

บทที่ 1

บทนำ



1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เป็นศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ เป็นแหล่งงานที่สำคัญ และมีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ประมาณ 50% ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศทั้งหมด จึงส่งผลต่อปัญหาการจราจรติดขัดเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะเขตชั้นในและพื้นที่เขตชั้นกลางของกรุงเทพมหานครมีปัญหาการจราจรแออัดและติดขัด ปัญหาการสูญเสียน้ำมันเชื้อเพลิง ปัญหาต้นทุนการขนส่งด้านพลังงานสูง และปัญหาการเกิดอุบัติเหตุสูง นอกจากนี้ประเทศไทยยังประสบปัญหาวิกฤติการณ์การใช้พลังงานในภาคการขนส่งของประเทศที่มีการใช้พลังงานเกินกว่าความจำเป็น ซึ่งมีอยู่มากถึง 37% ของการใช้พลังงานทั้งหมดของประเทศ และขณะนี้ราคาพลังงานน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งสั่งซื้อจากต่างประเทศมีแนวโน้มจะสูงขึ้นเรื่อยๆ อันมีผลกระทบตามมาหลายด้านทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม รวมทั้งทำให้ประเทศมีศักยภาพไม่เพียงพอที่จะแข่งขันกับประเทศอื่นได้ ทั้งนี้เนื่องจากโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งเป็นพื้นฐานสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจยังมีไม่เพียงพอซึ่งได้แก่ระบบขนส่งมวลชนระบบราง หรือระบบรถไฟฟ้า ดังนั้นจึงมีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อเป็นการลดปัญหาต่างๆ ดังกล่าว รวมทั้งเพื่อให้เกิดโครงข่ายรถไฟฟ้าที่มีประสิทธิภาพเพื่อให้บริการประชาชนได้อย่างเป็นรูปธรรมโดยเร็วที่สุด สามารถทำให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนให้หันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะให้มากขึ้น ที่สะดวกรวดเร็วและขนส่งผู้โดยสารได้ในปริมาณมาก ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการจราจรที่ติดขัดและคับคั่งบนถนนที่มีพื้นที่จำกัด และไม่อาจขยายออกไปได้ในเขตชั้นในตัวเมืองกรุงเทพมหานคร ซึ่งปัจจุบันโครงข่ายหลักของการขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพฯ คือรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล และรถไฟฟ้า BTS มีระยะทางรวมทั้งสิ้นเพียงประมาณ 44 กิโลเมตร

รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล คือโครงการรถไฟฟ้าใต้ดินสายแรกของประเทศไทยริเริ่มขึ้นเพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ ที่ได้สะสมต่อเนื่องมาจากการขยายตัวของเมืองและจำนวนประชากรที่มากขึ้นในกรุงเทพฯ เป็นระยะเวลาต่อเนื่องนับสิบปี โครงการนี้เกิดขึ้นโดยความร่วมมือระหว่างภาครัฐ และภาคเอกชน โดยมีการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

