพัก				
		เป็นเจ้าของ	เช่าอยู่	ผู้อาศัย	รวม
อ่อนนุช	จำนวน	106	60	14	180
	ร้อยละ	58.9	33.3	7.8	100
อารีย์	จำนวน	53	15	12	80
	ร้อยละ	66.3	18.8	15	100
กรุงเทพมหานคร	จำนวน	105	23	12	140
	ร้อยละ	75	16.4	8.6	100
รวม	จำนวน	264	97	38	400
	ร้อยละ	66	24.3	9.5	100

จากผลการศึกษาทั้ง 3 สถานี พบว่า ผู้ที่พักอาศัยส่วนใหญ่มีกรรมสิทธิ์ครอบครองโดยเป็นเจ้าของมากถึงร้อยละ 66 โดยถ้าแยกตามสถานีแล้ว สถานีกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่เป็นเจ้าของห้องมากที่สุดถึงร้อยละ 75 ส่วนอารีย์มีอยู่ร้อยละ 66.3 และสถานีอ่อนนุชมีส่วนการเป็นเจ้าของน้อยสุดอยู่ที่ร้อยละ 58.9 ส่วนรองลงมาคือ ผู้พักอาศัยที่เป็นผู้เช่า โดยอัตราส่วนของผู้เช่าในสถานีอ่อนนุชมีมากที่สุดอยู่ที่ร้อยละ 33.3 ส่วนสถานีอารีย์และสถานีอ่อนนุชมีใกล้เคียงกันคือร้อยละ 18.8 และ 16.4 ตามลำดับ

6. ชนิดของห้องพัก

ตารางที่ 5.10 แสดงชนิดของห้องพักของผู้พักอาศัยในแต่ละสถานี

สถานี	ชนิดของห้องพัก					
		สตูดิโอ	1 ห้องนอน	2 ห้องนอน	อื่นๆ	รวม
อ่อนนุช	จำนวน	33	107	35	5	180
	ร้อยละ	18.3	59.4	19.4	2.8	100
อารีย์	จำนวน	14	43	22	1	80
	ร้อยละ	17.5	53.8	27.5	1.3	100
กรุงธนบุรี	จำนวน	22	87	30	1	140
	ร้อยละ	15.7	62.1	21.4	0.7	100
รวม	จำนวน	69	237	87	7	400
	ร้อยละ	17.3	59.3	21.8	1.8	100

จากผลการศึกษาทั้ง 3 สถานี พบว่า ส่วนใหญ่อยู่ห้องพักแบบ 1 ห้องนอน ร้อยละ 59.3 รองมาคือห้องชุดแบบ 2 ห้องนอน ร้อยละ 21.8 และ สตูดิโอร้อยละ 17.3 ถ้าแยกตามสถานีแล้ว สถานีอ่อนนุชจะมีสัดส่วนห้องแบบ 2 ห้องนอน กับห้องสตูดิโอเกือบจะเท่าๆกัน

7. จำนวนสมาชิกที่อาศัยภายในห้องพัก

ตารางที่ 5.11 แสดงจำนวนสมาชิกของผู้พักอาศัยในแต่ละสถานี

สถานี	จำนวนสมาชิกภายในห้องพัก				
		1 คน	2-3 คน	4 คนขึ้นไป	รวม
อ่อนนุช	จำนวน	74	96	10	180
	ร้อยละ	41	53	6	100
อารีย์	จำนวน	18	56	6	80
	ร้อยละ	23	70	7	100
กรุงธนบุรี	จำนวน	52	78	10	140
	ร้อยละ	37	56	7	100
รวม	จำนวน	144	230	26	400
	ร้อยละ	36	58	6	100

จากผลการศึกษาทั้ง 3 สถานี พบว่า ส่วนใหญ่อาศัยอยู่ 2-3 คนมาเป็นอันดับหนึ่ง โดยสถานี อารีย์มีส่วนสัดส่วนของจำนวนสมาชิกภายในห้องพักมากที่สุดอยู่ที่ร้อยละ 70 ส่วนสถานีกรุงธนบุรีและสถานีอ่อนนุช มีจำนวนสมาชิกภายในห้องพัก 2-3 คนอยู่ที่ร้อยละ 56 และ 53 ตามลำดับ ส่วนอันดับที่สอง คือ อาศัยอยู่ 1 คน สถานีอ่อนนุชมีส่วนสัดส่วนผู้ที่พักอาศัยอยู่ 1 คนมากที่สุดอยู่ที่ร้อยละ 41 รองมาคือสถานีกรุงธนบุรีร้อยละ 37 และสถานีอารีย์ร้อยละ 23

8. บุคคลที่อาศัยร่วมกันภายในห้องพัก

ตารางที่ 5.12 แสดงบุคคลที่อาศัยร่วมกันภายในห้องพักของผู้พักอาศัยในแต่ละสถานี

สถานี	บุคคลที่อาศัยร่วมกัน						รวม
		อยู่คนเดียว	คู่สมรส (ไม่มีบุตร)	คู่สมรส มีบุตร	ครอบครัว (ไม่ใช่คู่สมรส)	อื่นๆ	
อ่อนนุช	จำนวน	75	40	23	35	7	180
	ร้อยละ	41	22	13	20	4	100
อารีย์	จำนวน	22	11	16	29	2	80
	ร้อยละ	23	15	22	37	3	100
กรุงธนบุรี	จำนวน	51	21	21	45	2	140
	ร้อยละ	37	15	15	31	2	100
รวม	จำนวน	148	72	60	109	11	400
	ร้อยละ	37	18	15	27	3	100

จากผลการศึกษาทั้ง 3 สถานี แยกเป็นบุคคลที่อาศัยอยู่ร่วมกันภายในห้องพัก พบว่า สถานีอ่อนนุชและสถานีกรุงธนบุรี ส่วนใหญ่พักอยู่คนเดียว ร้อยละ 41 และ 37 ตามลำดับ ส่วนสถานีอารีย์พักอาศัยเป็นครอบครัว ที่ไม่ใช่คู่สมรส ได้แก่ บิดามารดา พี่น้อง เป็นต้น มากที่สุดเป็นอันดับหนึ่ง อยู่ที่ร้อยละ 37 รองมาคืออยู่คนเดียว ส่วนสถานีอ่อนนุช อันดับสอง คืออยู่กับคู่สมรสและไม่มีบุตร ส่วนสถานีกรุงธนบุรี อันดับสองจะพักอาศัยเป็นครอบครัว

9. ที่อยู่อาศัยอื่นนอกจากอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้า

ตารางที่ 5.13 แสดงที่อยู่อาศัยอื่นผู้พักอาศัยในแต่ละสถานี

สถานี	ที่อยู่อื่น			รวม
		มี	ไม่มี	
อ่อนนุช	จำนวน	140	40	180
	ร้อยละ	77.8	22.2	100
อารีย์	จำนวน	59	21	80
	ร้อยละ	73.8	26.3	100
กรุงธนบุรี	จำนวน	119	21	140
	ร้อยละ	85	15	100
รวม	จำนวน	318	82	400
	ร้อยละ	79.5	20.5	100

ตารางที่ 5.14 แสดงที่อยู่อาศัยอื่นผู้พักอาศัยในแต่ละสถานี

สถานี	ประเภทที่อยู่อาศัยอื่น					รวม
		บ้านเดี่ยว	ทาวน์เฮ้าส์	ตึกแถว อาคารพาณิชย์	อาคารชุด	
อ่อนนุช	จำนวน	97	22	14	8	141
	ร้อยละ	68.8	15.6	9.9	5.7	100
อารีย์	จำนวน	41	6	6	5	58
	ร้อยละ	70.7	10.3	10.3	8.6	100
กรุงธนบุรี	จำนวน	73	27	13	6	119
	ร้อยละ	61.3	22.7	10.9	5	100
รวม	จำนวน	211	55	33	19	318
	ร้อยละ	66.4	17.3	10.4	6	100

จากผลการศึกษาทั้ง 3 สถานี พบว่า ผู้ที่พักอาศัยอยู่นั้นมีที่อยู่อาศัยอื่นอีกนอกจากอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าสถานีนั้นๆ ถึงร้อยละ 79.5 ประเภทของที่อยู่อาศัยอื่นอันดับหนึ่ง คือ บ้านเดี่ยว ร้อยละ 66.4 อันดับสอง คือ ทาวน์เฮ้าส์ ร้อยละ 17.3

10. จำนวนรถยนต์ในครอบครัว

ตารางที่ 5.15 แสดงจำนวนรถยนต์ของผู้พักอาศัยในแต่ละสถานี

สถานี	จำนวนรถยนต์				
		ไม่มี	1 คัน	2 คันขึ้นไป	รวม
อ่อนนุช	จำนวน	39	87	54	180
	ร้อยละ	21.7	48.3	30	100
อารีย์	จำนวน	14	32	34	80
	ร้อยละ	17.5	40	42.5	100
กรุง ธนบุรี	จำนวน	24	57	59	140
	ร้อยละ	17.1	40.7	42.1	100
รวม	จำนวน	77	176	147	400
	ร้อยละ	19.3	44	36.8	100

จากผลการศึกษาทั้ง 3 สถานี พบว่า ผู้พักอาศัยรวมทั้ง 3 สถานี ที่ไม่มีรถยนต์ส่วนตัวในครอบครองเลยมีเพียงร้อยละ 19.3 เท่านั้น โดยสัดส่วนของสถานีอ่อนนุชนั้นมีผู้ที่ไม่มีรถยนต์มากที่สุดอยู่ที่ร้อยละ 21.7 ส่วนผู้ที่มีรถยนต์หนึ่งคันในสถานีอ่อนนุชมีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 48.3 ในอันดับสอง แต่สถานีอารีย์และสถานีกรุงธนบุรีมีจำนวนรถยนต์ตั้งแต่ 2 คันขึ้นไปมาเป็นอันดับสองอยู่ที่ร้อยละ 42.5 และ 42.1 ตามลำดับ

5.2.2 พฤติกรรมการอยู่อาศัยในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้า

1. ปัจจัยในการเลือกพักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้า

ตารางที่ 5.16 แสดงปัจจัยในการเลือกพักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้า

ปัจจัย	จำนวน	ร้อยละ
1. ตั้งอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า	315	25.7
2. การคมนาคมสะดวก	169	13.8
3. ทำเลใกล้ที่ทำงานหรือที่เรียน	136	11.1
4. ราคาเหมาะสม	122	9.9
5. ใกล้สาธารณูปโภค/สาธารณูปการ	114	9.3
6. สิ่งอำนวยความสะดวกครบ	91	7.4
7. สภาพแวดล้อมและส่วนกลาง	89	7.3

ปัจจัย	จำนวน	ร้อยละ
8.รูปแบบพื้นที่ใช้สอยของห้อง	85	6.9
9.การออกแบบของอาคาร	43	3.5
10.ใกล้กับที่อยู่อาศัยเดิม	34	2.8
11.ชื่อเสียงของผู้ประกอบการ	29	2.4
รวม	1,227	100

ปัจจัยในการเลือกพักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าของทั้ง 3 สถานี พบว่า ปัจจัยอันดับหนึ่ง คือ การที่โครงการตั้งอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า ร้อยละ 25.7 อันดับสอง คือ การคมนาคมที่สะดวก ร้อยละ 13.8 และอันดับสาม คือ ทำเลที่ตั้งใกล้ที่ทำงานหรือที่เรียน ร้อยละ 11.1 โดยที่ 3 อันดับแรกนั้นจะเป็นเรื่องของทำเลที่ตั้งมาก่อนเรื่องของตัวผลิตภัณฑ์ของโครงการ

2. วันที่อาศัยอยู่ในอาคารชุดพักอาศัยใกล้รถไฟฟ้า

ตารางที่ 5.17 แสดงวันที่อาศัยอยู่ในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้า

สถานี	วันที่อาศัยอยู่ในอาคารชุดพักอาศัยใกล้รถไฟฟ้า				
		ทุกวัน	วันจันทร์-วันศุกร์	อื่นๆ	รวม
อ่อนนุช	จำนวน	111	49	20	180
	ร้อยละ	61.7	27.2	11.1	100
อารีย์	จำนวน	56	16	8	80
	ร้อยละ	70	20	10	100
กรุงธนบุรี	จำนวน	84	48	8	140
	ร้อยละ	60	34.3	5.7	100
รวม	จำนวน	251	113	36	400
	ร้อยละ	62.8	28.3	9	100

จากผลการศึกษาทั้ง 3 สถานี พบว่า ผู้พักอาศัยรวมทั้ง 3 สถานีพักอาศัยอยู่ในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าทุกวันถึงร้อยละ 62.8 ส่วนผู้ที่พักอาศัยในวันจันทร์ถึงวันศุกร์มีร้อยละ 28.3 โดยที่สถานีอารีย์มีส่วนการพักอาศัยทุกวันมากที่สุดถึงร้อยละ 70 ส่วนอื่น ๆ นั้น ผู้พักอาศัยจะพักอาศัยอยู่เป็นบางวันเท่านั้นหรือเลือกพักอาศัยในวันหยุดเสาร์อาทิตย์ เป็นต้น

3. การเดินทางไปทำงานหรือเรียนในวันธรรมดา (วันจันทร์-วันศุกร์)

ตารางที่ 5.18 แสดงการเดินทางไปทำงานหรือเรียนในวันธรรมดาของผู้พักอาศัย

สถานี	การเดินทางในวันธรรมดา				
		รถไฟฟ้า	รถยนต์ส่วนตัว	อื่นๆ	รวม
อ่อนนุช	จำนวน	133	44	3	180
	ร้อยละ	73.9	24.4	1.7	100
อารีย์	จำนวน	39	34	7	80
	ร้อยละ	48.8	42.5	8.8	100
กรุง ธนบุรี	จำนวน	97	40	3	140
	ร้อยละ	69.3	28.6	2.1	100
รวม	จำนวน	269	118	13	400
	ร้อยละ	67.3	29.5	3.3	100

จากผลการศึกษาทั้ง 3 สถานี พบว่า ผู้พักอาศัยส่วนใหญ่ยังใช้รถไฟฟ้าในการเดินทางไปเรียนหรือทำงานในวันธรรมดา ถึงร้อยละ 67.3 มากกว่าการใช้รถยนต์ที่อยู่ร้อยละ 29.5 แต่ถ้าจำแนกออกเป็นสถานีจะพบว่า ผู้ที่พักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัยสถานีอารีย์นั้นมีสัดส่วนการใช้รถยนต์แทบจะเท่ากับรถไฟฟ้า

3.1 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนรถยนต์กับการเดินทางในวันธรรมดา

ตารางที่ 5.19 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนรถยนต์กับการเดินทางในวันธรรมดา

จำนวน รถยนต์	การเดินทางในวันธรรมดา				
		รถไฟฟ้า	รถยนต์ส่วนตัว	อื่นๆ	รวม
ไม่มี	จำนวน	71	3	3	77
	ร้อยละ	92.2	3.9	3.9	100
1 คัน	จำนวน	115	54	7	176
	ร้อยละ	65.3	30.7	4	100
2 คัน ขึ้นไป	จำนวน	83	61	3	147
	ร้อยละ	56.5	41.5	2	100
รวม	จำนวน	269	118	13	400
	ร้อยละ	67.3	29.5	3.3	100

จากผลการศึกษาความสัมพันธ์ พบว่า ถึงแม้ผู้พักอาศัยจะมีรถยนต์ส่วนตัวอยู่แล้ว แต่ก็เลือกที่จะใช้รถไฟฟ้าในการเดินทางไปทำงานเกินร้อยละ 50

4. การเดินทางไปที่อื่นๆในวันหยุด (วันเสาร์-วันอาทิตย์)

ตารางที่ 5.20 แสดงการเดินทางไปที่อื่นในวันหยุด

สถานี	การเดินทางในวันหยุด				
		รถไฟฟ้า	รถยนต์ส่วนตัว	อื่นๆ	รวม
อ่อนนุช	จำนวน	75	104	1	180
	ร้อยละ	41.7	57.8	0.6	100
อารีย์	จำนวน	31	46	3	80
	ร้อยละ	38.8	57.5	3.8	100
กรุง ธนบุรี	จำนวน	41	95	4	140
	ร้อยละ	29.3	67.9	2.9	100
รวม	จำนวน	147	245	8	400
	ร้อยละ	36.8	61.3	2.0	100

จากผลการศึกษาทั้ง 3 สถานี พบว่า ผู้พักอาศัยส่วนใหญ่นิยมใช้รถยนต์ในการเดินทางในวันหยุด (วันเสาร์-วันอาทิตย์) ร้อยละ 61.3 มากกว่าการใช้รถไฟฟ้าที่อยู่ร้อยละ 36.8 แต่ถ้าจำแนกออกเป็นสถานีจะพบว่า ผู้ที่พักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัยสถานีอ่อนนุชนั้นมีสัดส่วนการใช้รถยนต์แทบจะเท่ากับรถไฟฟ้า ส่วนสถานีอารีย์และสถานีกรุงธนบุรีมีการใช้รถยนต์ส่วนตัวมากกว่ารถไฟฟ้าอยู่ที่ร้อยละ 57.5 และ 67.9 ตามลำดับ

5. สาเหตุในการใช้บริการรถไฟฟ้า

ตารางที่ 5.21 แสดงสาเหตุในการใช้บริการรถไฟฟ้า

สาเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
1. ช่วยประหยัดเวลาในการเดินทาง	281	25.2
2. หลีกเลียงจราจรติดขัด	271	24.3
3. จุดหมายอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า	174	15.6
4. ควบคุมเวลาในการเดินทาง	170	15.2
5. เดินทางได้สะดวกสบาย	151	13.5
6. ค่าใช้จ่ายน้อยกว่ารถยนต์	69	6.2

สาเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
รวม	1116	100

จากผลการศึกษา พบว่า สาเหตุที่เลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสนั้น เนื่องมาจากการช่วยประหยัดเวลาในการเดินทาง เป็นอันดับแรก อยู่ที่ร้อยละ 25.2 อันดับสองคือ การหลีกเลี่ยงจราจรที่ติดขัดเป็นหลัก ร้อยละ 24.3 และอันดับสาม คือ จุดหมายอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า ร้อยละ 15.6

6. ความจำเป็นในการใช้รถยนต์ส่วนตัวเมื่อย้ายมาอยู่ในอาคารชุดพักอาศัยใกล้รถไฟฟ้า

ตารางที่ 5.22 แสดงความจำเป็นในการใช้รถยนต์

สถานี	ความจำเป็นในการใช้รถยนต์			
		จำเป็น	ไม่มีความจำเป็น	รวม
อ่อนนุช	จำนวน	123	57	180
	ร้อยละ	68.3	31.7	100
อารีย์	จำนวน	67	13	80
	ร้อยละ	83.8	16.3	100
กรุงธนบุรี	จำนวน	104	36	140
	ร้อยละ	74.3	25.7	100
รวม	จำนวน	294	106	400
	ร้อยละ	73.5	26.5	100

6.1 สาเหตุที่มีความจำเป็นในการใช้รถยนต์ส่วนตัว

ตารางที่ 5.23 แสดงสาเหตุความจำเป็นในการใช้รถยนต์

สาเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
1. ใช้เดินทางออกนอกเส้นทาง	199	54.8
2. ใช้เดินทางกลับบ้านวันหยุด	99	27.3
3. ใช้เป็นอุปกรณ์ในการทำงาน	65	17.9
รวม	363	100

จากผลการศึกษาในทั้ง 3 สถานี พบว่า ผู้พักอาศัยส่วนใหญ่ยังมีความจำเป็นในการใช้รถยนต์อยู่ถึงมากกว่าร้อยละ 73.5 และถ้าแยกเป็นสถานี ผู้พักอาศัยในสถานีอารีย์นั้นมีความจำเป็นในการใช้รถถึงร้อยละ 83.8 ส่วนสถานีกรุงธนบุรีอยู่ที่ร้อยละ 74.3 และสถานีอ่อนนุชมีความจำเป็นในการใช้

รถยนต์น้อยที่สุด อยู่ที่ร้อยละ 68.3 แต่ก็ยังเกินกว่าร้อยละ 50 ของกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีอ่อนนุชอยู่ดี

ส่วนสาเหตุที่ยังมีความจำเป็นในการใช้รถยนต์ส่วนตัวอยู่นั้น พบว่า ผู้พักอาศัยที่มีความจำเป็นในการใช้รถยนต์ เนื่องจากใช้เดินทางออกนอกเส้นทางรถไฟฟ้าถึงร้อยละ 54.8

7. ปัญหาภายในโครงการ

ตารางที่ 5.24 แสดงปัญหาภายในโครงการ

ปัญหาภายในโครงการ	จำนวน	ร้อยละ
1.ที่จอดรถไม่เพียงพอ	108	23.7
2.การบำรุงรักษาอาคารและสิ่งแวดล้อม	83	18.2
3.ค่าส่วนกลางสูงเกินไป	78	17.1
4.เสียงดังรบกวน	65	14.3
5.นิติบุคคลดูแลไม่ทั่วถึง	62	13.6
6.ลิฟท์โดยสารไม่เพียงพอ	30	6.6
7.การเข้าถึงโครงการไม่สะดวก	29	6.4
รวม	363	100

จากผลการศึกษา พบว่า ผู้พักอาศัยมีปัญหาเรื่องที่จอดรถไม่เพียงพอมากที่สุดเป็นอันดับหนึ่ง ร้อยละ 23.7 รองมาคือ การบำรุงรักษาอาคารและสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 18.2 และค่าส่วนกลางที่สูงเกินไป ร้อยละ 17.1

8. ความพึงพอใจต่อโครงการและสิ่งอำนวยความสะดวกภายในโครงการ

1) ที่ตั้งโครงการสะดวกต่อการเดินทาง

ตารางที่ 5.25 แสดงความพึงพอใจต่อที่ตั้งโครงการที่สะดวกต่อการเดินทาง

สถานี	ที่ตั้งโครงการสะดวกต่อการเดินทาง						
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	รวม
อ่อนนุช	จำนวน	0	0	14	87	78	180
	ร้อยละ	0	0	7.8	48.3	43.3	100
อารีย์	จำนวน	0	0	10	39	31	80
	ร้อยละ	0	0	12.5	48.8	38.8	100
กรุงธนบุรี	จำนวน	0	0	23	46	70	140

