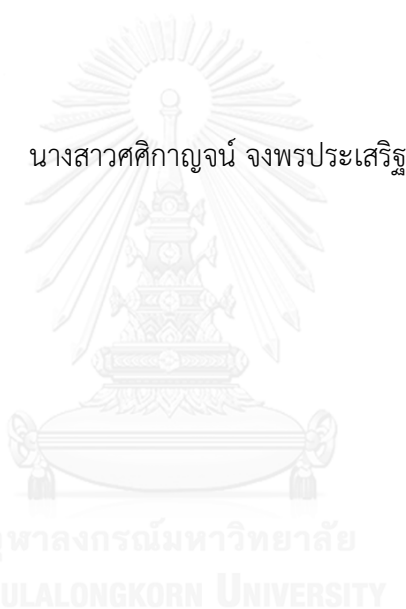


แนวทางการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ตามแนวรถไฟฟ้ามหานคร โดยใช้ทฤษฎีการพัฒนาพื้นที่โดยรอบ
สถานี (TOD)



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.

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาเคหะพัฒนศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ภาควิชาเคหะการ
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2557
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

GUIDELINES FOR REAL ESTATE DEVELOPMENT ALONG MRTA PURPLE LINE BY USING
TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT (TOD) THEORY

Miss Sasikarn Chongpornprasert



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

หัวข้อวิทยานิพนธ์	แนวทางการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ตามแนวรถไฟฟ้าสายสี
	ม่วง โดยใช้ทฤษฎีการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี (TOD)
โดย	นางสาวศศิภาภรณ์ จงพรประเสริฐ
สาขาวิชา	การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก	รองศาสตราจารย์ ไตรรัตน์ จารุทัศน์

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้รับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็น
ส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารธุรกิจ

.....คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ ดร.ปิ่นรัชฎ์ กาญจนะจันทรกุล)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ สุปรียา หิรัญโร)

.....อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(รองศาสตราจารย์ ไตรรัตน์ จารุทัศน์)

.....กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.พนิต ภูจันดา)

.....กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(รองศาสตราจารย์ มานพ พงศทัต)

.....กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(ดร.สมประสงค์ สัตย์มัลลี)

ศศิกัญจน์ จงพรประเสริฐ : แนวทางการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ตามแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วง โดยใช้ทฤษฎีการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี (TOD) (GUIDELINES FOR REAL ESTATE DEVELOPMENT ALONG MRTA PURPLE LINE BY USING TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT (TOD) THEORY) อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์
หลัก: รศ. ไตรรัตน์ จารุทัศน์, 206 หน้า.

เนื่องจากประชากรที่เพิ่มมากขึ้นและการพัฒนาเมืองตามเส้นทางการคมนาคม ทำให้เมืองเริ่มขยายตัว แต่แหล่งงานยังคงกระจุกตัวกันอยู่ภายในเมือง จึงก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดตามมา และยังส่งผลต่อสภาพแวดล้อมและคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของคนอย่างมาก ทำให้เกิดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งมวลชนแบบรางขึ้น เพื่อตอบรับกับปัญหาดังกล่าวข้างต้น โดยการพัฒนาขนส่งระบบรางในพื้นที่ศึกษานี้คือ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ในการศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา 1) ข้อมูลโครงการอสังหาริมทรัพย์แต่ละประเภทที่อยู่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า 2) ขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ ที่อยู่รอบสถานีรถไฟฟ้า 3) เสนอแนะแนวทางการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รอบสถานีรถไฟฟ้าในอนาคต โดยจะศึกษาทั้งที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรมจำนวน 17 โครงการรอบสถานีในระยะ 600 เมตร โดยมีกรณีศึกษา 3 สถานีคือ สถานีเตาปูน สถานีศูนย์ราชการนนทบุรีและสถานีตลาดบางใหญ่ ซึ่งกลุ่มตัวอย่างคือ ผู้ที่อยู่อาศัยและผู้ให้บริการ 400 คน โดยใช้แบบสอบถามและการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการเชิงลึก 6 บริษัท

ผลการศึกษาพบว่า โครงการอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามีทั้งหมด 17 โครงการ โดยสถานีเตาปูนเป็นสถานีเชื่อมต่อหลักระหว่างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและสีม่วง มีที่อยู่อาศัย 4 โครงการที่อยู่รอบสถานี โดยห่างจากสถานี 50-500 เมตร และพาณิชยกรรม 1 โครงการ ห่างจากสถานี 450 เมตร มีสวนสาธารณะ 4 แห่ง สถานพยาบาล 1 แห่งและสถานศึกษา 5 แห่ง แต่ไม่เพียงพอต่อประชากรในพื้นที่ สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี เป็นสถานีเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าสายสีม่วง ชมพู่และน้ำตาล โดยเป็นที่ตั้งของศูนย์ราชการที่สำคัญของจังหวัดนนทบุรี มีที่อยู่อาศัย 4 โครงการที่อยู่รอบสถานี ห่างจากสถานี 30-500 เมตร และพาณิชยกรรม 2 โครงการ ห่างจากสถานี 300-400 เมตร มีสวนสาธารณะ 1 แห่ง สถานพยาบาล 2 แห่ง และสถานศึกษา 7 แห่ง ซึ่งมีค่อนข้างครบถ้วน สถานีตลาดบางใหญ่ เป็นสถานีปลายทางและจุดเปลี่ยนไปสู่สถานีต่างๆ มีอสังหาริมทรัพย์จำนวนมาก โดยมีที่อยู่อาศัย 1 โครงการและพาณิชยกรรม 5 โครงการที่อยู่รอบสถานี ห่างจากสถานี 80-400 เมตร มีสวนสาธารณะ 2 แห่ง สถานพยาบาล 1 แห่งและสถานศึกษา 2 แห่ง แต่ไม่เพียงพอต่อประชากรในพื้นที่ ส่วนการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รอบสถานีในอนาคตจะต้องใช้การจัดวางผังพื้นที่เฉพาะมาใช้ในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีควบคู่กับแนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี (TOD) เพื่อให้เกิดการพัฒนาพื้นที่อย่างเหมาะสมและรองรับกับการพัฒนาในอนาคต

สรุปผลการศึกษาพบว่า สวนสาธารณะเป็นสาธารณูปการที่ประชาชนต้องการมากที่สุด โดยเฉพาะสวนในระดับสวนละแวกบ้านและสวนหย่อมขนาดไม่เกิน 25 ไร่ และพบว่า บทบาทของสถานีและรูปแบบอสังหาริมทรัพย์ในแต่ละสถานีมีความแตกต่างกัน โดยสถานีเตาปูนเป็นสถานีเชื่อมต่อหลักและมีรูปแบบอสังหาริมทรัพย์แบบใหม่คือ คอนโดมิเนียม ซึ่งมีมากถึง 4 โครงการและมีความหนาแน่นสูง สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี เป็นสถานีเชื่อมต่อรอง รูปแบบอสังหาริมทรัพย์ผสมผสานทั้งหมู่บ้านจัดสรรและคอนโดมิเนียม ส่วนสถานีตลาดบางใหญ่ มีบทบาทเป็นสถานีปลายทาง มีรูปแบบอสังหาริมทรัพย์แบบเก่าคือ หมู่บ้านจัดสรร

ภาควิชา เคหการ ลายมือชื่อนิสิต

สาขาวิชา การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาหลัก

ปีการศึกษา 2557

5673348425 : MAJOR REAL ESTATE DEVELOPMENT

KEYWORDS: GUIDELINES FOR REAL ESTATE DEVELOPMENT / MRTA PURPLE LINE / TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT (TOD)

SASIKARN CHONGPORNPRASERT: GUIDELINES FOR REAL ESTATE DEVELOPMENT ALONG MRTA PURPLE LINE BY USING TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT (TOD) THEORY. ADVISOR: ASSOC. PROF. TRIRAT JARUTACH, 206 pp.

As the population and urban development increases, the city begins to expand, but jobs are clustered together within the central part of the city, thus causing traffic jams to ensue. It also affects the environment and quality of life. In response to the above problems, further development of rail transport has commenced, and the Purple Line Project Bang Yai - Bang Sue is the subject of this study. In this study aimed to determine 1) the information of real estate for each project surrounding station, 2) the service radius of facilities and utilities around station, and 3) suggestions for guidelines about developing real estate around stations in the future by studying 17 residential and commercial projects within 600 meters of a station in three case studies: Tao Poon, Nonthaburi Civic Center and Bang Yai station. The study was carried out by using questionnaires for Residents and users and interviews with entrepreneurs from 6 companies.

The study found that there are 17 real estate projects surrounding the stations. Tao Poon station is the main connecting station between the Blue and Purple Lines. There are 4 housing projects about 50-500 meters around the station, and one commercial project is about 450 meters from the station. There are also 4 parks, 1 hospital and 5 schools around the station. Nonthaburi Civic Center Station is a secondary connecting station between the Purple, Pink, and Brown Line. It is located at an important government center of Nonthaburi. There are 4 housing projects about 30-500 meters from the station, and 2 commercial projects that are about 300-400 meters from the station. There is 1 park, 2 hospitals and 7 schools around station. Bang Yai station is a terminal station that allows for shifts to other locations. There is one housing estate project and 5 commercial projects around 80-400 meters away from the station. There are 2 parks, 1 hospital and 2 schools nearby as well. The development of real estate in the future will be used in a specific plan for developing the area around the station (TOD) to achieve proper development and support in the future.

Results showed that parks are public utilities that are greatly needed, especially neighborhood parks and pocket parks (defined as parks of less than 25 acres). It was also found that the role of the station and the format of real estate in each station is different. Tao Poon station is a main connecting station. The format of real estate is a modern style, composed primarily of condominiums, of which there are four projects with high density in this area. Nonthaburi Civic Center Station is a secondary connecting station that has a mix between two property styles, housing estates and condominiums. Lastly, the Bang Yai station is a terminal station. In that location, there is primarily a traditional style of property, housing estates.

Department: Housing
 Field of Study: Real Estate Development
 Academic Year: 2014

Student's Signature
 Advisor's Signature

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วย ความกรุณาของ รองศาสตราจารย์ ไตรรัตน์ จารุทัศน์ ที่ให้ความอนุเคราะห์ช่วยเหลือ ให้คำปรึกษา แนะนำความคิดเห็น ให้ความรู้ ใส่ใจดูแล ให้กำลังใจ ติดตามความก้าวหน้าและปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ อันเป็นประโยชน์แก่การดำเนินการศึกษาตลอดระยะเวลาการศึกษา รวมถึง รองศาสตราจารย์ สุปรีชา หิรัญโร รองศาสตราจารย์ มานพ พงศทัต และคณาจารย์ในภาควิชาเคหการทุกท่าน ที่ได้ประสิทธิ์ประสาทความรู้ด้านวิชาการและประสบการณ์ต่างๆ อย่างมากมายตลอดระยะเวลาที่ได้ศึกษาอยู่ เพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในภายภาคหน้า ซึ่งผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงมา ณ ที่นี้

ขอกราบขอบพระคุณ ดร.สมประสงค์ สัตย์มัลลี และรองศาสตราจารย์ ดร.พนิต ภูจินดา ที่ให้ความกรุณาสละเวลาให้คำปรึกษา ความคิดเห็นตลอดจนแนะนำแนวความคิดต่างๆ ให้เป็นแนวทางในการทำการศึกษาวิจัย ด้วยความเมตตา รวมถึง คุณเนรมิต สร้างเอี่ยม กรรมการผู้จัดการ บริษัท แกรนด์ ยูนิตี้ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด คุณฐานิตย์ คงสมทอง สถาปนิกอาวุโส บริษัท เรียวแอสเสท ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด คุณศุภโชค ปัจทรัพย์ Managing Director บริษัท อตามัส เรียวแอสเสท จำกัด คุณปรานี สิริวุฒิจรุงจิตต์ กรรมการผู้จัดการ บริษัท พี.ซี. แลนด์ จำกัด คุณมานิต ทรัพย์เพิ่ม เจ้าหน้าที่พัฒนาธุรกิจ บริษัท ชีวาทัย จำกัด และคุณปนพพัชร ณีฐวีรพจน์ Deputy Marketing Manager บริษัท พฤกษา เรียวแอสเสท จำกัด (มหาชน) ที่ให้ความกรุณาสละเวลาให้เข้าพบเพื่อสัมภาษณ์ความคิดเห็น และแสดงวิสัยทัศน์ในเรื่องต่างๆ อย่างเป็นกันเอง ซึ่งเป็นประโยชน์อย่างมากต่อการดำเนินการวิจัยนี้

ขอขอบคุณผู้ที่พักอาศัยในโครงการคอนโดมิเนียม ชีวาทัย อินเตอร์เชนจ์ คอนโดมิเนียม Rich Park 2 @เตาปูนอินเตอร์เชนจ์ คอนโดมิเนียม The Stage Taopoon Interchange คอนโดมิเนียม The Tree Interchange คอนโดมิเนียม VIO แคราย และ VIO แคราย 2 (เรวดี 11) คอนโดมิเนียม The Crystal condo รัตนาธิเบศร์ 3 (ซอยเรวดี11) คอนโดมิเนียมU-Delight รัตนาธิเบศร์ คอนโดมิเนียม บางใหญ่ สแควร์ และผู้ใช้บริการในโครงการห้างสรรพสินค้า เทสโก้ โลตัส บางซื่อ ห้างสรรพสินค้า Esplanade รัตนาธิเบศร์ ห้างสรรพสินค้า เทสโก้ โลตัส ถนนรัตนาธิเบศร์ ห้างสรรพสินค้า Big C supercenter รัตนาธิเบศร์ ห้างสรรพสินค้า Big C extra บางใหญ่ ห้างสรรพสินค้า The Square ห้างสรรพสินค้า Index Living Mall และ ห้างสรรพสินค้า Bang Yai Night Bazaar ที่ได้สละเวลาให้ข้อมูล ให้ความเป็นกันเองตลอดระยะเวลาในการดำเนินการวิจัย

สุดท้ายขอกราบขอบคุณครอบครัวของผู้ดำเนินการวิจัยที่คอยสนับสนุน ห่วงใย และเป็นกำลังใจที่สำคัญในการฝ่าฟันอุปสรรคต่างๆ ตลอดมา

ความดีทั้งหมดที่ผู้วิจัยได้จากงานวิจัยนี้ ขอมอบให้แก่ผู้มีอุปการคุณทุกท่านที่มีต่อผู้วิจัย

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฎ
สารบัญภาพ.....	ณ
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 คำถามในงานวิจัย.....	5
1.3 วัตถุประสงค์.....	6
1.4 ขอบเขตงานวิจัย.....	6
1.4.1 ขอบเขตด้านพื้นที่.....	6
1.4.2 ขอบเขตด้านเนื้อหา.....	7
1.5 ขั้นตอนการศึกษา.....	8
1.6 นิยามศัพท์เฉพาะ	8
1.7 ข้อจำกัดในการวิจัย	9
1.8 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	9
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	11
2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินในเมือง	12
2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัย	12
2.3 แนวคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรม	13
2.4 ทฤษฎีการตั้งถิ่นฐานกับเส้นทางการคมนาคม	14

2.5	ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร	14
2.6	ผังเมืองรวมจังหวัดนนทบุรี.....	16
2.7	แนวคิดเกี่ยวกับสถานี.....	19
2.8	แนวคิดขอบเขตการให้บริการของสาธารณูปการ	19
2.9	เกณฑ์การกำหนดความหนาแน่นประชากร.....	24
2.10	แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี (TOD : Transit-Oriented Development)	25
2.11	แนวคิดความสมดุลระหว่างแหล่งงานและที่พักอาศัย (Jobs-Housing Balance)	28
2.12	ผังเมืองเฉพาะ	29
2.13	งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	32
2.14	ผลการศึกษาในงานวิจัยที่เกี่ยวข้องที่สามารถนำมาใช้ในงานวิทยานิพนธ์นี้.....	34
บทที่ 3	วิธีดำเนินการวิจัย	35
3.1	กรอบแนวความคิด.....	35
3.2	แหล่งที่มาของข้อมูล.....	37
3.2.1	ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data).....	37
3.2.2	ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data).....	38
3.3	ประชากรและกลุ่มตัวอย่างในการศึกษา.....	38
3.4	เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา.....	43
3.4.1	แบบสัมภาษณ์.....	43
3.4.2	แบบสอบถาม.....	44
3.5	การวิเคราะห์ข้อมูล	45
บทที่ 4	ข้อมูลกรณีศึกษา.....	46
4.1	บทนำ.....	46

4.2	ข้อมูลโครงการ กรณีศึกษา สถานีเตาปูน.....	48
4.3	ข้อมูลโครงการ กรณีศึกษา สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี.....	65
4.4	ข้อมูลโครงการ กรณีศึกษา สถานีตลาดบางใหญ่.....	85
4.5	ขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการ	97
4.5.1	สถานีเตาปูน.....	99
4.5.2	สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี.....	105
4.5.3	สถานีตลาดบางใหญ่.....	110
บทที่ 5	ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	115
5.1	ผลการวิเคราะห์แนวทางการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รอบสถานีรถไฟฟ้าในอนาคตจาก แบบสอบถาม	115
5.2	ผลการวิเคราะห์ แนวทางการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ตามแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วงใน อนาคตจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ	146
5.3	วิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการสวนสาธารณะในอนาคต	160
5.4	สรุปผลการวิเคราะห์	174
5.4.1	ขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ ที่อยู่ รอบสถานีรถไฟฟ้าสายสีม่วง.....	174
5.4.2	แนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รอบสถานีรถไฟฟ้าในอนาคต	177
บทที่ 6	สรุปผลการศึกษา อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ.....	179
6.1	สรุปผลการศึกษาและอภิปรายผล	179
6.1.1	ข้อมูลโครงการอสังหาริมทรัพย์แต่ละประเภทที่อยู่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า.....	179
6.1.2	ขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ ที่อยู่ รอบสถานีรถไฟฟ้า.....	185
6.1.3	แนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รอบสถานีรถไฟฟ้าในอนาคต.....	191
6.1.4	ข้อค้นพบในงานวิจัย	193

6.2 ข้อเสนอแนะ	194
6.2.1 ข้อเสนอแนะต่อภาครัฐ.....	194
6.2.2 ข้อเสนอแนะต่อภาคเอกชน	196
6.2.3 ข้อเสนอแนะในงานวิจัยครั้งต่อไป.....	197
รายการอ้างอิง	198
ภาคผนวก ก	200
ภาคผนวก ข	203
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์	206



สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1 แสดงแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์งานวิจัย	11
ตารางที่ 2 แสดงจำนวนพื้นที่ของการใช้ประโยชน์ที่ดินในกรุงเทพมหานคร ปี 2556	15
ตารางที่ 3 แสดงจำนวนพื้นที่ของการใช้ประโยชน์ที่ดินในจังหวัดนนทบุรี ปี 2550	17
ตารางที่ 4 แสดงมาตรฐานระยะห่างที่มากที่สุดของสาธารณูปการต่างๆ	21
ตารางที่ 5 แสดงมาตรฐานขอบเขตการให้บริการของสถานศึกษาในประเทศไทย.....	21
ตารางที่ 6 แสดงมาตรฐานขอบเขตการให้บริการของสวนสาธารณะในประเทศไทย	22
ตารางที่ 7 แสดงมาตรฐานขอบเขตการให้บริการของสถานศึกษาที่ใช้ในวิทยานิพนธ์.....	23
ตารางที่ 8 แสดงมาตรฐานขอบเขตการให้บริการของสวนสาธารณะที่ใช้ในวิทยานิพนธ์.....	23
ตารางที่ 9 แสดงงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับวิทยานิพนธ์นี้.....	33
ตารางที่ 10 แสดงโครงการทั้งหมดที่อยู่โดยรอบสถานีเตาปูนในรัศมี 600 เมตร	39
ตารางที่ 11 แสดงโครงการทั้งหมดที่อยู่โดยรอบสถานีศูนย์ราชการนนทบุรีในรัศมี 600 เมตร	40
ตารางที่ 12 แสดงโครงการทั้งหมดที่อยู่โดยรอบสถานีตลาดบางใหญ่ในรัศมี 600 เมตร.....	40
ตารางที่ 13 แสดงรายละเอียดโครงการอสังหาริมทรัพย์ที่ใช้ในการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ	43
ตารางที่ 14 แสดงโครงการทั้งหมดที่อยู่โดยรอบสถานีเตาปูนในรัศมี 600 เมตร	49
ตารางที่ 15 แสดงโครงการทั้งหมดที่อยู่โดยรอบสถานีศูนย์ราชการนนทบุรีในรัศมี 600 เมตร	67
ตารางที่ 16 แสดงโครงการทั้งหมดที่อยู่โดยรอบสถานีตลาดบางใหญ่ในรัศมี 600 เมตร.....	87
ตารางที่ 17 แสดงรัศมีการให้บริการและจำนวนประชากรที่ให้บริการสำหรับสาธารณูปการ แต่ ละประเภท.....	97
ตารางที่ 18 แสดงจำนวนประชากรที่อยู่โดยรอบสถานีเตาปูนในรัศมี 600 เมตร	98
ตารางที่ 19 แสดงจำนวนประชากรที่อยู่โดยรอบสถานีศูนย์ราชการนนทบุรีในรัศมี 600 เมตร.....	98
ตารางที่ 20 แสดงจำนวนประชากรที่อยู่โดยรอบสถานีตลาดบางใหญ่ในรัศมี 600 เมตร.....	99
ตารางที่ 21 แสดงสรุปจำนวนสาธารณูปการความสามารถในการรองรับ และการคาดการณ์ จำนวนที่ต้องการเพิ่มในแต่ละประเภทสาธารณูปการ	104

ตารางที่ 22 แสดงสรุปจำนวนสาธารณูปการความสามารถในการรองรับ และการคาดการณ์ จำนวนที่ต้องการเพิ่มในแต่ละประเภทสาธารณูปการ	109
ตารางที่ 23 แสดงสรุปจำนวนสาธารณูปการความสามารถในการรองรับ และการคาดการณ์ จำนวนที่ต้องการเพิ่มในแต่ละประเภทสาธารณูปการ	114
ตารางที่ 24 แสดงความถี่และร้อยละของเพศในสถานีเตาปูน	116
ตารางที่ 25 แสดงความถี่และร้อยละของอายุในสถานีเตาปูน	117
ตารางที่ 26 แสดงความถี่และร้อยละของสถานภาพในสถานีเตาปูน	117
ตารางที่ 27 แสดงความถี่และร้อยละของจำนวนสมาชิกในครอบครัวในสถานีเตาปูน	118
ตารางที่ 28 แสดงความถี่และร้อยละของระดับการศึกษาในสถานีเตาปูน	119
ตารางที่ 29 แสดงความถี่และร้อยละของรายได้ครัวต่อเดือนในสถานีเตาปูน	120
ตารางที่ 30 แสดงความถี่และร้อยละของพาหนะที่มีในครอบครองในสถานีเตาปูน	120
ตารางที่ 31 แสดงความถี่และร้อยละของรูปแบบการเดินทางที่ใช้เป็นประจำในสถานีเตาปูน	122
ตารางที่ 32 แสดงความถี่และร้อยละของความถี่ในแต่ละวัตถุประสงค์การเดินทางในสถานีเตา ปูน	123
ตารางที่ 33 แสดงระยะห่างระหว่างบ้านไปถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการใน สถานีเตาปูน	123
ตารางที่ 34 แสดงความเพียงพอของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการในสถานีเตาปูน	124
ตารางที่ 35 แสดงแนวทางการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในอนาคตในสถานีเตาปูน	125
ตารางที่ 36 แสดงความถี่และร้อยละของเพศในสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี	126
ตารางที่ 37 แสดงความถี่และร้อยละของอายุในสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี	127
ตารางที่ 38 แสดงความถี่และร้อยละของสถานภาพในสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี	127
ตารางที่ 39 แสดงความถี่และร้อยละของจำนวนสมาชิกในครอบครัวในสถานีศูนย์ราชการ นนทบุรี	128
ตารางที่ 40 แสดงความถี่และร้อยละของระดับการศึกษาในสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี	129
ตารางที่ 41 แสดงความถี่และร้อยละของรายได้ครัวต่อเดือนในสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี ..	130

ตารางที่ 42 แสดงความถี่และร้อยละของพาหนะที่มีในครอบครองในสถานีสุนัขราชการนนทบุรี...	130
ตารางที่ 43 แสดงความถี่และร้อยละของรูปแบบการเดินทางที่ใช้เป็นประจำใน สถานีสุนัข ราชการนนทบุรี.....	132
ตารางที่ 44 แสดงความถี่และร้อยละของความถี่ในแต่ละวัตถุประสงค์การเดินทางใน สถานีสุนัข ราชการนนทบุรี.....	133
ตารางที่ 45 แสดงระยะห่างระหว่างบ้านไปถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการใน สถานีสุนัขราชการนนทบุรี.....	133
ตารางที่ 46 แสดงความเพียงพอของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการใน สถานีสุนัข ราชการนนทบุรี.....	134
ตารางที่ 47 แสดงแนวทางการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในอนาคตในสถานีสุนัขราชการนนทบุรี	135
ตารางที่ 48 แสดงความถี่และร้อยละของเพศในสถานีตลาดบางใหญ่.....	136
ตารางที่ 49 แสดงความถี่และร้อยละของอายุในสถานีตลาดบางใหญ่	137
ตารางที่ 50 แสดงความถี่และร้อยละของสถานภาพในสถานีตลาดบางใหญ่.....	137
ตารางที่ 51 แสดงความถี่และร้อยละของจำนวนสมาชิกในครอบครัวในสถานีตลาดบางใหญ่	138
ตารางที่ 52 แสดงความถี่และร้อยละของระดับการศึกษาในสถานีตลาดบางใหญ่	139
ตารางที่ 53 แสดงความถี่และร้อยละของรายได้ครัวต่อเดือนในสถานีตลาดบางใหญ่	140
ตารางที่ 54 แสดงความถี่และร้อยละของพาหนะที่มีในครอบครองในสถานีตลาดบางใหญ่.....	140
ตารางที่ 55 แสดงความถี่และร้อยละของรูปแบบการเดินทางที่ใช้เป็นประจำใน สถานีตลาดบาง ใหญ่.....	142
ตารางที่ 56 แสดงความถี่และร้อยละของความถี่ในแต่ละวัตถุประสงค์การเดินทางใน สถานี ตลาดบางใหญ่.....	143
ตารางที่ 57 แสดงระยะห่างระหว่างบ้านไปถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการใน สถานีตลาดบางใหญ่.....	143
ตารางที่ 58 แสดงความเพียงพอของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการใน สถานีตลาด บางใหญ่.....	144
ตารางที่ 59 แสดงแนวทางการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในอนาคตในสถานีตลาดบางใหญ่.....	145

ตารางที่ 60 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการสวนสาธารณะและอายุ	161
ตารางที่ 61 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการสวนสาธารณะและจำนวนสมาชิกในครอบครัว.....	162
ตารางที่ 62 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการสวนสาธารณะและรายได้เฉลี่ยของครอบครัว.....	163
ตารางที่ 63 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการสวนสาธารณะและรถยนต์ในครอบครอง	164
ตารางที่ 64 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการสวนสาธารณะและรถจักรยานยนต์ในครอบครอง.....	165
ตารางที่ 65 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการสวนสาธารณะและคนที่ไม่มียานพาหนะในครอบครอง.....	166
ตารางที่ 66 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการสวนสาธารณะและคนที่เดินทางด้วยการเดินเท้า.....	166
ตารางที่ 67 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการสวนสาธารณะและคนที่เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล.....	167
ตารางที่ 68 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการสวนสาธารณะและคนที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล	168
ตารางที่ 69 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการสวนสาธารณะและคนที่เดินทางด้วยรถแท็กซี่หรือรถสามล้อ	169
ตารางที่ 70 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการสวนสาธารณะและคนที่เดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางสาธารณะ	170
ตารางที่ 71 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการสวนสาธารณะและคนที่เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์รับจ้าง	171
ตารางที่ 72 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการสวนสาธารณะและคนที่เดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทางสาธารณะ	172
ตารางที่ 73 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการสวนสาธารณะและคนที่เดินทางด้วยรถจักรยาน	173

ตารางที่ 74 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการสวนสาธารณะและคนที่เดินทางด้วย รถ สองแถวหรือรถกระบะป้อ.....	174
ตารางที่ 75 แสดงโครงการทั้งหมดที่อยู่โดยรอบสถานีเตาปูนในรัศมี 600 เมตร	180
ตารางที่ 76 แสดงโครงการทั้งหมดที่อยู่โดยรอบสถานีศูนย์ราชการนนทบุรีในรัศมี 600 เมตร	181
ตารางที่ 77 แสดงโครงการทั้งหมดที่อยู่โดยรอบสถานีตลาดบางใหญ่ในรัศมี 600 เมตร.....	183
ตารางที่ 78 แสดงความแตกต่างของบทบาทและรูปแบบอสังหาริมทรัพย์ในแต่ละสถานี	194



สารบัญภาพ

หน้า

ภาพที่ 1 แสดงแผนผังแนวโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ.....	2
ภาพที่ 2 แผนที่แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษาโดยรอบสถานีตามแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วง	7
ภาพที่ 3 แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภททำยกกฎกระทรวงให้ใช้ บังคับผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร พ.ศ.2556	16
ภาพที่ 4 แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภทและแสดงโครงการคมนาคม และขนส่ง ทำยกกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดนนทบุรี พ.ศ.2548.....	18
ภาพที่ 5 แสดงมาตรฐานระยะห่างที่มากที่สุดของสาธารณูปการต่างๆ	20
ภาพที่ 6 แสดงรัศมีการเดินโดยรอบสถานีและองค์ประกอบต่างๆ ที่สำคัญโดยรอบสถานี	27
ภาพที่ 7 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างแนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีและพฤติกรรมกรรมการดำเนิน ชีวิตของมนุษย์	28
ภาพที่ 8 กรอบแนวความคิดในการศึกษาโดยสังเขป.....	35
ภาพที่ 9 กรอบแนวความคิดในการศึกษาอย่างละเอียด.....	36
ภาพที่ 10 แสดงสถานีรถไฟฟ้าสายสีม่วงที่เป็นกรณีศึกษาในงานวิจัยนี้	47
ภาพที่ 11 แสดงสถานีรถไฟฟ้าและพื้นที่โดยรอบสถานีเตาปูน.....	48
ภาพที่ 12 แสดงสถานีรถไฟฟ้า อสังหาริมทรัพย์และสิ่งอำนวยความสะดวกที่อยู่โดยรอบสถานี เตาปูน.....	48
ภาพที่ 13 แสดงโครงการคอนโดมิเนียม ซีวาทัย อินเตอร์เซนต์	49
ภาพที่ 14 แสดงที่ตั้งโครงการคอนโดมิเนียม ซีวาทัย อินเตอร์เซนต์.....	50
ภาพที่ 15 แสดงทัศนียภาพของโครงการคอนโดมิเนียม ซีวาทัย อินเตอร์เซนต์.....	51
ภาพที่ 16 แสดงผังบริเวณโครงการคอนโดมิเนียม ซีวาทัย อินเตอร์เซนต์.....	51
ภาพที่ 17 แสดงลักษณะห้องขนาด 1 ห้องนอนของโครงการคอนโดมิเนียม ซีวาทัย อินเตอร์เซนต์..	52
ภาพที่ 18 แสดงลักษณะห้องขนาด 2 และ 3 ห้องนอนของโครงการคอนโดมิเนียม ซีวาทัย อินเตอร์เซนต์.....	52

ภาพที่ 19 แสดงโครงการคอนโดมิเนียม Rich Park 2 @ เต่าปูนอินเตอร์เชนจ์	53
ภาพที่ 20 แสดงที่ตั้งโครงการคอนโดมิเนียม Rich Park 2 @ เต่าปูนอินเตอร์เชนจ์	54
ภาพที่ 21 แสดงทัศนียภาพของโครงการคอนโดมิเนียม Rich Park 2 @ เต่าปูนอินเตอร์เชนจ์	54
ภาพที่ 22 แสดงผังบริเวณโครงการคอนโดมิเนียม Rich Park 2 @ เต่าปูนอินเตอร์เชนจ์.....	55
ภาพที่ 23 แสดงลักษณะห้องของโครงการคอนโดมิเนียม Rich Park 2 @ เต่าปูนอินเตอร์เชนจ์.....	55
ภาพที่ 24 แสดงโครงการคอนโดมิเนียม The Stage Taopoon Interchange	56
ภาพที่ 25 แสดงที่ตั้งโครงการคอนโดมิเนียม The Stage Taopoon Interchange	57
ภาพที่ 26 แสดงทัศนียภาพของโครงการคอนโดมิเนียม The Stage Taopoon Interchange	57
ภาพที่ 27 แสดงผังบริเวณโครงการคอนโดมิเนียม The Stage Taopoon Interchange.....	58
ภาพที่ 28 แสดงลักษณะห้องของโครงการคอนโดมิเนียม The Stage Taopoon Interchange	58
ภาพที่ 29 แสดงโครงการคอนโดมิเนียม The Tree Interchange	59
ภาพที่ 30 แสดงที่ตั้งโครงการคอนโดมิเนียม The Tree Interchange	60
ภาพที่ 31 แสดงทัศนียภาพของโครงการคอนโดมิเนียม The Tree Interchange	61
ภาพที่ 32 แสดงผังบริเวณโครงการคอนโดมิเนียม The Tree Interchange	61
ภาพที่ 33 แสดงลักษณะห้องของโครงการคอนโดมิเนียม The Tree Interchange.....	62
ภาพที่ 34 แสดงลักษณะห้องของโครงการคอนโดมิเนียม The Tree Interchange.....	62
ภาพที่ 35 แสดงลักษณะห้องของโครงการคอนโดมิเนียม The Tree Interchange.....	63
ภาพที่ 36 แสดงโครงการห้างสรรพสินค้า เทสโก้ โลตัส สาขาบางซื่อ	64
ภาพที่ 37 แสดงที่ตั้งโครงการห้างสรรพสินค้า เทสโก้ โลตัส สาขาบางซื่อ	64
ภาพที่ 38 แสดงสถานีรถไฟฟ้าศูนย์ราชการนนทบุรี และพื้นที่โดยรอบสถานี	65
ภาพที่ 39 แสดงโครงการที่อยู่อาศัยรอบสถานีรถไฟฟ้าศูนย์ราชการนนทบุรี	66
ภาพที่ 40 แสดงสถานีรถไฟฟ้า อสังหาริมทรัพย์และสิ่งอำนวยความสะดวกที่อยู่โดยรอบ สถานี ศูนย์ราชการนนทบุรี	66
ภาพที่ 41 แสดงโครงการคอนโดมิเนียม VIO แคราย.....	67

ภาพที่ 42 แสดงที่ตั้งโครงการคอนโดมิเนียม VIO แคราย	68
ภาพที่ 43 แสดงทัศนียภาพของโครงการคอนโดมิเนียม VIO แคราย	69
ภาพที่ 44 แสดงผังบริเวณโครงการคอนโดมิเนียม VIO แคราย	69
ภาพที่ 45 แสดงลักษณะห้องขนาด 1 ห้องนอนของโครงการคอนโดมิเนียม VIO แคราย	70
ภาพที่ 46 แสดงลักษณะห้องขนาด 2 ห้องนอนของโครงการคอนโดมิเนียม VIO แคราย	70
ภาพที่ 47 แสดงโครงการคอนโดมิเนียม The Crystal condo รัตนาธิเบศร์	71
ภาพที่ 48 แสดงที่ตั้งโครงการคอนโดมิเนียม The Crystal condo รัตนาธิเบศร์	72
ภาพที่ 49 แสดงทัศนียภาพของโครงการคอนโดมิเนียม The Crystal condo รัตนาธิเบศร์	73
ภาพที่ 50 แสดงผังบริเวณโครงการคอนโดมิเนียม The Crystal condo รัตนาธิเบศร์	73
ภาพที่ 51 แสดงลักษณะห้องสตูดิโอของโครงการคอนโดมิเนียม The Crystal condo รัตนาธิเบศร์	74
ภาพที่ 52 แสดงลักษณะห้องขนาด 1 ห้องนอนของโครงการคอนโดมิเนียม The Crystal condo รัตนาธิเบศร์	74
ภาพที่ 53 แสดงลักษณะห้องขนาด 2 ห้องนอนของโครงการคอนโดมิเนียม The Crystal condo รัตนาธิเบศร์	74
ภาพที่ 54 แสดงโครงการคอนโดมิเนียม U-Delight รัตนาธิเบศร์	75
ภาพที่ 55 แสดงที่ตั้งโครงการคอนโดมิเนียม U-Delight รัตนาธิเบศร์	76
ภาพที่ 56 แสดงทัศนียภาพของโครงการคอนโดมิเนียม U-Delight รัตนาธิเบศร์	76
ภาพที่ 57 แสดงผังบริเวณโครงการคอนโดมิเนียม U-Delight รัตนาธิเบศร์	77
ภาพที่ 58 แสดงผังบริเวณโครงการคอนโดมิเนียม U-Delight รัตนาธิเบศร์	77
ภาพที่ 59 แสดงลักษณะห้องขนาด 1 ห้องนอนของโครงการคอนโดมิเนียม U-Delight รัตนาธิเบศร์	78
ภาพที่ 60 แสดงลักษณะห้องขนาด 2 ห้องนอนของโครงการคอนโดมิเนียม U-Delight รัตนาธิเบศร์	78
ภาพที่ 61 แสดงโครงการคอนโดมิเนียม VIO แคราย 2 (เรวัตี 11)	79

ภาพที่ 62 แสดงที่ตั้งโครงการคอนโดมิเนียม VIO แคราย 2 (เรเวดี 11).....	80
ภาพที่ 63 แสดงทัศนียภาพของโครงการคอนโดมิเนียม VIO แคราย 2 (เรเวดี 11).....	80
ภาพที่ 64 แสดงผังบริเวณโครงการคอนโดมิเนียม VIO แคราย 2 (เรเวดี 11).....	81
ภาพที่ 65 แสดงลักษณะห้องขนาด 1 ห้องนอนของโครงการคอนโดมิเนียม VIO แคราย 2 (เรเวดี 11).....	82
ภาพที่ 66 แสดงลักษณะห้องขนาด 2 ห้องนอนของโครงการคอนโดมิเนียม VIO แคราย 2 (เรเวดี 11).....	82
ภาพที่ 67 แสดงโครงการห้างสรรพสินค้า Esplanade รัตนาธิเบศร์	83
ภาพที่ 68 แสดงที่ตั้งโครงการห้างสรรพสินค้า Esplanade รัตนาธิเบศร์.....	83
ภาพที่ 69 แสดงโครงการห้างสรรพสินค้า เทสโก้ โลตัส ถนนรัตนาธิเบศร์ 3	84
ภาพที่ 70 แสดงที่ตั้งโครงการห้างสรรพสินค้า เทสโก้ โลตัส ถนนรัตนาธิเบศร์ 3.....	84
ภาพที่ 71 แสดงสถานีรถไฟฟ้าตลาดบางใหญ่ และที่อยู่อาศัยโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าตลาดบางใหญ่	85
ภาพที่ 72 แสดงพื้นที่ก่อสร้างห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล เวสต์เกต บริเวณสถานีรถไฟฟ้าตลาดบางใหญ่	85
ภาพที่ 73 แสดงสิ่งอำนวยความสะดวกโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าตลาดบางใหญ่	86
ภาพที่ 74 แสดงสถานีรถไฟฟ้า อสังหาริมทรัพย์และสิ่งอำนวยความสะดวกที่อยู่โดยรอบ สถานีตลาดบางใหญ่.....	87
ภาพที่ 75 แสดงโครงการคอนโดมิเนียม บางใหญ่ สแควร์	88
ภาพที่ 76 แสดงที่ตั้งโครงการคอนโดมิเนียม บางใหญ่ สแควร์	89
ภาพที่ 77 แสดงทัศนียภาพของโครงการคอนโดมิเนียม บางใหญ่ สแควร์	89
ภาพที่ 78 แสดงผังบริเวณโครงการคอนโดมิเนียม บางใหญ่ สแควร์.....	90
ภาพที่ 79 แสดงลักษณะห้องขนาดสตูดิโอและ 1 ห้องนอนของโครงการคอนโดมิเนียม บางใหญ่ สแควร์	90
ภาพที่ 80 แสดงตัวอย่างห้องขนาด 2 ห้องนอนของโครงการคอนโดมิเนียม บางใหญ่ สแควร์.....	91

ภาพที่ 81 แสดงโครงการห้างสรรพสินค้า Big C supercenter รัตนาธิเบศร์.....	92
ภาพที่ 82 แสดงที่ตั้งโครงการห้างสรรพสินค้า Big C supercenter รัตนาธิเบศร์	92
ภาพที่ 83 แสดงโครงการห้างสรรพสินค้า Big C extra บางใหญ่.....	93
ภาพที่ 84 แสดงที่ตั้งโครงการห้างสรรพสินค้า Big C extra บางใหญ่.....	93
ภาพที่ 85 แสดงโครงการห้างสรรพสินค้า The square	94
ภาพที่ 86 แสดงที่ตั้งโครงการห้างสรรพสินค้า The square	94
ภาพที่ 87 แสดงโครงการห้างสรรพสินค้า Index Living Mall.....	95
ภาพที่ 88 แสดงที่ตั้งโครงการห้างสรรพสินค้า Index Living Mall	95
ภาพที่ 89 แสดงโครงการห้างสรรพสินค้า Bang Yai Night Bazaar.....	96
ภาพที่ 90 แสดงที่ตั้งโครงการห้างสรรพสินค้า Bang Yai Night Bazaar.....	96
ภาพที่ 91 แสดงขอบเขตการให้บริการของห้างสรรพสินค้า บริเวณสถานีเตาปูน.....	100
ภาพที่ 92 แสดงขอบเขตการให้บริการของสวนสาธารณะ บริเวณสถานีเตาปูน	101
ภาพที่ 93 แสดงขอบเขตการให้บริการของโรงพยาบาล บริเวณสถานีเตาปูน	102
ภาพที่ 94 แสดงขอบเขตการให้บริการของโรงเรียน บริเวณสถานีเตาปูน.....	103
ภาพที่ 95 แสดงขอบเขตการให้บริการของห้างสรรพสินค้า บริเวณสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี	105
ภาพที่ 96 แสดงขอบเขตการให้บริการของสวนสาธารณะ บริเวณสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี	106
ภาพที่ 97 แสดงขอบเขตการให้บริการของโรงพยาบาล บริเวณสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี.....	107
ภาพที่ 98 แสดงขอบเขตการให้บริการของโรงเรียน บริเวณสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี	108
ภาพที่ 99 แสดงขอบเขตการให้บริการของห้างสรรพสินค้า บริเวณสถานีตลาดบางใหญ่.....	110
ภาพที่ 100 แสดงขอบเขตการให้บริการของสวนสาธารณะ บริเวณสถานีตลาดบางใหญ่	111
ภาพที่ 101 แสดงขอบเขตการให้บริการของโรงพยาบาล บริเวณสถานีตลาดบางใหญ่.....	112
ภาพที่ 102 แสดงขอบเขตการให้บริการของโรงเรียน บริเวณสถานีตลาดบางใหญ่.....	113
ภาพที่ 103 แสดงโครงการทั้งหมดที่อยู่โดยรอบสถานีเตาปูนในรัศมี 600 เมตร	180
ภาพที่ 104 แสดงโครงการทั้งหมดที่อยู่โดยรอบสถานีศูนย์ราชการนนทบุรีในรัศมี 600 เมตร.....	182

ภาพที่ 105 แสดงโครงการทั้งหมดที่อยู่โดยรอบสถานีตลาดบางใหญ่ในรัศมี 600 เมตร	183
ภาพที่ 106 แสดงสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการรอบสถานีเตาปูน	186
ภาพที่ 107 แสดงขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการรอบ สถานี ศูนย์ราชการนนทบุรี	188
ภาพที่ 108 แสดงขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการรอบสถานี ตลาดบางใหญ่	190



บทที่ 1 บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เนื่องจากประชากรที่เพิ่มมากขึ้นและการพัฒนาเมืองที่ขึ้นอยู่กับเส้นทางการคมนาคม จึงทำให้เกิดการขยายตัวของเมือง อีกทั้งแหล่งงานยังกระจุกตัวกันอยู่ภายในเมือง ส่งผลให้เกิดการเดินทางที่ไม่สะดวกเท่าที่ควรจากระบบการคมนาคมขนส่งมวลชนที่ไม่ทั่วถึงและไม่ดีเท่าที่ควร จึงก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดตามมา และยังส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมและคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของคนอย่างมาก ดังนั้น จึงทำให้เกิดการพัฒนาาระบบคมนาคมขนส่งมวลชนแบบรางขึ้น เพื่อตอบรับกับปัญหาดังกล่าวข้างต้น โดยการพัฒนาระบบขนส่งแบบรางที่มีในพื้นที่ศึกษานี้คือ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง

โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่-บางซื่อ)¹ (Metropolitan Rapid Transit Purple Line, MRT Purple Line) เป็นส่วนหนึ่งของโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยมีระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 23 กิโลเมตร มีจำนวนสถานีรวม 16 สถานี โดยมีสถานีเตาปูนเป็นสถานีเปลี่ยนเส้นทาง (Interchange Station) ระหว่างสายสีม่วงและสายสีน้ำเงินต่อจากสถานีบางซื่อ ซึ่งแนวเส้นทางเริ่มต้นจาก สถานีบางซื่อย่านเตาปูนไปตามแนวถนนกรุงเทพฯ-นนทบุรี ผ่านบางซื่อ วงศ์สว่าง แยกนนทบุรี เลี้ยวขวาไปตามแนวถนนติวานนท์ ผ่านเรวดี เลี้ยวซ้ายไปตามถนนรัตนานิเบศร์ ผ่านศูนย์ราชการนนทบุรี ข้ามสะพานพระนั่งเกล้า ผ่านท่าอิฐ แยกบางพลู ถึงสามแยกบางใหญ่ เลี้ยวขวาไปตามถนนวงแหวนรอบนอก (ตะวันตก) หรือถนนกาญจนาภิเษก สุดเส้นทางที่สถานีคลองบางไผ่ ซึ่งเป็นสถานีปลายทางของรถไฟฟ้าสายสีม่วง โดยเส้นทางดังกล่าวสามารถเห็นได้จากภาพที่ 1

¹ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. "โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง."

<http://www.mrta.co.th/th/MRTAproject/purpleLine.php>.



ภาพที่ 1 แสดงแผนผังแนวโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ

ที่มา : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย(2557). www.mrta-purpleline.com

ส่วนสภาพการใช้ที่ดินและการพัฒนาพื้นที่ ตั้งแต่ช่วงแรกย่านสถานีบางซื่อ บางซื่อน และ กรุงเทพฯ-นนทบุรี เป็นย่านที่อยู่อาศัยเก่าที่ค่อนข้างหนาแน่น มีการพัฒนาโครงการอาคารชุด รวมทั้ง หอพัก อพาร์ทเมนต์ กระจายอยู่ทั่วไป แต่นับจากย่านถนนติวานนท์ รัตนาธิเบศร์ เป็นต้นไป จัดเป็น ที่อยู่อาศัยในรูปแบบบ้านจัดสรร และคอนโดมิเนียมสมัยใหม่ไปจนถึงสะพานพระนั่งเกล้า ส่วนบริเวณ ที่ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาไปแล้ว จะเป็นที่อยู่อาศัยในแนวราบเป็นหลัก โดยมีศูนย์พาณิชย์กรรมย่อย สำคัญ 2 แห่ง คือ ย่านศูนย์ราชการนนทบุรีบนถนนรัตนาธิเบศร์ และย่านสามแยกบางใหญ่ที่มีการ ใช้ ประโยชน์ทางด้านพาณิชย์กรรม ประเภทศูนย์การค้า อาคารร้านค้า อาคารสำนักงาน งานขนาดเล็ก โชว์รูม เป็นต้น ส่วนด้านภาวะตลาดและศักยภาพทางการตลาดตามแนวรถไฟฟ้าสายนี้ ส่วนใหญ่จะมี ศักยภาพในการพัฒนาที่อยู่อาศัยเป็นหลัก โดยเฉพาะในช่วงต้นบริเวณบางซื่อ บางซื่อน เนื่องจากการ อยู่อาศัยหนาแน่น ทำให้จำเป็นต้องพัฒนาในแนวสูงประเภทอาคารชุด ส่วนในเขตนนทบุรีส่วนใหญ่ เป็นบ้านในแนวราบ ประเภทบ้านเดี่ยวราคาถูกถึงราคาปานกลางระดับราคา 2.0-5.0 ล้านบาท และ ทาวน์เฮาส์ราคาถูกประมาณ 1.0 ล้านบาท ตามระดับรายได้ของกำลังซื้อส่วนใหญ่ ในด้านราคาที่ดิน² สำหรับที่ดินที่ติดถนนใหญ่ราคาตามแนวเส้นทางตลอดสายอยู่ที่ตารางวาละ 50,000-120,000 บาท โดยคอนโดมิเนียมตามแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วง เริ่มตั้งแต่ถนนเตาปูน ราคาคอนโดมิเนียมอยู่ที่ประมาณ 80,000 – 110,000 บาทต่อตารางเมตร โดยมีคอนโดมิเนียมอย่างน้อย 4 โครงการ เช่น โครงการ

² มติชนนิวส์รูม. "ประชาชนชาติธุรกิจ เจาะตลาดคอนโดฯ แน่น เกาะแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วง "

<http://m.matichon.co.th/readnews.php?newsid=1422277315>.

ชีวาทัย อินเทอร์เน็ต เซนจ์ ของบริษัท ชีวาทัย โครงการริชพาร์ค 2 แอท เตปาปูนอินเทอร์เน็ต เซนจ์ ของบริษัท ริชีเพลส (2002) โครงการเดอะ สเตจ ของบริษัท เรียล แอสเสท ดีเวลลอปเม้นท์ ต่อมาบริเวณถนน กรุงเทพฯ-นนทบุรี ไปจนถึงแยกติวานนท์ ราคาคอนโดมิเนียมจะอยู่ที่ประมาณ 70,000 – 120,000 บาทต่อตารางเมตร โดยมีคอนโดมิเนียมอยู่ติดถนนอย่างน้อย 9 โครงการที่เพิ่มเปิดตัวในปี 2557 เช่น โครงการ ไอดีโอ โมบี วงศ์สว่าง อินเทอร์เน็ต เซนจ์ เป็นต้น ส่วนถนนรัตนนิเบศร์ บริเวณแยกแครายถึง สามแยกบางใหญ่ ช่วงที่ติดกับถนนกาญจนาภิเษก ราคาคอนโดมิเนียมจะอยู่ที่ประมาณ 57,000 – 90,000 บาทต่อตารางเมตร มีโครงการอย่างน้อย 12 โครงการอยู่ในบริเวณนี้ เช่น โครงการซิติโฮม รัตนนิเบศร์และโครงการศุภาลัย พาร์ค แคราย-งามวงศ์วาน ของบริษัท ศุภาลัย โครงการยูดีไลท์ รัตนนิเบศร์ ของบริษัท แกรนด์ ยูนิตี้ เป็นต้น และสำหรับสถานีบางใหญ่ ราคาคอนโดมิเนียมอยู่ที่ ประมาณ 48,000 – 50,000 บาทต่อตารางเมตร โดยในปี 2558 กลุ่มเซ็นทรัลกำลังก่อสร้างศูนย์การค้า เซ็นทรัล เวสต์เกต ซึ่งมีพื้นที่ 500,000 ตารางเมตร มีคอนโดมิเนียมเกิดขึ้นอย่างน้อย 3 โครงการ เช่น โครงการบางใหญ่ สแควร์ คอนโดมิเนียมของกลุ่มศูนย์การค้าเดอะ สแควร์ บางใหญ่ โดยย่าน รัตนนิเบศร์เป็นที่ดินที่ใช้ประโยชน์ทางด้านพาณิชยกรรมเป็นสำคัญ ส่วนที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยในพื้นที่ ด้านในราคาจะต่ำกว่ามาก ขึ้นอยู่กับทำเล ระยะทางใกล้-ไกล และหากเป็นที่ดินเพื่อการพัฒนาที่อยู่ อาศัยราคาอาจสูงได้ไม่มากนัก เนื่องจากมีเพดานราคาตามศักยภาพในการพัฒนา นอกจากนี้จะเห็น ได้ว่า แต่ละทำเลมีลักษณะและแนวโน้มการใช้ที่ดินแตกต่างกันคือ บริเวณบางใหญ่ เป็นทำเลที่คน นิยมหมู่บ้านจัดสรรจำนวนมาก ส่วนทำเลย่านศูนย์ราชการนนทบุรีรับ ถนนรัตนนิเบศร์ ช่วงแยก แครายถึงสะพานพระนั่งเกล้า มีศูนย์กลางพาณิชยกรรมสำคัญและมีที่อยู่ อาศัยหนาแน่นรายรอบ โดยมีทั้งศูนย์ราชการนนทบุรี ศูนย์การค้าต่างๆ เช่น เซ็นทรัลรัตนนิเบศร์ เอสพลานาด รัตนนิเบศร์ โลตัส เป็นต้น

ในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้า ได้นำแนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่โดยรอบ สถานี (TOD : Transit-Oriented Development) มาใช้ในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีตามแนว รถไฟฟ้าสายสีม่วงด้วย โดยแนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี (TOD)³ นั้นเป็น แนวคิดที่พูดถึงการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน ซึ่งเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของระบบ สาธารณะให้เอื้อต่อการเข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะประเภทต่างๆ เพื่อลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนตัว โดยจัดให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานและสามารถเชื่อมโยงกับส่วนต่างๆ เข้าด้วยกัน โดยใช้การเดินทาง การใช้บริการจักรยานและการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเป็นหลัก ซึ่งมีการกำหนดรัศมีการเดินทางที่สามารถเดินได้อยู่ที่ 2,000 ฟุต หรือประมาณ 600 เมตร จากสถานี ทำให้เกิดความสะดวก

³ association, American planning. *Planning and Urban Design Standards*. New Jersey: John Wiley & Sons, Inc., 2006.

สบายในการเดินทาง นอกจากนี้ยังมีองค์ประกอบที่สำคัญอย่างเช่น ย่านพาณิชย์กรรม ที่อยู่อาศัย สำนักงาน ที่เปิดโล่ง สาธารณูปโภค สาธารณูปการและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ มากมาย ที่อำนวยความสะดวกให้แก่คนที่อยู่อาศัยในพื้นที่ ทำให้สามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวกสบาย โดยมีรัฐมีการให้บริการที่ครอบคลุมตามที่กำหนดในแนวคิดขอบเขตการให้บริการ⁴ และเกณฑ์กำหนดความหนาแน่นประชากร⁵ นั่นเอง นอกจากนี้ยังใช้แนวคิดความสมดุลระหว่างแหล่งงานกับที่พักอาศัย (Jobs-Housing Balance)⁶ โดยการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของภาคเอกชนนั้นมิใช่เพียงแต่การพัฒนาที่อยู่อาศัยเท่านั้น ยังควรมีการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ประเภทอื่นๆ เพื่อตอบสนองกับการอยู่อาศัยในพื้นที่บริเวณดังกล่าวอีกด้วย โดยการสร้างแหล่งงานและพื้นที่ที่จะดึงดูดให้ผู้คนเข้ามาในพื้นที่แต่ละสถานีมากขึ้น หรือทำให้พื้นที่ที่มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น เพื่อลดระยะทางและระยะเวลาจากการเดินทางลงได้ ซึ่งไม่เพียงภาคเอกชนจะได้รับผลตอบแทนที่ดีแล้ว แต่ภาครัฐที่ลงทุนในระบบคมนาคมขนส่งนั้นก็ยังได้ผลตอบแทนด้วยเช่นกัน จากการใช้รถไฟฟ้าของคนเข้ามาในพื้นที่นั่นเอง ทำให้สามารถพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งได้อย่างรวดเร็วมากยิ่งขึ้น เพิ่มความสะดวกสบายแก่ประชาชนที่อยู่โดยรอบสถานีในการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ อีกทั้งยังสามารถตรึงราคาค่าโดยสารได้ตามที่รัฐต้องการ เพื่อให้คนทุกระดับสามารถใช้รถไฟฟ้าในราคาที่สามารถจ่ายได้ รวมถึงยังสามารถเพิ่มโอกาสในการพัฒนาพื้นที่ให้มีมูลค่าเพิ่ม และนำเงินที่ได้ไปพัฒนาต่อในแนวรถไฟฟ้าสายสีอื่นๆ ต่อไป และใช้ผังเมืองเฉพาะ⁷ ซึ่งเป็นแผนผังและโครงการอย่างละเอียดที่จะดำเนินการเพื่อพัฒนา หรือดำรงรักษาบริเวณเฉพาะพื้นที่ โดยจะแสดงตำแหน่งที่ตั้งและสิ่งที่จะทำอย่างชัดเจนว่า จะทำอะไร ที่ไหน อย่างไรบ้าง ซึ่งจะต้องมีการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ที่ดิน อสังหาริมทรัพย์และการใช้ประโยชน์ที่ดินไปจากเดิม ซึ่งจะมีการระบุรายละเอียดการใช้ประโยชน์ที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง โดยจะต้องสอดคล้องกับกฎกระทรวงผังเมืองรวมในท้องถิ่นนั้นๆ ด้วย ทั้งนี้การจัดทำผังเมืองเฉพาะนั้น ยังช่วยแก้ปัญหาของเมืองในปัจจุบัน ป้องกันปัญหาของเมืองที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคตและทำให้บรรลุสิ่งที่ต้องการจะให้เกิดขึ้นได้อีกด้วย

⁴ DeChiara, Joseph , and Lee Koppelman. *Urban Planning and Design Criteria*. New York: Van Nostrand Reinhold Company, 1975.

⁵ กรมโยธาธิการและผังเมือง. "เกณฑ์ในการกำหนดความหนาแน่นประชากร."

http://www.dpt.go.th/wan/webboard/showdetail_a.asp?id=81.

⁶ Ssusered1b93. "แผนปฏิบัติการราชการกรุงเทพมหานคร."

http://www.slideshare.net/ssusered1b93?utm_campaign=profiletracking&utm_medium=sssitesource=ssslideshowpanel.

⁷ กระทรวงมหาดไทย, กรมโยธาธิการและผังเมือง. "คู่มือการวางและจัดทำผังเมืองเฉพาะ."

<http://www.dpt.go.th/adg/images/stories/pdf/specific.pdf>.

นอกจากแนวคิดและทฤษฎีข้างต้นแล้ว ยังมีงานวิจัยที่เกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยนี้อีกด้วย นั่นคือ งานวิจัยเกี่ยวกับแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัยเพื่อรองรับระบบรถไฟฟ้าสายสีม่วง⁸ ซึ่งแตกต่างจากงานวิจัยนี้คือการวิเคราะห์ปัจจัย และผลกระทบที่เกิดจากการขยายตัวของที่อยู่อาศัย เมื่อมีโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงเข้ามา รวมถึงมีการเสนอแนะแนวทางในการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัยเพียงอย่างเดียว ดังนั้น จะเห็นได้ว่า งานวิจัยดังกล่าวนี้แตกต่างจากงานวิจัยนี้โดยสิ้นเชิง เนื่องจากงานวิจัยนี้จะศึกษาข้อมูลทั่วไปของโครงการอสังหาริมทรัพย์แต่ละประเภทที่อยู่โดยรอบสถานีในพื้นที่กรณีศึกษา ซึ่งมีทั้งหมด 3 สถานีด้วยกัน และจะศึกษาขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ ที่อยู่รอบสถานีรถไฟฟ้าสายสีม่วง แล้วเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รอบสถานีในอนาคต ซึ่งการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์นั้นนอกจากจะพัฒนาด้านที่อยู่อาศัยแล้ว ยังรวมถึงการพัฒนาด้านพาณิชย์กรรมต่างๆ เช่น ห้างสรรพสินค้า ด้วย โดยจะเห็นได้ว่างานวิจัยนี้แตกต่างจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องข้างต้น

ดังนั้น จึงควรมีการศึกษาข้อมูลโครงการอสังหาริมทรัพย์แต่ละประเภทที่อยู่โดยรอบสถานี ซึ่งจะช่วยนำไปสู่การศึกษา ขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ ที่อยู่รอบสถานี และเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รอบสถานีในอนาคต

1.2 คำถามในงานวิจัย

● ผู้ประกอบการ

1. ความคิดเห็นต่อโครงการของภาครัฐและข้อตกลงร่วมกัน ระหว่างการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยและการเคหะแห่งชาติ และความคิดเห็นเกี่ยวกับกระบวนการคิดค่าเชื่อมทางกับสถานีรถไฟฟ้ามามีความคิดเห็นอย่างไร
2. สิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามีอะไรบ้าง และเพียงพอต่อความต้องการของคนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาหรือไม่
3. แนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รอบสถานีตามแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วงในอนาคต เป็นอย่างไร ควรจะพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ สิ่งอำนวยความสะดวกหรือสาธารณูปการใดบ้าง

⁸ สุทธิพันธุ์ พุฒิเลอพงศ์. "แนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัย เพื่อรองรับระบบรถไฟฟ้าสายสีม่วง."