(รฟม.) เป็นเจ้าของโครงการและผู้ให้สัมปทาน มีหน้าที่จัดสร้างโครงสร้างพื้นฐาน และมอบสัมปทานการเดินรถให้แก่เอกชน คือ บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BMCL เป็นผู้ให้บริการการเดินรถพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงพระมหากรุณาธิคุณโปรดเกล้าฯ พระราชทานนาม เฉลิมรัชมงคล อันมีความหมายว่า งานเฉลิมฉลองความเป็นมงคลแห่งความเป็นพระราชธา เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2542 และได้เสด็จพระราชดำเนินทรงเปิดการเดินรถ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล อย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2547 ซึ่งเป็นโครงการรถไฟฟ้าใต้ดินทั้งหมดตลอดเส้นทาง ภายในสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินทั้ง 18 สถานี ความยาวเส้นทาง 20 กิโลเมตร เริ่มจากถนนพระราม 4 บริเวณหน้าสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ผ่านสามย่าน สวนลุมพินี จนตัดกับถนนรัชดาภิเษก จึงเลี้ยวซ้ายไปตามแนวถนนรัชดาภิเษกผ่านหน้าศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ แยกอโศก แยกพระรามที่ 9 แยกห้วยขวาง แยกรัชดา-ลาดพร้าว จึงเลี้ยวซ้ายเข้าถนนพหลโยธิน ผ่านหน้าสวนจตุจักร แล้วเลี้ยวขวาเข้าถนนกำแพงเพชร ผ่านตลาดนัดสวนจตุจักร สิ้นสุดที่สถานีรถไฟบางซื่อ ระยะห่างระหว่างสถานีโดยเฉลี่ย 1 กิโลเมตร ซึ่งรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ช่วยส่งเสริมประสิทธิภาพการคมนาคม ช่วยบรรเทาปัญหาจราจร ปัญหาที่จอดรถ และช่วยให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางที่มีประสิทธิภาพได้วิธีหนึ่ง และเป็นที่ยอมรับใช้แก้ไขปัญหาเมืองใหญ่ ๆ ทั่วโลก โดยสามารถลดจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลได้ถึงร้อยละ 5-10 รวมถึง การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ก็ตามมาด้วย เช่น อาคารสำนักงาน คอนโดมิเนียม อพาร์ทเมนต์ / เซอร์วิสอพาร์ทเมนต์ โรงแรม และศูนย์การค้า ที่ตั้งอยู่ใกล้สถานีรับส่งผู้โดยสารจะได้รับประโยชน์ อย่างเต็มที่โดยตรง เนื่องจากการสัญจรไปมาโดยระบบขนส่งมวลชนมีความสะดวกมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้การมีระบบรถไฟฟ้าใต้ดินยังทำให้ การเข้าถึงทำเลบางจุดมีความสำคัญมากขึ้น ดังนั้น จึงเป็นการเพิ่มโอกาส การพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ใหม่ๆ ทั้งในและนอกเขตศูนย์กลางธุรกิจ (ซีบีดี) โดยเฉพาะการเปิดตัวอาคารชุดระดับราคาปานกลาง ถึงระดับราคาแพง ตามแนวรถไฟฟ้าใต้ดินในเขตพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร และการเปิดตัวโครงการบ้านเดี่ยวระดับราคาปานกลางถึงค่อนข้างแพงในเขตพื้นที่ชั้นนอกของกรุงเทพมหานคร และพื้นที่จังหวัดใกล้เคียง นอกจากนี้รัฐบาลยังมี แผนพัฒนาการขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ซึ่งประกอบด้วย 10 เส้นทางหลัก คือ

- 1) สายสีแดงเข้ม พญาไท-อยุธยา ระยะทาง 73 กิโลเมตร และหัวลำโพง-มหาชัย ระยะทาง 36 กิโลเมตร
- 2) สายสีแดงอ่อน พญาไท-สุวรรณภูมิ และบางซื่อ-นครปฐม ระยะทาง 57 กิโลเมตร
- 3) สายสีม่วง บางซื่อ-บางใหญ่ ระยะทาง 23 กิโลเมตร และบางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ ระยะทาง 20 กิโลเมตร

- 4) ส่วนต่อขยายสายสีน้ำเงิน จากบางซื่อ-ท่าพระ และหัวลำโพง-บางแค ระยะทาง 27 กิโลเมตร
- 5) สายสีส้ม บางกะปิ-บางบำหรุ ระยะทาง 24 กิโลเมตร
- 6) ส่วนต่อขยายบีทีเอสสายสีเขียวเข้ม จากหมอชิต-สะพานใหม่ ระยะทาง 12 กิโลเมตร
- 7) ส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าบีทีเอสสายสีเขียวอ่อน จากอ่อนนุช-สำโรง ระยะทาง 9 กิโลเมตร และสนามกีฬาแห่งชาติ-พารานนท ระยะทาง 6.8 กิโลเมตร
- 8) สายสีเหลืองบางกะปิ-ศรีนครินทร์-สำโรง ระยะทาง 32 กิโลเมตร
- 9) สายสีชมพู แคลาย-ปากเกร็ด-แจ้งวัฒนะ-รามอินทรา-มีนบุรี ระยะ 33 กิโลเมตร
- 10) สายสีน้ำตาลมีนบุรี-บางกะปิ ระยะทาง 9 กิโลเมตร ซึ่งจะเชื่อมระหว่างสายสีเหลืองและสายสีชมพู

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าวัตถุประสงค์หลักของระบบรถไฟฟ้าใต้ดินจะอยู่ที่การบรรเทาปัญหาการจราจรของกรุงเทพฯ แต่ผลพลอยได้ประการหนึ่งก็ตามมาคือ ประโยชน์ที่จะเกิดกับตลาดอสังหาริมทรัพย์ของกรุงเทพฯและปริมณฑล เนื่องจากระบบรถไฟฟ้าใต้ดินได้เปิดให้ทำเลหลายๆแห่งในพื้นที่ สามารถเข้าถึงได้ง่ายยิ่งขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่เขตชั้นใน และตามแนวรถไฟฟ้าได้มีอาคารชุดเปิดขายเป็นจำนวนมาก ดังแสดงในตารางที่ 1.1