สถานี	ที่ตั้งโครงการสะดวกต่อการเดินทาง						
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	รวม
	ร้อยละ	0	0	16.4	32.9	50	100
รวม	จำนวน	0	0	47	172	179	400
	ร้อยละ	0	0	11.8	43	44.8	100

จากผลการศึกษา พบว่า ผู้พักอาศัยส่วนใหญ่ในสถานีอ่อนนุชและกรุงธนบุรีมีความพึงพอใจต่อที่ตั้งโครงการที่สะดวกต่อการเดินทางมากที่สุดไปมาก ส่วนสถานีอารีย์นั้นมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ส่วนในภาพรวมพบว่า ผู้พักอาศัยทั้ง 3 สถานีมีความพึงพอใจในเรื่องของทำเลที่ตั้งที่สะดวกต่อการเดินทางอยู่ในระดับมากที่สุด

2) รูปแบบและคุณภาพของห้องพัก

ตารางที่ 5.26 แสดงความพึงพอใจต่อรูปแบบและคุณภาพของห้องพัก

สถานี	รูปแบบและคุณภาพ						
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	รวม
อ่อนนุช	จำนวน	0	3	44	109	24	180
	ร้อยละ	0	1.7	24.4	60.6	13.3	100
อารีย์	จำนวน	0	0	20	38	22	80
	ร้อยละ	0	0	25	47.5	27.5	100
กรุงธนบุรี	จำนวน	0	3	39	72	26	140
	ร้อยละ	0	2.1	27.9	51.4	18.6	100
รวม	จำนวน	0	6	103	219	72	400
	ร้อยละ	0	1.5	25.8	54.8	18	100

จากผลการศึกษา พบว่า ผู้พักอาศัยกรุงธนบุรีและสถานีอ่อนนุชมีความพึงพอใจต่อรูปแบบและคุณภาพของห้องพักมากไปปานกลาง ส่วนผู้ที่พักอาศัยในสถานีอารีย์มีความพึงพอใจมากไปมากที่สุด ส่วนในภาพรวมพบว่า ผู้พักอาศัยทั้ง 3 สถานีมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก

3) คุณภาพของอาคารและการก่อสร้าง

ตารางที่ 5.27 แสดงความพึงพอใจต่อคุณภาพของอาคารและการก่อสร้าง

สถานี	คุณภาพของอาคารและการก่อสร้าง						
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	รวม
อ่อนนุช	จำนวน	1	6	64	92	17	180
	ร้อยละ	0.6	3.3	35.6	51.1	9.4	100
อารีย์	จำนวน	0	1	36	30	13	80
	ร้อยละ	0	1.3	45	37.5	16.3	100
กรุงธนบุรี	จำนวน	0	2	56	59	23	140
	ร้อยละ	0	1.4	40	42.1	16.4	100
รวม	จำนวน	1	9	156	181	53	400
	ร้อยละ	0.3	2.3	39	45.3	13.3	100

จากผลการศึกษา พบว่า ผู้พักอาศัยกรุงธนบุรีและสถานีอ่อนนุชมีความพึงพอใจต่อคุณภาพของอาคารและการก่อสร้างมากไปปานกลาง ส่วนผู้ที่พักอาศัยในสถานีอารีย์มีความพึงพอใจปานกลางไปมาก ส่วนในภาพรวมพบว่า ผู้พักอาศัยทั้ง 3 สถานีมีความพึงพอใจในเรื่องของคุณภาพของอาคารและการก่อสร้างอยู่ในระดับมาก

4) สภาพแวดล้อมภายในโครงการ

ตารางที่ 5.28 แสดงความพึงพอใจต่อสภาพแวดล้อมภายในโครงการ

สถานี	สภาพแวดล้อมภายในโครงการ						
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	รวม
อ่อนนุช	จำนวน	1	5	50	96	28	180
	ร้อยละ	0.6	2.8	27.8	53.3	15.6	100
อารีย์	จำนวน	0	2	30	33	15	80
	ร้อยละ	0	2.5	37.5	41.3	18.8	100
กรุงธนบุรี	จำนวน	0	3	41	75	21	140
	ร้อยละ	0	2.1	29.3	53.6	15	100
รวม	จำนวน	1	10	121	204	64	400
	ร้อยละ	0.3	2.5	30.3	51	16	100

จากผลการศึกษา พบว่า ในภาพรวมพบว่า ผู้พักอาศัยทั้ง 3 สถานีมีความพึงพอใจในเรื่องสภาพแวดล้อมภายในโครงการอยู่ในระดับมาก

5) ระบบสาธารณูปโภค: ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์

ตารางที่ 5.29 แสดงความพึงพอใจต่อระบบสาธารณูปโภค ได้แก่ ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์

สถานี	ระบบสาธารณูปโภค						
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	รวม
อ่อนนุช	จำนวน	1	2	43	102	32	180
	ร้อยละ	0.6	1.1	23.9	56.7	17.8	100
อารีย์	จำนวน	0	2	25	36	17	80
	ร้อยละ	0	2.5	31.3	45	21.3	100
กรุงธนบุรี	จำนวน	0	1	35	85	19	140
	ร้อยละ	0	0.7	25	60.7	13.6	100
รวม	จำนวน	1	5	103	223	68	400
	ร้อยละ	0.3	1.3	25.8	55.8	17	100

จากผลการศึกษา พบว่า ในภาพรวมพบว่า ผู้พักอาศัยทั้ง 3 สถานีมีความพึงพอใจในเรื่องระบบสาธารณูปโภคภายในโครงการอยู่ในระดับมาก

6) พื้นที่ส่วนกลาง เช่น สระว่ายน้ำ ฟิตเนส ที่จอดรถ

ตารางที่ 5.30 แสดงความพึงพอใจต่อพื้นที่ส่วนกลางภายในโครงการ

สถานี	พื้นที่ส่วนกลาง						
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	รวม
อ่อนนุช	จำนวน	1	8	60	80	31	180
	ร้อยละ	0.6	4.4	33.3	44.4	17.2	100
อารีย์	จำนวน	2	10	23	31	14	80
	ร้อยละ	2.5	12.5	28.8	38.8	17.5	100
กรุงธนบุรี	จำนวน	4	2	44	66	24	140
	ร้อยละ	2.9	1.4	31.4	47.1	17.1	100
รวม	จำนวน	7	20	127	177	69	400
	ร้อยละ	1.8	5	31.8	44.3	17.3	100

จากผลการศึกษา พบว่า ในภาพรวมพบว่า ผู้พักอาศัยทั้ง 3 สถานีมีความพึงพอใจในเรื่องพื้นที่ส่วนกลางภายในโครงการ เช่น สระว่ายน้ำ ฟิตเนส และที่จอดรถ อยู่ในระดับมาก

7) สิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ร้านค้า ร้านซักรีด

ตารางที่ 5.31 แสดงความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกภายในโครงการ

สถานี	สิ่งอำนวยความสะดวก						
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	รวม
อ่อนนุช	จำนวน	11	18	51	71	29	180
	ร้อยละ	6.1	10	28.3	39.4	16.1	100
อารีย์	จำนวน	9	17	37	12	5	80
	ร้อยละ	11.3	21.3	46.3	15	6.3	100
กรุงธนบุรี	จำนวน	4	15	48	57	16	140
	ร้อยละ	2.9	10.7	34.3	40.7	11.4	100
รวม	จำนวน	24	50	136	140	50	400
	ร้อยละ	6	12.5	34	35	12.5	100

จากผลการศึกษา พบว่า ผู้ที่พักอาศัยในสถานีอ่อนนุชและสถานีกรุงธนบุรีมีความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกภายในโครงการอยู่ในระดับมาก ส่วนผู้ที่พักอาศัยบริเวณสถานีอารีย์นั้นมีความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกอยู่ในระดับปานกลาง

8) เจ้าหน้าที่ภายในโครงการ

ตารางที่ 5.32 แสดงความพึงพอใจต่อเจ้าหน้าที่ภายในโครงการ

สถานี	เจ้าหน้าที่ภายในโครงการ						
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	รวม
อ่อนนุช	จำนวน	3	3	42	82	50	180
	ร้อยละ	1.7	1.7	23.3	45.6	27.8	100
อารีย์	จำนวน	0	4	35	28	13	80
	ร้อยละ	0	5	43.8	35	16.3	100
กรุงธนบุรี	จำนวน	3	1	41	70	25	140
	ร้อยละ	2.1	0.7	29.3	50	17.9	100
รวม	จำนวน	6	8	118	180	88	400

สถานี	เจ้าหน้าที่ภายในโครงการ						
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	รวม
	ร้อยละ	1.5	2	29.5	45	22	100

จากผลการศึกษา พบว่า ผู้พักอาศัยกรุงเทพมหานครและสถานีอ่อนนุชมีความพึงพอใจต่อเจ้าหน้าที่ภายในโครงการอยู่ในระดับมาก ส่วนสถานีอารีย์นั้นอยู่ในระดับปานกลาง

9) ความปลอดภัยภายในโครงการ

ตารางที่ 5.33 แสดงความพึงพอใจต่อความปลอดภัยภายในโครงการ

สถานี	ความปลอดภัยภายในโครงการ						
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	รวม
อ่อนนุช	จำนวน	0	5	36	90	49	180
	ร้อยละ	0	2.8	20	50	27.2	100
อารีย์	จำนวน	0	3	21	40	16	80
	ร้อยละ	0	3.8	26.3	50	20	100
กรุงเทพมหานคร	จำนวน	2	0	22	81	35	140
	ร้อยละ	1.4	0	15.7	57.9	25	100
รวม	จำนวน	2	8	79	211	100	400
	ร้อยละ	0.5	2	19.8	52.8	25	100

จากผลการศึกษา พบว่า ผู้พักอาศัยกรุงเทพมหานครและสถานีอ่อนนุชมีความพึงพอใจต่อความปลอดภัยในโครงการ มากไปทางมากที่สุด ส่วนผู้ที่พักอาศัยในสถานีอารีย์มีความพึงใจมากไปทางปานกลาง

9. พื้นที่กิจกรรมในโครงการและความถี่ในการใช้งาน

1) ที่จอดรถ

ตารางที่ 5.34 แสดงความถี่ในการใช้งานที่จอดรถ

สถานี	ความถี่ในการใช้งาน : ที่จอดรถ ต่อ สัปดาห์						
		ไม่เคยใช้	นานนาน ครั้ง	1-2 ครั้ง	3-4 ครั้ง	มากกว่า 5 ครั้ง	รวม
อ่อนนุช	จำนวน	28	18	21	38	75	180

สถานี	ความถี่ในการใช้งาน : ที่จอดรถ ต่อ สัปดาห์						รวม
		ไม่เคยใช้	นานนาน ครั้ง	1-2 ครั้ง	3-4 ครั้ง	มากกว่า 5 ครั้ง	
	ร้อยละ	15.6	10	11.7	21.1	41.7	100
อารีย์	จำนวน	3	11	9	10	47	80
	ร้อยละ	3.8	13.8	11.3	12.5	58.8	100
กรุงธนบุรี	จำนวน	11	13	25	27	64	140
	ร้อยละ	7.9	9.3	17.9	19.3	45.7	100
รวม	จำนวน	42	42	55	75	186	400
	ร้อยละ	10.5	10.5	13.8	18.8	46.5	100

จากผลการศึกษา พบว่า ผู้พักอาศัยมีการใช้ที่จอดรถมากกว่า 5 ครั้งต่อสัปดาห์ โดยในสถานีอ่อนนุชและสถานีกรุงธนบุรีมีสัดส่วนการใช้ที่จอดรถมากกว่า 5 ครั้งต่อสัปดาห์อยู่ที่ร้อยละ 41.7 และ 45.7 ตามลำดับ และสถานีอารีย์อยู่ที่ร้อยละ 58.8

2) สระว่ายน้ำ

ตารางที่ 5.35 แสดงความถี่ในการใช้งานสระว่ายน้ำ

สถานี	ความถี่ในการใช้งาน : สระว่ายน้ำ ต่อ สัปดาห์							รวม
		ไม่มี	ไม่เคย ใช้	นานนาน ครั้ง	1-2 ครั้ง	3-4 ครั้ง	มากกว่า 5 ครั้ง	
อ่อนนุช	จำนวน	18	17	71	32	25	17	180
	ร้อยละ	10	9.4	39.4	17.8	13.9	9.4	100
อารีย์	จำนวน	3	14	25	14	9	15	80
	ร้อยละ	3.8	17.5	31.3	17.5	11.3	18.8	100
กรุงธนบุรี	จำนวน	1	10	30	52	34	13	140
	ร้อยละ	0.7	7.1	21.4	37.1	24.3	9.3	100
รวม	จำนวน	22	41	126	98	68	45	400
	ร้อยละ	5.5	10.3	31.5	24.5	17	11.3	100

จากผลการศึกษา พบว่า ผู้พักอาศัยส่วนใหญ่จะมีการใช้งานสระว่ายน้ำอยู่ในความถี่นานนานครั้งไป 1-2 ครั้งต่อสัปดาห์ อยู่ในเกณฑ์ที่มีการใช้งานค่อนข้างน้อย

3) ฟิตเนส

ตารางที่ 5.36 แสดงความถี่ในการใช้งานฟิตเนส

สถานี	ความถี่ในการใช้งาน : ฟิตเนส ต่อ สัปดาห์							
		ไม่มี	ไม่เคย ใช้	นานนาน ครั้ง	1-2 ครั้ง	3-4 ครั้ง	มากกว่า 5 ครั้ง	รวม
อ่อนนุช	จำนวน	4	18	66	33	32	27	180
	ร้อยละ	2.2	10	36.7	18.3	17.8	15	100
อารีย์	จำนวน	14	8	16	12	13	17	80
	ร้อยละ	17.5	10	20	15	16.3	21.3	100
กรุงธนบุรี	จำนวน	1	5	35	53	28	18	140
	ร้อยละ	0.7	3.6	25	37.9	20	12.9	100
รวม	จำนวน	19	31	117	98	73	62	400
	ร้อยละ	4.8	7.8	29.3	24.5	18.3	15.5	100

จากผลการศึกษา พบว่า ผู้พักอาศัยส่วนใหญ่มีการใช้งานฟิตเนสนานครั้งไป 1-2 ครั้งต่อสัปดาห์ เช่นเดียวกับความถี่ของการใช้งานสระว่ายน้ำอยู่ในเกณฑ์ที่มีการใช้งานค่อนข้างน้อย

4) ชาน้ำและสตรีม

ตารางที่ 5.37 แสดงความถี่ในการใช้งานห้องชาน้ำและสตรีม

สถานี	ความถี่ในการใช้งาน : ชาน้ำและสตรีม ต่อ สัปดาห์							
		ไม่มี	ไม่เคย ใช้	นานนาน ครั้ง	1-2 ครั้ง	3-4 ครั้ง	มากกว่า 5 ครั้ง	รวม
อ่อนนุช	จำนวน	53	41	49	14	14	9	180
	ร้อยละ	29.4	22.8	27.2	7.8	7.8	5	100
อารีย์	จำนวน	24	18	15	10	7	6	80
	ร้อยละ	30	22.5	18.8	12.5	8.8	7.5	100
กรุงธนบุรี	จำนวน	27	30	32	34	11	6	140
	ร้อยละ	19.3	21.4	22.9	24.3	7.9	4.3	100
รวม	จำนวน	104	89	96	58	32	21	400
	ร้อยละ	26	22.3	24	14.5	8	5.3	100

จากผลการศึกษา พบว่า ผู้พักอาศัยส่วนใหญ่มีการใช้งานสนามและสตรึมสนามนันทนาการครั้งไปไม่เคยใช้เลยถึงแม้ว่าจะมีภายในโครงการ

5) สวน และพื้นที่นั่งเล่นภายนอกอาคาร

ตารางที่ 5.38 แสดงความถี่ในการใช้งานสวนและพื้นที่นั่งเล่นภายนอกอาคาร

สถานี	ความถี่ในการใช้งาน : สวน และพื้นที่นั่งเล่นภายนอกอาคาร ต่อ สัปดาห์							
		ไม่มี	ไม่เคยใช้	นานนานครั้ง	1-2 ครั้ง	3-4 ครั้ง	มากกว่า 5 ครั้ง	รวม
อ่อนนุช	จำนวน	25	18	51	40	31	15	180
	ร้อยละ	13.9	10	28.3	22.2	17.2	8.3	100
อารีย์	จำนวน	23	9	24	9	6	9	80
	ร้อยละ	28.8	11.3	30	11.3	7.5	11.3	100
กรุงธนบุรี	จำนวน	18	16	29	41	28	8	140
	ร้อยละ	12.9	11.4	20.7	29.3	20	5.7	100
รวม	จำนวน	66	43	104	90	65	32	400
	ร้อยละ	16.5	10.8	26	22.5	16.3	8	100

จากผลการศึกษา พบว่า ผู้พักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัยบริเวณสถานีอ่อนนุชและอารีย์มีการใช้งานสวนและพื้นที่นั่งเล่นภายนอกอาคารนานนานครั้งไป 1-2 ครั้งต่อสัปดาห์ ส่วนสถานีกรุงธนบุรีมีการใช้งาน 1-2 ครั้งไปนานนานครั้งต่อสัปดาห์

6) ห้องสมุดหรือห้องอเนกประสงค์

ตารางที่ 5.39 แสดงความถี่ในการใช้ห้องสมุดหรือห้องอเนกประสงค์

สถานี	ความถี่ในการใช้งาน : ห้องสมุดหรือห้องอเนกประสงค์ ต่อ สัปดาห์							
		ไม่มี	ไม่เคยใช้	นานนานครั้ง	1-2 ครั้ง	3-4 ครั้ง	มากกว่า 5 ครั้ง	รวม
อ่อนนุช	จำนวน	44	35	48	24	21	8	180
	ร้อยละ	24.4	19.4	26.7	13.3	11.7	4.4	100
อารีย์	จำนวน	35	15	11	13	3	3	80
	ร้อยละ	43.8	18.8	13.8	16.3	3.8	3.8	100
กรุงธนบุรี	จำนวน	24	22	19	54	15	6	140

สถานี	ความถี่ในการใช้งาน : ห้องสมุดหรือห้องอเนกประสงค์ ต่อ สัปดาห์							รวม
		ไม่มี	ไม่เคยใช้	นานนานครั้ง	1-2 ครั้ง	3-4 ครั้ง	มากกว่า 5 ครั้ง	
	ร้อยละ	17.1	15.7	13.6	38.6	10.7	4.3	100
รวม	จำนวน	103	72	78	91	39	17	400
	ร้อยละ	25.8	18	19.5	22.8	9.8	4.3	100

จากผลการศึกษา พบว่า ผู้พักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัยทั้ง 3 สถานีมีการใช้งานอยู่ในช่วง 1-2 ครั้งต่อสัปดาห์ไปนานๆครั้ง แต่สถานีอารีย์มีการใช้งานอยู่ที่ 1-2 ครั้งต่อสัปดาห์ อยู่ในเกณฑ์ที่มีการใช้งานค่อนข้างน้อย

7) ร้านสะดวกซื้อ

ตารางที่ 5.40 แสดงความถี่ในการใช้ร้านสะดวกซื้อ

สถานี	ความถี่ในการใช้งาน : ร้านสะดวกซื้อ ต่อ สัปดาห์							รวม
		ไม่มี	ไม่เคยใช้	นานนานครั้ง	1-2 ครั้ง	3-4 ครั้ง	มากกว่า 5 ครั้ง	
อ่อนนุช	จำนวน	65	16	15	26	27	31	180
	ร้อยละ	36.1	8.9	8.3	14.4	15	17.2	100
อารีย์	จำนวน	44	8	4	5	4	15	80
	ร้อยละ	55	10	5	6.3	5	18.8	100
กรุงธนบุรี	จำนวน	31	11	14	32	33	19	140
	ร้อยละ	22.1	7.9	10	22.9	23.6	13.6	100
รวม	จำนวน	140	35	33	63	64	65	400
	ร้อยละ	35	8.8	8.3	15.8	16	16.3	100

จากผลการศึกษา พบว่า ส่วนใหญ่อาคารชุดพักอาศัยในทั้ง 3 สถานีจะไม่มีร้านสะดวกซื้อภายในโครงการ แต่ถ้ามีอยู่ส่วนใหญ่แล้วก็จะใช้บริการมากกว่า 3 ครั้งต่อสัปดาห์ขึ้นไป อยู่ในเกณฑ์ที่มีการใช้งานค่อนข้างมาก

8) ร้านค้าอื่นๆ

ตารางที่ 5.41 แสดงความถี่ในการใช้ร้านค้าอื่นๆ

สถานี	ความถี่ในการใช้งาน : ร้านค้าอื่นๆ ต่อ สัปดาห์							
		ไม่มี	ไม่เคย ใช้	นานนาน ครั้ง	1-2 ครั้ง	3-4 ครั้ง	มากกว่า 5 ครั้ง	รวม
อ่อนนุช	จำนวน	69	22	16	33	26	14	180
	ร้อยละ	38.3	12.2	8.9	18.3	14.4	7.8	100
อารีย์	จำนวน	42	12	6	7	3	10	80
	ร้อยละ	52.5	15	7.5	8.8	3.8	12.5	100
กรุงธนบุรี	จำนวน	37	18	14	37	23	11	140
	ร้อยละ	26.4	12.9	10	26.4	16.4	7.9	100
รวม	จำนวน	148	52	36	77	52	35	400
	ร้อยละ	37	13	9	19.3	13	8.8	100

จากผลการศึกษา พบว่า ส่วนใหญ่อาคารชุดพักอาศัยในทั้ง 3 สถานีจะไม่มีร้านค้าภายในโครงการ แต่ถ้ามีอยู่ส่วนใหญ่อีกก็จะใช้บริการประมาณ 1-2 ครั้งต่อสัปดาห์