- **ผู้พักอาศัยและผู้ใช้บริการ**

1. รูปแบบการเดินทางในปัจจุบันของผู้ที่พักอาศัย และผู้ที่ใช้บริการในพื้นที่ศึกษา เป็นอย่างไร
2. ระยะทางและระยะเวลาระหว่างบ้าน สิ่งอำนวยความสะดวก และสาธารณูปการต่างๆ บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามีระยะทางและระยะเวลาเท่าใด และเพียงพอต่อความต้องการของคนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาหรือไม่
3. ผู้พักอาศัยและผู้ใช้บริการต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการใดเพิ่มบ้าง ในบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้า

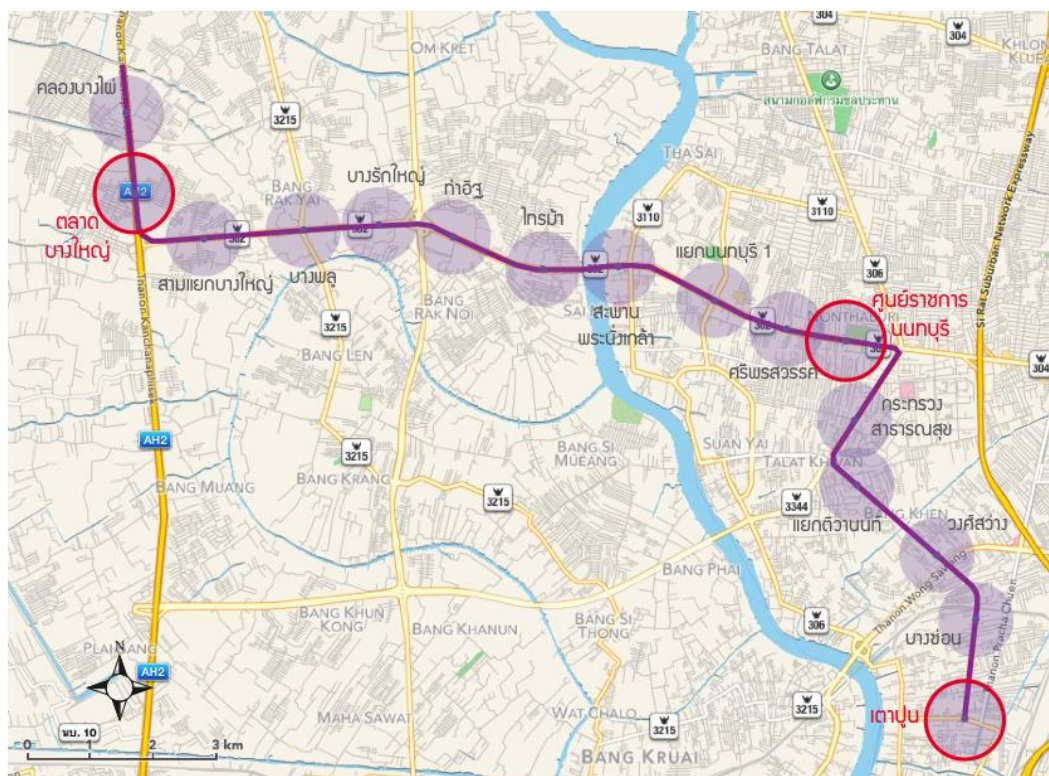
1.3 วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาข้อมูลโครงการอสังหาริมทรัพย์แต่ละประเภทที่อยู่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า
2. เพื่อศึกษาขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ ที่อยู่รอบสถานีรถไฟฟ้า
3. เพื่อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รอบสถานีรถไฟฟ้าในอนาคต

1.4 ขอบเขตงานวิจัย

1.4.1 ขอบเขตด้านพื้นที่

พิจารณาพื้นที่โดยรอบสถานี โดยคัดเลือกสถานีที่เป็นสถานีปลายทางและสถานีเชื่อมต่อ ตามทฤษฎีเกี่ยวกับสถานีที่จะกล่าวในบทที่ 2 เพื่อใช้เป็นกรณีศึกษา ซึ่งทั้งหมด 3 สถานี ในระยะทางประมาณ 600 เมตร รอบสถานี โดยมีสถานีเตาปูนที่อยู่ในจังหวัดกรุงเทพมหานคร สถานีศูนย์ราชการนนทบุรีและสถานีตลาดบางใหญ่ ซึ่งอยู่ในจังหวัดนนทบุรี ตามภาพที่ 2



ภาพที่ 2 แผนที่แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษาโดยรอบสถานีตามแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วง
ที่มา : จากข้อมูล Google Earth Map (เดือนมิถุนายน พ.ศ.2557)

1.4.2 ขอบเขตด้านเนื้อหา

ขอบเขตด้านเนื้อหาจะพิจารณาจาก อสังหาริมทรัพย์ที่อยู่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าจำนวน 3 สถานีเป็นกรณีศึกษา ในระยะทาง 600 เมตรรอบสถานี โดยจะพิจารณาเพียงที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรมเท่านั้น ซึ่งโครงการอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่โดยรอบสถานีนั้น มีทั้งหมด 17 โครงการสามารถแบ่งตามสถานีได้ดังนี้

1. สถานีเตาปูน มีโครงการทั้งหมด 5 โครงการ
2. สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี มีโครงการทั้งหมด 6 โครงการ
3. สถานีตลาดบางใหญ่ มีโครงการทั้งหมด 6 โครงการ

โดยเมื่อได้จำนวนโครงการทั้งหมดแล้ว จะนำมาคัดเลือกตามระยะห่างระหว่างสถานี และตัวโครงการ ความสูงของแต่ละโครงการและบริษัทผู้ประกอบการ แล้วนำโครงการที่ได้ผ่านการคัดเลือกแล้วนั้นไปใช้ในการวางแบบสอบถามและสัมภาษณ์ต่อไป

1.5 ขั้นตอนการศึกษา

1) ทบทวนแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เช่น แนวคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินในเมือง แนวคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัย แนวคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินเพื่อพาณิชย์กรรม ทฤษฎีการตั้งถิ่นฐานกับเส้นทางการคมนาคม ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ผังเมืองรวมนนทบุรี แนวคิดขอบเขตการให้บริการสาธารณูปการ แนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี (Transit-Oriented Development : TOD) แนวคิดความสมดุลระหว่างแหล่งงานและที่พักอาศัย (Job-Housing Balance) ผังเมืองเฉพาะ และงานวิจัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น

2) รวบรวมและศึกษาข้อมูลโครงการอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่โดยรอบสถานีในระยะ 600 เมตร จากเอกสารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้แก่

- โครงการที่อยู่อาศัย เช่น หมู่บ้านจัดสรร คอนโดมิเนียม ฯลฯ
- โครงการพาณิชย์กรรมขนาดใหญ่ เช่น ห้างสรรพสินค้า ฯลฯ

3) คัดเลือกสถานีที่เป็นสถานีปลายทางและสถานีเชื่อมต่อ ตามทฤษฎีเกี่ยวกับสถานี เพื่อเป็นกรณีศึกษา ซึ่งมีจำนวนทั้งหมด 3 สถานีคือ สถานีเตาปูน สถานีศูนย์ราชการนนทบุรีและสถานีตลาดบางใหญ่ เพื่อนำมาเป็นกลุ่มตัวอย่างในการศึกษา

4) รวบรวมและศึกษาข้อมูลสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการที่อยู่รอบสถานี ทั้ง 3 สถานี และหาระยะห่างระหว่างสถานีกับสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการ เพื่อนำมาวิเคราะห์กับแนวคิดขอบเขตการให้บริการ

5) นำผลการศึกษาทั้งหมดมาวิเคราะห์และประยุกต์กับแนวคิด ทฤษฎีต่างๆ และอภิปรายผล เพื่อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รอบสถานีในอนาคต

1.6 นิยามศัพท์เฉพาะ

การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี (Transit-Oriented Development : TOD) เป็นแนวคิดของปีเตอร์ คาลโทรล สถาปนิกและนักการผังเมืองชาวอเมริกัน ซึ่งได้เสนอแนวคิดนี้ในหนังสือเรื่อง “The New American Metropolis” โดยการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี (Transit-Oriented

Development : TOD) หมายถึงแนวทางการพัฒนาชุมชนเมืองที่สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน ซึ่งเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของระบบสาธารณะ โดยให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานและสามารถเชื่อมโยงกับส่วนต่างๆ เข้าด้วยกัน โดยใช้การเดินเท้า การใช้รถจักรยานและการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเป็นหลัก ซึ่งมีการกำหนดรัศมีการเดินที่สามารถเดินได้อยู่ที่ 2,000 ฟุต หรือประมาณ 600 เมตร จากสถานี ทำให้เกิดความสะดวกสบายในการเดินทาง นอกจากนี้ยังมีองค์ประกอบที่สำคัญ เช่น ย่านพาณิชยกรรม ที่อยู่อาศัย สำนักงาน ที่เปิดโล่ง สาธารณูปโภค สาธารณูปการ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ มากมาย ซึ่งสามารถเดินถึงได้อย่างสะดวกสบาย อีกทั้งยังช่วยลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนตัว ปัญหาการจราจรที่แออัดและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมได้อีกด้วย

1.7 ข้อจำกัดในการวิจัย

ในการศึกษาแนวทางการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ตามแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วง โดยใช้ทฤษฎีการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี ซึ่งจะศึกษาพื้นที่โดยรอบในแต่ละสถานีในระยะเดินถึงเพียง 600 เมตร จากสถานีเท่านั้น ตามแนวคิดทฤษฎีการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี และจะศึกษาโครงการอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่อาศัย อันได้แก่ บ้านจัดสรร คอนโดมิเนียม และโครงการอสังหาริมทรัพย์ประเภทพาณิชยกรรม เช่น ห้างสรรพสินค้า เป็นต้น โดยอสังหาริมทรัพย์ประเภทที่อยู่อาศัยนั้น จะต้องเป็นโครงการที่สร้างในช่วงตั้งแต่ พ.ศ.2547 ซึ่งเป็นช่วงที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) บรรจุโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงในแผนแม่บทฯ จนถึงการดำเนินการขายโครงการในปัจจุบัน และอสังหาริมทรัพย์ทั้ง 2 ประเภทจะต้องเป็นโครงการที่เปิดดำเนินการอยู่ เพื่อให้สามารถสอบถามกลุ่มผู้ซื้อและผู้อยู่อาศัยในโครงการดังกล่าวได้ โดยจะศึกษาโครงการอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่บริเวณโดยรอบสถานีเพียง 3 สถานี คือ สถานีเตาปูน สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี สถานีตลาดบางใหญ่ ตามทฤษฎีเกี่ยวกับสถานีที่จะกล่าวในบทที่ 2 เพื่อเป็นกลุ่มตัวอย่างในวิทยานิพนธ์นี้

1.8 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

แนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รอบสถานีรถไฟฟ้าที่ได้จากการวิจัยนี้ จะก่อให้เกิดประโยชน์แก่บุคคลต่างๆ เหล่านี้ ได้แก่

1. ภาครัฐ เช่น การเคหะแห่งชาติ สำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และสำนักงานโยธาธิการและผังเมือง สามารถนำแนวทางดังกล่าวไปประยุกต์ใช้และวางแผน

พื้นที่รอบสถานีให้ดียิ่งขึ้น เพื่อเพิ่มโอกาสในการเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งสาธารณะให้แก่ประชาชนได้ และรองรับความต้องการของประชาชนในพื้นที่ อีกทั้งยังเป็นแนวทางในการนำพื้นที่ของภาครัฐที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์แล้ว สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้อีกและยังสามารถเพิ่มรายได้ให้แก่หน่วยงานนั้นๆ ได้อีกด้วย นอกจากนี้ยังสามารถนำข้อเสนอแนะจากภาคเอกชนไปพิจารณา เพื่อให้เกิดการร่วมมือกันในการพัฒนาพื้นที่ระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนด้วยนั่นเอง

2. ภาคเอกชน เช่น ผู้ประกอบการทางด้านอสังหาริมทรัพย์ จะได้ประโยชน์จากนำแนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าในอนาคต และขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ ไปประยุกต์และปรับใช้ในการวางแผนการดำเนินงานของบริษัทในการพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ต่อไป ซึ่งจากการสร้างโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐ หรือการคมนาคมระบบรางแล้วนั้น ทำให้ภาคเอกชนสามารถเข้ามาซื้อที่ดินเพื่อลงทุนทางด้านอสังหาริมทรัพย์ในอนาคต โดยการสร้างโครงการต่างๆ ขึ้น เพื่อตอบสนองต่อความต้องการทางด้านที่อยู่อาศัยของประชาชนในบริเวณนั้นๆ ควบคู่กับสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการ เพื่อตอบสนอง ต่อความต้องการของคนในปัจจุบันนั่นเอง ทำให้ภาคเอกชนนั้นได้รับรู้ความคิดเห็นและความต้องการของประชาชนในพื้นที่จากงานวิจัยนี้
3. ประชาชนที่พักอาศัยอยู่ในพื้นที่โดยรอบ สามารถเดินทางเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่ใช้ในชีวิตประจำวันได้สะดวกและรวดเร็วมากยิ่งขึ้น จากการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างผสมผสาน และเชื่อมต่อกันได้ ตามแนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยในหัวข้อ แนวทางการพัฒนาที่อยู่อาศัยตามแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วง โดยใช้ทฤษฎีการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี (TOD) นั้นจะทำการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องโดยอ้างอิงกับวัตถุประสงค์ของงานวิจัย ดังนี้

วัตถุประสงค์	แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
1. เพื่อศึกษาข้อมูลโครงการอสังหาริมทรัพย์แต่ละประเภทที่อยู่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า	<ul style="list-style-type: none"> ● แนวคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินในเมือง ● แนวคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัย ● แนวคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินเพื่อพาณิชย์กรรม ● ทฤษฎีการตั้งถิ่นฐานกับเส้นทางการคมนาคม ● ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ● ผังเมืองรวมจังหวัดนนทบุรี
2. เพื่อศึกษาขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ ที่อยู่รอบสถานีรถไฟฟ้า	<ul style="list-style-type: none"> ● ทฤษฎีเกี่ยวกับสถานี ● แนวคิดขอบเขตการให้บริการสาธารณูปการ ● เกณฑ์การกำหนดความหนาแน่นประชากร ● แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่โดยรอบ สถานี (TOD : Transit-Oriented Development)
3. เพื่อเสนอแนะ แนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รอบสถานีรถไฟฟ้าในอนาคต	<ul style="list-style-type: none"> ● แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่โดยรอบ สถานี (TOD : Transit-Oriented Development) ● แนวคิดความสมดุลระหว่างแหล่งงานและที่พักอาศัย (Job-Housing Balance) ● ผังเมืองเฉพาะ

ตารางที่ 1 แสดงแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์งานวิจัย

2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินในเมือง

“การใช้ที่ดิน⁹” หมายถึง การใช้ประโยชน์จากที่ดินเพื่อประกอบกิจกรรมอย่างใดอย่างหนึ่ง เช่น เพื่อที่อยู่อาศัย กิจกรรมทางธุรกิจการค้า การอุตสาหกรรม สถานที่ราชการ โรงเรียน ถนน หรือ สาธารณสถานต่างๆ (Charles Abrams, 1971: 171) การใช้ที่ดินในเมืองจะแตกต่างกับการใช้ที่ดินในชนบท กล่าวคือ การใช้ที่ดินในชนบทจะมุ่งใช้ที่ดินเพื่อผลิตผลทางการเกษตร เช่น การเพาะปลูก และการเลี้ยงสัตว์ โดยทั่วไปการใช้ที่ดินในเขตเมืองจะแบ่งเป็น 5 ประเภทต่าง ๆ ดังนี้

1. การใช้ที่ดินเป็นถนน
2. การใช้ที่ดินเป็นที่อยู่อาศัย
3. การใช้ที่ดิน เพื่อเป็นสถานประกอบการค้าหรือย่านการค้า
4. การใช้ที่ดินเพื่อการอุตสาหกรรม
5. การใช้ที่ดินเป็นสาธารณสถาน เช่น สถาบันทางการศึกษา ศาสนสถาน การสาธารณสุข ภูมิภาค สถานที่ราชการ สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ เป็นต้น

การใช้ที่ดินในเขตเมืองที่ได้แบ่งประเภท ดังข้างต้นนี้ ที่ดินแต่ละประเภทจะต้องมีการกำหนดสัดส่วนการใช้ที่ดินแต่ละประเภทว่า จะใช้สัดส่วนของที่ดินแต่ละประเภทในพื้นที่ทั้งหมดในเขตเมืองนั้นๆ เป็นพื้นที่เท่าใด เพื่อเป็นการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินในเมืองให้มีความเหมาะสมนั่นเอง

2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัย

การใช้ที่ดินในเขตชุมชนเมืองมักเป็นที่ดินประเภทเพื่อการอยู่อาศัยมากที่สุด¹⁰ มีการกระจายตัวอยู่ทั่วไป บริเวณใจกลางเมืองมักเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก บริเวณถัดออกมาจากใจกลางเมืองไปถึงชานเมืองมักเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางและหนาแน่นน้อย โดยพิจารณาจากความหนาแน่นและระดับรายได้ของประชากรในเมือง เขตใจกลางเมืองมักเป็นที่อยู่อาศัยที่มีสภาพแออัด เสื่อมโทรม เป็นที่อยู่ของผู้มีรายได้น้อย ลักษณะอาคารเป็นอาคารพาณิชย์ บ้านแถว ตึกแถว บริเวณถัดออกมาจากใจกลางเมืองถึงชานเมืองเป็นที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นเบาบางมากกว่า โดยมากเป็นบ้านเดี่ยว มักเป็นเขตที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้ปานกลางและผู้มีรายได้สูง เนื่องจากต้องการคุณภาพ

⁹ นิพนธ์ วิเชียรน้อย. "การผังเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดินในประเทศไทย." *วารสารกรมโยธาธิการและผังเมือง*: 28.

¹⁰ มหาวิทยาลัยแม่โจ้, คณะสถาปัตยกรรมและการออกแบบสิ่งแวดล้อม. "ประเภทของการใช้ที่ดินในเมือง."

ชีวิตที่ดีกว่าและสามารถเดินทางเข้ามาทำงานในเขตใจกลางเมืองได้ การใช้ที่ดินประเภทนี้โดยทั่วไป มักมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 40-50 ของพื้นที่ชุมชนเมือง การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยแบ่งได้ดังนี้

1. **ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก** หรือพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก มักอยู่บริเวณศูนย์กลางเมือง (City Core) ที่ประกอบไปด้วยอาคารสำนักงาน ร้านค้าและพักอาศัย อาคารสูงเพื่อการพักอาศัย เช่น อาคารชุดพักอาศัย อพาร์ทเมนต์ เนื่องจากการใช้ที่ดินประเภทนี้มีความหนาแน่นสูงย่านใจกลางเมือง พื้นที่เว้นว่างหรือพื้นที่สีเขียวมีน้อยมาก ราคาที่ดินมีราคาแพง โดยมากพื้นที่ว่างมักเป็นบริเวณพื้นที่ทางเท้า บริเวณหัวมุม จุดตัดถนน พื้นที่เว้นว่างด้านหน้าอาคาร ระยะถอยร่นจากแนวสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ และพื้นที่สาธารณะประโยชน์ต่างๆ

2. **ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง** การใช้ที่ดินมักเป็นบริเวณที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเรือนได้แก่ บ้านเดี่ยว บ้านแฝด บ้านแถว หอพัก อาคารชุด ความสูงไม่ควรเกิน 5 ชั้น อยู่ในบริเวณที่สภาพแวดล้อมและทิศทางลมที่ดี

3. **ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย** มีการใช้ที่ดินเป็นอยู่อาศัยเบาบาง มักเป็นบ้านเดี่ยว บ้านแฝดเป็นส่วนใหญ่ ความสูงประมาณ 1-2 ชั้น ควรตั้งอยู่ในบริเวณที่ไม่มีโรงงานอุตสาหกรรมทุกประเภท และควรอยู่ห่างจากโรงงานอุตสาหกรรมอย่างน้อย 1.5 - 3.0 กิโลเมตร การใช้ที่ดินประเภทนี้ทำให้เกิดพื้นที่เว้นว่างอยู่แล้วในบริเวณบ้านพักอาศัย

2.3 แนวคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินเพื่อพาณิชย์กรรม

การใช้ที่ดินเพื่อพาณิชย์กรรมเป็นการใช้ที่ดินประเภทนี้ ได้แก่ ร้านค้าต่างๆ รวมถึงการบริการต่างๆ ด้วย การใช้ที่ดินประเภทนี้มักตั้งอยู่ย่านใจกลางเมือง มีการเกาะกลุ่มกันเป็นย่านการค้า เนื่องจากมีการได้ประโยชน์ร่วมกันของกิจกรรมจากการรวมกลุ่มกัน และมักมีที่ตั้งกระจายตัวไปตามแนวถนนสายสำคัญ หรือเป็นกลุ่มร้านค้าเล็กๆ ที่ปะปนอยู่กับย่านที่อยู่อาศัย การใช้ที่ดินประเภทนี้จัดเป็นลักษณะเด่นของการใช้ประโยชน์ที่ดินในเมือง เป็นบริเวณที่มีการใช้ที่ดินเข้มข้น โดยเฉลี่ยแล้วประมาณร้อยละ 2 - 5 ของพื้นที่ชุมชนเมืองเป็นการใช้ที่ดินประเภทนี้ การใช้ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรมมี 2 ประเภทหลัก ได้แก่ ย่านพาณิชย์กรรมขนาดเล็ก กระจายตัวอยู่ทั่วไป ได้แก่ ร้านค้า เบ็ดเตล็ด ตลาดสด เป็นศูนย์กลางระดับชุมชน และย่านพาณิชย์กรรมศูนย์กลางเมือง (Central Business District) มักมีบริเวณกว้างขวางและมีความหนาแน่นมาก เป็นศูนย์กลางรวมของการค้าปลีก

อาคารสำนักงาน ซึ่งอาจเป็นย่านพาณิชย์กรรมที่อยู่ศูนย์กลางเมือง หรือบริเวณพื้นที่ชานเมืองก็ได้ เนื่องจากการใช้ที่ดินประเภทนี้อยู่บนหลักการที่มีความสะดวกในการเข้าถึงสูงสุด มีระบบโครงข่ายถนนและบริการพื้นฐานที่ได้มาตรฐาน สามารถเชื่อมโยงติดต่อกับบริเวณอื่นๆ ได้ดี มีความสะดวกในการใช้ที่ดินเพื่ออุตสาหกรรม หรือเขตแรงงานต่าง ๆ

2.4 ทฤษฎีการตั้งถิ่นฐานกับเส้นทางการคมนาคม

นำวัลย์ กิจรัชกุล (2528)¹¹ ทำการศึกษาเกี่ยวกับการตั้งถิ่นฐานโดยมีเส้นทางการคมนาคมเป็นส่วนประกอบสำคัญ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

1. การตั้งถิ่นฐานแบบเส้นรัศมี (Radial Settlement) หรือระบบใยแมงมุม (Spider's Web Settlement) เป็นการกำหนดศูนย์กลางของเมืองที่ประกอบธุรกิจการค้า ธุรกิจการเงิน และสถานที่สำคัญต่างๆ ให้เป็นวงกลมอยู่บริเวณใจกลางเมือง และสร้างถนนสายหลักเป็นเส้นตรงจากศูนย์กลางเมือง โดยเป็นรัศมีแผ่ออกไปทุกทิศทาง และมีการสร้างถนนสายรองเป็นรูปแบบวงกลมล้อมรอบศูนย์กลาง โดยถนนสายนี้จะสร้างเชื่อมกับถนนสายหลักที่เป็นรัศมีออกจากเมือง เพื่อความสะดวกในการเข้าถึง โดยไม่ต้องเสียเวลามาเริ่มที่ศูนย์กลางของเมือง

2. การตั้งถิ่นฐานแบบ Grid หรือตารางเหลี่ยม เป็นการวางผังเมืองโดยใช้ถนนแนวตัดกันเพื่อให้เกิดเป็นพื้นที่รูปตารางสี่เหลี่ยม โดยผังเมืองมีลักษณะเป็นตอนหรือส่วน (Block) ซึ่งสะดวกต่อการปกครองและการใช้ที่ดินเพื่อประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจแต่ละประเภท

3. การตั้งถิ่นฐานตามแนวเส้นทางการคมนาคม (Linear Settlement) เป็นการตั้งบ้านเรือนตามแนวยาวของเส้นทางการคมนาคม โดยอาจจะตั้งเป็นกลุ่มในเขตที่เป็นชุมชนการค้า หรือทางแยก ส่วนบริเวณที่ไกลออกไปอาจจะเป็นการตั้งบ้านเรือนที่แตกต่างกัน สำหรับพื้นที่เกษตรจะอยู่บริเวณด้านหลังเส้นทางคมนาคมที่ส่งเสริมให้มีการตั้งถิ่นฐาน ได้แก่ แม่น้ำ คลองและเส้นถนน

2.5 ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

ผังเมืองรวม คือ แผนผัง นโยบายและโครงการ รวมทั้งมาตรการควบคุมโดยทั่วไป เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนา และการดำรงรักษาเมืองหรือชนบทในด้านการใช้ประโยชน์ในทรัพย์สิน การคมนาคมและการขนส่ง การสาธารณสุข โภค บริการสาธารณสุขและสภาพแวดล้อม

¹¹ นำวัลย์ กิจรัชกุล. ภูมิศาสตร์การตั้งถิ่นฐาน. กรุงเทพมหานคร สำนักพิมพ์โอเดียนสโตร์, 2528.

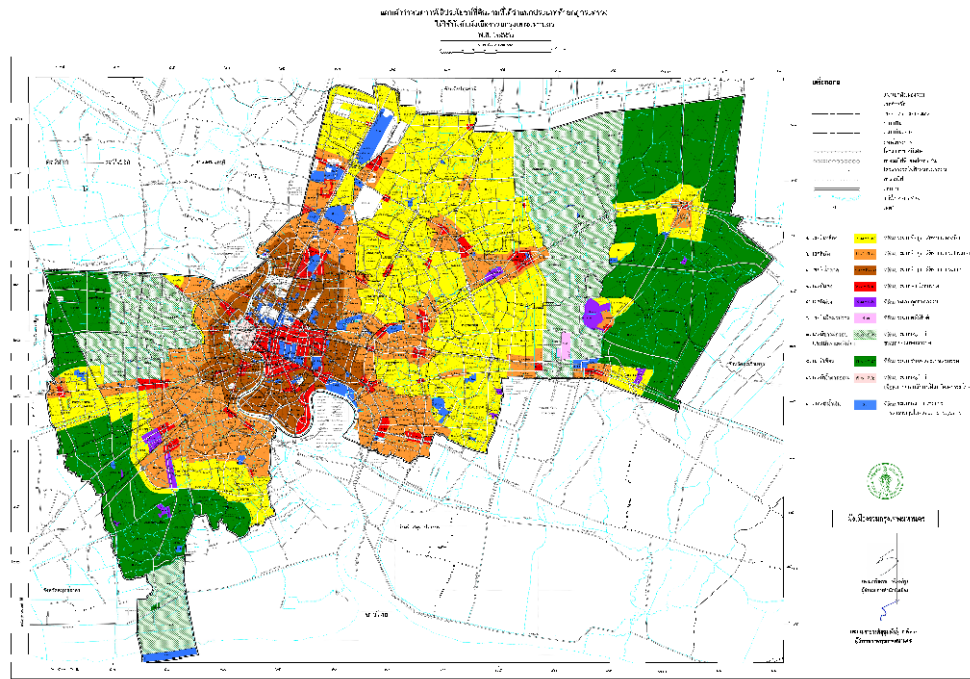
ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน เป็นผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2556 ที่จัดทำขึ้นเพื่อควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยสามารถแยกเป็นประเภทได้ตาม ดังตารางที่ 2

ประเภท	พื้นที่		ร้อยละ
	ตารางกิโลเมตร	ไร่	
1. ย่านที่อยู่อาศัย	366.385	228,991	23.36
2. ย่านพาณิชยกรรม	57.553	35,971	3.67
3. ย่านอุตสาหกรรม	27.347	17,092	1.47
4. สถานที่ราชการ สถานศึกษา และศาสนสถาน	368.603	230,377	23.92
5. สาธารณูปโภคและสาธารณูป- การ เกษตรกรรมและพื้นที่ ว่าง	748.811	468,007	47.58
รวม	1,568.7	980,438	100.00

ตารางที่ 2 แสดงจำนวนพื้นที่ของการใช้ประโยชน์ที่ดินในกรุงเทพมหานคร ปี 2556

ที่มา : กองสารสนเทศภูมิศาสตร์ สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร,
2556

จากตารางข้างต้นจะเห็นว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินในกรุงเทพมหานครนั้น ส่วนใหญ่เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทเกษตรกรรมและพื้นที่ว่าง รองลงมาจะเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสถานที่ราชการ สถานศึกษาและศาสนสถาน และการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย โดยมีจำนวนถึง 228,991 ไร่ หรือคิดเป็นร้อยละ 23.36 ส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมมีจำนวนเพียง 35,971 ไร่หรือคิดเป็นร้อยละ 3.67 เท่านั้น ซึ่งการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่างๆ ที่กล่าวมาข้างต้นนั้น สามารถเห็นได้ดังภาพที่ 3



ภาพที่ 3 แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภททำยกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร พ.ศ.2556

ที่มา : สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร(2558).

http://cpd.bangkok.go.th:90/web2/NEWCPD2556/02_cpd56

2.6 ผังเมืองรวมจังหวัดนนทบุรี

ผังเมืองรวมจังหวัดนนทบุรี (ปรับปรุงครั้งที่ 1) พ.ศ. 2548 แลแล้วเสร็จ และมีผลบังคับใช้ตามกฎหมายโดยกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดนนทบุรี พ.ศ.2548 ออกตามความในพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ.2518 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่มที่ 122 ตอนที่ 27 ก ลงวันที่ 24 มีนาคม พุทธศักราช 2548 จัดทำขึ้นเพื่อควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยสามารถแยกเป็นประเภทได้ดังตารางที่ 3

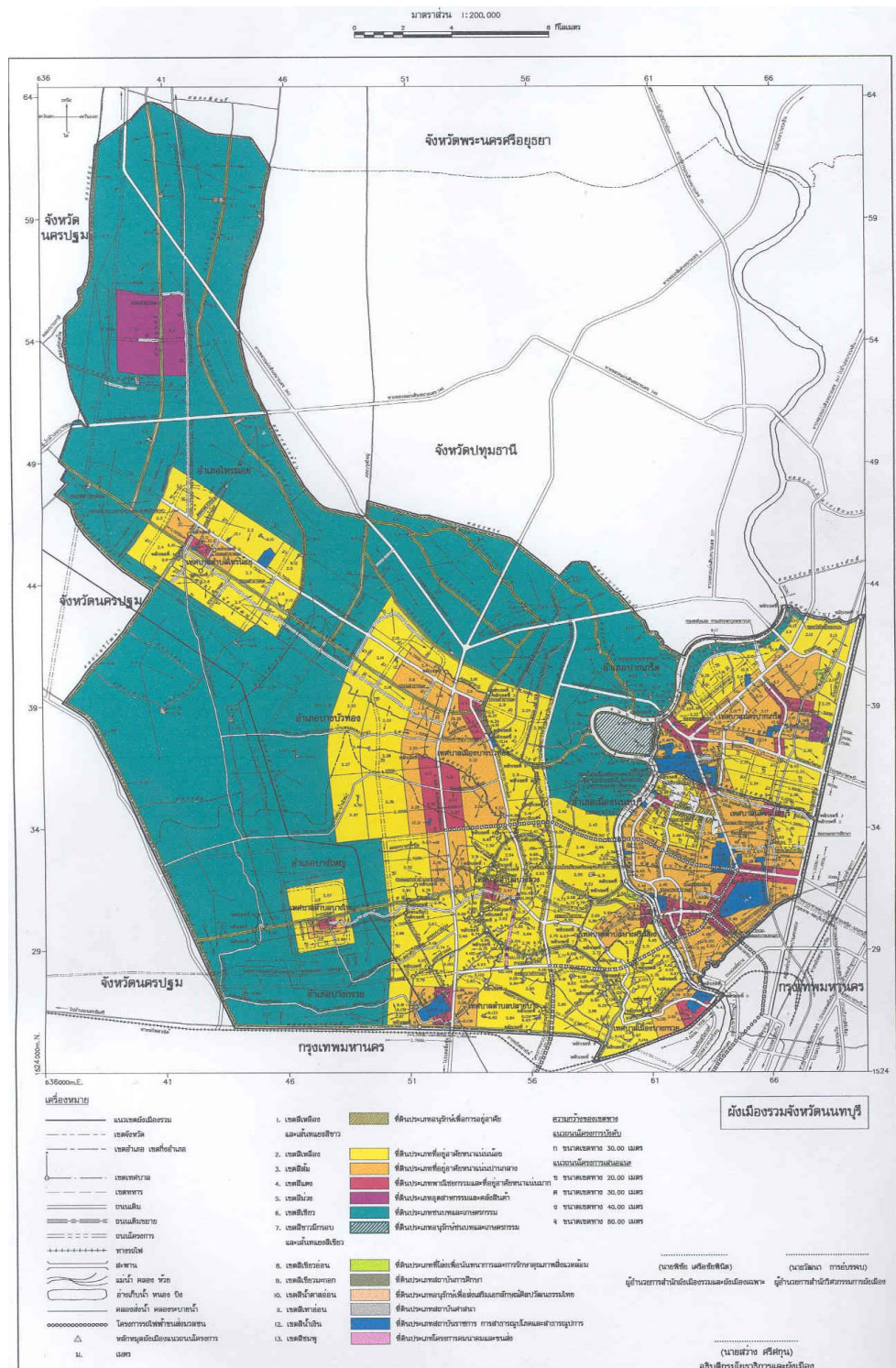
ประเภท	พื้นที่		ร้อยละ
	ตารางกิโลเมตร	ไร่	
1. ย่านที่อยู่อาศัย	196.668	122,917	31.60
2. ย่านพาณิชยกรรม	7.263	4,539	1.17
3. ย่านอุตสาหกรรม	5.787	3,617	0.93
4. สถานที่ราชการ	9.649	6,031	1.55
5. สถานศึกษา	3.946	2,466	0.64
6. ศาสนสถาน	3.570	2,231	0.57
7. สาธารณูปโภคและสาธารณูป- การ เกษตรกรรมและพื้นที่ว่าง	395.420	247,138	63.54
รวม	622.303	388,939	100.00

ตารางที่ 3 แสดงจำนวนพื้นที่ของการใช้ประโยชน์ที่ดินในจังหวัดนนทบุรี ปี 2550

ที่มา : สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดนนทบุรี, 2550

จากตารางข้างต้นจะเห็นว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินในจังหวัดนนทบุรีนั้น ส่วนใหญ่เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม และรองลงมาจะเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย โดยมีจำนวนถึง 122,917 ไร่ หรือคิดเป็นร้อยละ 31.6 โดยส่วนใหญ่จะเป็นที่อยู่อาศัยแบบหนาแน่นน้อย ในรูปแบบของหมู่บ้าน ส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมมีจำนวนเพียง 4,539 ไร่หรือคิดเป็นร้อยละ 1.17 เท่านั้น โดยส่วนใหญ่จะตั้งอยู่บนถนนสายหลัก เช่น ถนนรัตนาธิเบศร์ ถนนงามวงศ์วาน ถนนติวานนท์ เป็นต้น ซึ่งได้แก่ ห้างฯ เอสพลานาด งามวงศ์วาน-แคราย ห้างฯ สรรพสินค้าบิ๊กซี ซูเปอร์มาร์เก็ต ติวานนท์ และห้างฯ เซ็นทรัล รัตนาธิเบศร์ เป็นต้น และในอนาคตบริเวณสามแยกบางใหญ่จะมีโครงการห้างฯ Central Westgate ที่กำลังอยู่ในระหว่างการก่อสร้าง นอกจากนี้ยังมีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสถาบันราชการ นั่นคือ ศูนย์ราชการจังหวัดนนทบุรี ซึ่งตั้งอยู่บนถนนรัตนาธิเบศร์ มีส่วนราชการปฏิบัติงานอยู่ 18 ส่วนราชการ ในอาคารจำนวน 11 อาคาร บนพื้นที่ประมาณ 400 ไร่ ซึ่งการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่างๆ ที่กล่าวมาข้างต้นนั้นสามารถเห็นได้ดังภาพที่ 4

แต่อย่างไรก็ตาม ผังเมืองรวมจังหวัดนนทบุรีฉบับนี้หมดอายุแล้ว และผังเมืองฉบับใหม่นั้นอยู่ในขั้นตอนที่ 3 ประชุมคณะ (ณ วันที่ 12 มีนาคม พ.ศ.2558) จึงนำผังเมืองรวมฉบับนี้มาใช้อ้างอิง



ภาพที่ 4 แผนที่กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภทและแสดงโครงการคมนาคม

และขนส่ง ท้ายกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดนนทบุรี พ.ศ.2548

ที่มา : เทศบาลนครปากเกร็ด(2548). http://www.pakkretcity.go.th/content/DLForm/DL_MAP/map_civil1.jpg?phpMyAdmin=a5f7d91c1d20796862e89cc43edb68ed

2.7 แนวคิดเกี่ยวกับสถานี

จากการศึกษาค้นคว้าในเรื่อง แนวทางการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ตามแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วง โดยใช้ทฤษฎีการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี (TOD) จะใช้ทฤษฎีเกี่ยวกับสถานีในการเลือกสถานี เพื่อเป็นกรณีศึกษาในการศึกษาวิจัยในงานวิจัยนี้ ซึ่งตามทฤษฎีสามารถแบ่งประเภทของสถานีออกเป็น 4 ประเภท โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. Center Station : เป็นสถานีศูนย์กลาง โดยการใช้ประโยชน์ที่ดินจะไม่เปลี่ยนแปลง และจะยิ่งเพิ่มความหนาแน่นมากขึ้นหลังจากมีสถานีรถไฟฟ้า

2. Terminal Station : เป็นสถานีปลายทาง โดยจะมีโรงจอดรถ park and ride และจะมี sub center ออกมา ซึ่งตามแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วงนี้คือ สถานีคลองบางไผ่ แต่เนื่องจากสถานีคลองบางไผ่ นั้นมีทั้งศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจร แต่มีจำนวนอสังหาริมทรัพย์เพียง 2 แห่งเท่านั้น จึงได้ทำการศึกษาสถานีถัดมาคือ สถานีตลาดบางใหญ่ ซึ่งเป็นสถานีที่มีอสังหาริมทรัพย์จำนวน 6 แห่ง ทั้งที่เป็นที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรม อีกทั้งในอนาคตจะมีศูนย์การค้าขนาดใหญ่เกิดขึ้น นั่นคือ Central West Gate และเป็นเส้นทางไปสู่เมืองทวาย ประเทศพม่าได้ในอนาคต ดังนั้นจึงเลือกสถานีตลาดบางใหญ่เป็นกรณีศึกษาแทนสถานีคลองบางไผ่

3. Connecting Station : เป็นสถานีเชื่อมต่อ โดยจะมีการพัฒนาแต่จะไม่มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบของอาคารมากนัก แต่อาจจะมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินให้มีความหนาแน่นมากขึ้น ซึ่งตามแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วง สถานีที่เป็นสถานีเชื่อมต่อหลักคือ สถานีเตาปูน ที่เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และสถานีเชื่อมต่อรองคือ สถานีศูนย์ราชการนนทบุรีที่เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีชมพู และสายสีน้ำตาล (แต่อยู่ในระหว่างการพิจารณา ยังไม่ได้รับการอนุมัติให้ก่อสร้าง)

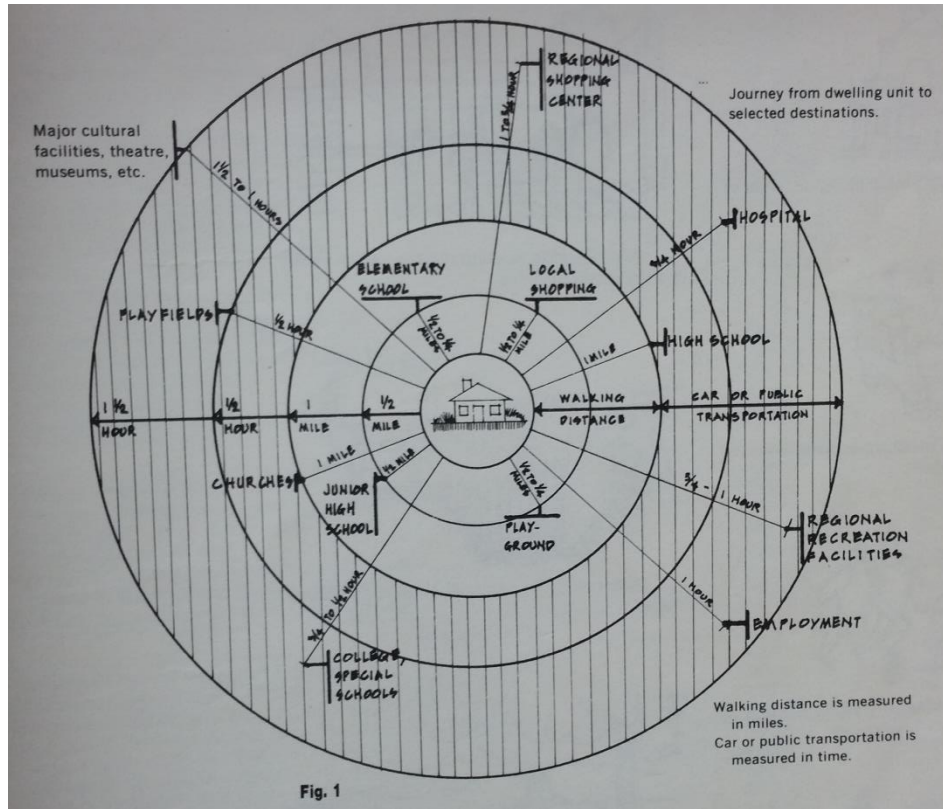
4. General Station : เป็นสถานีทั่วไป ที่นอกเหนือจาก 3 ประเภทสถานีข้างต้น

2.8 แนวคิดขอบเขตการให้บริการของสาธารณูปการ

Urban Planning and Design Criteria (Joseph De Chiara, 1982)¹² ได้กล่าวถึงสาธารณูปการต่างๆ เกี่ยวกับระยะทาง โดยระบุถึงรัศมีการให้บริการของสาธารณูปการต่างๆ ที่อยู่โดยรอบชุมชนว่า มีสาธารณูปการใดบ้าง และแต่ละสาธารณูปการมีรัศมีการให้บริการมากที่สุดเท่าใด

¹² DeChiara, Joseph , and Lee Koppelman. *Urban Planning and Design Criteria*. New York: Van Nostrand Reinhold Company, 1975.

ซึ่งสามารถวัดได้ 2 วิธีคือ วัดตามระยะทางที่คนสามารถเดินถึงได้ และวัดตามระยะเวลาที่ระบบขนส่งสาธารณะนั้นเข้าถึงได้ ซึ่งสามารถเห็นได้จากภาพที่ 5



ภาพที่ 5 แสดงมาตรฐานระยะห่างที่มากที่สุดของสาธารณูปการต่างๆ
ที่มา : Urban Planning and Design Criteria (Joseph De Chiara, 1982)

จากภาพข้างต้น จะเห็นได้ว่า ขอบเขตการให้บริการของสาธารณูปการต่างๆ นั้นมีระยะห่างที่แตกต่างกัน ซึ่งสามารถสรุปมาตรฐานระยะห่างที่มากที่สุดของสาธารณูปการต่างๆ ได้ ดังนี้

ระยะห่างที่มากที่สุด	ประเภทสาธารณูปการ
400 - 800 เมตร	โรงเรียนประถมศึกษา - มัธยมศึกษา ตอนต้น
400 - 800 เมตร	ห้างสรรพสินค้าท้องถิ่น
400 - 800 เมตร	สนามเด็กเล่น
1.6 กิโลเมตร	โรงเรียนมัธยมศึกษา ตอนปลาย
1.6 กิโลเมตร	ศาสนสถาน
30 นาที	สนามแข่งขัน
30 - 45 นาที	วิทยาลัย หรือ สถานศึกษาเฉพาะทาง
45 นาที	โรงพยาบาล
45 นาที - 1 ชั่วโมง	สวนสาธารณะระดับภาค
45 นาที - 1 ชั่วโมง	ห้างสรรพสินค้า ระดับภาค
1 ชั่วโมง	แหล่งงาน
1 ชั่วโมง - 1 ชั่วโมงครึ่ง	โรงภาพยนตร์ พิพิธภัณฑ์ และอื่นๆ

ตารางที่ 4 แสดงมาตรฐานระยะห่างที่มากที่สุดของสาธารณูปการต่างๆ

ส่วนมาตรฐานของสาธารณูปการต่างๆ ในประเทศไทยนั้น มีรายละเอียดแยกตามประเภทของสาธารณูปการต่างๆ ดังนี้

1. มาตรฐานขอบเขตการให้บริการของสถานศึกษาในประเทศไทย¹³ โดยจะคำนึงถึงการเข้าถึงสถานศึกษาของผู้มาใช้สถานศึกษาประเภทต่างๆ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

ระยะของรัศมีการให้บริการ	ระดับของสถานศึกษา	จำนวนประชากรที่ให้บริการ (คน)
300 – 800 เมตร	โรงเรียนอนุบาล	40 – 60
400 เมตร - 1.2 กิโลเมตร	โรงเรียนประถมศึกษา	200 – 400
1 – 2 กิโลเมตร	โรงเรียนมัธยมศึกษา	600 – 1,000
1.5 กิโลเมตร ขึ้นไป	โรงเรียนอุดมศึกษา	1,000 ขึ้นไป

ตารางที่ 5 แสดงมาตรฐานขอบเขตการให้บริการของสถานศึกษาในประเทศไทย

¹³ กรุงเทพมหานคร, กองนโยบายและแผนงาน สำนักผังเมือง. "รายงาน : การกระจายตัวของสถานศึกษาทุกสังกัดในเขตกรุงเทพมหานคร ปีการศึกษา 2554."

<http://cpd.bangkok.go.th:90/web2/strategy/DATA54/ED54.pdf>.

2. มาตรฐานขอบเขตการให้บริการของสถานพยาบาลในประเทศไทย¹⁴ โดยกำหนดให้มีระยะของรัศมีการให้บริการอยู่ที่ 5 กิโลเมตร จำนวนประชากรที่ให้บริการแบ่งตามขนาดพื้นที่คือ 1 – 2 ไร่ รองรับประชากรได้ 5,000 – 10,000 คน ขนาดพื้นที่ 2 – 15 ไร่ รองรับประชากรได้ 10,000 – 50,000 คน และขนาดพื้นที่ 15 – 25 ไร่ รองรับประชากรได้ 50,000 – 100,000 คน

3. มาตรฐานขอบเขตการให้บริการของสวนสาธารณะในประเทศไทย¹⁵ ตามสำนักงานสวนสาธารณะ สำนักสิ่งแวดล้อม โดยพื้นที่สีเขียวในประเทศไทยนั้น เป็นพื้นที่ที่รวมสวนสาธารณะทุกประเภทเอาไว้ด้วยกัน ซึ่งสำนักงานสวนสาธารณะ สำนักงานสิ่งแวดล้อมได้แบ่งมาตรฐานขอบเขตการให้บริการของสวนสาธารณะประเภทต่างๆ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ระยะของรัศมีการให้บริการ	ขนาดของสวนสาธารณะ	ประเภทของสวนสาธารณะ	จำนวนประชากรที่ให้บริการ (คน)
1 กิโลเมตร	2 ไร่ ขึ้นไป	สวนหย่อม (Pocket Park)	500 – 2,500
1 – 3 กิโลเมตร	2 – 25 ไร่	สวนละแวกบ้าน (Neighbourhood Park)	2,000 – 10,000
3 – 8 กิโลเมตร	25 -125 ไร่	สวนชุมชน (Community Park)	10,000 – 20,000
8 กิโลเมตร	125 – 500 ไร่	สวนระดับย่าน (District Park)	50,000 – 100,000
ทั้งเมือง	500 ไร่ ขึ้นไป	สวนขนาดใหญ่/สวนระดับเมือง (Metro Park)	100,000 ขึ้นไป

ตารางที่ 6 แสดงมาตรฐานขอบเขตการให้บริการของสวนสาธารณะในประเทศไทย

โดยจากแนวคิดต่างๆ ทั้งแนวคิดต่างประเทศและประเทศไทยข้างต้นนั้น สามารถนำมาประยุกต์ใช้เป็นมาตรฐานระยะห่างที่มากที่สุดของสาธารณูปการต่างๆ ที่ใช้ในวิทยานิพนธ์นี้ได้ดังนี้

¹⁴ กรุงเทพมหานคร, สำนักผังเมือง. "รายงานการประเมินผล กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549." <http://cpd.bangkok.go.th/files/admin/evaluateCom49.pdf>.

¹⁵ กรุงเทพมหานคร, กองนโยบายและแผนงาน สำนักผังเมือง. "พื้นที่สีเขียวในรูปสวนสาธารณะกรุงเทพมหานคร ปี 2554." http://cpd.bangkok.go.th:90/web2/strategy/DATA54_55/9GREEN.pdf.

1. มาตรฐานขอบเขตการให้บริการของสถานศึกษา

ระยะของรัศมีการให้บริการ	ระดับของสถานศึกษา
400 เมตร	โรงเรียนอนุบาล
600 เมตร	โรงเรียนประถมศึกษา
1 กิโลเมตร	โรงเรียนมัธยมศึกษา
1.5 กิโลเมตร	โรงเรียนอุดมศึกษา

ตารางที่ 7 แสดงมาตรฐานขอบเขตการให้บริการของสถานศึกษาที่ใช้ในวิทยานิพนธ์

2. มาตรฐานขอบเขตการให้บริการของสถานพยาบาล กำหนดให้มีระยะของรัศมีการให้บริการอยู่ที่ 5 กิโลเมตร

3. มาตรฐานขอบเขตการให้บริการของสวนสาธารณะ

ระยะของรัศมีการให้บริการ	ขนาดของสวนสาธารณะ	ประเภทของสวนสาธารณะ
1 กิโลเมตร	2 ไร่ ขึ้นไป	สวนหย่อม (Pocket Park)
1 – 3 กิโลเมตร	2 – 25 ไร่	สวนละแวกบ้าน (Neighbourhood Park)
3 – 8 กิโลเมตร	25 -125 ไร่	สวนชุมชน (Community Park)
8 กิโลเมตร	125 – 500 ไร่	สวนระดับย่าน (District Park)
ทั้งเมือง	500 ไร่ ขึ้นไป	สวนขนาดใหญ่/สวนระดับเมือง (Metro Park)

ตารางที่ 8 แสดงมาตรฐานขอบเขตการให้บริการของสวนสาธารณะที่ใช้ในวิทยานิพนธ์

4. มาตรฐานขอบเขตการให้บริการของศูนย์การค้าหรือห้างสรรพสินค้า กำหนดให้มีระยะของรัศมีการให้บริการอยู่ที่ 800 เมตร ตามห้างสรรพสินค้าท้องถิ่น (Joseph De Chiara, 1982)

ซึ่งทั้ง 4 มาตรฐานนี้เป็นการนำมาตรฐานขอบเขตการให้บริการของต่างประเทศและประเทศไทยมาประยุกต์ใช้ในวิทยานิพนธ์นี้ เพื่อเป็นมาตรฐานของระยะรัศมีการให้บริการของสาธารณูปการต่างๆ ที่อยู่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าที่จะศึกษาในวิทยานิพนธ์นี้ต่อไป

2.9 เกณฑ์การกำหนดความหนาแน่นประชากร

เกณฑ์และมาตรฐานผังเมืองรวม พ.ศ.2549 โดยสำนักพัฒนามาตรฐาน¹⁶ ได้กำหนดมาตรฐานการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยจำแนกตามขนาดของเมือง ซึ่งใช้จำนวนประชากรมาพิจารณานั้น โดยสามารถนำไปปรับใช้ได้ตามความเหมาะสมของแต่ละพื้นที่ ดังนี้

1. เกณฑ์กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินสำหรับเมืองขนาดใหญ่ที่สุด โดยมีจำนวนประชากรมากกว่า 1,500,000 คนขึ้นไป คือ

- สัญลักษณ์สีเหลืองคือ ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย มีความหนาแน่น 1-24 คนต่อไร่
- สัญลักษณ์สีส้มคือ ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง มีความหนาแน่น 25-60 คนต่อไร่
- สัญลักษณ์สีน้ำตาลคือ ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก มีความหนาแน่น 61-100 คนต่อไร่
- สัญลักษณ์สีแดงคือ พาณิชยกรรม มีความหนาแน่น 80-120 คนต่อไร่

2. เกณฑ์กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินสำหรับเมืองขนาดใหญ่ โดยมีจำนวนประชากร 200,000 – 1,500,000 คน คือ

- สัญลักษณ์สีเหลืองคือ ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย มีความหนาแน่น 1-20 คนต่อไร่
- สัญลักษณ์สีส้มคือ ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง มีความหนาแน่น 21-48 คนต่อไร่
- สัญลักษณ์สีน้ำตาลคือ ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก มีความหนาแน่น 49-80 คนต่อไร่
- สัญลักษณ์สีแดงคือ พาณิชยกรรม มีความหนาแน่น 80-100 คนต่อไร่

3. เกณฑ์กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินสำหรับเมืองขนาดกลาง โดยมีจำนวนประชากร 60,001 - 200,000 คน คือ

- สัญลักษณ์สีเหลืองคือ ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย มีความหนาแน่น 1-16 คนต่อไร่
- สัญลักษณ์สีส้มคือ ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง มีความหนาแน่น 17-40 คนต่อไร่
- สัญลักษณ์สีแดงคือ พาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก มีความหนาแน่น 41-60 คนต่อไร่

¹⁶ กรมโยธาธิการและผังเมือง. "เกณฑ์ในการกำหนดความหนาแน่นประชากร."

http://www.dpt.go.th/wan/webboard/showdetail_a.asp?id=81.

4. เกณฑ์กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินสำหรับเมืองขนาดเล็ก โดยมีจำนวนประชากรน้อยกว่า 60,000 คน คือ

- สัญลักษณ์สีเหลืองคือ ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย มีความหนาแน่น 1-12 คนต่อไร่
- สัญลักษณ์สีส้มคือ ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง มีความหนาแน่น 13-24 คนต่อไร่
- สัญลักษณ์สีแดงคือ พาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก มีความหนาแน่น 25-42 คนต่อไร่

2.10 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี (TOD : Transit-Oriented Development)

แนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD)¹⁷ เป็นแนวคิดของปีเตอร์ คาลโทรล สถาปนิกและนักการผังเมืองชาวอเมริกัน ซึ่งได้เสนอแนวคิดนี้ในหนังสือเรื่อง “The New American Metropolis” ที่พูดถึงการพัฒนาพื้นที่ชุมชนให้เอื้อต่อการเข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะประเภทต่างๆ เพื่อลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนตัว โดยแนวคิดนี้มีลักษณะคือ มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน (Mix Uses) ที่มีความหนาแน่นสูง และออกแบบให้สามารถเชื่อมโยงกับชุมชนและส่วนต่างๆ โดยรอบเข้าด้วยกัน เพื่อสนับสนุนการเดินเท้า การใช้รถจักรยานและการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเป็นหลัก ซึ่งมีการกำหนดรัศมีการเดินที่สามารถเดินได้อยู่ที่ 600 เมตร จากสถานี ทำให้เกิดความสะดวกสบายในการเดินทาง

หลักการสำหรับการใช้อย่างเหมาะสมและหน้าที่ของพื้นที่นั้น สามารถพิจารณาจาก 4 หลักการ ดังนี้

1. การสร้างอย่างหนาแน่น (Build Densely) : เป็นหนึ่งในลักษณะแรกๆ ของ TOD ในการเพิ่มระดับของความหนาแน่น โดยยิ่งมีความหนาแน่นมากก็จะยิ่งลดการใช้รถยนต์ได้ สร้างประสิทธิภาพการใช้ TOD ในพื้นที่ สนับสนุนร้านค้าที่เป็นมิตรกับทางเท้า และสร้างสภาพแวดล้อมที่น่าอยู่ โดยทำเลระหว่าง 1,500 – 2,500 หลังคาเรือนในระยะการเดินนั้น สามารถสนับสนุนบล็อกใหม่ของถนนสายหลักที่เป็นพื้นที่พาณิชยกรรม

¹⁷ association, American planning. *Planning and Urban Design Standards*. New Jersey: John Wiley & Sons, Inc., 2006.

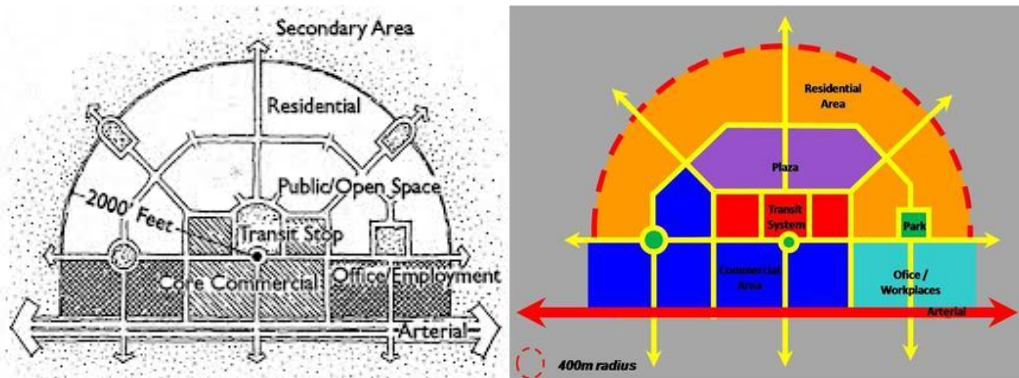
2. การใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างผสมผสาน (Mix Uses) : ตามความหนาแน่นที่มากขึ้น TOD จะเน้นการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน เพื่อสร้างการหมุนเวียน ความมีชีวิตชีวาของพื้นที่ข้างทางและพื้นที่สาธารณะ โดยจะสนับสนุนพาณิชย์กรรมมากเท่าที่จะทำได้ พัฒนาการจ้างงานและโอกาสสำหรับการอยู่อาศัยติดๆ กัน ซึ่งถ้าทำอย่างตั้งใจจะทำให้พลังของศูนย์กลางเมือง ถนนสายหลักและที่ตั้งสถานีขนส่งมวลชนตั้งอยู่แข็งแกร่งขึ้น โดยการตัดสินใจที่จะให้ที่อยู่อาศัยอยู่ข้างบนหรืออยู่ติดกับพาณิชย์กรรม และอาคารสำนักงานนั้นขึ้นอยู่กับ เศรษฐกิจ การบังคับของตลาด ความพึงพอใจของท้องถิ่นหรือปัจจัยอื่นๆ
3. การผสมผสานของประเภทและราคาที่อยู่อาศัย (Mix Housing Types and Prices) : ใช้ประโยชน์จากการสร้างที่อยู่อาศัยในพื้นที่ที่มีความหนาแน่นสูง เพื่อเพิ่มความหลากหลายของที่อยู่อาศัยในชุมชน รวมถึงบ้านที่สามารถจ่ายได้ด้วย และเพื่อสร้างทางเลือกในการซื้อบ้านให้มีความหลากหลายมากยิ่งขึ้น
4. การลดความต้องการที่จอดรถ (Reduce Parking Requirements) : เป็นผลลัพธ์ที่สำคัญที่สุดจากการทำ TOD นั่นคือ การใช้การคมนาคมขนส่งสาธารณะ ลดความต้องการที่จอดรถและสร้างทางจักรยานและที่จอดรถจักรยานแทนเพื่อให้ประสบความสำเร็จในการลดความต้องการที่จอดรถลงได้ ซึ่งความหนาแน่นที่สูงมากและมูลค่าที่ดินจากการทำ TOD จะทำให้มีความเป็นไปได้ในการสร้างที่จอดรถลดลง โดยสัดส่วนการสร้างที่จอดรถที่ลดลงจะช่วยลดต้นทุนทั้งหมดของโครงการได้ ซึ่งโครงการที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างผสมผสานนั้น จะสามารถลดความต้องการที่จอดรถโดยการแบ่งปันที่จอดรถ เช่น ในช่วงกลางวันเป็นที่จอดรถของคนทำงาน ส่วนในช่วงกลางคืนเป็นที่จอดรถของคนพักอาศัยในอาคารนั้น

ประโยชน์ในการพัฒนาและประยุกต์ใช้แนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี (TOD) นั้น มี 6 ประการ คือ

1. คุณภาพชีวิต (Quality of Life) : TOD มีประโยชน์ต่อคุณภาพชีวิตในหลายๆ ด้าน เช่น ลดการใช้รถยนต์ เพิ่มทางเลือกในที่อยู่อาศัย เป็นต้น
2. สุขภาพของประชาชนโดยรวม (Public Health) : จากการที่ TOD ลดการใช้รถยนต์ ผู้ที่พักอาศัยในบริเวณนั้นสามารถจากสภาพแวดล้อมในการเดินเท้าได้ และการลดการใช้ยานพาหนะนั้นจะทำให้คุณภาพอากาศดีขึ้นอีกด้วย

3. การพัฒนาเศรษฐกิจ (Economic Development) : TOD ทำให้สามารถเข้าถึงแหล่งงานที่ไม่ต้องใช้รถยนต์ได้ง่ายขึ้น ซึ่งจะดึงดูดให้คนเข้ามาอยู่อาศัยในบริเวณพื้นที่รอบสถานี และทำให้ฐานภาษีทั้งหมดกว้างขึ้นอีกด้วย
4. ลักษณะชุมชน (Community Character) : การเพิ่มความหนาแน่นในโครงการ TOD ทำให้มีโอกาสในการเพิ่มพื้นที่สาธารณะและอาคารที่ออกแบบมาอย่างดีที่จะให้ลักษณะเฉพาะและควมมีชีวิตชีวาของพื้นที่เหล่านั้นได้
5. คุณภาพของสิ่งแวดล้อม (Environmental Quality) : จากประโยชน์ของสุขภาพของประชาชนโดยรวม (Public Health) TOD จัดให้มีทางเลือกในการกระจายตัว และเป็นโอกาสที่จะวางแผนหาพื้นที่ที่เป็นพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม
6. การใช้การคมนาคมขนส่ง (Transit use) : เพิ่มผู้โดยสารและศักยภาพของแหล่งเงินทุนสำหรับอำนวยความสะดวกระบบคมนาคมขนส่งใหม่ ที่ได้ประโยชน์จากการคมนาคมขนส่งในโครงการ TOD นี้

โดยแนวคิด TOD นี้เป็นแนวทางการพัฒนาชุมชนเมืองที่สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน ซึ่งเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของระบบสาธารณะ โดยมีการออกแบบชุมชนอย่างยั่งยืน ซึ่งจะสามารถพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน ลดค่าใช้จ่ายในชีวิตประจำวัน ปัญหาการจราจรที่แออัด ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ลดการใช้พลังงานลงได้อีกด้วย นอกจากนี้ยังสามารถลดการเติบโตของเมืองที่เป็นไปอย่างไร้ทิศทาง (Urban sprawl) ลงได้ โดยการเพิ่มความสามารถในการจัดการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองให้สอดคล้องกับการคมนาคมขนส่ง โดยจะเห็นได้จากภาพที่ 6 แสดงรัศมีการเดินโดยรอบสถานีและองค์ประกอบต่างๆ ที่สำคัญโดยรอบสถานี



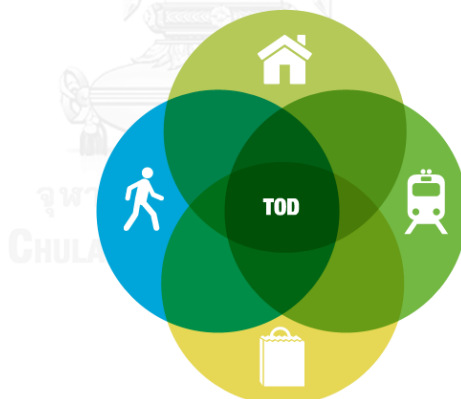
ภาพที่ 6 แสดงรัศมีการเดินโดยรอบสถานีและองค์ประกอบต่างๆ ที่สำคัญโดยรอบสถานี

ที่มา : Suraya.inn(2011). <http://ecotownpenang.wikispaces.com/>

2.11 แนวคิดความสมดุลระหว่างแหล่งงานและที่พักอาศัย (Jobs-Housing Balance)

ความสมดุลระหว่างแหล่งงานกับที่พักอาศัย (Jobs-Housing Balance)¹⁸ เป็นการจัดพื้นที่ที่สำคัญให้มีระดับการเข้าถึงที่ดี โดยจัดให้ย่านพาณิชย์กรรมเป็นศูนย์กลางและให้พื้นที่โดยรอบเป็นที่พักอาศัย เพื่อให้แต่ละศูนย์กลางสามารถให้บริการภายในพื้นที่ได้อย่างครบถ้วนสมบูรณ์ ซึ่งจะให้ความสำคัญกับศูนย์กลางที่มีการเข้าถึงอย่างมีประสิทธิภาพเป็นลำดับแรก และจัดให้มีการเชื่อมโยงระหว่างศูนย์กลางพาณิชย์กรรมต่างๆ เข้าด้วยกันให้เป็นโครงข่ายของระบบศูนย์กลางที่สามารถส่งถ่ายการค้าและการบริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังช่วยลดการเดินทางระหว่างบ้านและที่ทำงานได้อีกด้วย

ซึ่งแนวคิดนี้สอดคล้องกับแนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD) ในการลดระยะเวลาในการเดินทางระหว่างบ้านและที่ทำงาน ลดการใช้รถยนต์และหันมาใช้ขนส่งมวลชนมากขึ้น ดังจะเห็นได้จากภาพที่ 7 ที่แสดงถึงความสัมพันธ์ของการพัฒนาแนวคิดทั้งสองต่อพฤติกรรม การดำเนินชีวิตของมนุษย์ ทำให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นและสามารถอยู่ร่วมกับสิ่งแวดล้อมได้ โดยไม่ทำลายหรือสร้างมลพิษแก่สิ่งแวดล้อม ส่งผลให้เกิดเมืองที่มีความยั่งยืนและน่าอยู่ อีกทั้งยังสามารถลด การใช้พลังงานลงได้อีกด้วย



ภาพที่ 7 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างแนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีและพฤติกรรมกรดำเนินชีวิตของมนุษย์

ที่มา : Andrew Brunn, Kamila Misiak, and Sarah Thomas(2013).

<http://sustainabletransportation.holland.org/transit/5-commuter-rail-as-the-main-transit-system-for-a-multicity-region/>

¹⁸ Ssusered1b93. "แผนปฏิบัติการกรุงเทพมหานคร."

http://www.slideshare.net/ssusered1b93?utm_campaign=profiletracking&utm_medium=sssite&utm_source=ssslideshowpanel.

2.12 ผังเมืองเฉพาะ

ในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ.2518 ได้กำหนดความหมายของการผังเมืองในประเทศไทยไว้ โดยคำว่า ผังเมืองเฉพาะ¹⁹ หมายความว่า แผนผัง (Plan) และโครงการดำเนินการ (Project) เพื่อพัฒนา (Development) หรือดำรงรักษาบริเวณเฉพาะแห่งหรือกิจการที่เกี่ยวข้อง (maintenance of specific area or related affairs) ในเมือง (Town) และบริเวณที่เกี่ยวข้อง (Related Areas) หรือชนบท (Country) เพื่อประโยชน์แก่การผังเมือง

โดยผังเมืองเฉพาะมีลักษณะเป็นแผนผังและโครงการอย่างละเอียดที่จะดำเนินการเพื่อพัฒนาหรือดำรงรักษาบริเวณเฉพาะแห่ง โดยมีเป้าหมายในการดำเนินการในพื้นที่นั้นอย่างชัดเจน เฉพาะเจาะจงตามวัตถุประสงค์ของการผังเมืองและผังเมืองรวมในพื้นที่นั้นๆ ซึ่งในแผนผังเมืองเฉพาะ จะมีการแสดงตำแหน่งรวมทั้งรายการพัฒนาต่างๆ อย่างละเอียดถูกต้องตามมาตรฐาน สามารถวัดและกำหนดพื้นที่ที่จะต้องเวนคืนหรือกันเขต เพื่อกำหนดแนวเขตก่อสร้างได้อย่างแน่ชัด ดังนั้น ในการจัดทำผังเมืองเฉพาะจะต้องสามารถเจาะลึกลงในรายละเอียดเฉพาะจุด เฉพาะบริเวณตามเป้าหมายที่ ผังเมืองรวมกำหนดไว้ได้ ทำให้รัฐสามารถกำหนดขั้นตอนการดำเนินการต่างๆ ที่จำเป็น รวมทั้งประมาณการงบประมาณเพื่อการก่อสร้างพัฒนาได้ และแผนผังที่จะแสดงตำแหน่งที่อย่างชัดเจนว่าจะทำอะไร ที่ไหน อย่างไร ซึ่งจะต้องมีการเปลี่ยนแปลงในกรรมสิทธิ์ที่ดินตลอดจนอสังหาริมทรัพย์อย่างอื่นจากเจ้าของเดิม เพื่อให้ได้มีการก่อสร้างตามผังเมืองเฉพาะได้ เนื่องจากต้องมีการเปลี่ยนแปลงในกรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าว

เป้าหมายในการวางและจัดทำผังเมืองเฉพาะ มีลักษณะเป็นนามธรรม โดยจะถูกกำหนดขึ้นเพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดนโยบาย และแนวปฏิบัติเพื่อให้บรรลุคุณค่าที่ต้องการ โดยปกติจะถูกกำหนดขึ้นแล้วจากผังเมืองรวม โดยการวางผังจะมีเป้าหมายคือ เพื่อแก้ปัญหาของเมืองในปัจจุบัน เพื่อหลีกเลี่ยงหรือป้องกันปัญหาของเมืองที่จะเกิดขึ้นในอนาคต และเพื่อใช้บรรลุในสิ่งที่ต้องการจะให้เกิดขึ้น

วัตถุประสงค์ในการวางและจัดทำผังเมืองเฉพาะ จะรองรับเป้าหมายที่กำหนดขึ้น โดยมีขอบเขตความหมายที่ชัดเจนและแคบกว่าเป้าหมาย ซึ่งในแต่ละพื้นที่จะต้องมีการศึกษาข้อมูลโดยละเอียดก่อน จึงจะสามารถกำหนดวัตถุประสงค์ที่แน่นอนชัดเจนได้ ในการวางและจัดทำผังเมืองเฉพาะตาม

¹⁹ กระทรวงมหาดไทย, กรมโยธาธิการและผังเมือง. "คู่มือการวางและจัดทำผังเมืองเฉพาะ."

<http://www.dpt.go.th/adg/images/stories/pdf/specific.pdf>.