ตารางที่ 1.1 จำนวนที่อยู่อาศัยประเภทอาคารชุดที่เปิดขายตามแนวรถไฟฟ้ามหานคร ตั้งแต่ปี 2545 – 2548

เขต	ปี 2545		ปี 2546		ปี 2547		ปี 2548		รวม	
	โครงการ	หน่วย	โครงการ	หน่วย	โครงการ	หน่วย	โครงการ	หน่วย	โครงการ	หน่วย
สัมพันธวงศ์									0	0
ปทุมวัน			1	170	4	520	2	322	7	1,012
บางรัก			2	190	3	296	1	129	6	615
สาทร	3	705	2	386	8	1,234	2	322	15	2,647
บางซื่อ									0	0
คลองเตย			3	346	8	978			11	1,324
จตุจักร					3	1,400	1	54	4	1,454
ห้วยขวาง	2	470	2	881	3	727	5	4,127	12	6,205
ดินแดง					3	898	3	750	6	1,648
วัฒนา			13	1,657	15	2,288	3	705	31	4,650
รวม	5	1,175	23	3,630	47	8,341	17	6,409	92	19,555

ที่มา : AREA, 2548

จากตารางจะเห็นได้ว่าจำนวนที่อยู่อาศัยประเภทอาคารชุดที่ตั้งอยู่ในเขตที่มีรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลผ่าน จะมีการเปิดตัวขายกันเป็นจำนวนมากตั้งแต่ปี 2546-2548 เนื่องจากเป็นช่วงเวลาที่จะเริ่มเปิดใช้รถไฟฟ้าสายนี้ อย่างเป็นทางการในวันที่ 3 กรกฎาคม 2547 และบริเวณที่มีการเปิดตัวมากที่สุดในช่วงปี 2548 คือเขตห้วยขวาง เนื่องจากเป็นที่ตั้งของตัวสถานีมากถึง 6 สถานี ซึ่งประกอบไปด้วย สถานีเพชรบุรี, สถานีพระราม 9, สถานีศูนย์วัฒนธรรม, สถานีห้วยขวาง, สถานีสุทธิสาร และสถานีรัชดาภิเษก นอกจากนี้บริเวณสถานีพระราม 9 ยังเป็นสถานีที่มีปริมาณผู้โดยสารมากที่สุดอีกด้วย โดยในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนมีสถิติการใช้บริการมากถึง 50,000 คนต่อชั่วโมง เนื่องจากเป็นจุดที่สามารถเดินทางเชื่อมโยงไปยังจุดต่างๆ ของเมืองได้สะดวก ดังนั้นในบริเวณพื้นที่ในย่านนี้จึงมีการพัฒนาที่อยู่อาศัยเป็นจำนวนมากโดยเฉพาะประเภทที่อยู่อาศัยประเภทอาคารชุดที่แล้วเสร็จในพื้นที่เขตห้วยขวาง ตามตารางที่ 1.2

ตารางที่ 1.2 จำนวนที่อยู่อาศัยประเภทอาคารชุดที่ก่อสร้างแล้วเสร็จในเขตห้วยขวาง ตั้งแต่ปี 2537-2548

ปี	จำนวนโครงการ	จำนวนอาคาร	จำนวนหน่วยทั้งหมด	จำนวนหน่วยที่ก่อสร้างเสร็จ	จำนวนผู้อยู่อาศัย	อัตราเข้าอยู่
ระยะก่อนมีระบบรถไฟฟ้า						
2537	5	6	1,035	1,035	820	79%
2538	5	8	1,962	1,962	1,841	94%
2539	4	9	1,233	1,233	1,180	96%
2540	4	6	1,071	1,071	963	90%
2541	0	0	0	0	0	0%
รวม	18	29	5,301	5,301	4,804	91%
ระยะมีแผนระบบรถไฟฟ้า						
2542	2	7	476	476	462	97%
2543	0	0	0	0	0	0%
2544	0	0	0	0	0	0%
2545	2	4	470	470	449	96%
2546	0	0	0	0	0	0%
รวม	4	11	946	946	911	96%
ระยะที่ระบบรถไฟฟ้าเปิดบริการ						
2547	1	3	881	881	588	67%
2548	3	4	727	727	0	0%
รวม	4	7	1,608	1,608	588	37%
รวมทั้งสิ้น	26	47	7,855	7,855	6,303	80%