9) ห้องซักรีด, เครื่องซักผ้าหยอดเหรียญ

ตารางที่ 5.42 แสดงความถี่ในการใช้ห้องซักรีด

สถานี	ความถี่ในการใช้งาน : ห้องซักรีด ต่อ สัปดาห์							
		ไม่มี	ไม่เคย ใช้	นานนาน ครั้ง	1-2 ครั้ง	3-4 ครั้ง	มากกว่า 5 ครั้ง	รวม
อ่อนนุช	จำนวน	15	49	23	39	14	40	180
	ร้อยละ	8.3	27.2	12.8	21.7	7.8	22.2	100
อารีย์	จำนวน	35	21	10	9	3	2	80
	ร้อยละ	43.8	26.3	12.5	11.3	3.8	2.5	100
กรุงธนบุรี	จำนวน	24	28	19	42	20	7	140
	ร้อยละ	17.1	20	13.6	30	14.3	5	100
รวม	จำนวน	74	98	52	90	37	49	400
	ร้อยละ	18.5	24.5	13	22.5	9.3	12.3	100

จากผลการศึกษา พบว่า ส่วนใหญ่อาคารชุดพักอาศัยในทั้ง 3 สถานีไม่ค่อยได้ใช้งานห้องซักรีด แต่ถ้าใช้ส่วนใหญ่แล้วก็จะใช้บริการประมาณ 1-2 ครั้งต่อสัปดาห์เท่านั้น อยู่ในเกณฑ์ที่มีการใช้งานน้อย

10. พื้นที่ที่จำเป็นจะต้องมีภายในโครงการ

1) ทางเดินเชื่อมต่อจากสถานีรถไฟฟ้าหรือทางเท้าที่สะดวก

ตารางที่ 5.43 แสดงความจำเป็นของทางเดินเชื่อมจากสถานีรถไฟฟ้าหรือทางเท้าที่สะดวก

สถานี	ความจำเป็น : ทางเดินเชื่อมหรือทางเท้าสะดวก						
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	รวม
อ่อนนุช	จำนวน	16	15	44	41	64	180
	ร้อยละ	8.9	8.3	24.4	22.8	35.6	100
อารีย์	จำนวน	5	16	9	22	28	80
	ร้อยละ	6.3	20	11.3	27.5	35	100
กรุงธนบุรี	จำนวน	4	10	23	45	58	140
	ร้อยละ	2.9	7.1	16.4	32.1	41.4	100
รวม	จำนวน	25	41	76	108	150	400
	ร้อยละ	6.3	10.3	19	27	37.5	100

จากผลการศึกษา พบว่า ผู้พักอาศัยส่วนใหญ่คิดว่าทางเดินเชื่อมต่อจากสถานีรถไฟฟ้าหรือทางเท้าที่สะดวกจำเป็นมากที่สุดไปมาก ในสถานีอ่อนนุชมีความจำเป็นมากที่สุดอยู่ที่ร้อยละ 35.6 ส่วนสถานีอารีย์มีความจำเป็นมากที่สุดร้อยละ 35 และสถานีกรุงธนบุรีมีความจำเป็นมากที่สุดอยู่ที่ร้อยละ 41.4

2) รถรับส่งจากสถานี

ตารางที่ 5.44 แสดงความจำเป็นของรถรับส่งจากสถานี

สถานี	ความจำเป็น : รถรับส่งจากสถานีรถไฟฟ้า						
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	รวม
อ่อนนุช	จำนวน	2	5	45	71	57	180
	ร้อยละ	1.1	2.8	25	39.4	31.7	100
อารีย์	จำนวน	0	12	16	24	28	80
	ร้อยละ	0	15	20	30	35	100

สถานี	ความจำเป็น : รถรับส่งจากสถานีรถไฟ						
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	รวม
กรุงเทพมหานคร	จำนวน	1	4	23	65	47	140
	ร้อยละ	0.7	2.9	16.4	46.4	33.6	100
รวม	จำนวน	3	21	84	160	132	400
	ร้อยละ	0.8	5.3	21.	40	33	100

จากผลการศึกษา พบว่า ผู้พักอาศัยส่วนใหญ่คิดว่ารถรับส่งจากสถานีรถไฟมีความจำเป็นมากไปมากที่สุด ในสถานีอ่อนนุชมีความจำเป็นมากที่สุดอยู่ที่ร้อยละ 39.4 ส่วนสถานีอารีย์มีความจำเป็นมากที่สุด ร้อยละ 30 และสถานีกรุงเทพมหานครมีความจำเป็นมากที่สุดอยู่ที่ร้อยละ 46.4

3) ที่จอดรถ

ตารางที่ 5.45 แสดงความจำเป็นของที่จอดรถ

สถานี	ความจำเป็น : ที่จอดรถ						
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	รวม
อ่อนนุช	จำนวน	3	5	35	52	85	180
	ร้อยละ	1.7	2.8	19.4	28.9	47.2	100
อารีย์	จำนวน	0	0	2	25	53	80
	ร้อยละ	0	0	2.5	31.3	66.3	100
กรุงเทพมหานคร	จำนวน	0	4	14	50	72	140
	ร้อยละ	0	2.9	10	35.7	51.4	100
รวม	จำนวน	3	9	51	127	210	400
	ร้อยละ	0.8	2.3	12.8	31.8	52.5	100

จากผลการศึกษา พบว่า ผู้พักอาศัยส่วนใหญ่คิดว่าที่จอดรถมีความจำเป็นมากที่สุด ในสถานีอ่อนนุชมีความจำเป็นมากที่สุดอยู่ที่ร้อยละ 47.2 ส่วนสถานีอารีย์มีความจำเป็นมากที่สุด ร้อยละ 66.3 และสถานีกรุงเทพมหานครมีความจำเป็นมากที่สุดอยู่ที่ร้อยละ 52.5

4) ร้านค้าใต้อาคาร (คอมมูนิตีมอลล์ขนาดเล็ก)

ตารางที่ 5.46 แสดงความจำเป็นของร้านค้าใต้อาคาร

สถานี	ความจำเป็น : ร้านค้าใต้อาคาร						
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	รวม
อ่อนนุช	จำนวน	10	20	56	48	46	180
	ร้อยละ	5.6	11.1	31.1	26.7	25.6	100
อารีย์	จำนวน	10	16	35	11	8	80
	ร้อยละ	12.5	20	43.8	13.8	10	100
กรุงธนบุรี	จำนวน	3	10	45	48	34	140
	ร้อยละ	2.1	7.1	32.1	34.3	24.3	100
รวม	จำนวน	23	46	136	107	88	400
	ร้อยละ	5.8	11.5	34	26.8	22	100

จากผลการศึกษา พบว่า ผู้พักอาศัยส่วนใหญ่ในภาพรวมคิดว่าร้านค้าใต้อาคารมีความจำเป็นปานกลางเมื่อแยกเป็นสถานี พบว่า ในสถานีอ่อนนุชมีความจำเป็นปานกลางมากที่สุดที่ร้อยละ 31.1 ส่วนสถานีอารีย์มีความจำเป็นปานกลางมากที่สุดเช่นกันอยู่ที่ร้อยละ 43.8 ส่วนผู้พักอาศัยบริเวณสถานีกรุงธนบุรีเห็นว่ามีความจำเป็นมากอยู่ที่ร้อยละ 34.3

5) ร้านสะดวกซื้อ

ตารางที่ 5.47 แสดงความจำเป็นของร้านสะดวกซื้อ

สถานี	ความจำเป็น : ร้านสะดวกซื้อ						
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	รวม
อ่อนนุช	จำนวน	10	20	29	62	59	180
	ร้อยละ	5.6	11.1	16.1	34.4	32.8	100
อารีย์	จำนวน	7	16	23	16	18	80
	ร้อยละ	8.8	20	28.8	20	22.5	100
กรุงธนบุรี	จำนวน	0	9	34	49	48	140
	ร้อยละ	0	6.4	24.3	35	34.3	100
รวม	จำนวน	17	45	86	127	125	400
	ร้อยละ	4.3	11.3	21.5	31.8	31.3	100

จากผลการศึกษา พบว่า ผู้พักอาศัยส่วนใหญ่ในภาพรวมคิดว่าร้านค้าใต้อาคารมีความจำเป็นมากไปมากที่สุด เมื่อแยกเป็นสถานี พบว่า ในสถานีอ่อนนุชเห็นว่าร้านสะดวกซื้อที่มีความจำเป็นมากเป็นอันดับหนึ่งที่ร้อยละ 34.4 ส่วนสถานีอารีย์มีความจำเป็นปานกลางมาเป็นอันดับหนึ่งอยู่ที่ร้อยละ 28.8 ส่วนผู้พักอาศัยบริเวณสถานีกรุงเทพมหานครเห็นว่ามีความจำเป็นมากอยู่ที่ร้อยละ 35

6) สระว่ายน้ำ

ตารางที่ 5.48 แสดงความจำเป็นของสระว่ายน้ำ

สถานี	ความจำเป็น : สระว่ายน้ำ						
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	รวม
อ่อนนุช	จำนวน	2	5	46	68	59	180
	ร้อยละ	1.1	2.8	25.6	37.8	32.8	100
อารีย์	จำนวน	1	1	11	25	42	80
	ร้อยละ	1.3	1.3	13.8	31.3	52.5	100
กรุงเทพมหานคร	จำนวน	1	3	25	69	42	140
	ร้อยละ	0.7	2.1%	17.9	49.3	30	100
รวม	จำนวน	4	9	82	162	143	400
	ร้อยละ	1	2.3	20.5	40.5	35.8	100

จากผลการศึกษา พบว่า ผู้พักอาศัยส่วนใหญ่ในภาพรวมคิดว่าสระว่ายน้ำมีความจำเป็นมากไปมากที่สุด เมื่อแยกเป็นสถานี พบว่า ในสถานีอ่อนนุชเห็นว่าสระว่ายน้ำนั้นมีความจำเป็นมากเป็นอันดับหนึ่งที่ร้อยละ 37.8 ส่วนสถานีอารีย์มีความจำเป็นมากที่สุดมาเป็นอันดับหนึ่งอยู่ที่ร้อยละ 52.5 ส่วนผู้พักอาศัยบริเวณสถานีกรุงเทพมหานครเห็นว่ามีความจำเป็นมากอยู่ที่ร้อยละ 49.3

7) ฟิตเนส

ตารางที่ 5.49 แสดงความจำเป็นของฟิตเนส

สถานี	ความจำเป็น : ฟิตเนส						
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	รวม
อ่อนนุช	จำนวน	1	9	41	62	67	180
	ร้อยละ	0.6	5	22.8	34.4	37.2	100
อารีย์	จำนวน	1	0	13	22	44	80
	ร้อยละ	1.3	0	16.3	27.5	55	100

สถานี	ความจำเป็น : ฟิตเนส						
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	รวม
กรุงเทพมหานคร	จำนวน	0	3	25	71	41	140
	ร้อยละ	0	2.1	17.9	50.7	29.3	100
รวม	จำนวน	2	12	79	155	152	400
	ร้อยละ	0.5	3	19.8	38.8	38	100

จากผลการศึกษา พบว่า ผู้พักอาศัยส่วนใหญ่ในภาพรวมคิดว่าฟิตเนสมีความจำเป็นมากไปมากที่สุด เมื่อแยกเป็นสถานี พบว่า ในสถานีอ่อนนุชเห็นว่าฟิตเนสที่มีความจำเป็นมากที่สุดเป็นอันดับหนึ่งที่ร้อยละ 37.2 ส่วนสถานีอารีย์มีความจำเป็นมากที่สุดมาเป็นอันดับหนึ่งอยู่ที่ร้อยละ 55.5 ส่วนผู้พักอาศัยบริเวณสถานีกรุงเทพมหานครเห็นว่ามีความจำเป็นมากอยู่ที่ร้อยละ 50.7

8) ชาน้ำและสตรีม

ตารางที่ 5.50 แสดงความจำเป็นของชาน้ำและสตรีม

สถานี	ความจำเป็น : ชาน้ำและสตรีม						
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	รวม
อ่อนนุช	จำนวน	20	22	73	38	27	180
	ร้อยละ	11.1	12.2	40.6	21.1	15	100
อารีย์	จำนวน	7	15	29	13	16	80
	ร้อยละ	8.8	18.8	36.3	16.3	20	100
กรุงเทพมหานคร	จำนวน	5	13	63	45	14	140
	ร้อยละ	3.6	9.3	45	32.1	10	100
รวม	จำนวน	32	50	165	96	57	400
	ร้อยละ	8	12.5	41.3	24	14.3	100

จากผลการศึกษา พบว่า ผู้พักอาศัยส่วนใหญ่ในภาพรวมคิดว่าชาน้ำและสตรีมมีความจำเป็นปานกลาง เมื่อแยกเป็นสถานี พบว่า ในสถานีอ่อนนุชเห็นว่าชาน้ำและสตรีมที่มีความจำเป็นปานกลางเป็นอันดับหนึ่งที่ร้อยละ 40.6 ส่วนสถานีอารีย์มีความจำเป็นปานกลางมาเป็นอันดับหนึ่งอยู่ที่ร้อยละ 36.3 ส่วนผู้พักอาศัยบริเวณสถานีกรุงเทพมหานครเห็นว่ามีความจำเป็นปานกลางเช่นเดียวกันที่ร้อยละ 45

9) สวนและพื้นที่นั่งเล่นด้านนอก

ตารางที่ 5.51 แสดงความจำเป็นของสวนและพื้นที่นั่งเล่นด้านนอก

สถานี	ความจำเป็น : สวนและพื้นที่นั่งเล่นด้านนอก						
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	รวม
อ่อนนุช	จำนวน	6	11	47	66	50	180
	ร้อยละ	3.3	6.1	26.1	36.7	27.8	100
อารีย์	จำนวน	0	14	21	25	20	80
	ร้อยละ	0	17.5	26.3	31.3	25	100
กรุงธนบุรี	จำนวน	0	7	41	69	23	140
	ร้อยละ	0	5	29.3	49.3	16.4	100
รวม	จำนวน	6	32	109	160	93	400
	ร้อยละ	1.5	8	27.3	40	23.3	100

จากผลการศึกษา พบว่า ผู้พักอาศัยส่วนใหญ่ในภาพรวม 3 สถานี คิดว่า สวนมีความจำเป็นมาก เมื่อแยกเป็นสถานี พบว่า ในสถานีอ่อนนุชเห็นว่าสวนนั้นมีความจำเป็นมากที่สุดที่ร้อยละ 36.7 ส่วนสถานีอารีย์มีความจำเป็นมากที่สุดอยู่ที่ร้อยละ 31.3 ส่วนผู้พักอาศัยบริเวณสถานีกรุงธนบุรีเห็นว่ามี ความจำเป็นมากเช่นเดียวกันอยู่ที่ร้อยละ 49.3

10) ห้องสมุดหรือห้องอเนกประสงค์

ตารางที่ 5.52 แสดงความจำเป็นของห้องสมุดหรือห้องอเนกประสงค์

สถานี	ความจำเป็น : ห้องสมุดหรือห้องอเนกประสงค์						
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	รวม
อ่อนนุช	จำนวน	5	13	57	73	32	180
	ร้อยละ	2.8	7.2	31.7	40.6	17.8	100
อารีย์	จำนวน	7	22	21	21	9	80
	ร้อยละ	8.8	27.5	26.3	26.3	11.3	100
กรุงธนบุรี	จำนวน	1	11	49	63	16	140
	ร้อยละ	0.7	7.9	35	45	11.4	100
รวม	จำนวน	13	46	127	157	57	400
	ร้อยละ	3.3	11.5	31.8	39.3	14.3	100

จากผลการศึกษา พบว่า ผู้พักอาศัยส่วนใหญ่ในภาพรวม 3 สถานี คิดว่า ห้องสมุดหรือห้อง
อเนกประสงค์มีความจำเป็นมาก เมื่อแยกเป็นสถานี พบว่า ในสถานีอ่อนนุชเห็นว่าห้องสมุดหรือห้อง
อเนกประสงค์นั้นมีความจำเป็นมากที่สุดที่ร้อยละ 40.6 ส่วนสถานีอารีย์มีความจำเป็นน้อยอยู่ที่ร้อยละ
27.5 แต่สัดส่วนของความจำเป็นมากและปานกลางที่เป็นอันดับสองรองลงมาอยู่ที่ร้อยละ 26.3 ซึ่ง
ไม่ได้แตกต่างกันมาก ส่วนผู้พักอาศัยบริเวณสถานีกรุงเทพมหานครเห็นว่ามีความจำเป็นมากที่สุดที่ร้อยละ
39.3

11) ห้องซักรีด

ตารางที่ 5.53 แสดงความจำเป็นของห้องซักรีด

สถานี	ความจำเป็น : ห้องซักรีด						รวม
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	
อ่อนนุช	จำนวน	6	10	50	52	62	180
	ร้อยละ	3.3	5.6	27.8	28.9	34.4	100
อารีย์	จำนวน	12	18	26	15	9	80
	ร้อยละ	15	22.5	32.5	18.8	11.3	100
กรุงเทพมหานคร	จำนวน	5	9	49	59	18	140
	ร้อยละ	3.6	6.4	35	42.1	12.9	100
รวม	จำนวน	23	37	125	126	89	400
	ร้อยละ	5.8	9.3	31.3	31.5	22.3	100

จากผลการศึกษา พบว่า ผู้พักอาศัยส่วนใหญ่ในภาพรวม 3 สถานี คิดว่า ห้องซักรีดมีความจำเป็น
มากไปปานกลาง เมื่อแยกเป็นสถานี พบว่า ในสถานีอ่อนนุชเห็นว่าห้องซักรีดนั้นมีความจำเป็น
มากที่สุด ร้อยละ 34.4 ส่วนสถานีอารีย์มีความจำเป็นปานกลางอยู่ที่ร้อยละ 32.5 ส่วนผู้พักอาศัย
บริเวณสถานีกรุงเทพมหานครเห็นว่ามีความจำเป็นมากที่สุดที่ร้อยละ 42.1

11. ความสัมพันธ์ระหว่างการใช้งานกับความจำเป็นของส่วนกลางภายในโครงการ

1) ที่จอดรถ

ตารางที่ 5.54 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการใช้งานกับความจำเป็นของที่จอดรถภายในโครงการ

ความถี่ในการใช้ ที่จอดรถ	ความจำเป็น : ที่จอดรถ						
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	รวม
ไม่เคยใช้	จำนวน	2	2	14	15	9	42
	ร้อยละ	4.8	4.8	33.3	35.7	21.4	100
นานนาน ครั้ง	จำนวน	0	0	6	23	13	42
	ร้อยละ	0	0	14.3	54.8	31	100
1-2 ครั้ง	จำนวน	0	1	4	21	29	55
	ร้อยละ	0	1.8	7.3	38.2	52.7	100
3-4 ครั้ง	จำนวน	0	3	13	30	29	75
	ร้อยละ	0	4	17.3	40	38.7	100
มากกว่า 5 ครั้ง	จำนวน	1	3	14	38	130	186
	ร้อยละ	0.5	1.6	7.5	20.4	69.9	100
รวม	จำนวน	3	9	51	127	210	400
	ร้อยละ	0.8	2.3	12.8	31.8	52.5	100

จากผลการศึกษา พบว่า ที่จอดรถเป็นพื้นที่ที่มีการใช้งานมากที่สุดและผู้พักอาศัยเองก็ยังเห็นว่ามีความจำเป็นมากที่สุดอีกด้วย

2) ระบายน้ำ

ตารางที่ 5.55 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการใช้งานกับความจำเป็นของระบายน้ำภายในโครงการ

ความถี่ในการใช้ ระบายน้ำ	ความจำเป็น : ระบายน้ำ						
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	รวม
ไม่มี	จำนวน	0	0	6	10	6	22
	ร้อยละ	0	0	27.3	45.5	27.3	100
ไม่เคยใช้	จำนวน	1	2	16	10	12	41
	ร้อยละ	2.4	4.9	39	24.4	29.3	100

ความถี่ในการใช้สระ ว่ายนํ้า	ความจำเป็น : สระว่ายนํ้า						
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	รวม
นานนาน ครั้ง	จำนวน	2	6	28	54	36	126
	ร้อยละ	1.6	4.8	22.2	42.9	28.6	100
1-2 ครั้ง	จำนวน	1	1	20	48	28	98
	ร้อยละ	1	1	20.4	49	28.6	100
3-4 ครั้ง	จำนวน	0	0	11	28	29	68
	ร้อยละ	0	0	16.2	41.2	42.6	100
มากกว่า 5 ครั้ง	จำนวน	0	0	1	12	32	45
	ร้อยละ	0	0	2.2	26.7	71.1	100
รวม	จำนวน	4	9	82	162	143	400
	ร้อยละ	1	2.3	20.5	40.5	35.8	100

3) ฟิตเนส

ตารางที่ 5.56 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการใช้งานกับความจำเป็นของฟิตเนสภายในโครงการ

ความถี่ในการใช้ ฟิตเนส	ความจำเป็น : ฟิตเนส						
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	รวม
ไม่มี	จำนวน	0	1	0	4	14	19
	ร้อยละ	0	5.3	0	21.1	73.7	100
ไม่เคยใช้	จำนวน	1	4	12	7	7	31
	ร้อยละ	3.2	12.9	38.7	22.6	22.6	100
นานนาน ครั้ง	จำนวน	0	5	35	52	25	117
	ร้อยละ	0	4.3	29.9	44.4	21.4	100
1-2 ครั้ง	จำนวน	1	2	19	47	29	98
	ร้อยละ	1	2	19.4	48	29.6	100
3-4 ครั้ง	จำนวน	0	0	9	34	30	73
	ร้อยละ	0	0	12.3	46.6	41.1	100
มากกว่า 5	จำนวน	0	0	4	11	47	62

ความถี่ในการใช้ฟิตเนส ครั้ง	ความจำเป็น : ฟิตเนส						
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	รวม
ร้อยละ		0	0	6.5	17.7	75.8	100
รวม	จำนวน	2	12	79	155	152	400
	ร้อยละ	0.5	3	19.8	38.8	38.0%	100

จากผลการศึกษา พบว่า สระว่ายน้ำและฟิตเนส มีความถี่การใช้งานค่อนข้างน้อย แต่ผู้พักอาศัยเองก็ยังมีความจำเป็นที่จะต้องมีภายในโครงการอยู่มาก