เป้าหมายของการผังเมือง โดยอาจนำเอานโยบายและวัตถุประสงค์ในคำจำกัดความของ “การผังเมือง” มาตรา 4 ตามพ.ร.บ. การผังเมือง พ.ศ.2518 มากำหนด เป็นวัตถุประสงค์โดยทั่วไปของการวางและจัดทำผังเมืองเฉพาะได้ดังนี้

1. เพื่อสร้างหรือพัฒนาเมืองหรือสวนของเมืองขึ้นใหม่ หรือบริเวณเฉพาะแห่ง หรือกิจกรรมที่เกี่ยวข้องในเมืองหรือชนบท เพื่อให้มีสุขลักษณะ ความสะอาดสวยงาม ความเป็นระเบียบ ความสวยงาม การใช้ประโยชน์ในทรัพย์สิน ความปลอดภัยของประชาชน และสวัสดิภาพของสังคม
2. เพื่อส่งเสริมการเศรษฐกิจสังคมและสภาพแวดล้อม
3. เพื่อการส่งเสริมดำรงรักษาหรือบูรณะอาคารสถานที่และวัตถุที่มีประโยชน์ หรือคุณค่าทางศิลปกรรม สถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์หรือโบราณคดี
4. เพื่อการดำรงรักษาทรัพยากรธรรมชาติ ภูมิประเทศที่งดงาม หรือมีคุณค่าในทางธรรมชาติ
5. เพื่อดำรงรักษาที่โล่ง หรือสวนพื้นที่เฉพาะกิจไว้เป็นสาธารณประโยชน์ เช่น เป็นสวนสาธารณะ เป็นพื้นที่เพื่อป้องกันน้ำท่วม

โดยปกติผังเมืองเฉพาะมีเป้าหมายและวัตถุประสงค์ที่จะควบคุม และกำหนดแนวทางในการใช้ประโยชน์ที่ดินและการพัฒนาของที่ดินเหล่านั้น โดยจัดข้อกำหนดเฉพาะให้เหมาะสม สำหรับแต่ละสวน (SECTIONS) ของชุมชน ซึ่งมีความแตกต่างกันไปตามการวางแผนพัฒนาของแต่ละสวน โดยรวมกลุ่มการใช้ประโยชน์ซึ่งมีลักษณะเขากันไต่มาที่สุด รวมทั้งตั้งข้อกำหนดในการจัดหาหรือให้ตำแหน่งสถานที่สำหรับการใช้ประโยชน์ที่สำคัญของที่ดินหรืออาคาร เพื่อให้ความแน่ใจว่าการใช้ประโยชน์ ที่ดินแต่ละชนิดจะถูกกำหนดให้เหมาะสมที่สุด ตามกรอบวัตถุประสงค์ที่ใดกล่าวกวไว้แล้ว

ลักษณะของผังเมืองเฉพาะ สามารถแบ่งตามความแตกต่างของสถานที่ได้ 2 ลักษณะ ดังนี้

1. ผังเมืองเฉพาะเพื่อการสร้างสวนของเมืองขึ้นใหม่ (URBAN DEVELOPMENT) โดยจะดำเนินการในพื้นที่ว่าง พื้นที่ชนบทหรือเกษตรกรรม หรือเพื่อการสร้างสวนของเมืองที่ได้รับความเสียหายจากอัคคีภัย หรือภัยทางธรรมชาติอื่นๆ ด้วยการวางแผนทางการพัฒนา และการจัดสร้างสาธารณูปโภค และสาธารณูปการที่เหมาะสม

2. ผังเมืองเฉพาะเพื่อการพัฒนาสวนของเมือง (URBAN RENEWAL) ประกอบด้วยวิธีการ 3 ประการ จำแนกรายละเอียดตามสภาพที่ปรากฏและวิธีการเฉพาะกรณี คือ

- การอนุรักษ์ (CONSERVATION) เป็นทั้งการดำรงรักษาหรือบูรณะสถานที่และวัตถุที่มีประโยชน์หรือมีคุณค่า หรือเพื่อการบำรุงรักษาทรัพยากรธรรมชาติ ภูมิประเทศที่งดงามหรือมีคุณค่าในทางธรรมชาติ และการป้องกันสวนของเมืองที่มีคุณค่าทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และสภาพแวดล้อมมิให้เกิดสภาพเสื่อมโทรม
- การแก้ไขปรับปรุง (REHABILITATION) เป็นทั้งการดำเนินการในสวนของเมืองที่มีสภาพเสื่อมโทรมทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และสภาพแวดล้อม ที่จำเป็นต้องแก้ไขปรับปรุงด้วยการขยายหรือตัดแปลงอาคาร และการแก้ไขปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการให้เหมาะสม เพื่อให้ได้มาตรฐาน และเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินให้สอดคล้องกับผังเมืองรวม
- การพัฒนาขึ้นใหม่ (REDEVELOPMENT) เป็นการรื้อถอนอาคารและสร้างขึ้นใหม่ โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีความเสื่อมโทรมทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมและสภาพแวดล้อมอย่างมากเกินกว่าจะแก้ไขปรับปรุง

2.13 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

หัวข้อ	แนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัย เพื่อรองรับระบบรถไฟฟ้าสายสีม่วง ²⁰
ชื่อผู้แต่ง/ปี/วุฒิ	นายสุทธิพันธุ์ พุฒิเลพงษ์ (2552) ปริญญาโท
วัตถุประสงค์	<ol style="list-style-type: none"> 1. เพื่อวิเคราะห์ถึงปัจจัยและผลกระทบที่เกิดจากการขยายตัวของที่อยู่อาศัยในพื้นที่อำเภอเมืองนนทบุรี อำเภอบางใหญ่และอำเภอบางบัวทอง 2. เพื่อศึกษาถึงผลกระทบที่เกิดจากโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงต่อที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษา 3. เพื่อเสนอแนะแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัยในพื้นที่ศึกษา
ทฤษฎี	<ol style="list-style-type: none"> 1. แนวความคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินในเมือง 2. แนวความคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัย 3. ทฤษฎีการตั้งถิ่นฐานกับเส้นทางการคมนาคม 4. ทฤษฎีและแนวความคิดเกี่ยวกับการเลือกบริเวณที่อยู่อาศัย 5. แนวคิดเกี่ยวกับการเดินทาง 6. แนวความคิดเกี่ยวกับระบบขนส่งมวลชนระบบราง 7. แนวคิดเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างการคมนาคมขนส่งกับการใช้ที่ดิน 8. เทคนิคการวิเคราะห์แบบ Potential Surface Analysis
ผลการศึกษา	<ul style="list-style-type: none"> ● ปัจจัยจากการขยายตัวของที่อยู่อาศัยในจังหวัดนนทบุรีได้แก่ <ol style="list-style-type: none"> 1. ปัจจัยความเหมาะสมของที่ตั้ง โดยที่ตั้งของจังหวัดนนทบุรีอยู่ติดกับกรุงเทพฯ จึงมีเส้นทางการคมนาคมที่เชื่อมต่อกับหลายเส้นทาง 2. ปัจจัยด้านราคาที่ดิน ที่มีราคาถูก 3. ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม เนื่องจากในอดีตพื้นที่จังหวัดนนทบุรีเป็นพื้นที่เกษตรกรรมที่ยังไม่ถูกทำลายจากอุตสาหกรรม ทำให้พื้นที่ดังกล่าว มีสภาพแวดล้อมที่ดีต่อการอยู่อาศัย 4. ปัจจัยด้านสิ่งอำนวยความสะดวก โดยในพื้นที่มีสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่พร้อมต่อการพัฒนา

²⁰ สุทธิพันธุ์ พุฒิเลพงษ์. "แนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัย เพื่อรองรับระบบรถไฟฟ้าสายสีม่วง." จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2552.

หัวข้อ	<p style="text-align: center;">แนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัย เพื่อรองรับระบบรถไฟฟ้าสายสีม่วง</p>
<p>ผลการศึกษา</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● ผลกระทบจากการขยายตัวของที่อยู่อาศัยในจังหวัดนนทบุรีนั้นคือ ปัญหาจราจรบนถนน รัตนาธิเบศร์และถนนกาญจนาภิเษก นำไปสู่การแก้ปัญหา โดยการสร้างเส้นทางคมนาคมเพิ่มขึ้น แต่ไม่สามารถแก้ไขได้ ดังนั้นจึงทำให้เกิดโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง เพื่อแก้ปัญหาคาจรเดินทางของคนในกรุงเทพฯ และนนทบุรี ● ผลกระทบของรถไฟฟ้าต่อที่อยู่อาศัยในแต่ละสถานี พบว่า <ol style="list-style-type: none"> 1. สถานีตลาดบางใหญ่และคลองบางไผ่ เป็นสถานีตั้งอยู่ถนนกาญจนาภิเษก ซึ่งเชื่อมกับถนนรัตนาธิเบศร์ ทั้งยังมีตลาดกลางสินค้าเกษตรของนนทบุรี ห้างค้าปลีก 3 แห่ง โรงพยาบาลและรถสาธารณะบริการกว่า 20 เส้นทาง เมื่อโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง เข้ามาจะสามารถดึงดูดให้ประชาชนเข้ามาใช้ตลาดบางใหญ่มากขึ้น และการพัฒนาที่อยู่อาศัยก็จะมากขึ้น เพราะรถไฟฟ้าจะช่วยเพิ่มศักยภาพให้กับพื้นที่ในการเข้าถึง 2. สถานีไทรมา มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัยอย่างหนาแน่น ทำให้มีการเดินทางเข้าสู่แหล่งงานสูง แต่มีเพียงถนนรัตนาธิเบศร์เส้นเดียวเท่านั้นที่เข้าสู่กรุงเทพฯ ทำให้ประสบปัญหาทางด้านจราจร ส่วนในด้านพาณิชย์กรรม ในพื้นที่มีตลาดทำอาชีพให้บริการเพียงแห่งเดียว ทำให้เมื่อเกิดโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง จะส่งผลให้การคมนาคมสะดวกขึ้น และเป็นแรงจูงใจทำให้ผู้ที่อยู่อาศัยในบริเวณนี้หันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น อีกทั้งยังเป็นการเพิ่มศักยภาพให้แก่พื้นที่และดึงดูดให้คนเข้ามาในพื้นที่มากขึ้นอีกด้วย
<p>ข้อเสนอแนะ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● ควรมีการปรับปรุงผังเมืองรวมให้รับกับระบบขนส่งมวลชนระบบราง เช่น ในสถานีที่มีความหนาแน่นมากควรพัฒนาที่อยู่อาศัยในแนวสูง ● ควรมีการสร้างเส้นทางคมนาคมย่อย เพื่อให้พื้นที่ด้านในบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามีความสะดวกในการเข้าถึง

ตารางที่ 9 แสดงงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับวิทยานิพนธ์นี้

2.14 ผลการศึกษาในงานวิจัยที่เกี่ยวข้องที่สามารถนำมาใช้ในงานวิทยานิพนธ์นี้

จากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องข้างต้นนั้น ทำให้สามารถนำผลที่ได้จากงานวิจัยมาประยุกต์ใช้กับวิทยานิพนธ์นี้ได้ โดยงานวิจัยเกี่ยวกับแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัย เพื่อรองรับระบบรถไฟฟ้าสายสีม่วงนั้น เป็นงานวิจัยที่วิเคราะห์ถึงปัจจัยและผลกระทบที่เกิดจากการขยายตัวของที่อยู่อาศัย และศึกษาถึงผลกระทบที่เกิดจากโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงต่อที่อยู่อาศัย เพื่อเสนอแนะแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัยในพื้นที่อำเภอเมืองนนทบุรี อำเภอบางใหญ่ และอำเภอบางบัวทอง ซึ่งทำให้ทราบถึงปัญหาจากการขยายตัวของที่อยู่อาศัยดังกล่าว เพื่อนำไปศึกษาและหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาต่อไป และสามารถนำข้อเสนอแนะที่ได้จากงานวิจัยดังกล่าวมาปรับใช้กับงานวิจัยนี้ได้ นั่นคือ การปรับปรุงผังเมืองรวมให้รับกับระบบขนส่งมวลชนระบบราง เช่น ในสถานีที่มีความหนาแน่นมากควรพัฒนาที่อยู่อาศัยในแนวสูง เป็นต้น และการสร้างเส้นทางคมนาคมย่อย เพื่อให้พื้นที่ด้านในบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามีความสะดวกในการเข้าถึง โดยในงานวิจัยนี้จะใช้แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี (TOD) ในการแก้ไขปัญหาและทำตามข้อเสนอดังกล่าวด้วย

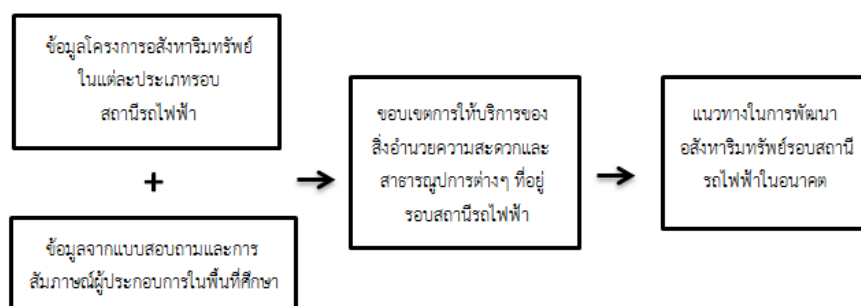
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย

จากการศึกษาแนวทางการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ตามแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วง โดยใช้ทฤษฎีการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี (TOD) ซึ่งได้จัดแบ่งระเบียบวิธีวิจัยเป็นขั้นตอนศึกษาดังต่อไปนี้

- 1) กรอบแนวความคิด
- 2) แหล่งที่มาของข้อมูล
- 3) ประชากรและกลุ่มตัวอย่างในการศึกษา
- 4) เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา
- 5) การวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 กรอบแนวความคิด

การศึกษาและทบทวนแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้แก่ แนวคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินในเมือง แนวคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัย แนวคิดเกี่ยวกับการใช้ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรม ทฤษฎีการตั้งถิ่นฐานกับเส้นทางการคมนาคม ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ผังเมืองรวมจังหวัดนนทบุรี แนวคิดขอบเขตการให้บริการของสาธารณูปการ แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี (Transit-Oriented Development) แนวคิดความสมดุลระหว่างแหล่งงานและที่พักอาศัย (Job-Housing Balance) ผังเมืองเฉพาะ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง จะเป็นความรู้พื้นฐานในการศึกษา ข้อมูลโครงการอสังหาริมทรัพย์แต่ละประเภทที่อยู่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า ซึ่งจะช่วยนำไปสู่ การศึกษาขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ ที่อยู่รอบสถานีรถไฟฟ้า และเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รอบสถานีรถไฟฟ้าในอนาคต โดยสามารถแสดงกรอบแนวความคิดได้ดังภาพที่ 8 และ 9



ภาพที่ 8 กรอบแนวความคิดในการศึกษาโดยสังเขป

กรอบแนวคิด

วัตถุประสงค์	ตัวแปรหลัก	ตัวแปรรอง		ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
1. เพื่อศึกษาข้อมูลโครงการอสังหาริมทรัพย์แต่ละประเภทที่อยู่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า	<ul style="list-style-type: none"> ประเภทอสังหาริมทรัพย์ ข้อมูลโครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> ที่อยู่อาศัย พาณิชย์ยกรรม 	<ul style="list-style-type: none"> - สถานี - จำนวน เจ้าของโครงการ ลักษณะโครงการ ราคาขาย จำนวนและลักษณะห้อง ระยะห่างจากรถไฟฟ้า 	เจ้าของ/ผู้บริหาร/ผู้ประกอบการในโครงการอสังหาริมทรัพย์ หรือผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้อง (N = 14 บริษัท n = 6 บริษัท)	การสัมภาษณ์ (เชิงคุณภาพ)
2. เพื่อศึกษาขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ ที่อยู่รอบสถานีรถไฟฟ้า	<ul style="list-style-type: none"> แนวคิด TOD แนวคิดขอบเขตการให้บริการ 	<ul style="list-style-type: none"> ระยะห่างรอบสถานี 600 เมตร รัศมีการให้บริการของโรงเรียน รัศมีการให้บริการของโรงพยาบาล รัศมีการให้บริการของสวนสาธารณะ รัศมีการให้บริการของห้างสรรพสินค้า เพศ อายุ สถานภาพ จำนวนสมาชิก ระดับการศึกษา 	<ul style="list-style-type: none"> ระยะห่างระหว่างสถานี 600 เมตร รัศมีการให้บริการของโรงเรียน รัศมีการให้บริการของโรงพยาบาล รัศมีการให้บริการของสวนสาธารณะ รัศมีการให้บริการของห้างสรรพสินค้า เพศ รายได้ครัวเรือน จำนวนพาหนะที่มี รูปแบบการเดินทางที่ใช้เป็นประจำ ความถี่การเดินทาง ระยะห่างระหว่างที่พักอาศัยกับแหล่งงาน ระยะห่างระหว่างที่พักอาศัยกับสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ ความเพียงพอของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่อความต้องการ การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในอนาคต 	ประเภทที่อยู่อาศัย มีจำนวนผู้พักในโครงการจากการคัดเลือก (N = 6,095 คน n = 230 คน ตามสัดส่วนคนที่อยู่อาศัยจริง)	แบบสอบถาม (เชิงปริมาณ) การสังเกต โดยวางแบบสอบถามจำนวน 3 สถานี คือ <ul style="list-style-type: none"> • สถานีเตาปูน • สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี • สถานีตลาดบางใหญ่
3. เพื่อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รอบสถานีรถไฟฟ้าในอนาคต	<ul style="list-style-type: none"> แนวคิดความสมดุลระหว่างแหล่งงานกับที่พักอาศัย แนวคิด TOD แนวคิดขอบเขตการให้บริการ เกณฑ์การกำหนดความหนาแน่นประชากร ผังเมืองเฉพาะ 	<ul style="list-style-type: none"> ระยะห่างระหว่างที่พักอาศัยกับแหล่งงาน ระยะห่างระหว่างที่พักอาศัยกับสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ ความเพียงพอของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่อความต้องการ การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในอนาคต 	ประเภทพาณิชย์ยกรรม มีจำนวนผู้ใช้บริการไม่แน่นอน จึงใช้สูตรของ W.G. cochran ได้ N = 170 คน ตามสัดส่วนที่สำรวจแล้วจึงข้อมูได้	แบบสอบถาม (เชิงปริมาณ) การสังเกต โดยวางแบบสอบถามจำนวน 3 สถานี คือ <ul style="list-style-type: none"> • สถานีเตาปูน • สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี • สถานีตลาดบางใหญ่ 	

ภาพที่ 9 กรอบแนวความคิดในการศึกษาอย่างละเอียด

3.2 แหล่งที่มาของข้อมูล

การรวบรวมข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา แนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รอบสถานีรถไฟฟ้า ในอนาคตมี 2 ลักษณะคือ ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ซึ่งเป็นข้อมูลที่ได้จากการสำรวจภาคสนาม โดยผ่านการสังเกตการณ์และการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการและผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้อง ส่วนข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) นั้นได้จากการสืบค้นเอกสารและบทความที่เกี่ยวข้องต่างๆ จากทั้งเอกสาร คำสอน หนังสือและข้อมูลจากสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.2.1 ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data)

ข้อมูลปฐมภูมิสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ส่วน คือ

1) ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ ที่ได้จากการลงสัมภาษณ์ผู้ประกอบการในพื้นที่ จำนวน 6 บริษัท เกี่ยวกับข้อมูลความคิดเห็นจากผู้ประกอบการโครงการ ขอบเขตการให้บริการของ สิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ ในพื้นที่ และแนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ รอบสถานีรถไฟฟ้าในอนาคต และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมที่มีประโยชน์จากผู้ประกอบการในพื้นที่เกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์และรถไฟฟ้าสายสีม่วง

2) ข้อมูลจากการสอบถาม โดยใช้แบบสอบถามในการสอบถามผู้อยู่อาศัย และ ผู้ใช้บริการในโครงการอสังหาริมทรัพย์ที่เป็นกรณีศึกษาจำนวน 400 ชุด

3) ข้อมูลจากการสังเกตการณ์ เพื่อสังเกตพื้นที่ศึกษาสิ่งอำนวยความสะดวกและ สาธารณูปการต่างๆ ที่อยู่โดยรอบของพื้นที่กรณีศึกษาในแต่ละสถานีรถไฟฟ้า และโครงการ อสังหาริมทรัพย์แต่ละประเภทที่อยู่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า

3.2.2 ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data)

ข้อมูลทุติยภูมิที่ใช้ในงานวิจัยนี้ ได้แก่

1) ข้อมูลทั่วไปของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ เช่น ภาพรวมโครงการแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วง เส้นทางจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วง และรายละเอียดของสถานีรถไฟฟ้าในสถานีที่เป็นกรณีศึกษา จำนวน 3 สถานี เป็นต้น

2) ข้อมูลโครงการอสังหาริมทรัพย์แต่ละประเภทในพื้นที่ศึกษา ที่อยู่โดยรอบ สถานีรถไฟฟ้า เช่น ประเภทอสังหาริมทรัพย์ในแต่ละสถานี จำนวนโครงการในแต่ละสถานี ระยะห่างระหว่างโครงการอสังหาริมทรัพย์กับสถานีรถไฟฟ้า บริษัทของผู้ประกอบการในพื้นที่ศึกษา ความสูงของโครงการ จำนวนห้อง ปีที่สร้างโครงการเสร็จ ขนาดที่ดิน ลักษณะและขนาดห้อง จำนวนที่จอดรถ ราคาขายของโครงการ ราคาเฉลี่ยต่อตารางเมตร สิ่งอำนวยความสะดวกของโครงการในโครงการ และสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการนอกโครงการ เป็นต้น เพื่อศึกษาข้อมูลโครงการอสังหาริมทรัพย์และสาธารณูปการที่อยู่โดยรอบสถานี

ซึ่งข้อมูลทุติยภูมิที่นำมาใช้ในงานวิจัยนี้ ได้รวบรวมมาจากหน่วยงานของทั้งภาครัฐ และภาคเอกชน สื่อสิ่งพิมพ์และสื่ออิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาและประเด็นที่จะศึกษาในงานวิจัยนี้

3.3 ประชากรและกลุ่มตัวอย่างในการศึกษา

ในการหากลุ่มตัวอย่างในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ จะใช้โครงการอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่รอบสถานีรถไฟฟ้าในระยะทางไม่เกิน 600 เมตร ตามแนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี โดยวิธีการดังต่อไปนี้

1) รวบรวมและศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับจำนวนโครงการอสังหาริมทรัพย์ทั้ง 2 ประเภทคือ โครงการอสังหาริมทรัพย์ประเภทที่อยู่อาศัยและประเภทพาณิชยกรรมที่อยู่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าในแต่ละสถานี ในระยะทางไม่เกิน 600 เมตร ตามแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วงจำนวน 16 สถานี และคัดเลือกสถานีที่เป็นสถานีศูนย์กลาง สถานีปลายทางและสถานีเชื่อมต่อ ตามทฤษฎีเกี่ยวกับสถานี ซึ่งมี 3 สถานี คือ สถานีเตาปูน สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี และสถานีตลาดบางใหญ่ เพื่อนำมาเป็นกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาต่อไป

2) จากการรวบรวมและศึกษาจำนวนโครงการทั้งหมดแล้ว จึงได้นำมาวิเคราะห์ถึงระยะห่างระหว่างโครงการอสังหาริมทรัพย์นั้นๆ กับสถานีรถไฟ และความสูงของโครงการ แล้วแยกโครงการตามความสูงของอาคารว่า เป็นอาคารสูง (High-rise) (ความหมายตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 33 (พ.ศ.2535) เรื่องอาคารสูง ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522 ให้ความหมายว่า อาคารสูง (High-rise Building) เป็นอาคารที่บุคคลอาจเข้าอยู่หรือเข้าใช้สอยได้ โดยมีความสูงตั้งแต่ 23.00 เมตรขึ้นไป การวัดความสูงของอาคารให้วัดจากระดับพื้นดินที่ก่อสร้างถึงพื้นดาดฟ้าสำหรับอาคารทรงจั่วหรือปั้นหยาให้วัดจากระดับพื้นดินที่ก่อสร้างถึงยอดผนังของชั้นสูงสุด) หรือเป็นโครงการขนาดเล็ก (Low-rise) (หมายถึง อาคารหลายชั้นที่มีโครงสร้างสูงน้อยกว่า 23.00 เมตรขึ้นไป หรือมีความสูงน้อยกว่า 8 ชั้น) แล้วเรียงลำดับระยะห่างของระยะทางจากโครงการไปถึงสถานีรถไฟ ตามแนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี ซึ่งมีโครงการอสังหาริมทรัพย์ทั้งหมด 17 โครงการ โดยแยกตามสถานีได้ ดังต่อไปนี้

2.1) สถานีเตาปูน มีที่อยู่อาศัย 4 โครงการและพาณิชยกรรม 1 โครงการ ดังนี้

ลำดับ	ชื่อโครงการ	บริษัท	ระยะห่าง (ม.)	จำนวน ชั้น	จำนวน ห้อง	ปีที่สร้างเสร็จ
1	คอนโด ซีวาทัย อินเตอร์เชนจ์	บริษัท ซีวาทัย จำกัด	50	26 ชั้น	279	2558
2	คอนโด Rich Park 2 @เตาปูนอินเตอร์เชนจ์	ริชเพลส 2002	60	26 ชั้น	720	2557
3	คอนโด The Stage Taopoon Interchange	เรียลแอสเสท ดีเวลลอปเม้นท์	400	36 ชั้น	773	2560
4	คอนโด The Tree Interchange	พฤษา เรียลเอสเตท	500	40,39 ชั้น	1,727	2558
1	ห้าง เทสโก้ โลตัส บางซื่อ	เอก-ชัย ดิสทริบิวชันซิสเต็ม	450	2 ชั้น	-	2543

ตารางที่ 10 แสดงโครงการทั้งหมดที่อยู่โดยรอบสถานีเตาปูนในรัศมี 600 เมตร

2.2) สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี มีที่อยู่อาศัย 4 โครงการและพาณิชย์กรรม 2 โครงการ ดังนี้

ลำดับ	ชื่อโครงการ	บริษัท	ระยะห่าง (ม.)	จำนวน ชั้น	จำนวน ห้อง	ปีที่สร้าง เสร็จ
1	คอนโด VIO แคราย	อตามัส เรียว เอสเตท	30	8 ชั้น	125	2558
2	The Crystal condo รัตนวิเบศร์ 3 (ซอยเรวดี11)	เอ.บี. เดคคอร์เรท	150	8 ชั้น	129	2557
3	คอนโด U-Delight รัตนวิเบศร์	Grand Unity	400	23 ชั้น	989	2557
4	คอนโด VIO แคราย 2 (เรวดี 11)	อตามัส เรียว เอสเตท	500	8 ชั้น	122	2559
1	ห้าง Esplanade รัตนวิเบศร์	Major Development	300	7 ชั้น	-	2552
2	ห้าง เทสโก้ โลตัส ถนนรัตนวิเบศร์	เอก-ชัย ดิสทริบิวชันซิสเทม	400	2 ชั้น	-	2544

ตารางที่ 11 แสดงโครงการทั้งหมดที่อยู่โดยรอบสถานีศูนย์ราชการนนทบุรีในรัศมี 600 เมตร

2.3) สถานีตลาดบางใหญ่ มีที่อยู่อาศัย 1 โครงการและพาณิชย์กรรม 5 โครงการ ดังนี้

ลำดับ	ชื่อโครงการ	บริษัท	ระยะห่าง (ม.)	จำนวนชั้น	จำนวน ห้อง	ปีที่สร้าง เสร็จ
1	บางใหญ่ สแควร์ คอนโดมิเนียม	บริษัท พี.ซี. แลนด์ จำกัด	200	7 ชั้น 4 อาคาร 8 ชั้น 2 อาคาร	1,264	2553
1	Big C supercenter รัตนวิเบศร์	บิ๊กซี ซูเปอร์เซ็นเตอร์	80	2 ชั้น	-	2540
2	Big C extra บางใหญ่	บิ๊กซี ซูเปอร์เซ็นเตอร์	200	3 ชั้น	-	2555
3	The Square	บริษัท พี.ซี.แลนด์ จำกัด	250	4 ชั้น	-	2553
4	Index Living Mall	บริษัทอินเด็กซ์ อินเทอร์เน็ต	350	3 ชั้น	-	2549
5	Bang Yai Night Bazaar	บริษัท บางใหญ่ รีเทล จำกัด	400	2 ชั้น	-	2552

ตารางที่ 12 แสดงโครงการทั้งหมดที่อยู่โดยรอบสถานีตลาดบางใหญ่ในรัศมี 600 เมตร

3) คัดเลือกโครงการอสังหาริมทรัพย์ประเภทที่อยู่อาศัย เพื่อนำมาเป็นกรณีศึกษาในการวางแผนสอบถาม โดยใช้วิธีการสุ่มแบบทราบประชากรของยามาเน่ (Taro Yamane, 1973) และได้กำหนดค่าความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่างเท่ากับ 0.05 ซึ่งกลุ่มตัวอย่างสามารถคำนวณได้ตามสูตรดังต่อไปนี้

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

โดยกำหนดให้ n = จำนวนหลังคาเรือนตัวอย่างที่ต้องการศึกษา

e = ความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่างที่กำหนดให้เท่ากับ 0.05

N = จำนวนหลังคาเรือนทั้งหมด

$$\begin{aligned} n &= \frac{6,095}{1 + (6,095)(0.05)^2} \\ &= 375.37 \end{aligned}$$

ในโครงการอสังหาริมทรัพย์ทั้งหมด 9 โครงการ มีทั้งหมด 6,095 หลังคาเรือน เมื่อแทน ค่าในสูตรข้างต้น จะได้จำนวนหลังคาเรือนตัวอย่างเท่ากับ 375.37 ฉบับ เพื่อให้เหมาะสมกับการศึกษาวิจัย จึงกำหนดให้มีจำนวนแบบสอบถามจากการสุ่มตัวอย่างหลังคาเรือนจำนวน 380 ฉบับ โดยจากสัดส่วนผู้ที่อยู่อาศัยจริงคิดเป็น 60% จึงได้กลุ่มตัวอย่างในการลงแบบสอบถามอยู่ที่ 230 ฉบับ

4) คัดเลือกโครงการอสังหาริมทรัพย์ประเภทพาณิชย์ยกรรม เพื่อนำมาเป็นกรณีศึกษาในการวางแผนสอบถาม โดยใช้วิธีการหาขนาดกลุ่มตัวอย่าง กรณีไม่ทราบจำนวนประชากรของ W.G. Cochran (W.G. Cochran, 1953) เนื่องจากผู้ใช้บริการในพาณิชย์กรรมมีจำนวนไม่แน่นอน จึงใช้สูตรของ W.G. Cochran ในการกำหนดกลุ่มตัวอย่าง โดยได้กำหนดค่าความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่างเท่ากับ 0.05 ซึ่งกลุ่มตัวอย่างสามารถคำนวณได้ตามสูตรดังต่อไปนี้

$$n = \frac{P(1-P)Z^2}{d^2}$$

โดยกำหนดให้ n = จำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการ

P = สัดส่วนของประชากรที่ผู้วิจัยต้องการสุ่ม

Z = ระดับความมั่นใจที่กำหนด หรือระดับนัยสำคัญทางสถิติ (Z ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 เท่ากับ 1.96)

d = สัดส่วนความคลาดเคลื่อนที่ยอมให้เกิดขึ้นได้ (จะต้องสอดคล้องกับค่า Z ซึ่ง $d = 0.05$)

$$\begin{aligned} n &= \frac{0.30 (1-0.30) (1.96)^2}{(0.05)^2} \\ &= \frac{0.806736}{0.0025} \\ &= 322.6944 \end{aligned}$$

ในโครงการอสังหาริมทรัพย์ทั้งหมด 8 โครงการ ซึ่งมีจำนวนไม่แน่นอน เมื่อแทนค่าไปใน สูตรข้างต้น จะได้จำนวนแบบสอบถามเท่ากับ 322.69 ฉบับ เพื่อให้เหมาะสมกับการศึกษาวิจัย จึงกำหนดให้มีจำนวนแบบสอบถามจากการสุ่มตัวอย่างหลังคาเรือนจำนวน 323 ฉบับ แต่จากสัดส่วนที่สามารถเข้าถึงข้อมูลคิดเป็น 60% จึงได้กลุ่มตัวอย่างในการลงแบบสอบถามอยู่ที่ 170 ฉบับ ดังนั้นแบบสอบถามที่ใช้ในการวิจัยทั้งหมดนี้รวมเป็น 400 ชุด

5) คัดเลือกโครงการอสังหาริมทรัพย์ข้างต้น เพื่อนำมาเป็นกรณีศึกษาในการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ ซึ่งโครงการอสังหาริมทรัพย์ที่จะนำไปใช้ศึกษานั้น มีจำนวนโครงการอสังหาริมทรัพย์ทั้งหมด 8 โครงการ รวมเป็น 6 บริษัท ซึ่งแบ่งเป็นโครงการที่อยู่อาศัย 7 โครงการ 6 บริษัท และโครงการพาณิชย์กรรม 1 โครงการ 1 บริษัท ซึ่งได้แก่

โครงการที่อยู่อาศัย	โครงการพาณิชย์กรรมขนาดใหญ่
บริษัท ชีวาทัย จำกัด	บริษัท พี.ซี. แลนด์ จำกัด
เรียลแอสเสท ดีเวลลอปเม้นท์	
พฤษา เรียลเอสเตท	
อดามัส เรียล เอสเตท	
Grand Unity	
บริษัท พี.ซี. แลนด์ จำกัด	

ตารางที่ 13 แสดงรายละเอียดโครงการอสังหาริมทรัพย์ที่ใช้ในการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ

6) นำผลการศึกษาทั้งหมดมาวิเคราะห์ และประยุกต์กับแนวคิดทฤษฎีต่างๆ และอภิปรายผล เพื่อให้ได้แนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในอนาคต

3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาวิจัย คือ แบบสัมภาษณ์เพื่อใช้ในการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการและแบบสอบถาม เพื่อใช้ในการสอบถามความคิดเห็นของผู้พักอาศัยในแต่ละโครงการในแต่ละสถานี ซึ่งแบบสัมภาษณ์และแบบสอบถามสามารถแบ่งเนื้อหาออกได้ ดังนี้

3.4.1 แบบสัมภาษณ์

แบบสัมภาษณ์สามารถแบ่งเนื้อหาออกเป็น 5 ส่วน คือ

- 1) ส่วนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อโครงการของภาครัฐและข้อตกลงร่วมกันระหว่างการผลิตไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยและการเคหะแห่งชาติ และความคิดเห็นเกี่ยวกับกระบวนการคิดค่าเชื่อมทางกับสถานีรถไฟฟ้า
- 2) ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ ที่อยู่รอบสถานีรถไฟฟ้า มีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการทราบถึง รัศมีการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ โดยรอบสถานี
- 3) ส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับแนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รอบสถานีรถไฟฟ้าในอนาคต มีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการทราบถึงความต้องการในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ใน

อนาคตว่า ขาดอสังหาริมทรัพย์ประเภทไหน และควรสร้างอสังหาริมทรัพย์ใดในอนาคต เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของคนในพื้นที่ศึกษา

4) ส่วนที่ 4 ข้อมูลเกี่ยวกับแผนในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในอนาคต และการเชื่อมต่ออสังหาริมทรัพย์กับสถานีรถไฟฟ้ามหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการทราบถึง แผนในอนาคตของบริษัทว่า มีแผนในการพัฒนาไปในทิศทางใด ในบริเวณใด และจะมีการเชื่อมต่อทางกับสถานีรถไฟฟ้ามหานครหรือไม่

5) ส่วนที่ 5 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม มีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการทราบถึง ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รอบสถานีรถไฟฟ้ามหานคร

3.4.2 แบบสอบถาม

แบบสอบถามสามารถแบ่งเนื้อหาออกเป็น 5 ส่วน คือ

1) ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม มีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการทราบถึง ข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ จำนวนสมาชิกในครอบครัว ระดับการศึกษา รายได้ครอบครัวต่อเดือน และพาหนะที่มีในครอบครอง

2) ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการเดินทางโดยทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม มีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการทราบถึง รูปแบบการเดินทางที่ผู้ตอบแบบสอบถามใช้เป็นประจำ วัตถุประสงค์ในการเดินทางและความถี่ต่อสัปดาห์ในการเดินทาง

3) ส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ ที่อยู่รอบสถานีรถไฟฟ้ามหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการทราบถึง ระยะห่างระหว่างบ้านของผู้ตอบแบบสอบถามไปยังสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ ว่ามีระยะทางเท่าใด ใช้เวลาในการเดินทางเท่าใด และมีความเพียงพอต่อความต้องการหรือสะดวกในการเดินทางหรือไม่

4) ส่วนที่ 4 ข้อมูลเกี่ยวกับแนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รอบสถานีรถไฟฟ้ามหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการทราบถึงความต้องการในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในอนาคตว่า ขาดอสังหาริมทรัพย์ประเภทใดหรืออสังหาริมทรัพย์ที่มีอยู่นั้นยังไม่สามารถตอบสนองต่อความต้องการเท่าที่ควร และควรสร้างอสังหาริมทรัพย์ใดในอนาคต เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของคนในพื้นที่ศึกษา

5) ส่วนที่ 5 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม มีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการทราบถึง ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับ แนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รอบสถานีรถไฟฟ้ามหานคร

3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาแนวทางการพัฒนาพลังงานทดแทนตามแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วง โดยใช้ทฤษฎีการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี จะวิเคราะห์ผลที่ได้จากแบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์ในการวิจัยนี้ เพื่อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพลังงานทดแทนรอบสถานีรถไฟฟ้า ประกอบกับแนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี และแนวคิดทฤษฎีต่างๆ ที่ได้กล่าวไว้ในบทที่ 2 แล้ว นั่นเอง

เมื่อทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์แล้ว จะดำเนินการตามขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูลต่างๆ ดังนี้

1) กระบวนการการนำข้อมูลดิบที่ได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูล มาตรวจสอบความครบถ้วนและความสมบูรณ์ของข้อมูล และนำข้อมูลจากแบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์มารอกลงในคอมพิวเตอร์ให้เรียบร้อย โดยเรียงคำตอบตามข้อคำถามในแต่ละข้อ เพื่อความสะดวกในการประมวลผลข้อมูลต่อไป

2) การวิเคราะห์ข้อมูล โดยข้อมูลที่ได้มาจากเอกสาร การสังเกต แบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์ จะนำมาทำการวิเคราะห์เนื้อหา และนำเสนอโดยการวิธีการบรรยายถึงขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ ที่อยู่รอบสถานีรถไฟฟ้า และเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาพลังงานทดแทนรอบสถานีรถไฟฟ้าในอนาคต โดยใช้แนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีในการวิเคราะห์ด้วย

3) การสรุปผลข้อมูล โดยใช้วิธีการบรรยายถึงแนวทางการพัฒนาพลังงานทดแทนรอบสถานีรถไฟฟ้าในอนาคตว่าจะพัฒนาพลังงานทดแทน สิ่งอำนวยความสะดวกหรือสาธารณูปการใดบ้าง รวมถึงมีแนวทางในการพัฒนาอย่างไรบ้าง

ผลการวิเคราะห์ จะนำมาสรุปถึงขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ ที่อยู่รอบสถานีรถไฟฟ้า และเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาพลังงานทดแทนรอบสถานีรถไฟฟ้าในอนาคต กล่าวคือ เป็นแนวทางในการพัฒนาพลังงานทดแทนที่อยู่ในพื้นที่ในบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าให้คนสามารถเข้าถึงพื้นที่ต่างๆ ได้อย่างสะดวกสบายและรวดเร็วมากยิ่งขึ้น รวมถึงสามารถเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและแหล่งงานได้อย่างง่าย สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้นเช่นกัน ซึ่งจะช่วยตอบสนองต่อคุณภาพชีวิต และความเป็นอยู่ของคนที่อยู่อาศัยในพื้นที่ ทำงานหรือเดินทางเข้ามาในพื้นที่ให้สามารถเดินทางได้อย่างสะดวกและรวดเร็วมากยิ่งขึ้น ซึ่งเป็นการลดระยะทางและระยะเวลาในการเดินทางไปยังที่ต่างๆ อีกทั้งยังช่วยลดการใช้รถยนต์และพลังงานต่างๆ ได้ ส่งผลให้สามารถลดปัญหาการจราจรและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากมลพิษลงได้ นอกจากนี้ยังทำให้ประชาชนมีสุขภาพที่ดีขึ้นอีกด้วย

บทที่ 4

ข้อมูลกรณีศึกษา

4.1 บทนำ

จากการศึกษาค้นคว้าในเรื่อง แนวทางการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ตามแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วง โดยใช้ทฤษฎีการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี (TOD) จะใช้ทฤษฎีเกี่ยวกับสถานีในการเลือกสถานี เพื่อเป็นกรณีศึกษาในการศึกษาวิจัยในงานวิจัยนี้ ซึ่งตามทฤษฎีสามารถแบ่งประเภทของสถานีออกเป็น 4 ประเภท โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. Center Station : เป็นสถานีศูนย์กลาง โดยการใช้ประโยชน์ที่ดินจะไม่เปลี่ยนแปลง และจะยังเพิ่มความหนาแน่นมากขึ้นหลังจากมีสถานีรถไฟ

2. Terminal Station : เป็นสถานีปลายทาง โดยจะมีโรงจอดรถ park and ride และจะมี sub center ออกมา ซึ่งตามแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วงนี้คือ สถานีคลองบางไผ่ แต่เนื่องจากสถานีคลองบางไผ่ นั้นมีทั้งศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจร แต่มีจำนวนอสังหาริมทรัพย์เพียง 2 แห่งเท่านั้น จึงได้ทำการศึกษาสถานีถัดมาคือ สถานีตลาดบางใหญ่ ซึ่งเป็นสถานีที่มีอสังหาริมทรัพย์จำนวน 6 แห่ง ทั้งที่เป็นที่อยู่อาศัยและพาณิชย์กรรม อีกทั้งในอนาคตจะมีศูนย์การค้าขนาดใหญ่เกิดขึ้น นั่นคือ Central West Gate และเป็นเส้นทางไปสู่เมืองทวาย ประเทศพม่าได้ในอนาคต ดังนั้นจึงเลือกสถานีตลาดบางใหญ่เป็นกรณีศึกษาแทนสถานีคลองบางไผ่

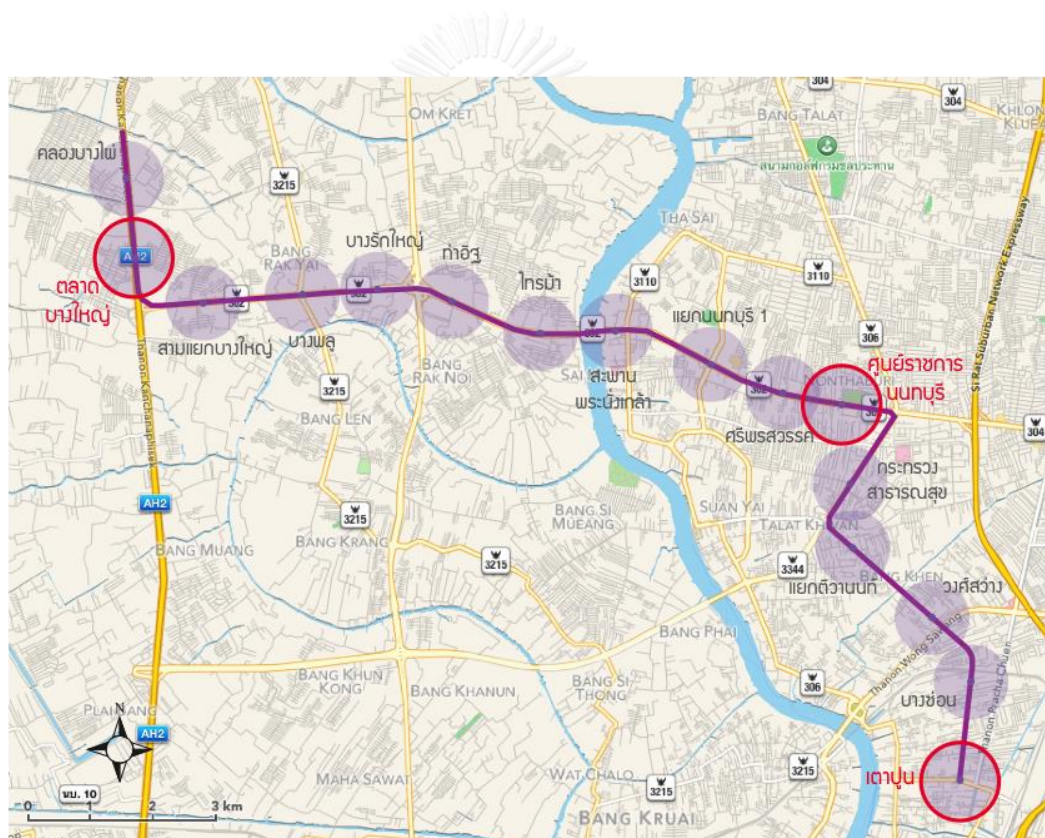
3. Connecting Station : เป็นสถานีเชื่อมต่อ โดยจะมีการพัฒนาแต่จะไม่มีมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบของอาคารมากนัก แต่อาจจะมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินให้มีความหนาแน่นมากขึ้น ซึ่งตามแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วง สถานีที่เป็นสถานีเชื่อมต่อหลักคือ สถานีเตาปูน ที่เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และสถานีเชื่อมต่อรองคือ สถานีศูนย์ราชการนนทบุรีที่เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีชมพู และสายสีน้ำตาล (แต่อยู่ในระหว่างการพิจารณา ยังไม่ได้รับการอนุมัติให้ก่อสร้าง)

4. General Station : เป็นสถานีทั่วไป ที่นอกเหนือจาก 3 ประเภทสถานีข้างต้น

ดังนั้น จากทฤษฎีข้างต้น จึงสามารถนำมาเป็นเกณฑ์ในการเลือกสถานี เพื่อมาเป็นกรณีศึกษา โดยกรณีศึกษาในงานวิจัยนี้ ได้แก่ สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี สถานีตลาดบางใหญ่ และสถานีเตาปูน โดยจะรวบรวมข้อมูลโครงการจากทั้ง 3 สถานีในระยะ 600 เมตรจากสถานี แล้วลงสำรวจเจาะลึกเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี ทั้งอสังหาริมทรัพย์และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ โดย

จะสอบถามผู้ซื้อในกรณีที่โครงการยังสร้างไม่เสร็จ และผู้พักอาศัยในกรณีที่โครงการสร้างเสร็จและเข้าอยู่เรียบร้อยแล้ว เป็นกลุ่มตัวอย่างในแต่ละสถานี และสัมภาษณ์ผู้ประกอบการรายใหญ่ที่พัฒนาโครงการในสถานีนั้นๆ เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ต่อไปในอนาคต

ซึ่งในบทนี้จะศึกษาเกี่ยวกับข้อมูลโครงการอสังหาริมทรัพย์แต่ละประเภทในแต่ละสถานี และขอบเขตการให้บริการบริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ ตามวัตถุประสงค์งานวิจัย เพื่อนำไปสู่การเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รอบสถานีรถไฟฟ้าในอนาคต โดยในการศึกษาวิจัยนี้จะทำการวิจัยเกี่ยวกับโครงการอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่โดยรอบสถานี ซึ่งสามารถจำแนกตามสถานีกรณีศึกษาที่เลือกเป็นกลุ่มตัวอย่าง 3 สถานี นั่นคือ สถานีเตาปูน สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี และสถานีตลาดบางใหญ่ ดังที่จะเห็นได้จากภาพที่ 10 ดังต่อไปนี้



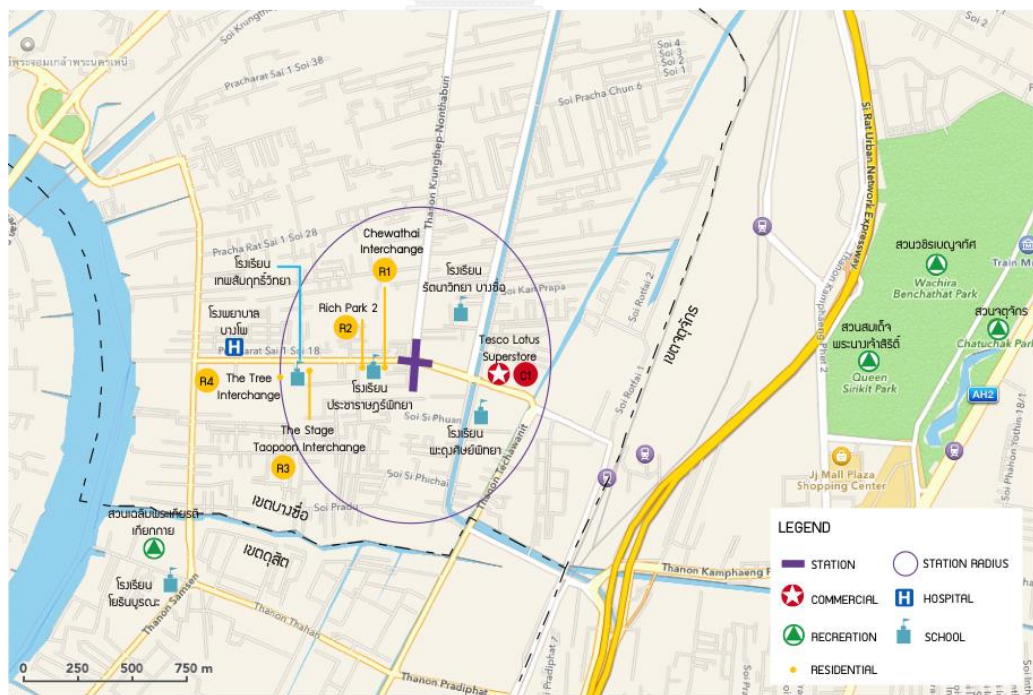
ภาพที่ 10 แสดงสถานีรถไฟฟ้าสายสีม่วงที่เป็นกรณีศึกษาในงานวิจัยนี้
ที่มา : จากข้อมูล Google Earth Map (เดือนมิถุนายน พ.ศ.2557)

4.2 ข้อมูลโครงการ กรณีศึกษา สถานีเตาปูน

สถานีเตาปูน ตั้งอยู่บริเวณสามแยกเตาปูนระหว่างถนนพระราชารัฐร์ 2 กับถนนกรุงเทพมหานคร-นนทบุรี ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ และรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ โดยบริเวณโดยรอบประกอบด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ห้างสรรพสินค้า เทสโก้ โลตัส ประชาชื่น โรงเรียนเทพสัมพันธ์วิทยา โรงเรียนพระราชารัฐร์พิทยา เป็นต้น ซึ่งจะเห็นได้จากภาพที่ 12 และสภาพโดยรอบของสถานีเตาปูนจากภาพที่ 11



ภาพที่ 11 แสดงสถานีรถไฟฟ้าและพื้นที่โดยรอบสถานีเตาปูน
ที่มา : จากการลงสำรวจพื้นที่ (เดือนเมษายน พ.ศ.2557)



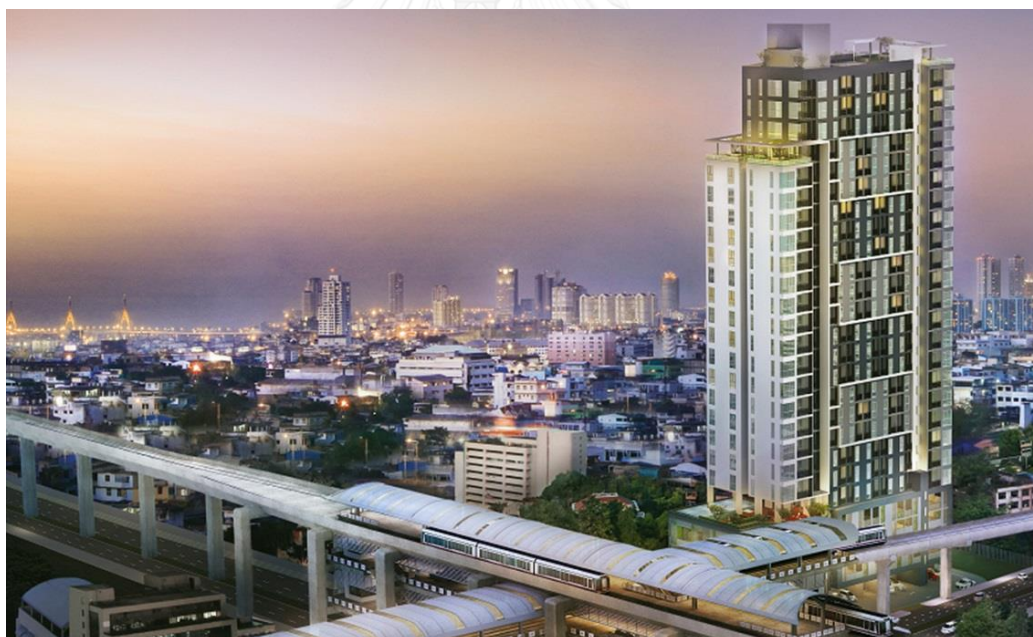
ภาพที่ 12 แสดงสถานีรถไฟฟ้า อสังหาริมทรัพย์และสิ่งอำนวยความสะดวกที่อยู่โดยรอบสถานีเตาปูน
ที่มา : จากการลงสำรวจพื้นที่ (เดือนตุลาคม พ.ศ.2557)

โดยโครงการอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่โดยรอบสถานีเตาปูนในระยะ 600 เมตร มีทั้งหมด 5 โครงการ แบ่งเป็นที่อยู่อาศัยจำนวน 4 โครงการ และพาณิชย์กรรมจำนวน 1 โครงการ สามารถสรุปได้ดังนี้

ลำดับ	ชื่อโครงการ	บริษัท	ระยะห่าง (ม.)	จำนวน ชั้น	จำนวน ห้อง	ปีที่สร้าง เสร็จ
R1	คอนโด ชิวาทย อินเทอร์เน็ต	บริษัท ชิวาทย จำกัด	50	26 ชั้น	246	2558
R2	คอนโด Rich Park 2 @เตาปูนอินเทอร์เน็ต	ริชีเพลส 2002	60	26 ชั้น	720	2557
R3	คอนโด The Stage Taopoon Interchange	เรียลแอสเสท ดีเวลลอป เมนท์	400	36 ชั้น	773	2560
R4	คอนโด The Tree Interchange	พฤษา เรียวเอสเตท	500	40,39 ชั้น	1,727	2558
C1	ห้าง เทสโก้ โลตัส บางซื่อ	เอก-ชัย ดิสทริบิวชันซิสเต็ม	450	2 ชั้น	-	2543

ตารางที่ 14 แสดงโครงการทั้งหมดที่อยู่โดยรอบสถานีเตาปูนในรัศมี 600 เมตร

1. โครงการคอนโดมิเนียม ชิวาทย อินเทอร์เน็ต



ภาพที่ 13 แสดงโครงการคอนโดมิเนียม ชิวาทย อินเทอร์เน็ต

เจ้าของโครงการ

บริษัท ชิวาทย จำกัด

ลักษณะอาคาร

คอนโด High Rise 26 ชั้น

พื้นที่โครงการ

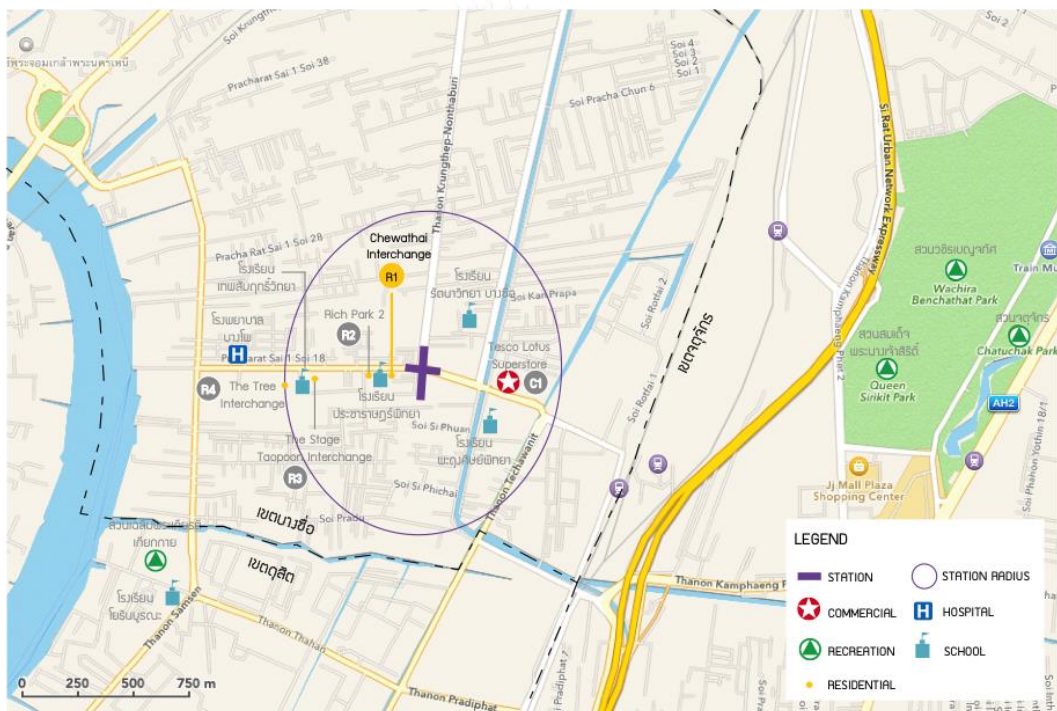
ที่ดินประมาณ 1-3-12.5 ไร่

ปีที่สร้างเสร็จ

พ.ศ.2558

จำนวนยูนิต	279 ยูนิต
ลักษณะและขนาดห้อง	1 ห้องนอน (26.00 – 40.50 ตร.ม.), 2 ห้องนอน (51.60 – 57.40 ตร.ม.), 3 ห้องนอน (87 ตร.ม.)
ที่จอดรถทั้งหมด	170 คัน
ราคา	เริ่มต้น 2,800,000 บาท (ณ วันที่ 2 กันยายน 2557)
ราคาเฉลี่ยต่อตารางเมตร	เริ่มต้น 108,000 บาท/ตร.ม.
สิ่งอำนวยความสะดวก	สระว่ายน้ำระบบเกลือ ห้องออกกำลังกาย 360 องศา สวนลอยฟ้า

ที่ตั้งโครงการ



ภาพที่ 14 แสดงที่ตั้งโครงการคอนโดมิเนียม ชิวาทัย อินเตอร์เซ็นจ์

ที่ตั้งของโครงการคอนโดมิเนียม ชิวาทัย อินเตอร์เซ็นจ์ ตั้งอยู่ตรงสามแยกเตาปูน บนถนนพระราชารักษ์ สาย 2 ซึ่งติดกับทางขึ้นลงของรถไฟฟ้าสถานีเตาปูนที่เป็นสถานีใหญ่ เชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าสายสีม่วงและสายสีน้ำเงิน

ทัศนียภาพของโครงการคอนโดมิเนียม ชีวาทัย อินเตอร์เซ็นจ์



ภาพที่ 15 แสดงทัศนียภาพของโครงการคอนโดมิเนียม ชีวาทัย อินเตอร์เซ็นจ์

ผังบริเวณโครงการคอนโดมิเนียม ชีวาทัย อินเตอร์เซ็นจ์



ภาพที่ 16 แสดงผังบริเวณโครงการคอนโดมิเนียม ชีวาทัย อินเตอร์เซ็นจ์

ผังโครงการของโครงการคอนโดมิเนียม ชีวาทัย อินเตอร์เซ็นจ์ จะวางในแนวทิศเหนือ-ใต้ มีขนาดยาวขนานกับถนนประชากรราษฎร์ดำเนินหน้า โดยทางเข้าจะอยู่ทางฝั่งขวามือและติดกับสถานีรถไฟฟ้าเตาปูน ส่วนทางซ้ายมือจะมีอาคารพาณิชย์สูงประมาณ 5 ชั้น กั้นระหว่างตัวอาคารกับถนน

ลักษณะห้องของโครงการคอนโดมิเนียม ซีวาทัย อินเตอร์เซนจ์



ภาพที่ 17 แสดงลักษณะห้องขนาด 1 ห้องนอนของโครงการคอนโดมิเนียม ซีวาทัย อินเตอร์เซนจ์



ภาพที่ 18 แสดงลักษณะห้องขนาด 2 และ 3 ห้องนอนของโครงการคอนโดมิเนียม ซีวาทัย อินเตอร์เซนจ์

2. โครงการคอนโดมิเนียม Rich Park 2 @ เตาปูนอินเตอร์เซนจ์

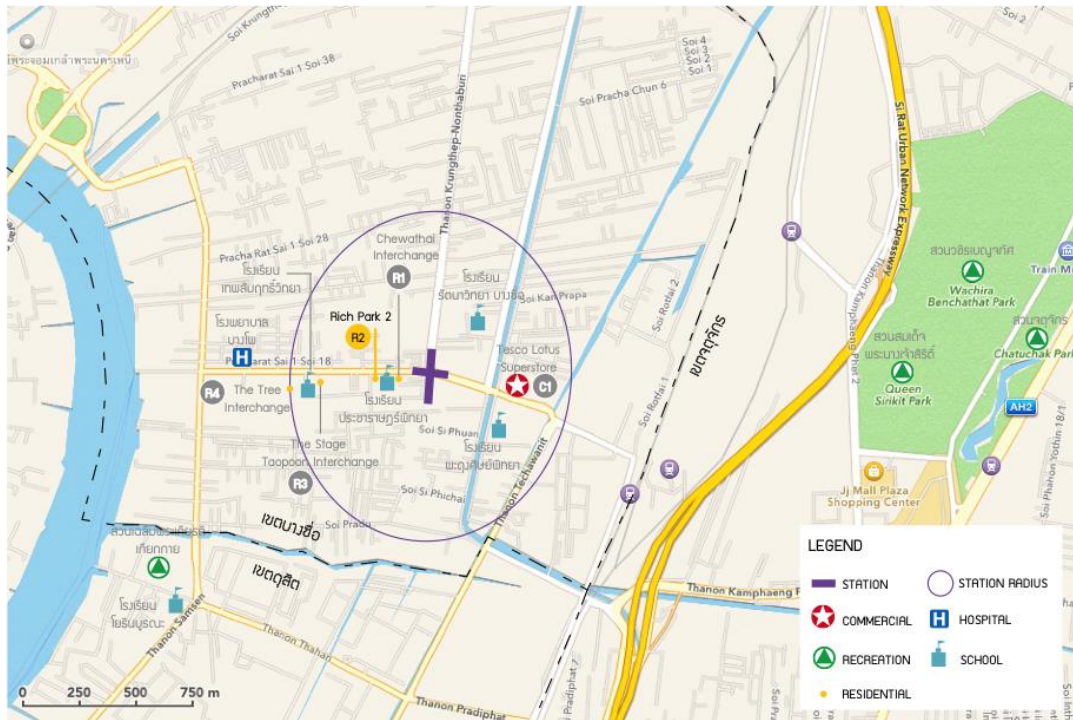


ภาพที่ 19 แสดงโครงการคอนโดมิเนียม Rich Park 2 @ เตาปูนอินเตอร์เซนจ์

CHULALONGKORN UNIVERSITY

เจ้าของโครงการ	บริษัท ริชเพลซ 2002 จำกัด (มหาชน)
ลักษณะอาคาร	คอนโด High Rise 26 ชั้น
พื้นที่โครงการ	ที่ดินประมาณ 3-0-64.6 ไร่
ปีที่สร้างเสร็จ	พ.ศ.2557
จำนวนยูนิต	720 ยูนิต
ลักษณะและขนาดห้อง ที่จอดรถทั้งหมด	สตูดิโอ (21 ตร.ม.), 1 ห้องนอน (28 – 35.5 ตร.ม.), ประมาณ 350 คัน (50%)
ราคา	เริ่มต้น 1,880,000 บาท (ณ วันที่ 12 เมษายน 2557)
ราคาเฉลี่ยต่อตารางเมตร	เริ่มต้น 90,000 บาท/ตร.ม.
สิ่งอำนวยความสะดวก	สระว่ายน้ำ ฟิตเนส สวนหย่อมรอบโครงการ ระบบเข้าออกแบบ key card ระบบรักษาความปลอดภัย 24 ชม. กล้องวงจรปิด

ที่ตั้งโครงการ



ภาพที่ 20 แสดงที่ตั้งโครงการคอนโดมิเนียม Rich Park 2 @ เตาปูนอินเตอร์เซนจ์

ที่ตั้งของโครงการคอนโดมิเนียม Rich Park 2 @ เตาปูนอินเตอร์เซนจ์ ตั้งอยู่บนถนนประชา-
ราษฎร์ สาย 2 ห่างจากรถไฟฟ้าสถานีเตาปูนเพียง 60 เมตร โดยเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้า 2 สาย คือ
สายสีม่วง และสายสีน้ำเงิน ซึ่งในอนาคตจะกลายเป็นศูนย์กลางของการขนส่งระบบรางหลายๆ สาย

ทัศนียภาพของโครงการคอนโดมิเนียม Rich Park 2 @ เตาปูนอินเตอร์เซนจ์



ภาพที่ 21 แสดงทัศนียภาพของโครงการคอนโดมิเนียม Rich Park 2 @ เตาปูนอินเตอร์เซนจ์

ผังบริเวณโครงการคอนโดมิเนียม Rich Park 2 @ เตาปูนอินเตอร์เซนจ์



ภาพที่ 22 แสดงผังบริเวณโครงการคอนโดมิเนียม Rich Park 2 @ เตาปูนอินเตอร์เซนจ์

ผังโครงการของโครงการคอนโดมิเนียม Rich Park 2 @ เตาปูนอินเตอร์เซนจ์ ชั้นที่ 1 - 4 เป็นพื้นที่ของร้านค้าและที่จอดรถ ส่วนชั้น 5 ประกอบไปด้วยสระว่ายน้ำ สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ และห้องพักอาศัย

ลักษณะห้องของโครงการคอนโดมิเนียม Rich Park 2 @ เตาปูนอินเตอร์เซนจ์

สตูดิโอ 21 ตร.ม.

1 ห้องนอน 28 ตร.ม.

1 ห้องนอน 35.5 ตร.ม.