ที่มา : AREA, 2548

จากตารางจะพบว่าในเขตห้วยขวางตั้งแต่ปี 2537-2548 มีอาคารชุดก่อสร้างแล้วเสร็จทั้งหมด 26 โครงการ จำนวน 47 อาคาร มีจำนวนหน่วยทั้งหมด 7,855 หน่วย และมีคนเข้าอยู่อาศัยแล้วจำนวน 6,303 หน่วย หรือประมาณร้อยละ 80 ของหน่วยที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ

หากพิจารณาจำนวนโครงการที่ก่อสร้างแล้วเสร็จก่อนการมีระบบรถไฟฟ้า (ตั้งแต่ปี 2537-2541) จะพบว่ามีอยู่จำนวน 18 โครงการ จำนวน 29 อาคาร มีจำนวนหน่วยทั้งหมด 5,301 หน่วย และมีคนเข้าอยู่อาศัยแล้วจำนวน 4,804 หน่วย หรือประมาณร้อยละ 91 ของจำนวนหน่วยที่แล้วเสร็จทั้งหมด ส่วนจำนวนโครงการที่ก่อสร้างเสร็จเมื่อมีแผนระบบรถไฟฟ้า (ตั้งแต่ปี 2542-2544) มีอยู่จำนวน 4 โครงการ จำนวน 11 อาคาร มีจำนวนหน่วยทั้งหมด 946 หน่วย และมีคนเข้าอยู่อาศัยแล้วจำนวน 911 หน่วย หรือประมาณร้อยละ 96 ของจำนวนหน่วยที่แล้วเสร็จทั้งหมด ส่วนโครงการที่ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า (ตั้งแต่ปี 2547-2548) มีอยู่จำนวน 4 โครงการ จำนวน 7 อาคาร มีจำนวนหน่วยทั้งหมด 1,608 หน่วย และมีคนเข้าอยู่อาศัยแล้วจำนวน 588 หน่วย หรือประมาณร้อยละ 37 ของจำนวนหน่วยที่แล้วเสร็จทั้งหมด เนื่องจากในปี 2547 มีอาคารที่ก่อสร้างแล้วเสร็จจำนวน 1 โครงการ จำนวน 881 หน่วย และมีคนเข้าอยู่อาศัยแล้วเพียง 588 หน่วย หรือประมาณร้อยละ 67 เท่านั้น เนื่องจากเป็นอาคารที่ก่อสร้างเพิ่งแล้วเสร็จจึงมีการย้ายเข้าอยู่ค่อนข้างน้อย ส่วนในปี 2548 มีอาคารที่ก่อสร้างแล้วเสร็จจำนวน 3 โครงการ มีจำนวน 727 หน่วย และยังไม่มีคนเข้าอยู่อาศัยเลย เนื่องจากเป็นอาคารที่ก่อสร้างเพิ่งแล้วเสร็จ เหลือเก็บรายละเอียดงานเล็กน้อย ยังไม่มีการจัดตั้งนิติบุคคลอาคารชุด และยังไม่มียุติบัตรเปิดใช้อาคาร จึงไม่มีหน่วยการเข้าอยู่อาศัยในอาคารนี้

นอกจากนี้จากข้อมูลการสำรวจภาคสนามของบริษัทเอเจเนซี ฟอร์ เรียลเอสเตท แอฟแฟร์ส จะพบว่าในปี 2548 มีโครงการที่เปิดขายใหม่ที่กำลังก่อสร้างอีกจำนวน 5 โครงการ มีจำนวนหน่วยมากถึง 4,127 หน่วย ในจำนวนนี้มีจองซื้อไปแล้วจำนวน 3,008 หน่วย หรือประมาณร้อยละ 73 ของจำนวนที่เปิดขายทั้งหมด ซึ่งจากตัวเลขที่มีการเปิดขายใหม่ และมีการก่อสร้างที่อยู่อาศัยที่ตั้งอยู่บริเวณรอบ ๆ สถานีรถไฟฟ้า แสดงให้เห็นว่าผู้ประกอบการได้เล็งเห็นความต้องการของผู้อยู่อาศัยที่ต้องการจะอยู่อาศัยบริเวณรอบ ๆ สถานีรถไฟฟ้า ผู้ประกอบการจึงได้ก่อสร้างโครงการที่อยู่อาศัยต่าง ๆ โดยเฉพาะอาคารชุด เพื่อรองรับผู้อยู่อาศัยที่คาดว่าจะมาอยู่บริเวณนี้เป็นจำนวนมาก