5.3 สรุปผลการศึกษาจากกระบวนการในการพัฒนาโครงการอาคารชุดใกล้สถานีรถไฟฟ้า

ภาพรวมของแนวทางพัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช สถานีรถไฟฟ้าอารีย์และสถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรีจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการทั้ง 4 บริษัท มีความเห็นเหมือนกันในการเลือกทำเลที่ตั้งที่อยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้า ควบคู่ไปกับการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ เพราะที่ดินที่อยู่ใกล้รถไฟฟ้า นั้น ในปัจจุบันเริ่มจะหายาก ราคาสูงและการแข่งขันกันสูง อนันดาจึงมีนโยบายในการสร้างอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าให้อยู่ในระยะ 0-300 เมตร ปัจจุบันทางบริษัทมีค่าเฉลี่ยของอาคารชุดพักอาศัยที่ใกล้กับรถไฟฟ้าอยู่ที่ 120 เมตรจากรถไฟฟ้า และมีเป้าหมายที่จะพัฒนาโครงการให้ครบทุกสถานี ส่วนทางโนเบิลและแสนสิริให้ความสำคัญกับตำแหน่งทำเลที่ตั้งเป็นปัจจัยหลักในการเลือกซื้อที่ดิน เพราะรถไฟฟ้าเป็นตัวดึงดูดความสนใจของลูกค้า นอกจากเรื่องรถไฟฟ้าแล้วยังดูกลุ่มลูกค้าของบริษัทด้วย ทางโนเบิลนั้นมีโครงการอยู่ที่อารีย์ทั้งหมด เนื่องจากกลุ่มลูกค้าส่วนใหญ่ของโนเบิลอยู่บริเวณนี้ ส่วนพายนีโฮมยังคงเรื่องของปัจจัยเรื่องทำเลที่ตั้งอื่นๆ เช่น ชุมชนเดิม แหล่งงาน คอมมูนิตีมอลล์ และการเดินทางสะดวก เช่นเดียวกับโนเบิลที่ดูเรื่องคอมมูนิตีมอลล์ภายในพื้นที่นั้นๆด้วย

การออกแบบอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าไม่ได้แตกต่างจากอาคารชุดพักอาศัยทั่วไปมากนัก โนเบิลและอนันดา มีการออกแบบห้องให้มีขนาดเล็กลง ทำให้ราคาลดลงตามไปด้วย และเป็นราคาอยู่ในระดับที่ลูกค้าสามารถเข้าถึงได้ อนันดานั้นเมื่อลดพื้นที่ห้องลงแล้วก็มีการไปเพิ่มพื้นที่ส่วนกลางแทน ส่วนพายนีโฮมที่เป็นผู้ประกอบการรายเล็กจึงเลือกซื้อที่ดินที่อยู่ภายในซอยและพัฒนาโครงการเป็นอาคารชุดพักอาศัยขนาดเล็กแทน มีห้องชุดตั้งแต่ 1-3 ห้องนอนแต่ราคาจะใกล้เคียงกับรายใหญ่ที่เน้นห้องสตูดิโอหรือ 1 ห้องนอนมากกว่า เพราะทางบริษัทเน้นไปที่กลุ่มลูกค้าที่อยู่อาศัยจริงมากกว่ากลุ่มลูกค้าที่ลงทุน และมีการแก้ปัญหาเรื่องที่ไม่ติดรถไฟฟ้าด้วยการมีรถไปรับส่งที่สถานีรถไฟฟ้า ส่วนโครงการอาคารชุดพักอาศัยที่อยู่ติดกับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสแล้วต้องการทำทาง

เชื่อมสถานีเป็นสิ่งที่รถไฟฟ้าไม่อนุญาตให้ทำ ต้องเชื่อมต่อกับพื้นที่พาณิชย์กรรมเท่านั้น ซึ่งทางโนเบิล ได้ให้ความคิดเห็นเอาไว้ว่าถ้าจะทำการเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าต้องมีการออกแบบให้ดี เพราะจะทำให้ผู้พักอาศัยรู้สึกว่ามีความเป็นส่วนตัวลดลง นอกจากนี้ยังเป็นเรื่องของกฎหมายต่างๆ เรื่องโบนัสฝั่งเมืองที่เพิ่มขึ้นมา ผู้ประกอบการมองว่าต้องขึ้นอยู่กับความคุ้มค่า เพราะการที่ซื้อที่ดินบริเวณใกล้รถไฟฟ้ามาด้วยราคาที่สูง จึงอยากเพิ่มพื้นที่ขายให้ได้มากที่สุด

การใช้รถยนต์และรถไฟฟ้าเมื่อมาอยู่ในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าทั้ง 4 บริษัท เห็นตรงกันว่า การมีอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าทำให้สามารถเดินทางสะดวก ผู้พักอาศัยส่วนหนึ่งจะใช้รถไฟฟ้าไปทำงาน เพราะการใช้รถไฟฟ้าสามารถกำหนดเวลาในการเดินทางได้ มีความสะดวกในการเดินทาง ไม่ต้องเสียเวลาไปกับจราจรที่ติดขัด แต่รถไฟฟ้าเองยังไม่ได้ครอบคลุมทั่วถึงทุกพื้นที่ จึงต้องมีรถยนต์ส่วนตัวไว้ด้วย ซึ่งโนเบิล พบว่า บริเวณที่จอดรถในอาคารชุดพักอาศัย ไม่ได้ถูกใช้งานมากอย่างที่คาดไว้ เพราะผู้พักอาศัยอยู่จริงในโครงการมีไม่ถึงร้อยละ 80 ของจำนวนยูนิตทั้งหมด ทำให้จำนวนที่จอดรถที่บริษัทให้ไว้นั้นไม่ได้ถูกใช้งานเต็ม แสนสิริ มองว่า การพัฒนาโครงการที่ยังมีราคาค่อนข้างสูงต้องมีที่จอดรถมากตามไปด้วย การพัฒนาโครงการที่มีที่จอดรถ 1 ต่อ 1 เป็นเรื่องที่ดีแต่ราคาต้องเพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วย เพราะต้องเสียพื้นที่ไปทำเป็นที่จอดรถมากขึ้น เช่นเดียวกับพายนโฮมที่พบว่าถ้าเป็นอาคารชุดพักอาศัยที่มีที่จอดรถน้อยจะขายได้ยากกว่า

5.4 สรุปผลการศึกษาจากผู้พักอาศัยในโครงการอาคารชุดใกล้สถานีรถไฟฟ้า

1) สถานีอ่อนนุช

สถานีอ่อนนุชมีอาคารชุดพักอาศัยรวม 15 โครงการ เป็นโครงการอาคารชุดพักอาศัยประเภทอาคาร Low-rise จำนวน 9 โครงการ จะอยู่บริเวณซอยสุขุมวิท 50 ซอยสุขุมวิท 52 ซอยสุขุมวิท 79 และซอยสุขุมวิท 81 และ อาคาร High-rise จำนวน 6 โครงการ อยู่บริเวณติดถนนสุขุมวิทและบนถนนสุขุมวิท 77 ราคาขายปัจจุบันอยู่ที่ประมาณ 70,000-130,000 บาท ผู้พักอาศัยอยู่ในบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุชส่วนใหญ่จะอยู่ในช่วงอายุ 26-35 ปี ถึงร้อยละ 50.6 รองมาเป็นช่วงอายุ 36-45 ปี และน้อยกว่า 25 ปี ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชน ร้อยละ 50 รองมาคือ ประกอบธุรกิจส่วนตัวและนักเรียน นักศึกษา ธรรมชาติของห้องชุดส่วนใหญ่เป็นเจ้าของเองร้อยละ 58.9 และเป็นผู้เช่า ร้อยละ 33.3 ส่วนใหญ่อยู่อาศัยในห้องแบบ 1 ห้องนอน มีจำนวนสมาชิกในห้องชุด 2-3 คน ร้อยละ 53 และ 1 คน ร้อยละ 41 ส่วนประเภทบุคคลที่อาศัยร่วมกัน นอกจากอยู่คนเดียวแล้วก็จะเป็นคู่สมรสที่ไม่มีบุตร และครอบครัว ผู้พักอาศัยที่ไม่มีรถยนต์ส่วนตัว มีเพียงร้อยละ 21.7 ส่วนผู้ที่มีรถยนต์ส่วนตัว 1 คัน ร้อยละ 48.3 และ 2 คันขึ้นไป ร้อยละ 30 ส่วนใหญ่อาศัยอยู่ในอาคารชุดพักอาศัยทุกวันถึงร้อยละ 61.7 การเดินทางส่วนใหญ่ในวันทำงานจะใช้

รถไฟฟ้าถึงร้อยละ 73.9 เดินทางด้วยรถยนต์ ร้อยละ 24.4 การเดินทางในวันหยุด ใช้รถยนต์ร้อยละ 57.8 และรถไฟฟ้าอยู่ที่ร้อยละ 41.7 และผู้พักอาศัยเห็นว่าการใช้รถยนต์มีความจำเป็นนั้นมีถึงร้อยละ 68.3

ความถี่ในการใช้งานส่วนกลางและสิ่งอำนวยความสะดวกต่อสัปดาห์นั้น พื้นที่ที่จัดกรรมมีการใช้งานมากที่สุดมากกว่า 5 ครั้งต่อสัปดาห์ รองมาคือร้านสะดวกซื้อใช้งานมากกว่า 5 ครั้งเช่นเดียวกัน ส่วนร้านค้าอื่นๆใช้งานส่วนใหญ่ 1-2 ครั้ง นอกเหนือจากนี้พื้นที่ส่วนใหญ่จะใช้งานนานานครั้งและ 1 ครั้งต่อสัปดาห์ ได้แก่ สวน ฟิตเนส และสระว่ายน้ำจะใช้งานนานานครั้งเป็นส่วนใหญ่ นอกจากนี้ยังมีบางพื้นที่ที่มีสัดส่วนผู้ที่ไม่เคยใช้งานเลยอยู่ในอันดับต้นๆ ได้แก่ ชานาและสตรีม มีผู้ไม่เคยใช้เลยร้อยละ 22.8 ห้องสมุดหรือห้องอเนกประสงค์มีผู้ที่ไม่เคยใช้ ร้อยละ 19.4 และห้องซักรีดที่มีผู้ไม่เคยใช้เลยมากที่สุดอยู่ที่ร้อยละ 27.2

ส่วนความจำเป็นในการใช้ส่วนกลางนั้น เรียงจากที่มีความจำเป็นมากที่สุดไปอย่างน้อยที่สุด ได้ดังนี้ ที่จัดกรรมมีความจำเป็นมากที่สุด สอดคล้องกับความถี่ในการใช้งานที่มากที่สุด ฟิตเนส ทางเดินเชื่อมต่อหรือทางเท้าที่สะดวก และห้องซักรีดมีความจำเป็นมากที่สุด พื้นที่ส่วนกลางที่มีความจำเป็นมาก ได้แก่ ห้องสมุดหรือห้องอเนกประสงค์ รถรับส่งจากสถานี สระว่ายน้ำ สวน และร้านสะดวกซื้อ นอกจากนี้แล้วชานาและสตรีมและร้านค้าได้อาคาร ผู้พักอาศัย เห็นว่า มีความจำเป็นปานกลางเป็นส่วนใหญ่

2) สถานีอารีย์

สถานีอารีย์มีอาคารชุดพักอาศัยรวม 18 โครงการ เป็นโครงการอาคารพักอาศัยประเภทอาคาร Low-rise จำนวน 12 โครงการ จะอยู่บริเวณ ซอยอารีย์ 2 ซอยอารีย์ 3 ซอยอารีย์ 4 ซอยอารีย์ 5 ถนนพหลโยธิน 2 และ ถนนพหลโยธิน 4 และอาคาร High-rise 6 โครงการ จะอยู่บริเวณ ติดถนนพหลโยธิน 7 และซอยอารีย์ 1 ราคาขายปัจจุบันอยู่ที่ประมาณ 50,000-150,000 บาท ผู้พักอาศัยส่วนใหญ่จะอยู่ในช่วงอายุ 26-35 ปี ร้อยละ 52.5 รองมาเป็นช่วงอายุ 36-45 ปี และน้อยกว่า 25 ปี ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชน ร้อยละ 35 รองมาคือ ประกอบธุรกิจส่วนตัว วิชาชีพอิสระ และข้าราชการ เนื่องจากบริเวณนั้นอยู่ใกล้กับย่านราชการ กระมสิทธิ์ของห้องชุดเป็นเจ้าของ ร้อยละ 66.3 และเป็นผู้เช่าเพียงร้อยละ 18.8 ส่วนใหญ่เป็นห้องชุดแบบ 1 ห้องนอน มีจำนวนสมาชิกในห้องชุด 2-3 คน ร้อยละ 70 และ 1 คน ร้อยละ 23 ส่วนประเภทบุคคลที่อาศัยร่วมกันนอกจากอยู่คนเดียวแล้วก็จะเป็นครอบครัวและคู่สมรสมีบุตร ผู้พักอาศัยที่ไม่มีรถยนต์มีเพียงร้อยละ 17.5 ส่วนผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ 1 คันอยู่ที่ ร้อยละ 40 และ 2 คันขึ้นไป ร้อยละ 42.5 ผู้พักอาศัยพักอยู่ในอาคารชุดพักอาศัยทุกวันถึงร้อยละ 70 การเดินทางส่วนใหญ่ในวันทำงานจะใช้รถไฟฟ้าถึงร้อยละ 48.8 ใช้รถยนต์อยู่ที่ร้อยละ 42.5 ซึ่งเกือบจะอยู่ในสัดส่วนที่เท่าๆกัน ส่วนการเดินทางใน

วันหยุด ใช้รถยนต์ร้อยละ 57.5 มากกว่าการใช้รถไฟ ซึ่งใช้รถไฟร้อยละ 38.8 และเห็นว่า การใช้รถยนต์มีความจำเป็นอยู่ถึงร้อยละ 83.8

ความถี่ในการใช้งานส่วนกลางและสิ่งอำนวยความสะดวกต่อสัปดาห์ พื้นที่ที่จอดรถมีการใช้งานมากกว่า 5 ครั้งต่อสัปดาห์ รองมาคือ ร้านสะดวกซื้อ นอกจากนี้ทั้ง 2 พื้นที่นี้แล้ว ส่วนใหญ่จะอยู่ที่การใช้งานนานๆครั้งและไม่เคยใช้งานเลย เรียงลำดับพื้นที่จากการใช้งานมากไปน้อยได้ ดังนี้ ฟิตเนส สระว่ายน้ำ และสวน จะใช้งานอยู่นานนานครั้ง ส่วนพื้นที่ที่มีผู้พักอาศัยที่ไม่เคยใช้งานเลยมากที่สุด ได้แก่ ห้องซักรีดนั้นไม่เคยใช้เลยร้อยละ 26.3 รองมาคือ ชานาและสตรีมไม่เคยใช้ ร้อยละ 22.5 ห้องสมุดหรือห้องอเนกประสงค์ไม่เคยใช้ ร้อยละ 18.8

ความจำเป็นในการใช้ส่วนกลางนั้นที่จอดรถยังมีความจำเป็นมากที่สุด รองมา คือ ฟิตเนส สระว่ายน้ำ รถรับส่งจากสถานี ทางเดินเชื่อมต่อหรือทางเท้าที่สะดวก และสวนมีความจำเป็นมาก ส่วนพื้นที่ที่มีความจำเป็นปานกลาง ได้แก่ ร้านค้าใต้อาคาร ชานาและสตรีม ห้องซักรีด และร้านสะดวกซื้อ ส่วนห้องสมุดหรือห้องอเนกประสงค์นั้นเห็นว่ามีความจำเป็นค่อนข้างน้อย

3) สถานีกรุงธนบุรี

สถานีกรุงธนบุรีมีอาคารชุดพักอาศัยรวม 12 โครงการ เป็นโครงการอาคารพักอาศัยประเภทอาคาร Low-rise จำนวน 5 โครงการ ส่วนใหญ่จะอยู่จะอยู่บริเวณซอยเจริญนคร และอาคาร High-rise 7 โครงการ จะอยู่บริเวณติดถนนกรุงธนบุรี ราคาขายปัจจุบันอยู่ที่ประมาณ 70,000-120,000 บาท ผู้พักอาศัยอยู่ในช่วงอายุ 26-35 ปี ร้อยละ 42.1 รองมาเป็นช่วงอายุน้อยกว่า 25 ปี และ 46-55 ปี ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชน ร้อยละ 39.3 รองมาคือ ประกอบธุรกิจส่วนตัว และนักเรียน นักศึกษา ธรรมชาติของห้องชุดเป็นเจ้าของร้อยละ 75 และเป็นผู้เช่า ร้อยละ 16.4 ส่วนใหญ่เป็นห้องชุดแบบ 1 ห้องนอน มีจำนวนสมาชิกในห้องชุด 2-3 คน ร้อยละ 56 และ 1 คน ร้อยละ 37 ส่วนประเภทบุคคลที่อาศัยร่วมกันนอกจากอยู่คนเดียวแล้วก็จะเป็นครอบครัวและคู่สมรสทั้งมีและไม่มีบุตร ผู้พักอาศัยที่ไม่มีรถยนต์ส่วนตัว ร้อยละ 17.1 ผู้พักอาศัยที่มีรถยนต์ส่วนตัว 1 คัน ร้อยละ 40.7 และ 2 คันขึ้นไป ร้อยละ 42.1 ผู้พักอาศัยอยู่ในอาคารชุดพักอาศัยทุกวันถึงร้อยละ 60 การเดินทางส่วนใหญ่ในวันทำงานจะใช้รถไฟถึงร้อยละ 69.3 ใช้รถยนต์เพียงร้อยละ 28.6 การเดินทางในวันหยุดใช้รถยนต์ร้อยละ 67.9 ส่วนรถไฟ 29.3 และผู้พักอาศัย เห็นว่า การใช้รถยนต์มีความจำเป็นถึงร้อยละ 74.3

ความถี่ในการใช้งานส่วนกลางและสิ่งอำนวยความสะดวกต่อสัปดาห์ พื้นที่ที่จอดรถมีการใช้งานมากที่สุด คือ มากกว่า 5 ครั้งต่อสัปดาห์ รองมา คือ สระว่ายน้ำ ร้านสะดวก และร้านค้าอื่น ๆ มีการใช้งานที่ 1-2 ครั้ง ค่อนไปทาง 3-4 ครั้ง ส่วนฟิตเนส ชานาและสตรีม และสวน มีการใช้งานอยู่ที่ 1-2 ครั้ง ค่อนไปทางนานนานครั้ง ส่วนห้องสมุดหรือห้องอเนกประสงค์ และห้องซักรีดนั้นมีการใช้งาน 1-2 ครั้ง ค่อนไปทางไม่เคยใช้เลย

ความจำเป็นในการใช้ส่วนกลางนั้น ที่จอดรถมีความจำเป็นมากที่สุด รองมาคือ ทางเดิน เชื่อมต่อหรือทางเท้าที่สะดวก ส่วนพื้นที่ที่เห็นว่ามีความจำเป็นมากที่สุด ได้แก่ พืตเนส สระว่ายน้ำ รถรับส่งจากสถานีและร้านสะดวกซื้อ และพื้นที่ที่มีความจำเป็นมากค่อนไปทางปานกลาง ได้แก่ สวน ห้องสมุดหรือห้องอเนกประสงค์ ห้องซักรีด และร้านค้าใต้อาคาร ส่วนอันดับสุดท้าย คือ ซาวน่าและสตรีมมีความจำเป็นปานกลางค่อนไปทางน้อย



บทที่ 6

การอภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาเรื่อง แนวทางการพัฒนาโครงการของผู้ประกอบการกับการใช้งานของผู้พักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส: กรณีศึกษา สถานีอ่อนนุช สถานีอารีย์ และสถานีกรุงธนบุรี สามารถแบ่งการอภิปรายผลและข้อเสนอแนะได้ ดังนี้

- 6.1 สรุปผลการวิจัย
- 6.2 อภิปรายผลการวิจัย
- 6.3 ข้อเสนอแนะ
- 6.4 ข้อเสนอแนะในงานวิจัยครั้งต่อไป

6.1 สรุปผลการวิจัย

ผู้ประกอบการอสังหาริมทรัพย์ที่พัฒนาโครงการอาคารชุดใกล้สถานีรถไฟฟ้าใน 3 สถานี ได้แก่ สถานีอ่อนนุช สถานีอารีย์ และสถานีกรุงธนบุรี ทั้ง 4 บริษัท มีแนวทางในการพัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยตามแนวรถไฟฟ้า สามารถสรุปเปรียบเทียบกันได้ ดังนี้