ภาพที่ 23 แสดงลักษณะห้องของโครงการคอนโดมิเนียม Rich Park 2 @ เตาปูนอินเตอร์เซนจ์

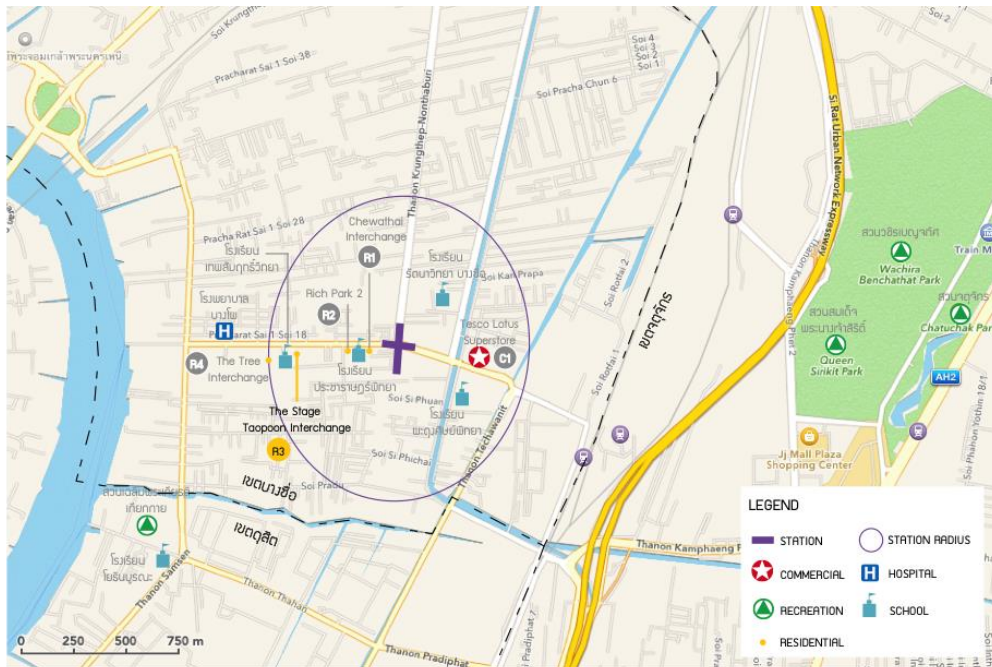
3. โครงการคอนโดมิเนียม The Stage Taopoon Interchange



ภาพที่ 24 แสดงโครงการคอนโดมิเนียม The Stage Taopoon Interchange

เจ้าของโครงการ	บริษัท เรียวแอสเสท ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด
ลักษณะอาคาร	คอนโด High Rise 36 ชั้น
พื้นที่โครงการ	ที่ดินประมาณ 3 ไร่
ปีที่สร้างเสร็จ	พ.ศ.2560
จำนวนยูนิต	773 ยูนิต
ลักษณะและขนาดห้อง	1 ห้องนอน (26.31 – 33.25 ตร.ม.), 2 ห้องนอน (56.10 – 61.41 ตร.ม.)
ที่จอดรถทั้งหมด	อาคาร 340 คัน (44%)
ราคา	เริ่มต้น 1,890,000 บาท (ณ วันที่ 22 กันยายน 2557)
ราคาเฉลี่ยต่อตารางเมตร	เริ่มต้น 73,000 – 89,000 บาท/ตร.ม.
สิ่งอำนวยความสะดวก	สระว่ายน้ำระบบน้ำเกลือ ฟิตเนส ซาวน่า สวนหย่อมรอบโครงการ ห้อง play room, reading room ห้องซักรีด กล้องวงจรปิด CCTV ระบบเข้าออกแบบ key card

ที่ตั้งโครงการ



ภาพที่ 25 แสดงที่ตั้งโครงการคอนโดมิเนียม The Stage Taopoon Interchange

ที่ตั้งของโครงการคอนโดมิเนียม The Stage Taopoon Interchange ตั้งอยู่บนถนนพระราช-
ราชกู่ สาย 2 ห่างจากแม่น้ำเจ้าพระยาประมาณ 750 เมตร ห่างจากแยกเตาปูนไปทางบางโพ
ประมาณ 400 เมตร ซึ่งเป็น interchange station เชื่อมกับรถไฟฟ้าสายสีม่วงและสายสีน้ำเงินใต้

ทัศนียภาพของโครงการคอนโดมิเนียม The Stage Taopoon Interchange



ภาพที่ 26 แสดงทัศนียภาพของโครงการคอนโดมิเนียม The Stage Taopoon Interchange

ผังบริเวณโครงการคอนโดมิเนียม The Stage Taopoon Interchange



ภาพที่ 27 แสดงผังบริเวณโครงการคอนโดมิเนียม The Stage Taopoon Interchange

ผังโครงการของโครงการคอนโดมิเนียม The Stage Taopoon Interchange จะเห็นว่ามีทางเข้าทางเดียวจากถนนประชาราษฎร์ สาย 2 ซึ่งล้อมรอบด้วยพื้นที่สีเขียวรอบโครงการ

ลักษณะห้องของโครงการคอนโดมิเนียม The Stage Taopoon Interchange



ภาพที่ 28 แสดงลักษณะห้องของโครงการคอนโดมิเนียม The Stage Taopoon Interchange

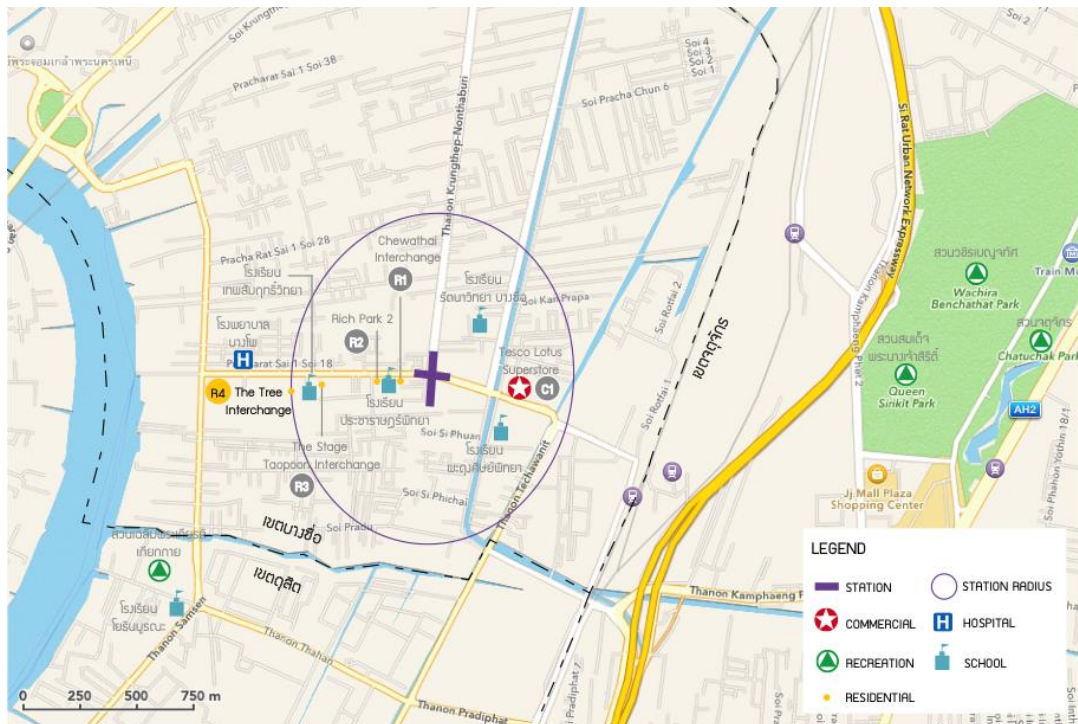
4. โครงการคอนโดมิเนียม The Tree Interchange



ภาพที่ 29 แสดงโครงการคอนโดมิเนียม The Tree Interchange

เจ้าของโครงการ	บริษัท พฤกษา เรียลเอสเตท จำกัด
ลักษณะอาคาร	คอนโด High Rise 2 อาคาร : อาคาร A 40 ชั้น อาคาร B 39 ชั้น
พื้นที่โครงการ	ที่ดินอาคาร A 7-1-97 ไร่ และอาคาร B 4-1-98 ไร่
ปีที่สร้างเสร็จ	พ.ศ.2558
จำนวนยูนิต	1,727 ยูนิต
ลักษณะและขนาดห้อง	สตูดิโอ (22 - 29.5 ตร.ม.), 1 ห้องนอน (35 ตร.ม.), 2 ห้องนอน (58 -63 ตร.ม.)
ที่จอดรถทั้งหมด	อาคาร A 548 คัน และอาคาร B 380 คัน
ราคา	เริ่มต้น 2,200,000 บาท (ณ วันที่ 26 มีนาคม 2557)
ราคาเฉลี่ยต่อตารางเมตร	เริ่มต้น 100,000 บาท/ตร.ม.
สิ่งอำนวยความสะดวก	สระว่ายน้ำระบบน้ำเกลือ ฟิตเนส สวนขนาดใหญ่ Sky Lounge แบบ Indoor และ Outdoor ชั้นดาดฟ้า ห้องอเนกประสงค์ ระบบเข้าออกแบบ key card กล้องวงจรปิด

ที่ตั้งโครงการ



ภาพที่ 30 แสดงที่ตั้งโครงการคอนโดมิเนียม The Tree Interchange

ที่ตั้งของโครงการคอนโดมิเนียม The Tree Interchange ตั้งอยู่บนถนนประชากรราษฎร์ สาย 2 อยู่ติดๆ กับ Big C Market ห่างจากแม่น้ำเจ้าพระยาประมาณ 600 เมตร ห่างจากสถานีรถไฟฟ้า บางโพประมาณ 300 เมตร และห่างจากสถานีเตาปูนประมาณ 500 เมตร โดยจุดเด่นของโครงการคือ ได้วิวแม่น้ำเจ้าพระยา และรัฐสภาใหม่ ซึ่งสามารถเดินทางเข้าออกเมืองได้หลากหลายเส้นทางและรูปแบบ

ทัศนียภาพของโครงการคอนโดมิเนียม The Tree Interchange



ภาพที่ 31 แสดงทัศนียภาพของโครงการคอนโดมิเนียม The Tree Interchange

ผังบริเวณโครงการคอนโดมิเนียม The Tree Interchange



ภาพที่ 32 แสดงผังบริเวณโครงการคอนโดมิเนียม The Tree Interchange

ผังโครงการของโครงการคอนโดมิเนียม The Tree Interchange จะเห็นว่ามีทางเข้าทางเดียวจากถนนประชาราษฎร์ สาย 2 โดยเข้ามาในโครงการจะเห็นอาคาร B ก่อน และด้านหลังจะเป็นอาคาร A ซึ่งล้อมรอบด้วยพื้นที่สีเขียวรอบโครงการ

ลักษณะห้องของโครงการคอนโดมิเนียม The Tree Interchange



ภาพที่ 33 แสดงลักษณะห้องของโครงการคอนโดมิเนียม The Tree Interchange

ห้องสตูดิโอ มีขนาด 22 ตร.ม. มีการจัดรูปแบบห้องเป็นสัดส่วน โดยคำนึงถึงประโยชน์ พื้นที่ใช้สอยและการออกแบบที่โดดเด่น ทำให้มีพื้นที่ใช้สอยมากขึ้น



ภาพที่ 34 แสดงลักษณะห้องของโครงการคอนโดมิเนียม The Tree Interchange

ห้อง 1 Bedroom จุดเด่นคือ มีการแบ่งห้องนอนออกจากห้องนั่งเล่น ด้วยกระจกบานเลื่อน สูงจากพื้นถึงฝ้าเพดาน พร้อมมีระเบียงสวยตัวสำหรับชมวิวน้ำเจ้าพระยา



ภาพที่ 35 แสดงลักษณะห้องของโครงการคอนโดมิเนียม The Tree Interchange

ห้อง 2 Bedroom จุดเด่นคือ เป็นห้องห้วมุมที่เปิดมุมมอง 180 องศา ที่รับชมทัศนียภาพของเมืองและแม่น้ำเจ้าพระยาแบบ Panorama โดยเน้นความโล่งโปร่งสบายด้วยประตูกระจกบานเลื่อนเต็มบาน เพื่อรับลมและแสงแดดจากธรรมชาติ

5. โครงการห้างสรรพสินค้า เทสโก้ โลตัส สาขาบางซื่อ



ภาพที่ 36 แสดงโครงการห้างสรรพสินค้า เทสโก้ โลตัส สาขาบางซื่อ

เจ้าของโครงการ

บริษัท เอก-ชัย ดิสทริบิวชั่นซิสเต็ม จำกัด

ลักษณะอาคาร

อาคาร 2 ชั้น

พื้นที่โครงการ

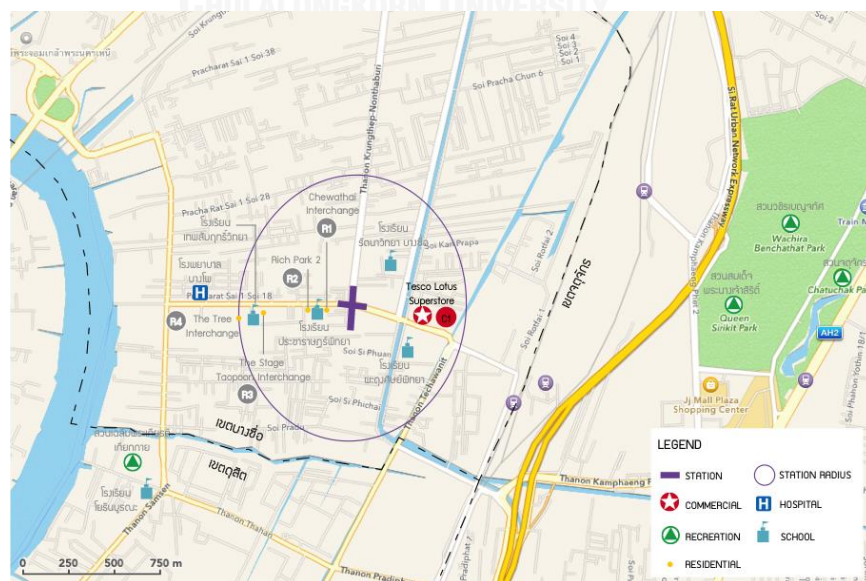
-

ปีที่สร้างเสร็จ

พ.ศ.2543

ที่ตั้งโครงการ

829 ถนนประชาชื่น 2 แขวงบางซื่อ เขตบางซื่อ กรุงเทพฯ 10800



ภาพที่ 37 แสดงที่ตั้งโครงการห้างสรรพสินค้า เทสโก้ โลตัส สาขาบางซื่อ

4.3 ข้อมูลโครงการ กรณีศึกษา สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี

สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี ตั้งอยู่บนถนนรัตนาธิเบศร์ บริเวณที่ว่าการอำเภอเมืองนนทบุรี ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้า โมโนเรล สายสีชมพู (แคราย-ปากเกร็ด-มีนบุรี) และรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล (แต่อยู่ในระหว่างการพิจารณา ยังไม่ได้รับการอนุมัติให้ก่อสร้าง) โดยบริเวณโดยรอบประกอบด้วย ห้างสรรพสินค้า Esplanade รัตนาธิเบศร์ ห้างสรรพสินค้า เทสโก้ โลตัส 2 แห่งคือ สาขาถนนติวานนท์ และสาขานนทบุรี คอนโดมิเนียม U-Delight รัตนาธิเบศร์ คอนโดมิเนียม Supalai Park แคราย-งามวงศ์วาน และคอนโดมิเนียม The Parkland งามวงศ์วาน-แคราย ซึ่งจะเห็นได้จากภาพที่ 38 – 40



ภาพที่ 38 แสดงสถานีรถไฟฟ้าศูนย์ราชการนนทบุรี และพื้นที่โดยรอบสถานี
ที่มา : จากการลงสำรวจพื้นที่ (เดือนเมษายน พ.ศ.2557)



ภาพที่ 39 แสดงโครงการที่อยู่อาศัยรอบสถานีรถไฟฟ้าศูนย์ราชการนนทบุรี
ที่มา : จากการลงสำรวจพื้นที่ (เดือนเมษายน พ.ศ.2557)



ภาพที่ 40 แสดงสถานีรถไฟฟ้า อสังหาริมทรัพย์และสิ่งอำนวยความสะดวกที่อยู่โดยรอบ
สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี
ที่มา : จากการลงสำรวจพื้นที่ (เดือนตุลาคม พ.ศ.2557)

โดยโครงการอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่โดยรอบสถานีศูนย์ราชการนนทบุรีในระยะ 600 เมตร มีทั้งหมด 6 โครงการ แบ่งเป็นที่อยู่อาศัยจำนวน 4 โครงการ และพาณิชยกรรมจำนวน 2 โครงการ สามารถสรุปได้ดังนี้

ลำดับ	ชื่อโครงการ	บริษัท	ระยะห่าง (ม.)	จำนวน ชั้น	จำนวน ห้อง	ปีที่สร้างเสร็จ
R1	คอนโด VIO แคราย	อดามัส เรียว เอสเตท	30	8 ชั้น	125	2558
R2	The Crystal condo รัตนาธิเบศร์ 3 (ซอยเรวดี11)	เอ.บี. เดคคอร์เรท	150	8 ชั้น	129	2557
R3	คอนโด U-Delight รัตนาธิเบศร์	Grand Unity	400	23 ชั้น	989	2557
R4	คอนโด VIO แคราย 2 (เรวดี 11)	อดามัส เรียว เอสเตท	500	8 ชั้น	122	2559
C1	ห้าง Esplanade รัตนาธิเบศร์	Major Development	300	7 ชั้น	-	2552
C2	ห้าง เทสโก้ โลตัส ถนนรัตนาธิเบศร์	เอก-ชัย ดิสทริบิวชันซิสเทม	400	2 ชั้น	-	2544

ตารางที่ 15 แสดงโครงการทั้งหมดที่อยู่โดยรอบสถานีศูนย์ราชการนนทบุรีในรัศมี 600 เมตร

1. โครงการคอนโดมิเนียม VIO แคราย

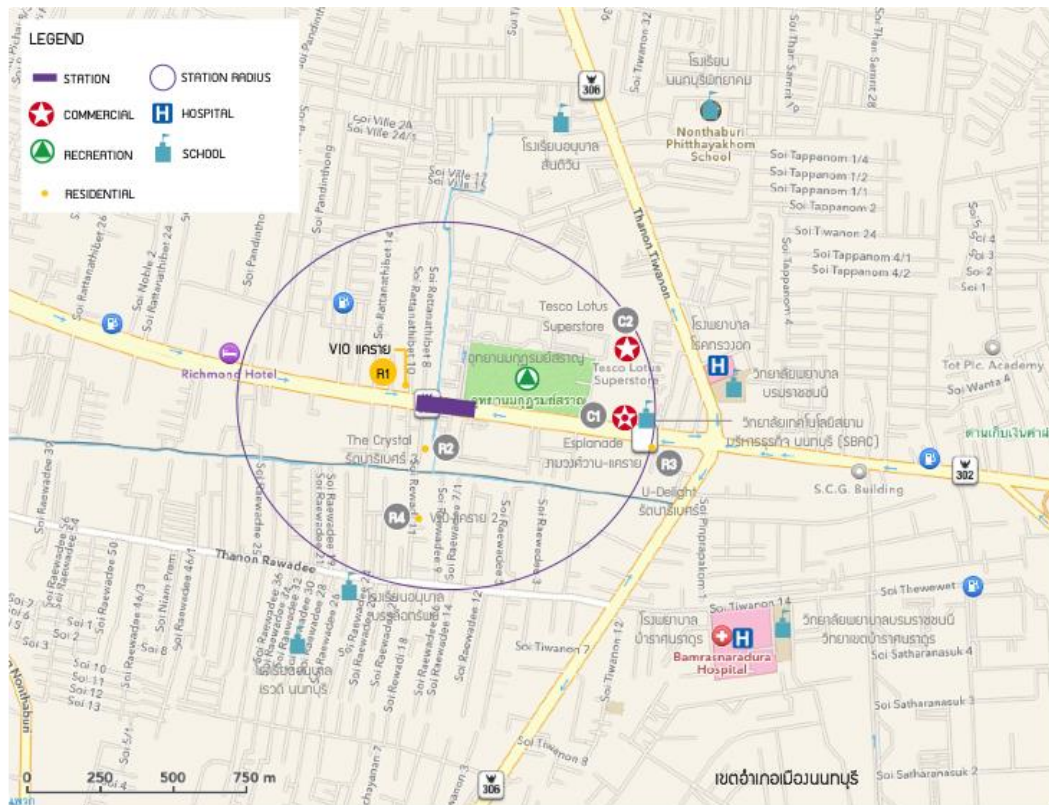


ภาพที่ 41 แสดงโครงการคอนโดมิเนียม VIO แคราย

เจ้าของโครงการ	บริษัท อดามัส เรียว เอสเตท จำกัด
ลักษณะอาคาร	คอนโด Low Rise 8 ชั้น
พื้นที่โครงการ	ที่ดินประมาณ 0-3-87 ไร่
ปีที่สร้างเสร็จ	พ.ศ.2558
จำนวนยูนิต	125 ยูนิต
ลักษณะและขนาดห้อง	1 ห้องนอน (30 – 37 ตร.ม.), 2 ห้องนอน (46.93 – 62 ตร.ม.)
ที่จอดรถทั้งหมด	50 คัน

ราคา	เริ่มต้น 2,100,000 บาท (ณ วันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2557)
ราคาเฉลี่ยต่อตารางเมตร	เริ่มต้น 74,000 บาท/ตร.ม.
สิ่งอำนวยความสะดวก	สระว่ายน้ำระบบน้ำเกลือ ฟิตเนส ซาวน่า สวนหย่อม ห้องซักรีด ระบบ CCTV และใช้ระบบ key card ในโครงการ

ที่ตั้งโครงการ



ภาพที่ 42 แสดงที่ตั้งโครงการคอนโดมิเนียม VIO แคราย

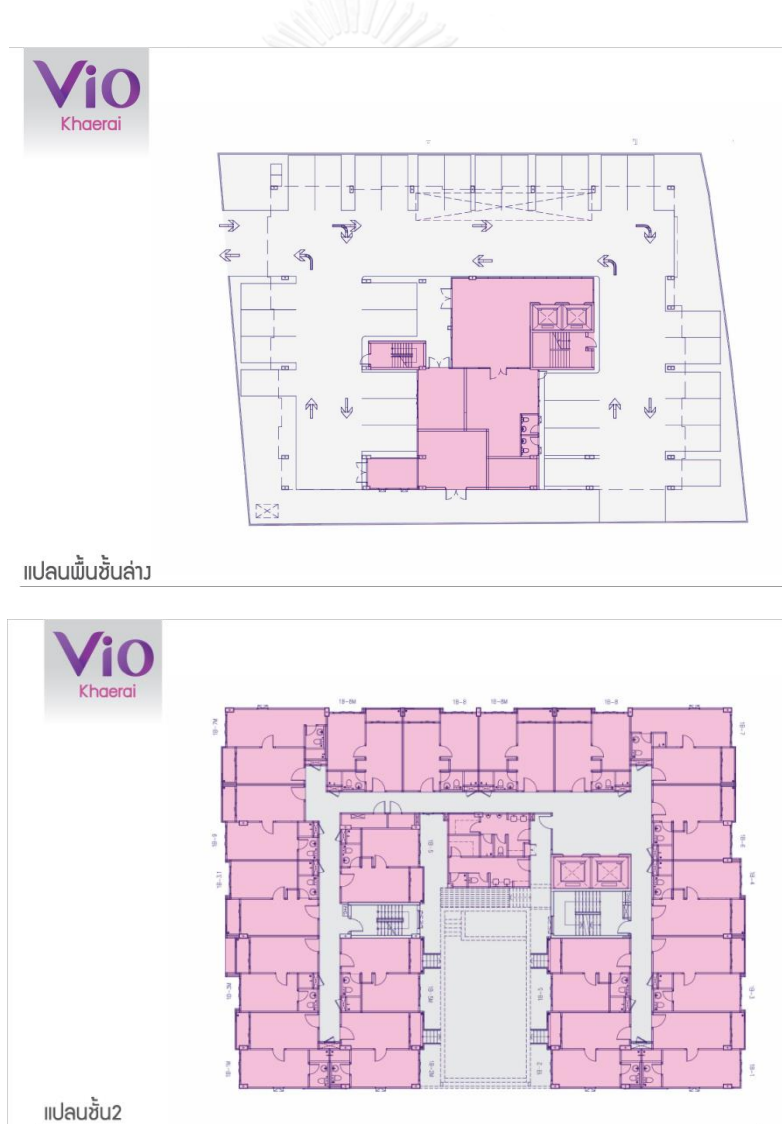
ที่ตั้งของโครงการคอนโดมิเนียม VIO แคราย ตั้งอยู่ในซอยรัตนานิเบศร์ 10 ถนนแคราย ตำบลบางกระสอ เทศบาลนครนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี ซึ่งอยู่ติดกับสถานีรถไฟฟ้ายางสีม่วง สถานีศูนย์ราชการนนทบุรีเพียง 10 เมตรและเป็นจุดเชื่อมต่อ (Interchange) ของรถไฟฟ้า 3 สายในอนาคต ได้แก่ สายสีม่วง สายสีชมพูและสายสีน้ำตาล (แต่อยู่ในระหว่างการพิจารณา ยังไม่ได้รับการอนุมัติให้ก่อสร้าง) และใกล้กับศูนย์ราชการจังหวัดนนทบุรี ซึ่งเป็นสถานที่สำคัญอีกด้วย

ทัศนียภาพของโครงการคอนโดมิเนียม VIO แคราย



ภาพที่ 43 แสดงทัศนียภาพของโครงการคอนโดมิเนียม VIO แคราย

ผังบริเวณโครงการคอนโดมิเนียม VIO แคราย



ภาพที่ 44 แสดงผังบริเวณโครงการคอนโดมิเนียม VIO แคราย

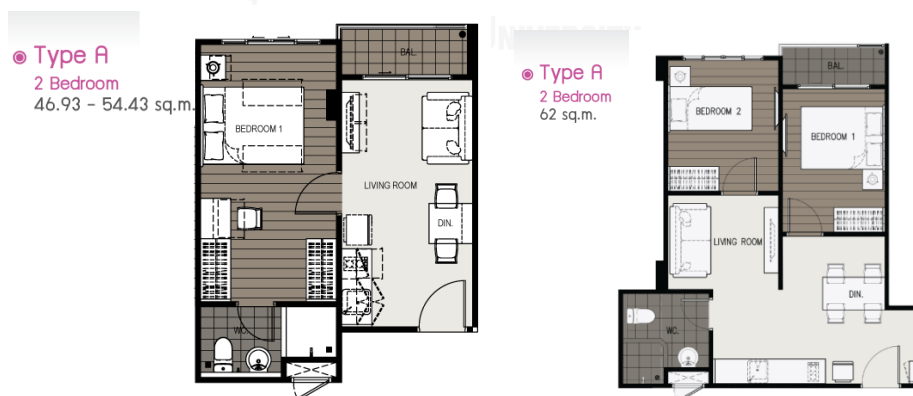
ผังโครงการของโครงการคอนโดมิเนียม VIO แคราย มีทางเข้าออกเพียงทางเดียว ซึ่งออกไปยังซอยรัตนานิเบศร์ 10 โดยโครงการจะอยู่ติดกับทางขึ้นลงรถไฟฟ้าสายสีม่วง สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี ส่วนภายในโครงการจัดให้ชั้นล่างเป็นที่จอดรถ สิ่งอำนวยความสะดวกและห้องพักจะอยู่ชั้น 2-8

ลักษณะห้องของโครงการคอนโดมิเนียม VIO แคราย



ภาพที่ 45 แสดงลักษณะห้องขนาด 1 ห้องนอนของโครงการคอนโดมิเนียม VIO แคราย

ห้อง 1 Bedroom มีพื้นที่เริ่มต้นที่ 31 ตารางเมตร ตำแหน่งการจัดสัดส่วนห้องค่อนข้างลงตัว ห้องน้ำจะเข้าจากด้านนอก มีพื้นที่โต๊ะรับประทานอาหารที่หันหน้าเข้าหากันได้ และจัดเฟอร์นิเจอร์ตู้เสื้อผ้าแบบ built-in อย่างลงตัว



ภาพที่ 46 แสดงลักษณะห้องขนาด 2 ห้องนอนของโครงการคอนโดมิเนียม VIO แคราย

ห้อง 2 Bedroom มีพื้นที่เริ่มต้นที่ 46.93 ตารางเมตร ซึ่งมีจำนวนห้องน้อยมาก ตำแหน่งการจัดสัดส่วนห้องโดยรวมค่อนข้างดี มีหน้าต่าง 2 ด้าน ซึ่งใช้ประโยชน์จากการที่เป็นห้องมุมได้ดี

2. โครงการคอนโดมิเนียม The Crystal condo รัตนาธิเบศร์



ภาพที่ 47 แสดงโครงการคอนโดมิเนียม The Crystal condo รัตนาธิเบศร์

เจ้าของโครงการ	บริษัท เอ.พี. เดคคอร์เรท จำกัด
ลักษณะอาคาร	คอนโด Low Rise 8 ชั้น
พื้นที่โครงการ	ที่ดินประมาณ 3 งาน 4 ตารางวา
ปีที่สร้างเสร็จ	พ.ศ.2557
จำนวนยูนิต	129 ยูนิต
ลักษณะและขนาดห้อง	สตูดิโอ (29 ตร.ม.), 1 ห้องนอน (28 – 39 ตร.ม.), 2 ห้องนอน (45 ตร.ม.)
ที่จอดรถทั้งหมด	ประมาณ 30 คัน (30%)
ราคา	เริ่มต้น 975,000 บาท (ณ วันที่ 29 ตุลาคม 2555)
ราคาเฉลี่ยต่อตารางเมตร	เริ่มต้น 34,800 บาท/ตร.ม.
สิ่งอำนวยความสะดวก	สระว่ายน้ำ ฟิตเนส ระบบเข้าออกแบบ key card ระบบรักษาความปลอดภัย 24 ชม. กล้องวงจรปิด CCTV และสวนบนดาดฟ้า

ที่ตั้งโครงการ



ภาพที่ 48 แสดงที่ตั้งโครงการคอนโดมิเนียม The Crystal condo รัตนาธิเบศร์

ที่ตั้งของโครงการคอนโดมิเนียม The Crystal condo รัตนาธิเบศร์ ตั้งอยู่ในซอยรัตนาธิเบศร์ 3 (ซอยเรวดี 11) ถนนรัตนาธิเบศร์ (ถนนเรวดี) ตำบลตลาดขวัญ อำเภอเมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี ห่างจากถนนรัตนาธิเบศร์ประมาณ 150 เมตร โดยบริเวณหน้าซอยรัตนาธิเบศร์ 3 จะมีทางเข้าออกของสถานีรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อของรถไฟ 2 สาย คือสายสีม่วง และสถานีต้นสายสีชมพู

ทัศนียภาพของโครงการคอนโดมิเนียม The Crystal condo รัตนาธิเบศร์



ภาพที่ 49 แสดงทัศนียภาพของโครงการคอนโดมิเนียม The Crystal condo รัตนาธิเบศร์

ผังบริเวณโครงการคอนโดมิเนียม The Crystal condo รัตนาธิเบศร์



ภาพที่ 50 แสดงผังบริเวณโครงการคอนโดมิเนียม The Crystal condo รัตนาธิเบศร์

ผังโครงการของโครงการคอนโดมิเนียม The Crystal condo รัตนาธิเบศร์ มีทางเข้าออกเพียงทางเดียว ซึ่งสามารถออกไปยังซอยรัตนาธิเบศร์ 3 ส่วนภายในโครงการจัดให้ชั้นล่างเป็นที่จอดรถ สิ่งอำนวยความสะดวกและห้องพักจะอยู่ชั้น 2 – 8 และสวนจะอยู่บนดาดฟ้า

ลักษณะห้องของโครงการคอนโดมิเนียม The Crystal condo รัตนาธิเบศร์



ภาพที่ 51 แสดงลักษณะห้องสตูดิโอของโครงการคอนโดมิเนียม The Crystal condo รัตนาธิเบศร์



ภาพที่ 52 แสดงลักษณะห้องขนาด 1 ห้องนอนของโครงการคอนโดมิเนียม The Crystal condo รัตนาธิเบศร์



ภาพที่ 53 แสดงลักษณะห้องขนาด 2 ห้องนอนของโครงการคอนโดมิเนียม The Crystal condo รัตนาธิเบศร์

3. โครงการคอนโดมิเนียม U-Delight รัตนาธิเบศร์



ภาพที่ 54 แสดงโครงการคอนโดมิเนียม U-Delight รัตนาธิเบศร์

เจ้าของโครงการ	บริษัท แกรนด์ ยูนิตี้ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด
ลักษณะอาคาร	คอนโด High Rise 23 ชั้น
พื้นที่โครงการ	ที่ดินประมาณ 5-1-10 ไร่
ปีที่สร้างเสร็จ	พ.ศ.2557
จำนวนยูนิต	989 ยูนิต
ลักษณะและขนาดห้อง ที่จอดรถทั้งหมด	1 ห้องนอน (29 - 47 ตร.ม.), 2 ห้องนอน (50.5 - 54.5 ตร.ม.), ประมาณ 300 คัน (37 - 39%)
ราคา	เริ่มต้น 1,780,000 บาท (ณ วันที่ 2 ธันวาคม 2555)
ราคาเฉลี่ยต่อตารางเมตร	เริ่มต้น 49,600 บาท/ตร.ม.
สิ่งอำนวยความสะดวก	สระว่ายน้ำ สตริม ฟิตเนส ซาวน่า สวนหย่อม ห้องสมุด ระบบเข้า ออกแบบ key card ระบบรักษาความปลอดภัย 24 ชม. กล้อง วงจรปิด Shuttle Van รับส่ง โดยคิดค่าบริการเป็นเที่ยวไป

ที่ตั้งโครงการ



ภาพที่ 55 แสดงที่ตั้งโครงการคอนโดมิเนียม U-DeLight รัตนาธิเบศร์

ที่ตั้งของโครงการคอนโดมิเนียม U-DeLight รัตนาธิเบศร์ ตั้งอยู่บนถนนรัตนาธิเบศร์ ตำบลบางกระสอ เทศบาลนครนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี ซึ่งอยู่ใกล้สี่แยกแคราย ใกล้จุดขึ้น-ลงทางพิเศษศรีรัช-ด่านงามวงศ์วาน ในอนาคตการเดินทางจะถูกเชื่อมต่อด้วยรถไฟฟ้า MRT สายสีม่วง-สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี

ทัศนียภาพของโครงการคอนโดมิเนียม U-DeLight รัตนาธิเบศร์



ภาพที่ 56 แสดงทัศนียภาพของโครงการคอนโดมิเนียม U-DeLight รัตนาธิเบศร์

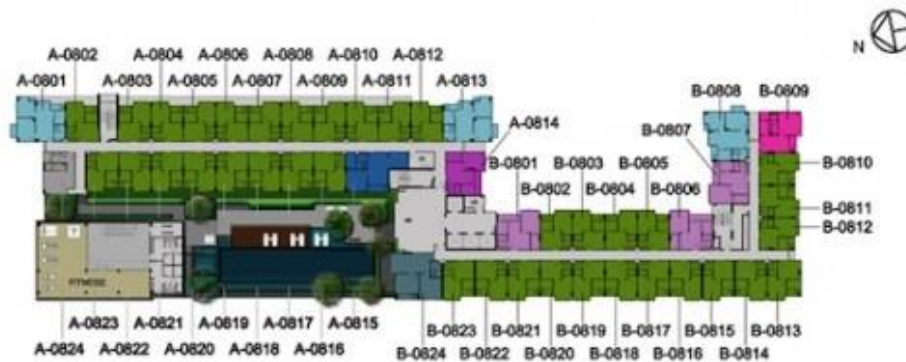
ผังบริเวณโครงการคอนโดมิเนียม U-Delight รัตนาธิเบศร์



GROUND FLOOR

ภาพที่ 57 แสดงผังบริเวณโครงการคอนโดมิเนียม U-Delight รัตนาธิเบศร์

ผังโครงการของโครงการคอนโดมิเนียม U-Delight รัตนาธิเบศร์ ชั้น Ground Floor มีห้องพักทั้งหมด 24 ห้อง โดยเป็นห้องพักฝั่ง South Wing ทั้งหมด ส่วนฝั่ง North Wing และชั้นล่าง ของที่จอดรถนั้นถูกทำเป็น Lobby ร้านค้าและที่จอดรถโดยรอบ



8th FLOOR

ภาพที่ 58 แสดงผังบริเวณโครงการคอนโดมิเนียม U-Delight รัตนาธิเบศร์

ชั้น 8F เป็น ชั้นของส่วนกลางหลัก มีฟิตเนส สระว่ายน้ำ สติม ชาวน่า ซึ่งจะมียูนิตพักอาศัยทั้งหมด 48 ห้องต่อชั้น เพิ่มความหนาแน่นเป็นสองเท่า แต่ชั้น 8F บริเวณโถงลิฟท์ยังเว้นไว้สองห้อง ทำให้มีแสงธรรมชาติลอดเข้ามาได้ เพิ่มความโปร่งโล่งบริเวณหน้าลิฟท์ ให้มองวิวสระว่ายน้ำและส่วนกลางได้

ลักษณะห้องของโครงการคอนโดมิเนียม U-Delight รัตนาธิเบศร์



ภาพที่ 59 แสดงลักษณะห้องขนาด 1 ห้องนอนของโครงการคอนโดมิเนียม U-Delight รัตนาธิเบศร์



ภาพที่ 60 แสดงลักษณะห้องขนาด 2 ห้องนอนของโครงการคอนโดมิเนียม U-Delight รัตนาธิเบศร์

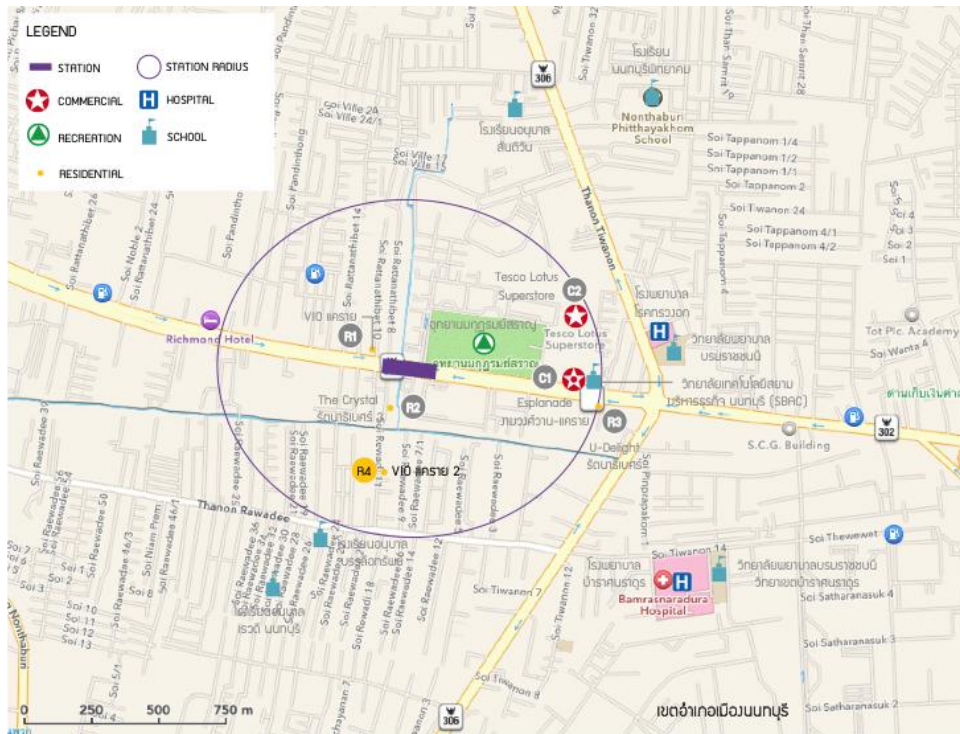
4. โครงการคอนโดมิเนียม VIO แคราย 2 (เรเวดี 11)



ภาพที่ 61 แสดงโครงการคอนโดมิเนียม VIO แคราย 2 (เรเวดี 11)

เจ้าของโครงการ	บริษัท อตัมส์ เรยิล เอสเตท จำกัด
ลักษณะอาคาร	คอนโด Low Rise 8 ชั้น
พื้นที่โครงการ	ที่ดินประมาณ 0-3-10 ไร่
ปีที่สร้างเสร็จ	พ.ศ.2559
จำนวนยูนิต	122 ยูนิต
ลักษณะและขนาดห้อง	1 ห้องนอน (26 – 34.20 ตร.ม.), 2 ห้องนอน (43 –49.67 ตร.ม.)
ที่จอดรถทั้งหมด	30 คัน (ประมาณ 40%)
ราคา	เริ่มต้น 1,290,000 บาท (ณ วันที่ 16 กันยายน 2557)
ราคาเฉลี่ยต่อตารางเมตร	เริ่มต้น 50,000 บาท/ตร.ม.
สิ่งอำนวยความสะดวก	สระว่ายน้ำระบบเกลือ ฟิตเนส สวนหย่อม ระบบเข้าออกแบบ key card ตู้ซักผ้าหยอดเหรียญ กล้องวงจรปิด CCTV สวนลอยฟ้า และ Shuttle Bus รับส่ง

ที่ตั้งโครงการ



ภาพที่ 62 แสดงที่ตั้งโครงการคอนโดมิเนียม VIO แคราย 2 (เรเวตี 11)

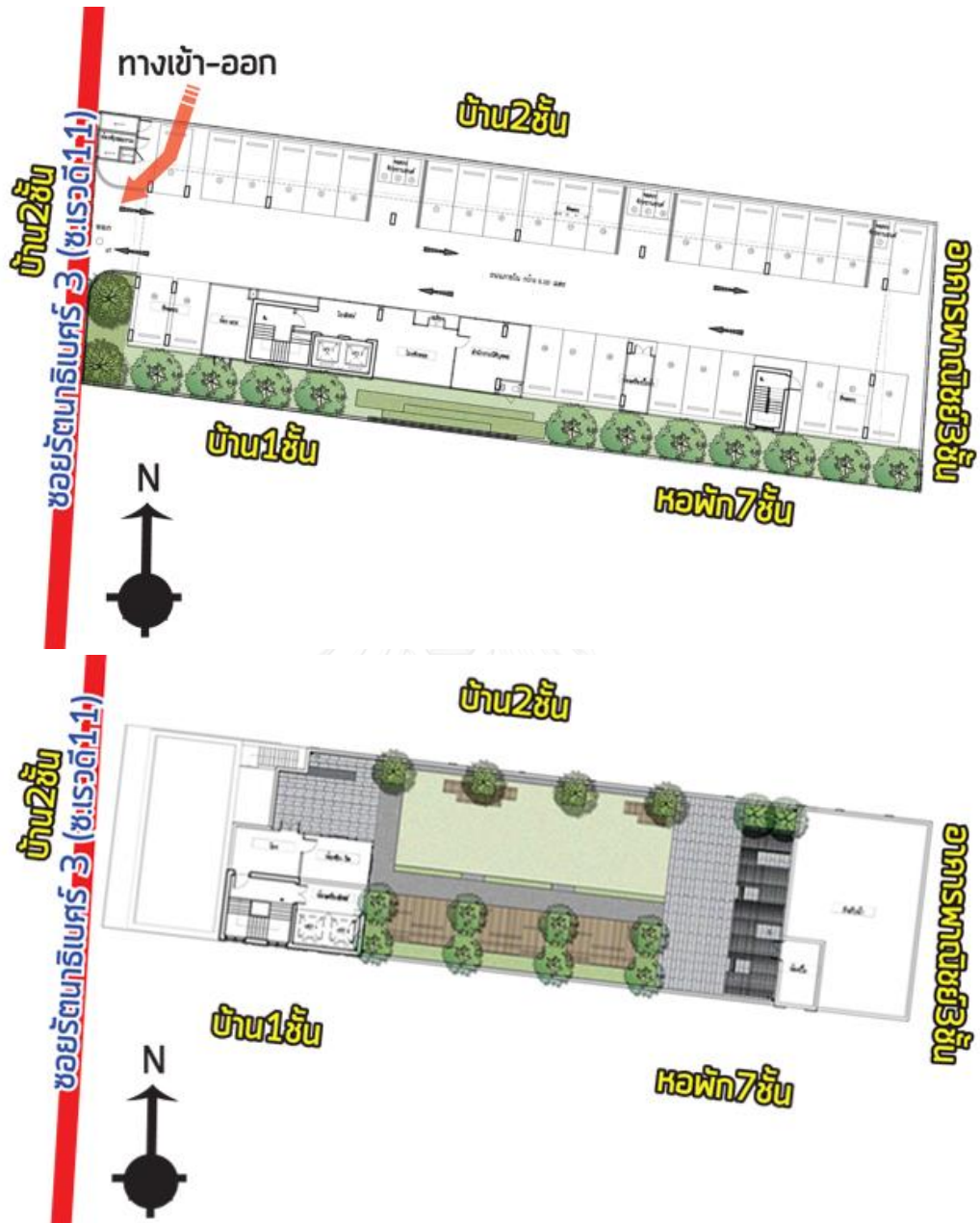
ที่ตั้งของโครงการคอนโดมิเนียม VIO แคราย 2 (เรเวตี 11) ตั้งอยู่ในซอยรัตนวิบูลย์ 3 ห่างจากหน้าซอยประมาณ 400 เมตร และถ้าเข้าจากซอยเรเวตี 11 จะห่างจากหน้าซอยประมาณ 220 เมตร ซึ่งโครงการอยู่ใกล้กับรถไฟฟ้าสายสีม่วงและสายสีชมพู สถานีศูนย์ราชการนนทบุรีประมาณ 500 เมตร

ทัศนียภาพของโครงการคอนโดมิเนียม VIO แคราย 2 (เรเวตี 11)



ภาพที่ 63 แสดงทัศนียภาพของโครงการคอนโดมิเนียม VIO แคราย 2 (เรเวตี 11)

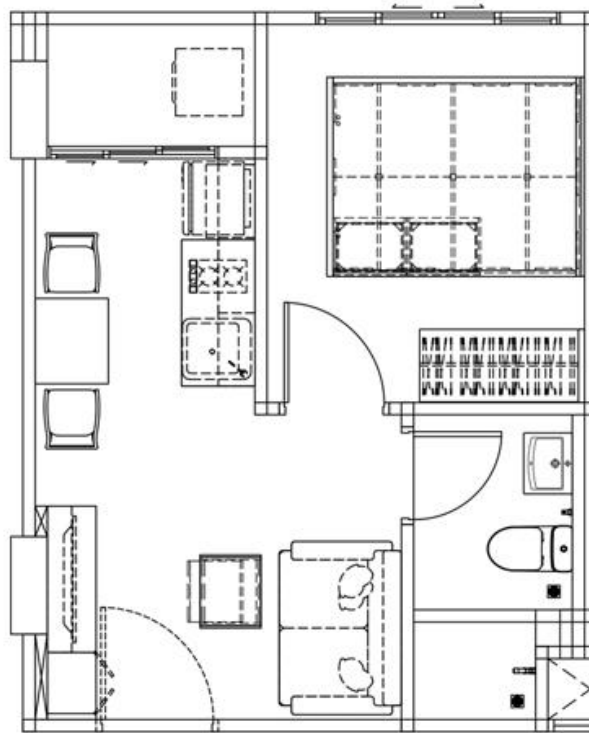
ผังบริเวณโครงการคอนโดมิเนียม VIO แคราย 2 (เรวัตี 11)



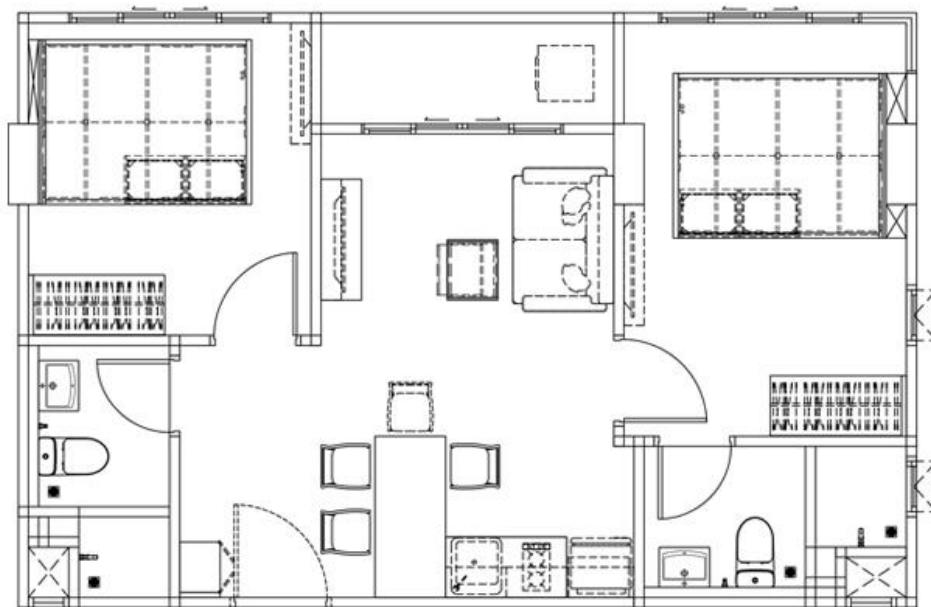
ภาพที่ 64 แสดงผังบริเวณโครงการคอนโดมิเนียม VIO แคราย 2 (เรวัตี 11)

ผังโครงการของโครงการคอนโดมิเนียม VIO แคราย 2 (เรวัตี 11) มีทางเข้าออกเพียงทางเดียว ซึ่งสามารถออกไปยังซอยรัตนนิเบศร์ 3 หรือซอยเรวัตี 11 ส่วนภายในโครงการจัดให้ชั้นล่างเป็นที่จอดรถ สิ่งอำนวยความสะดวกและห้องพักจะอยู่ชั้น 2 – 8 และสวนจะอยู่บนดาดฟ้า

ลักษณะห้องของโครงการคอนโดมิเนียม VIO แคราย 2 (เรเวตี 11)



ภาพที่ 65 แสดงลักษณะห้องขนาด 1 ห้องนอนของโครงการคอนโดมิเนียม VIO แคราย 2 (เรเวตี 11)



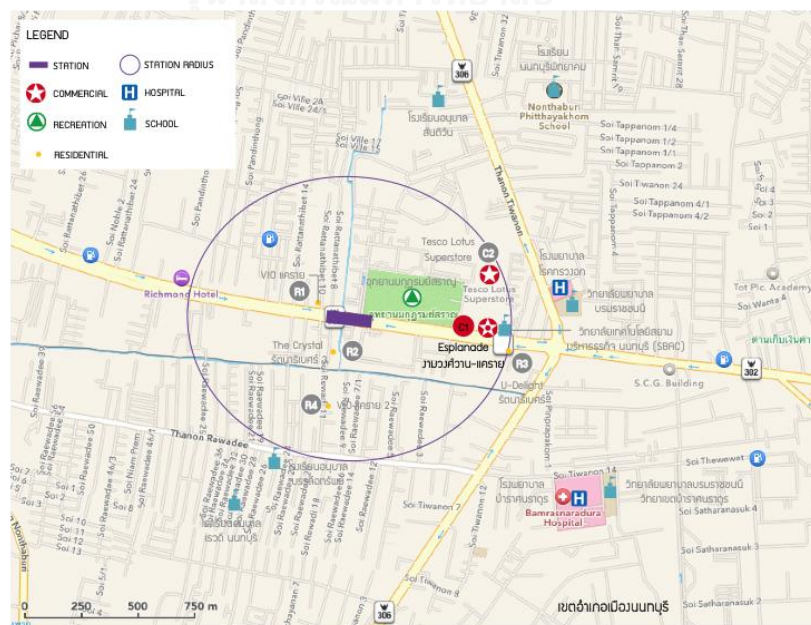
ภาพที่ 66 แสดงลักษณะห้องขนาด 2 ห้องนอนของโครงการคอนโดมิเนียม VIO แคราย 2 (เรเวตี 11)

5. โครงการห้างสรรพสินค้า Esplanade รัตนาธิเบศร์



ภาพที่ 67 แสดงโครงการห้างสรรพสินค้า Esplanade รัตนาธิเบศร์

เจ้าของโครงการ	บริษัท เมเจอร์ ดีเวลอปเมนต์ จำกัด
ลักษณะอาคาร	อาคาร 7 ชั้น
พื้นที่โครงการ	63,284 ตารางเมตร
ปีที่สร้างเสร็จ	พ.ศ.2552
ที่ตั้งโครงการ	ถนนรัตนาธิเบศร์ อำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี



ภาพที่ 68 แสดงที่ตั้งโครงการห้างสรรพสินค้า Esplanade รัตนาธิเบศร์

6. โครงการห้างสรรพสินค้า เทสโก้ โลตัส ถนนรัตนนิเบศร์ 3



ภาพที่ 69 แสดงโครงการห้างสรรพสินค้า เทสโก้ โลตัส ถนนรัตนนิเบศร์ 3

เจ้าของโครงการ

บริษัท เอก-ชัย ดิสทริบิวชันซิสเต็ม จำกัด

ลักษณะอาคาร

อาคาร 2 ชั้น

พื้นที่โครงการ

-

ปีที่สร้างเสร็จ

พ.ศ.2544

ที่ตั้งโครงการ

สาขารัตนนิเบศร์ 37/112 หมู่ 8 รัตนนิเบศร์ ตำบลบางกระสอบ
อำเภอเมืองนนทบุรี นนทบุรี 11000



ภาพที่ 70 แสดงที่ตั้งโครงการห้างสรรพสินค้า เทสโก้ โลตัส ถนนรัตนนิเบศร์ 3

4.4 ข้อมูลโครงการ กรณีศึกษา สถานีตลาดบางใหญ่

สถานีตลาดบางใหญ่ ตั้งอยู่บนถนนกาญจนาภิเษก บริเวณย่านธุรกิจ สถานประกอบการ ที่อยู่อาศัย ประเภทหนาแน่นน้อยและสาธารณูปการต่างๆ เช่น โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ รัตนานิเบศร์ ห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี ซูเปอร์เซ็นเตอร์ ห้างสรรพสินค้าเดอะ แสควร์ หมู่บ้านรัตนานิเบศร์และหมู่บ้านบางใหญ่ซิตี้ เป็นต้น ซึ่งจะเห็นได้จากภาพที่ 71 - 74



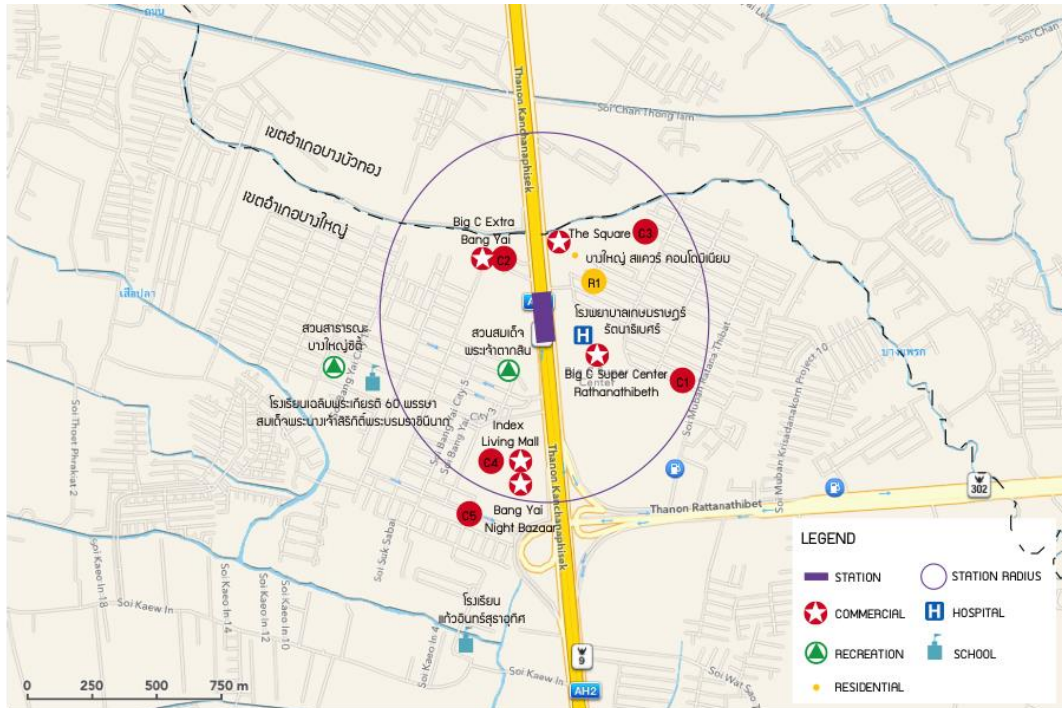
ภาพที่ 71 แสดงสถานีรถไฟฟ้าตลาดบางใหญ่ และที่อยู่อาศัยโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าตลาดบางใหญ่
ที่มา : จากการลงสำรวจพื้นที่ (เดือนเมษายน พ.ศ.2557)



ภาพที่ 72 แสดงพื้นที่ก่อสร้างห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล เวสต์เกต บริเวณสถานีรถไฟฟ้าตลาดบางใหญ่
ที่มา : จากการลงสำรวจพื้นที่ (เดือนเมษายน พ.ศ.2557)



ภาพที่ 73 แสดงสิ่งอำนวยความสะดวกโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าตลาดบางใหญ่
ที่มา : จากการลงสำรวจพื้นที่ (เดือนเมษายน พ.ศ.2557)



ภาพที่ 74 แสดงสถานีรถไฟฟ้า อสังหาริมทรัพย์และสิ่งอำนวยความสะดวกที่อยู่โดยรอบ

สถานีตลาดบางใหญ่

ที่มา : จากการลงสำรวจพื้นที่ (เดือนตุลาคม พ.ศ.2557)

โดยโครงการอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่โดยรอบสถานีตลาดบางใหญ่ในระยะ 600 เมตร มีทั้งหมด 6 โครงการ แบ่งเป็นที่อยู่อาศัยจำนวน 1 โครงการ และพาณิชยกรรมจำนวน 5 โครงการ โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

ลำดับ	ชื่อโครงการ	บริษัท	ระยะห่าง (ม.)	จำนวนชั้น	จำนวนห้อง	ปีที่สร้างเสร็จ
R1	บางใหญ่ สแควร์ คอนโดมิเนียม	บริษัท กู๊ดวิลล์ แลนด์ จำกัด และ บริษัท พี.ซี. แลนด์ จำกัด	200	7 ชั้น 4 อาคาร 8 ชั้น 2 อาคาร	1,264	2553
C1	Big C supercenter รัตนาธิเบศร์	บิกซี ซูเปอร์เซ็นเตอร์	80	2 ชั้น	-	2540
C2	Big C extra บางใหญ่	บิกซี ซูเปอร์เซ็นเตอร์	200	3 ชั้น	-	2555
C3	The Square	บริษัท พี.ซี.แลนด์ จำกัด	250	4 ชั้น	-	2553
C4	Index Living Mall	บริษัทอินเด็กซ์ อินเตอร์เฟียร์น	350	3 ชั้น	-	2549
C5	Bang Yai Night Bazaar	บริษัท บางใหญ่ รีเทล จำกัด	400	2 ชั้น	-	2552

ตารางที่ 16 แสดงโครงการทั้งหมดที่อยู่โดยรอบสถานีตลาดบางใหญ่ในรัศมี 600 เมตร

1. โครงการคอนโดมิเนียม บางใหญ่ สแควร์



ภาพที่ 75 แสดงโครงการคอนโดมิเนียม บางใหญ่ สแควร์

เจ้าของโครงการ	บริษัท พี.ซี.แลนด์ จำกัด
ลักษณะอาคาร	คอนโด Low Rise 8 ชั้น 2 อาคาร และ 7 ชั้น 4 อาคาร
พื้นที่โครงการ	ที่ดินประมาณ 8 – 9 ไร่
ปีที่สร้างเสร็จ	พ.ศ.2553
จำนวนยูนิต	1,264 ยูนิต
ลักษณะและขนาดห้อง	สตูดิโอ (22, 33 ตร.ม.), 1 ห้องนอน (30, 45 ตร.ม.), 2 ห้องนอน (62 ตร.ม.)
ที่จอดรถทั้งหมด	30 คัน
ราคา	เริ่มต้น 400,000 บาท (ณ ปี พ.ศ.2549)
ราคาเฉลี่ยต่อตารางเมตร	เริ่มต้น 18,000 บาท/ตร.ม.
สิ่งอำนวยความสะดวก	สวนหย่อม ระบบเข้าออกแบบ key card ตู้น้ำหยอดเหรียญ กล้องวงจรปิด CCTV

ที่ตั้งโครงการ



ภาพที่ 76 แสดงที่ตั้งโครงการคอนโดมิเนียม บางใหญ่ สแควร์

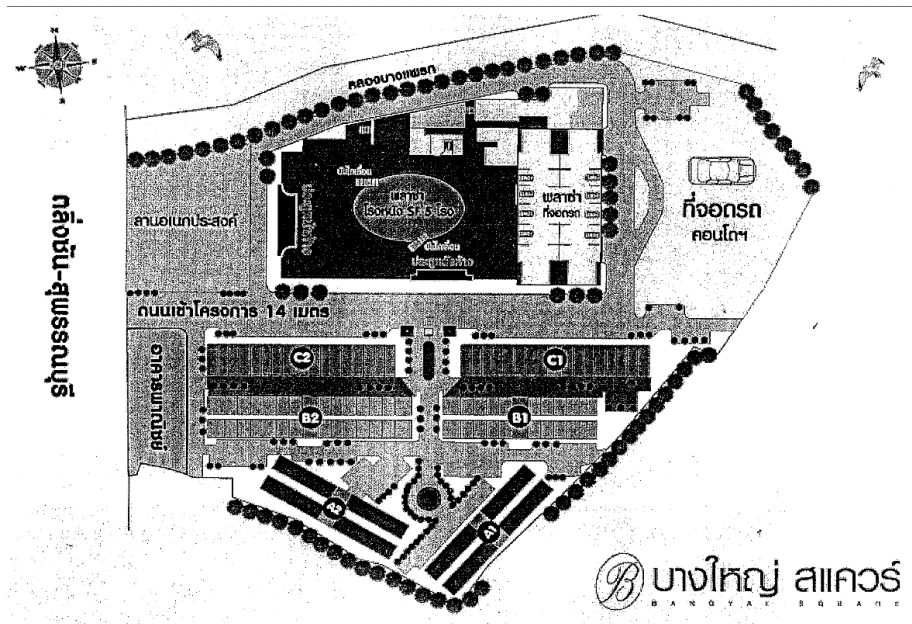
ที่ตั้งของโครงการคอนโดมิเนียม บางใหญ่ สแควร์ ตั้งอยู่บนถนนกาญจนาภิเษก โดยด้านหน้ามีศูนย์การค้า เดอะ สแควร์ ตั้งอยู่ ซึ่งโครงการอยู่ใกล้กับรถไฟฟ้าสายสีม่วง สถานีตลาดบางใหญ่ ประมาณ 200 เมตร

ทัศนียภาพของโครงการคอนโดมิเนียม บางใหญ่ สแควร์



ภาพที่ 77 แสดงทัศนียภาพของโครงการคอนโดมิเนียม บางใหญ่ สแควร์

ผังบริเวณโครงการคอนโดมิเนียม บางใหญ่ สแควร์



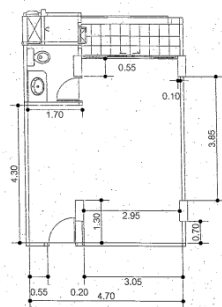
ภาพที่ 78 แสดงผังบริเวณโครงการคอนโดมิเนียม บางใหญ่ สแควร์

ผังโครงการของโครงการคอนโดมิเนียม บางใหญ่ สแควร์ มีทางเข้าออกเพียงทางเดียว ที่สามารถออกไปยังถนนกาญจนาภิเษกได้ ส่วนภายในโครงการจัดให้ตรงกลางพื้นที่เป็นสวนและที่จอดรถ สิ่งอำนวยความสะดวกจะอยู่ชั้น 1 และห้องพักจะอยู่ชั้น 2 - 8

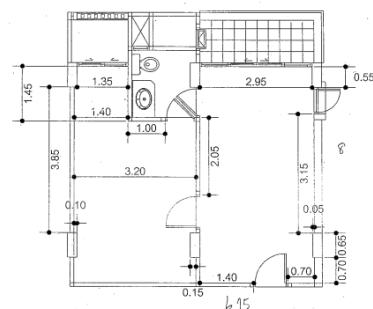
ลักษณะห้องของโครงการคอนโดมิเนียม บางใหญ่ สแควร์

ห้องสตูดิโอ

1 ห้องนอน



แบบแปลนขนาดห้องมาตรฐาน



แบบแปลนขนาดห้องชุด B

ภาพที่ 79 แสดงลักษณะห้องขนาดสตูดิโอและ 1 ห้องนอนของโครงการคอนโดมิเนียม บางใหญ่ สแควร์



ภาพที่ 80 แสดงตัวอย่างห้องขนาด 2 ห้องนอนของโครงการคอนโดมิเนียม บางใหญ่ สแควร์

2. โครงการห้างสรรพสินค้า Big C supercenter รัตนาธิเบศร์



ภาพที่ 81 แสดงโครงการห้างสรรพสินค้า Big C supercenter รัตนาธิเบศร์

เจ้าของโครงการ

บริษัท บิ๊กซี ซูเปอร์เซ็นเตอร์ จำกัด (มหาชน)

ลักษณะอาคาร

อาคาร 2 ชั้น

พื้นที่โครงการ

-

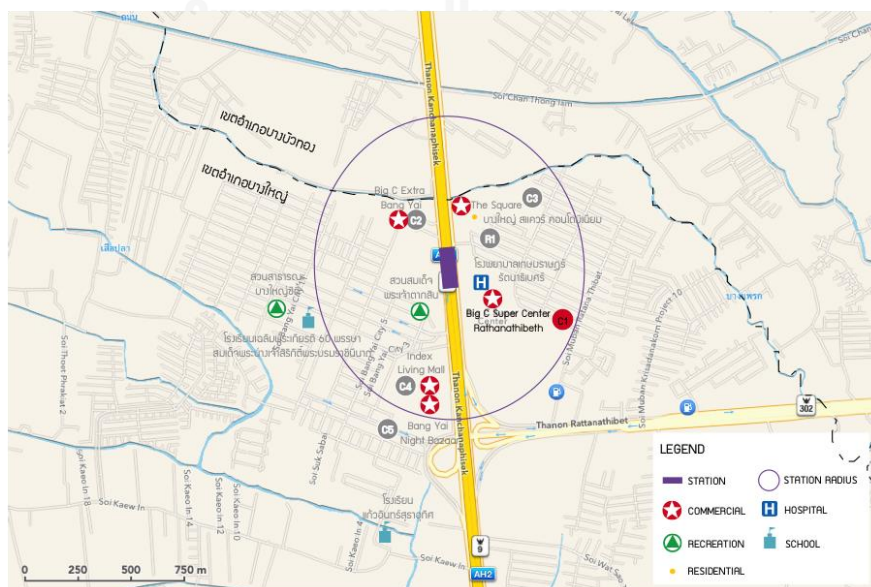
ปีที่สร้างเสร็จ

พ.ศ.2540

ที่ตั้งโครงการ

สาขารัตนาธิเบศร์ 6 หมู่ 6 ถนนตลิ่งชัน - สุพรรณบุรี ตำบลเสาธง

หิน อำเภอบางใหญ่ นนทบุรี 11140



ภาพที่ 82 แสดงที่ตั้งโครงการห้างสรรพสินค้า Big C supercenter รัตนาธิเบศร์

3. โครงการห้างสรรพสินค้า Big C extra บางใหญ่



ภาพที่ 83 แสดงโครงการห้างสรรพสินค้า Big C extra บางใหญ่

เจ้าของโครงการ

บริษัท บิ๊กซี ซูเปอร์เซ็นเตอร์ จำกัด (มหาชน)

ลักษณะอาคาร

อาคาร 2 ชั้น

พื้นที่โครงการ

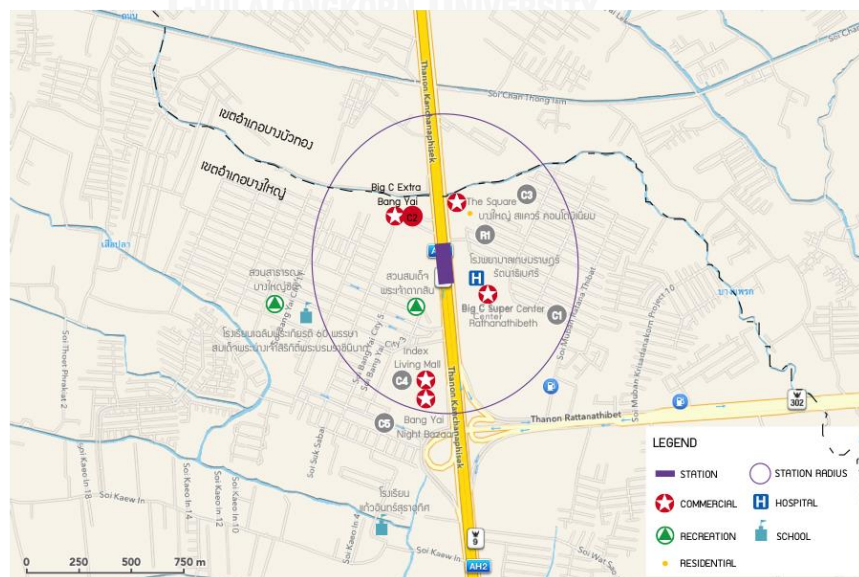
-

ปีที่สร้างเสร็จ

พ.ศ.2555

ที่ตั้งโครงการ

สาขาบางใหญ่ 9/9 หมู่ 11 ถนนตลิ่งชัน - สุพรรณบุรี ตำบล
บางรักพัฒนา อำเภอบางบัวทอง นนทบุรี 11110



ภาพที่ 84 แสดงที่ตั้งโครงการห้างสรรพสินค้า Big C extra บางใหญ่

4. โครงการห้างสรรพสินค้า The Square



ภาพที่ 85 แสดงโครงการห้างสรรพสินค้า The square

เจ้าของโครงการ

บริษัท พี.ซี.แลนด์ จำกัด

ลักษณะอาคาร

อาคาร 4 ชั้น

พื้นที่โครงการ

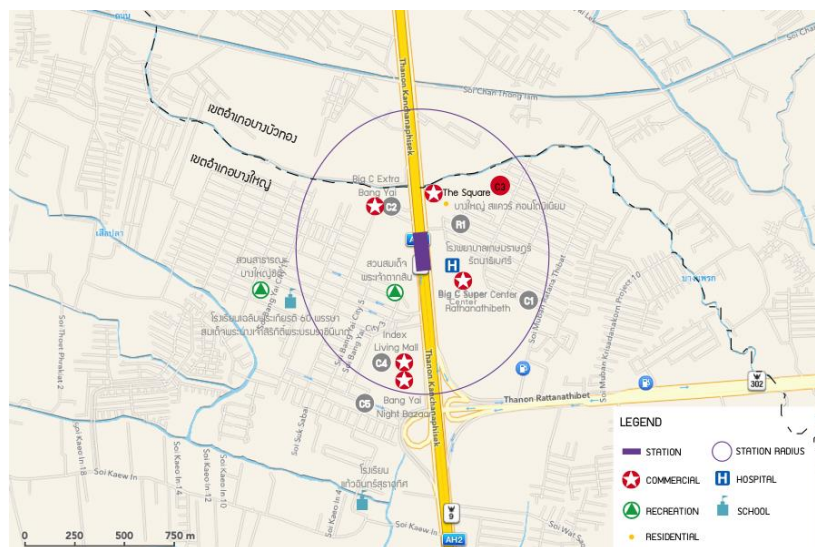
5,100 ตร.ม.