ดังนั้นจึงเป็นเรื่องที่น่าสนใจศึกษารูปแบบและลักษณะของอาคารชุดที่อยู่รอบ ๆ สถานีรถไฟฟ้า รวมถึงการศึกษาลักษณะและพฤติกรรมของผู้ที่อยู่อาศัยในอาคารชุดตามแนวรถไฟฟ้าในเขตนี้ โดยในการศึกษานี้ จะศึกษาที่อยู่อาศัยประเภทอาคารชุดที่ตั้งอยู่ตามแนวรถไฟฟ้าได้ดินสาย

สีน้ำเงิน (เฉลิมรัชมงคล) ครอบคลุมจำนวน 6 สถานี คือสถานีเพชรบุรี, สถานีพระราม 9, สถานีศูนย์วัฒนธรรม, สถานีห้วยขวาง, สถานีสุทธิสาร และสถานีรัชดาภิเษก

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษารูปแบบและระดับราคาของห้องชุด ที่เป็นที่ต้องการของกลุ่มเป้าหมายที่ซื้อที่อยู่อาศัยตามแนวรถไฟฟ้า ในเขตห้วยขวาง
2. เพื่อศึกษาลักษณะและพฤติกรรมการอยู่อาศัยของผู้ที่ซื้ออาคารชุดที่ตั้งอยู่ตามแนวรถไฟฟ้า ในเขตห้วยขวาง

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

1. ศึกษาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่อยู่ในความรับผิดชอบของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) สายสีน้ำเงิน (รถไฟฟ้ามหานคร เฉลิมรัชมงคล)
2. ศึกษาลักษณะพฤติกรรมของผู้ที่อยู่อาศัย และรูปแบบอาคารในอาคารชุดที่สร้างเสร็จ มีคนเช่าอยู่แล้ว ตั้งแต่ปี 2537-2548
- 3.ศึกษารูปแบบอาคาร และภาวะการขายเฉพาะโครงการที่ยังเปิดขายอยู่เท่านั้น

1.4 สมมติฐานของการวิจัย

แหล่งที่อยู่อาศัยเดิมของผู้ที่ซื้ออาคารชุดในย่านนี้ ส่วนใหญ่น่าจะเป็นคนที่พักอาศัยอยู่ในย่านนี้มาก่อน และเคยชินกับพื้นที่ จึงเปลี่ยนรูปแบบจากการเช่าอพาร์ทเมนท์ เป็นการซื้ออาคารชุดแทน

1.5 คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย

1. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) หมายถึงองค์การรถไฟฟ้ามหานคร เป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2535 มีภาระหน้าที่ในการจัดให้มี และให้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และจังหวัดอื่นๆ รวมทั้งดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องเพื่อประโยชน์แก่ รฟม. และประชาชนในการใช้บริการรถไฟฟ้า ตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543

2. ระบบรถไฟฟ้า หมายถึง รถไฟฟ้า ทางรถไฟฟ้า สถานีรถไฟฟ้า ระบบพลังงาน ระบบควบคุมการเดินรถ ระบบสื่อสาร ระบบระบายอากาศ และศูนย์ซ่อมบำรุง
3. รถไฟฟ้า หมายถึง รถที่ใช้ขนส่งคนโดยสารเป็นขบวนขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าหรือพลังงานอย่างอื่นไปตามทางรถไฟฟ้าที่ดำเนินการโดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งมวลชน
4. อาคารที่อยู่อาศัยรวม หมายถึง อาคารหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของอาคารที่ใช้เป็นที่อยู่อาศัยสำหรับหลายครอบครัว โดยแบ่งออกเป็นหน่วยแยกออกจากกันสำหรับแต่ละครอบครัว (กฎกระทรวงฉบับที่ 55 อ้างถึงใน กิตตินันท์, 2548)
5. อาคารชุด หมายถึง อาคารที่บุคคลสามารถแยกจากการถือกรรมสิทธิ์ออกได้เป็นส่วน ๆ โดยแต่ละส่วนประกอบด้วยกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินบุคคลและกรรมสิทธิ์ร่วมในทรัพย์สินกลาง (พระราชบัญญัติอาคารชุด 2522 อ้างถึงใน กิตตินันท์, 2547)

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อเป็นข้อมูลแก่ผู้ประกอบการในการตัดสินใจลงทุนพัฒนาอาคารชุดตามแนวรถไฟฟ้า
2. เพื่อเป็นแนวทางเสนอแนะในการกำหนดนโยบายที่อยู่อาศัยที่ตั้งอยู่ในแนวรถไฟฟ้า ที่เป็นประโยชน์ต่อภาครัฐ
3. เพื่อทราบแนวโน้มความต้องการที่อยู่อาศัยประเภทอาคารชุด และลักษณะที่อยู่อาศัยที่เป็นที่ต้องการของตลาด