ตารางที่ 6.1 เปรียบเทียบแนวทางการพัฒนาโครงการของผู้ประกอบการทั้ง 4 บริษัท

ผู้ประกอบการ	การทำโครงการใกล้โรงไฟฟ้า	กลุ่มลูกค้า	การออกแบบและขนาดห้อง
1. บริษัท อนาคตา ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด(มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> - ทำโครงการใกล้สถานีรถไฟในระยะ 0-300 เมตร - ค่าเฉลี่ยปัจจุบัน 120 เมตร มีเป้าหมายให้ครบทุกสถานี - การพัฒนาโครงการใกล้โรงไฟฟ้าจะสามารถเปลี่ยนชีวิตคนเมืองให้ดีขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> - คนรุ่นใหม่เน้นความสะดวก ควบคุมค่าใช้จ่ายและเวลาได้ ดำเนินชีวิตแบบสบายๆ ใช้เงินอย่างชาญฉลาด - นักศึกษา ผู้ประกอบการและผู้ที่มีรายได้ปานกลาง ผู้ที่ต้องการความสะดวกในการเดินทาง 	<ul style="list-style-type: none"> - ทำห้องขนาดเล็กถึงเล็ก ทำวิจัยว่าสามารถอาศัยอยู่ได้ - ห้อง 21 ตารางเมตร เป็นห้องที่ขายดีที่สุด
2. บริษัท โนเบิล ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> - เลือกซื้อที่ดินที่ตั้งอยู่ในทำเลที่มีการคมนาคมสะดวกเพื่อประหยัดเวลาในการเดินทางมายังธุรกิจกลางเมือง และใกล้กับคอมมูนิตี้ มอลล์ - โครงการใกล้โรงไฟฟ้าราคาไม่ตก - โครงการแรกใกล้สถานีอาร์ทออบรับปรับทิศทางที่เนบบริเวนน์ ทำโครงการต่อๆไป 	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้ที่ต้องการที่อยู่อาศัยที่มีสไตล์ และมีเอกลักษณ์ สะท้อนถึงความเป็นตัวของตัวเอง มีระดับรายได้ปานกลางถึงสูงตั้งแต่ 60,000 บาทต่อเดือนขึ้นไป - กลุ่มลูกค้าที่มีอิทธิพลค่อนข้างมาก 	<ul style="list-style-type: none"> - ลูกค้าไม่ได้มีแผนที่จะอยู่ไปตลอดชีวิต ออกแบบห้องขนาดเล็ก พอคอรอบครัววัยก็ย้ายไปห้องชุดที่มีขนาดใหญ่ขึ้น
3. บริษัท แอสสิริ จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> - ตั้งอยู่ย่านชุมชน - คำนึงถึงกลุ่มลูกค้าส่วนใหญ่ของบริษัท - ใกล้รถไฟฟ้ามีโอกาสขายได้สูงกว่า - ปีที่เอสและแอสสิริร่วมทุนกัน ทำโครงการในระยะ 500 เมตรจากสถานีรถไฟฟ้า 	<ul style="list-style-type: none"> - ครอบคลุมทุกระดับ ตอบสนองความต้องการของลูกค้าแต่ละกลุ่มที่แตกต่างกัน 	<ul style="list-style-type: none"> - ราคาเป็นข้อจำกัดในการพัฒนาโครงการ - เหมือนกัน คือ องค์ประกอบของการใช้งานในห้องพัก คือ นอน, ตื่น, อาบน้ำและทานอาหารแตกต่างกันที่ความสวยงามและพื้นที่การใช้งาน ราคาเป็นข้อจำกัด
4. บริษัท ฟายนี่ 22 หรือเพอร์ดีส์ จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> - ดูทำเลแหล่งงาน คอมมูนิตี้มอลล์ และตลาด - การเดินทางสะดวกสบาย - ซื้อที่ดินในซอยย่อยเนื่องจากเป็นรายเล็ก และพัฒนาอาคารชุดพักอาศัยขนาดเล็กแทน 	<ul style="list-style-type: none"> - ลูกค้าที่อยู่อาศัยจริง ต้องการคุณภาพ ไม่แออัด ไม่แย่งที่จอดรถ มีสระว่ายน้ำ สบและไม่ต้องการเสียดังเช่น เสียงของรถไฟที่วิ่งผ่าน 	<ul style="list-style-type: none"> - เน้นพัฒนาไปให้ผู้ที่อยู่จริงมากกว่า โครงการชอยอริยี่มีห้องชุด 1-3 ห้องนอน รายใหญ่มีห้องชุด 1 หรือ 1 ห้องนอนมากกว่า ราคาใกล้เคียง

ตารางที่ 6.2 เปรียบเทียบแนวทางการพัฒนาโครงการของผู้ประกอบการทั้ง 4 บริษัท

ผู้ประกอบการ	การใช้รถยนต์ส่วนตัวและที่จอดรถ	สิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ส่วนกลาง
1. บริษัท อมรินทร์ ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด(มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> - ระยะเวลาในการเดินทางของคนที่อยู่อาศัยในเมืองใน 1 ปี จะสูญเสียไป 44 วันกับการจราจรติดขัด - การมาใช้รถไฟฟ้าแทนรถยนต์จึงน่าจะตอบโจทย์มากที่สุด - เชื่อว่าอนาคตจะใช้ระบบขนส่งมวลชนมากยิ่งขึ้น เพื่อเดินทางระหว่างที่อยู่อาศัยกับที่ทำงาน 	<ul style="list-style-type: none"> - เพิ่มพื้นที่ส่วนกลางด้านนอกให้มากขึ้น
2. บริษัท โนเบิล ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> - คนรุ่นใหม่ใช้รถลดลง ใช้รถไฟฟ้ามากขึ้น เพราะกะทันหันเวลาในการเดินทางได้ สะดวกมากกว่าไม่ต้องเสียเวลาไปกับจราจรที่ติดขัด แต่จำเป็นต้องมีการอยู่ - ผู้พักอาศัยอยู่จริงมีไม่ถึงร้อยละ 80 ของจำนวนยูนิตทั้งหมดทำให้จำนวนที่จอดรถไม่ได้อยู่ใช้งานหมด 	<ul style="list-style-type: none"> - การเชื่อมทางกับสถานี ถ้าเป็นโครงการใหญ่คุ้มกับลงทุนก็ทำ แต่ต้องออกแบบให้ดี เพราะ ความเป็นส่วนตัวนี่เอง
3. บริษัท แอสเสริ จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> - ระบบรถไฟฟ้ายังไม่ได้ครอบคลุมทุกพื้นที่ ผู้พักอาศัยมีรถไฟฟ้าเพื่อเอื่อยยาทางจิตใจ และเป็นตัวเลือกในการเดินทาง อาจมีส่วนหนึ่งใช้รถไฟฟ้า แต่ถึงแม้จะใช้รถไฟฟ้าในการทำงานก็ยังมีรถยนต์ส่วนตัวด้วย - ถ้าบริษัททำโครงการที่มีราคาค่อนข้างสูงก็ต้องมีที่จอดรถมากตามไปด้วย การมีที่จอดรถ 1 ต่อ 1 เป็นจุดขายได้ แต่ราคาก็ต้องเพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วย เพราะต้องเสียพื้นที่ไปเป็นที่จอดรถ 	<ul style="list-style-type: none"> - การเชื่อมกับรถไฟฟ้าไปที่อยู่อาศัยเป็นสิ่งที่ไม่อนุญาตให้ทำ ยกเว้นว่ามีพื้นที่เชิงพาณิชย์กรรม - ห้องที่มีราคาสูง ส่วนกลางก็จะยิ่งมากกว่าและออกแบบสวยกว่า
4. บริษัท ฟายน์ 22 พร็อพเพอร์ตี้ส์ จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> - จากพฤติกรรมของคนไทย ถ้าเป็นอาคารชุดพักอาศัยที่ไม่มีที่จอดรถจะขายได้ยากกว่า ผู้ประกอบการรายใหญ่ ทำโครงการขนาดใหญ่กว่า ลดที่จอดรถได้มากกว่าผู้ประกอบการรายย่อย 	<ul style="list-style-type: none"> - แก้ปัญหาไม่ติดรถไฟฟ้าด้วยการมีรถรับส่งสถานี

อาคารชุดพักอาศัยแบ่งตามระดับราคาขาย สถานีอารีย์มีราคาขายเฉลี่ยต่อตารางเมตรสูงที่สุดเมื่อเทียบกับอีกสองสถานี รองลงมาคือ สถานีอ่อนนุชที่อยู่ไม่ไกลจากสุขุมวิทตอนต้น ซึ่งเป็นแหล่งงาน และสุดท้าย คือ สถานีกรุงธนบุรี ที่อยู่ในฝั่งธนบุรีแต่ไม่ไกลจากแหล่งงานและย่านธุรกิจอย่างสีลมและสาทร เนื่องจากสถานีอารีย์อยู่ใกล้เมืองมากกว่า เป็นแหล่งชุมชนผู้ดีเก่า เป็นแหล่งงานและย่านราชการ ทำให้อาคารชุดพักอาศัยบริเวณนี้ส่วนใหญ่จะเป็นอาคารชุดพักอาศัยประเภท Low-rise เนื่องจากยังเป็นการจัดสรรที่ดินรูปแบบเดิมและตั้งอยู่ในซอยย่อย สถานีอารีย์จึงมีผลการวิจัยที่ค่อนข้างแตกต่างกับอีกสองสถานี ส่วนสถานีอ่อนนุชนั้นก็เป็นย่านที่อยู่อาศัยเดิมเช่นกัน เป็นแหล่งชุมชน มีสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่ครบครัน ทำให้ส่วนใหญ่จะเป็นอาคารชุดพักอาศัยประเภท Low-rise มากกว่าเช่นกัน และสุดท้ายสถานีกรุงธนบุรีนั้นมีการพัฒนาพื้นที่ติดถนนใหญ่ตามแนวรถไฟฟ้า ทำให้มีโครงการอาคารชุดพักอาศัยประเภท High-rise มากกว่า

จากผลการศึกษาในส่วนของผู้พักอาศัย พบว่า ในแต่ละสถานีที่เลือกเป็นกรณีศึกษา สถานีอารีย์จะมีความเป็นเมืองมากกว่าสถานีอ่อนนุชและสถานีกรุงธนบุรี มีผลการวิจัยที่ค่อนข้างแตกต่างกับอีก 2 สถานี โดยสามารถผลการวิจัยตามสถานี ได้ดังนี้

ตารางที่ 6.3 เปรียบเทียบข้อมูลทั่วไปของ 3 สถานี

ข้อมูลทั่วไป	สถานีอ่อนนุช	สถานีอารีย์	สถานีกรุงธนบุรี
1.จำนวนโครงการ	15 โครงการ • High-rise 6 โครงการ • Low-rise 9 โครงการ	17 โครงการ • High-rise 5 โครงการ • Low-rise 12 โครงการ	12 โครงการ • High-rise 7 โครงการ • Low-rise 5 โครงการ
2.ราคาขายต่อตารางเมตร (ณ ปัจจุบัน)	70,000-130,000 บาท	50,000-150,000 บาท	70,000-120,000 บาท

ตารางที่ 6.4 เปรียบเทียบข้อมูลทั่วไปของผู้พักอาศัยใน 3 สถานี

ผู้พักอาศัย	สถานีอ่อนนุช		สถานีอารีย์		สถานีกรุงธนบุรี	
		ร้อยละ		ร้อยละ		ร้อยละ
1.อายุ	• 26-35ปี	50.6	• 26-35ปี	52.5	• 26-35ปี	42.1
	• 36-45ปี	23.3	• 36-45ปี	20	• น้อยกว่า25ปี	27.9
	• น้อยกว่า25ปี	16.1	• น้อยกว่า25ปี	15	• 46-55 ปี	15
2.อาชีพ	• พนักงานบริษัทเอกชน	50	• พนักงานบริษัทเอกชน	35	• พนักงานบริษัทเอกชน	39.3
	• ผู้ประกอบธุรกิจส่วนตัว	22.2	• ผู้ประกอบธุรกิจส่วนตัว	32.5	• ผู้ประกอบธุรกิจส่วนตัว	23.6

ผู้พักอาศัย	สถานีอ่อนนุช		สถานีอารีย์		สถานีกรุงธนบุรี	
		ร้อยละ		ร้อยละ		ร้อยละ
	• นักเรียน นักศึกษา	12.8	• วิชาชีพอิสระ ข้าราชการ	10	• นักเรียน นักศึกษา	17.1
3.กรรมสิทธิ์	• เจ้าของ • เช่า	58.9 33.3	• เจ้าของ • เช่า	66.3 18.8	• เจ้าของ • เช่า	75 16.4
4.ชนิดของ ห้องพัก	• 1 ห้องนอน • 2 ห้องนอน • สตูดิโอ	59.4 19.4 18.3	• 1 ห้องนอน • 2 ห้องนอน • สตูดิโอ	53.8 27.5 17.5	• 1 ห้องนอน • 2 ห้องนอน • สตูดิโอ	62.1 21.4 15.7
5.จำนวนสมาชิก	• 2-3 คน • 1 คน	53 41	• 2-3 คน • 1 คน	70 23	• 2-3 คน • 1 คน	56 37
6.บุคคลที่อยู่ ร่วมกัน	• อยู่คนเดียว • คู่สมรสไม่มีบุตร • ครอบครัว	41 22 20	• ครอบครัว • อยู่คนเดียว • คู่สมรสมีบุตร	37 23 22	• อยู่คนเดียว • ครอบครัว • คู่สมรสไม่มีบุตร	37 31 15
7.จำนวนรถยนต์	• ไม่มี	21.7	• ไม่มี	17.5	• ไม่มี	17.1
8.วันที่อาศัยอยู่	• ทุกวัน	61.7	• ทุกวัน	70	• ทุกวัน	60
9.การเดินทาง วันทำงาน	• รถไฟฟ้า • รถยนต์	73.9 24.4	• รถไฟฟ้า • รถยนต์	48.8 42.5	• รถไฟฟ้า • รถยนต์	69.3 28.6
10.การเดินทาง วันหยุด	• รถยนต์ • รถไฟฟ้า	57.8 41.7	• รถยนต์ • รถไฟฟ้า	57.5 38.8	• รถยนต์ • รถไฟฟ้า	67.9 29.3
11.การใช้รถยนต์	• จำเป็น	68.3	• จำเป็น	83.8	• จำเป็น	74.3

ตารางที่ 6.5 เปรียบเทียบความถี่ในการใช้งานส่วนกลางและสิ่งอำนวยความสะดวกของ 3 สถานี

ความถี่การใช้ งานต่อสัปดาห์	สถานีอ่อนนุช		สถานีอารีย์		สถานีกรุงธนบุรี	
		ร้อยละ		ร้อยละ		ร้อยละ
1.ที่จอดรถ	• มากกว่า5ครั้ง • ไม่เคยใช้	41.7 15.6	• มากกว่า5ครั้ง • ไม่เคยใช้	58.8 3.8	• มากกว่า5ครั้ง • ไม่เคยใช้	45.7 7.9
2.สระว่ายน้ำ	• นานนานครั้ง • 1-2 ครั้ง	39.4 17.8	• นานนานครั้ง • มากกว่า5ครั้ง	31.3 18.8	• 1-2 ครั้ง • 3-4 ครั้ง	37.1 24.3
3.ฟิตเนส	• นานนานครั้ง • 1-2 ครั้ง	36.7 18.3	• นานนานครั้ง • 1-2 ครั้ง	36.7 18.3	• 1-2 ครั้ง • นานนานครั้ง	37.9 25
4.ชาน้ำและ สตรีม	• นานนานครั้ง • ไม่เคยใช้	27.2 22.8	• ไม่เคยใช้ • นานนานครั้ง	22.5 18.8	• 1-2 ครั้ง • นานนานครั้ง	24.3 22.9

ความถี่การใช้ งานต่อสัปดาห์	สถานีอ่อนนุช		สถานีอารีย์		สถานีกรุงธนบุรี	
		ร้อยละ		ร้อยละ		ร้อยละ
5.สวน	• นานนานครั้ง	28.3	• นานนานครั้ง	30	• 1-2 ครั้ง	29.3
	• 1-2 ครั้ง	22.2	• ไม่เคยใช้, 1-4 ครั้ง	11.3	• นานนานครั้ง	20.7
6.ห้องสมุด หรือห้อง อเนกประสงค์	• นานนานครั้ง	26.7	• ไม่เคยใช้	18.8	• 1-2 ครั้ง	38.6
	• ไม่เคยใช้	19.4	• 1-2 ครั้ง	16.3	• ไม่เคยใช้	15.7
7.ร้านสะดวกซื้อ	• มากกว่า5ครั้ง	17.2	• มากกว่า5ครั้ง	18.8	• 3-4 ครั้ง	23.6
	• 3-4 ครั้ง	14.4	• ไม่เคยใช้	10	• 1-2 ครั้ง	22.9
8.ร้านค้าอื่นๆ	• 1-2 ครั้ง	18.3	• มากกว่า5ครั้ง	12.5	• 1-2 ครั้ง	26.4
	• 3-4 ครั้ง	14.4	• ไม่เคยใช้	15	• 3-4 ครั้ง	16.4
9.ห้องซักรีด	• ไม่เคยใช้	27.2	• ไม่เคยใช้	26.3	• 1-2 ครั้ง	30
	• 1-2 ครั้ง	21.7	• นานนานครั้ง	12.5	• ไม่เคยใช้	20

ตารางที่ 6.6 เปรียบเทียบความจำเป็นของส่วนกลางและสิ่งอำนวยความสะดวกของ 3 สถานี

พื้นที่จำเป็น ภายในโครงการ	สถานีอ่อนนุช		สถานีอารีย์		สถานีกรุงธนบุรี	
		ร้อยละ		ร้อยละ		ร้อยละ
1.ทางเดินเชื่อม จากสถานีหรือ ทางเท้า	• มากที่สุด	35.6	• มากที่สุด	35	• มากที่สุด	41.4
	• ปานกลาง	24.4	• มาก	27.5	• มาก	32.1
2.รถรับส่งจาก สถานี	• มาก	39.4	• มากที่สุด	35	• มาก	46.4
	• มากที่สุด	31.7	• มาก	30	• มากที่สุด	33.6
3.ที่จอดรถ	• มากที่สุด	47.2	• มากที่สุด	66.3	• มากที่สุด	51.4
	• มาก	28.9	• มาก	31.3	• มาก	35.7
4.ร้านค้าได้ อาคาร(คอมมูนิตี้ มอลล์ขนาดเล็ก)	• ปานกลาง	31.1	• ปานกลาง	43.8	• มาก	34.3
	• มาก	26.7	• น้อย	20	• ปานกลาง	32.1
5.ร้านสะดวกซื้อ	• มาก	34.4	• ปานกลาง	28.8	• มาก	35
	• มากที่สุด	32.8	• มากที่สุด	22.5	• มากที่สุด	35
6.สระว่ายน้ำ	• มาก	37.8	• มากที่สุด	52.5	• มาก	49.3
	• มากที่สุด	32.8	• มาก	31.3	• มากที่สุด	30
7.ฟิตเนส	• มากที่สุด	37.2	• มากที่สุด	55	• มาก	50.7
	• มาก	34.4	• มาก	27.5	• มากที่สุด	29.3

พื้นที่จำเป็น ภายในโครงการ	สถานีอ่อนนุช		สถานีอารีย์		สถานีกรุงธนบุรี	
		ร้อยละ		ร้อยละ		ร้อยละ
8.ชานาและ สตรีม	• ปานกลาง • มาก	40.6 21.1	• ปานกลาง • น้อย	36.3 18.8	• ปานกลาง • มาก	45 32.1
9.สวน	• มาก • มากที่สุด	36.7 27.8	• มาก • ปานกลาง	31.3 26.3	• มาก • ปานกลาง	49.3 29.3
10.ห้องสมุดหรือ ห้อง อเนกประสงค์	• มาก • ปานกลาง	40.6 31.7	• น้อย • มาก/ปานกลาง	27.5 26.3	• มาก • ปานกลาง	45 35
11.ห้องซักรีด	• มากที่สุด • มาก	34.4 28.9	• ปานกลาง • น้อย	32.5 22.5	• มาก • ปานกลาง	42.1 35

1) เปรียบเทียบข้อมูลทั่วไปของผู้พักอาศัยของทั้ง 3 สถานี

ผู้พักอาศัยส่วนใหญ่ทั้ง 3 สถานี จะอยู่ในช่วงอายุ 26-35 ปี สถานีอ่อนนุชกับสถานีอารีย์ เหมือนกัน คือ อันดับสองเป็นช่วงอายุ 36-45 ปี และอันดับสามคือช่วงอายุน้อยกว่า 25 ปี แต่ใน สถานีกรุงธนบุรีผู้พักอาศัยอันดับสองเป็นช่วงอายุ 25 ปี และอันดับสามคือช่วงอายุ 46-55 ปี เมื่อเทียบกับบุคคลที่อาศัยอยู่ร่วมกัน ส่วนใหญ่นั้นจะอยู่กัน 2-3 คนมากกว่าอยู่คนเดียว ในสถานีอ่อนนุช และสถานีกรุงธนบุรีจะมีสัดส่วนการพักอาศัยอยู่คนเดียวมากที่สุด รองมาในสถานีอ่อนนุช คือ อาศัย อยู่กับคู่สมรสแต่ยังไม่มีบุตร และครอบครัวที่ไม่ใช่คู่สมรส ส่วนสถานีกรุงธนบุรี อันดับสองจะอยู่เป็น ครอบครัว และคู่สมบุตรมีบุตรและไม่มีบุตรในสัดส่วนเท่าๆกัน ส่วนสถานีอารีย์นั้นจะอยู่กันเป็น ครอบครัวมากที่สุด และอยู่คนเดียวกับอยู่กับคู่สมรสและมีบุตรในสัดส่วนที่เท่าๆกัน อาชีพของผู้พัก อาศัยส่วนใหญ่จะเป็นพนักงานบริษัท แต่สถานีอารีย์จะมีผู้ประกอบการธุรกิจส่วนตัวเกือบจะเท่ากับ พนักงานบริษัท คือ ร้อยละ 32.5 และ 35 ตามลำดับ นอกจากนี้อันดับสามยังเป็นผู้ประกอบวิชาชีพ อิสระและข้าราชการ เนื่องจากบริเวณอารีย์นั้นเป็นย่านแหล่งงานรวมไปถึงหน่วยงานราชการต่างๆ ต่างจากอีกสองสถานีที่อันดับสามเป็นนักเรียน นักศึกษา ธรรมเนียมของห้องพัสดุส่วนของเจ้าของ มากกว่าผู้เช่าอยู่มากกว่า สถานีอ่อนนุชจะมีผู้เช่ามากกว่าอีกสองสถานี แต่อยู่ในสัดส่วนเพียงร้อยละ 33.3 ส่วนกรุงธนบุรีและอารีย์มีสัดส่วนผู้เช่าเพียงร้อยละ 16.4 และ 18.8 ตามลำดับ

สถานีอ่อนนุชนั้นมีผู้ที่ไม่มียานยนต์มากที่สุด แต่อยู่ในสัดส่วนที่ไม่มากเพียงร้อยละ 21.7 เท่านั้น ผู้พักอาศัยส่วนใหญ่ยังมีรถยนต์อยู่และพักอยู่ในอาคารชุดใกล้สถานีรถไฟฟ้าทุกวัน สถานีอารีย์ จะมีความแตกต่างกับอีกสองสถานี คือ การเดินทางในวันทำงานจะมีการใช้รถไฟฟ้าและรถยนต์ เท่าๆกันอยู่ที่ร้อยละ 48.8 และ 42.5 ส่วนสถานีอ่อนนุชและสถานีกรุงธนบุรีนั้นมีการใช้งานรถไฟฟ้า มากกว่ารถยนต์ โดยสถานีอ่อนนุชมีผู้ใช้รถไฟฟ้าในวันทำงานถึงร้อยละ 73.9 ในวันหยุดทั้ง 3 สถานี