ปีที่สร้างเสร็จ

พ.ศ.2553

ที่ตั้งโครงการ

99 ม.12 ถนนตลิ่งชัน-สุพรรณบุรี ตำบลบางรักพัฒนา อำเภอบางบัวทอง จ.นนทบุรี 11110



ภาพที่ 86 แสดงที่ตั้งโครงการห้างสรรพสินค้า The square

5. โครงการห้างสรรพสินค้า Index Living Mall



ภาพที่ 87 แสดงโครงการห้างสรรพสินค้า Index Living Mall

เจ้าของโครงการ

บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เฟิร์น

ลักษณะอาคาร

อาคาร 3 ชั้น

พื้นที่โครงการ

ประมาณ 20,000 ตร.ม.

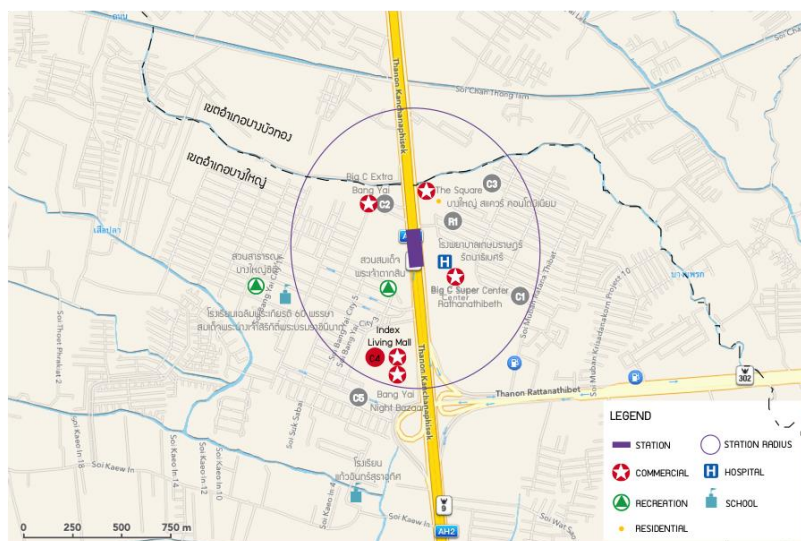
ปีที่สร้างเสร็จ

พ.ศ.2549

ที่ตั้งโครงการ

87 หมู่ 6 ถนนกาญจนาภิเษก ตำบลเสาธงหิน อำเภอบางใหญ่

จังหวัดนนทบุรี 11140



ภาพที่ 88 แสดงที่ตั้งโครงการห้างสรรพสินค้า Index Living Mall

6. โครงการห้างสรรพสินค้า Bang Yai Night Bazaar



ภาพที่ 89 แสดงโครงการห้างสรรพสินค้า Bang Yai Night Bazaar

เจ้าของโครงการ

บริษัท บางใหญ่ รีเทล จำกัด

ลักษณะอาคาร

อาคาร 2 ชั้น

พื้นที่โครงการ

ประมาณ 18,000 ตร.ม.

ปีที่สร้างเสร็จ

พ.ศ.2552

ที่ตั้งโครงการ

ถนนกาญจนาภิเษก อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี 11140



ภาพที่ 90 แสดงที่ตั้งโครงการห้างสรรพสินค้า Bang Yai Night Bazaar

4.5 ขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการ

ขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ ที่อยู่โดยรอบสถานีดรถไฟฟ้าานั้น จะพิจารณาเพียง 4 ประเภท คือ ห้างสรรพสินค้า โรงเรียน โรงพยาบาล และสวนสาธารณะ โดยจะใช้แนวคิดขอบเขตการให้บริการของสาธารณูปการมาใช้ในการศึกษาขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ ที่อยู่โดยรอบสถานี ซึ่งมีรายละเอียด ดังตารางที่ 17

ประเภทของสาธารณูปการ	ระยะของรัศมีการให้บริการ	จำนวนประชากรที่ให้บริการ (คน)
ห้างสรรพสินค้า	800 เมตร	-
สวนหย่อม (ขนาด 2 ไร่ขึ้นไป)	1 กิโลเมตร	500 – 2,500
สวนสาธารณะ (ขนาด 2 – 25 ไร่)	1 – 3 กิโลเมตร	2,000 – 10,000
สวนชุมชน (ขนาด 25 – 125 ไร่)	3 – 8 กิโลเมตร	10,000 – 20,000
สวนระดับย่าน (ขนาด 125 – 500 ไร่)	8 กิโลเมตร	50,000 – 100,000
สวนระดับเมือง (ขนาด 500 ไร่ขึ้นไป)	ทั้งเมือง	100,000 ขึ้นไป
สถานพยาบาล (1 – 2 ไร่)	5 กิโลเมตร	5,000 – 10,000
(15 ไร่)		10,000 – 50,000
(25 ไร่)		50,000 – 100,000
โรงเรียนอนุบาล (0.5 – 2 ไร่)	400 เมตร	40 – 60
โรงเรียนประถมศึกษา (5 – 7 ไร่)	600 เมตร	200 – 400
โรงเรียนมัธยมศึกษา (5 – 7 ไร่)	1 กิโลเมตร	600 – 1,000
อุดมศึกษา (8 – 10 ไร่)	1.5 กิโลเมตร	1,000 ขึ้นไป

ตารางที่ 17 แสดงรัศมีการให้บริการและจำนวนประชากรที่ให้บริการสำหรับสาธารณูปการแต่ละประเภท

นอกจากนี้ยังนำเกณฑ์มาตรฐานผังเมืองรวม พ.ศ.2549 ซึ่งกำหนดมาตรฐานการใช้ประโยชน์ที่ดิน จำแนกตามขนาดของเมือง ซึ่งจะได้ความหนาแน่นของจำนวนประชากร และจะใช้จำนวนประชากรมาพิจารณา ซึ่งสามารถแยกตามสถานีได้ดังต่อไปนี้

1. สถานีเตาปูน เป็นสถานีที่อยู่ในเขตกรุงเทพฯ ซึ่งจะใช้เกณฑ์การใช้ประโยชน์ที่ดินสำหรับเมืองที่มีขนาดใหญ่ที่สุด ซึ่งมีประชากรมากกว่า 1.5 ล้านคน โดยพื้นที่รอบสถานีเตาปูนในรัศมี 600 เมตรนั้น มีการใช้ประโยชน์ตามผังเมืองรวมเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก

(ย.9) และพาณิชย์กรรม (พ.3) ซึ่งเมื่อนำมาใช้กับค่ามาตรฐานความหนาแน่นที่ได้กำหนดไว้แล้วนั้น จะได้จำนวนประชากรตามการใช้ประโยชน์ที่ดินในรัศมี 600 เมตร ดังตารางที่ 18

พื้นที่กิจกรรมหลัก	ค่าความหนาแน่น (คนต่อไร่)		พื้นที่รองรับกิจกรรม (ไร่)	พื้นที่การใช้ ประโยชน์ ที่ดิน	ประชากร (คน)
	มาตรฐาน	ค่าที่ใช้	ขนาดพื้นที่ทั้งหมด		
ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก (ย.9)	61 - 100	80	700	515	41,200
พาณิชย์กรรม (พ.3)	80 - 120	100		114	11,400
ถนน				70	
รวม				699	52,600

ตารางที่ 18 แสดงจำนวนประชากรที่อยู่โดยรอบสถานีเตาปูนในรัศมี 600 เมตร

- สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี เป็นสถานีที่อยู่ในจังหวัดนนทบุรี ซึ่งจะใช้เกณฑ์การใช้ประโยชน์ที่ดินสำหรับเมืองที่มีขนาดใหญ่ ซึ่งมีประชากร 0.2 - 1.5 ล้านคน โดยพื้นที่รอบสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี ในรัศมี 600 เมตรนั้น มีการใช้ประโยชน์ตามผังเมืองรวมเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง และศูนย์ราชการ ซึ่งเมื่อนำมาใช้กับค่ามาตรฐานความหนาแน่นที่ได้กำหนดไว้แล้วนั้น จะได้จำนวนประชากรตามการใช้ประโยชน์ที่ดินในรัศมี 600 เมตร ดังตารางที่ 19

พื้นที่กิจกรรมหลัก	ค่าความหนาแน่น (คนต่อไร่)		พื้นที่รองรับกิจกรรม (ไร่)	พื้นที่การใช้ ประโยชน์ ที่ดิน	ประชากร (คน)
	มาตรฐาน	ค่าที่ใช้	ขนาดพื้นที่ทั้งหมด		
ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง	21 - 48	30	700	357	10,700
ศูนย์ราชการ				273	
ถนน				70	
รวม				700	10,700

ตารางที่ 19 แสดงจำนวนประชากรที่อยู่โดยรอบสถานีศูนย์ราชการนนทบุรีในรัศมี 600 เมตร

- สถานีตลาดบางใหญ่ เป็นสถานีที่อยู่ในจังหวัดนนทบุรี ซึ่งจะใช้เกณฑ์การใช้ประโยชน์ที่ดินสำหรับเมืองที่มีขนาดใหญ่ ซึ่งมีประชากร 0.2 - 1.5 ล้านคน โดยพื้นที่รอบสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี ในรัศมี 600 เมตรนั้น มีการใช้ประโยชน์ตามผังเมืองรวมเป็น

พาณิชย์กรรม ซึ่งเมื่อนำมาใช้กับค่ามาตรฐานความหนาแน่นที่ได้กำหนดไว้แล้วนั้น จะได้จำนวนประชากรตามการใช้ประโยชน์ที่ดินในรัศมี 600 เมตร ดังตารางที่ 20

พื้นที่กิจกรรมหลัก	ค่าความหนาแน่น (คนต่อไร่)		พื้นที่รองรับกิจกรรม (ไร่)	พื้นที่การใช้ ประโยชน์ ที่ดิน	ประชากร (คน)
	มาตรฐาน	ค่าที่ใช้	ขนาดพื้นที่ทั้งหมด		
พาณิชย์กรรม	80 - 100	80	700	630	50,400
ถนน				70	
รวม				700	50,400

ตารางที่ 20 แสดงจำนวนประชากรที่อยู่โดยรอบสถานีตลาดบางใหญ่ในรัศมี 600 เมตร

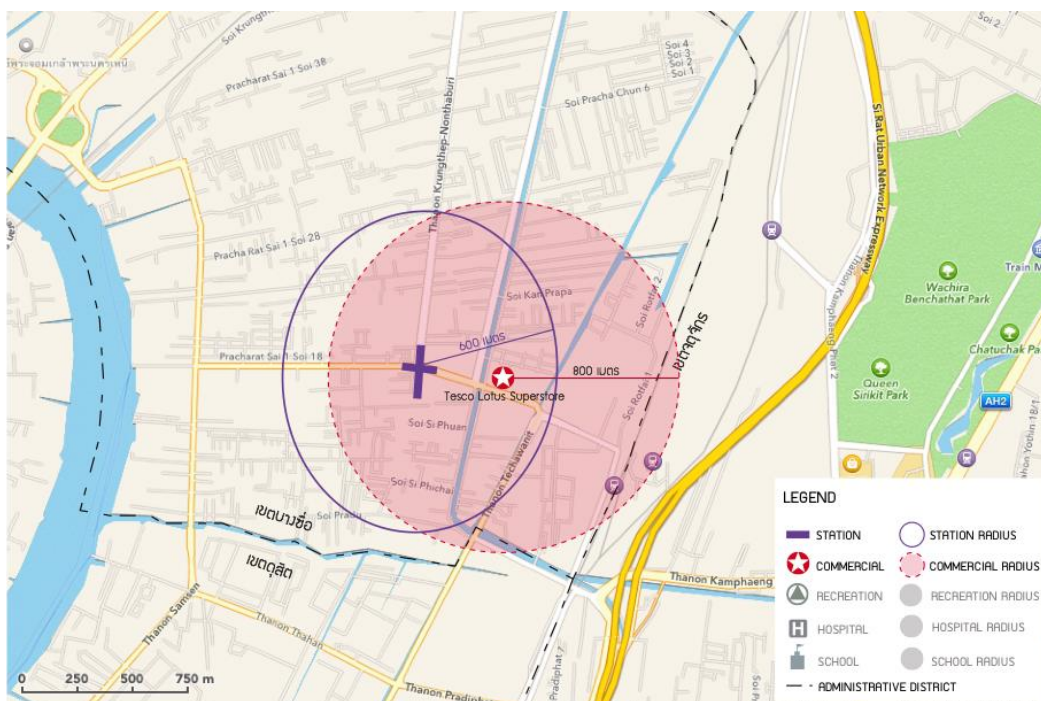
ดังนั้น จะเห็นได้ว่า จำนวนประชากรในแต่ละสถานีมีความแตกต่างกันตามการใช้ประโยชน์ที่ดินและความหนาแน่นของพื้นที่นั้นๆ จึงทำให้ สถานีเตาปูนมีจำนวนประชากรมากที่สุดคือ 52,600 คน และรองลงมาเป็นสถานีตลาดบางใหญ่ มีจำนวนประชากร 50,400 คน และสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี มีจำนวนประชากร 10,700 คน โดยจากจำนวนประชากรที่ได้นั้น สามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการศึกษาขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ ที่อยู่โดยรอบสถานีต่อไป

ในการศึกษาขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ ที่อยู่โดยรอบสถานีนั้น สามารถแยกตามสถานีได้ดังต่อไปนี้

4.5.1 สถานีเตาปูน

สถานีเตาปูนอยู่ในเขตบางซื่อ จังหวัดกรุงเทพมหานคร มีจำนวนประชากรทั้งหมด 52,600 คน ซึ่งสามารถนำไปเปรียบเทียบกับความสามารถในการรองรับประชากรในแต่ละสาธารณูปการ โดยแบ่งตามประเภทของสาธารณูปการได้ ดังนี้

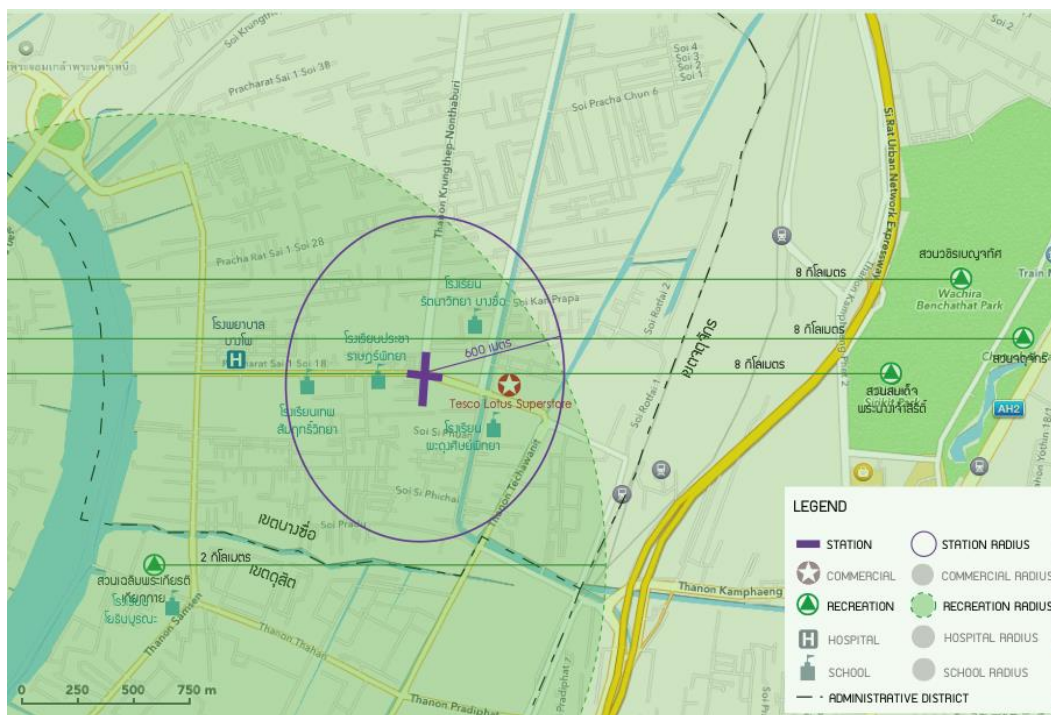
1. ขอบเขตการให้บริการของห้างสรรพสินค้า



ภาพที่ 91 แสดงขอบเขตการให้บริการของห้างสรรพสินค้า บริเวณสถานีเตาปูน
ที่มา : จากการลงสำรวจพื้นที่ (เดือนตุลาคม พ.ศ.2557)

จากภาพที่ 91 แสดงขอบเขตการให้บริการของห้างสรรพสินค้าที่อยู่โดยรอบ สถานีเตาปูน ซึ่งจะเห็นว่า มีห้างสรรพสินค้าเพียงแห่งเดียว คือ ห้างสรรพสินค้า เทสโก้ โลตัส สาขา บางซื่อ ที่อยู่ห่างจากสถานีเตาปูน 450 เมตร โดยมีขอบเขตการให้บริการอยู่ที่ 800 เมตรรอบห้างสรรพสินค้า ซึ่งสามารถให้บริการรองรับต่อผู้ที่อยู่อาศัยโดยรอบสถานีได้ แต่ยังไม่สามารถครอบคลุมพื้นที่รอบสถานีได้ทั้งหมด ทำให้ไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชนในพื้นที่

2. ขอบเขตการให้บริการของสวนสาธารณะ



ภาพที่ 92 แสดงขอบเขตการให้บริการของสวนสาธารณะ บริเวณสถานีเตาปูน
ที่มา : จากการลงสำรวจพื้นที่ (เดือนตุลาคม พ.ศ.2557)

จากภาพที่ 92 แสดงขอบเขตการให้บริการของสวนสาธารณะที่อยู่โดยรอบ สถานีเตาปูน ซึ่งจะเห็นว่า มีสวนสาธารณะจำนวน 4 แห่ง ที่สามารถให้บริการรองรับต่อผู้ที่อยู่อาศัยโดยรอบสถานี ได้แก่

1. สวนสาธารณะประเภทสวนละแวกบ้าน (Neighborhood Park) 1 แห่ง คือ สวนเฉลิมพระเกียรติ เกียกกาย ที่อยู่ห่างจากสถานีเตาปูน 1.5 กิโลเมตร โดยมีขอบเขตการให้บริการอยู่ที่ 2 กิโลเมตรรอบสวนสาธารณะ และสามารถรองรับประชากรได้ 4,800 คน
2. สวนสาธารณะประเภทสวนระดับย่าน (District Park) 3 แห่ง คือ สวนจตุจักร ที่อยู่ห่างจากสถานีเตาปูน 2.7 กิโลเมตร สวนวชิรเบญจทัศ ที่อยู่ห่างจากสถานีเตาปูน 2.8 กิโลเมตร และสวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ ที่อยู่ห่างจากสถานี เตาปูน 2.1 กิโลเมตร โดยมีขอบเขตการให้บริการอยู่ที่ 8 กิโลเมตรรอบสวนสาธารณะ ซึ่งสามารถรองรับประชากรได้ 194,000 คน

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า ไม่มีสวนสาธารณะใดเลยที่อยู่ในเขตบางซื่อ ทำให้ยังขาดสวนสาธารณะขนาดเล็กในระดับสวนละแวกบ้านและสวนหย่อมที่อยู่ในเขตบางซื่อ

3. ขอบเขตการให้บริการของโรงพยาบาล

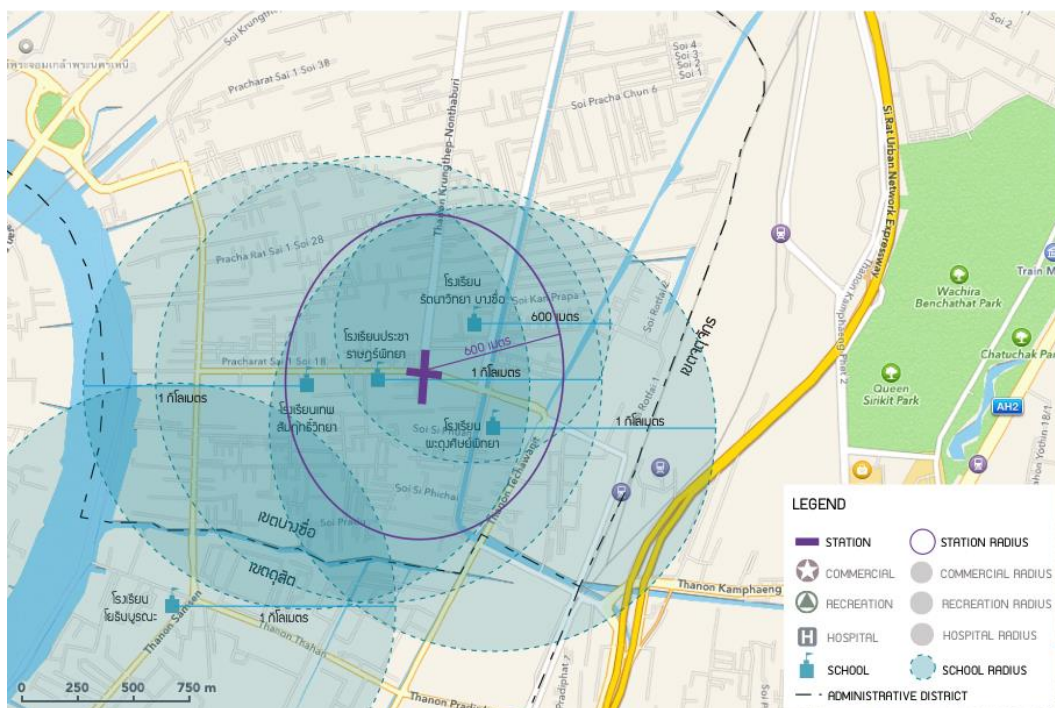


ภาพที่ 93 แสดงขอบเขตการให้บริการของโรงพยาบาล บริเวณสถานีเตาปูน
ที่มา : จากการลงสำรวจพื้นที่ (เดือนตุลาคม พ.ศ.2557)

จากภาพที่ 93 แสดงขอบเขตการให้บริการของโรงพยาบาลที่อยู่โดยรอบสถานีเตาปูน ซึ่งจะเห็นว่ามียุทธศาสตร์เพียงแห่งเดียว ที่สามารถให้บริการรองรับต่อผู้ที่อยู่อาศัยโดยรอบสถานี คือ โรงพยาบาลบางโพ ที่อยู่ห่างจากสถานีเตาปูน 800 เมตร โดยมีขอบเขตการให้บริการอยู่ที่ 5 กิโลเมตรรอบโรงพยาบาล ซึ่งสามารถรองรับประชากรได้ 5,000 คน

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า สถานพยาบาลในพื้นที่รอบสถานีนั้น สามารถครอบคลุมพื้นที่รอบสถานีได้ทั้งหมด แต่ยังไม่เพียงพอกับความต้องการของประชากรในพื้นที่

4. ขอบเขตการให้บริการของโรงเรียน



ภาพที่ 94 แสดงขอบเขตการให้บริการของโรงเรียน บริเวณสถานีเตาปูน
ที่มา : จากการลงสำรวจพื้นที่ (เดือนตุลาคม พ.ศ.2557)

จากภาพที่ 94 แสดงขอบเขตการให้บริการของโรงเรียนที่อยู่โดยรอบสถานีเตาปูน ซึ่งมีนักเรียนระดับอนุบาลจำนวน 2,100 คน นักเรียนระดับประถมศึกษาจำนวน 4,200 คน นักเรียนระดับมัธยมศึกษา 5,260 คน และมีนักเรียนระดับอุดมศึกษาจำนวน 5,800 คน โดยจะเห็นว่า มีโรงเรียนจำนวน 5 แห่ง ที่สามารถให้บริการรองรับต่อผู้ที่อยู่อาศัยโดยรอบสถานี ได้แก่

1. โรงเรียนระดับประถมศึกษา 1 แห่ง คือ โรงเรียนรัตนวิทยา บางซื่อ ที่อยู่ห่างจากสถานีเตาปูน 350 เมตร โดยมีขอบเขตการให้บริการอยู่ที่ 600 เมตรรอบโรงเรียน ซึ่งสามารถรองรับนักเรียนได้ 80 คน
2. โรงเรียนระดับมัธยมศึกษา 4 แห่ง คือ โรงเรียนประชากรราษฎร์พิทยา ที่อยู่ห่างจากสถานีเตาปูน 200 เมตร โรงเรียนผดุงศิษย์พิทยา ที่อยู่ห่างจากสถานีเตาปูน 400 เมตร โรงเรียนเทพสัมฤทธิ์วิทยา ที่อยู่ห่างจากสถานีเตาปูน 500 เมตร และโรงเรียนโยธินบูรณะ ที่อยู่ห่างจากสถานีเตาปูน 1.5 กิโลเมตร โดยมีขอบเขตการให้บริการอยู่ที่ 1 กิโลเมตรรอบโรงเรียน ซึ่งสามารถรองรับนักเรียนได้ 3,560 คน

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า สถานศึกษาบางประเภทสามารถครอบคลุมพื้นที่ศึกษารอบสถานีได้ แต่ถึงอย่างไรก็ตาม พื้นที่รอบสถานีนี้ก็ยังขาดสถานศึกษาในทุกระดับ

จากการศึกษาขอบเขตการให้บริการของสาธารณูปการที่อยู่โดยรอบสถานีเตาปูน ซึ่งอยู่ในพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก (ย.9) และพาณิชย์กรรม (พ.3) ซึ่งสามารถสร้างที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม สถานศึกษาและสถานพยาบาลได้ตามข้อกำหนดผังเมืองรวม โดยสามารถสรุปจำนวนสาธารณูปการแต่ละประเภท จำนวนประชากร ความสามารถในการรองรับประชากร และการคาดการณ์จำนวนสาธารณูปการที่ต้องการเพิ่มขึ้นจากจำนวนประชากรที่มีในปัจจุบัน เพื่อให้สามารถรองรับประชากรได้ทั้งหมด ซึ่งจะเห็นได้ดังตารางที่ 21

ประเภทสาธารณูปการ	จำนวนประชากร	จำนวนในปัจจุบัน (แห่ง)	รองรับได้ (คน)	จำนวนที่ต้องการเพิ่ม (แห่ง)	คิดเป็นจำนวน (ไร่)	รองรับได้ทั้งหมด (คน)
ห้างสรรพสินค้า	52,600	1	-	-	-	-
สวนหย่อม	52,600	0	0	22	44	55,000
สวนละแวกบ้าน (10 ไร่)	52,600	1	4,800	5	119	47,900
สวนชุมชน	52,600	0	0	3	301	52,600
สวนระดับย่าน (705 ไร่)	52,600	3	194,000	0	0	0
โรงเรียนอนุบาล	2,100	0	0	36	70.5	2,140
โรงเรียนประถมศึกษา (2 ไร่)	4,200	1	80	11	75	4,200
โรงเรียนมัธยมศึกษา (25.5 ไร่)	5,260	4	3,560	2	12.5	1,700
อุดมศึกษา	5,800	0	0	1	10	1,000 ขึ้นไป
สถานพยาบาล (1 ไร่)	52,600	1	5,000	1	15	50,000

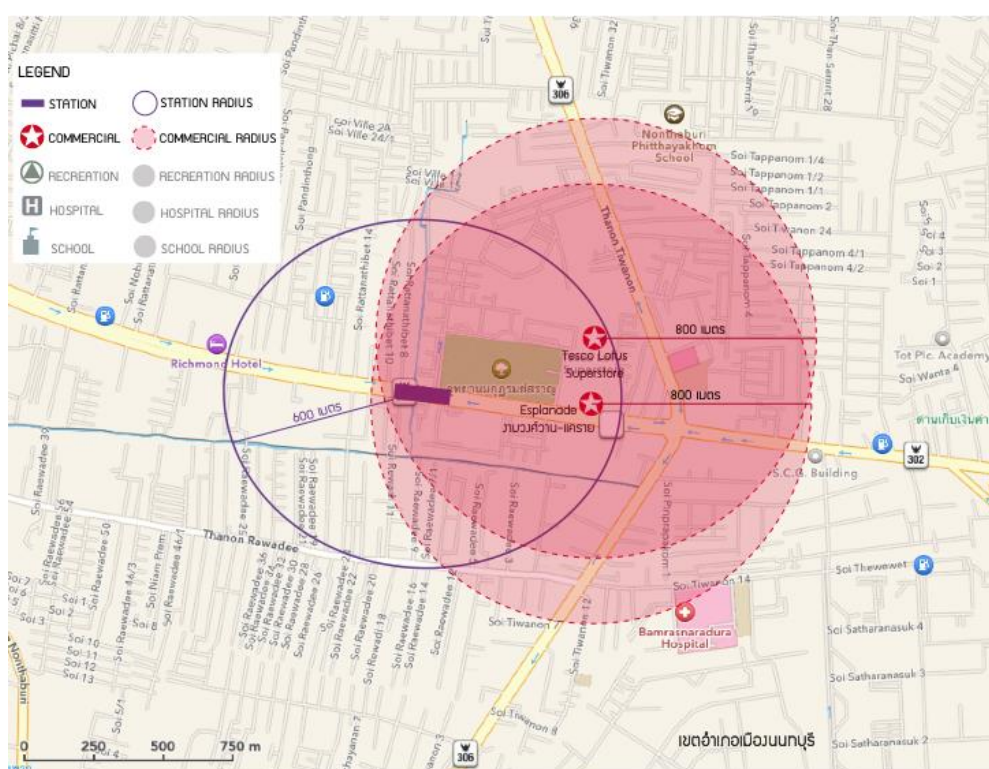
ตารางที่ 21 แสดงสรุปจำนวนสาธารณูปการความสามารถในการรองรับ และการคาดการณ์จำนวนที่ต้องการเพิ่มในแต่ละประเภทสาธารณูปการ

จากตารางที่ 21 จะเห็นได้ว่า พื้นที่รอบสถานีเตาปูนนั้น ยังต้องการต้องการสวนสาธารณะ ในระดับสวนชุมชน สวนละแวกบ้านและสวนหย่อม สถานศึกษาในทุกๆระดับ และสถานพยาบาล เพื่อให้สามารถรองรับกับจำนวนประชากรในพื้นที่ได้ทั้งหมด

4.5.2 สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี

สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี อยู่ในเขตอำเภอเมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี มีจำนวนประชากรทั้งหมด 10,700 คน ซึ่งสามารถนำไปเปรียบเทียบกับความสามารถในการรองรับประชากรในแต่ละสาธารณูปการ โดยแบ่งตามประเภทของสาธารณูปการได้ ดังนี้

1. ขอบเขตการให้บริการของห้างสรรพสินค้า



ภาพที่ 95 แสดงขอบเขตการให้บริการของห้างสรรพสินค้า บริเวณสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี

ที่มา : จากการลงสำรวจพื้นที่ (เดือนตุลาคม พ.ศ.2557)

จากภาพที่ 95 แสดงขอบเขตการให้บริการของห้างสรรพสินค้าที่อยู่โดยรอบสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี ซึ่งจะเห็นว่า มีห้างสรรพสินค้า 2 แห่ง คือ ห้างสรรพสินค้า เทสโก้ โลตัส สาขา ถนนรัตนานิเบศร์ที่อยู่ห่างจากสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี 520 เมตร และห้างสรรพสินค้า Esplanade รัตนานิเบศร์ ที่อยู่ห่างจากสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี 500 เมตร โดยมีขอบเขตการให้บริการอยู่ที่ 800 เมตรรอบห้างสรรพสินค้า ซึ่งสามารถให้บริการรองรับต่อผู้ที่อยู่อาศัยโดยรอบสถานี แต่ยังไม่สามารถครอบคลุมพื้นที่รอบสถานีได้ทั้งหมด ทำให้ไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชนในพื้นที่

2. ขอบเขตการให้บริการของสวนสาธารณะ



ภาพที่ 96 แสดงขอบเขตการให้บริการของสวนสาธารณะ บริเวณสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี

ที่มา : จากการลงสำรวจพื้นที่ (เดือนตุลาคม พ.ศ.2557)

จากภาพที่ 96 แสดงขอบเขตการให้บริการของสวนสาธารณะที่อยู่โดยรอบสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี ซึ่งจะเห็นว่า มีสวนสาธารณะเพียงแห่งเดียว ที่สามารถให้บริการรองรับผู้ที่อยู่อาศัยโดยรอบสถานี คือ อุทยานมกุฏมรณสราญ ซึ่งเป็นสวนสาธารณะประเภทสวนชุมชน (Community Park) ที่อยู่ห่างจากสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี 100 เมตร โดยมีขอบเขตการให้บริการอยู่ที่ 4 กิโลเมตรรอบสวนสาธารณะ ซึ่งสามารถรองรับประชากรได้ 12,000 คน

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า สวนสาธารณะมีเพียงพอต่อความต้องการของประชากร และสามารถครอบคลุมพื้นที่ได้ทั้งหมด

3. ขอบเขตการให้บริการของโรงพยาบาล

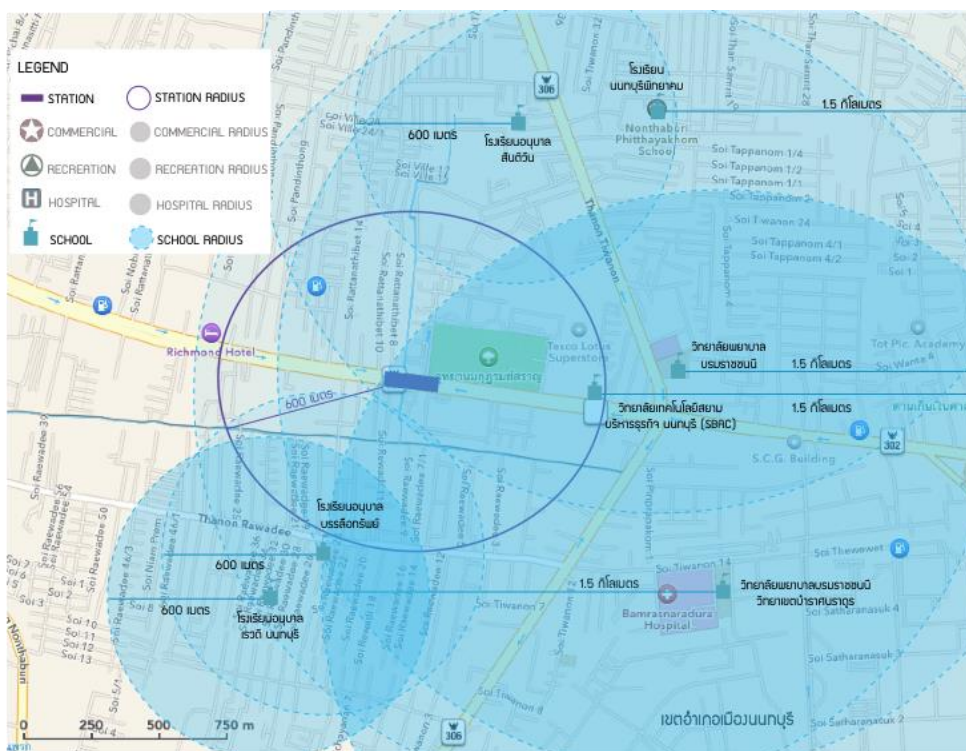


ภาพที่ 97 แสดงขอบเขตการให้บริการของโรงพยาบาล บริเวณสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี
ที่มา : จากการลงสำรวจพื้นที่ (เดือนตุลาคม พ.ศ.2557)

จากภาพที่ 97 แสดงขอบเขตการให้บริการของโรงพยาบาลที่อยู่โดยรอบสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี ซึ่งจะเห็นว่ามึโรงพยาบาล 2 แห่ง ที่สามารถให้บริการรองรับต่อผู้ที่อยู่อาศัยโดยรอบสถานี คือ โรงพยาบาลโรตรวงอก ที่อยู่ห่างจากสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี 860 เมตร และโรงพยาบาลบาราศนราตूर ที่อยู่ห่างจากสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี 1.2 กิโลเมตร โดยมีขอบเขตการให้บริการอยู่ที่ 5 กิโลเมตรรอบโรงพยาบาล ซึ่งสามารถรองรับประชากรได้ 200,000 คน

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า สถานพยาบาลในพื้นที่รอบสถานีนั้น สามารถครอบคลุมพื้นที่รอบสถานีได้ทั้งหมด และมีเพียงพอกับความต้องการของประชากรในพื้นที่

4. ขอบเขตการให้บริการของโรงเรียน



ภาพที่ 98 แสดงขอบเขตการให้บริการของโรงเรียน บริเวณสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี
ที่มา : จากการลงสำรวจพื้นที่ (เดือนตุลาคม พ.ศ.2557)

จากภาพที่ 98 แสดงขอบเขตการให้บริการของโรงเรียนที่อยู่โดยรอบสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี ซึ่งมีนักเรียนระดับอนุบาลจำนวน 430 คน นักเรียนระดับประถมศึกษา 860 คน นักเรียนระดับมัธยมศึกษา 1,070 คน และมีนักเรียนระดับอุดมศึกษา 1,200 คน โดยจะเห็นว่า มีโรงเรียนจำนวน 7 แห่ง ที่สามารถให้บริการรองรับต่อผู้ที่อยู่อาศัยโดยรอบสถานี ได้แก่

1. โรงเรียนระดับอนุบาล 3 แห่ง คือ โรงเรียนอนุบาลบรรลือทรัพย์ ที่อยู่ห่างจากสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี 700 เมตร โรงเรียนอนุบาลเวรดี นนทบุรี ที่อยู่ห่างจากสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี 920 เมตร โรงเรียนอนุบาลสันติวัน ที่อยู่ห่างจากสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี 1 กิโลเมตร โดยมีขอบเขตการให้บริการอยู่ที่ 600 เมตรรอบโรงเรียน ซึ่งสามารถรองรับนักเรียนได้ 180 คน
2. โรงเรียนระดับมัธยมศึกษา 2 แห่ง คือ โรงเรียนนนทบุรีพิทยาคม ที่อยู่ห่างจากสถานี ศูนย์ราชการนนทบุรี 1.3 กิโลเมตร และวิทยาลัยเทคโนโลยีสยามบริหารธุรกิจ นนทบุรี (SBAC) ที่อยู่ห่างจากสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี 510 เมตร โดยมีขอบเขตการให้บริการอยู่ที่ 1.5 กิโลเมตร ซึ่งสามารถรองรับนักเรียนได้ 3,500 คน

3. สถานศึกษาระดับวิทยาลัย 2 แห่ง คือ วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี ที่อยู่ห่างจากสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี 860 เมตร และวิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี วิทยาเขตบาราศนรา-คูร์ ที่อยู่ห่างจากสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี 1.2 กิโลเมตร โดยมีขอบเขตการให้บริการอยู่ที่ 1.5 กิโลเมตรรอบโรงเรียน ซึ่งสามารถรองรับนักเรียนได้ 3,300 คน

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า สถานศึกษาบางประเภทสามารถครอบคลุมพื้นที่ศึกษารอบสถานีได้ แต่ถึงอย่างไรก็ตาม พื้นที่รอบสถานีนี้ก็ยังขาดสถานศึกษาในทุกระดับ

จากการศึกษา ขอบเขตการให้บริการของสาธารณูปการที่อยู่โดยรอบสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี ซึ่งอยู่ในพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางและสถานที่ราชการ ซึ่งสามารถสร้างที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม สถานศึกษาและสถานพยาบาลได้ตามข้อกำหนดผังเมืองรวม โดยสามารถสรุปจำนวนสาธารณูปการแต่ละประเภท จำนวนประชากร ความสามารถในการรองรับประชากร และการคาดการณ์จำนวนสาธารณูปการที่ต้องการเพิ่มขึ้นจากจำนวนประชากรที่มีในปัจจุบัน เพื่อให้สามารถรองรับประชากรได้ทั้งหมด ซึ่งจะเห็นได้ดังตารางที่ 22

ประเภทสาธารณูปการ	จำนวนประชากร	จำนวนในปัจจุบัน (แห่ง)	รองรับได้ (คน)	จำนวนที่ต้องการเพิ่ม (แห่ง)	คิดเป็นจำนวน (ไร่)	รองรับได้ทั้งหมด (คน)
ห้างสรรพสินค้า	10,700	2	-	-	-	-
สวนหย่อม	10,700	0	0	5	10	12,500
สวนละแวกบ้าน	10,700	0	0	2	27	12,000
สวนชุมชน (42 ไร่)	10,700	1	12,000	0	0	0
โรงเรียนอนุบาล (4.5 ไร่)	430	3	180	5	8.5	280
โรงเรียนประถมศึกษา	860	0	0	3	19	1,000
โรงเรียนมัธยมศึกษา (24.5 ไร่)	1,070	2	3,500	0	0	0
อุดมศึกษา (41.5 ไร่)	1,200	2	3,300	0	0	0
สถานพยาบาล (100 ไร่)	10,700	2	200,000	0	0	0

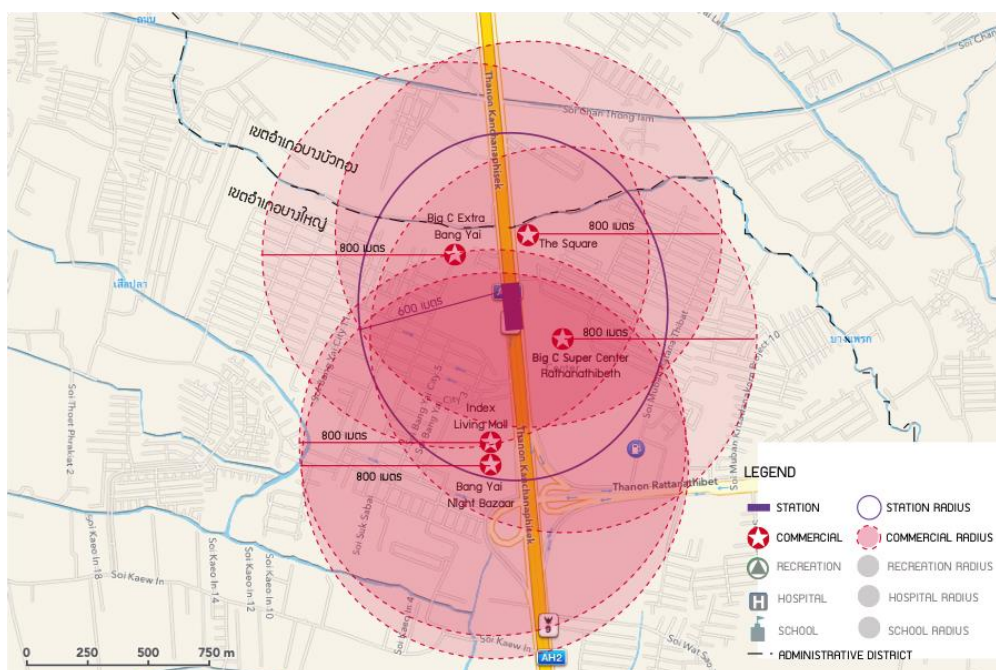
ตารางที่ 22 แสดงสรุปจำนวนสาธารณูปการความสามารถในการรองรับ และการคาดการณ์จำนวนที่ต้องการเพิ่มในแต่ละประเภทสาธารณูปการ

จากตารางที่ 22 จะเห็นได้ว่า พื้นที่รอบสถานีศูนย์ราชการนนทบุรีนั้น ยังต้องการต้องการสวนสาธารณะในระดับสวนละแวกบ้านและสวนหย่อม สถานศึกษาในระดับอนุบาลและประถมศึกษา เพื่อให้สามารถรองรับกับจำนวนประชากรในพื้นที่ได้ทั้งหมด

4.5.3 สถานีตลาดบางใหญ่

สถานีตลาดบางใหญ่ อยู่ในเขตอำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี มีจำนวนประชากรทั้งหมด 50,400 คน ซึ่งสามารถนำไปเปรียบเทียบกับความสามารถในการรองรับประชากรในแต่ละสาธารณูปการ โดยแบ่งตามประเภทของสาธารณูปการได้ ดังนี้

1. ขอบเขตการให้บริการของห้างสรรพสินค้า

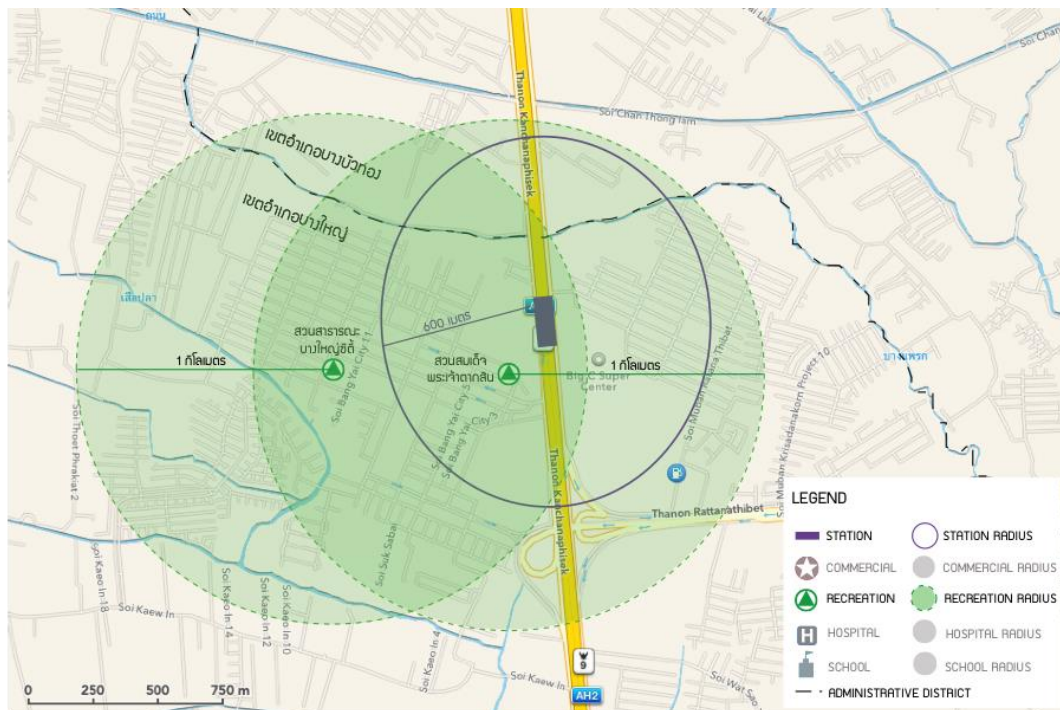


ภาพที่ 99 แสดงขอบเขตการให้บริการของห้างสรรพสินค้า บริเวณสถานีตลาดบางใหญ่

ที่มา : จากการลงสำรวจพื้นที่ (เดือนตุลาคม พ.ศ.2557)

จากภาพที่ 99 แสดงขอบเขตการให้บริการของห้างสรรพสินค้าที่อยู่โดยรอบสถานีตลาดบางใหญ่ ซึ่งจะเห็นว่า มีห้างสรรพสินค้า 5 แห่ง คือ ห้างสรรพสินค้า บิ๊กซี สาขารัตนาธิเบศร์ ที่อยู่ห่างจากสถานีตลาดบางใหญ่ 80 เมตร ห้างสรรพสินค้า บิ๊กซี เอ็กซ์ตร้า สาขาบางใหญ่ ที่อยู่ห่างจากสถานีตลาดบางใหญ่ 200 เมตร ห้างสรรพสินค้า The Square ที่อยู่ห่างจากสถานีตลาดบางใหญ่ 250 เมตร ห้างสรรพสินค้า Index Living Mall ที่อยู่ห่างจากสถานีตลาดบางใหญ่ 350 เมตร และห้างสรรพสินค้า บางใหญ่ ไนท์ บาซาร์ ที่อยู่ห่างจากสถานีตลาดบางใหญ่ 400 เมตร โดยมีขอบเขตการให้บริการอยู่ที่ 800 เมตรรอบห้างสรรพสินค้า ซึ่งสามารถให้บริการรองรับต่อผู้ที่อยู่อาศัยโดยรอบสถานี และสามารถครอบคลุมพื้นที่ได้ทั้งหมด

2. ขอบเขตการให้บริการของสวนสาธารณะ



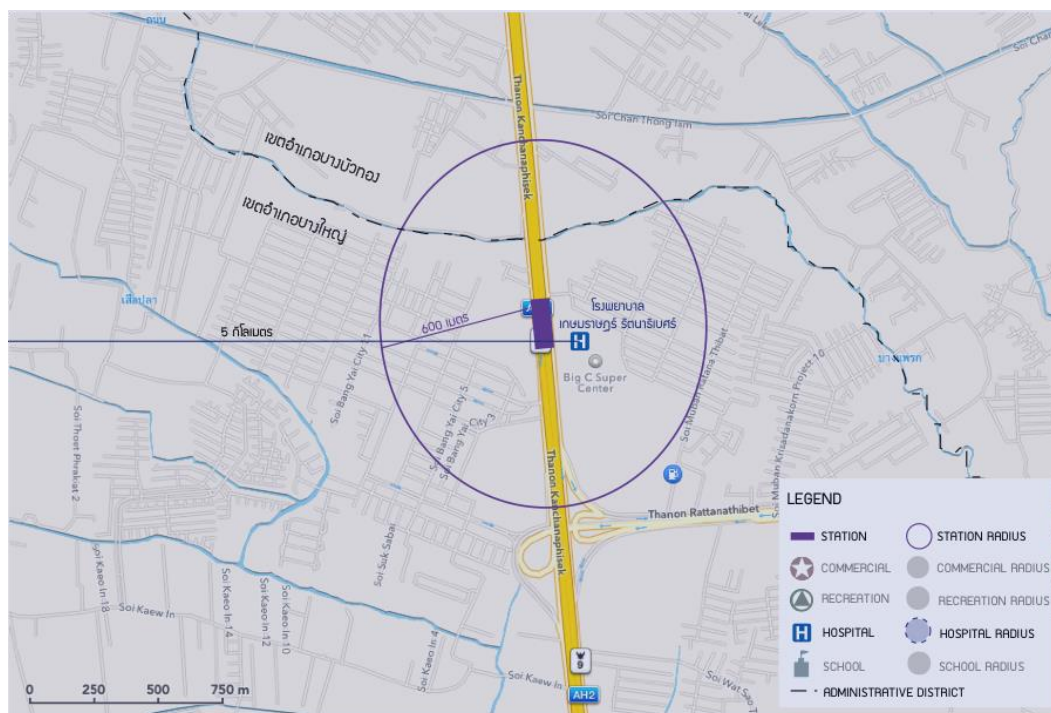
ภาพที่ 100 แสดงขอบเขตการให้บริการของสวนสาธารณะ บริเวณสถานีตลาดบางใหญ่
ที่มา : จากการลงสำรวจพื้นที่ (เดือนตุลาคม พ.ศ.2557)

จากภาพที่ 100 แสดงขอบเขตการให้บริการของสวนสาธารณะที่อยู่โดยรอบสถานีตลาดบางใหญ่ ซึ่งจะเห็นว่า มีสวนสาธารณะจำนวน 2 แห่ง ที่สามารถให้บริการรองรับผู้ที่อยู่อาศัยโดยรอบสถานี ได้แก่

1. สวนสาธารณะประเภทสวนหย่อม (Pocket Park) 1 แห่ง คือ สวนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ที่อยู่ห่างจากสถานีตลาดบางใหญ่ 150 เมตร โดยมีขอบเขตการให้บริการอยู่ที่ 1 กิโลเมตร รอบสวนสาธารณะ ซึ่งสามารถรองรับประชากรได้ 125 คน
2. สวนสาธารณะประเภทสวนละแวกบ้าน (Neighborhood Park) 1 แห่ง คือ สวนสาธารณะบางใหญ่ซีดี ที่อยู่ห่างจากสถานีตลาดบางใหญ่ 780 เมตร โดยมีขอบเขตการให้บริการอยู่ที่ 1 กิโลเมตรรอบสวนสาธารณะ ซึ่งสามารถรองรับประชากรได้ 3,000 คน

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า สวนสาธารณะสามารถครอบคลุมพื้นที่ได้ทั้งหมด แต่ยังไม่เพียงกับความต้องการของคนในพื้นที่ ทำให้ยังขาดทั้งสวนสาธารณะขนาดใหญ่และขนาดเล็ก

3. ขอบเขตการให้บริการของโรงพยาบาล

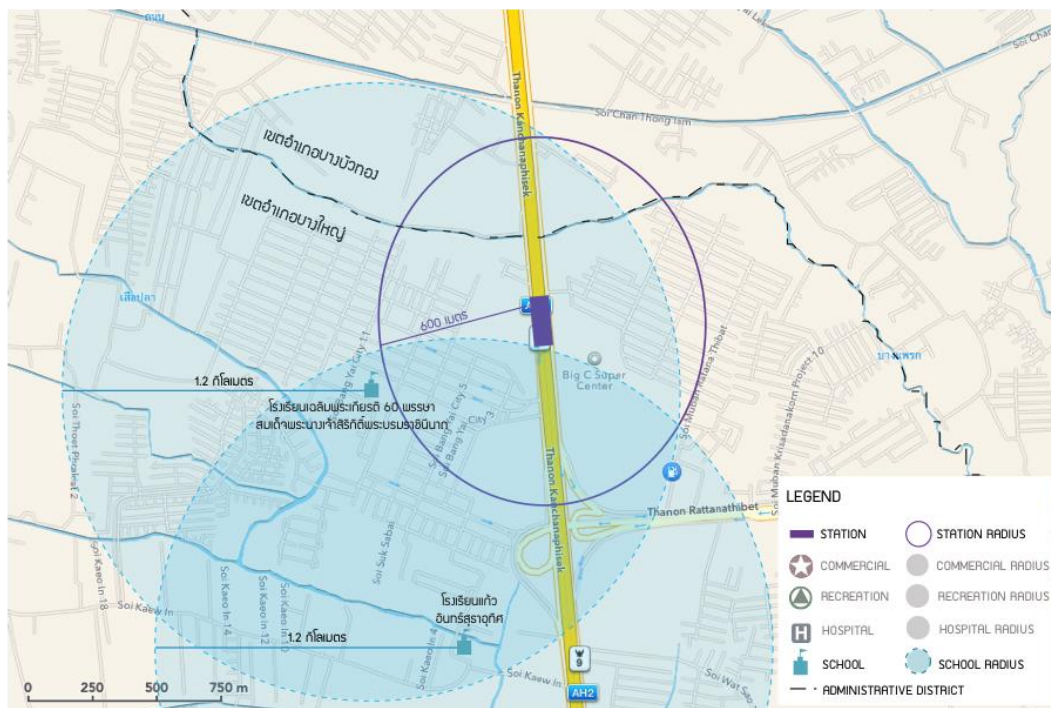


ภาพที่ 101 แสดงขอบเขตการให้บริการของโรงพยาบาล บริเวณสถานีตลาดบางใหญ่
ที่มา : จากการลงสำรวจพื้นที่ (เดือนตุลาคม พ.ศ.2557)

จากภาพที่ 101 แสดงขอบเขตการให้บริการของโรงพยาบาลที่อยู่โดยรอบสถานีตลาดบางใหญ่ ซึ่งจะเห็นว่ามียุทธศาสตร์เพียงแห่งเดียว ที่สามารถให้บริการรองรับต่อผู้ที่อยู่อาศัยโดยรอบสถานี คือ โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ รัตนธิเบศร์ ที่อยู่ห่างจากสถานีตลาดบางใหญ่ 100 เมตร โดยมีขอบเขตการให้บริการอยู่ที่ 5 กิโลเมตรรอบโรงพยาบาล ซึ่งสามารถรองรับประชากรได้ 41,000 คน

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า สถานพยาบาลในพื้นที่รอบสถานีนั้น สามารถครอบคลุมพื้นที่รอบสถานีได้ทั้งหมด แต่ยังไม่เพียงพอกับความต้องการของประชากรในพื้นที่

4. ขอบเขตการให้บริการของโรงเรียน



ภาพที่ 102 แสดงขอบเขตการให้บริการของโรงเรียน บริเวณสถานีตลาดบางใหญ่
ที่มา : จากการลงสำรวจพื้นที่ (เดือนตุลาคม พ.ศ.2557)

จากภาพที่ 102 แสดงขอบเขตการให้บริการของโรงเรียนที่อยู่โดยรอบสถานีตลาดบางใหญ่ ซึ่งมีนักเรียนระดับอนุบาลจำนวน 2,020 คน นักเรียนระดับประถมศึกษา 4,030 คน นักเรียนระดับมัธยมศึกษา 5,040 คน และมีนักเรียนระดับอุดมศึกษา 5,550 คน โดยจะเห็นว่า มีโรงเรียนจำนวน 2 แห่ง ที่สามารถให้บริการรองรับต่อผู้ที่อยู่อาศัยโดยรอบสถานี คือ โรงเรียนระดับประถมศึกษา คือ โรงเรียนเฉลิมพระเกียรติ 60 พรรษา สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ ที่อยู่ห่างจากสถานีตลาดบางใหญ่ 670 เมตร โรงเรียนแก้วอินทร์สุธาอุทิศ ที่อยู่ห่างจากสถานีตลาดบางใหญ่ 1.2 กิโลเมตร โดยมีขอบเขตการให้บริการอยู่ที่ 1.2 กิโลเมตรรอบโรงเรียน ซึ่งสามารถรองรับนักเรียนได้ 760 คน

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า สถานศึกษายังไม่สามารถครอบคลุมพื้นที่ศึกษารอบสถานีได้ และไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชากรในพื้นที่

จากการศึกษาขอบเขตการให้บริการของสาธารณูปการที่อยู่โดยรอบสถานีตลาดบางใหญ่ ซึ่งอยู่ในพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม ซึ่งสามารถ สร้างที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม สถานศึกษาและสถานพยาบาลได้ตามข้อกำหนดผังเมืองรวม โดยสามารถสรุปจำนวนสาธารณูปการ

แต่ละประเภท จำนวนประชากร ความสามารถในการรองรับประชากร และการคาดการณ์จำนวนสาธารณูปการที่ต้องการเพิ่มขึ้นจากจำนวนประชากรที่มีในปัจจุบัน เพื่อให้สามารถรองรับประชากรได้ทั้งหมด ซึ่งจะเห็นได้ดังตารางที่ 23

ประเภทสาธารณูปการ	จำนวนประชากร	จำนวนในปัจจุบัน (แห่ง)	รองรับได้ (คน)	จำนวนที่ต้องการเพิ่ม (แห่ง)	คิดเป็นจำนวน (ไร่)	รองรับได้ทั้งหมด (คน)
ห้างสรรพสินค้า	50,400	5	-	-	-	-
สวนหย่อม (0.5 ไร่)	50,400	1	125	21	42	52,500
สวนละอวกบ้าน (4 ไร่)	50,400	1	3,000	5	118	47,550
โรงเรียนอนุบาล	2,020	0	0	34	66.5	2,020
โรงเรียนประถมศึกษา (14 ไร่)	4,030	2	760	9	61	3,400
โรงเรียนมัธยมศึกษา	5,040	0	0	6	40	5,600
อุดมศึกษา	5,550	0	0	1	10	1,000 ขึ้นไป
สถานพยาบาล (12 ไร่)	50,400	1	41,000	1	2	50,000

ตารางที่ 23 แสดงสรุปจำนวนสาธารณูปการความสามารถในการรองรับ และการคาดการณ์จำนวนที่ต้องการเพิ่มในแต่ละประเภทสาธารณูปการ

จากตารางที่ 23 จะเห็นได้ว่า พื้นที่รอบสถานีตลาดบางใหญ่นั้น ยังต้องการต้องการสวนสาธารณะในระดับสวนละอวกบ้านและสวนหย่อม สถานศึกษาในทุกกระดับ และสถานพยาบาล เพื่อให้สามารถรองรับกับจำนวนประชากรในพื้นที่ได้ทั้งหมด

บทที่ 5

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาเรื่อง แนวทางการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ตามแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วง โดยใช้ทฤษฎีการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี (TOD) กรณีศึกษา สถานีเตาปูน สถานีศูนย์ราชการนนทบุรีและสถานีตลาดบางใหญ่ โดยสามารถแยกผลการศึกษาวิจัยออกมาได้ตามวัตถุประสงค์งานวิจัย ดังนี้

1. เพื่อศึกษาข้อมูลโครงการอสังหาริมทรัพย์แต่ละประเภทที่อยู่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า
2. เพื่อศึกษาขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ ที่อยู่รอบสถานีรถไฟฟ้า
3. เพื่อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รอบสถานีรถไฟฟ้าในอนาคต

โดยวัตถุประสงค์งานวิจัยข้อที่ 1 และ 2.1 นั้นได้นำเสนอผลการศึกษาในบทที่ 4 ข้อมูลกรณีศึกษาเรียบร้อยแล้ว ตามกรอบแนวคิดในบทที่ 3 (ภาพที่ 8 - 9 กรอบแนวความคิดในการศึกษา) ดังนั้น ในบทที่ 5 นี้จะศึกษาตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 2.2 และ 3 โดยเป็นการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม ที่สอบถามจากผู้พักอาศัยหรือผู้ซื้อโครงการที่เป็นกรณีศึกษา และการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการที่ดำเนินโครงการอยู่ในพื้นที่แล้ว และนำมาสรุปผลการวิเคราะห์ เพื่อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ตามแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วงในอนาคตในแต่ละสถานี

5.1 ผลการวิเคราะห์แนวทางการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รอบสถานีรถไฟฟ้าในอนาคตจากแบบสอบถาม

ผลการวิเคราะห์แนวทางการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รอบสถานีรถไฟฟ้าในอนาคต ในส่วนนี้ได้มาจากการสอบถามผู้พักอาศัยหรือผู้ซื้อโครงการ และจากการสังเกตการณ์ในโครงการกรณีศึกษา โดยใช้แบบสอบถาม ซึ่งในการวิเคราะห์นี้จะใช้วิธีบรรยายในการอธิบายถึงผลการศึกษา และแนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รอบสถานีรถไฟฟ้าในอนาคต โดยสามารถแบ่งออกได้ตามสถานีทั้ง 3 สถานี ดังนี้

1. สถานีเตาปูน

1.1 ผลการศึกษาข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม (ตามวัตถุประสงค์ที่ 2)

1.1.1 เพศ

จากผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 103 คน พบว่า มีเพศชายจำนวน 48 คน (คิดเป็นร้อยละ 47 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) และเพศหญิงจำนวน 55 คน (คิดเป็นร้อยละ 53 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ซึ่งจะเห็นรายละเอียดได้จากตารางที่ 24

เพศ	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ชาย	48	47
หญิง	55	53
รวม	103	100

ตารางที่ 24 แสดงความถี่และร้อยละของเพศในสถานีเตาปูน

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

โดยจากตารางที่ 24 ข้างต้น จะเห็นได้ว่า อัตราส่วนของผู้ที่อยู่อาศัยรอบสถานีเตาปูนนั้น เป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย

1.1.2 อายุ

จากผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 103 คน พบว่า มีช่วงอายุน้อยกว่า 25 ปี จำนวน 19 คน (คิดเป็นร้อยละ 18 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ช่วงอายุ 26 – 35 ปี จำนวน 46 คน (คิดเป็นร้อยละ 45 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ช่วงอายุ 36 – 45 ปี จำนวน 18 คน (คิดเป็นร้อยละ 18 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ช่วงอายุ 46 – 55 ปี จำนวน 10 คน (คิดเป็นร้อยละ 9 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ช่วงอายุ 56 – 65 ปี จำนวน 6 คน (คิดเป็นร้อยละ 6 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) และช่วงอายุมากกว่า 66 ปี จำนวน 4 คน (คิดเป็นร้อยละ 4 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ซึ่งจะเห็นรายละเอียดได้จากตารางที่ 25

อายุ	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยกว่า 25 ปี	19	18
26 - 35 ปี	46	45
36 - 45 ปี	18	18
46 - 55 ปี	10	9
56 - 65 ปี	6	6
มากกว่า 66 ปี	4	4
รวม	103	100

ตารางที่ 25 แสดงความถี่และร้อยละของอายุในสถานีเตาปูน

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

โดยจากตารางที่ 25 ข้างต้น จะเห็นได้ว่า ผู้ที่อยู่อาศัยรอบสถานีเตาปูนส่วนใหญ่จะมีอายุอยู่ในช่วง 26 - 35 ปี ซึ่งเป็นคนวัยทำงาน รองลงมาจะมีอายุอยู่ในช่วงน้อยกว่า 25 ปี ซึ่งเป็นคนวัยเรียนและกำลังเริ่มทำงาน แสดงให้เห็นว่า พื้นที่ศึกษาสถานีเตาปูนนั้นส่วนใหญ่เป็นกลุ่มคนวัยทำงาน

1.1.3 สถานภาพ

จากผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 103 คน พบว่า มีสถานภาพโสด จำนวน 61 คน (คิดเป็นร้อยละ 59 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) สถานภาพสมรส จำนวน 30 คน (คิดเป็นร้อยละ 29 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) และสถานภาพหย่าหรือแยกกันอยู่ จำนวน 12 คน (คิดเป็นร้อยละ 12 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ซึ่งจะเห็นรายละเอียดได้จากตารางที่ 26

สถานภาพ	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
โสด	61	59
สมรส	30	29
หย่า/แยกกันอยู่	12	12
รวม	103	100

ตารางที่ 26 แสดงความถี่และร้อยละของสถานภาพในสถานีเตาปูน

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

โดยจากตารางที่ 26 ข้างต้น จะเห็นได้ว่า ผู้ที่อยู่อาศัยรอบสถานีเตาปูนส่วนใหญ่จะมีสถานภาพโสด รองลงมาจะมีสถานภาพสมรส แสดงให้เห็นว่า พื้นที่ศึกษาสถานีเตาปูนนั้น ส่วนใหญ่เป็นคนโสด

1.1.4 จำนวนสมาชิกในครอบครัว

จากผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 103 คน พบว่า มีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 0 – 1 คน จำนวน 17 คน (คิดเป็นร้อยละ 16 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) มีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 2 – 3 คน จำนวน 45 คน (คิดเป็นร้อยละ 44 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) มีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 4 – 5 คน จำนวน 28 คน (คิดเป็นร้อยละ 27 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) และมีจำนวนสมาชิกในครอบครัวมากกว่า 6 คน จำนวน 13 คน (คิดเป็นร้อยละ 13 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ซึ่งจะเห็นรายละเอียดได้จากตารางที่ 27

จำนวนสมาชิกในครอบครัว	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
0 – 1 คน	17	16
2 – 3 คน	45	44
4 – 5 คน	28	27
มากกว่า 6 คน	13	13
รวม	103	100

ตารางที่ 27 แสดงความถี่และร้อยละของจำนวนสมาชิกในครอบครัวในสถานีเตาปูน

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

โดยจากตารางที่ 27 ข้างต้น จะเห็นได้ว่า ผู้ที่อยู่อาศัยรอบสถานีเตาปูนส่วนใหญ่จะมีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 2 - 3 คน รองลงมาจะมีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 4 - 5 คน แสดงให้เห็นว่า พื้นที่ศึกษาสถานีเตาปูนนั้น ส่วนใหญ่เป็นครอบครัวเดี่ยว ซึ่งมีจำนวนสมาชิกเพียง 2 – 3 คน เท่านั้น

1.1.5 ระดับการศึกษา

จากผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 103 คน พบว่า มีระดับการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี จำนวน 22 คน (คิดเป็นร้อยละ 21 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) มีระดับการศึกษาปริญญาตรี จำนวน 50 คน (คิดเป็นร้อยละ 49 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) และมีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 31 คน (คิดเป็นร้อยละ 30 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ซึ่งจะเห็นรายละเอียดได้จากตารางที่ 28

ระดับการศึกษา	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่าปริญญาตรี	22	21
ปริญญาตรี	50	49
สูงกว่าปริญญาตรี	31	30
รวม	103	100

ตารางที่ 28 แสดงความถี่และร้อยละของระดับการศึกษาในสถานีเตาปูน

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

โดยจากตารางที่ 28 ข้างต้น จะเห็นได้ว่า ผู้ที่อยู่อาศัยรอบสถานีเตาปูนส่วนใหญ่ มีระดับการศึกษาในระดับปริญญาตรี รองลงมาจะมีระดับการศึกษาในระดับสูงกว่าปริญญาตรี

1.1.6 รายได้ครอบครัวต่อเดือน

จากผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 103 คน พบว่า ผู้ที่มีรายได้น้อยกว่า 10,000 บาท มีจำนวน 6 คน (คิดเป็นร้อยละ 6 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ผู้ที่มีรายได้ 10,001 – 50,000 บาท มีจำนวน 41 คน (คิดเป็นร้อยละ 40 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ผู้ที่มีรายได้ 50,001 – 100,000 บาท มีจำนวน 25 คน (คิดเป็นร้อยละ 24 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ผู้ที่มีรายได้ 100,001 – 150,000 บาท มีจำนวน 13 คน (คิดเป็นร้อยละ 13 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ผู้ที่มีรายได้ 150,001 – 200,000 บาท มีจำนวน 8 คน (คิดเป็นร้อยละ 8 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) และผู้ที่มีรายได้มากกว่า 200,001 บาท มีจำนวน 10 คน (คิดเป็นร้อยละ 9 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ซึ่งจะเห็นรายละเอียดได้จากตารางที่ 29

รายได้ครอบครัวต่อเดือน	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยกว่า 10,000 บาท	6	6
10,001 – 50,000 บาท	41	40
50,001 – 100,000 บาท	25	24
100,001 – 150,000 บาท	13	13
150,001 – 200,000 บาท	8	8
มากกว่า 200,001 บาท	10	9
รวม	103	100

ตารางที่ 29 แสดงความถี่และร้อยละของรายได้ครอบครัวต่อเดือนในสถานีเตาปูน

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

โดยจากตารางที่ 29 ข้างต้น จะเห็นได้ว่า ผู้ที่อยู่อาศัยรอบสถานีเตาปูนส่วนใหญ่จะมีรายได้ครอบครัวต่อเดือนอยู่ในช่วง 10,001 – 50,000 บาท รองลงมาจะมีรายได้ครอบครัวต่อเดือนอยู่ในช่วง 50,001 – 100,000 บาท แสดงให้เห็นว่า พื้นที่ศึกษสถานีเตาปูนนั้นส่วนใหญ่เป็นกลุ่มคนที่มียาได้ปานกลาง

1.1.7 พาหนะที่มีในครอบครอง

จากผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 103 คน พบว่า ผู้ที่มีรถยนต์ในครอบครองมีจำนวน 76 คน (คิดเป็นร้อยละ 74 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ผู้ที่มีรถจักรยานยนต์ในครอบครอง มีจำนวน 29 คน (คิดเป็นร้อยละ 28 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) และผู้ที่ไม่มียานพาหนะในครอบครอง มีจำนวน 20 คน (คิดเป็นร้อยละ 19 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ซึ่งจะเห็นรายละเอียดได้จากตารางที่ 30

พาหนะที่มีในครอบครอง	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
รถยนต์	76	74
รถจักรยานยนต์	29	28
ไม่มียานพาหนะ	20	19

ตารางที่ 30 แสดงความถี่และร้อยละของพาหนะที่มีในครอบครองในสถานีเตาปูน

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

*หมายเหตุ : ตารางนี้สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

โดยจากตารางที่ 30 ข้างต้น จะเห็นได้ว่า ผู้ที่อยู่อาศัยรอบสถานีเตาปูนส่วนใหญ่จะมีรถยนต์ในครอบครอง โดยเฉลี่ยคนละ 1 คัน รองลงมาจะมีรถจักรยานยนต์ในครอบครอง โดยเฉลี่ยคนละ 1 คัน แสดงให้เห็นว่า พื้นที่ศึกษาสถานีเตาปูนนั้นส่วนใหญ่มีรถยนต์ส่วนบุคคลในครอบครองเฉลี่ย 1 คนต่อ 1 คัน

1.2 ผลการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางโดยทั่วไป (ตามวัตถุประสงค์ที่ 2)

1.2.1 รูปแบบการเดินทางที่ใช้เป็นประจำ

จากผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 103 คน พบว่า รูปแบบการเดินทางโดยใช้การเดินทางเท้า มีจำนวน 20 คน (คิดเป็นร้อยละ 19 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล มีจำนวน 21 คน (คิดเป็นร้อยละ 20 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล มีจำนวน 56 คน (คิดเป็นร้อยละ 54 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ใช้รถแท็กซี่หรือรถ 3 ล้อ มีจำนวน 26 คน (คิดเป็นร้อยละ 25 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ใช้รถโดยสารประจำทางสาธารณะ มีจำนวน 32 คน (คิดเป็นร้อยละ 31 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ใช้รถจักรยานยนต์รับจ้าง มีจำนวน 19 คน (คิดเป็นร้อยละ 19 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ใช้รถตู้โดยสารประจำทางสาธารณะ มีจำนวน 9 คน (คิดเป็นร้อยละ 9 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ใช้รถจักรยาน มีจำนวน 6 คน (คิดเป็นร้อยละ 6 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) และใช้รถสองแถวหรือรถกระบี่ มีจำนวน 4 คน (คิดเป็นร้อยละ 4 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) โดยจะเห็นรายละเอียดได้จากตารางที่ 31

รูปแบบการเดินทางที่ใช้เป็นประจำ	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เดินเท้า	20	19
รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล	21	20
รถยนต์ส่วนบุคคล	56	54
รถแท็กซี่/รถ 3 ล้อ (ตุ๊กๆ)	26	25
รถโดยสารประจำทางสาธารณะ	32	31
รถจักรยานยนต์รับจ้าง	19	19
รถตู้โดยสารประจำทางสาธารณะ	9	9
รถจักรยาน	6	6
รถสองแถว/รถกระบี่	4	4

ตารางที่ 31 แสดงความถี่และร้อยละของรูปแบบการเดินทางที่ใช้เป็นประจำในสถานี่เตาปูน

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

* หมายเหตุ : ตารางนี้สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

โดยจากตารางที่ 31 ข้างต้น จะเห็นได้ว่า ผู้ที่อยู่อาศัยรอบสถานี่เตาปูน ส่วนใหญ่จะเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล รองลงมาจะใช้รถโดยสารประจำทางสาธารณะ แสดงให้เห็นว่า พื้นที่ศึกษาสถานี่เตาปูนส่วนใหญ่นั้นใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทาง

1.2.2 ความถี่ในแต่ละวัตถุประสงค์การเดินทาง

จากผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 103 คน พบว่า ความถี่ในการเดินทางไปทำงาน ส่วนใหญ่จะใช้ 5 - 6 วันต่อสัปดาห์ ส่วนการเดินทางไปเรียนหนังสือและไปส่งลูกหรือคนรู้จักนั้น ไม่เคยใช้เลย การเดินทางไปซื้อของหรือซื้อปิ้งนั้นส่วนใหญ่จะใช้ 1 - 2 วันต่อสัปดาห์ และการเดินทางไปทำธุระส่วนตัวส่วนใหญ่จะเดินทางนานๆ ครั้ง โดยจะเห็นรายละเอียดได้จากตารางที่ 32

วัตถุประสงค์	ความถี่ในการเดินทางต่อ 1 สัปดาห์					
	ไม่เคยใช้	นานๆ ครั้ง	1 - 2 วัน	3 - 4 วัน	5 - 6 วัน	ทุกวัน
ไปทำงาน	13	4	3	6	42	35
ไปเรียนหนังสือ	67	4	6	7	11	8
ไปส่งลูกหรือคนรู้จัก	51	27	13	2	7	3
ไปซื้อของ/ซื้อปิ้ง	1	21	46	17	8	10
ไปทำธุระส่วนตัว	3	34	29	17	8	12

ตารางที่ 32 แสดงความถี่และร้อยละของความถี่ในแต่ละวัตถุประสงค์การเดินทางในสถานีเตาปูน

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

โดยจากตารางที่ 32 ข้างต้น จะเห็นได้ว่า ผู้ที่อยู่อาศัยรอบสถานีเตาปูน ส่วนใหญ่จะเดินทางไปทำงาน 5 - 6 วันต่อสัปดาห์ รองลงมาจะเดินทางไปซื้อของหรือซื้อปิ้งนั้นส่วนใหญ่จะใช้ 1 - 2 วันต่อสัปดาห์ และเดินทางไปทำธุระส่วนตัวส่วนใหญ่จะเดินทางนานๆ ครั้ง

- 1.3 ผลการศึกษาขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ ที่อยู่รอบสถานีรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ตามวัตถุประสงค์ที่ 2)

1.3.1 ระยะห่างระหว่างบ้านไปถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ

สิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการ	ระยะทาง			ระยะเวลา	
	น้อยกว่า 1 กม.	1 - 5 กม.	มากกว่า 5 กม.	น้อยกว่า 1 ชม.	เกิน 1 ชม.
ที่ทำงาน	17	33	56	73	33
ห้างสรรพสินค้า	14	61	31	84	22
โรงเรียน	28	42	36	64	42
โรงพยาบาล	23	50	33	74	32
สวนสาธารณะ	22	52	32	75	31

ตารางที่ 33 แสดงระยะห่างระหว่างบ้านไปถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการใน

สถานีเตาปูน

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

โดยจากตารางที่ 33 ข้างต้น จะเห็นได้ว่า ผู้ที่อยู่อาศัยรอบสถานีเตาปูน ส่วนใหญ่เดินทางมากกว่า 5 กิโลเมตรเพื่อไปทำงาน แต่ใช้เวลาน้อยกว่า 1 ชั่วโมงในการเดินทาง การเดินทางไปห้างสรรพสินค้ามีระยะทางประมาณ 1 - 5 กิโลเมตร และใช้เวลาน้อยกว่า 1 ชั่วโมงในการเดินทาง

ทาง การเดินทางไปโรงเรียนมีระยะทางประมาณ 1 - 5 กิโลเมตร แต่ใช้เวลาน้อยกว่า 1 ชั่วโมงในการเดินทาง การเดินทางไปโรงพยาบาลมีระยะทางประมาณ 1 - 5 กิโลเมตร และใช้เวลาน้อยกว่า 1 ชั่วโมงในการเดินทาง และการเดินทางไปสวนสาธารณะมีระยะทางประมาณ 1 - 5 กิโลเมตร และใช้เวลาน้อยกว่า 1 ชั่วโมงในการเดินทาง แสดงให้เห็นว่า พื้นที่ศึกษานี้อาจมีขนาดใหญ่ขึ้นส่วนใหญ่ใช้เวลาในการเดินทางไม่เกิน 1 ชั่วโมง แต่ระยะทางที่เดินทางไปทำงานนั้นมีระยะทางที่มากกว่า 5 กิโลเมตร

1.3.2 ความเพียงพอของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ ต่อความต้องการของผู้พักอาศัยในพื้นที่ศึกษา

สิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการ	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	
	เพียงพอ	ไม่เพียงพอ
ที่ทำงาน	72	31
ห้างสรรพสินค้า	75	28
โรงเรียน	62	41
โรงพยาบาล	66	37
สวนสาธารณะ	61	42

ตารางที่ 34 แสดงความเพียงพอของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการในสถานีเตาปูน

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

โดยจากตารางที่ 34 ข้างต้น จะเห็นได้ว่า ผู้ที่อยู่อาศัยรอบสถานีเตาปูน ส่วนใหญ่เห็นว่า มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพียงพอต่อความต้องการพอสมควร

1.4 ผลการศึกษาแนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รอบสถานีเตาปูนตามแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วงในอนาคต (ตามวัตถุประสงค์ที่ 3)

1.4.1 การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในอนาคต

ประเภทอสังหาริมทรัพย์	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. ที่อยู่อาศัย	68	66
• บ้านเดี่ยว	36	35
• ทาวน์เฮ้าส์	21	20
• คอนโดมิเนียม	23	22
2. ห้างสรรพสินค้า	58	56
• ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่	36	35
• ห้างสรรพสินค้าขนาดเล็ก (Community Mall)	24	23
3. โรงเรียน	59	57
• โรงเรียนอนุบาล	17	17
• โรงเรียนประถมศึกษา	13	13
• โรงเรียนมัธยมศึกษา	23	22
• วิทยาลัย/มหาวิทยาลัย/โรงเรียนเฉพาะทาง	24	23
4. โรงพยาบาล	55	53
• โรงพยาบาลรัฐบาล	37	36
• โรงพยาบาลเอกชน	22	21
5. สวนสาธารณะ	84	82
• สวนสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ	64	62
• สวนสำหรับออกกำลังกาย	55	53
6. อาคารสำนักงาน	5	5
7. อื่นๆ : ไม่เพิ่ม	9	9

ตารางที่ 35 แสดงแนวทางการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในอนาคตในสถานีเตาปูน

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

*หมายเหตุ : ตารางนี้สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

โดยจากตารางที่ 35 ข้างต้น จะเห็นได้ว่า ผู้ที่อยู่อาศัยรอบสถานีเตาปูน ส่วนใหญ่เห็นว่า แนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รอบสถานีเตาปูนตามแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วงในอนาคตนั้น ต้องการสวนสาธารณะ ทั้งประเภทสวนสำหรับพักผ่อนหย่อนใจและสวนสำหรับออกกำลังกายตามลำดับ และต้องการที่อยู่อาศัย ประเภทบ้านเดี่ยว คอนโดมิเนียมและทาวน์เฮ้าส์ตามลำดับอีกด้วย

2. สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี

2.1 ผลการศึกษาข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม (ตามวัตถุประสงค์ที่ 2)

2.1.1 เพศ

จากผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 148 คน พบว่า มีเพศชายจำนวน 61 คน (คิดเป็นร้อยละ 41 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) และเพศหญิงจำนวน 87 คน (คิดเป็นร้อยละ 59 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ซึ่งจะเห็นรายละเอียดได้จากตารางที่ 36

เพศ	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ชาย	61	41
หญิง	87	59
รวม	148	100

ตารางที่ 36 แสดงความถี่และร้อยละของเพศในสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

โดยจากตารางที่ 36 ข้างต้น จะเห็นได้ว่า อัตราส่วนของผู้ที่อยู่อาศัยรอบสถานี ศูนย์ราชการนนทบุรีนั้น เป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย

2.1.2 อายุ

จากผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 148 คน พบว่า มีช่วงอายุน้อยกว่า 25 ปี จำนวน 27 คน (คิดเป็นร้อยละ 18 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ช่วงอายุ 26 – 35 ปี จำนวน 58 คน (คิดเป็นร้อยละ 39 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ช่วงอายุ 36 – 45 ปี จำนวน 34 คน (คิดเป็นร้อยละ 23 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ช่วงอายุ 46 – 55 ปี จำนวน 15 คน (คิดเป็นร้อยละ 10 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ช่วงอายุ 56 – 65 ปี จำนวน 8 คน (คิดเป็นร้อยละ 6 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) และช่วงอายุมากกว่า 66 ปี จำนวน 6 คน (คิดเป็นร้อยละ 4 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ซึ่งจะเห็นรายละเอียดได้จากตารางที่ 37

อายุ	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยกว่า 25 ปี	27	18
26 – 35 ปี	58	39
36 – 45 ปี	34	23
46 – 55 ปี	15	10
56 – 65 ปี	8	6
มากกว่า 66 ปี	6	4
รวม	148	100

ตารางที่ 37 แสดงความถี่และร้อยละของอายุในสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

โดยจากตารางที่ 37 ข้างต้น จะเห็นได้ว่า ผู้ที่อยู่อาศัยรอบสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี ส่วนใหญ่จะมีอายุอยู่ในช่วง 26 – 35 ปี ซึ่งเป็นวัยทำงาน รองลงมาจะมีอายุอยู่ในช่วง 36-45 ปี ซึ่งเป็นวัยทำงาน แสดงให้เห็นว่า พื้นที่ศึกษาสถานีศูนย์ราชการนนทบุรีนั้นส่วนใหญ่เป็นกลุ่มคนวัยทำงาน

2.1.3 สถานภาพ

จากผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 148 คน พบว่า มีสถานภาพโสด จำนวน 91 คน (คิดเป็นร้อยละ 62 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) สถานภาพสมรส จำนวน 42 คน (คิดเป็นร้อยละ 28 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) และสถานภาพหย่าหรือแยกกันอยู่ จำนวน 15 คน (คิดเป็นร้อยละ 10 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ซึ่งจะเห็นรายละเอียดได้จากตารางที่ 38

สถานภาพ	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
โสด	91	62
สมรส	42	28
หย่า/แยกกันอยู่	15	10
รวม	148	100

ตารางที่ 38 แสดงความถี่และร้อยละของสถานภาพในสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

โดยจากตารางที่ 38 ข้างต้น จะเห็นได้ว่า ผู้ที่อยู่อาศัยรอบสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี ส่วนใหญ่จะมีสถานภาพโสด รองลงมาจะมีสถานภาพสมรสแล้ว แสดงให้เห็นว่า พื้นที่ศึกษาสถานีศูนย์ราชการนนทบุรีนั้น ส่วนใหญ่เป็นคนโสด

2.1.4 จำนวนสมาชิกในครอบครัว

จากผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 148 คน พบว่า มีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 0 – 1 คน จำนวน 22 คน (คิดเป็นร้อยละ 15 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) มีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 2 – 3 คน จำนวน 71 คน (คิดเป็นร้อยละ 48 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) มีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 4 – 5 คน จำนวน 42 คน (คิดเป็นร้อยละ 28 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) และมีจำนวนสมาชิกในครอบครัวมากกว่า 6 คน จำนวน 13 คน (คิดเป็นร้อยละ 9 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ซึ่งจะเห็นรายละเอียดได้จากตารางที่ 39

จำนวนสมาชิกในครอบครัว	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
0 – 1 คน	22	15
2 – 3 คน	71	48
4 – 5 คน	42	28
มากกว่า 6 คน	13	9
รวม	148	100

ตารางที่ 39 แสดงความถี่และร้อยละของจำนวนสมาชิกในครอบครัวในสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

โดยจากตารางที่ 39 ข้างต้น จะเห็นได้ว่า ผู้ที่อยู่อาศัยรอบสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี ส่วนใหญ่จะมีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 2 - 3 คน รองลงมาจะมีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 4 - 5 คน แสดงให้เห็นว่า พื้นที่ศึกษาสถานีศูนย์ราชการนนทบุรีนั้น เป็นครอบครัวเดี่ยว โดยมีจำนวนสมาชิกในครอบครัวส่วนใหญ่เพียง 2 – 3 คนเท่านั้น

2.1.5 ระดับการศึกษา

จากผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 148 คน พบว่า มีระดับการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรีจำนวน 31 คน (คิดเป็นร้อยละ 21 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) มีระดับการศึกษาปริญญาตรี จำนวน

88 คน (คิดเป็นร้อยละ 60 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) และมีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 29 คน (คิดเป็นร้อยละ 19 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ซึ่งจะเห็นรายละเอียดได้จากตารางที่ 40

ระดับการศึกษา	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่าปริญญาตรี	31	21
ปริญญาตรี	88	60
สูงกว่าปริญญาตรี	29	19
รวม	148	100

ตารางที่ 40 แสดงความถี่และร้อยละของระดับการศึกษาในสถานีสุนัขราชการนนทบุรี

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

โดยจากตารางที่ 40 ข้างต้น จะเห็นได้ว่า ผู้ที่อยู่อาศัยรอบสถานีสุนัขราชการนนทบุรี ส่วนใหญ่มีการศึกษาในระดับปริญญาตรี รองลงมาที่มีการศึกษาในระดับต่ำกว่าปริญญาตรี

2.1.6 รายได้ครอบครัวต่อเดือน

จากผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 148 คน พบว่า ผู้ที่มีรายได้น้อยกว่า 10,000 บาท มีจำนวน 7 คน (คิดเป็นร้อยละ 5 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ผู้ที่มีรายได้ 10,001 – 50,000 บาท มีจำนวน 66 คน (คิดเป็นร้อยละ 45 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ผู้ที่มีรายได้ 50,001 – 100,000 บาท มีจำนวน 38 คน (คิดเป็นร้อยละ 26 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ผู้ที่มีรายได้ 100,001 – 150,000 บาท มีจำนวน 14 คน (คิดเป็นร้อยละ 9 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ผู้ที่มีรายได้ 150,001 – 200,000 บาท มีจำนวน 10 คน (คิดเป็นร้อยละ 7 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) และผู้ที่มีรายได้มากกว่า 200,001 บาท มีจำนวน 13 คน (คิดเป็นร้อยละ 8 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ซึ่งจะเห็นรายละเอียดได้จากตารางที่

รายได้ครอบครัวต่อเดือน	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยกว่า 10,000 บาท	7	5
10,001 – 50,000 บาท	66	45
50,001 – 100,000 บาท	38	26
100,001 – 150,000 บาท	14	9
150,001 – 200,000 บาท	10	7
มากกว่า 200,001 บาท	13	8
รวม	148	100

ตารางที่ 41 แสดงความถี่และร้อยละของรายได้ครอบครัวต่อเดือนในสถานีสุนัยราชการนทบุรี

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

โดยจากตารางที่ 41 ข้างต้น จะเห็นได้ว่า ผู้ที่อยู่อาศัยรอบสถานีสุนัยราชการนทบุรี ส่วนใหญ่จะมีรายได้ครอบครัวต่อเดือนอยู่ในช่วง 10,001 – 50,000 บาท รองลงมาจะมีรายได้ครอบครัวต่อเดือนอยู่ในช่วง 50,001 – 100,000 บาท แสดงให้เห็นว่า พื้นที่ศึกษสถานีสุนัยราชการนทบุรีนั้นส่วนใหญ่เป็นกลุ่มคนที่มีรายได้ปานกลาง

2.1.7 พาหนะที่มีในครอบครอง

จากผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 148 คน พบว่า ผู้ที่มีรถยนต์ในครอบครองมีจำนวน 103 คน (คิดเป็นร้อยละ 70 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ผู้ที่มีรถจักรยานยนต์ในครอบครอง มีจำนวน 47 คน (คิดเป็นร้อยละ 32 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) และผู้ที่ไม่มียานพาหนะในครอบครอง มีจำนวน 25 คน (คิดเป็นร้อยละ 17 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ซึ่งจะเห็นรายละเอียดได้จากตารางที่ 42

พาหนะที่มีในครอบครอง	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
รถยนต์	103	70
รถจักรยานยนต์	47	32
ไม่มีพาหนะ	25	17

ตารางที่ 42 แสดงความถี่และร้อยละของพาหนะที่มีในครอบครองในสถานีสุนัยราชการนทบุรี

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

*หมายเหตุ : ตารางนี้สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

โดยจากตารางที่ 42 ข้างต้น จะเห็นได้ว่า ผู้ที่อยู่อาศัยรอบสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี ส่วนใหญ่จะมีรถยนต์ในครอบครอง โดยเฉลี่ยคนละ 1 คัน รองลงมาจะมีรถจักรยานยนต์ในครอบครอง โดยเฉลี่ยคนละ 1 คัน แสดงให้เห็นว่า พื้นที่ศึกษาสถานีศูนย์ราชการนนทบุรีนั้นส่วนใหญ่มีรถยนต์ส่วนบุคคลในครอบครองเฉลี่ย 1 คนต่อ 1 คัน

2.2 ผลการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางโดยทั่วไป (ตามวัตถุประสงค์ที่ 2)

2.2.1 รูปแบบการเดินทางที่ใช้เป็นประจำ

จากผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 148 คน พบว่า รูปแบบการเดินทางโดยใช้การเดินทางเท้า มีจำนวน 32 คน (คิดเป็นร้อยละ 22 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล มีจำนวน 28 คน (คิดเป็นร้อยละ 19 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล มีจำนวน 89 คน (คิดเป็นร้อยละ 60 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ใช้รถแท็กซี่หรือรถ 3 ล้อ มีจำนวน 38 คน (คิดเป็นร้อยละ 26 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ใช้รถโดยสารประจำทางสาธารณะ มีจำนวน 38 คน (คิดเป็นร้อยละ 26 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ใช้รถจักรยานยนต์รับจ้าง มีจำนวน 19 คน (คิดเป็นร้อยละ 13 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ใช้รถตู้โดยสารประจำทางสาธารณะ มีจำนวน 34 คน (คิดเป็นร้อยละ 23 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ใช้รถจักรยาน มีจำนวน 5 คน (คิดเป็นร้อยละ 3 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) และใช้รถสองแถวหรือรถกระบี่ มีจำนวน 11 คน (คิดเป็นร้อยละ 7 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) โดยจะเห็นรายละเอียดได้จากตารางที่ 43

รูปแบบการเดินทางที่ใช้เป็นประจำ	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เดินเท้า	32	22
รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล	28	19
รถยนต์ส่วนบุคคล	89	60
รถแท็กซี่/รถ 3 ล้อ (ตุ๊กๆ)	38	26
รถโดยสารประจำทางสาธารณะ	38	26
รถจักรยานยนต์รับจ้าง	19	13
รถตู้โดยสารประจำทางสาธารณะ	34	23
รถจักรยาน	5	3
รถสองแถว/รถกระบะป้อ	11	7

ตารางที่ 43 แสดงความถี่และร้อยละของรูปแบบการเดินทางที่ใช้เป็นประจำใน

สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

* หมายเหตุ : ตารางนี้สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

โดยจากตารางที่ 43 ข้างต้น จะเห็นได้ว่า ผู้ที่อยู่อาศัยรอบสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี ส่วนใหญ่จะเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล รองลงมาจะใช้รถแท็กซี่/รถ 3 ล้อ (ตุ๊กๆ) และรถโดยสารประจำทางสาธารณะ แสดงให้เห็นว่า พื้นที่ศึกษาสถานีศูนย์ราชการนนทบุรีส่วนใหญ่ ยังใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทาง มากกว่ารถสาธารณะ

2.2.2 ความถี่ในแต่ละวัตถุประสงค์การเดินทาง

จากผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 148 คน พบว่า ความถี่ในการเดินทางไปทำงาน ส่วนใหญ่จะใช้ 5 - 6 วันต่อสัปดาห์ ส่วนการเดินทางไปเรียนหนังสือและไปส่งลูกหรือคนรู้จักนั้น ไม่เคยใช้เลย การเดินทางไปซื้อของหรือซื้อปิ้งนั้นส่วนใหญ่จะใช้ 1 - 2 วันต่อสัปดาห์ และการเดินทางไปทำธุระส่วนตัว ส่วนใหญ่จะเดินทาง 1 - 2 วันต่อสัปดาห์ โดยจะเห็นรายละเอียดได้จากตารางที่ 44

วัตถุประสงค์	ความถี่ในการเดินทางต่อ 1 สัปดาห์					
	ไม่เคยใช้	นานๆ ครั้ง	1 - 2 วัน	3 - 4 วัน	5 - 6 วัน	ทุกวัน
ไปทำงาน	23	4	2	9	63	47
ไปเรียนหนังสือ	86	12	17	6	21	6
ไปส่งลูกหรือคนรู้จัก	58	36	5	11	28	10
ไปซื้อของ/ซื้อปิ้ง	0	41	48	25	12	22
ไปทำธุระส่วนตัว	5	34	39	42	11	17

ตารางที่ 44 แสดงความถี่และร้อยละของความถี่ในแต่ละวัตถุประสงค์การเดินทางใน

สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

2.3 ผลการศึกษาขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ ที่อยู่รอบสถานีรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ตามวัตถุประสงค์ที่ 2)

2.3.1 ระยะห่างระหว่างบ้านไปถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ

สิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการ	ระยะทาง			ระยะเวลา	
	น้อยกว่า 1 กม.	1 - 5 กม.	มากกว่า 5 กม.	น้อยกว่า 1 ชม.	เกิน 1 ชม.
ที่ทำงาน	24	34	40	69	28
ห้างสรรพสินค้า	28	47	33	86	19
โรงเรียน	20	32	27	56	22
โรงพยาบาล	21	48	34	77	21
สวนสาธารณะ	32	32	27	67	18

ตารางที่ 45 แสดงระยะห่างระหว่างบ้านไปถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการใน

สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

โดยจากตารางที่ 45 ข้างต้น จะเห็นได้ว่า ผู้ที่อยู่อาศัยรอบสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี ส่วนใหญ่เดินทางมากกว่า 5 กิโลเมตรเพื่อไปทำงาน แต่ใช้เวลาน้อยกว่า 1 ชั่วโมงในการเดินทาง การเดินทางไปห้างสรรพสินค้ามีระยะทาง 1 - 5 กิโลเมตร และใช้เวลาน้อยกว่า 1 ชั่วโมง ในการเดินทาง การเดินทางไปโรงเรียนมีระยะทางประมาณ 1 - 5 กิโลเมตรในการเดินทาง แต่ใช้เวลาน้อยกว่า 1 ชั่วโมงในการเดินทาง การเดินทางไปโรงพยาบาลมีระยะทาง ประมาณ 1 - 5 กิโลเมตร และใช้

เวลาน้อยกว่า 1 ชั่วโมงในการเดินทาง และการเดินทางไปสวนสาธารณะมีระยะทางประมาณ 0 - 5 กิโลเมตร และใช้นเวลาน้อยกว่า 1 ชั่วโมงในการเดินทาง แสดงให้เห็นว่า พื้นที่ศึกษาศถานีศูนย์ ราชการนนทบุรีนั้นส่วนใหญ่ใช้เวลาในการเดินทางไม่เกิน 1 ชั่วโมง และระยะทางที่เดินทางไปทำงาน มีระยะทางที่มากกว่า 5 กิโลเมตร แต่สวนสาธารณะมีระยะทางที่ใกล้กว่าสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ คือ 0 - 5 กิโลเมตร

2.3.2 ความเพียงพอของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ ต่อความต้องการของผู้พักอาศัยในพื้นที่ศึกษา

สิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการ	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	
	เพียงพอ	ไม่เพียงพอ
ที่ทำงาน	84	64
ห้างสรรพสินค้า	109	39
โรงเรียน	77	71
โรงพยาบาล	85	63
สวนสาธารณะ	81	67

ตารางที่ 46 แสดงความเพียงพอของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการใน

สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

โดยจากตารางที่ 46 ข้างต้น จะเห็นได้ว่า ผู้ที่อยู่อาศัยรอบสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี ส่วนใหญ่เห็นว่า สิ่งอำนวยความสะดวกส่วนใหญ่มีเพียงพอต่อความต้องการ

2.4 ผลการศึกษาแนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รอบสถานีศูนย์ราชการนนทบุรีตามแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วงในอนาคต (ตามวัตถุประสงค์ที่ 3)

2.4.1 การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในอนาคต

ประเภทอสังหาริมทรัพย์	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. ที่อยู่อาศัย	102	69
• บ้านเดี่ยว	48	32
• ทาวน์เฮ้าส์	21	14
• คอนโดมิเนียม	43	29
2. ห้างสรรพสินค้า	87	59
• ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่	50	34
• ห้างสรรพสินค้าขนาดเล็ก (Community Mall)	44	29
3. โรงเรียน	84	57
• โรงเรียนอนุบาล	19	13
• โรงเรียนประถมศึกษา	16	11
• โรงเรียนมัธยมศึกษา	34	23
• วิทยาลัย/มหาวิทยาลัย/โรงเรียนเฉพาะทาง	49	33
4. โรงพยาบาล	82	55
• โรงพยาบาลรัฐบาล	59	40
• โรงพยาบาลเอกชน	31	21
5. สวนสาธารณะ	127	86
• สวนสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ	83	56
• สวนสำหรับออกกำลังกาย	92	62
6. อาคารสำนักงาน	11	7
7. อื่นๆ : ไม่เพิ่ม	20	14

ตารางที่ 47 แสดงแนวทางการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในอนาคตในสถานีสุนัขราชการนนทบุรี

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

*หมายเหตุ : ตารางนี้สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

โดยจากตารางที่ 47 ข้างต้น จะเห็นได้ว่า ผู้ที่อยู่อาศัยรอบสถานีศูนย์ราชการนนทบุรีส่วนใหญ่เห็นว่า แนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รอบสถานีศูนย์ราชการนนทบุรีตามแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วงในอนาคตนั้น ต้องการสวนสาธารณะ ทั้งสำหรับออกกำลังกายและสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ ตามลำดับ และรองลงมาต้องการที่อยู่อาศัย ประเภทบ้านเดี่ยว คอนโดมิเนียม ทาวน์เฮ้าส์ตามลำดับ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ที่พักอาศัยในบริเวณดังกล่าว

3. สถานีตลาดบางใหญ่

3.1 ผลการศึกษาข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม (ตามวัตถุประสงค์ที่ 2)

3.1.1 เพศ

จากผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 149 คน พบว่า มีเพศชายจำนวน 55 คน (คิดเป็นร้อยละ 37 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) และเพศหญิงจำนวน 94 คน (คิดเป็นร้อยละ 63 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ซึ่งจะเห็นรายละเอียดได้จากตารางที่ 48

เพศ	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ชาย	55	37
หญิง	94	63
รวม	149	100

ตารางที่ 48 แสดงความถี่และร้อยละของเพศในสถานีตลาดบางใหญ่

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

โดยจากตารางที่ 48 ข้างต้น จะเห็นได้ว่า อัตราส่วนของผู้ที่อยู่อาศัยรอบสถานีตลาดบางใหญ่นั้น เป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย

3.1.2 อายุ

จากผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 149 คน พบว่า มีช่วงอายุน้อยกว่า 25 ปี จำนวน 36 คน (คิดเป็นร้อยละ 24 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ช่วงอายุ 26 – 35 ปี จำนวน 56 คน (คิดเป็นร้อยละ 38 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ช่วงอายุ 36 – 45 ปี จำนวน 30 คน (คิดเป็นร้อยละ 20 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ช่วงอายุ 46 – 55 ปี จำนวน 18 คน (คิดเป็นร้อยละ 12 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ช่วงอายุ 56 – 65 ปี จำนวน 9 คน (คิดเป็นร้อยละ 6 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) และช่วงอายุมากกว่า 66 ปี จำนวน 0 คน (คิดเป็นร้อยละ 0 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ซึ่งจะเห็นรายละเอียดได้จากตารางที่ 49

อายุ	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยกว่า 25 ปี	36	24
26 - 35 ปี	56	38
36 - 45 ปี	30	20
46 - 55 ปี	18	12
56 - 65 ปี	9	6
มากกว่า 66 ปี	0	0
รวม	149	100

ตารางที่ 49 แสดงความถี่และร้อยละของอายุในสถานีนิตลาดบางใหญ่

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

โดยจากตารางที่ 49 ข้างต้น จะเห็นได้ว่า ผู้ที่อยู่อาศัยรอบสถานีนิตลาดบางใหญ่ ส่วนใหญ่จะมีอายุอยู่ในช่วง 26 - 35 ปี ซึ่งเป็นคนวัยทำงาน รองลงมาจะมีอายุอยู่ในช่วงน้อยกว่า 25 ปี ซึ่งเป็นเด็กนักเรียน นักศึกษาหรือเริ่มทำงานแล้ว แสดงให้เห็นว่า พื้นที่ศึกษสถานีนิตลาดบางใหญ่ นั้นส่วนใหญ่เป็นกลุ่มวัยวัยทำงานและวัยเรียนมากกว่ากลุ่มผู้สูงอายุ

3.1.3 สถานภาพ

จากผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 149 คน พบว่า มีสถานภาพโสด จำนวน 86 คน (คิดเป็นร้อยละ 58 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) สถานภาพสมรส จำนวน 49 คน (คิดเป็นร้อยละ 33 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) และสถานภาพหย่าหรือแยกกันอยู่ จำนวน 14 คน (คิดเป็นร้อยละ 9 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ซึ่งจะเห็นรายละเอียดได้จากตารางที่ 50

สถานภาพ	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
โสด	86	58
สมรส	49	33
หย่า/แยกกันอยู่	14	9
รวม	149	100

ตารางที่ 50 แสดงความถี่และร้อยละของสถานภาพในสถานีนิตลาดบางใหญ่

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

โดยจากตารางที่ 50 ข้างต้น จะเห็นได้ว่า ผู้ที่อยู่อาศัยรอบสถานีตลาดบางใหญ่ ส่วนใหญ่จะมีสถานภาพโสด รองลงมาจะมีสถานภาพสมรสแล้ว แสดงให้เห็นว่า พื้นที่ศึกษาสถานี ตลาดบางใหญ่นั้น ส่วนใหญ่เป็นคนโสด

3.1.4 จำนวนสมาชิกในครอบครัว

จากผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 149 คน พบว่า มีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 0 – 1 คน จำนวน 32 คน (คิดเป็นร้อยละ 22 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) มีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 2 – 3 คน จำนวน 76 คน (คิดเป็นร้อยละ 51 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) มีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 4 – 5 คน จำนวน 31 คน (คิดเป็นร้อยละ 20 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) และมีจำนวนสมาชิกในครอบครัวมากกว่า 6 คน จำนวน 10 คน (คิดเป็นร้อยละ 7 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ซึ่งจะเห็นรายละเอียด ได้จากตารางที่ 51

จำนวนสมาชิกในครอบครัว	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
0 – 1 คน	32	22
2 – 3 คน	76	51
4 – 5 คน	31	20
มากกว่า 6 คน	10	7
รวม	149	100

ตารางที่ 51 แสดงความถี่และร้อยละของจำนวนสมาชิกในครอบครัวในสถานีตลาดบางใหญ่

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

โดยจากตารางที่ 51 ข้างต้น จะเห็นได้ว่า ผู้ที่อยู่อาศัยรอบสถานีตลาดบางใหญ่ ส่วนใหญ่จะมีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 2 – 3 คน รองลงมาจะมีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 0 – 1 คน แสดงให้เห็นว่า พื้นที่ศึกษาสถานีตลาดบางใหญ่นั้น มีลักษณะครอบครัวเป็นครอบครัวเดี่ยว โดยมีจำนวนสมาชิกในครอบครัวส่วนใหญ่เพียง 2 – 3 คนเท่านั้น

3.1.5 ระดับการศึกษา

จากผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 149 คน พบว่า มีระดับการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี จำนวน 46 คน (คิดเป็นร้อยละ 31 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) มีระดับการศึกษาปริญญาตรี จำนวน 86 คน (คิดเป็นร้อยละ 58 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) และมีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 17 คน (คิดเป็นร้อยละ 11 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ซึ่งจะเห็นรายละเอียดได้จากตารางที่ 52

ระดับการศึกษา	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่าปริญญาตรี	46	31
ปริญญาตรี	86	58
สูงกว่าปริญญาตรี	17	11
รวม	149	100

ตารางที่ 52 แสดงความถี่และร้อยละของระดับการศึกษาในสถานีสตลาดบางใหญ่

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

โดยจากตารางที่ 52 ข้างต้น จะเห็นได้ว่า ผู้ที่อยู่อาศัยรอบสถานีสตลาดบางใหญ่ ส่วนใหญ่มีการศึกษาในระดับปริญญาตรี รองลงมาจะมีการศึกษาในระดับต่ำกว่าปริญญาตรี

3.1.6 รายได้ครอบครัวต่อเดือน

จากผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 149 คน พบว่า ผู้ที่มีรายได้น้อยกว่า 10,000 บาท มีจำนวน 20 คน (คิดเป็นร้อยละ 14 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ผู้ที่มีรายได้ 10,001 – 50,000 บาท มีจำนวน 80 คน (คิดเป็นร้อยละ 54 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ผู้ที่มีรายได้ 50,001 – 100,000 บาท มีจำนวน 24 คน (คิดเป็นร้อยละ 16 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ผู้ที่มีรายได้ 100,001 – 150,000 บาท มีจำนวน 11 คน (คิดเป็นร้อยละ 7 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ผู้ที่มีรายได้ 150,001 – 200,000 บาท มีจำนวน 5 คน (คิดเป็นร้อยละ 3 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) และผู้ที่มีรายได้มากกว่า 200,001 บาท มีจำนวน 9 คน (คิดเป็นร้อยละ 6 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ซึ่งจะเห็นรายละเอียดได้จากตารางที่ 53

รายได้ครอบครัวต่อเดือน	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยกว่า 10,000 บาท	20	14
10,001 – 50,000 บาท	80	54
50,001 – 100,000 บาท	24	16
100,001 – 150,000 บาท	11	7
150,001 – 200,000 บาท	5	3
มากกว่า 200,001 บาท	9	6
รวม	149	100

ตารางที่ 53 แสดงความถี่และร้อยละของรายได้ครอบครัวต่อเดือนในสถานีตลาดบางใหญ่

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

โดยจากตารางที่ 53 ข้างต้น จะเห็นได้ว่า ผู้ที่อยู่อาศัยรอบสถานีตลาดบางใหญ่ ส่วนใหญ่จะมีรายได้ครอบครัวต่อเดือนอยู่ในช่วง 10,001 – 50,000 บาท รองลงมาจะมีรายได้ครอบครัวต่อเดือนอยู่ในช่วง 50,001 – 100,000 บาท

3.1.7 พาหนะที่มีในครอบครอง

จากผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 149 คน พบว่า ผู้ที่มีรถยนต์ในครอบครอง มีจำนวน 106 คน (คิดเป็นร้อยละ 71 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ผู้ที่มีรถจักรยานยนต์ในครอบครอง มีจำนวน 51 คน (คิดเป็นร้อยละ 34 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) และผู้ที่ไม่มียานพาหนะในครอบครอง มีจำนวน 23 คน (คิดเป็นร้อยละ 15 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ซึ่งจะเห็นรายละเอียดได้จากตารางที่ 54

พาหนะที่มีในครอบครอง	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
รถยนต์	106	71
รถจักรยานยนต์	51	34
ไม่มียานพาหนะ	23	15

ตารางที่ 54 แสดงความถี่และร้อยละของพาหนะที่มีในครอบครองในสถานีตลาดบางใหญ่

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

*หมายเหตุ : ตารางนี้สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

โดยจากตารางที่ 54 ข้างต้น จะเห็นได้ว่า ผู้ที่อยู่อาศัยรอบสถานีตลาดบางใหญ่ ส่วนใหญ่จะมีรถยนต์ในครอบครอง โดยเฉลี่ยคนละ 1 คัน รองลงมาจะมีรถจักรยานยนต์ในครอบครอง โดยเฉลี่ยคนละ 1 คันเช่นกัน แสดงให้เห็นว่า พื้นที่ศึกษาสถานีตลาดบางใหญ่นั้นส่วนใหญ่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทาง

3.2 ผลการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางโดยทั่วไป (ตามวัตถุประสงค์ที่ 2)

3.2.1 รูปแบบการเดินทางที่ใช้เป็นประจำ

จากผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 149 คน พบว่า รูปแบบการเดินทางที่ใช้การเดินทางเท้า มีจำนวน 32 คน (คิดเป็นร้อยละ 22 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล มีจำนวน 28 คน (คิดเป็นร้อยละ 19 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล มีจำนวน 85 คน (คิดเป็นร้อยละ 57 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ใช้รถแท็กซี่หรือรถ 3 ล้อ มีจำนวน 30 คน (คิดเป็นร้อยละ 20 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ใช้รถโดยสารประจำทางสาธารณะ มีจำนวน 42 คน (คิดเป็นร้อยละ 28 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ใช้รถจักรยานยนต์รับจ้าง มีจำนวน 15 คน (คิดเป็นร้อยละ 10 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ใช้รถตู้โดยสารประจำทางสาธารณะ มีจำนวน 51 คน (คิดเป็นร้อยละ 34 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) ใช้รถจักรยาน มีจำนวน 11 คน (คิดเป็นร้อยละ 7 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) และใช้รถสองแถวหรือรถกระบี่ มีจำนวน 11 คน (คิดเป็นร้อยละ 7 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) โดยจะเห็นรายละเอียดได้จากตารางที่ 55

รูปแบบการเดินทางที่ใช้เป็นประจำ	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เดินเท้า	32	22
รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล	28	19
รถยนต์ส่วนบุคคล	85	57
รถแท็กซี่/รถ 3 ล้อ (ตุ๊กๆ)	30	20
รถโดยสารประจำทางสาธารณะ	42	28
รถจักรยานยนต์รับจ้าง	15	10
รถตู้โดยสารประจำทางสาธารณะ	51	34
รถจักรยาน	11	7
รถสองแถว/รถกระบะป้อ	11	7

ตารางที่ 55 แสดงความถี่และร้อยละของรูปแบบการเดินทางที่ใช้เป็นประจำใน

สถานีตลาดบางใหญ่

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

* หมายเหตุ : ตารางนี้สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

โดยจากตารางที่ 55 ข้างต้น จะเห็นได้ว่า ผู้ที่อยู่อาศัยรอบสถานีตลาดบางใหญ่ ส่วนใหญ่จะเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล รองลงมาจะใช้รถตู้โดยสารประจำทางสาธารณะ แสดงให้เห็นว่า พื้นที่ศึกษาสถานีตลาดบางใหญ่ส่วนใหญ่ นั้น ยังใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางมากกว่ารถสาธารณะนั่นเอง

3.2.2 ความถี่ในแต่ละวัตถุประสงค์การเดินทาง

จากผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 149 คน พบว่า ความถี่ในการเดินทางไปทำงาน ส่วนใหญ่จะใช้ทุกวัน ส่วนการเดินทางไปเรียนหนังสือและไปส่งลูกหรือคนรู้จักนั้น ไม่เคยใช้เลย การเดินทางไปซื้อของหรือซื้อปิ้งนั้นส่วนใหญ่จะใช้มานานๆ ครั้งต่อสัปดาห์ และการเดินทางไปทำธุระส่วนตัว ส่วนใหญ่จะเดินทางนานๆ ครั้งต่อสัปดาห์ โดยจะเห็นรายละเอียดได้จากตารางที่ 56

วัตถุประสงค์	ความถี่ในการเดินทางต่อ 1 สัปดาห์					
	ไม่เคยใช้	นานๆ ครั้ง	1 - 2 วัน	3 - 4 วัน	5 - 6 วัน	ทุกวัน
ไปทำงาน	42	2	5	18	45	36
ไปเรียนหนังสือ	89	4	13	7	27	9
ไปส่งลูกหรือคนรู้จัก	46	32	16	12	24	19
ไปซื้อของ/ซื้อบปิ่ง	2	52	38	26	18	12
ไปทำธุระส่วนตัว	5	47	35	27	12	22

ตารางที่ 56 แสดงความถี่และร้อยละของความถี่ในแต่ละวัตถุประสงค์การเดินทางใน

สถานีตลาดบางใหญ่

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

3.3 ผลการศึกษาขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ ที่อยู่รอบสถานีรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ตามวัตถุประสงค์ที่ 2)

3.3.1 ระยะห่างระหว่างบ้านไปถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ

สิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการ	ระยะทาง			ระยะเวลา	
	น้อยกว่า 1 กม.	1 - 5 กม.	มากกว่า 5 กม.	น้อยกว่า 1 ชม.	เกิน 1 ชม.
ที่ทำงาน	8	13	45	68	19
ห้างสรรพสินค้า	19	25	27	83	5
โรงเรียน	6	19	18	35	12
โรงพยาบาล	15	25	25	76	3
สวนสาธารณะ	14	20	9	51	4

ตารางที่ 57 แสดงระยะห่างระหว่างบ้านไปถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการใน

สถานีตลาดบางใหญ่

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

โดยจากตารางที่ 57 ข้างต้น จะเห็นได้ว่า ผู้ที่อยู่อาศัยรอบสถานีตลาดบางใหญ่ ส่วนใหญ่เดินทางมากกว่า 5 กิโลเมตรเพื่อไปทำงาน แต่ใช้เวลาน้อยกว่า 1 ชั่วโมงในการเดินทาง การเดินทางไปยังห้างสรรพสินค้ามีระยะทางมากกว่า 5 กิโลเมตร และใช้เวลาน้อยกว่า 1 ชั่วโมงในการเดินทาง การเดินทางไปยังโรงเรียนมีระยะทางประมาณ 1 - 5 กิโลเมตร แต่ใช้เวลาน้อยกว่า 1 ชั่วโมงในการเดินทาง การเดินทางไปยังโรงพยาบาลมีระยะทางประมาณ 1 - 5 กิโลเมตรและมากกว่า 5 กิโลเมตร

และใช้เวลาน้อยกว่า 1 ชั่วโมงในการเดินทาง และการเดินทางไปสวนสาธารณะมีระยะทางประมาณ 1 - 5 กิโลเมตร และใช้เวลาน้อยกว่า 1 ชั่วโมงในการเดินทาง แสดงให้เห็นว่า พื้นที่ศึกษานีตลาดบางใหญ่นั้นส่วนใหญ่ใช้เวลาในการเดินทางไม่เกิน 1 ชั่วโมง แต่ระยะทางที่เดินทางไปทำงาน ไปห้างสรรพสินค้าและโรงพยาบาลนั้น มีระยะทางที่มากกว่า 5 กิโลเมตร

3.3.2 ความเพียงพอของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ ต่อความต้องการของผู้พักอาศัยในพื้นที่ศึกษา

สิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการ	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	
	เพียงพอ	ไม่เพียงพอ
ที่ทำงาน	100	49
ห้างสรรพสินค้า	113	36
โรงเรียน	82	67
โรงพยาบาล	94	55
สวนสาธารณะ	83	66

ตารางที่ 58 แสดงความเพียงพอของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการใน
ศึกษานีตลาดบางใหญ่

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

โดยจากตารางที่ 58 ข้างต้น จะเห็นได้ว่า ผู้ที่อยู่อาศัยรอบศึกษานีตลาดบางใหญ่ ส่วนใหญ่เห็นว่า มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพียงพอต่อความต้องการพอสมควร แต่ในด้านของสวนสาธารณะอาจจะไม่มีเพียงพออยู่บ้าง

3.4 ผลการศึกษาแนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รอบศึกษานีตลาดบางใหญ่ตามแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วงในอนาคต (ตามวัตถุประสงค์ที่ 3)

3.4.1 การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในอนาคต

ประเภทอสังหาริมทรัพย์	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. ที่อยู่อาศัย	114	77
• บ้านเดี่ยว	28	19
• ทาวน์เฮ้าส์	28	19
• คอนโดมิเนียม	67	45
2. ห้างสรรพสินค้า	82	55
• ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่	52	35
• ห้างสรรพสินค้าขนาดเล็ก (Community Mall)	31	21
3. โรงเรียน	98	66
• โรงเรียนอนุบาล	15	10
• โรงเรียนประถมศึกษา	23	15
• โรงเรียนมัธยมศึกษา	23	15
• วิทยาลัย/มหาวิทยาลัย/โรงเรียนเฉพาะทาง	64	43
4. โรงพยาบาล	109	73
• โรงพยาบาลรัฐบาล	69	46
• โรงพยาบาลเอกชน	46	31
5. สวนสาธารณะ	130	87
• สวนสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ	89	60
• สวนสำหรับออกกำลังกาย	76	51
6. อาคารสำนักงาน	11	7
7. อื่นๆ : ไม่ต้องการเพิ่มอสังหาริมทรัพย์	1	1

ตารางที่ 59 แสดงแนวทางการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในอนาคตในสถานิตลาดบางใหญ่

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

*หมายเหตุ : ตารางนี้สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

โดยจากตารางที่ 59 ข้างต้น จะเห็นได้ว่า ผู้ที่อยู่อาศัยรอบสถานิตลาดบางใหญ่ ส่วนใหญ่เห็นว่า แนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รอบสถานิตลาดบางใหญ่ตามแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วงในอนาคตนั้น ต้องการสวนสาธารณะ สำหรับพักผ่อนหย่อนใจและสำหรับออกกำลังกายตามลำดับ และต้องการที่อยู่อาศัยประเภทคอนโดมิเนียม บ้านเดี่ยว ทาวน์เฮ้าส์ตามลำดับ นอกจากนี้ยังต้องการโรงพยาบาลรัฐบาลและเอกชนตามลำดับอีกด้วย

ดังนั้น จากการวิเคราะห์แบบสอบถามทั้ง 3 สถานี สามารถสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ เป็นเพศหญิง มีอายุระหว่าง 26 - 35 ปี สถานภาพโสด มีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 2 - 3 คน ศึกษาในระดับปริญญาตรี รายได้ครอบครัวต่อเดือนเฉลี่ยอยู่ที่ 10,001 - 50,000 บาท มีรถยนต์ในครอบครองเฉลี่ย 1 คน 1 คัน รูปแบบการเดินทางที่ใช้เป็นประจำจะใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทาง ความถี่ในการเดินทางไปทำงานประมาณ 5 - 6 วัน ไปเรียนหนังสือและไปส่งลูกหรือคนรู้จัก ส่วนใหญ่ไม่ค่อยได้ไป ความถี่ในการเดินทางไปซื้อของและทำธุระส่วนตัวประมาณ 1 - 2 วันหรือ นานๆ ครั้ง ส่วนระยะทางที่ใช้ในการเดินทางไปทำงานมีระยะทางมากกว่า 5 กิโลเมตร ระยะทางที่ใช้ในการเดินทางไปห้างสรรพสินค้าและโรงพยาบาลมีระยะทางประมาณ 1 - 5 กิโลเมตรและมากกว่า 5 กิโลเมตร ระยะทางที่ใช้ในการเดินทางไปโรงเรียนมีระยะทางประมาณ 1 - 5 กิโลเมตรและระยะทางที่ใช้ในการเดินทางสวนสาธารณะมีระยะทางประมาณ 0 - 5 กิโลเมตร แต่ทั้งหมดใช้ระยะเวลาในการเดินทางน้อยกว่า 1 ชั่วโมง และมีเพียงพอสอดคล้องความต้องการในปัจจุบันของคนที่อยู่อาศัยและผู้ที่ใช้บริการในโครงการ ส่วนการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ สิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ ที่ควรจะพัฒนาเพิ่มในอนาคต หรือมีอสังหาริมทรัพย์นั้นอยู่แล้ว แต่ไม่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้ที่อยู่อาศัยและผู้ให้บริการในพื้นที่ศึกษาได้เท่าที่ควร อสังหาริมทรัพย์ สิ่งอำนวยความสะดวกหรือสาธารณูปการที่ควรพัฒนาคือ สวนสาธารณะ ทั้งสำหรับพักผ่อนหย่อนใจและสำหรับออกกำลังกาย ตามลำดับ และที่อยู่อาศัย ประเภทบ้านเดี่ยว คอนโดมิเนียมและทาวน์เฮ้าส์ ตามลำดับ นั่นเอง

5.2 ผลการวิเคราะห์ แนวทางการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ตามแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วงในอนาคต จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ

ผลการวิเคราะห์แนวทางการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ตามแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วงในอนาคต ในส่วนนี้ได้มาจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการที่ดำเนินโครงการในพื้นที่ศึกษา โดยใช้แบบสัมภาษณ์ ซึ่งในการวิเคราะห์นี้จะใช้วิธีบรรยายในการอธิบายถึงผลการศึกษา และแนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ตามแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วงในอนาคต โดยผู้ที่ให้สัมภาษณ์นั้น มีทั้งหมด 6 คนจาก 6 บริษัท ได้แก่ คุณเนรมิต สร้างเอี่ยม กรรมการผู้จัดการ บริษัท แกรนด์ ยูนิตี้ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด คุณฐานิตย์ คงสมทอง สถาปนิกอาวุโส บริษัท เรียบเอสเสท ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด คุณศุภโชค ปัจทรัพย์ Managing Director บริษัท อต้ามัส เรียบเอสเสท จำกัด คุณปรานี สิริวุฒิจรุงจิตต์ รองกรรมการผู้จัดการ บริษัท พี.ซี. แลนด์ จำกัด คุณมานิต ทรัพย์เพิ่ม เจ้าหน้าที่พัฒนาธุรกิจ บริษัท ชีวาทย์ จำกัด และคุณพนพพัชร ญัฐวีรพจน์ Deputy Marketing Manager บริษัท พกษา เรียบเอสเสท จำกัด (มหาชน) ซึ่งสามารถแบ่งเนื้อหาการสัมภาษณ์ตามข้อคำถามในแบบสัมภาษณ์ 8 ข้อคำถามดังนี้

5.2.1 ความคิดเห็นเกี่ยวกับ นโยบายของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และการเคหะแห่งชาติ ในการสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้า

บริษัท เรียวเอสเอสที ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด เห็นว่า ควรมีการแยกโซนผังเมืองและนโยบายภาครัฐให้ชัดเจนจะดีกว่า ว่าควรพัฒนาพื้นที่บริเวณไหนให้เป็นอะไรในอนาคต ควรมีผังเมืองที่ชัดเจนซึ่งจะทำให้เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาที่ดินมากกว่าในปัจจุบัน และไม่มาแข่งกับภาคเอกชนมากเกินไป โดยอาจจะแบ่ง segment ให้ชัดเจนว่า ภาครัฐจะทำการบริหารทรัพย์ใน segment ไหน ซึ่งถ้าภาครัฐสามารถจับมือร่วมกับภาคเอกชนเพื่อพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ไทยให้ดีขึ้น ก็จะสามารถทำประโยชน์ในพื้นที่ได้ดีกว่าในปัจจุบัน เนื่องจากภาคเอกชนมีแหล่งข้อมูลบางอย่างที่สามารถช่วยภาครัฐ อีกทั้งยังเติมเต็มให้กับภาครัฐได้ เช่น ในเรื่องของการตลาด การออกแบบ การเจาะลึกตลาด เป็นต้น โดยภาครัฐก็มีอำนาจในการกำหนดนโยบายอยู่แล้ว ซึ่งถ้าภาครัฐมีนโยบายที่ชัดเจนก็จะทำให้สามารถร่วมกับภาคเอกชนในการพัฒนาเมืองโดยรวมได้ชัดเจน และมีคุณภาพมากกว่า และพัฒนาเมืองไปในทางที่ดีได้ในอนาคต ซึ่งถ้าภาครัฐและภาคเอกชนสามารถร่วมมือกันได้ ก็จะสามารถเติมเต็มซึ่งกันและกันได้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น

บริษัท ซีวาทัย จำกัด เห็นด้วยกับกรณีดังกล่าว และคิดเห็นว่า สิ่งนี้จะเป็นช่องทางในการเพิ่มรายได้กับการรถไฟฟ้า และจะได้ดึงดูดผู้โดยสารให้ใช้บริการมากขึ้น จากความเจริญที่มีโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า

บริษัท พุกกะ เรียวเอสเอสที จำกัด (มหาชน) คิดเห็นว่า การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระบบราง เป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดการขยายตัวของเมือง และก่อให้เกิดการพัฒนาของเศรษฐกิจและสังคมเป็นอย่างมาก นโยบายการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีเป็นแนวคิดที่ดี เนื่องจากหลายสถานีในแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วงยังเป็นพื้นที่ว่างเปล่าที่ยังไม่ถูกพัฒนา การสนับสนุนให้พัฒนาพื้นที่รอบสถานีในเชิงพาณิชย์ จะช่วยทำให้เกิดองค์ประกอบสิ่งอำนวยความสะดวกรอบโครงการสมบูรณ์เหมาะแก่การพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์มากยิ่งขึ้น

หากแต่การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี ควรดำเนินการโดยเอกชนที่มีความพร้อม มีความคิดสร้างสรรค์ โดย รฟม. อาจดำเนินการบทบาทในฐานะ Landlord ให้เช่าหรือแบ่งขายที่ดินมากกว่าจะเข้าไปดำเนินการแข่งขันกับเอกชน ไม่ว่าจะโดย รฟม. เอง หรือโดยหน่วยงานอื่นๆ เช่น การเคหะแห่งชาติ เพราะนอกจากจะไม่ส่งเสริมให้กลไกราคาที่ดินให้เป็นไปตามสภาพของตลาดแล้ว ยังไม่ได้ใช้ที่ดินให้มีประโยชน์อย่างเต็มประสิทธิภาพอีกด้วย

บริษัท แกรนด์ ยูนิตี้ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด ทางบริษัทคิดเห็นว่า รัฐบาลวางแนวรถไฟฟ้าและขนส่งมวลชนแล้ว และคิดที่จะพัฒนาร่วมกับนโยบายดังกล่าวนั้นเป็นเรื่องที่ดีมาก เพราะถ้าหากทำให้ชุมชนสามารถอยู่โดยรอบสถานีได้ก็จะเป็นประโยชน์ต่อภาพรวมของประเทศ ในแง่

ของการใช้เชื้อเพลิงและค่าครองชีพ โดยถ้ารัฐบาลเวนคืนไปแล้ว และคิดถึงเรื่องที่อยู่อาศัยสำหรับผู้ที่มีรายได้น้อยอาจจะเวนคืนเพิ่มอีกนิด เพื่อทำโครงการพวกนี้เลยก็จะเป็นเรื่องที่ดีมาก แต่ถ้ารัฐบาลไม่ทำแล้วเอกชนไปทำแทน จะทำให้ควบคุมเรื่องราคาไม่ไหว โดยคนขายที่ดินก็จะขายแพง คนทำก็ทำแพง คนซื้อก็ซื้อไม่ไหว ดังนั้นทางบริษัทจึงเห็นด้วยเกี่ยวกับนโยบายนี้เป็นอย่างมาก และคิดว่า รัฐบาลมีโครงการคมนาคมขนส่งอีกหลายเส้นทางที่จะต้องเวนคืนที่ดิน รัฐบาลควรที่จะเวนคืนที่ดินเพื่อไว้สำหรับโครงการคมนาคมขนส่งมวลชนสายต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตไปครั้งเดียวเลย โดยมีการวางแผนระบบคมนาคมขนส่งร่วมกับการพัฒนาที่อยู่อาศัยพร้อมกันเลย ไม่ใช่มาคิดทีหลัง แต่ข้อสำคัญของการเวนคืนคือ รัฐบาลจะเอาเงินจากที่ไหน โดยพื้นที่ที่รัฐบาลจะเวนคืนนั้น อาจจะแบ่งให้ 60% สำหรับผู้ที่มีรายได้น้อยและอีก 40% ให้เอกชนพัฒนา เช่น อาจจะทำพาณิชย์กรรม อาคารสำนักงาน ให้เช่า โรงพยาบาล เป็นต้น และเอาเงินที่ได้จากตรงนั้นมาชดเชยค่าเวนคืนที่รัฐบาลเสียไป ซึ่งรัฐบาลก็จะได้ประโยชน์ด้วย

บริษัท อตามัส เรียวเอสเตท จำกัด คิดเห็นว่า เป็นนโยบายที่ดี ทำให้คนเดินทางได้สะดวก แต่ยังไม่รู้เกี่ยวกับเรื่องนี้ชัดเจนมากนัก แต่เคยได้ยินเกี่ยวกับเรื่องนี้เมื่อนานมาแล้วในบริเวณประชาสงเคราะห์

บริษัท พี.ซี. แลนด์ จำกัด เห็นว่า พื้นที่ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยและการเคหะแห่งชาตินั้นมีพื้นที่ขนาดใหญ่มาก ซึ่งไม่ควรที่จะพัฒนาเพียงอุโมงค์ของรถไฟฟ้าหรืออาคารจอดแล้วจรเพียงอย่างเดียวเท่านั้น เพราะจะทำให้ไม่คุ้มเท่ากับราคาที่ดินเท่าที่ควร แต่ทางรฟม. ควรมีการจัดสรรพื้นที่ให้สามารถใช้ประโยชน์ได้มากที่สุดจะเป็นการดีกว่า โดยอาจจะมีการพัฒนาพื้นที่บริเวณนั้น เป็นแบบผสมผสาน เช่น ห้างสรรพสินค้า หรือสิ่งอื่นที่มากกว่านั้น ดังเช่น ฮอังกงที่มีการพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยและห้างสรรพสินค้าไปพร้อมๆ กันในอาคารเดียว ซึ่งจะช่วยให้มูลค่าของที่ดินและคุณภาพชีวิตของประชาชนได้มากขึ้นอีกด้วย ซึ่งถ้าประเทศไทยสามารถทำได้เหมือนกับฮอังกงก็จะเป็นสิ่งที่ดีมาก อีกทั้งการพัฒนาดังกล่าวยังสามารถแก้ปัญหาการจราจรติดขัดและการคมนาคมได้ค่อนข้างดีอีกด้วย