จะใช้รถยนต์มากกว่ารถไฟฟ้า และเห็นตรงกันว่ารถยนต์มีความจำเป็นอยู่มาก ถึงแม้จะย้ายมาอยู่ในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟแล้วก็ตาม โดยสถานีอารีย์มีส่วนผู้ที่เห็นว่ามีค่าจำเป็นมากที่สุด เพราะต้องใช้เดินทางออกนอกเส้นทางรถไฟ

2) เปรียบเทียบการใช้งานและความจำเป็นของส่วนกลางและสิ่งอำนวยความสะดวกภายในโครงการของทั้ง 3 สถานี

ที่จอดรถเป็นพื้นที่ที่มีการใช้งานมากที่สุดในทั้ง 3 สถานี โดยเฉพาะสถานีอารีย์และผู้ที่ไม่ได้ใช้งานมีน้อยมาก สอดคล้องกับผลการศึกษาในเรื่องพฤติกรรมการเดินทางในวันทำงาน และสอดคล้องกับปัญหาหลักที่พบภายในโครงการ คือ ที่จอดรถไม่เพียงพอ ส่วนพื้นที่ที่มีการใช้งานรองลงมา คือ ร้านสะดวกซื้อ พื้นที่ส่วนกลางอื่นๆ พบว่า สถานีกรุงธนบุรีมีการใช้งานพื้นที่ส่วนกลางมากกว่าอีกสองสถานี คือ สระว้ายน้ำ ฟิตเนส ร้านค้า สวน ชาน้ำ สตรีม ห้องสมุดหรือห้องอเนกประสงค์ และห้องซักรีดมีการใช้งานเฉลี่ยอยู่ที่ประมาณ 1-2 ครั้งต่อสัปดาห์ รองลงมาคือสถานีอ่อนนุช ที่มีการใช้งานร้านค้า สระว้ายน้ำ ฟิตเนส และสวนอยู่ที่ประมาณ 1-2 ครั้งต่อสัปดาห์ ส่วนชาน้ำ สตรีม, ห้องสมุดหรือห้องอเนกประสงค์ ใช้งานนานานครั้ง ส่วนสถานีอารีย์นั้นมีความถี่ในการใช้งานพื้นที่ต่างๆน้อยกว่า 2 สถานี สระว้ายน้ำ ฟิตเนส และสวนนั้นมีการใช้งานนานๆครั้ง ส่วนชาน้ำ สตรีม ห้องสมุดหรือห้องอเนกประสงค์ ร้านค้า และห้องซักรีดนั้น ผู้พักอาศัยบางส่วนไม่เคยใช้งานเลย เมื่อมาดูในเรื่องของความจำเป็นของพื้นที่ส่วนกลาง ที่จอดรถยังมีความจำเป็นมากที่สุด สอดคล้องกับการใช้งานที่มากที่สุดที่สุดในทั้ง 3 สถานี รองลงมาคือทางเท้าหรือทางเดินเชื่อมต่จากรถไฟฟ้า ในสถานีอารีย์ที่ผู้ใช้งานส่วนกลางที่ค่อนข้างน้อย ให้ความสำคัญกับสระว้ายน้ำและฟิตเนสที่คิดว่ามีความจำเป็นมากที่สุด ส่วนพื้นที่อื่นๆ ได้แก่ ร้านค้า ร้านสะดวกซื้อ ชาน้ำและสตรีม มีความจำเป็นปานกลาง ส่วนห้องสมุดหรือห้องอเนกประสงค์มีความจำเป็นน้อย สถานีอ่อนนุชนั้นฟิตเนสมีความจำเป็นมากที่สุดเช่นเดียวกับสถานีอารีย์ ส่วนพื้นที่ส่วนกลางอื่นๆ ผู้พักอาศัยเห็นว่า มีความจำเป็นมาก ยกเว้นชาน้ำและสตรีมมีความจำเป็นปานกลางเช่นเดียวกับสถานีกรุงธนบุรี ซึ่งนอกจากนั้นแล้วส่วนใหญ่จะเห็นว่าส่วนกลางมีความจำเป็นมากเช่นเดียวกับสถานีอ่อนนุช

3) ปัจจัยในการเลือกพักอาศัย

ปัจจัยในการเลือกพักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟของทั้ง 3 สถานี อันดับหนึ่ง คือ การที่โครงการตั้งอยู่ใกล้สถานีรถไฟ อันดับสอง คือ การคมนาคมที่สะดวก และอันดับสาม คือ ทำเลที่ตั้งใกล้ที่ทำงานหรือที่เรียน โดยที่ 3 อันดับแรกนั้นจะเป็นเรื่องของทำเลที่ตั้งเป็นหลัก รวมถึงระบบคมนาคมขนส่งและการเดินทาง ส่วนด้านของผลิตภัณฑ์นั้นจะอยู่อันดับรองลงมา ได้แก่ อันดับสี่ คือ ราคาที่เหมาะสม อันดับห้า คือ ใกล้กับสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ อันดับหก คือ สิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน อันดับเจ็ด คือ สภาพแวดล้อมและส่วนกลาง อันดับแปด คือ รูปแบบพื้นที่ใช้สอย อันดับเก้า คือ การออกแบบอาคาร อันดับสิบ คือ ใกล้กับที่อยู่อาศัยเดิม และอันดับ

สุดท้าย คือ ชื่อเสียงของผู้ประกอบการ เนื่องจากการสอบถามผู้ที่พักอาศัยจริงจึงจะเห็นว่า ผู้พักอาศัยส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับเรื่องทำเลที่ตั้งและการเดินทางที่สะดวกสบาย มากกว่าด้านของผลิตภัณฑ์และชื่อเสียงของผู้ประกอบการ

เมื่อเปรียบเทียบระหว่างแนวทางการพัฒนาโครงการของผู้ประกอบการกับการใช้งานของผู้พักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสแล้ว พบว่า ทำเลที่ตั้งที่อยู่ใกล้กับรถไฟฟ้าเป็นตัวเลือกที่ดีในการพัฒนาโครงการของผู้ประกอบการ และผู้พักอาศัยในโครงการอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าเองก็ให้ความสำคัญกับทำเลที่ตั้งที่อยู่ใกล้รถไฟฟ้ามาเป็นอันดับแรกเช่นกัน แต่ถึงแม้ว่าจะเลือกโครงการจากการตั้งอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า รถไฟฟ้าก็ยังเป็นเพียงตัวเลือกหนึ่งในการเดินทางที่จะช่วยให้การใช้ชีวิตสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในวันทำงาน ตั้งแต่วันจันทร์ถึงวันศุกร์ ถึงอย่างไรก็ตามการใช้รถยนต์ก็ยังคงมีความจำเป็นอยู่มากเช่นกัน เนื่องจากในปัจจุบันระบบรถไฟฟ้าของประเทศไทยยังไม่ได้ครอบคลุมทั่วถึงเท่าไรนัก ผู้พักอาศัยยังมีความจำเป็นในการใช้รถยนต์ส่วนตัวเดินทางออกนอกเส้นทางรถไฟฟ้าอยู่ นอกจากนี้การผลการศึกษาในส่วนของผู้พักอาศัย เรื่องของการใช้งานส่วนกลางจะพบว่า ผู้พักอาศัยในแต่ละสถานีมีการใช้งานพื้นที่ส่วนกลางอื่นๆ นอกเหนือจากที่จอดรถ และร้านสะดวก ค่อนข้างน้อยและบางพื้นที่นั้นมีผู้พักอาศัยบางส่วนที่ไม่เคยใช้งานเลย ต่างจากที่ผู้ประกอบการพัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าด้วยการลดพื้นที่ห้องพักอาศัยลง เนื่องจากราคาต่อตารางเมตรนั้นค่อนข้างสูง จากลดพื้นที่ห้องพักอาศัยลงจะสามารถทำให้ผู้บริโภคสามารถซื้อได้ และหันไปเพิ่มพื้นที่ส่วนกลางที่มากขึ้นแทน แต่ถึงอย่างไรก็ตามแม้ว่าจะมีการใช้งานส่วนกลางที่น้อย แต่ผู้พักอาศัยก็ยังเห็นว่าพื้นที่ส่วนกลางต่างๆ เช่น สระว่ายน้ำน้ำหรือฟิตเนสนั้น ยังให้ความสำคัญมากเกินกว่าการใช้งานจริง

ตารางที่ 6.7 ตารางสรุปผลการศึกษาเปรียบเทียบระหว่างผู้ประกอบการและผู้พักอาศัย

หัวข้อ	ผู้ประกอบการ	ผู้พักอาศัย
1.โครงการตั้งอยู่ใกล้รถไฟฟ้า	- โครงการที่ตั้งอยู่ใกล้รถไฟฟ้ามีโอกาสขายได้มากกว่า	- โครงการที่ตั้งอยู่ใกล้รถไฟฟ้าราคาจะไม่ตก - เดินทางได้สะดวก
2.การใช้รถยนต์หรือรถไฟฟ้า	- เชื่อว่าอนาคตจะใช้ระบบขนส่งมวลชนมากยิ่งขึ้น เพื่อเดินทางระหว่างที่อยู่อาศัยกับที่ทำงาน	- ใช้รถไฟฟ้าในวันทำงาน - ใช้รถยนต์ในวันหยุด
3.ที่จอดรถ	- ผู้ประกอบการรายใหญ่ให้ที่จอดรถน้อยสุดอยู่ที่ร้อยละ 39 ของจำนวนยูนิตทั้งหมด	- มีปัญหาที่จอดรถไม่เพียงพอถึงแม้จะใช้รถไฟฟ้าแต่ก็ยังจำเป็นต้องมีรถยนต์อยู่

หัวข้อ	ผู้ประกอบการ	ผู้พักอาศัย
	- ที่จอดรถเพียงพอ เพราะผู้อยู่อาศัยไม่ได้อยู่เต็มทุก ห้อง	- บางครอบครัวมีรถยนต์ส่วนตัว มากกว่า 1 คัน - ผู้พักอาศัยที่ไม่มีรถมีเพียงร้อยละ 17-22
4. พื้นที่ส่วนกลาง	- พื้นที่ส่วนกลางมากขึ้น	- พื้นที่ส่วนกลางมีผู้น้อย - ค่าส่วนกลางสูงเกินไป
5. ห้องพักอาศัย	- ลดขนาดห้องให้เล็กลง เพื่อให้ ผู้บริโภครู้สึกสามารถซื้อได้	- ส่วนใหญ่พักอยู่ 2-3 คน และ พักอาศัยทุกวัน - ใช้เวลาอยู่ในห้องมากกว่าใช้ พื้นที่ส่วนกลาง

6.2 อภิปรายผลการวิจัย

จากการศึกษาเรื่อง แนวทางการพัฒนาโครงการของผู้ประกอบการกับการใช้งานของผู้พักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส: กรณีศึกษา สถานีอ่อนนุช สถานีอารีย์ และสถานีกรุงธนบุรี สามารถอภิปรายผลการวิจัยโดยแบ่งแยกประเภทแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องได้ดังนี้

6.2.1 แนวความคิดของผู้ซื้ออาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้า

จากงานวิจัยเรื่องปัจจัยในการตัดสินใจซื้อห้องชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้า^{30,31} ทำเลที่ตั้งเป็นปัจจัยในการตัดสินใจซื้อที่อยู่อาศัยยังคงใช้ได้เสมอมา ทั้งทำเลที่ตั้งที่ใกล้รถไฟฟ้าและใกล้แหล่งงานเป็นหลัก ซึ่งทำเลที่ตั้งใกล้สถานีรถไฟฟ้านั้นเป็นปัจจัยหลักทั้งของผู้ประกอบการในการเลือกพัฒนาโครงการและผู้พักอาศัยในการเลือกอาคารชุดพักอาศัย สอดคล้องกับเกณฑ์ในการเลือกซื้ออสังหาริมทรัพย์ของ รศ.มานพ พงศทัต คือ สิ่งสำคัญในการเลือก 3 ประการ คือ ที่ตั้ง ราคา คุณภาพ และสิ่งอำนวยความสะดวก แต่จากงานวิจัยของกรกฎ พบว่า ปัจจัยการด้านกายภาพอันดับแรก คือ พื้นที่ส่วนกลางที่จัดเป็นระบบ รองมาคือ ปัจจัยด้านสินค้า คือ รูปแบบของห้องและด้านทำเลที่ตั้ง ซึ่ง

³⁰ กรกฎ กุฎิศรี, “ปัจจัยในการตัดสินใจซื้อห้องชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้า : กรณีศึกษา โครงการ ไอดีโอ มิกซ์ พลอยอิน และ ไอดีโอ คิว พญาไท,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาเอกพัฒนศาสตรมหาบัณฑิต สถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2553).

³¹ บุศรินทร์ รุ่งรัตนกุล, “เหตุจูงใจในการตัดสินใจซื้อห้องชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้า : กรณีศึกษา โครงการ ซิตี้โฮม รัชดา และ ซิตี้โฮม สุขุมวิท,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาเอกพัฒนศาสตรมหาบัณฑิต สถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2549).

แตกต่างจากผลการศึกษางานวิจัยนี้ เพราะ ผู้พักอาศัยเลือกพักอาศัยจากปัจจัยด้านทำเลที่ตั้งมาเป็นอันดับแรก อันดับสองคือ การคมนาคมที่สะดวก และอยู่ใกล้ที่ทำงานหรือที่เรียน ซึ่งเป็นเรื่องของทำเลที่ตั้งและการเดินทางที่สะดวกเป็นหลัก ส่วนปัจจัยด้านสินค้าและส่วนกลางนั้น อยู่ในอันดับกลางๆ ซึ่งส่วนใหญ่ผู้ที่ซื้อจากงานวิจัยก่อนหน้านี้จะเป็นการซื้อเพื่อลงทุน ทั้งเพื่อปล่อยเช่าและเป็นทรัพย์สิน กับเพื่อเป็นการเก็งกำไร มากกว่าการอยู่เอง พอมาสอบถามกับผู้พักอาศัยจริงเมื่อโครงการสร้างเสร็จแล้วจึงพบว่า กลุ่มผู้พักอาศัยอยู่จริงเลือกที่จะซื้อโครงการหรือเช่าจากทำเลที่ตั้งมาที่สะดวกมาเป็นอันดับแรก และจากงานวิจัยของบุศรินทรที่พบว่า ปัจจัยการตัดสินใจซื้อ 3 ลำดับแรกคือ ทำเล, ที่ตั้ง และ ชื่อเสียงผู้ประกอบการ ซึ่งกลุ่มผู้ตัดสินใจซื้อโครงการส่วนใหญ่ ไม่ได้ซื้อเพื่ออยู่อาศัยเองเช่นกัน แต่ซื้อเพื่อการลงทุน ชื่อเสียงของผู้ประกอบการจึงอยู่ในอันดับแรกๆ ต่างจากงานวิจัยครั้งนี้ที่พบว่า ชื่อเสียงของผู้ประกอบการมาเป็นอันดับท้ายสุด เนื่องจากผู้พักอาศัยส่วนใหญ่เป็นเจ้าของและผู้อยู่อาศัยเอง การเลือกซื้ออาคารชุดพักอาศัยจึงให้ความสำคัญไปที่ทำเลที่ตั้งโครงการที่สะดวกมากกว่า สอดคล้องกับสัมภาษณ์บริษัท ฟายน์โฮมซึ่งเป็นผู้ประกอบการรายย่อย พบว่า ผู้ที่พักอาศัยจริงนั้นจะให้ความสำคัญในเรื่องทำเลและคุณภาพมากกว่า ทำให้ผู้ประกอบการรายย่อยจึงสามารถนำจุดนี้มาพัฒนาโครงการแข่งกับรายใหญ่ได้ โดยเน้นที่คุณภาพเพื่อผู้อยู่อาศัยจริงมากกว่าการซื้อเพื่อลงทุน

6.2.2 แนวความคิดพฤติกรรมของผู้ซื้ออาคารชุดในเมือง

ประเภทของผู้ซื้ออาคารชุดแยกประเภทคนที่ซื้ออาคารชุดในเมือง หรือ ซิตี้คอนโด³² ที่สอดคล้องกับผลของงานวิจัยครั้งนี้ คือ คนที่มีบ้านอยู่แล้วแต่อยากซื้ออาคารชุดในเมืองไว้เป็นบ้านหลังที่สอง เนื่องจากผลการวิจัยพบว่า ผู้ที่พักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้า มีที่อยู่อื่นอีกถึงร้อยละ 79.5 และส่วนใหญ่เป็นบ้านเดี่ยว อาคารชุดพักอาศัยในเมืองและอยู่ใกล้รถไฟฟ้า จึงเหมาะกับชีวิตคนรุ่นใหม่ ซึ่งจากผลการวิจัย พบว่า ส่วนใหญ่ผู้พักอาศัยจะมีช่วงอายุ 26-35 ปี ซึ่งก็อยู่ในช่วงคนรุ่นใหม่ที่จะเริ่มจะสามารถผ่อนอาคารชุดได้และไม่อยากเช่าห้องอยู่ ถ้าผ่อนคนเดียวไม่ไหวก็ช่วยกันผ่อน 2 คน ซึ่งก็สอดคล้องกับผู้พักอาศัยที่ส่วนใหญ่จะอยู่กัน 2-3 คนมากกว่าอยู่คนเดียว และอีกกลุ่มคนต่างจังหวัดที่มีบุตรหลานเข้ามาเรียนในกรุงเทพมหานครที่จะซื้อบ้านแถบชานเมืองก็เสียเวลาเดินทาง มีความต้องการอยู่อาศัยในเมืองมากกว่า ดังนั้นผู้ปกครองจากต่างจังหวัดรุ่นใหม่หรือนักธุรกิจต่างจังหวัดที่ต้องเข้ามาอยู่ในกรุงเทพมหานคร ก็สะดวกที่จะซื้ออาคารชุดในเมือง ที่อยู่ใจกลางเมือง และมีชีวิตเป็นคนเมือง ซึ่งจากผลการวิจัยก็พบว่า กลุ่มของนักเรียน นักศึกษานั้นอยู่ในอันดับต้นๆของกลุ่มผู้พักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าอีกด้วย

³² ภาณุพงษ์ ชินมหลวงศ์. 2555. "พฤติกรรมการใช้งานสิ่งอำนวยความสะดวกของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดพักอาศัย ระดับราคาปานกลาง ตามแนวรถไฟฟ้าใต้ดิน สายรัชดาภิเษก." (วิทยานิพนธ์ปริญญาเอกพัฒนศาสตร์มหาบัณฑิต สถาบันพัฒนศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย).

6.2.3 แนวความคิดพฤติกรรมของผู้พักอาศัยและการใช้งานพื้นที่ต่างๆภายในโครงการ

พฤติกรรมการเดินทางของผู้พักอาศัยยังมีความจำเป็นในการรถยนต์ส่วนตัว เนื่องจากระบบขนส่งมวลชนของประเทศไทยไม่ได้กระจายไปทั่วถึง สอดคล้องกับงานวิจัยที่สอบถามผู้ที่พักอาศัยเกี่ยวกับการใช้ที่จอดรถ³³ พบว่า ผู้ที่พักอาศัยที่อยู่ในอาคารชุดพักอาศัยตามแนวรถไฟฟ้าใช้บริการรถไฟฟ้า แต่ก็ยังใช้รถยนต์ส่วนตัวอยู่ และไม่ต้องการที่จะให้ลดพื้นที่จอดรถลง สอดคล้องกับงานวิจัยนี้ที่พบว่า ปัญหาที่จอดรถยังเป็นปัญหาหลัก ถึงแม้ว่าโครงการอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าแล้ว แตกต่างจากงานวิจัยของอนุเทพ³⁴ ที่พบว่า แนวโน้มผู้พักอาศัยในอาคารชุดที่ตั้งอยู่ในระยะเดินถึงสถานีรถไฟฟ้ามีความจำเป็นในการใช้รถยนต์น้อยกว่าอาคารชุดนอกระยะเดิน ไม่สอดคล้องกับผลการวิจัยนี้ เพราะจากผลการวิจัยถึงแม้จะใช้รถยนต์น้อยแต่ผู้พักอาศัยส่วนใหญ่ก็ยังจำเป็นต้องมีรถยนต์ส่วนตัวอยู่ ความสามารถในการเข้าถึงสถานีในคุณลักษณะทางด้านเศรษฐกิจและสังคม พบว่า ผู้เดินทางในครอบครัวที่ไม่มีรถยนต์ส่วนตัว มีการเดินทางเพื่อไปทำงานด้วยระบบขนส่งสาธารณะร้อยละ 58.5 ส่วนครอบครัวที่มีรถยนต์อย่างน้อย 1 คันขึ้นไป มีการใช้ระบบขนส่งสาธารณะลดลงเพียงร้อยละ 15.9 แต่ทั้งนี้ยังขึ้นอยู่กับปัจจัยอื่นด้วย เช่น ในเขตเมืองมีการจราจรหนาแน่น ผู้ใช้รถยนต์บางกลุ่มอาจเลือกใช้รถไฟฟ้า เพราะให้ความสะดวกรวดเร็วกว่า ซึ่งจะเห็นได้จากผลการวิจัยที่พบว่า ถึงแม้ผู้พักอาศัยจะมีรถอยู่แล้ว แต่ในวันทำงานก็ยังมียานใช้รถไฟฟ้าสูงเกินกว่าร้อยละ 50 อีกด้วย แต่พอถึงวันหยุดที่ต้องเดินทางออกนอกเส้นทางรถไฟฟ้า การใช้รถยนต์ส่วนตัวจึงยังคงมีความจำเป็นอยู่ ถึงแม้ในวันทำงานจะหันมาใช้รถไฟฟ้าแทนเพื่อหลีกเลี่ยงกับการจราจรที่ติดขัด

นอกจากนี้จากผลการวิจัยยังพบว่าปัญหาอันดับต้นๆที่พบภายในโครงการ คือ ค่าส่วนกลางที่สูงเกินไปและการบำรุงรักษาอาคารและสิ่งแวดล้อม ถึงแม้ว่า สระว่ายน้ำและพิตเนส มีการใช้งานที่ไม่มาก แต่ผู้พักอาศัยก็ยังเห็นว่ามีค่าจำเป็น จึงไม่สามารถตัดไปเพื่อลดค่าใช้จ่ายลงได้ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้งานสิ่งอำนวยความสะดวกของผู้พักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัย³⁵

³³ ฉัตรชัย ตั้งมหาสถิตกุล, “สภาพการใช้ที่จอดรถของอาคารชุดพักอาศัยที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ในแนวรถไฟฟ้า : กรณีศึกษา อาคารชุดพักอาศัยขนาดใหญ่บนถนนสุขุมวิท,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาเอกพัฒนศาสตร์มหาบัณฑิต สถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2553).