5.2.2 การสนับสนุนเกี่ยวกับบทบาทของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ในการบูรณาการในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้า และการเข้าไปมีส่วนร่วมในขั้นตอนการวางแผนของภาครัฐ

บริษัท เรียวเอสเตท ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด คิดว่าอยากจะสนับสนุนเกี่ยวกับบทบาทของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้ากับภาครัฐ โดยคิดว่าจะเข้าไปมีส่วนร่วมในขั้นตอนการวางแผนนโยบายตั้งแต่แรก เช่น แนวเส้นทาง

บริเวณไหนเหมาะสมที่จะพัฒนา เนื่องจากนโยบายของภาครัฐนั้นมีการศึกษาและกำหนดออกมาเลยว่าจะพัฒนาพื้นที่ไหนเป็นอะไร ซึ่งถ้าให้ภาคเอกชนมามีส่วนร่วมด้วยก็อาจจะสามารถตอบโจทย์บางอย่างได้ชัดเจนมากกว่า แต่ในประเทศไทยนั้นยังทำได้ยาก เพราะภาครัฐกับภาคเอกชนยังแยกกันทำ ส่วนของตนเอง อีกทั้งภาคเอกชนก็ยังมีการแข่งขันพัฒนาพื้นที่ ทำให้ภาพรวมของเมืองพัฒนาเป็นจุดๆ แค่บางพื้นที่ โดยถ้าพื้นที่ไหนเป็นที่นิยมคนก็จะเข้ากระจุกอยู่แค่พื้นที่ตรงนั้น ทำให้พื้นที่ถูกพัฒนาเป็นหย่อมๆ เจริญเป็นบางพื้นที่ โดยถ้าวางหลักการจัดระบบและวางแผนผังเมืองให้ดีและชัดเจนมากขึ้น จะทำให้เมืองพัฒนาได้อย่างเป็นระบบและคุณภาพชีวิตของประชาชนก็จะดีขึ้นกว่าเดิม

บริษัท ชีวาทัย จำกัด สนับสนุนเกี่ยวกับบทบาทของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ในการบูรณาการในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้า และถ้าสามารถเข้าไปมีส่วนร่วมกับการวางแผนของภาครัฐ ทางบริษัทคิดว่าจะเข้าร่วมในขั้นตอนการทำประชาพิจารณ์ เนื่องจากบริษัทจะได้มีโอกาสเสนอแนะความคิดเห็นและความต้องการ เพื่อสามารถพัฒนาธุรกิจของบริษัทให้ตอบโจทย์ลูกค้าได้มากยิ่งขึ้น

บริษัท พฤษา เรียวเอสเตท จำกัด (มหาชน) สนับสนุนเกี่ยวกับบทบาทของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ในการบูรณาการในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้า และสนใจที่จะมีส่วนร่วมในขั้นตอนการกำหนดแนวคิดในการพัฒนาพื้นที่ และร่วมคัดเลือกหน่วยงานเอกชนที่มีศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่ให้ได้ประโยชน์สูงสุด เพื่อให้ได้รูปแบบการพัฒนาที่เกิดประโยชน์สูงสุด

บริษัท แกรนด์ ยูนิตี้ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด คิดว่า จะสนับสนุนเกี่ยวกับบทบาทของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ในการบูรณาการในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้า ถ้าโครงสร้างการทำงานของภาครัฐมีความโปร่งใสเพียงพอบริษัทก็ยินดีที่จะเข้าร่วม โดยถ้าบริษัทได้มีโอกาสที่จะเข้าไปมีส่วนร่วมกับภาครัฐนั้น รัฐบาลจะต้องแสดงให้เห็นว่า โครงสร้างการทำงานของภาครัฐและภาคเอกชนสามารถเกิดขึ้นได้แน่นอน จึงจะทำให้บริษัทอยากที่จะเข้าไปมีส่วนร่วม ซึ่งบริษัทคิดว่า จะเข้าไปมีส่วนร่วมในขั้นตอนการวางแผนพัฒนาพื้นที่ตั้งแต่ต้นกับภาครัฐ เนื่องจากเป็นการคิดและวางแผนตั้งแต่ต้นจนจบ เพื่อให้โครงการมีประสิทธิภาพ และมีความต่อเนื่องตั้งแต่การคิดไปจนกระทั่งการลงมือปฏิบัติจริงที่จะต้องทำไปพร้อมๆ กัน เพื่อให้เกิดความถูกต้องตามจุดประสงค์ที่ได้วางแผนไว้ตั้งแต่แรกนั่นเอง

บริษัท อตามัส เรียวเอสเตท จำกัด สนใจที่จะเข้าร่วมและสนับสนุนเกี่ยวกับบทบาทของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้ากับภาครัฐ โดยเห็นว่า ในฐานะที่เป็นผู้ประกอบการและนักพัฒนา คิดว่าจะเข้าไปมีส่วนร่วมในการวางแผนและพัฒนาตั้งแต่ต้นจนจบ แล้วแบ่งผลกำไรให้กับภาครัฐจากทั้งค่าที่ดินและการขายอสังหาริมทรัพย์ โดยทางบริษัทจะดำเนินการเองทั้งหมด เหมือนประเทศฮ่องกงที่พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นของรัฐบาล เมื่อมี

โครงการเปิดประมูลก็ให้ภาคเอกชนเข้าไปประมูลโครงการดังกล่าว โดยใครที่ให้ผลตอบแทนรัฐบาลจำนวนมากก็จะได้ประมูลโครงการนั้นๆ ไปทำ ซึ่งทำให้ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนประสบความสำเร็จในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ร่วมกัน โดยการที่จะเข้าไปมีส่วนร่วมในการวางแผนและพัฒนาทั้งหมดนั้น เนื่องจากในฐานะผู้ประกอบการนั้นก็ต้องการให้ประชาชนมีที่อยู่อาศัยที่ดี โดยถ้ามีที่ดินติดสถานีก็จะยิ่งทำให้ประชาชนสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น

บริษัท พี.ซี. แลนด์ จำกัด สนับสนุนเกี่ยวกับ บทบาทของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ในการบูรณาการในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้า และอยากที่จะเข้าไปมีส่วนร่วมกับการพัฒนาของภาครัฐในช่วงการวางแผนตั้งแต่ต้นจนจบ เนื่องจากการพัฒนาตั้งแต่ต้นนั้นจะทำให้สามารถเข้าใจโครงการได้ว่า โครงการมีลักษณะเป็นอย่างไร มีการดำเนินการอย่างไร แล้วพัฒนาร่วมกัน เพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์ที่ดินให้เกิดประโยชน์มากที่สุด ซึ่งไม่ใช่แค่เพียงการพัฒนาพื้นที่พื้นผิวดินเท่านั้น ยังควรจะมีการพัฒนาพื้นที่ใต้ดินและบนอากาศให้เกิดประโยชน์สูงสุดอีกด้วย ซึ่งทางบริษัทเห็นว่า ภาครัฐน่าจะเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้าไปมีส่วนร่วม โดยภาครัฐอาจจะมีโครงการเพื่อให้เอกชนเข้ามาช่วยพัฒนา ซึ่งภาคเอกชนนั้นมีศักยภาพในการคิดและพัฒนาในด้านของบุคลากร ซึ่งจะก่อให้เกิดความคิดในการพัฒนาที่ตีร่วมกัน

- 5.2.3 การตอบแทนทางสังคมของผู้ประกอบการทางด้านอสังหาริมทรัพย์ จากการพัฒนารถไฟฟ้าสายสีม่วงของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ที่ทำให้มูลค่าที่ดินในบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้ามีราคาสูงขึ้น แต่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) นั้นไม่ได้รับ ประโยชน์จากการพัฒนาเท่าที่ควร

บริษัท เร็ลเอสเสท ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด คิดว่า การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ประโยชน์ในภาพรวมจากการที่เมืองเจริญขึ้น ผลตอบแทนจากรายได้ที่ประชาชนมาใช้ ซึ่งการที่ประชาชนเข้ามาใช้ทำให้มีรายได้เข้ามา โดยก่อนที่จะมีแนวเส้นทางนั้นทางภาครัฐน่าจะมีการศึกษาวิจัยมาก่อนแล้วว่า พื้นที่ที่จะมีสถานีลงนั้น มีประชากรอยู่อาศัยหนาแน่นมากน้อยแค่ไหน เพียงพอกับความคุ้มค่าของการจัดทำแนวรถไฟฟ้าหรือไม่ ซึ่งน่าจะได้ประโยชน์ในระดับหนึ่งแล้วจากการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการมาก่อนแล้ว แต่ถ้าในมุมมองการมีผลประโยชน์ร่วมกันของภาครัฐและภาคเอกชนเหมือนประเทศสิงคโปร์ ฮองกง ที่มีการใช้ประโยชน์พื้นที่แบบผสมผสาน ซึ่งถ้าภาครัฐและภาคเอกชนร่วมมือกันตั้งแต่ในระดับของนโยบายสิ่งเหล่านี้ก็จะสามารถเกิดขึ้นได้ แต่ปัจจุบันเอกชนไม่สามารถเข้าไปมีส่วนร่วมหรือทำอะไรต่างๆ ในที่ดินของภาครัฐได้ ก็เลยทำให้ไม่สามารถร่วมมือกันได้ และการที่จะเป็น mix uses อาจจะติดข้อกฎหมายตั้งแต่ระดับนโยบายตอนแรกหรือไม่ ถ้ามีการแก้กฎหมายให้สามารถมีการร่วมทุนกับเอกชนมาสร้างตึก ทำห้างสรรพสินค้า

เชื่อมต่อกับโครงข่ายคมนาคมของภาครัฐได้ อาจจะเป็นประโยชน์มากกว่า เนื่องจากเอกชนมีแหล่งข้อมูลมากกว่ารวมกับนโยบายของภาครัฐ ที่ร่วมกันคิดมาก็จะทำให้เมืองสามารถพัฒนาได้อย่างมีคุณภาพมากขึ้น ส่วนในเรื่องการตอบแทนภาครัฐอาจจะเป็นในรูปของผลประโยชน์ที่จะตอบแทนร่วมกันมากกว่า

บริษัท ซีวาทีย จำกัด เห็นว่า ทางรฟม. มีส่วนช่วยทำให้ชีวิตคนเมืองเดินทางสะดวกและง่ายขึ้น ทางบริษัทจึงคิดว่า ทางรฟม. ได้รับประโยชน์อยู่แล้ว

บริษัท พกษา เรียลเอสเตท จำกัด (มหาชน) เห็นว่า รฟม. มีบทบาทหลัก และได้ประโยชน์ในทางตรงด้วยรายได้ที่เพิ่มขึ้นจากการจัดเก็บค่าโดยสาร และการจัดเก็บรายได้อื่นๆ เช่น รายได้จากกรให้เช่าพื้นที่โฆษณา ส่วนในด้านอื่นๆ รฟม. เอง สามารถได้รับประโยชน์จากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนได้ เช่น หากร่วมมือกับการพัฒนาของภาคเอกชน เช่น เป็นผู้ลงทุนสร้างทางเชื่อมจากรถไฟฟ้าสู่ศูนย์การค้า หรือโครงการอสังหาริมทรัพย์ขนาดใหญ่ ซึ่งจะก่อให้เกิด Traffic เป็นจำนวนมาก ซึ่งรฟม. สามารถพัฒนาพื้นที่ให้เช่าในเชิงพาณิชย์ในเส้นทางเชื่อมดังกล่าว เป็นต้น นอกจากนี้ทั้ง รฟม. และผู้ประกอบการต่างมีส่วนช่วยให้ความเจริญไปถึงสังคมมากขึ้น ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

บริษัท แกรนด์ ยูนิตี้ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด คิดว่า เอกชนไม่ได้มีหน้าที่ตรงนั้น และคิดว่า ส่วนนี้เป็นหน้าที่ของภาครัฐที่จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบจากการเก็บภาษีจากประชาชน เพื่อ นำไปทำประโยชน์ให้แก่ประเทศชาติต่อไป ซึ่งเป็นภาระหน้าที่ของภาครัฐ ส่วนภาคเอกชนนั้นก็มีการระหน้าที่ของตนเองในการสร้างอาคาร และขายให้ประชาชนตามราคาปกติ ซึ่งมีราคาขายที่ถูกควบคุมไว้อยู่แล้ว อีกทั้งยังต้องแบกรับเรื่องค่าที่ดินและค่าก่อสร้าง ซึ่งควรจะต้องได้กำไรจากการก่อสร้างและการบริหาร แต่ถ้าภาครัฐต้องการช่วยผู้ที่มีรายได้น้อย รัฐบาลควรกำหนดว่าอยากได้อย่างไร แต่ถึงอย่างไรก็ตาม ภาครัฐรู้ว่าจะหารายได้ได้อย่างไร โดยอาจจะหาที่ดินที่มีราคาถูก แล้วเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามาทำศูนย์การค้า โดยให้เอกชนเข้ามาเช่าที่แล้วสร้างและคิดราคาที่เอกชนสามารถอยู่ได้ด้วย เนื่องจากต้นทุนที่มากขึ้น ซึ่งอยากให้ทุกฝ่ายเข้าใจกันและกัน และเข้าใจหน้าที่ของแต่ละฝ่ายด้วยว่ามีหน้าที่อะไร มิเช่นนั้น โครงการก็จะไม่สามารถเกิดขึ้นได้

บริษัท อตามัส เรียลเอสเตท จำกัด เห็นว่า ภาครัฐบาลได้ภาษีทางอ้อมจากการเก็บส่วนต่างของราคาที่ดินที่สูงขึ้นและราคาประเมินที่สูงขึ้นก็ส่งผลให้ราคาโอนสูงขึ้นตามไปด้วย นอกจากนี้ยังรวมถึงค่าธรรมเนียมในการโอนที่สูงขึ้น ภาษีธุรกิจเฉพาะที่สูงขึ้น โดยทางบริษัทเห็นว่า ภาครัฐก็ได้ผลประโยชน์ในระดับชาติส่วนหนึ่งแล้ว จากการที่สร้างรถไฟฟ้าที่กระจายตัวออกมาสู่ชานเมืองมากขึ้น ไม่กระจุกตัวอยู่ในที่เดียวกัน อีกทั้งยังทำให้คนสามารถเดินทางได้ไกลและสะดวกมากยิ่งขึ้น ทำให้คนที่อยู่ในเมืองสามารถกระจายตัวออกไปได้ รวมถึงยังช่วยให้คนอยู่บริเวณนี้สามารถเข้าไปทำ

งานในเมืองได้สะดวกมากขึ้น และยังช่วยลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ซึ่งสามารถนำค่าใช้จ่ายดังกล่าวนี้มาผ่อนบ้านได้อีกทางหนึ่งด้วย

บริษัท พี.ซี. แลนด์ จำกัด เห็นว่า ในการพัฒนารถไฟฟ้าสายสีม่วงของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) นั้น รัฐบาลน่าจะทราบถึงปัญหาของทางรฟม. อยู่แล้วว่าเกิดปัญหาอะไรขึ้นบ้าง แล้วนำเงินงบประมาณไปสร้างรถไฟฟ้าทำให้ประชาชนเกิดความสะดวกรสบายในการเดินทาง ส่วนค่าที่ดินที่เพิ่มขึ้นนั้นทางบริษัทเห็นว่า เป็นผลพลอยได้จากนโยบายของภาครัฐในการทำให้การเดินทางมีความสะดวกรสบายมากขึ้น โดยจะเห็นว่า มูลค่าของที่ดินนั้นขึ้นทุกปีอยู่แล้ว แต่เพียงในบริเวณที่มีรถไฟฟ้าเข้ามานั้น ทำให้ราคาที่ดินเพิ่มเร็วขึ้นกว่าที่ควรจะเป็น ดังนั้น ทางบริษัทจึงเห็นว่าทางรฟม. นั้น ก็ไม่ได้เสียประโยชน์ใดๆ เลย อีกทั้งทางบริษัทก็ไม่ได้ใช้โอกาสจากการที่มีรถไฟฟ้าเข้ามาใกล้กับบ้านแต่อย่างใด โดยทางบริษัทจะยังคงพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ที่มีคุณภาพดี และมีราคาถูกลงต่อไป โดยให้คนที่ซื้อที่อยู่อาศัยเป็นครั้งแรกนั้นได้มีโอกาสเข้ามาซื้อที่อยู่อาศัยในบริเวณนี้ และเปิดโอกาสให้คนที่ไม่มีโอกาสซื้อที่อยู่อาศัยในเมืองได้มีโอกาสมาซื้อที่อยู่อาศัยในพื้นที่ชานเมืองที่อยู่ใกล้กับเมือง ที่ซึ่งสามารถเดินทางได้อย่างสะดวกและมีราคาไม่แพงมากนัก ซึ่งทางบริษัทก็ไม่ได้หวังผลกำไรมากนัก และคิดเพียงว่าสิ่งที่ได้กลับมาจะเอื้อประโยชน์ให้กับคนที่อยู่อาศัยมากกว่า โดยทางบริษัทเห็นว่า ถ้าธุรกิจมีผลการดำเนินงานดีก็จะส่งผลให้เกิดการจ้างงานมากขึ้น ซึ่งเป็นผลดีที่จะได้ต่อๆ กันไปเป็นลูกโซ่นั่นเอง

- 5.2.4 ความคิดเห็นเกี่ยวกับ กระบวนการคิดค่าเชื่อมต่ออสังหาริมทรัพย์กับสถานีรถไฟฟ้า โดยการเชื่อมต่อกับห้างสรรพสินค้า นั้น จะกำหนดระยะเวลาค่าเชื่อมต่อที่ชัดเจน และปรับปรุงการเชื่อมต่อตามความเหมาะสม (ผ่านมติคณะกรรมการ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ครั้งที่ 2/2557) และวิธีการคิดค่าเชื่อมต่อในรูปแบบอื่น

บริษัท เรียวแอสเสท ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด กล่าวว่า การเชื่อมต่ออสังหาริมทรัพย์กับสถานีรถไฟฟ้านั้น ทำให้ประชาชนมีความสะดวกรสบายมากขึ้นในการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ ส่วนถ้าคิดในด้านของงานอาคารและนิติบุคคลนั้นอาจจะต้องมีการออกแบบเพื่อรองรับความปลอดภัยให้มากขึ้น และเห็นว่าการเชื่อมต่อนี้ไม่มีผลต่อความเป็นส่วนตัวมากนัก เพราะการออกแบบสามารถรองรับได้ แต่ก็ยังต้องศึกษาเป็นโครงการไป โดยอาจจะพิจารณาโครงการที่เป็นโครงการที่มีการผสมผสานทั้งที่อยู่อาศัยและห้างสรรพสินค้า (Mix use) มากกว่าโครงการที่เป็นเพียงที่อยู่อาศัยอย่างเดียว เนื่องจากอาจจะไม่ใช่เรื่องที่น่าจะเป็นนักที่จะต้องจ่ายค่าเชื่อมต่อทางให้เพียงโครงการที่อยู่อาศัย แต่อาจจะ

อำนวยความสะดวกให้แก่ห้างสรรพสินค้าจะเป็นไปได้มากกว่า ส่วนวิธีการคิดค่าเชื่อมต่อในรูปแบบอื่นคือ อาจจะมีการแลกเปลี่ยนกันในเรื่องอื่นๆ เพิ่มมากขึ้นนอกจากการเชื่อมต่อ

บริษัท ซีวาทีย จำกัด เห็นด้วยกับ กระบวนการคิดค่าเชื่อมต่ออสังหาริมทรัพย์กับ สถานีรถไฟฟ้า เนื่องจาก รฟม. ช่วยอำนวยความสะดวกให้แก่ห้างสรรพสินค้า ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการ ดำเนินการ หากำไร อีกทั้งยังช่วยส่งเสริมให้ทั้ง รฟม. และห้างสรรพสินค้าอีกด้วย

บริษัท พกษา เรียลเอสเตท จำกัด (มหาชน) เห็นด้วยกับการเชื่อมต่ออสังหาริมทรัพย์ ในกรณีที่เป็นพื้นที่สำหรับการพาณิชย์ แต่คิดว่าควรจะต้องเก็บเป็นรายปี อาจอ้างอิงจากจำนวน ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าในแต่ละช่วง เพื่อความยุติธรรมกับผู้ประกอบการด้วย และยังเป็น การส่งเสริมและ สนับสนุนสภาพคล่องในการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการอีกด้วย ส่วนสำหรับโครงการที่พักอาศัย ค่าเชื่อมต่องกล่าว อาจมีมูลค่าสูงเกินไป แต่เดิมที่ดินแนวรถไฟฟ้าก็เป็นของเอกชนอยู่แล้ว การถูกเวนคืนทำให้เกิดที่ดินตาดอด และต้องเสียค่าเปิดหน้าที่ดินเพื่อทำทางเข้าออก ซึ่งมีราคาสูงมาก หากได้รับการสนับสนุนจากรฟม. ในการลดค่าเชื่อมต่องกล่าว ทาง รฟม. อาจมีรายได้สูงขึ้น จากผู้ใช้ บริการที่มีมากขึ้น ด้วยความสะดวกของการเข้าถึงรถไฟฟ้า อาจจะทำให้ลักษณะการร่วมทุนและ พัฒนาพื้นที่ จะส่งเสริมให้เอกชนพัฒนาได้อย่างคล่องตัว และ รฟม. เอง สามารถพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์รอบสถานี เพื่อจัดเก็บรายได้ได้ในระยะยาวอีกด้วย ส่วนวิธีการคิดค่าเชื่อมต่อในรูปแบบอื่น ทางบริษัทคิดว่า อาจจะเป็นในลักษณะการร่วมทุนกันมากกว่า

บริษัท แกรนด์ ยูนิตี้ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด ยังไม่เห็นด้วยเท่าที่ควร เนื่องจากทาง บริษัทคิดว่า ผู้ที่จะต้องจ่ายค่าเชื่อมต่องนี้ควรจะเป็นผู้ที่ได้รับประโยชน์จากการเชื่อมต่อทั้งหมดเป็น ผู้จ่าย เช่น ผู้ที่อยู่อาศัยในโครงการอสังหาริมทรัพย์ คนที่ดำเนินการรถไฟฟ้า และคนอื่นๆ ที่ได้รับ ประโยชน์จากการเชื่อมต่อ เพราะว่าต่างฝ่ายต่างได้ประโยชน์เหมือนกันทั้งคู่ ดังนั้นผู้ที่ได้ประโยชน์ จึงควรจะเป็นผู้จ่าย

บริษัท อดามัส เรียลเอสเตท จำกัด เห็นด้วยกับกระบวนการคิดค่าเชื่อมต่ออสังหา- ริมทรัพย์กับสถานีรถไฟฟ้า แต่ถ้าทางบริษัทจะเชื่อมต่ออสังหาริมทรัพย์กับสถานีรถไฟฟ้านั้น ต้องขึ้น อยู่กับขนาดและจำนวนยูนิตของโครงการ ซึ่งยิ่งถ้าโครงการมีขนาดใหญ่และเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้า นั้นจะคุ้มค่ามาก ถ้าคิดโดยใช้ Income approach โดยการคิดเป็นค่าเฉลี่ยต่อยูนิต และขายในราคา ที่เพิ่มขึ้นแต่ไม่มากนัก ซึ่งผู้ซื้ออสังหาริมทรัพย์ก็จะจ่ายเงินเพิ่มไม่มากนัก แต่สามารถเข้าถึงสถานีรถ ไฟฟ้าได้อย่างสะดวกสบายและรวดเร็ว ซึ่งผู้ประกอบการเชื่อว่าผู้ซื้อจะต้องชอบแน่นอน

บริษัท พี.ซี. แลนด์ จำกัด เห็นด้วยกับการเชื่อมต่อ แต่ไม่เห็นด้วยกับกระบวนการ คิดค่าเชื่อมต่ออสังหาริมทรัพย์กับสถานีรถไฟฟ้านี้ เนื่องจากกระบวนการคิดค่าเชื่อมต่องนี้มีราคาสูงเกินไป ซึ่งทางบริษัทเห็นว่า ทางรฟม. ควรที่จะคิดถึงในด้านของประโยชน์ที่จะได้รับจากการเชื่อมต่อ มากกว่า หรือประโยชน์ที่ทางประชาชนจะได้รับมากกว่าราคาค่าเชื่อมต่อ ส่วนในเรื่องของค่าก่อสร้าง

นั้น ทางภาครัฐและภาคเอกชนควรที่จะมาคิดร่วมกันว่า ฝ่ายใดบ้างที่ได้รับประโยชน์ ซึ่งฝ่ายที่ได้รับประโยชน์นั้นก็ควรจะมารับผิดชอบร่วมกัน

5.2.5 ความเพียงพอของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ โดยรอบโครงการ และสิ่งอำนวยความสะดวกหรือสาธารณูปการที่ควรเพิ่ม

บริษัท เรียดแอสเสท ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด เห็นว่า ในปัจจุบันเริ่มมีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกมากขึ้น คิดว่าในอนาคตน่าจะมีเพียงพอ แต่ยังขาดพื้นที่สีเขียวที่เป็นสวนสาธารณะสำหรับทำกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่บริเวณนี้อยู่ ส่วนสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการอื่นๆ นั้นคิดว่ามีเพียงพอต่อความต้องการ

บริษัท ซีวาย จำกัด สิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆโดยรอบโครงการในปัจจุบันนั้น ทางบริษัทคิดว่า ยังมีไม่เพียงพอ โดยควรที่จะเพิ่มห้างสรรพสินค้า และสวนสาธารณะให้มากขึ้น เพื่อรองรับต่อความต้องการของคนที่อยู่อาศัยในบริเวณดังกล่าว

บริษัท พุกษา เรียดแอสเสท จำกัด (มหาชน)เห็นว่า สิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ โดยรอบโครงการของบริษัทนั้น ยังมีไม่เพียงพอ โดยควรจะมีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการ ประเภทโรงเรียน โรงพยาบาล และสวนสาธารณะเพิ่ม เพื่อให้เกิดความสะดวกแก่ผู้ที่อยู่ในโครงการ และพื้นที่โดยรอบมากยิ่งขึ้น

บริษัท แกรนด์ ยูนิตี้ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด โดยปกติก่อนที่จะซื้อที่ดิน ทางบริษัทจะดูก่อนว่ามีสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการเพียงพอหรือไม่ ซึ่งโครงการนี้ทางบริษัทคิดว่ามีสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการเพียงพอ ไม่ต้องเพิ่ม

บริษัท อตามัส เรียดแอสเสท จำกัด คิดว่า บริเวณโดยรอบของโครงการมีสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการเพียงพอ เนื่องจากอยู่ในทำเลที่เป็นชุมชนเก่า มีสิ่งอำนวยความสะดวกมากมาย เช่น เซเว่น โลตัส เอ็กซ์เพรส แต่ควรเพิ่มร้านอาหารและโรงพยาบาลขนาดเล็ก เช่น คลินิกหรือโพลีคลินิก เป็นต้น ส่วนในเรื่องของสวนสาธารณะทางโครงการก็มีจัดให้อยู่แล้ว ทั้งสวนรอบโครงการและสวนลอยฟ้า

บริษัท พี.ซี. แลนด์ จำกัด เห็นว่า สิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ โดยรอบโครงการมีเพียงพอในเชิงปริมาณ แต่ในเชิงคุณภาพนั้นควรจะมีการเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการ ประเภทโรงพยาบาล และวิทยาลัย มหาวิทยาลัยหรือโรงเรียนเฉพาะทาง เนื่องจากพื้นที่บริเวณนี้มีเพียงสถานศึกษาถึงระดับชั้นมัธยมศึกษาเท่านั้น

5.2.6 อสังหาริมทรัพย์ที่ควรพัฒนาเพิ่มในพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าสายสีม่วงในอนาคต

บริษัท เรียวแอสเสท ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด คิดว่า อสังหาริมทรัพย์ในบริเวณนั้นมีอยู่ค่อนข้างมากพอสมควร แต่ในอนาคตก็อาจจะมีเพิ่มขึ้น เนื่องจากการคมนาคมบริเวณนี้จะถูกพัฒนาเพิ่มขึ้น ซึ่งมีทั้งรถไฟฟ้าใต้ดิน บนดิน ฮับ (Hub) รถไฟไทย ฮับท่าเรือ นอกจากนี้ทางบริษัท คิดว่า พื้นที่บริเวณนี้ควรที่จะเพิ่มพื้นที่สีเขียวที่เป็นสวนสาธารณะให้มากขึ้น ทั้งสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจและออกกำลังกาย ซึ่งเป็นสถานที่สำหรับทำกิจกรรมของครอบครัว

บริษัท ชีวาทย์ จำกัด เห็นว่า พื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าสายสีม่วงในอนาคต ควรพัฒนาที่อยู่อาศัยประเภททาวน์เฮ้าส์ ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ โรงพยาบาลเอกชน สวนสาธารณะ ทั้งสำหรับพักผ่อนหย่อนใจและออกกำลังกาย และอาคารสำนักงาน เพื่อทำให้พื้นที่บริเวณดังกล่าวมีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น อีกทั้งยังช่วยลดระยะทางและระยะเวลาในการเดินทางได้อีกด้วย

บริษัท พลุกษา เรียวเอสเตท จำกัด (มหาชน) เห็นว่า ในอนาคตพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าสายสีม่วงนั้น ควรจะมีการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ประเภทห้างสรรพสินค้า ทั้งขนาดเล็ก (Community Mall) และขนาดใหญ่ โรงเรียน มัธยมศึกษา และวิทยาลัย มหาวิทยาลัยหรือโรงเรียนเฉพาะทาง โรงพยาบาลเอกชน สวนสาธารณะ สำหรับออกกำลังกายและอาคารสำนักงาน

บริษัท แกรนด์ ยูนิตี้ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด เห็นว่า ในอนาคตพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าสายสีม่วงควรจะมีการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพิ่ม แต่ทางบริษัทคิดว่า ที่ดินที่ติดรถไฟฟ้านั้นไม่ควรพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ประเภทที่อยู่อาศัย เนื่องจากที่อยู่อาศัยไม่ก่อให้เกิดผลผลิตทางด้านเศรษฐกิจในมุมมองทางด้านเศรษฐศาสตร์ ซึ่งผลผลิตทางด้านเศรษฐกิจนั้นจะเกิดก็ต่อเมื่อเป็นการพัฒนาพาณิชยกรรมและอาคารสำนักงาน เพราะที่อยู่อาศัยเป็นอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่นิ่ง ไม่ก่อให้เกิดการสัญจรเคลื่อนย้ายคนมากนัก ซึ่งหน่วยงานภาครัฐควรจะต้องรู้เท่าทันเรื่องนี้ไว้ และกันพื้นที่นี้เอาไว้ โดยให้พื้นที่ในรัศมี 500 เมตร - 1 กิโลเมตร เป็นพาณิชยกรรมและอาคารสำนักงาน แล้วหลังจาก 1 กิโลเมตรถึงจะพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัย ซึ่งจะช่วยให้ก่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินได้คุ้มค่า อีกทั้งจะส่งผลให้ราคาที่อยู่อาศัยไม่สูงมากจนเกินไปนัก ดังนั้นที่ดินติดรถไฟฟ้าจึงควรพัฒนาเป็นพาณิชยกรรม เนื่องจากตัวเลขในเชิงพาณิชยกรรมนั้นสามารถทำได้ แต่ตัวเลขในเชิงที่อยู่อาศัยนั้นสามารถทำได้ยาก เพราะจะทำให้คนซื้อบ้านได้ยากขึ้นนั่นเอง แต่ในปัจจุบันประเทศไทยนิยมที่อยู่อาศัยที่อยู่ใกล้กับรถไฟฟ้ามาก เนื่องจากรัฐบาลไม่ได้ออกกฎระเบียบทางผังเมืองเพื่อป้องกันเรื่องนี้ ส่วนการแก้ปัญหาของภาคเอกชนในเรื่องนี้คือ การแก้ปัญหาอย่างผิดๆ ที่สร้างห้องที่มีขนาดเล็กลง (มีขนาด 21 ตารางเมตร) เพื่อสู้กับราคาที่ดินที่สูงขึ้น แต่คุณภาพชีวิตของประชาชนแยกลง ดังนั้น ทางบริษัทคิดว่า รัฐบาลควรมีการกำหนดว่า พื้นที่บริเวณไหนควรที่จะพัฒนาเป็นอะไร สามารถพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยได้หรือไม่ รัฐบาลควรที่จะห้ามไปเลยว่า พื้นที่บริเวณนี้ห้ามพัฒนาที่อยู่อาศัย และอนุรักษ์พื้นที่สำหรับพัฒนา

พาณิชย์กรรมและอาคารสำนักงาน แล้วถัดจากบริเวณนั้นประมาณ 500 เมตร - 1 กิโลเมตร จึงจะพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยได้ ซึ่งถ้าทำได้อย่างนั้น คนก็จะอยู่อาศัยในพื้นที่ตรงนั้นเป็น node และเป็นเมืองอยู่ในบริเวณนั้น ทำให้สามารถช่วยลงค่าใช้จ่ายในการเดินทางและค่าครองชีพลงได้ นอกจากนี้การเดินทางไปทำงานก็จะทำให้ใช้รถยนต์น้อยลง เดินไปทำงานมากขึ้น ทำให้ได้ออกกำลังกาย มีร่างกายที่แข็งแรง ลดภาระในเรื่องของเงินอุดหนุนจากภาครัฐในเรื่องการรักษาพยาบาล อีกทั้งยังทำให้ค่าครองชีพลดลง ส่งผลให้ประชาชนมีรายได้เพิ่มมากขึ้นจากการลดการเดินทางอีกด้วย ซึ่งจะเห็นได้ว่า มีผลดีตามมาอีกมากมาย ดังนั้น ทางบริษัทจึงคิดว่า ในอนาคตพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าสายสีม่วงควรจะพัฒนาให้ครบโดยคิดตามสัดส่วนตามชุมชน และอาจจะทำสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการ ทั้งสำหรับผู้ที่มียาได้น้อยและผู้ที่มิฐานะดี แต่มีคุณภาพเท่าเทียมกัน เช่น สร้างโรงพยาบาลที่มี 2 ลักษณะ คือโรงพยาบาลสำหรับผู้ที่มียาได้น้อย และสำหรับคนที่มิฐานะ โดยอาจจะแตกต่างในเรื่องของราคา ความรวดเร็วในการบริการ แต่มีคุณภาพเท่าเทียมกัน มีแพทย์ผู้ชำนาญการเช่นกัน ส่วนรายได้ของบุคลากรนั้นมีรายได้เท่ากัน โดยนำรายได้ที่ได้จากโรงพยาบาลสำหรับผู้ที่มิฐานะมาให้แก่โรงพยาบาลสำหรับผู้ที่มียาได้น้อย ซึ่งทำให้โรงพยาบาลทั้ง 2 สามารถอยู่ได้นั่นเอง ดังเช่นโรงพยาบาลศิริราช ปิยมหาราชการุณย์ ส่วนสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการอื่นๆ เช่น โรงเรียน ห้างสรรพสินค้า อาคารสำนักงาน ก็เช่นเดียวกัน ควรจะมีมาตรฐานเดียวกัน ซึ่งจะทำให้เมืองสามารถอยู่ได้และจบในตัวของมันเอง

บริษัท อตมัส เรียลเอสเตท จำกัด คิดว่า ควรจะเพิ่มสถานศึกษา โรงพยาบาลภาครัฐและภาคเอกชน (โดยเน้นโรงพยาบาลรัฐบาลมากกว่า) และสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ ซึ่งจะเป็นสวนสาธารณะขนาดใหญ่ แล้วอาจจะมีสวนสาธารณะขนาดเล็กที่ไม่ไกลจากที่อยู่อาศัยมากนัก

บริษัท พี.ซี. แลนด์ จำกัด ในอนาคตทางบริษัทคิดว่า พื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าสายสีม่วงควรมีการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ประเภทโรงพยาบาลรัฐบาล เหมือนเช่น โรงพยาบาลรามธิบดี โรงพยาบาลศิริราช เนื่องจากคนที่อาศัยอยู่ในบริเวณนี้ไม่มีเงินเพียงพอที่จะจ่ายค่ารักษาพยาบาลที่มีราคาสูงมากนัก และควรมีการพัฒนาวิทยาลัย มหาวิทยาลัยหรือโรงเรียนเฉพาะทางให้มากขึ้น นอกจากนี้ยังควรมีการพัฒนาสวนสาธารณะทั้งสำหรับพักผ่อนหย่อนใจและออกกำลังกาย โดยอาจจะสร้างรวมกัน เหมือนสวนเบญจสิริกี้เป็นอีกหนึ่งแนวทางที่ดี

5.2.7 บริเวณที่ดินที่มีในครอบครองในแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วง แผนในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในอนาคต และความคิดเห็นเกี่ยวกับการเชื่อมต่ออสังหาริมทรัพย์ที่พัฒนา กับสถานีรถไฟฟ้า

บริษัท เรียวเอสเสท ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด ยังไม่มีที่ดินและแผนในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในบริเวณแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วง ส่วนแผนในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ทางบริษัทจะพัฒนาทั้งแนวราบและแนวสูง ซึ่งมีการพัฒนาครอบคลุมทุก segment ให้มีความหลากหลาย โดยจะหาที่ดินโดยการจับโซนที่ดินที่ถนัด เพื่อให้สามารถดูแลได้ทั่วถึง โดยจะใช้คนไม่มากนักแต่มีศักยภาพ ซึ่งส่วนใหญ่บริษัทจะพัฒนาในบริเวณพื้นที่โซนตะวันออกของกรุงเทพฯ โดยจะเป็นการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในแนวราบเป็นส่วนใหญ่ ส่วนพื้นที่ในเมืองทางบริษัทกำลังมองหาที่ดินและอยู่ในกระบวนการตัดสินใจในการซื้อที่ดินอยู่ และถ้าบริษัทได้ที่ดินใกล้รถไฟฟ้าแล้วจะเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าหรือไม่ขึ้นอยู่กับศักยภาพของพื้นที่ โดยถ้าโครงการมีศักยภาพสามารถเป็น Mix uses ได้ ก็มีโอกาที่จะเชื่อมกับรถไฟฟ้า แต่ถ้าเป็นเพียงโครงการที่อยู่อาศัยก็อาจจะไม่มีการเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้า

บริษัท ชิวทัย จำกัด มีที่ดินบริเวณแยกบางโพ โดยมีแผนในการดำเนินการสร้างโครงการคอนโดมิเนียมเพื่อการพักอาศัย แต่จะไม่มีการเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้า

บริษัท พกษา เรียวเอสเสท จำกัด (มหาชน) มีที่ดินในครอบครองในแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วงคือ บริเวณริมถนนรัตนวิเบศร์ ระหว่างรถไฟฟ้าสถานีสามแยกบางใหญ่และสถานีตลาดบางใหญ่ โดยจะพัฒนาโครงการคอนโดมิเนียมสูง 36 ชั้น จำนวน 4 อาคาร แต่จะไม่เชื่อมต่ออสังหาริมทรัพย์ที่พัฒนา กับสถานีรถไฟฟ้า เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการเชื่อมทาง หรือเปิดหน้าที่ดิน เพื่อทำพื้นที่พาณิชย์สำหรับเอกชนมีราคาสูงมาก

บริษัท แกรนด์ ยูนิตี้ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด มีที่ดินที่มีในครอบครองในแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วงอยู่ในบริเวณบางซื่อ โดยมีแผนในการพัฒนาเป็นคอนโดมิเนียม แต่จะไม่เชื่อมทางกับสถานีรถไฟฟ้า เนื่องจากการเชื่อมทางกับสถานีรถไฟฟ้านั้น จะไปเพิ่มต้นทุนให้กับคอนโดมิเนียมอย่างไม่คุ้มค่า ซึ่งทางบริษัทเห็นว่า เอาเงินที่จะเชื่อมทางไปลงทุนทำอะไรในโครงการที่เป็นประโยชน์จะดีกว่าและคิดว่า การเชื่อมทางที่ตึ้นนั้น ควรทำในโครงการที่เป็นพาณิชย์กรรมจะดีกว่า จะทำให้เกิดการสัญจรของคนมากกว่า ซึ่งคุ้มค่างว่าการเชื่อมทางในโครงการที่อยู่อาศัย

บริษัท อดามัส เรียวเอสเสท จำกัด ไม่มีที่ดินแถวแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วง แต่ก็กำลังมองหาที่ดินแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วงอยู่ เพื่อทำโครงการต่อ แต่ตอนนี้มีที่ดินแถวรัชดาภิเษก บริเวณศูนย์วัฒนธรรม ซึ่งสามารถเป็นอาคารสูง (high rise) ได้ โดยนโยบายบริษัทในปีนี้ก็พยายามหาที่ดินที่อยู่ใกล้กับรถไฟฟ้าสายสีม่วงให้มากที่สุด ซึ่งยิ่งใกล้สถานีเท่าไรยิ่งดี โดยจะพยายามเปิดตัวโครงการใหม่ประมาณไตรมาสที่ 3 ในแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วง โดยจะอยู่ในช่วงเตาปูนถึงก่อนข้ามสะพาน พระ

นั่งเกล้า เนื่องจากถ้าข้ามสะพานพระนั่งเกล้าไปแล้วจะรู้สึกไกล ส่วนการเชื่อมต่ออสังหาริมทรัพย์ กับ สถานีรถไฟฟ้านั้นขึ้นอยู่กับที่ตั้งโครงการว่าติดกับรถไฟฟ้าหรือไม่ และขึ้นอยู่กับขนาดโครงการ ซึ่ง ถ้าโครงการขนาดเล็กจะไม่ เชื่อมกับสถานีรถไฟฟ้ แต่ถ้าเป็นโครงการขนาดใหญ่ประมาณ 300-400 ยูนิ ตขึ้นไป ก็จะไม่เชื่อม และยังถ้าสามารถสร้าง high rise ได้ก็จะอยากเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้ มาก ขึ้น

บริษัท พี.ซี. แลนด์ จำกัด มีที่ดินในครอบครองอยู่บริเวณด้านหลังศูนย์การค้า เดอะ สแควร์ โดยมีแผนที่จะพัฒนาคอนโดมิเนียม ซึ่งถ้ามีโอกาสที่จะเชื่อมทางกับสถานีรถไฟฟ้ ก็ อยากที่จะเชื่อมกับศูนย์การค้า เดอะ สแควร์ แต่บริษัทเห็นว่า น่าจะมีโอกาสน้อยและอาจจะเสี่ยงกับ นิสัยการเดินของคนบริเวณดังกล่าว เนื่องจากไม่รู้ว่านิสัยการเดินของคนที่อยู่บริเวณนั้นเป็นอย่างไร โดยทางบริษัทอาจจะรอให้รถไฟฟ้าเปิดดำเนินการไปก่อนประมาณ 1 ปี แล้วจึงจะดูว่า จะเชื่อมทาง หรือไม่ ถ้าเชื่อมทางจะเชื่อมในแนวไหน ขึ้นใด อย่างไรก็ตาม โดยจะเชื่อมกับห้างสรรพสินค้าเท่านั้น ส่วน คอนโดมิเนียมอาจจะให้เดินผ่านห้างสรรพสินค้าก่อนเข้าสู่คอนโดมิเนียม แต่จะไม่เชื่อมทางกับคอนโด มิเนียมโดยตรงอย่างแน่นอน

5.2.8 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

บริษัท เรียบแอสเสท ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด เสนอแนะเกี่ยวกับ อาคารจอดรถตาม สถานีรถไฟฟ้ใหญ่ๆ ควรจะพัฒนาได้มากกว่าการเป็นอาคารจอดรถ โดยอาจจะสามารถพัฒนาเป็น อาคารที่ผสมผสาน หรือ Mix uses ซึ่งจะเป็ประโยชน์มากกว่าการเป็นเพียงอาคารจอดรถเท่านั้น นอกจากนี้ถ้ามีแนวทางการพัฒนาพื้นที่คล้ายกับประเทศสิงคโปร์ ฮองกง น่าจะมีการใช้ประโยชน์ที่ดิน ที่คุ้มค่ามากกว่านี้ ควรสนับสนุนการร่วมมือกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนก็จะทำให้มูลค่าที่ดิน และมูลค่าทรัพย์สินโดยรวมของประเทศจะมีมูลค่ามากขึ้น คุ้มค่าขึ้น มีประสิทธิภาพที่ดีขึ้น และอาจ จะต้องมีการปรับเปลี่ยนกฎหมายและนโยบายต่างๆ บางอย่าง เพื่อให้สะดวกต่อการพัฒนาพื้นที่ มากยิ่งขึ้น

บริษัท แกรนด์ ยูนิตี้ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด ได้เสนอแนะให้รัฐบาลควรจะมีการ ออก กฎระเบียบข้อบังคับควบคุมทางด้านผังเมือง เกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้ เพื่อให้ ทุก คนปฏิบัติตามกฎระเบียบเดียวกัน และควรจะมีหน่วยงานของภาครัฐที่จะมาดูงานวิจัยที่ดี เพื่อนำ ไป ประยุกต์ใช้ในการพัฒนาประเทศต่อไป นอกจากนี้ทางบริษัทคิดว่า รัฐบาลสามารถมีรายได้เท่ากับ ภาคเอกชนได้จากการประมูล ซึ่งจะมาในเชิงภาษี และเศรษฐกิจของประเทศ และอีกหลากหลายทาง โดยถ้าสามารถเพิ่มรายได้จากการลดการเดินทางของประชาชนลงได้คนละ 15% จะทำให้คนมีรายได้ มากขึ้น ซึ่งส่งผลให้คนสามารถใช้จ่ายได้มากขึ้น รัฐบาลสามารถเก็บภาษีและภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) ได้ มากขึ้นอีกด้วย นอกจากนี้ยังทำให้คนใช้การเดินทางมากขึ้น ทำให้ร่างกายแข็งแรง ความเจ็บปวด

น้อยลง ทำให้การใช้จ่ายเงินอุดหนุนของภาครัฐในการรักษาพยาบาลลดลง ซึ่งถ้าสามารถทำได้จะทำให้ประเทศเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว โดยการใช้น้ำมันก็จะลดลง เพราะไม่ได้เป็นสิ่งจำเป็นในชีวิตประจำวันอีกต่อไป และส่งผลให้มลพิษลดลง ซึ่งสิ่งที่กล่าวมานั้นเป็นปัญหาที่เผชิญอยู่ในปัจจุบันและกำลังแก้ไขอยู่ แต่ในปัจจุบันเป็นการแก้ไขปัญหเฉพาะหน้า ไม่ได้เป็นการแก้ไขที่ต้นเหตุ เช่น การเดินทางจากตะวันออกไปตะวันตกโดยการสร้างวงแหวนรอบนอก การสร้างโรงงานในที่ๆ ไม่เหมาะสม ตัวอย่างเช่น ในจังหวัดอยุธยาเป็นพื้นที่ลุ่มน้ำท่วมอยู่บ่อยครั้ง ควรจะนำพื้นที่นี้ไปปลูกข้าว แต่รัฐบาลใช้งบประมาณจำนวนมาก เพื่อแก้ปัญหาไม่ให้น้ำท่วม แล้วนำข้าวไปปลูกบนดอยแทน ซึ่งจะต้องถางป่า ทำให้กระทบต่อพื้นที่ต้นน้ำปลายน้ำทั้งระบบ และทำให้ธรรมชาติเสียสมดุลนั่นเอง

บริษัท อตัมส เรียวเอสเตท จำกัด เสนอแนะว่า การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) นั้นเชี่ยวชาญในการทำรถไฟฟ้ามากกว่าพาณิชย์กรรม หรือ มอลล์ (Community Mall) ซึ่งจะได้เห็นได้จากสถานีรถไฟฟ้าพระราม 9 ที่มีมอลล์อยู่ข้างล่างนั้นก็ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร โดยคิดว่าควรจะให้ภาคเอกชนที่มีความชำนาญในการทำพาณิชย์กรรมเข้ามาทำจะดีกว่า นอกจากนี้อาจจะทำร่วมกับภาคเอกชนจะดีกว่า แล้วได้เป็นผลประโยชน์ร่วมกัน (profit sharing) หรือเป็นแบบให้เช่า (leasehold) โดยให้เอกชนเช่าทำจะดีกว่า ซึ่งอาจใช้วิธีคิดแบบ Income approach มาใช้ในการคำนวณได้อีกด้วย ส่วนในเรื่องอาคารจอดรถของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) อาจจะสามารถนำมาทำเป็นอสังหาริมทรัพย์ประเภทอื่นได้ เช่น ทำเป็นห้างสรรพสินค้า หรืออื่นๆ ทำให้สามารถใช้ที่ดินได้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น หรือถ้าภาครัฐอยากทำโครงการเองก็อาจจะเชิญผู้เชี่ยวชาญมาเป็นที่ปรึกษาให้ก็จะดีกว่า

บริษัท พี.ซี. แลนด์ จำกัด เสนอแนะความคิดเห็นว่า อยากที่จะได้เห็นภาคเอกชนได้เข้าไปมีส่วนร่วมกับภาครัฐให้มากขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม ภาครัฐก็ควรที่จะมีการปรับปรุงการทำงาน และส่งเสริมกลุ่มคนดีๆ เพื่อเข้ามาพัฒนาประเทศ รวมทั้งควรพัฒนาศักยภาพของคน ที่ทำงานในหน่วยงานของภาครัฐให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนสามารถทำงานได้อย่างเต็มที่โดยปราศจากเรื่องทุจริต

ส่วนบริษัท ชีวาทัย จำกัด และ บริษัท พกษา เรียวเอสเตท จำกัด (มหาชน) ไม่มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

5.3 วิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการสวนสาธารณะในอนาคต

จากการศึกษา สังเกต สอบถามและสัมภาษณ์คนที่อยู่ในพื้นที่การศึกษาและผู้ประกอบการนั้น ทำให้ทราบถึงความต้องการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการที่คนในพื้นที่การศึกษาต้องการ ซึ่งนั่นก็คือ สวนสาธารณะ ซึ่งเป็นสิ่งที่ทุกคนเห็นว่า เป็นสิ่งที่จำเป็นและสำคัญกับคนในพื้นที่ ดังนั้น จึงได้นำสวนสาธารณะมาศึกษาว่า สวนสาธารณะใดที่เหมาะสมกับคนในพื้นที่มากที่สุด โดยจะใช้โปรแกรม SPSS เพื่อนำมาหาความสัมพันธ์ของข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามและข้อมูลความต้องการสวนสาธารณะในอนาคต เพื่อนำผลการศึกษาที่ได้เป็นข้อเสนอแนะในการพัฒนาสวนสาธารณะให้ตรงตามกับความต้องการกับคนที่อยู่อาศัยในอนาคต โดยจะเห็นความสัมพันธ์ของปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับความต้องการสวนสาธารณะได้ดังต่อไปนี้

1. อายุ

อายุมีความสัมพันธ์กับความต้องการสวนสาธารณะ โดยคนที่มีผู้น้อยกว่า 25 ปี ต้องการสวนสาธารณะ จำนวน 72 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 21 ซึ่งต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ คิดเป็นร้อยละ 51 มากกว่าสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกายซึ่งคิดเป็นร้อยละ 49 คนที่มีอายุในช่วง 26 – 35 ปี จำนวน 162 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 46 ซึ่งต้องการสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย คิดเป็นร้อยละ 51 มากกว่าสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจซึ่งคิดเป็นร้อยละ 49 คนที่มีอายุในช่วง 36 – 45 ปี จำนวน 72 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 21 ต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ คิดเป็นร้อยละ 59 มากกว่าสวนประเภทออกกำลังกาย ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 41 คนที่มีอายุในช่วง 46 – 55 ปี จำนวน 32 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 9 ต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ คิดเป็นร้อยละ 53 มากกว่าสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 47 คนที่มีอายุในช่วง 56 – 65 ปี จำนวน 14 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 4 ต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ คิดเป็นร้อยละ 52 มากกว่าสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 48 คนที่มีอายุมากกว่า 66 ปี จำนวน 0 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 0 ไม่ต้องการสวนสาธารณะประเภทใดเลย โดยจะเห็นได้จากตารางดังต่อไปนี้

			สวนสาธารณะ		สวนสำหรับพักผ่อน หย่อนใจ		สวนสำหรับออกกำลังกาย	
			ต้องการ	ไม่ต้องการ	ต้องการ	ร้อยละ	ต้องการ	ร้อยละ
อายุ	น้อยกว่า 25 ปี	จำนวน	72	9	49	51	47	49
		ร้อยละ	20.5	18.8				
26 - 35 ปี	จำนวน	162	22	116	49	120	51	
	ร้อยละ	46	45.8					
36 - 45 ปี	จำนวน	72	10	59	59	41	41	
	ร้อยละ	20.5	20.8					
46 - 55 ปี	จำนวน	32	4	24	53	21	47	
	ร้อยละ	9.1	8.3					
56 - 65 ปี	จำนวน	14	2	11	52	10	48	
	ร้อยละ	4	4.2					
มากกว่า 66 ปี	จำนวน	0	1	0	0	0	0	
	ร้อยละ	0	2.1					
รวม	จำนวน	352	48	259		239		
	ร้อยละ	100	100					

ตารางที่ 60 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการสวนสาธารณะและอายุ

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

จากตารางจะเห็นว่า อายุมีความสัมพันธ์กับความต้องการสวนสาธารณะ โดยคนส่วนใหญ่ที่ต้องการสวนสาธารณะมีอายุในช่วง 26 - 35 ปี ซึ่งต้องการสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย มากกว่าสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ ส่วนช่วงอายุน้อยกว่า 25 ปี ช่วงอายุ 36 - 65 ปี นั้น ต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจมากกว่า

2. จำนวนสมาชิกในครอบครัว

จำนวนสมาชิกในครอบครัวมีความสัมพันธ์กับความต้องการสวนสาธารณะ โดยคนที่มีครอบครัว 0 - 1 คน จำนวน 55 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 16 ต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ คิดเป็นร้อยละ 51 มากกว่าสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 49 คนที่มีครอบครัว 2 - 3 คน จำนวน 184 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 52 ต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ คิดเป็นร้อยละ 52 มากกว่าสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 48 คนที่มีครอบครัว 4 - 5 คน จำนวน 93 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 26 ต้องการสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกายเท่ากับสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 50 และคนที่มีครอบครัวมากกว่า 6 คน จำนวน 20 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 6 ต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ คิดเป็น

ร้อยละ 61 มากกว่าสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 39 โดยจะเห็นได้จากตารางดังต่อไปนี้

			สวนสาธารณะ		สวนสำหรับพักผ่อน หย่อนใจ		สวนสำหรับออก กำลังกาย	
			ต้องการ	ไม่ต้องการ	ต้องการ	ร้อยละ	ต้องการ	ร้อยละ
จำนวน สมาชิก ในครอบครัว	0 - 1 คน	จำนวน	55	5	38	51	36	49
		ร้อยละ	15.6	10.4				
	2 - 3 คน	จำนวน	184	28	137	52	125	48
		ร้อยละ	52.3	58.3				
	4 - 5 คน	จำนวน	93	12	67	50	67	50
		ร้อยละ	26.4	25				
	มากกว่า 6 คน	จำนวน	20	3	17	61	11	39
		ร้อยละ	5.7	6.3				
รวม	จำนวน	352	48	259		239		
	ร้อยละ	100	100					

ตารางที่ 61 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการสวนสาธารณะและจำนวนสมาชิกในครอบครัว

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

จากตาราง จะเห็นว่า คนส่วนใหญ่ที่ต้องการสวนสาธารณะมีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 2 - 3 คน ซึ่งต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจมากกว่าสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกายและคนที่มีความสมาชิกในครอบครัวขนาดอื่นๆ ก็เช่นเดียวกัน แต่คนที่มีความครอบครัว 4 - 5 คน ต้องการสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย เท่ากับสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ

3. รายได้เฉลี่ยของครอบครัว

รายได้เฉลี่ยของครอบครัวมีความสัมพันธ์กับความต้องการสวนสาธารณะ โดยคนที่มีความรายได้เฉลี่ยของครอบครัวน้อยกว่า 10,000 บาท จำนวน 23 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 7 ต้องการสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย เท่ากับสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 50 คนที่มีความรายได้ 10,001 - 50,000 บาท จำนวน 187 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 53 ต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจคิดเป็นร้อยละ 55 มากกว่าสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย คิดเป็นร้อยละ 45 คนที่มีความรายได้ 50,001 - 100,000 บาท จำนวน 78 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 22 ต้องการสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย เท่ากับสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 50 คนที่มีความรายได้ 100,001 - 150,000 บาท จำนวน 32 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 9 ต้องการ

สวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย เท่ากับสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 50 คนที่มีรายได้ 150,001 – 200,000 บาท จำนวน 13 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 4 ต้องการสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย เท่ากับสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 50 คนที่มีรายได้มากกว่า 200,000 บาท จำนวน 19 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 5 ต้องการสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย คิดเป็นร้อยละ 58 มากกว่าสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 42 โดยจะเห็นได้จากตาราง ดังต่อไปนี้

			สวนสาธารณะ		สวนสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ		สวนสำหรับออกกำลังกาย	
			ต้องการ	ไม่ต้องการ	ต้องการ	ร้อยละ	ต้องการ	ร้อยละ
รายได้เฉลี่ยของครอบครัว	น้อยกว่า 10,000 บาท	จำนวน	23	2	15	50	15	50
		ร้อยละ	6.5	4.2				
	10,001 – 50,000 บาท	จำนวน	187	26	146	55	121	45
		ร้อยละ	53.1	54.2				
	50,001 – 100,000 บาท	จำนวน	78	11	53	50	53	50
		ร้อยละ	22.2	22.9				
	100,001 – 150,000 บาท	จำนวน	32	2	22	50	22	50
		ร้อยละ	9.1	4.2				
	150,001 – 200,000 บาท	จำนวน	13	0	10	50	10	50
		ร้อยละ	3.7	0				
	มากกว่า 200,000 บาท	จำนวน	19	7	13	42	18	58
		ร้อยละ	5.4	14.6				
	รวม	จำนวน	352	48	259		239	
		ร้อยละ	100	100				

ตารางที่ 62 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการสวนสาธารณะและรายได้เฉลี่ยของครอบครัว

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

จากตาราง จะเห็นว่า คนส่วนใหญ่ที่ต้องการสวนสาธารณะมีรายได้ 10,001 – 50,000 บาท ซึ่งต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจมากกว่าสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย ส่วนคนที่มีรายได้เฉลี่ยของครอบครัวมากกว่า 200,000 บาท ต้องการสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกายมากกว่าสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ และคนที่มีรายได้เฉลี่ยระดับอื่นๆ นั้น ต้องการสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย เท่ากับสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ

4. คนที่มีรถยนต์ในครอบครอง

คนที่มีรถยนต์ในครอบครองมีความสัมพันธ์กับความต้องการสวนสาธารณะ โดยคนที่มีรถยนต์ในครอบครอง จำนวน 269 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 76 ต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจคิดเป็นร้อยละ 52 มากกว่าสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 48 ส่วนคนที่ไม่มียรถยนต์ในครอบครอง จำนวน 83 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 24 ต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ คิดเป็นร้อยละ 51 มากกว่าสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 49 โดยจะเห็นได้จากตารางดังต่อไปนี้

			สวนสาธารณะ		สวนสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ		สวนสำหรับออกกำลังกาย	
			ต้องการ	ไม่ต้องการ	ต้องการ	ร้อยละ	ต้องการ	ร้อยละ
รถยนต์ในครอบครอง	มีรถยนต์ในครอบครอง	จำนวน	269	37	199	52	181	48
		ร้อยละ	76.4	77.1				
	ไม่มีรถยนต์ในครอบครอง	จำนวน	83	11	60	51	58	49
		ร้อยละ	23.6	22.9				
รวม		จำนวน	352	48	259		239	
		ร้อยละ	100	100				

ตารางที่ 63 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการสวนสาธารณะและรถยนต์ในครอบครอง

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

จากตาราง จะเห็นว่า คนส่วนใหญ่ที่ต้องการสวนสาธารณะมีรถยนต์ในครอบครอง ซึ่งต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจมากกว่าสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย

5. คนที่มีรถจักรยานยนต์ในครอบครอง

คนที่มีรถจักรยานยนต์ในครอบครองมีความสัมพันธ์กับความต้องการสวนสาธารณะ โดยคนที่มีรถจักรยานยนต์ในครอบครอง จำนวน 111 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 32 ต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจคิดเป็นร้อยละ 54 มากกว่าสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 46 ส่วนคนที่ไม่มียรถจักรยานยนต์ในครอบครอง จำนวน 241 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 69 ต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ คิดเป็นร้อยละ 51 มากกว่าสวนสำหรับออกกำลังกาย ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 49 โดยจะเห็นได้จากตารางดังต่อไปนี้

			สวนสาธารณะ		สวนสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ		สวนสำหรับออกกำลังกาย	
			ต้องการ	ไม่ต้องการ	ต้องการ	ร้อยละ	ต้องการ	ร้อยละ
รถจักรยานยนต์ ในครอบครอง	มีรถจักรยานยนต์ ในครอบครอง	จำนวน	111	12	88	54	74	46
		ร้อยละ	31.5	25				
	ไม่มีรถจักรยานยนต์ ในครอบครอง	จำนวน	241	36	171	51	165	49
		ร้อยละ	68.5	75				
รวม		จำนวน	352	48	259		239	
		ร้อยละ	100	100				

ตารางที่ 64 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการสวนสาธารณะและรถจักรยานยนต์ใน
ครอบครอง

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

จากตาราง จะเห็นว่า คนส่วนใหญ่ที่ต้องการสวนสาธารณะไม่มีรถจักรยานยนต์ในครอบครอง ซึ่งต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจมากกว่าสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย

6. คนที่ไม่มียานพาหนะ

คนที่ไม่มียานพาหนะในครอบครองมีความสัมพันธ์กับความต้องการสวนสาธารณะ โดยคนที่ไม่มียานพาหนะในครอบครอง จำนวน 30 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 9 ต้องการสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกายคิดเป็นร้อยละ 54 มากกว่าสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 46 ส่วนคนที่มียานพาหนะในครอบครอง จำนวน 322 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 92 ต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจคิดเป็นร้อยละ 53 มากกว่าสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 47 โดยจะเห็นได้จากตารางดังต่อไปนี้

			สวนสาธารณะ		สวนสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ		สวนสำหรับออกกำลังกาย	
			ต้องการ	ไม่ต้องการ	ต้องการ	ร้อยละ	ต้องการ	ร้อยละ
ไม่มียานพาหนะ	ไม่มียานพาหนะ	จำนวน	30	2	19	46	22	54
		ร้อยละ	8.5	4.2				
	มียานพาหนะ	จำนวน	322	46	240	53	217	47
		ร้อยละ	91.5	95.8				
รวม	จำนวน	352	48	259		239		
	ร้อยละ	100	100					

ตารางที่ 65 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการสวนสาธารณะและคนที่ไม่มียานพาหนะใน

ครอบครัว

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

จากตาราง จะเห็นว่า คนส่วนใหญ่ที่ต้องการสวนสาธารณะมียานพาหนะในครอบครัว ซึ่งต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจมากกว่าสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย

7. คนที่เดินทางด้วยการเดินเท้า

คนที่เดินทางด้วยทางเดินเท้ามีความสัมพันธ์กับความต้องการสวนสาธารณะ โดยคนที่เดินทางด้วยการเดินเท้า จำนวน 83 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 24 ต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจคิดเป็นร้อยละ 54 มากกว่าสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 46 ส่วนคนที่ไม่เดินทางด้วยการเดินเท้า จำนวน 269 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 76 ต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ คิดเป็นร้อยละ 52 มากกว่าสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 48 โดยจะเห็นได้จากตารางดังต่อไปนี้

			สวนสาธารณะ		สวนสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ		สวนสำหรับออกกำลังกาย	
			ต้องการ	ไม่ต้องการ	ต้องการ	ร้อยละ	ต้องการ	ร้อยละ
เดินทางด้วยการเดินเท้า	เดินทางด้วยการเดินเท้า	จำนวน	83	6	65	54	56	46
		ร้อยละ	23.6	12.5				
	ไม่ได้เดินทางด้วยการเดินเท้า	จำนวน	269	42	194	52	183	48
		ร้อยละ	76.4	87.5				
รวม	จำนวน	352	48	259		239		
	ร้อยละ	100	100					

ตารางที่ 66 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการสวนสาธารณะและคนที่เดินทางด้วยการเดินเท้า

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

จากตาราง จะเห็นว่า คนส่วนใหญ่ที่ต้องการสวนสาธารณะไม่ได้เดินทางด้วยทางเดินเท้า ซึ่งต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจมากกว่าสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย

8. คนที่เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล

คนที่เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล มีความสัมพันธ์กับความต้องการสวนสาธารณะ โดยคนที่เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล จำนวน 78 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 22 ต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ คิดเป็นร้อยละ 52 มากกว่าสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 48 ส่วนคนที่ไม่เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล จำนวน 274 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 78 ต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจคิดเป็นร้อยละ 52 มากกว่าสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 48 โดยจะเห็นได้จากตารางดังต่อไปนี้

			สวนสาธารณะ		สวนสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ		สวนสำหรับออกกำลังกาย	
			ต้องการ	ไม่ต้องการ	ต้องการ	ร้อยละ	ต้องการ	ร้อยละ
เดินทางด้วย รถจักรยานยนต์ ส่วนบุคคล	เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล	จำนวน	78	7	59	52	55	48
		ร้อยละ	22.2	14.6				
	ไม่ได้เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล	จำนวน	274	41	200	52	184	48
		ร้อยละ	77.8	85.4				
รวม		จำนวน	352	48	259		239	
		ร้อยละ	100	100				

ตารางที่ 67 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการสวนสาธารณะและคนที่เดินทางด้วย

รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

จากตาราง จะเห็นว่า คนส่วนใหญ่ที่ต้องการสวนสาธารณะไม่ได้เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจมากกว่าสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย

9. คนที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล

คนที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมีความสัมพันธ์กับความต้องการสวนสาธารณะ โดยคนที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล จำนวน 225 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 64 ต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ คิดเป็นร้อยละ 51 มากกว่าสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 49 ส่วนคนที่ไม่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล จำนวน 127 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 36 ต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจคิดเป็นร้อยละ 54 มากกว่าสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 46 โดยจะเห็นได้จากตารางดังต่อไปนี้