³⁴ อนุเทพ ศิริสิทธิ์, “พฤติกรรมการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่ตั้งอยู่ในและนอกระยะการเดินทางถึงสถานีรถไฟฟ้าสุทธินาร:กรณีศึกษา โครงการไลฟ์เอทสุทธินาร, โอวีรัชดา และรัชดาออร์คิด” (วิทยานิพนธ์ปริญญาเอกพัฒนศาสตร์มหาบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2554).

³⁵ ภาณุพงษ์ ชินมทวงศ์. 2555. “พฤติกรรมการใช้งานสิ่งอำนวยความสะดวกของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดพักอาศัย ระดับราคาปานกลาง ตามแนวรถไฟฟ้าใต้ดิน สายรัชดาภิเษก.” (วิทยานิพนธ์ปริญญาเอกพัฒนศาสตร์มหาบัณฑิต สถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย).

ที่พบว่า ผู้พักอาศัยมีความคิดเห็นว่า สิ่งอำนวยความสะดวกบางสิ่งมีความจำเป็นสำหรับผู้พักอาศัย แม้ว่าจะมีการใช้งานน้อยก็ตาม แต่เมื่อดูการให้ความสำคัญ ความพึงพอใจ การยินดีจ่าย จะมีลำดับที่สูงกว่าการใช้งานจริง

6.3 ข้อเสนอแนะ

6.3.1 การใช้งานส่วนกลางหรือสิ่งอำนวยความสะดวกภายในโครงการที่ผู้ประกอบการเพิ่มขึ้นมาให้ แต่มีการลดพื้นที่ห้องพักอาศัยลง เพื่อให้ผู้บริโภครักษาสามารถซื้อได้ เนื่องจากราคาต่อตารางเมตรของอาคารชุดพักอาศัยใกล้รถไฟฟ้านั้นจะมีราคาค่อนข้างสูง ยิ่งทำโครงการที่มีราคาสูงจะยิ่งต้องมีพื้นที่ส่วนกลางที่เพิ่มมากขึ้นไปด้วย จากผลการวิจัย พบว่า ผู้พักอาศัยมีการใช้งานพื้นที่ส่วนกลางค่อนข้างน้อย โดยเฉพาะสถานีอารีย์ที่มีอาคารชุดพักอาศัยราคาค่อนข้างสูงกว่าอีกสองสถานี พื้นที่ส่วนกลางส่วนใหญ่ผู้พักอาศัยมีการใช้งานน้อยมาก บางพื้นที่แทบจะไม่เคยใช้งานเลย แต่ผู้พักอาศัยก็ยังเห็นว่าพื้นที่ส่วนกลางนั้นๆ จำเป็นจะต้องมีในโครงการ โดยเฉพาะสระว่ายน้ำและฟิตเนส ซึ่งผู้ประกอบการควรมีการแก้ไขปัญหาการใช้งานที่ไม่คุ้มค่ากับการใช้งาน และปัญหาค่าส่วนกลางที่สูงด้วยการปรับเวลาการใช้ส่วนกลางให้สอดคล้องกับการใช้งานของผู้พักอาศัย หรือปรับลดพื้นที่ส่วนกลางที่ไม่จำเป็นลง เช่น ผู้พักอาศัยส่วนใหญ่เป็นพนักงานบริษัท การเปิดใช้งานในเวลาทำงานอาจจะไม่ได้มีผู้ใช้งานมากนัก ทั้งนี้ผู้พักอาศัยในแต่ละโครงการแต่ละสถานีมีความแตกต่างกัน จึงควรเก็บข้อมูลกลุ่มลูกค้าก่อนเพื่อปรับเปลี่ยนหรือหรือช่วงเวลาการใช้งานส่วนกลางให้เหมาะสม เพราะพื้นที่ส่วนกลางบางพื้นที่ถึงแม้จะมีผู้ใช้งานไม่มาก แต่เป็นส่วนหนึ่งในการตัดสินใจเลือกซื้อโครงการอีกด้วย

6.3.2 ผู้พักอาศัยถึงแม้จะอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าและรถไฟฟ้าเป็นปัจจัยหลักในการเลือกที่อยู่อาศัย โดยเฉพาะสถานีอารีย์ที่นอกจากจะใกล้รถไฟฟ้าแล้วยังอยู่ไม่ไกลจากแหล่งงาน ผู้พักอาศัยส่วนใหญ่จึงเลือกที่จะใช้รถยนต์ส่วนตัวในสัดส่วนที่เท่าๆกับรถไฟฟ้า ส่วนอีกสองสถานีถึงแม้จะมีการใช้รถไฟฟ้ามากกว่ารถยนต์ส่วนตัว แต่รถยนต์มีความจำเป็นอยู่มาก เพราะในวันหยุดนั้นผู้พักอาศัยบางส่วนมีความจำเป็นจะต้องใช้รถยนต์ส่วนตัวในการเดินทางออกนอกเส้นทางรถไฟฟ้า ดังนั้นจึงไม่ควรปรับลดจำนวนที่จอดรถให้ลดลงเมื่อเป็นอาคารชุดพักอาศัยใกล้รถไฟฟ้า ส่วนการมีทางเท้าที่สะดวกสบายไปสถานีมีความจำเป็นต่อผู้พักอาศัยในโครงการอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าพอๆกับที่จอดรถ เหมาะสำหรับโครงการที่อยู่ติดถนนใหญ่ ส่วนโครงการที่อยู่ภายในซอยย่อยต่างๆ ควรจะมีรถรับส่งบริการมากกว่า ยกตัวอย่างเช่น สถานีอารีย์ที่มีโครงการส่วนใหญ่อยู่ในซอยย่อยต่างๆ จึงเห็นว่าการรับส่งนั้นมีความจำเป็นมากที่สุด ถึงแม้จะอยู่ในระยะสามารถเดินถึงแต่เมื่อดูบริบท

โดยรอบระหว่างสถานีไปยังโครงการรวมถึงพฤติกรรมการเดินทางของคนไทยแล้ว การมีรถรับส่งไปยังสถานีนั้นจะช่วยให้ผู้พักอาศัยสามารถเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าได้สะดวกมากขึ้น

6.4 ข้อเสนอแนะในงานวิจัยครั้งต่อไป

เนื่องจากงานวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาในภาพรวมของพื้นที่ที่แตกต่างกันในแต่ละด้านของโครงข่ายรถไฟฟ้าบีทีเอส จากการเก็บข้อมูลและผลการศึกษา จึงมีข้อเสนอแนะในการทำงานวิจัยครั้งต่อไป ดังนี้

6.4.1 การเปรียบเทียบโครงการอาคารชุดพักอาศัยในสถานีใกล้เคียงกันที่มีบริบทคล้ายคลึงกัน เช่น ผู้พักอาศัยในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรีกับสถานีรถไฟฟ้าวงเวียนใหญ่หรือสถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุชกับสถานีรถไฟฟ้าพระโขนง

6.4.2 การสำรวจความแตกต่างของพฤติกรรมการอยู่อาศัยและการใช้งานสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆภายในโครงการผู้ที่พักอาศัยอาคารชุดพักอาศัยประเภท High-rise กับผู้ที่พักอาศัยอยู่ในอาคารชุดพักอาศัยประเภท Low-rise รอบๆ สถานีรถไฟฟ้า

รายการอ้างอิง

- กรกฎ กุฎีศรี. "ปัจจัยในการตัดสินใจซื้อห้องชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้า : กรณีศึกษา โครงการ ไอดีโอ มิกซ์ พลไฮอิน และ ไอดีโอ คิว พญาไท." วิทยานิพนธ์ปริญญาเคหพัฒนาศาสตรมหาบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2553.
- กรุงเทพมหานคร, สำนักผังเมือง. "ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556." 2556.
- กองยุทธศาสตร์บริหารจัดการ สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล. หนังสือสถิติกรุงเทพมหานคร 2555. 2555.
- คณะสถาปัตยกรรมและการออกแบบสิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยแม่โจ้. "แนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการใช้ที่ดินและการขยายตัวของเมือง." http://coursewares.mju.ac.th:81/e-learning50/la471/course_chapt_04.html.
- ฉัตรชัย ตั้งมหาสถิตกุล. "สภาพการใช้ที่จอดรถของอาคารชุดพักอาศัยที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ในแนวรถไฟฟ้า : กรณีศึกษา อาคารชุดพักอาศัยขนาดใหญ่บนถนนสุขุมวิท." วิทยานิพนธ์ปริญญาเคหพัฒนาศาสตรมหาบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2553.
- บุศรินทร์ รุ่งรัตนกุล. "เหตุจูงใจในการตัดสินใจซื้อห้องชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้า : กรณีศึกษา โครงการซีดีโฮม รัชดา และซีดีโฮม สุขุมวิท." วิทยานิพนธ์ปริญญาเคหพัฒนาศาสตรมหาบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2549.
- "แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) ณ สิ้น ปีบัญชี 2556 บริษัท แสตนลิริ จำกัด (มหาชน)." 2556.
- "แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี แบบ 56-1 สิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัท อนันดา ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)." 2557.
- "แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัท โนเบิล ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)." 2557.
- "แผนที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้า." บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน).
- ฝ่ายวิจัยตลาดอสังหาริมทรัพย์ ศูนย์ข้อมูลอสังหาริมทรัพย์ ธนาคารอาคารสงเคราะห์. "รายงานตลาดที่อยู่อาศัย คอนโดมิเนียมแนวรถไฟฟ้า Bts สถานีกรุงธนบุรี - สถานีบางหว้า." 2557.
- . "รายงานตลาดที่อยู่อาศัยบริเวณสถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช." 2553.
- . "รายงานตลาดที่อยู่อาศัยอาคารชุดย่านซอยอารีย์." 2554.
- ภาณุพงษ์ ชินมทวงศ์. "พฤติกรรมการใช้งานสิ่งอำนวยความสะดวกของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดพักอาศัยระดับราคาปานกลาง ตามแนวรถไฟฟ้าใต้ดิน สายรัชดาภิเษก: กรณีศึกษา โครงการลุมพินี เฟลส พระราม9 ", วิทยานิพนธ์ปริญญาเคหพัฒนาศาสตรมหาบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2555.
- มหาวิทยาลัยแม่โจ้, คณะสถาปัตยกรรมและการออกแบบสิ่งแวดล้อม. "แนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการตั้งถิ่นฐาน " http://coursewares.mju.ac.th:81/e-learning50/la471/course_chapt_01-1.html.
- มานพ พงศทัต. กลยุทธ์ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ยุคใหม่. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541.

———. "แนวนโยบายที่อยู่อาศัยแห่งชาติ." เอกสารวิจัยส่วนบุคคล เสนอที่วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร ปี 2538 -2539

สนธยา วณิชวัฒน์. กระบวนการพัฒนาโครงการที่อยู่อาศัยในประเทศไทย. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2556.

สมฤทัย ผุยวรรณ. "ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อคอนโดมิเนียมตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินของผู้บริโภคในเขตฝั่งธนบุรี." วิทยานิพนธ์ปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาบริหารธุรกิจการจัดการทั่วไปและการตลาด มหาวิทยาลัยสยาม, 2556.

"เส้นทางให้บริการในปัจจุบัน." บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน).

อนุเทพ ศิริสิทธิ์. "พฤติกรรมการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่ตั้งอยู่ในและนอกระยะการเดินทางถึงสถานีรถไฟฟ้าสุทธิสาร:กรณีศึกษา โครงการไลฟ์เอทสุทธิสาร, ไอวีรัชดา และรัชดาออร์คิด." วิทยานิพนธ์ปริญญาเคหะพัฒนศาสตร์มหาบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2554.





ภาคผนวก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ภาคผนวก ก



แบบสอบถาม

เรื่อง กระบวนการพัฒนาโครงการอาคารชุดพักอาศัยที่ตอบสนองต่อผู้พักอาศัย
ในอาคารชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

คำชี้แจง : โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง เพียงข้อเดียวที่ตรงกับข้อมูลทั่วไปของท่าน

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล

1. เพศ

1. ชาย 2. หญิง

2. อายุ

1. น้อยกว่า 25 ปี 2. อายุ 26-35 ปี 3. อายุ 36-45 ปี
 4. 46-55 ปี 5. มากกว่า 56 ปี

3. อาชีพ

1. ผู้ประกอบธุรกิจส่วนตัว 2. วิชาชีพอิสระ (ทนาย แพทย์ วิศวกร สถาปนิก)
 3. ข้าราชการ, พนักงานรัฐวิสาหกิจ 4. พนักงานบริษัทเอกชน
 5. นักเรียน, นักศึกษา 6. แม่บ้าน, ไม่ได้ประกอบอาชีพ
 7. อื่น ๆ (โปรดระบุ).....

4. รายได้ครอบครัวต่อเดือน (ไม่หักค่าใช้จ่าย)

1. น้อยกว่า 25,000 บาท 2. 25,001-50,000 บาท
 3. 50,001 -100,000 บาท 4. 100,001-150,000 บาท
 5. 150,001-200,000 บาท 5. มากกว่า 200,001 บาท

5. ห้องที่ท่านพักอาศัยอยู่เป็นกรรมสิทธิ์แบบใด

1. เป็นเจ้าของ 2. เช่าอยู่
 3. ผู้อาศัย 4. อื่น ๆ (โปรดระบุ).....

6. ชนิดและขนาดของห้องที่ท่านอยู่อาศัย

1. สตูดิโอ ขนาด.....ตารางเมตร 2. 1 ห้องนอน ขนาด.....ตารางเมตร
 3. 2 ห้องนอน ขนาด.....ตารางเมตร 4. อื่น ๆ (โปรดระบุ).....

7. จำนวนสมาชิกที่อาศัยอยู่ในห้องพักของท่าน (รวมตัวท่าน)

1. 1 คน 2. 2-3 คน 3. 4 คนขึ้นไป

8. บุคคลที่อาศัยร่วมกับท่านภายในคอนโด

1. อยู่คนเดียว 2. คู่สมรส (ไม่มีบุตร) 3. คู่สมรสและบุตร
 4. ครอบครัว (ไม่ใช่คู่สมรส เช่น บิดา มารดา, พี่น้อง) 5. อื่น ๆ (โปรดระบุ).....

9. ท่านมีที่อยู่อื่นอีกหรือไม่

1. มี 2. ไม่มี
ถ้า มี เป็นที่อยู่อาศัยประเภทใด
 1. บ้านเดี่ยว 2. ทาวน์เฮ้าส์ 3. ตึกแถวหรืออาคารพาณิชย์
 4. คอนโดมีเนียม 5. อื่น ๆ (โปรดระบุ).....

10. จำนวนรถยนต์ในครอบครัวของท่าน

1. ไม่มี 2. 1 คัน 3. มากกว่า 2 คัน

ตอนที่ 2 พฤติกรรมการอยู่อาศัยห้องชุดพักอาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้า

คำชี้แจง : โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง หน้าข้อความที่ตรงกับความเป็นจริงของท่าน

1. สาเหตุที่ทำให้ท่านย้ายมาคอนโดที่อยู่ปัจจุบัน (โปรดใส่หมายเลขตามลำดับความสำคัญ 1-5 ; 1 สำคัญที่สุด)

1. ตั้งอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า 2. ทำเลใกล้ที่ทำงาน/โรงเรียน 3. ใกล้กับที่อยู่อาศัยเดิม
 4. การออกแบบของอาคาร 5. ราคาเหมาะสม 6. รูปแบบ/ขนาดพื้นที่ใช้สอยของห้อง

7. สิ่งอำนวยความสะดวกครบ 8. การคมนาคมสะดวก 9. สภาพแวดล้อมและส่วนกลาง
 10. ใกล้สาธารณูปโภค/สาธารณูปการ เช่น ท่างสรรพสินค้า เป็นต้น 11. ชื่อเสียงของผู้ประกอบการ
 12. อื่น ๆ (โปรดระบุ).....
2. ระยะเวลาที่อาศัยในคอนโดที่อยู่ปัจจุบัน
1. ต่ำกว่า 6 เดือน 2. 6 เดือน - 1 ปี 3. 2 - 3 ปี 4. มากกว่า 3 ปี
3. วันที่ท่านพักอาศัยอยู่ในคอนโดที่อยู่ใกล้รถไฟฟ้า
1. ทุกวัน 2. เฉพาะวันจันทร์-ศุกร์ 3. อื่น ๆ (โปรดระบุ)
4. ท่านเดินทางไปทำงาน/เรียนในวันธรรมดา (จันทร์-ศุกร์) ส่วนมาก โดย
1. รถไฟฟ้า 2. รถยนต์ส่วนตัว 3. อื่น ๆ (โปรดระบุ)
5. ท่านเดินทางไปที่อื่นๆในวันหยุด (เสาร์-อาทิตย์) ส่วนมาก โดย
1. รถไฟฟ้า 2. รถยนต์ส่วนตัว 3. อื่น ๆ (โปรดระบุ)
6. สาเหตุที่ท่านจะเลือกใช้บริการรถไฟฟ้า BTS เพราะเหตุใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
1. ช่วยประหยัดเวลาในการเดินทาง 2. ควบคุมเวลาในการเดินทางได้ 3. หลีกเลี่ยงการจราจรที่ติดขัด
 4. ค่าใช้จ่ายน้อยกว่าไปด้วยรถยนต์ 5. เดินทางได้สะดวกสบาย 6. จุดหมายอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า
 7. อื่น ๆ (โปรดระบุ)
7. ท่านยังมีความจำเป็นที่จะใช้รถยนต์ส่วนตัวเมื่อย้ายมาอยู่ในคอนโดใกล้รถไฟฟ้าหรือไม่
1. ไม่มีความจำเป็น
 2. มีความจำเป็น เพราะ 2.1. ใช้เป็นอุปกรณ์ในการทำงาน 2.2. ใช้เดินทางกลับบ้านในวันหยุด
 2.3. ใช้เดินทางออกนอกเส้นทางรถไฟฟ้า 2.4. อื่นๆ (โปรดระบุ).....
8. เมื่อท่านย้ายมาอยู่ในโครงการนี้ สภาพแวดล้อมในการอยู่อาศัยของท่านเป็นอย่างไร
1. ดีขึ้น 2. แย่ลง 3. ไม่ต่างจากเดิม
9. ท่านมีปัญหาในเรื่องใดบ้าง เมื่อเข้ามาอยู่ในโครงการ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
1. ค่าส่วนกลางสูงไป 2. ลิฟต์โดยสารไม่เพียงพอ 3. ที่จอดรถไม่เพียงพอ
 4. เสียงดังรบกวน 5. การบำรุงรักษาอาคารและสิ่งแวดลอมภายในโครงการ
 6. นิติบุคคลดูแลไม่ทั่วถึง 7. การเข้าถึงโครงการไม่สะดวก 8. อื่นๆ(โปรดระบุ).....
10. ความพึงพอใจต่อโครงการและสิ่งอำนวยความสะดวกภายในโครงการ

รายละเอียด	ระดับความพึงพอใจ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1. ที่ตั้งโครงการสะดวกต่อการเดินทาง					
2. รูปแบบและคุณภาพของห้องพัก					
3. คุณภาพของอาคารและการก่อสร้าง					
4. สภาพแวดล้อมภายในโครงการ					
5. ระบบสาธารณูปโภค : ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์					
6. พื้นที่ส่วนกลาง เช่น สระว่ายน้ำ ฟิตเนส ที่จอดรถ					
7. สิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ร้านค้า ร้านซักรีด					
8. เจ้าหน้าที่ภายในโครงการ					
9. ความปลอดภัยภายในโครงการ					
10. อื่นๆ					

11. พื้นที่กิจกรรมในโครงการและความถี่ในการใช้งาน (ข้อใดไม่มีในโครงการให้ข้ามไป)

พื้นที่กิจกรรม	ความถี่ในการใช้บริการต่อสัปดาห์				
	มากกว่า 5 ครั้ง	3-4 ครั้ง	1 - 2 ครั้ง	นานๆ ครั้ง	ไม่เคยใช้
1. ที่จอดรถ					
2. ลีบบี ส่วนพักผ่อน					
3. สระว่ายน้ำ					
4. ฟิตเนส					
5. ชาวน่า/สตรีม					

พื้นที่กิจกรรม	ความถี่ในการใช้บริการต่อสัปดาห์				
	มากกว่า5ครั้ง	3-4 ครั้ง	1 - 2 ครั้ง	นานๆ ครั้ง	ไม่เคยใช้
6. สวน และพื้นที่นั่งเล่นด้านนอกอาคาร					
7. สนามเด็กเล่น					
8. ห้องสมุด					
9. ห้องอเนกประสงค์					
10. ร้านสะดวกซื้อ (เช่น เซเว่น)					
11. ร้านค้าอื่นๆ					
12. ห้องซักรีด, เครื่องซักผ้าหยอดเหรียญ					
13. อื่นๆ					

12. พื้นที่ที่ท่านคิดว่า **จำเป็น** จะต้องมีภายในโครงการ

รายละเอียด	ระดับความสำคัญ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1. ทางเดินเชื่อมต่อจากรถไฟฟ้าหรือทางเท้าที่สะดวก					
2. ที่จอดรถ					
3. ลีบบี ส่วนพักคอย					
4. ร้านค้าใต้อาคาร (คอมมูนิตีมอลล์ขนาดเล็ก)					
5. ร้านสะดวกซื้อ (เช่น เซเว่น)					
6. Wi-fi อินเทอร์เน็ตส่วนกลาง					
7. สระว่ายน้ำ					
8. ฟิตเนส					
9. ชาวน่า/สตรีม					
10. สวนและพื้นที่นั่งเล่นด้านนอก					
11. สนามเด็กเล่น					
12. ห้องอเนกประสงค์					
13. ห้องสมุด					
14. ห้องซักรีด, เครื่องซักผ้าหยอดเหรียญ					
15. อื่นๆ					

13. ข้อเสนอแนะหรือข้อคิดเห็นอื่นๆเกี่ยวกับการทำโครงการคอนโดมิเนียมที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าที่ตอบสนองต่อผู้พักอาศัยได้ดี เป็นอย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ภาคผนวก ข

ตารางข้อมูลทั่วไปโครงการอาคารชุดพักอาศัยในระยยะ 500 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้าสถานีอ่อนนุช

ลำดับ	ชื่อโครงการ	บริษัท	จำนวนชั้น	จำนวนยูนิต	ปีที่เสร็จ	ที่จอดรถ	ราคาต่อตารางเมตร	ประเภทห้อง	ส่วนกลาง
1.	ไอทีโอ เวิร์ฟ สุขุมวิท	อนันดา ดีเวลลอปเม้นท์	30 ชั้น	490 ยูนิต	2554	332 คัน (ร้อยละ 67)	เริ่มต้น 90,000 บาท	สตูดิโอ 30.25 – 35.46 ตร.ม 1 ห้องนอน 42.60 – 45.32 ตร.ม 2 ห้องนอน 56.33 – 63.74 ตร.ม	สระว่ายน้ำ สระเด็ก Spa Pool ฟิตเนส สวนหย่อม สระว่ายน้ำ ฟิตเนส สวนหย่อม Wifi internet บริเวณ Lobby ส่วนกลางทั้งหมด
2.	เดอะ เพอร์สซิเด็นท์ สุขุมวิท	ชัยพัฒนาที่ดิน	8,19 ชั้น	358 ยูนิต	2556	ร้อยละ 50	66,700 บาท	1 ห้องนอน 33-47 ตร.ม 2 ห้องนอน 43-52 ตร.ม	สระว่ายน้ำ ฟิตเนส สวนหย่อม Wifi internet บริเวณ Lobby ส่วนกลางทั้งหมด
3.	ริทัม สุขุมวิท 50	เอพี	37 ชั้น	589 ยูนิต	2556	327 คัน (ร้อยละ 55)	เริ่มต้น 101,200 บาท	1 ห้องนอน 35 – 46 ตร.ม 2 ห้องนอน 65 ตร.ม	สระว่ายน้ำ ฟิตเนส ชานา (แยกชาย-หญิง) สวนหย่อม (สวนใต้ดิน)
4.	ไอทีโอ โมบิ อ่อนนุช	อนันดา ดีเวลลอปเม้นท์	23,25 ชั้น	935 ยูนิต	2557	อาคาร A 180 คัน อาคาร B 187 คัน (ร้อยละ 39)	เริ่มต้น 110,000 บาท	Urban Pod 20.99-23.67 ตร.ม 1 ห้องนอน 29.87-30.29 ตร.ม 2 ห้องนอน 42.55-54.94 ตร.ม Sky Home 40.96-61.21 ตร.ม	สระว่ายน้ำ ฟิตเนส สวนหย่อม
5.	เดอะ รุม สุขุมวิท 79	แลนด์แอนด์เฮาส์	8 ชั้น	343 ยูนิต	2550	ร้อยละ 50	93,523 บาท	1-2 ห้องนอน 38 และ 58 ตร.ม	สระว่ายน้ำ ห้องชาว์น่า ฟิตเนส สนามเด็กเล่น
6.	มายคอนโมด์ สุขุมวิท 52	พลัส พร็อพเพอร์ตี้ สเปซ	8 ชั้น	147 ยูนิต	2552	ร้อยละ 40	81,681 บาท	สตูดิโอ และ 1-2 ห้องนอน 24.79-53.74 ตร.ม	ฟิตเนส ชานา
7.	คอนโมด์ ร่ม สุขุมวิท 52	พลัส พร็อพเพอร์ตี้	9 ชั้น	95 ยูนิต	2552	50 คัน (ร้อยละ 53)	83,692 บาท	สตูดิโอ และ 1-2 ห้องนอน 30.5-70 ตร.ม	ฟิตเนส
8.	เดอะ เน็กซ์ คอนโมด์ สุขุมวิท 52	เค.ดี. แอสแซท ๗	8 ชั้น	400 ยูนิต	2554	ประมาณ ร้อยละ 50 รวมซ้อนคัน	70,400 บาท	สตูดิโอ, 1-2 ห้องนอน 28.14 – 81.41 ตร.ม	สระว่ายน้ำ ฟิตเนส Wi-Fi Internet บริเวณ Lobby

ลำดับ	ชื่อโครงการ	บริษัท	จำนวนชั้น	จำนวนยูนิต	ปีที่เสร็จ	ห้องครด	ราคาต่อตารางเมตร	ประเภทห้อง	ส่วนกลาง
9.	ทรี คอมมิตี สุขุมวิท 52	บิกทรีเอสเสท	8 ชั้น	73 ยูนิต	2555	61 คัน (ร้อยละ 83)	74,839 บาท	1-3 ห้องนอน และ Penthouse 43.94-119.56 ตร.ม	สวนหย่อมบนดาดฟ้า พิตเนส สระว่ายน้ำ (สำหรับเด็ก/ ผู้ใหญ่/Jacuzzi)
10.	ทรี คอมมิตี ลักซ์ สุขุมวิท 52	บิกทรีเอสเสท	8 ชั้น	147 ยูนิต	2555	ประมาณ ร้อย ละ 60 ที่จอดรถในตองจอด 58 คัน	108,511 บาท	1 ห้องนอน 41-54 ตร.ม 2 ห้องนอน 52-75 ตร.ม Penthouse 84-88 ตร.ม	สระว่ายน้ำ Chill Out Pool ห้องสมุดพร้อมอินเตอร์เน็ต พิตเนส สวนลอยฟ้า
11.	บลอคส์ 77	แสนสิริ	28 ชั้น	467 ยูนิต	2554	259 คัน (ร้อยละ 55)	เริ่มต้น 109,700 บาท	1 ห้องนอน 30-45 ตร.ม 2 ห้องนอน 60-64 ตร.ม	สระว่ายน้ำ (แบบจากซีซี และ บับเบิล เจ็ท พร้อมสระว่ายน้ำ สำหรับเด็ก) พิตเนส สวนหย่อม
12.	เรสซิเดนซ์ 52	อาทิตย์แอนด์ พร็อพเพอร์ตี้	8 ชั้น	74 ยูนิต	2554	ร้อยละ 50	เริ่มต้น 87,400 บาท	1-3 ห้องนอน 34.20 - 100.13 ตร.ม	สระว่ายน้ำ พิตเนส รถรับส่ง สวนหย่อม Wi-Fi Internet
13.	ไดมอนต์ สุขุมวิท	ไดมอนต์ สุขุมวิท	31 ชั้น	485 ยูนิต	2554	220 คันไม่รวมที่จอดรถ (ร้อยละ 52.5)	เริ่มต้น 138,500 บาท	สตูดิโอ 26 ตร.ม. 1 ห้องนอน 34.8 ตร.ม 2 ห้องนอน 52.2-63.4 ตร.ม	สระว่ายน้ำ พิตเนส สวนหย่อม
14.	เดอะลิงค์ สุขุมวิท 50	ธารารมณีสเอสเตท	8 ชั้น	840 ยูนิต	2551	ร้อยละ 40	เริ่มต้น 74,600 บาท	1 ห้องนอน 40.20 – 51.70 ตร.ม 2 ห้องนอน 68.60 – 78.70 ตร.ม	สระว่ายน้ำ พิตเนส สวนหย่อม
15.	มายคอมมิตี สุขุมวิท 81	พลัส พร็อพเพอร์ตี้	8 ชั้น	146 ยูนิต		56 คัน (ร้อยละ 38)	70,842 บาท	สตูดิโอ และ 1-2 ห้องนอน 24.27-54.25 ตร.ม	พิตเนส สวนหย่อม พื้นที่จัดบาร์บีคิว ร้านค้าในโครงการ

ตารางข้อมูลทั่วไปโครงการอาคารชุดพักอาศัยในระยะ 500 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้าสถานีอารีย์

ลำดับ	ชื่อโครงการ	บริษัท	จำนวนชั้น	จำนวนยูนิต	ปีที่เสร็จ	ที่จอดรถ	ราคาต่อตารางเมตร	ประเภทห้อง	ส่วนกลาง
1.	โนเบิล รัชป้อม	โนเบิล ดีเวลลอปเม้นท์	22 ชั้น	191 ยูนิต	2555	114 คัน (ร้อยละ 60)	เริ่มต้น 128,000 บาท	สตูดิโอ 31.94 ตร.ม 1 ห้องนอน 45.77 – 55.15 ตร.ม 2 ห้องนอน 62.69 – 72.74 ตร.ม	สระว่ายน้ำ พิตเนส สวนหย่อม (สวนลอยฟ้าชั้น22)
2.	โนเบิล รีตี อารีย์	โนเบิล ดีเวลลอปเม้นท์	23 ชั้น	272 ยูนิต	2556	164 คัน (ร้อยละ 60)	เริ่มต้น 128,000 บาท	สตูดิโอ 32.04 ตารางเมตร 1 ห้องนอน 39.78 – 57.50 ตร.ม 2 ห้องนอน 61.58-112.03 ตร.ม	สระว่ายน้ำ พิตเนส สตรีม สวนหย่อม
3.	โนเบิล ไทท์	โนเบิล ดีเวลลอปเม้นท์	24 ชั้น	217 ยูนิต	2549	ร้อยละ 50	102,482 บาท	สตูดิโอ 33.03-35.88 ตร.ม 1 ห้องนอน 45.57 – 73.09 ตร.ม 2 ห้องนอน 80.31-106.68 ตร.ม 3 ห้องนอน 109.49-148.43ตร.ม	สระว่ายน้ำ พิตเนส ร้านค้า
4.	เดอะ เวอริตี้เคิล อารีย์	แอสสิริ	25 ชั้น	189 ยูนิต	2555	ร้อยละ 50	129,286 บาท	1 ห้องนอน 39 – 56.50 ตร.ม 2 ห้องนอน 69– 74.50 ตร.ม 3 ห้องนอน 144 ตร.ม	สระว่ายน้ำ พร้อม Jacuzzi และ Bubble Jet ห้องออกกำลังกาย Wifi บริเวณ Lobby
5.	เซ็นทริค ซิน อารีย์ 2	เอสซี แอสเสท คอร์ปอเรชั่น	8 ชั้น	79 ยูนิต	2556	ร้อยละ 100	106,380 บาท	สตูดิโอ 45.55 ตร.ม 1 ห้องนอน 53.76-58.22 ตร.ม 2 - 3 ห้องนอน 121.33 ตร.ม	สระว่ายน้ำ พิตเนส สวนส่วนกลาง
6.	รอยัล ปาร์ค3 อารีย์-พทลโยธิน	เอสซี แอสเสท คอร์ปอเรชั่น	8 ชั้น	83 ยูนิต	2543	n/A	69,179 บาท	1-2 ห้องนอน 38-105 ตร.ม	สระว่ายน้ำ ร้านสะดวกซื้อ
7.	เดอะ ซิกเนเจอร์ เรสซิเดนซ์	TONGTISA	7 ชั้น	22 ยูนิต	2551	44 คัน (ร้อยละ 200)	เริ่มต้น 97,000 บาท	2 ห้องนอน 175 ตร.ม 3 ห้องนอน 251 – 253 ตร.ม 4 ห้องนอน Penthouse531ตร.ม	สระว่ายน้ำ พิตเนส
8.	โนเบิล รีเฟลกซ์ อารีย์	โนเบิล ดีเวลลอปเม้นท์	20 ชั้น	210 ยูนิต	2552	ร้อยละ 60	132,314 บาท	1 ห้องนอน, 2 ห้องนอน 38.92-67.80 ตร.ม	สระว่ายน้ำ ห้องออกกำลังกาย

ลำดับ	ชื่อโครงการ	บริษัท	จำนวนชั้น	จำนวนยูนิต	ปีที่เสร็จ	ที่จอดรถ	ราคาต่อตารางเมตร	ประเภทห้อง	ส่วนกลาง
9.	เดอะ ซิลค์ พทลโยธิน-อารีย์ 2	เคออสแอด ดีเวลลอปเม้นท์	8 ชั้น	79 ยูนิต	2553	n/A	เริ่มต้น 75,300 บาท	1 ห้องนอน 42.50 – 45.50 ตร.ม 2 ห้องนอน 80.00 – 85.50 ตร.ม Penthouse 3ห้องนอน 125.5 ตร.ม	สระว่ายน้ำ พิตเนส สวนหย่อม
10.	เลอริช แอท อารีย์ สเคชั่น	ริชเพลซ 2002	8 ชั้น	73 ยูนิต	2555	n/A	เริ่มต้น 79,700 บาท	1 ห้องนอน 35-51ตร.ม	สระว่ายน้ำ พิตเนส สวนหย่อม
11.	เดอะ ฟ้า อารีย์	ซูพรีม เอสเตท ดีเวลลอปเม้นท์	8 ชั้น	44 ยูนิต	2552	40 คัน (ร้อยละ 100)	106,063 บาท	1ห้องนอน 47 –53 ตร.ม 2 ห้องนอน 79 – 100 ตร.ม	สระว่ายน้ำ สวนชั้นดาดฟ้า พื้นที่บาร์บีคิว
12.	ดี อารีย์	เพลนารี พร็อพ เพอร์ตี้	8 ชั้น	51 ยูนิต	2552	39 คัน (ร้อยละ 76)	95,636 บาท	1-2 ห้องนอน 44.53 ตร.ม. ขึ้นไป	สระว่ายน้ำ พิตเนส
13.	เดอะ ฟายน์ อารีย์ 4	ฟายน์ 22 พร็อพ เพอร์ตี้	8 ชั้น	79 ยูนิต	2553	เกือบ ร้อยละ 100	79,200 บาท	1-3 ห้องนอน 48 ตร.มขึ้นไป	สระว่ายน้ำ พิตเนส
14.	เซ็นจูเรียน ปาร์ค	เซ็นจูเรียน ปาร์ค	5 ชั้น	202 ยูนิต	2536	n/A	52,493 บาท	1-2 ห้องนอน	สระว่ายน้ำ พิตเนส
15.	เซ็นทริค เพลส	เอสซี แอสเสท	8 ชั้น	77 ยูนิต	2548	n/A	91,672 บาท	40-102 ตร.ม	สระว่ายน้ำ พิตเนส
16.	เดอะ เหมโป พทลโยธิน	บิลท์ แลนท	8 ชั้น	79 ยูนิต	2554	ร้อยละ 86	เริ่มต้น 76,000บาท	1 ห้องนอน 39.87-44.04 ตร.ม 2 ห้องนอน 58.75-81.86 ตร.ม3 ห้องนอน 128.85-137.28 ตร.ม	สระว่ายน้ำ พิตเนส สวนหย่อม
17.	พธอม พทลโยธิน 2	บ้านอสังกา	8 ชั้น	122 ยูนิต	2552	n/A	เริ่มต้น 65,100 บาท	สตูดิโอ 29 ตร.ม 1- 2 ห้องนอน Penthouse, Duplex 201 ตร.ม	สระว่ายน้ำ พิตเนส สวนหย่อม

ตารางข้อมูลทั่วไปโครงการอาคารชุดพักอาศัยในระยะ 500 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้าสถานีกรุงธนบุรี

ลำดับ	ชื่อโครงการ	บริษัท	จำนวนชั้น	จำนวนยูนิต	ปีที่เสร็จ	ที่จอดรถ	ราคาต่อตารางเมตร	ประเภทห้อง	ส่วนกลาง
1.	ไอพี สาทร	แสนสิริ	31 ชั้น	365 ยูนิต	2553	207 คัน (ร้อยละ 56)	80,000 บาท	1-3 ห้องนอน 40-99.5 ตร.ม	สระว่ายน้ำ ห้องเซาท์น่า พิตเนส สวนหย่อม / พื้นที่จัดบาร์บีคิว สนามเด็กเล่น wi-fi
2.	คิมเฮ้าส์ คอนโด สาทร	คิมเฮ้าส์	35 ชั้น	533 ยูนิต	2552	ร้อยละ 68	80,000 บาท	สตูดิโอ 28 ตร.ม 1 ห้องนอน 32 – 50 ตร.ม 2 ห้องนอน 57 – 84 ตร.ม	สระว่ายน้ำ พิตเนส สวนหย่อม
3.	เดอะ บางกอก สาทร-ตากสิน	แลนด์ แอนด์ เฮ้าส์	8 ชั้น	214 ยูนิต	2551	214 คัน (ร้อยละ 100)	85,000 บาท	1 ห้องนอน 43 – 52 ตร.ม และ 2 ห้องนอน 70 – 77 ตร.ม	สระว่ายน้ำ พิตเนส
4.	ไอดีโอ สาทร-ตาก สิน	อนันดา ดีเวลลอป เม้นท์	27 ชั้น	349 ยูนิต	2553	175 คัน (ร้อยละ 50)	เริ่มต้น 89,000 บาท	สตูดิโอ 5.50 – 28.50 ตร.ม, 1 ห้องนอน 31.00 – 35.00 ตร.ม ห้องนอน 80.50 ตร.ม	สระว่ายน้ำ ห้องออกกำลังกาย สวน และสวนลอยฟ้า ร้านซักรีด
5.	ไอดีโอ โมบิ (สาทร- ตากสิน)	อนันดา ดีเวลลอป เม้นท์	31 ชั้น	530 ยูนิต	2557	209 คัน (ร้อยละ 39)	เริ่มต้น 89,000 บาท	Studio 21.18 – 25.18 ตร.ม 1 ห้องนอน 29.34 – 30.30 ตร.ม 2 ห้องนอน 51.69 – 42.14 ตร.ม Duplex	สระว่ายน้ำ พิตเนส ร้านค้า ร้าน ซัก อบ รีด สวนหย่อม ห้องสมุด
6.	วิลล่า สาทร	ที.จี.ซี. แคปิตอล แลนด์	40 ชั้น	660 ยูนิต	2553	373 คัน (ร้อยละ 56)	70,000 บาท	Studio38 – 42 ตร.ม 1 ห้องนอน 49.5 – 59.5ตร.ม 2 ห้องนอน 88.5-89 ตร.ม 3 ห้องนอน 155 ตร.ม	สระว่ายน้ำผู้ใหญ่ และเด็ก ห้องเซาท์น่า แยกชายหญิง ห้องออกกำลังกาย ห้องแอโรบิก ห้องอนนัมประสงค์ บริการ ซัก อบ รีด ร้านค้า พื้นที่สวนบนอาคาร พร้อมลู่วิ่งออกกำลังกาย สระว่ายน้ำ
7.	เดอะ มาสเตอร์ สาทร เอ็กซ์คลูซีฟ	เดอะ มาสเตอร์ แอสเซท แมเนจ เม้นท์	8 ชั้น	199 ยูนิต	2549	ร้อยละ 50	70,000 บาท	1-3 ห้องนอน 37-124 ตร.ม	
8.	ทิวรมาลีน์ โลท์ สาทร-ตากสิน	เจริญนครพรอพ เพอร์ตี้	8 ชั้น	126 ยูนิต	2556	47 คัน (ร้อยละ 37)	70,400 บาท	1ห้องนอน 27-35 ตร.ม	สวนหย่อมลอยฟ้า

ลำดับ	ชื่อโครงการ	บริษัท	จำนวนชั้น	จำนวนยูนิต	ปีที่เสร็จ	ที่จอดรถ	ราคาต่อตารางเมตร	ประเภทห้อง	ส่วนกลาง
9.	ทิวริ่มลิน โกลด์ สาทร-ตากสิน	เจริญนครพรอพ เพอร์ตี้	8 ชั้น	72 ยูนิต	2554	35 คัน (ร้อยละ 49)	เริ่มต้น 72,500 บาท	1 ห้องนอน 40 ตร.ม 2 ห้องนอน 55 - 60 ตร.ม	สวนหย่อมลอยฟ้า สระว่ายน้ำ สระว่ายน้ำ
10.	เออร์บาน โน้ แอบ โซลูท สาทร-ตากสิน	พญาเรียล เอสเตท	40 ชั้น	593 ยูนิต	2556	38 คัน คิด เป็น ร้อยละ 70	เริ่มต้น 79,700 บาท	สตูดิโอ 30.00 ตร.ม 1 ห้องนอน 38.00 ตร.ม 2 ห้องนอน 74.50 ตร.ม Duplex / Duplex 114.00 ตารางเมตรDuplex Corner 168.00 ตร.ม	สระว่ายน้ำ ฟิตเนส (และโยคะ สตูดิโอ) ชาน้ำ สตรีม ร้านซัก อบ รีด สวนหย่อม Sky Bowling
11.	เดอะ ไฮท์ เฮ้าส์	รสา พร็อพเพอร์ตี้	30 ชั้น	322 ยูนิต	2553	ร้อยละ 60	75,100 บาท	Studio, 1 ห้องนอน 2 ห้องนอน 3 ห้องนอน Duplex 30.5-130.5 ตร.ม	สระว่ายน้ำ ฟิตเนส สวนหย่อม
12.	เดอะ เพลม เนอรั สาทร	บริหารและพัฒนา เพื่อการอนุรักษ์	8 ชั้น	171 ยูนิต	2555	ร้อยละ 50	เริ่มต้น 50,000 บาท	1-2 ห้องนอน 34-58 ตร.ม	สระว่ายน้ำ ฟิตเนส



วิทยาลัย
UNIVERSITY

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นางสาววิริญจ์ วชิรปรัชญา เกิดเมื่อวันที่ 8 มิถุนายน 2532 สำเร็จการศึกษาปริญญาตรี สาขาวิชาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และได้ศึกษาต่อในระดับบัณฑิตศึกษา สาขาพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ภาควิชาเคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