			สวนสาธารณะ		สวนสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ		สวนสำหรับออกกำลังกาย	
			ต้องการ	ไม่ต้องการ	ต้องการ	ร้อยละ	ต้องการ	ร้อยละ
เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล	เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล	จำนวน	225	35	169	51	161	49
		ร้อยละ	63.9	72.9				
รถยนต์ส่วนบุคคล	ไม่ได้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล	จำนวน	127	13	90	54	78	46
		ร้อยละ	36.1	27.1				
รวม		จำนวน	352	48	259		239	
		ร้อยละ	100	100				

ตารางที่ 68 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการสวนสาธารณะและคนที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

จากตาราง จะเห็นว่า คนส่วนใหญ่ที่ต้องการสวนสาธารณะเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจมากกว่าสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย

10. คนที่เดินทางด้วยรถแท็กซี่ หรือรถสามล้อ (รถตุ๊กๆ)

คนที่เดินทางด้วยรถแท็กซี่ หรือรถสามล้อ (รถตุ๊กๆ) มีความสัมพันธ์กับความต้องการสวนสาธารณะ โดยคนที่เดินทางด้วยรถแท็กซี่ หรือรถสามล้อ (รถตุ๊กๆ) จำนวน 92 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 26 ต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ คิดเป็นร้อยละ 54 มากกว่าสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 46 ส่วนคนที่ไม่เดินทางด้วยรถแท็กซี่ หรือรถสามล้อ (รถตุ๊กๆ) จำนวน 260 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 74 ต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ คิดเป็นร้อยละ

ละ 51 มากกว่าสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 49 โดยจะเห็นได้จากตารางดังต่อไปนี้

			สวนสาธารณะ		สวนสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ		สวนสำหรับออกกำลังกาย	
			ต้องการ	ไม่ต้องการ	ต้องการ	ร้อยละ	ต้องการ	ร้อยละ
เดินทางด้วยรถแท็กซี่/รถสามล้อ	เดินทางด้วยรถแท็กซี่/รถสามล้อ	จำนวน	92	9	78	54	67	46
		ร้อยละ	26.1	18.8				
ไม่ได้เดินทางด้วยรถแท็กซี่/รถสามล้อ	ไม่ได้เดินทางด้วยรถแท็กซี่/รถสามล้อ	จำนวน	260	39	181	51	172	49
		ร้อยละ	73.9	81.3				
รวม		จำนวน	352	48	259		239	
		ร้อยละ	100	100				

ตารางที่ 69 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการสวนสาธารณะและคนที่เดินทางด้วยรถแท็กซี่หรือรถสามล้อ

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

จากตาราง จะเห็นว่า คนส่วนใหญ่ที่ต้องการสวนสาธารณะไม่ได้เดินทางด้วยรถแท็กซี่หรือรถสามล้อ (รถตุ๊กๆ) ซึ่งต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจมากกว่าสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย

11. คนที่เดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางสาธารณะ

คนที่เดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางสาธารณะ มีความสัมพันธ์กับความต้องการสวนสาธารณะ โดยคนที่เดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางสาธารณะ จำนวน 109 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 31 ต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจคิดเป็นร้อยละ 55 มากกว่าสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 45 ส่วนคนที่ไม่เดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางสาธารณะ จำนวน 243 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 69 ต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ คิดเป็นร้อยละ 51 มากกว่าสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 49 โดยจะเห็นได้จากตารางดังต่อไปนี้

			สวนสาธารณะ		สวนสำหรับพักผ่อน หย่อนใจ		สวนสำหรับออกกำลังกาย	
			ต้องการ	ไม่ต้องการ	ต้องการ	ร้อยละ	ต้องการ	ร้อยละ
เดินทางด้วย รถโดยสาร	เดินทางด้วยรถโดยสาร ประจำทางสาธารณะ	จำนวน	109	10	86	55	69	45
		ร้อยละ	31	20.8				
ประจำทาง สาธารณะ	ไม่ได้เดินทางด้วยรถ โดยสารประจำทาง สาธารณะ	จำนวน	243	38	173	51	170	49
		ร้อยละ	69	79.2				
รวม		จำนวน	352	48	259		239	
		ร้อยละ	100	100				

ตารางที่ 70 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการสวนสาธารณะและคนที่เดินทางด้วย

รถโดยสารประจำทางสาธารณะ

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

จากตาราง จะเห็นว่า คนส่วนใหญ่ที่ต้องการสวนสาธารณะไม่ได้เดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางสาธารณะ ซึ่งต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจมากกว่าสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย

12. คนที่เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์รับจ้าง

คนที่เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์รับจ้าง มีความสัมพันธ์กับความต้องการสวนสาธารณะ โดยคนที่เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์รับจ้าง จำนวน 51 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 15 ต้องการสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย เท่ากับสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 50 ส่วนคนที่ไม่เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์รับจ้างจำนวน 301 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 85 ต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ คิดเป็นร้อยละ 52 มากกว่าสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 48 โดยจะเห็นได้จากตารางดังต่อไปนี้

			สวนสาธารณะ		สวนสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ		สวนสำหรับออกกำลังกาย	
			ต้องการ	ไม่ต้องการ	ต้องการ	ร้อยละ	ต้องการ	ร้อยละ
เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์รับจ้าง	เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์รับจ้าง	จำนวน	51	8	41	50	41	50
		ร้อยละ	14.5	16.7				
ไม่ได้เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์รับจ้าง	ไม่ได้เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์รับจ้าง	จำนวน	301	40	218	52	198	48
		ร้อยละ	85.5	83.3				
รวม		จำนวน	352	48	259		239	
		ร้อยละ	100	100				

ตารางที่ 71 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการสวนสาธารณะและคนที่เดินทางด้วย

รถจักรยานยนต์รับจ้าง

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

จากตาราง จะเห็นว่า คนส่วนใหญ่ที่ต้องการสวนสาธารณะไม่ได้เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจมากกว่าสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย

13. คนที่เดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทางสาธารณะ

คนที่เดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทางสาธารณะ มีความสัมพันธ์กับความต้องการสวนสาธารณะ โดยคนที่เดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทางสาธารณะ จำนวน 88 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 25 ต้องการสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกายคิดเป็นร้อยละ 52 มากกว่าสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 48 ส่วนคนที่ไม่เดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทางสาธารณะ จำนวน 264 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 75 ต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ คิดเป็นร้อยละ 54 มากกว่าสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 46 โดยจะเห็นได้จากตารางดังต่อไปนี้

			สวนสาธารณะ		สวนสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ		สวนสำหรับออกกำลังกาย	
			ต้องการ	ไม่ต้องการ	ต้องการ	ร้อยละ	ต้องการ	ร้อยละ
เดินทางด้วย รถตู้โดยสาร ประจำทาง สาธารณะ	เดินทางด้วยรถตู้ โดยสาร ประจำทาง สาธารณะ	จำนวน	88	9	62	48	68	52
		ร้อยละ	25	18.8				
สาธารณะ	ไม่ได้เดินทางด้วยรถ ตู้โดยสารประจำทาง สาธารณะ	จำนวน	264	39	197	54	171	46
		ร้อยละ	75	81.3				
รวม		จำนวน	352	48	259		239	
		ร้อยละ	100	100				

ตารางที่ 72 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการสวนสาธารณะและคนที่เดินทางด้วย

รถตู้โดยสารประจำทางสาธารณะ

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

จากตาราง จะเห็นว่า คนส่วนใหญ่ที่ต้องการสวนสาธารณะไม่ได้เดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทางสาธารณะ ซึ่งต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจมากกว่าสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย

14. คนที่เดินทางด้วยรถจักรยาน

คนที่เดินทางด้วยรถจักรยานมีความสัมพันธ์กับความต้องการสวนสาธารณะ โดยคนที่เดินทางด้วยรถจักรยาน จำนวน 14 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 4 ต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ คิดเป็นร้อยละ 58 มากกว่าสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 42 ส่วนคนที่ไม่เดินทางด้วยรถจักรยาน จำนวน 338 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 96 ต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ คิดเป็นร้อยละ 52 มากกว่าสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 48 โดยจะเห็นได้จากตารางดังต่อไปนี้

			สวนสาธารณะ		สวนสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ		สวนสำหรับออกกำลังกาย	
			ต้องการ	ไม่ต้องการ	ต้องการ	ร้อยละ	ต้องการ	ร้อยละ
เดินทางด้วยรถจักรยาน	เดินทางด้วยรถจักรยาน	จำนวน	14	3	11	58	8	42
		ร้อยละ	4	6.3				
เดินทางด้วยรถจักรยาน	ไม่ได้เดินทางด้วยรถจักรยาน	จำนวน	338	45	248	52	231	48
		ร้อยละ	96	93.8				
รวม		จำนวน	352	48	259		239	
		ร้อยละ	100	100				

ตารางที่ 73 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการสวนสาธารณะและคนที่เดินทางด้วยรถจักรยาน

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

จากตาราง จะเห็นว่า คนส่วนใหญ่ที่ต้องการสวนสาธารณะไม่ได้เดินทางด้วยรถจักรยาน ซึ่งต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจมากกว่าสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย

15. คนที่เดินทางด้วยรถสองแถว หรือรถกระบี่

คนที่เดินทางด้วยรถสองแถว หรือรถกระบี่มีความสัมพันธ์กับความต้องการสวนสาธารณะ โดยคนที่เดินทางด้วยรถสองแถว หรือรถกระบี่ จำนวน 21 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 6 ต้องการสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย เท่ากับสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 50 ส่วนคนที่ไม่เดินทางด้วยรถสองแถว หรือรถกระบี่ จำนวน 331 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 94 ต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ คิดเป็นร้อยละ 52 มากกว่าสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 48 โดยจะเห็นได้จากตารางดังต่อไปนี้

			สวนสาธารณะ		สวนสำหรับพักผ่อน หย่อนใจ		สวนสำหรับออกกำลังกาย	
			ต้องการ	ไม่ต้องการ	ต้องการ	ร้อยละ	ต้องการ	ร้อยละ
เดินทาง ด้วยรถ	เดินทางด้วยรถสอง แถว/รถกระบี่	จำนวน	21	1	13	50	13	50
		ร้อยละ	6	2.1				
สอง แถว/ รถกระบี่	ไม่ได้เดินทางด้วยรถ สองแถว/รถกระบี่	จำนวน	331	47	246	52	226	48
		ร้อยละ	94	97.9				
รวม		จำนวน	352	48	259		239	
		ร้อยละ	100	100				

ตารางที่ 74 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการสวนสาธารณะและคนที่เดินทางด้วย

รถสองแถวหรือรถกระบี่

ที่มา : จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม

จากตาราง จะเห็นว่า คนส่วนใหญ่ที่ต้องการสวนสาธารณะไม่ได้เดินทางด้วยรถสองแถวหรือรถกระบี่ ซึ่งต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจมากกว่าสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย

5.4 สรุปผลการวิเคราะห์

จากผลการวิเคราะห์ที่ได้จากแบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์ สามารถนำมาสรุปตามวัตถุประสงค์งานวิจัยข้อที่ 2 และข้อที่ 3 ได้ดังต่อไปนี้

5.4.1 ขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ ที่อยู่รอบสถานีรถไฟฟ้าสายสีม่วง

ขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการในพื้นที่ศึกษาที่มีอยู่ในปัจจุบันสามารถแยกออกได้ตามสถานี ดังนี้

1. สถานีเตาปูน

คนส่วนใหญ่ใช้ระยะทางในการเดินทางมากกว่า 5 กิโลเมตรเพื่อไปทำงาน แต่ใช้เวลาน้อยกว่า 1 ชั่วโมงในการเดินทาง การเดินทางไปห้างสรรพสินค้าใช้ระยะทางประมาณ 1 - 5 กิโลเมตร และใช้เวลาน้อยกว่า 1 ชั่วโมงในการเดินทาง การเดินทางไปโรงเรียนใช้ระยะทางประมาณ 1 - 5 กิโลเมตร แต่ใช้เวลาน้อยกว่า 1 ชั่วโมงในการเดินทาง การเดินทางไปโรงพยาบาลใช้ระยะทางประมาณ 1 - 5 กิโลเมตร และใช้เวลาน้อยกว่า 1 ชั่วโมงในการเดินทาง และการเดินทางไปสวนสาธารณะใช้ระยะทางประมาณ 1 - 5 กิโลเมตร และใช้เวลาน้อยกว่า 1 ชั่วโมงในการเดินทาง แสดงให้เห็นว่า พื้นที่ศึกษาสถานีตลาดบางใหญ่นั้นส่วนใหญ่ใช้เวลาในการเดินทางไม่เกิน 1 ชั่วโมง แต่ระยะทางที่เดินทางไปทำงานนั้นมีระยะทางที่มากกว่า 5 กิโลเมตร ซึ่งจะเห็นได้ว่า ในพื้นที่รอบสถานีเตาปูนในปัจจุบันมีสิ่งอำนวยความสะดวกเพียงพอต่อความต้องการพอสมควร แต่ในด้านของสวนสาธารณะและโรงเรียนนั้นอาจจะมีไม่เพียงพอเท่าที่ควร

ส่วนในด้านผู้ประกอบการเห็นว่า ขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ ที่อยู่โดยรอบนั้น ยังมีไม่เพียงพอต่อความต้องการของคนในพื้นที่ โดยควรที่จะมีการพัฒนาสวนสาธารณะเพิ่มเป็นอันดับแรก ซึ่งเป็นสิ่งที่ผู้ประกอบการทุกรายในพื้นที่ ให้ความสำคัญอย่างมาก และอาจจะมีการพัฒนาห้างสรรพสินค้า โรงเรียนและโรงพยาบาลเพิ่มเป็นลำดับถัดมา เพื่อเป็นการรองรับกับความต้องการของคนในพื้นที่ ทำให้คนในพื้นที่สามารถเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการได้ทั่วถึงมากยิ่งขึ้น

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า ขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการบริเวณโดยรอบสถานีเตาปูนนั้น ยังคงมีไม่เพียงพอ เนื่องจากคนในพื้นที่นั้นยังใช้ระยะทางมากกว่า 5 กิโลเมตรในการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ จึงทำให้พื้นที่นี้ยังขาดสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการในทุกๆ เรื่อง โดยเฉพาะในเรื่องของสวนสาธารณะ

2. สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี

คนส่วนใหญ่ใช้ระยะทางในการเดินทางมากกว่า 5 กิโลเมตรเพื่อไปทำงาน แต่ใช้เวลาน้อยกว่า 1 ชั่วโมงในการเดินทาง การเดินทางไปห้างสรรพสินค้าใช้ระยะทาง 1 - 5 กิโลเมตร และใช้เวลาน้อยกว่า 1 ชั่วโมงในการเดินทาง การเดินทางไปโรงเรียนใช้ระยะทางประมาณ 1 - 5 กิโลเมตรในการเดินทาง แต่ใช้เวลาน้อยกว่า 1 ชั่วโมงในการเดินทาง การเดินทางไปโรงพยาบาลใช้ระยะทางประมาณ 1 - 5 กิโลเมตร และใช้เวลาน้อยกว่า 1 ชั่วโมงในการเดินทาง และการเดินทางไปสวนสาธารณะใช้ระยะทางประมาณ 0 - 5 กิโลเมตร และใช้เวลาน้อยกว่า 1 ชั่วโมงในการเดินทาง

แสดงให้เห็นว่า พื้นที่ศึกษาสถานีศูนย์ราชการนนทบุรีนั้นส่วนใหญ่ใช้เวลาในการเดินทางไม่เกิน 1 ชั่วโมง และระยะทางที่เดินทางไปทำงานใช้ระยะทางที่มากกว่า 5 กิโลเมตร แต่สวนสาธารณะมีระยะทางที่ใกล้กว่าสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ คือ 0 - 5 กิโลเมตร ซึ่งจะเห็นได้ว่า ในพื้นที่รอบสถานีศูนย์ราชการนนทบุรีในปัจจุบันนั้น มีสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการส่วนใหญ่มีเพียงพอต่อความต้องการ แต่ในด้านโรงเรียน สวนสาธารณะและที่ทำงานนั้นยังไม่เพียงพออยู่บ้าง โดยเฉพาะโรงเรียน และมีเพียงห้างสรรพสินค้าเท่านั้นที่ยังเพียงพอต่อความต้องการของคนในพื้นที่มาก

ส่วนในด้านผู้ประกอบการเห็นว่า ขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ ที่อยู่โดยรอบนั้น มีค่อนข้างเพียงพอต่อความต้องการของคนในพื้นที่อยู่แล้ว โดยอาจจะมีการพัฒนาโรงพยาบาลขนาดเล็ก สวนสาธารณะขนาดเล็กที่อยู่ไม่ไกลจากที่อยู่อาศัยมากนักและร้านอาหารเพิ่มบ้างก็จะทำให้พื้นที่ที่มีความสมบูรณ์และสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น เพื่อเป็นการรองรับกับความต้องการของคนในพื้นที่ ทำให้คนในพื้นที่สามารถเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการได้ทั่วถึงมากยิ่งขึ้น

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า ขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการบริเวณโดยรอบสถานีศูนย์ราชการนนทบุรีนั้น ส่วนใหญ่มีเพียงพอต่อความต้องการ เนื่องจากคนในพื้นที่นั้นยังใช้ระยะทางประมาณ 1 - 5 กิโลเมตรในการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ แต่ในการเดินทางไปทำงานนั้นยังมีการใช้ระยะทางมากกว่า 5 กิโลเมตร จึงทำให้พื้นที่นี้ยังอาจต้องการอาคารสำนักงานหรือที่ทำงานที่อยู่ใกล้บ้านมากขึ้น ส่วนสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการอื่นๆ นั้น ถึงแม้ว่าจะมีเพียงพอในปัจจุบัน แต่อย่างไรก็ตาม ควรที่มีการพัฒนาและปรับปรุงให้มีคุณภาพที่ดีมากยิ่งขึ้น เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชนที่อยู่ในอาศัยในพื้นที่นั่นเอง

3. สถานีตลาดบางใหญ่

คนส่วนใหญ่ใช้ระยะทางในการเดินทางมากกว่า 5 กิโลเมตรเพื่อไปทำงาน แต่ใช้เวลาน้อยกว่า 1 ชั่วโมงในการเดินทาง การเดินทางไปห้างสรรพสินค้าใช้ระยะทางมากกว่า 5 กิโลเมตร และใช้เวลาน้อยกว่า 1 ชั่วโมงในการเดินทาง การเดินทางไปโรงเรียนใช้ระยะทางประมาณ 1 - 5 กิโลเมตร แต่ใช้เวลาน้อยกว่า 1 ชั่วโมงในการเดินทาง การเดินทางไปโรงพยาบาลใช้ระยะทางประมาณ 1 - 5 กิโลเมตรและมากกว่า 5 กิโลเมตร และใช้เวลาน้อยกว่า 1 ชั่วโมงในการเดินทาง และการเดินทางไปสวนสาธารณะใช้ระยะทางประมาณ 1 - 5 กิโลเมตร และใช้เวลาน้อยกว่า 1 ชั่วโมงในการเดินทาง แสดงให้เห็นว่า พื้นที่ศึกษาสถานีตลาดบางใหญ่นั้นส่วนใหญ่ใช้เวลาในการเดินทาง ไม่เกิน 1 ชั่วโมง แต่ระยะทางที่เดินทางไปทำงาน ไปห้างสรรพสินค้าและโรงพยาบาลนั้น ใช้ระยะทาง

มากกว่า 5 กิโลเมตร ซึ่งจะเห็นได้ว่า ในพื้นที่รอบสถานีตลาดบางใหญ่ในปัจจุบันนั้น มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพียงพอสอดคล้องความต้องการพอสมควร แต่ในด้านของสวนสาธารณะอาจจะมีไม่เพียงพออยู่บ้าง

ส่วนในด้านผู้ประกอบการเห็นว่า ขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ ที่อยู่โดยรอบนั้น มีไม่เพียงพอต่อความต้องการของคนในพื้นที่ในด้านของเชิงคุณภาพ แต่ในเชิงปริมาณนั้นมีค่อนข้างเพียงพอ แต่อย่างไรก็ตาม ควรที่จะมีการพัฒนาและปรับปรุงในเรื่องของสวนสาธารณะทั้งสำหรับพักผ่อนหย่อนใจและออกกำลังกาย โรงพยาบาลและสถานศึกษา ซึ่งเป็นสิ่งที่ผู้ประกอบการในพื้นที่ได้เห็นถึงความสำคัญ เพื่อรองรับกับความต้องการของคนในพื้นที่ ทำให้คนในพื้นที่สามารถเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการได้ทั่วถึงมากยิ่งขึ้น

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า ขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการบริเวณโดยรอบสถานีตลาดบางใหญ่นั้น ยังคงมีไม่เพียงพอ เนื่องจากคนในพื้นที่นั้นยังใช้ระยะทางมากกว่า 5 กิโลเมตรในการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ จึงทำให้พื้นที่นี้ยังขาดสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการในเรื่องของสวนสาธารณะ โรงพยาบาล อาคารสำนักงานและสถานศึกษา

5.4.2 แนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รอบสถานีรถไฟฟ้าในอนาคต

จากผลการวิเคราะห์ที่ได้จากการสอบถามผู้ที่อยู่อาศัย และจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ ทำให้ทราบถึงความต้องการอสังหาริมทรัพย์ในอนาคต โดยแนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รอบสถานีรถไฟฟ้าในอนาคตนั้น ควรที่จะพัฒนาสวนสาธารณะทั้งสำหรับพักผ่อนหย่อนใจและออกกำลังกาย เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้ามาใช้ประโยชน์ได้สะดวก และที่อยู่อาศัยประเภทคอนโดมิเนียม บ้านเดี่ยวและทาวน์เฮ้าส์ตามลำดับ

โดยจากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีผลต่อ ความต้องการสวนสาธารณะในอนาคต เพื่อให้สามารถนำปัจจัยเหล่านี้ไปออกแบบสวนสาธารณะที่มีความเหมาะสมกับคนในพื้นที่ได้มากที่สุดนั้น จะเห็นได้ว่า คนส่วนใหญ่ต้องการสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ ซึ่งเป็นที่ต้องการของคนที่มีอายุอยู่ในช่วง 36 - 65 ปี มีจำนวนสมาชิกในครอบครัวจำนวน 2 - 3 คน และมากกว่า 6 คน มีรายได้เฉลี่ยของครอบครัว 10,001 - 50,000 บาท และเหมาะสมกับคนที่มียานพาหนะ ทั้งที่มีรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ และยังเหมาะสมกับคนที่เดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล คิดเป็น ร้อยละ 65 รถโดยสารประจำทางสาธารณะ คิดเป็นร้อยละ 33 และรถแท็กซี่/รถสามล้อ (ตุ๊กๆ) คิด เป็นร้อยละ 30 เป็นประจำ ส่วนสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกายนั้น เป็นที่ต้องการของคนที่มีอายุ อยู่ในช่วง 0 - 35 ปี และ 56 - 65 ปี มีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 0 - 1 คน และ 4 - 5 คน มีรายได้

เฉลี่ยของครอบครัวน้อยกว่า 10,000 บาท และมากกว่า 50,000 บาท และเหมาะสมกับคนที่ไม่มี ยานพาหนะ อีกทั้งยังเหมาะสมกับคนที่เดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 67 รถโดยสาร ประจำทางสาธารณะ คิดเป็นร้อยละ 29 และรถตู้โดยสารประจำทางสาธารณะ คิดเป็นร้อยละ 29 เป็นประจำ ดังนั้นจะเห็นได้ว่า สวนสาธารณะที่เหมาะสมกับความต้องการของคนที่อยู่อาศัยในพื้นที่ มากที่สุดคือ สวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ แต่ถึงอย่างไรก็ตาม สวนสาธารณะทั้งสำหรับพักผ่อนหย่อนใจและสำหรับออกกำลังกายนั้น ก็ยังมีความสำคัญและควรจัดให้มีอย่างเหมาะสม

นอกจากนี้ควรมีการพัฒนาที่อยู่อาศัยให้มากขึ้น นั่นคือที่อยู่อาศัยประเภทคอนโดมิเนียม (โดยมีความต้องการคิดเป็นร้อยละ 41) บ้านเดี่ยว (โดยมีความต้องการคิดเป็นร้อยละ 36) และ ทาวน์เฮ้าส์ (โดยมีความต้องการคิดเป็นร้อยละ 23) เพื่อให้พร้อมรับกับการพัฒนาที่กำลังจะเกิดขึ้น ในอนาคตเมื่อมีการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งระบบรางเข้ามาในพื้นที่ อีกทั้งควรมีการปรับปรุงคุณภาพของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล และอาคารสำนักงาน ให้พร้อมรับการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นในอนาคตอีกด้วย



บทที่ 6

สรุปผลการศึกษา อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

6.1 สรุปผลการศึกษาและอภิปรายผล

จากการศึกษาแนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ตามแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วง โดยใช้ทฤษฎีการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี (TOD) ทำให้ทราบถึง แนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในอนาคตตามแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วงให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น อีกทั้งยังทราบถึงความคิดเห็นและความต้องการของประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ ในเรื่องความเพียงพอและความต้องการของสิ่งอำนวยความสะดวก สาธารณูปการต่างๆ และอสังหาริมทรัพย์ในพื้นที่ดังกล่าว โดยเนื้อหาในบทนี้จะเป็นการสรุปผลการศึกษเกี่ยวกับข้อมูลโครงการอสังหาริมทรัพย์ในพื้นที่กรณีศึกษา และขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการในพื้นที่ และเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รอบสถานีรถไฟฟ้าในอนาคต โดยนำแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องมาประยุกต์ใช้กับผลการศึกษา และนำเสนอผลการศึกษาและข้อค้นพบที่ได้จากงานวิจัยนี้ ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

6.1.1 ข้อมูลโครงการอสังหาริมทรัพย์แต่ละประเภทที่อยู่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า

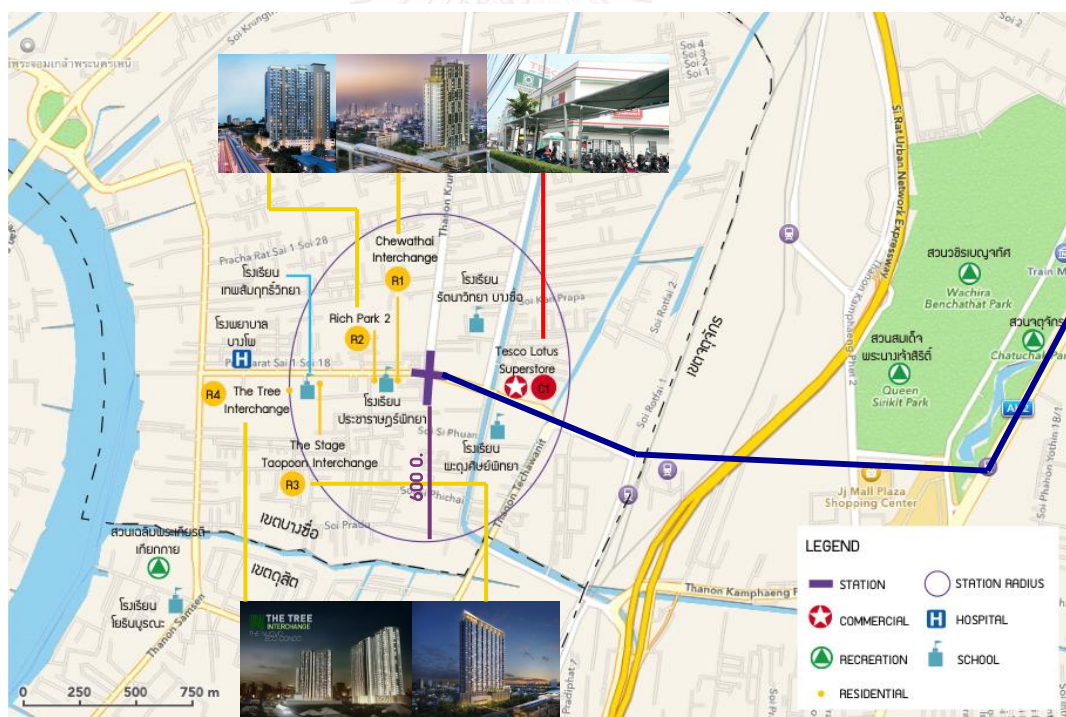
ข้อมูลโครงการอสังหาริมทรัพย์แต่ละประเภทที่อยู่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า สามารถแบ่งตามบทบาทของสถานีที่เป็นกรณีศึกษาได้ 3 สถานี คือ สถานีเตาปูน สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี และสถานีตลาดบางใหญ่ โดยแต่ละสถานีมีโครงการอสังหาริมทรัพย์ทั้งประเภทที่อยู่อาศัยและ พาณิชยกรรม ซึ่งจะกล่าวแยกตามสถานีที่เป็นกรณีศึกษาได้ดังต่อไปนี้

สถานีเตาปูน มีบทบาทเป็นสถานีเชื่อมต่อหลักระหว่างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและสายสีม่วงที่เชื่อมระหว่างศูนย์กลางเมืองและชานเมือง อีกทั้งยังเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยเก่าแก่ใกล้ศูนย์กลางเมืองที่มีความหนาแน่นสูง โดยมีอาคารพาณิชย์ตั้งเรียงรายเป็นจำนวนมาก และในปัจจุบันมีโครงการที่อยู่อาศัยจำนวน 4 โครงการคือ โครงการชีวาทัย อินเทอร์เน็ต ซึ่งอยู่ห่างจากสถานี 50 เมตร โครงการ Rich Park 2 @เตาปูนอินเทอร์เน็ต อยู่ห่างจากสถานี 60 เมตร โครงการ The Stage Taopoon Interchange อยู่ห่างจากสถานี 400 เมตร และโครงการ The Tree Interchange อยู่ห่างจากสถานี 500 เมตร และพาณิชยกรรม 1 โครงการที่กำลังดำเนินการอยู่คือ ห้างสรรพสินค้า เทสโก้ โลตัส บางซื่อ ซึ่งอยู่ห่างจากสถานี 450 เมตร ซึ่งเป็นระยะทางที่สามารถเดินถึงได้จากสถานี

รถไฟฟ้า เนื่องจากในพื้นที่มีทางเดินเท้าที่สามารถเดินได้อย่างสะดวกสบาย โดยมีรายละเอียดของโครงการดังตารางที่ 75 และภาพที่ 103

ลำดับ	ชื่อโครงการ	บริษัท	ระยะห่าง (ม.)	จำนวน ชั้น	จำนวน ห้อง	ปีที่สร้างเสร็จ
1	คอนโด ซีวาทัย อินเตอร์เซนจ์	บริษัท ซีวาทัย จำกัด	50	26 ชั้น	279	2558
2	คอนโด Rich Park 2 @เตาปูน อินเตอร์เซนจ์	ริชเพลส 2002	60	26 ชั้น	720	2557
3	คอนโด The Stage Taopoon Interchange	เรียลเอสเสท ดีเวลลอปเม้นท์	400	36 ชั้น	773	2560
4	คอนโด The Tree Interchange	พฤษภา เรียลเอสเสท	500	40,39 ชั้น	1,727	2558
1	ห้าง เทสโก้ โลตัส บางซื่อ	เอก-ชัย ดิสทริบิวชั่นซิสเต็ม	450	2 ชั้น	-	2543

ตารางที่ 75 แสดงโครงการทั้งหมดที่อยู่โดยรอบสถานีเตาปูนในรัศมี 600 เมตร



ภาพที่ 103 แสดงโครงการทั้งหมดที่อยู่โดยรอบสถานีเตาปูนในรัศมี 600 เมตร

แต่ถึงอย่างไรก็ตาม พื้นที่โดยรอบสถานีเตาปูนนั้นก็ยังคงมีปัญหา คือ ถนนมีขนาดเล็ก เพียงไปและกลับอย่างละ 2 ช่องจราจร และในบางครั้งมีรถจอดข้างทาง ทำให้สามารถสัญจรได้เพียงช่องจราจรเดียวเท่านั้น จึงทำให้เกิดการจราจรติดขัด อีกทั้งความหนาแน่นของตึกกรมบ้าน

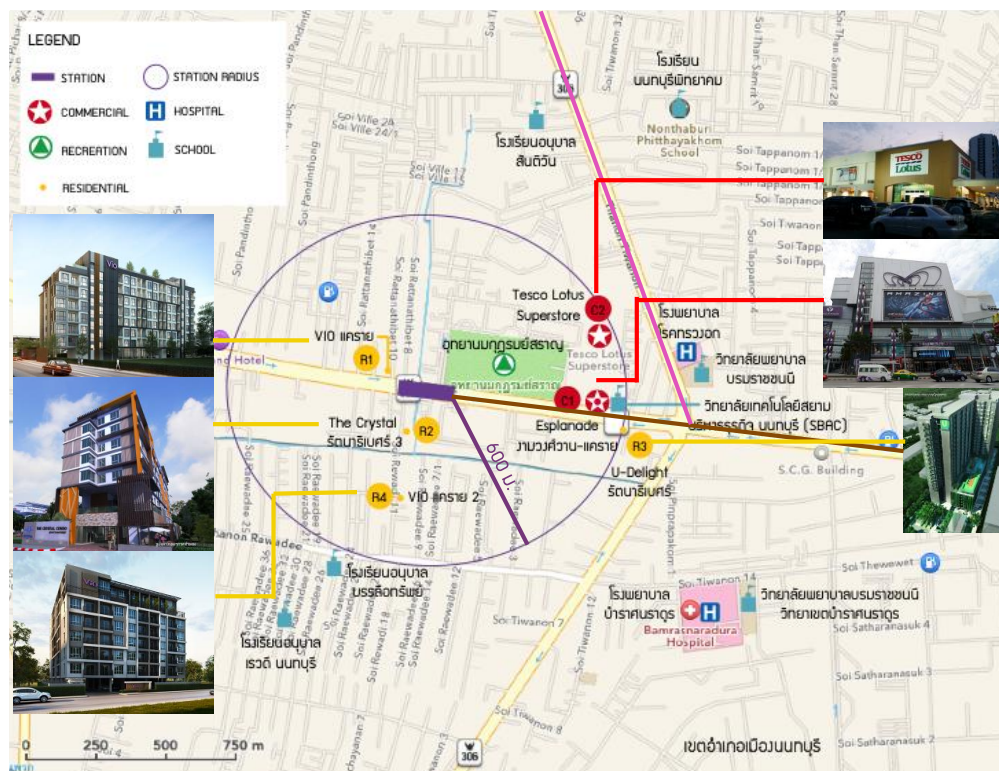
ช่องในพื้นที่รอบสถานีเตาปูนนั้นมีความหนาแน่นค่อนข้างสูง จึงทำให้การสัญจรไม่สะดวกมากนัก

โดยพื้นที่รอบสถานีเตาปูนนั้น แตกต่างจากสถานีอื่นๆ คือ เป็นสถานีที่มีความหนาแน่นสูง ซึ่งยังคงความเป็นเมืองอยู่ อีกทั้งเป็นสถานีเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ศูนย์กลางเมืองและชานเมือง และมีห้างสรรพสินค้าเพียงแห่งเดียว ซึ่งทำให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอมากนัก

สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี มีบทบาทเป็นสถานีเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าสายสีชมพู สีน้ำตาล (อยู่ระหว่างการพิจารณายังไม่ได้รับการอนุมัติให้ก่อสร้าง) และสีม่วง อีกทั้งยังเป็นที่ตั้งของศูนย์ราชการนนทบุรีซึ่งเป็นสถานที่สำคัญของจังหวัดนนทบุรี โดยในปัจจุบันมีโครงการที่อยู่อาศัยจำนวน 4 โครงการคือ โครงการ VIO แคราย อยู่ห่างจากสถานี 30 เมตร โครงการ The Crystal condo รัตนาธิเบศร์ 3 อยู่ห่างจากสถานี 150 เมตร โครงการ U-Delight รัตนาธิเบศร์ อยู่ห่างจากสถานี 400 เมตร และโครงการ VIO แคราย 2 อยู่ห่างจากสถานี 500 เมตร และพาณิชย์กรรม 2 โครงการที่กำลังดำเนินการอยู่คือ ห้างสรรพสินค้า Esplanade รัตนาธิเบศร์ อยู่ห่างจากสถานี 300 เมตร และห้างสรรพสินค้า เทสโก้ โลตัส รัตนาธิเบศร์ อยู่ห่างจากสถานี 400 เมตร ซึ่งเป็นระยะทางที่สามารถเดินถึงได้จากสถานีรถไฟฟ้า แต่ในบางพื้นที่อาจจะไม่สะดวกมากนัก โดยเฉพาะการเดินทางไปยังพื้นที่ด้านในที่อยู่ในซอยต่างๆ โดยมีรายละเอียดของโครงการดังตารางที่ 76 และภาพที่ 104

ลำดับ	ชื่อโครงการ	บริษัท	ระยะห่าง (ม.)	จำนวน ชั้น	จำนวน ห้อง	ปีที่สร้างเสร็จ
1	คอนโด VIO แคราย	อดามัส เรียว เอสเตท	30	8 ชั้น	125	2558
2	The Crystal condo รัตนาธิเบศร์ 3 (ซอยเรวดี11)	เอ.บี. เดคคอร์เรท	150	8 ชั้น	129	2557
3	คอนโด U-Delight รัตนาธิเบศร์	Grand Unity	400	23 ชั้น	989	2557
4	คอนโด VIO แคราย 2 (เรวดี 11)	อดามัส เรียว เอสเตท	500	8 ชั้น	122	2559
1	ห้างฯ Esplanade รัตนาธิเบศร์	Major Development	300	7 ชั้น	-	2552
2	ห้างฯ เทสโก้ โลตัส ถนนรัตนาธิเบศร์	เอก-ชัย ดิสทริบิวชันซิสเทม	400	2 ชั้น	-	2544

ตารางที่ 76 แสดงโครงการทั้งหมดที่อยู่โดยรอบสถานีศูนย์ราชการนนทบุรีในรัศมี 600 เมตร



ภาพที่ 104 แสดงโครงการทั้งหมดที่อยู่โดยรอบสถานีศูนย์ราชการนนทบุรีในรัศมี 600 เมตร

แต่ถึงอย่างไรก็ตาม พื้นที่โดยรอบสถานีศูนย์ราชการนนทบุรีนั้นก็ยังคงมีปัญหา คือ การจราจรติดขัด บริเวณสะพานข้ามแยกรัตนาธิเบศร์มุ่งหน้าไปยังถนนงามวงศ์วาน โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน และการเข้าถึงพื้นที่ด้านในนั้นเดินทางค่อนข้างลำบาก เนื่องจากพื้นที่ด้านในซอยนั้น ไม่มีทางเดินเท้า ทำให้การเดินทางลำบาก อีกทั้งในเวลากลางคืนพื้นที่ด้านในยังคงค่อนข้างเปลี่ยวอีกด้วย

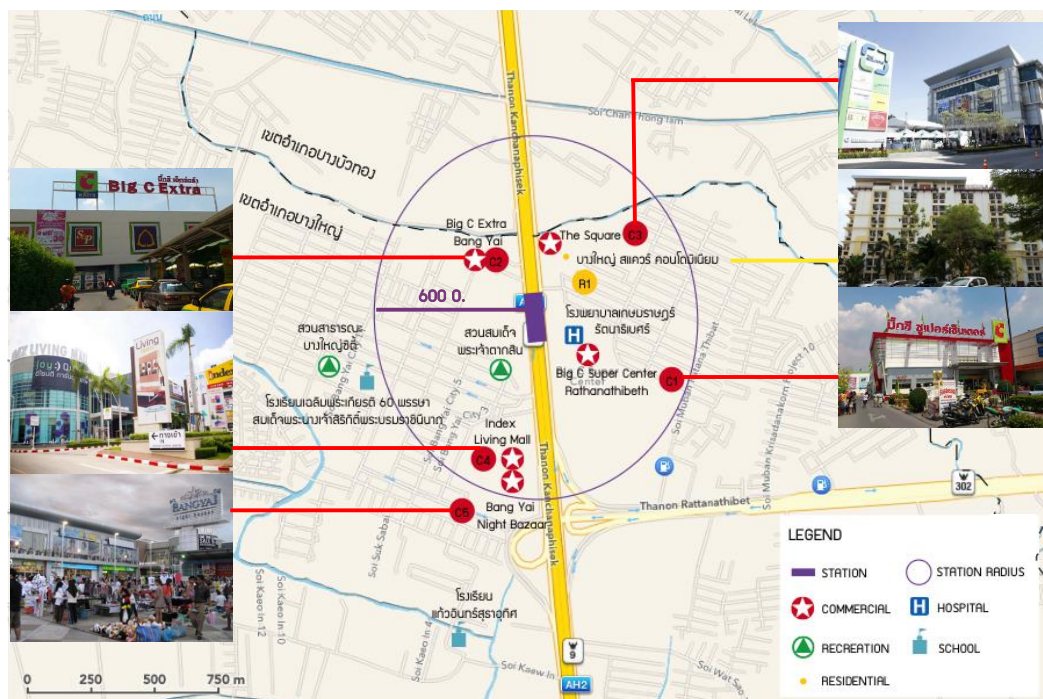
โดยพื้นที่รอบสถานีศูนย์ราชการนนทบุรีนั้น แตกต่างจากสถานีอื่นๆ คือ เป็นสถานีที่มีความหนาแน่นปานกลางและค่อนข้างสูง เนื่องจากยังเป็นพื้นที่ที่ยังอยู่ใกล้กับพื้นที่เมืองอยู่ อีกทั้งยังเป็นสถานีศูนย์กลางที่มีความสำคัญ โดยมีศูนย์ราชการนนทบุรีเป็นสถานที่สำคัญทางราชการ และบริเวณโดยรอบมีสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการค่อนข้างครบถ้วน

สถานีตลาดบางใหญ่ มีบทบาทเป็นสถานีถัดจากสถานีปลายทางคลองบางไผ่ของรถไฟฟ้าสายสีม่วง ซึ่งเป็นแหล่งชุมชนขนาดใหญ่และเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายไปสู่สถานีต่างๆ ได้ เช่น จังหวัดสุพรรณบุรี และเป็นเส้นทางไปสู่ท่าเรือทวาย ประเทศพม่าได้ในอนาคต เป็นต้น โดยปัจจุบัน มีการพัฒนาโครงการที่อยู่อาศัยจำนวน 1 โครงการคือ โครงการบางใหญ่ สแควร์ คอนโดมิเนียม อยู่ห่างจากสถานี 200 เมตร และพาณิชย์กรรม 5 โครงการที่กำลังดำเนินการอยู่คือ ห้างสรรพสินค้า Big C supercenter รัตนาธิเบศร์ อยู่ห่างจากสถานี 80 เมตร ห้างสรรพสินค้า Big C extra บางใหญ่ อยู่

ห่างจากสถานี 200 เมตร ห้างสรรพสินค้า The Square อยู่ห่างจากสถานี 250 เมตร ห้างสรรพสินค้า Index Living Mall อยู่ห่างจากสถานี 350 เมตร และห้างสรรพสินค้า Bang Yai Night Bazaar อยู่ห่างจากสถานี 400 เมตร ซึ่งเป็นระยะทางที่สามารถเดินถึงได้จากสถานีรถไฟฯ แต่ในบางพื้นที่อาจจะไม่สะดวกมากนัก โดยเฉพาะการเดินทางไปยังพื้นที่ด้านในที่อยู่ซอยต่างๆ โดยมีรายละเอียดของโครงการดังตารางที่ 77 และภาพที่ 105

ลำดับ	ชื่อโครงการ	บริษัท	ระยะห่าง (ม.)	จำนวนชั้น	จำนวนห้อง	ปีที่สร้างเสร็จ
1	บางใหญ่ สแควร์ คอนโดมิเนียม	บริษัท กู๊ดวิลล์ แลนด์ จำกัด และ บริษัท พี.ซี. แลนด์ จำกัด	200	7 ชั้น 4 อาคาร 8 ชั้น 2 อาคาร	1,264	2553
1	Big C supercenter รัตนาธิเบศร์	บิ๊กซี ซูเปอร์เซ็นเตอร์	80	2 ชั้น	-	2540
2	Big C extra บางใหญ่	บิ๊กซี ซูเปอร์เซ็นเตอร์	200	3 ชั้น	-	2555
3	The Square	บริษัท พี.ซี.แลนด์ จำกัด	250	4 ชั้น	-	2553
4	Index Living Mall	บริษัทอินเด็กซ์ อินเตอร์เฟิร์น	350	3 ชั้น	-	2549
5	Bang Yai Night Bazaar	บริษัท บางใหญ่ รีเทล จำกัด	400	2 ชั้น	-	2552

ตารางที่ 77 แสดงโครงการทั้งหมดที่อยู่โดยรอบสถานีตลาดบางใหญ่ในรัศมี 600 เมตร



ภาพที่ 105 แสดงโครงการทั้งหมดที่อยู่โดยรอบสถานีตลาดบางใหญ่ในรัศมี 600 เมตร

แต่ถึงอย่างไรก็ตาม พื้นที่โดยรอบสถานีตลาดบางใหญ่ก็น่าจะยังมีปัญหา คือ การจราจรที่ติดขัดในบางช่วงเวลา เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่สามารถไปยังจังหวัดต่างๆ ที่อยู่โดยรอบได้ เช่น จังหวัดนครปฐม สุพรรณบุรีและจังหวัดอื่นๆ

โดยพื้นที่รอบสถานีตลาดบางใหญ่นี้ แตกต่างจากสถานีอื่นๆ โดยเป็นสถานีที่มีความหนาแน่นไม่มากนัก อีกทั้งเป็นสถานีปลายทางที่เชื่อมไปยังสถานีอื่นๆ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัย เช่น หมู่บ้านจัดสรรที่อยู่พื้นที่ด้านใน โดยมีห้างสรรพสินค้ากระจุกตัวรวมกันอยู่เป็นจำนวนมาก อีกทั้งยังเป็นแนวเส้นทางไปสู่ท่าเรือทวายได้ ทำให้ในอนาคตอาจจะมีการพัฒนาพื้นที่โดยรอบมากขึ้น เพื่อรองรับกับการเปิดประชาคมอาเซียน

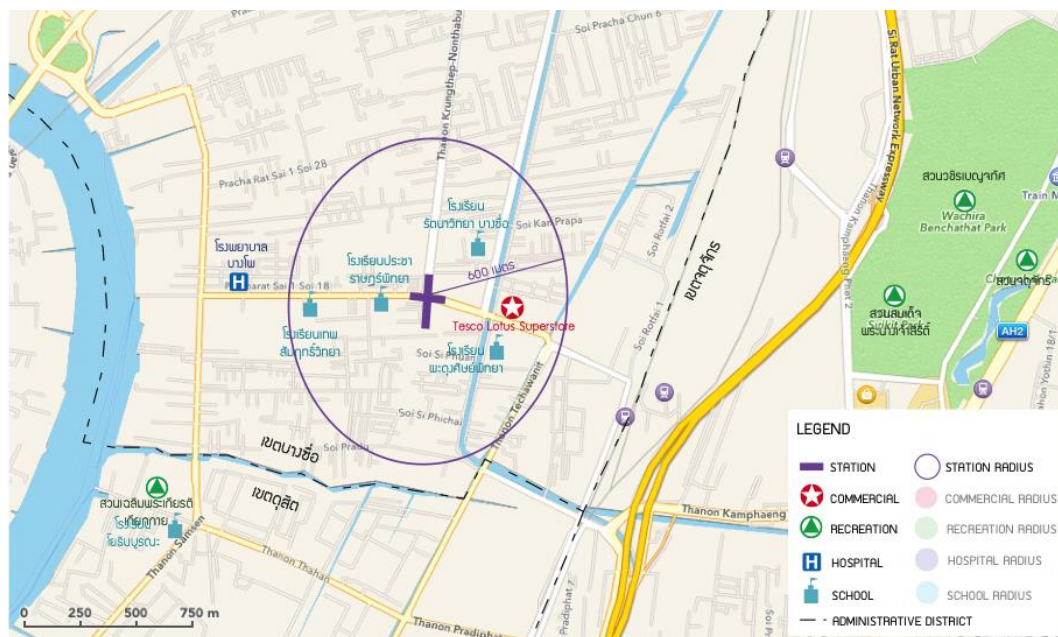
ดังนั้น จะเห็นได้ว่า สถานีที่เป็นกรณีศึกษาแต่ละสถานีนั้น มีบทบาทและรูปแบบอสังหาริมทรัพย์รอบสถานีรถไฟฟ้าที่แตกต่างกันไป โดยสถานีเตาปูนมีบทบาทเป็นสถานีเชื่อมต่อหลักระหว่างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและสายสีม่วง ที่เชื่อมระหว่างศูนย์กลางเมืองและชานเมือง มีรูปแบบอสังหาริมทรัพย์แบบใหม่เกิดขึ้นนั่นคือ คอนโดมิเนียม ซึ่งมีมากถึง 4 โครงการ และยังคงเป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นสูง โดยเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยเก่าแก่ใกล้ศูนย์กลางเมือง ซึ่งมีอาคารพาณิชย์ตั้งเรียงรายเป็นจำนวนมาก ส่วนสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี มีบทบาทเป็นสถานีเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าสายสีชมพู สีน้ำตาล (อยู่ระหว่างการพิจารณายังไม่ได้รับการอนุมัติให้ก่อสร้าง) และสีม่วง อีกทั้งยังเป็นที่ตั้งของศูนย์ราชการที่สำคัญของจังหวัดนนทบุรี มีรูปแบบอสังหาริมทรัพย์ที่ผสมผสานทั้งบ้านเดี่ยวและคอนโดมิเนียม และสถานีตลาดบางใหญ่ มีบทบาทเป็นสถานีใกล้สถานีปลายทางของรถไฟฟ้าสายสีม่วงที่สำคัญ ซึ่งในปัจจุบันเป็นแหล่งชุมชนขนาดใหญ่และเป็นจุดเปลี่ยนย้ายไปสู่สถานีต่างๆ ได้ เช่น จังหวัดสุพรรณบุรี และในอนาคตยังเป็นเส้นทางไปสู่ท่าเรือทวาย ประเทศพม่าได้อีกด้วย มีรูปแบบอสังหาริมทรัพย์แบบเก่าเป็นส่วนใหญ่คือ หมู่บ้านจัดสรร จึงทำให้การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีดังกล่าวมีความแตกต่างกันนั่นเอง

อีกทั้งจากการลงสำรวจพื้นที่และแจกแบบสอบถามนั้นยังพบว่า คนที่อยู่อาศัยในพื้นที่กรณีศึกษาทั้ง 3 สถานี ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อายุ 26 - 35 ปี สถานภาพโสด มีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 2 - 3 คน ระดับการศึกษาปริญญาตรี รายได้ครอบครัวต่อเดือน 10,001-50,000 บาท มีรถยนต์ในครอบครองเฉลี่ย 1 คน 1 คัน รูปแบบการเดินทางจะใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเป็นประจำ โดยเดินทางไปทำงาน 5 - 6 วัน ไปเรียนหนังสือและไปส่งลูก หรือคนรู้จักไม่ค่อยได้ไป ซื้อของและทำธุระส่วนตัว 1 - 2 วันหรือนานๆ ครั้ง

6.1.2 ขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ ที่อยู่รอบสถานีรถไฟฟ้า

ขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการในพื้นที่ศึกษาที่มีอยู่ในปัจจุบัน สามารถแยกออกได้ตามสถานี ดังนี้

1. สถานีเตาปูน ซึ่งอยู่ในเขตบางซื่อ จังหวัดกรุงเทพมหานคร มีจำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษารอบสถานี 52,600 คน มีสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการ ได้แก่ ห้างสรรพสินค้าเพียงแห่งเดียว คือ ห้างสรรพสินค้าเทสโก้ โลตัส สาขาบางซื่อ อยู่ห่างจากสถานี 450 เมตร โดยมีขอบเขตการให้บริการอยู่ที่ 800 เมตร แต่ยังไม่สามารถครอบคลุมพื้นที่รอบสถานีได้ทั้งหมด ด้านสวนสาธารณะมีจำนวน 4 แห่ง คือ สวนเฉลิมพระเกียรติ เกียกกายที่อยู่ในเขตดุสิต มีระยะห่างจากสถานี 1.5 กิโลเมตร ซึ่งเป็นสวนสาธารณะประเภทสวนละอองฟ้า มีขอบเขตการให้บริการอยู่ที่ 2 กิโลเมตร สามารถรองรับประชากรได้ 4,800 คน ส่วนสวนสาธารณะอีก 3 แห่ง ที่อยู่ในเขตจตุจักรคือ สวนวชิรเบญจทัศ อยู่ห่างจากสถานี 2.8 กิโลเมตร สวนจตุจักร อยู่ห่างจากสถานี 2.7 กิโลเมตร และสวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ อยู่ห่างจากสถานี 2.1 กิโลเมตร ซึ่งมีขอบเขตการให้บริการอยู่ที่ 8 กิโลเมตร สามารถรองรับประชากรได้ 194,000 คน โดยมีขอบเขตการให้บริการครอบคลุมสถานี แต่ไม่มีสวนสาธารณะใดเลยที่อยู่ในเขตบางซื่อ ทำให้ในพื้นที่นี้ยังขาดสวนสาธารณะในระดับละอองฟ้าและสวนหย่อมที่อยู่ในเขตพื้นที่ศึกษา ด้านโรงพยาบาลมีเพียงแห่งเดียวคือ โรงพยาบาลบางโพ อยู่ห่างจากสถานี 800 เมตรและมีขอบเขตการให้บริการอยู่ที่ 5 กิโลเมตร สามารถรองรับประชากรได้ 5,000 คน ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ศึกษาได้ทั้งหมดแต่ยังไม่เพียงพอกับจำนวนประชากร ส่วนสถานศึกษามีจำนวน 5 แห่ง คือ โรงเรียนรัตนวิทยาที่อยู่ห่างจากสถานี 350 เมตร ซึ่งเป็นโรงเรียนระดับประถมศึกษา มีขอบเขตการให้บริการอยู่ที่ 600 เมตร สามารถรองรับประชากรได้ 80 คน ซึ่งในพื้นที่ศึกษามีนักเรียนระดับประถมศึกษา 4,200 คน ส่วนอีก 4 โรงเรียนเป็นโรงเรียนระดับมัธยมศึกษา ได้แก่ โรงเรียนประชาราษฎร์พิทยา อยู่ห่างจากสถานี 200 เมตร โรงเรียน ษะดุงศิษย์พิทยาอยู่ห่างจากสถานี 400 เมตร โรงเรียนเทพสัมฤทธิ์วิทยาอยู่ห่างจากสถานี 500 เมตร และโรงเรียนโยธินบูรณะ อยู่ห่างจากสถานี 1.5 กิโลเมตร มีขอบเขตการให้บริการ 1 กิโลเมตร สามารถรองรับประชากรได้ 3,560 คน ซึ่งในพื้นที่ศึกษา มีนักเรียนระดับมัธยมศึกษา 5,260 คน จะเห็นได้ว่า โรงเรียนทั้ง 5 แห่งนี้ เป็นโรงเรียนระดับประถมศึกษาและมัธยมศึกษาเท่านั้น ทำให้พื้นที่นี้ยังขาดสถานศึกษาในทุกๆระดับ ซึ่งจะเห็นได้จากภาพที่ 106



ภาพที่ 106 แสดงสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการรอบสถานีเตาปูน
ที่มา : จากการสำรวจ (เดือนมกราคม พ.ศ.2558)

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า ในพื้นที่ศึกษาสถานีเตาปูนนี้มีสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการที่ไม่ครอบคลุมพื้นที่และไม่เพียงพอต่อจำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษานั้นคือ ห้างสรรพสินค้า สวนสาธารณะ สถานศึกษาและสถานพยาบาล ซึ่งเป็นสิ่งที่จะทำให้พื้นที่มีความสมบูรณ์ในตัวเองมากขึ้น อีกทั้งยังทำให้ประชาชนในพื้นที่สามารถใช้งานได้สะดวกสบาย และไม่ต้องเดินทางไปใช้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการในพื้นที่อื่นๆ นั่นเอง ดังนั้น พื้นที่ศึกษาสถานีเตาปูนนี้ จึงควรพัฒนาสวนสาธารณะในระดับชุมชนจำนวน 3 แห่ง หรือ 301 ไร่ ซึ่งสามารถรองรับประชากรได้ทั้งหมด 52,600 คน สวนสาธารณะระดับละแวกบ้านจำนวน 5 แห่ง หรือ 119 ไร่ ซึ่งสามารถรองรับประชากรได้ทั้งหมด 47,900 คน และสวนสาธารณะระดับสวนหย่อมจำนวน 22 แห่ง หรือ 44 ไร่ ซึ่งสามารถรองรับประชากรได้ทั้งหมด 55,000 คน ส่วนสถานศึกษาควรจะพัฒนาโรงเรียนอนุบาลจำนวน 36 แห่ง หรือ 70.5 ไร่ ซึ่งสามารถรองรับเด็กนักเรียนอนุบาลได้ทั้งหมด 2,140 คน โรงเรียนประถมศึกษาจำนวน 11 แห่ง หรือ 75 ไร่ ซึ่งสามารถรองรับเด็กนักเรียนประถมศึกษาได้ทั้งหมด 4,200 คน โรงเรียนมัธยมศึกษาจำนวน 2 แห่ง หรือ 12.5 ไร่ ซึ่งสามารถรองรับเด็กนักเรียนมัธยมได้ทั้งหมด 1,700 คน และสถานศึกษาระดับอุดมศึกษาจำนวน 1 แห่ง หรือ 10 ไร่ ซึ่งสามารถรองรับเด็กนักเรียนระดับอุดมศึกษาได้ 1,000 คนขึ้นไป และสถานพยาบาลจำนวน 1 แห่ง หรือ 15 ไร่ ซึ่งสามารถรองรับประชากรได้ทั้งหมด 50,000 คน

2. สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี ซึ่งอยู่ในเขตอำเภอเมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี มีจำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษารอบสถานี 10,700 คน มีสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการ ได้แก่ ห้างสรรพสินค้า 2 แห่ง คือ ห้างสรรพสินค้า เทสโก้ โลตัส สาขาถนนรัตนาธิเบศร์ อยู่ห่างจากสถานี 520 เมตร และห้างสรรพสินค้า Esplanade รัตนาธิเบศร์ อยู่ห่างจากสถานี 500 เมตร โดยมีขอบเขตการให้บริการอยู่ที่ 800 เมตร แต่ยังไม่สามารถครอบคลุมพื้นที่ได้ทั้งหมด ด้านสวนสาธารณะมีเพียงแห่งเดียว คือ อุทยานมกุฏมรณสราญ อยู่ห่างจากสถานี 100 เมตร ซึ่งเป็นสวนสาธารณะประเภทสวนชุมชน มีขอบเขตการให้บริการอยู่ที่ 4 กิโลเมตร สามารถรองรับประชากรได้ 12,000 คน ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ศึกษาได้ทั้งหมด ด้านโรงพยาบาลมี 2 แห่ง คือ โรงพยาบาลโรคทรวงอก อยู่ห่างจากสถานี 860 เมตร และโรงพยาบาลบาราศนราดรุร ที่อยู่ห่างจากสถานี 1.2 กิโลเมตร ซึ่งมีขอบเขตการให้บริการอยู่ที่ 5 กิโลเมตร สามารถรองรับประชากรได้ 200,000 คน โดยสามารถครอบคลุมพื้นที่ศึกษาได้ทั้งหมด ส่วนสถานศึกษามี 7 แห่ง โดยเป็นโรงเรียนระดับอนุบาล 3 แห่ง คือ โรงเรียนอนุบาลบรมลือทรัพย์ อยู่ห่างจากสถานี 700 เมตร โรงเรียนอนุบาลเรวดี นนทบุรี อยู่ห่างจากสถานี 920 เมตร โรงเรียนอนุบาลสันติวัน อยู่ห่างจากสถานี 1 กิโลเมตร โดยมีขอบเขตการให้บริการอยู่ที่ 600 เมตร สามารถรองรับประชากรได้ 180 คน ซึ่งในพื้นที่ศึกษามีนักเรียนระดับอนุบาล 430 คน โรงเรียนระดับมัธยมศึกษา 2 แห่ง คือ โรงเรียนนนทบุรีพิทยาคม อยู่ห่างจากสถานี 1.3 กิโลเมตร และวิทยาลัยเทคโนโลยีสยามบริหารธุรกิจนนทบุรี (SBAC) อยู่ห่างจากสถานี 510 เมตร โดยมีขอบเขตการให้บริการอยู่ที่ 1.5 กิโลเมตร สามารถรองรับประชากรได้ 3,500 คน ซึ่งในพื้นที่ศึกษามีนักเรียนระดับมัธยมศึกษา 1,100 คน และสถานศึกษาระดับวิทยาลัย 2 แห่ง คือ วิทยาลัยพยาบาล บรมราชชนนี อยู่ห่างจากสถานี 860 เมตร และวิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี วิทยาเขตบาราศนราดรุร อยู่ห่างจากสถานี 1.2 กิโลเมตร โดยมีขอบเขตการให้บริการอยู่ที่ 1.5 กิโลเมตร สามารถรองรับประชากรได้ 3,300 คน ซึ่งในพื้นที่ศึกษามีนักเรียนระดับอุดมศึกษา 1,200 คน จะเห็นได้ว่า สถานศึกษาทั้ง 7 แห่งนี้มีเพียงพอต่อจำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษาและสามารถครอบคลุมพื้นที่ได้ทั้งหมด ทำให้พื้นที่นี้ยังขาดสถานศึกษาระดับอนุบาล ซึ่งจะเห็นได้จากภาพที่ 107



ภาพที่ 107 แสดงขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการรอบ
สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี

ที่มา : จากการสำรวจ (เดือนมกราคม พ.ศ.2558)

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า ในพื้นที่ศึกษาสถานีศูนย์ราชการนนทบุรีนี้ มีสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการที่ไม่ครอบคลุมพื้นที่และไม่เพียงพอต่อประชากรในพื้นที่ศึกษานั้นคือ ห้างสรรพสินค้า และสถานศึกษาในระดับอนุบาลและประถมศึกษา ดังนั้น พื้นที่ศึกษาสถานีศูนย์ราชการนนทบุรีนี้ จึงควรพัฒนาสวนสาธารณะในระดับสแควบ้านจำนวน 2 แห่ง หรือ 27 ไร่ ซึ่งสามารถรองรับประชากรได้ทั้งหมด 12,000 คน และสวนสาธารณะระดับสวนหย่อมจำนวน 5 แห่ง หรือ 10 ไร่ ซึ่งสามารถรองรับประชากรได้ทั้งหมด 12,500 คน ส่วนสถานศึกษาควรจะพัฒนาโรงเรียนอนุบาลจำนวน 5 แห่ง หรือ 8.5 ไร่ ซึ่งสามารถรองรับเด็กนักเรียนอนุบาลได้ทั้งหมด 280 คน โรงเรียนประถมศึกษาจำนวน 3 แห่ง หรือ 19 ไร่ ซึ่งสามารถรองรับเด็กนักเรียนประถมศึกษาได้ทั้งหมด 1,000 คน

3. สถานีตลาดบางใหญ่ ซึ่งอยู่ในเขตอำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี มีจำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษารอบสถานี 50,400 คน มีสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการ ได้แก่ ห้างสรรพสินค้า 5 แห่งคือ ห้างสรรพสินค้า บิ๊กซี สาขารัตนาธิเบศร์ อยู่ห่างจากสถานี 80 เมตร ห้างสรรพสินค้า บิ๊กซี เอ็กซ์ตร้า สาขาบางใหญ่ อยู่ห่างจากสถานีตลาดบางใหญ่ 200 เมตร ห้างสรรพสินค้า The Square อยู่ห่างจากสถานี 250 เมตร ห้างสรรพสินค้า Index Living Mall อยู่ห่างจากสถานี 350 เมตร และห้างสรรพสินค้าบางใหญ่ ไนท์บาซาร์ อยู่ห่างจากสถานี 400 เมตร โดยมีขอบเขตการให้บริการอยู่ที่ 800 เมตร ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ศึกษาได้ทั้งหมด ด้านสวนสาธารณะมี 2 แห่งคือ สวนสมเด็จพระเจ้าตากสิน อยู่ห่างจากสถานี 150 เมตร ซึ่งเป็นสวนสาธารณะประเภทสวนหย่อม มีขอบเขตการให้บริการอยู่ที่ 1 กิโลเมตร สามารถรองรับประชากรได้ 125 คน และสวนสาธารณะบางใหญ่ ซิตี อยู่ห่างจากสถานี 780 เมตร ซึ่งเป็นสวนสาธารณะประเภทสวนละอแก้วบ้าน มีขอบเขตการให้บริการอยู่ที่ 1 กิโลเมตร สามารถรองรับประชากรได้ 3,000 คน ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ศึกษาได้ทั้งหมด แต่ยังไม่เพียงพอต่อประชากรในพื้นที่ ด้านโรงพยาบาลมีเพียงแห่งเดียว คือ โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ รัตนาธิเบศร์ ที่อยู่ห่างจากสถานี 100 เมตร โดยมีขอบเขตการให้บริการอยู่ที่ 5 กิโลเมตร สามารถรองรับประชากรได้ 41,000 คน ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ศึกษาได้ทั้งหมด แต่ยังไม่เพียงพอต่อประชากรในพื้นที่ ส่วนสถานศึกษามี 2 แห่ง ซึ่งเป็นโรงเรียนระดับประถมศึกษา คือ โรงเรียนเฉลิมพระเกียรติ 60 พรรษา สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ อยู่ห่างจากสถานี 670 เมตร และโรงเรียนแก้ว อินทร์สุธาอุทิศ อยู่ห่างจากสถานี 1.2 กิโลเมตร โดยมีขอบเขตการให้บริการอยู่ที่ 1.2 กิโลเมตร สามารถรองรับประชากรได้ 760 คน ซึ่งในพื้นที่ศึกษามีนักเรียนระดับประถมศึกษา 4,000 คน จะเห็นว่า ยังขาดสถานศึกษาทุกระดับ ซึ่งจะเห็นได้จากภาพที่ 108



ภาพที่ 108 แสดงขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการรอบสถานี ตลาดบางใหญ่

ที่มา : จากการสำรวจ (เดือนมกราคม พ.ศ.2558)

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า ในพื้นที่ศึกษาสถานีตลาดบางใหญ่นี้ มีสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการที่ไม่ครอบคลุมพื้นที่และไม่เพียงพอต่อประชากรในพื้นที่ คือ สวนสาธารณะ สถานศึกษาทุกระดับ และสถานพยาบาล ดังนั้น พื้นที่ศึกษาสถานีตลาดบางใหญ่นี้ จึงควรพัฒนาสวนสาธารณะในระดับละแวกบ้านจำนวน 5 แห่ง หรือ 118 ไร่ ซึ่งสามารถรองรับประชากรได้ทั้งหมด 47,550 คน และสวนสาธารณะระดับสวนหย่อมจำนวน 21 แห่ง หรือ 42 ไร่ ซึ่งสามารถรองรับประชากรได้ทั้งหมด 52,500 คน ส่วนสถานศึกษาควรจะพัฒนาโรงเรียนอนุบาล จำนวน 34 แห่ง หรือ 66.5 ไร่ ซึ่งสามารถรองรับเด็กนักเรียนอนุบาลได้ทั้งหมด 2,020 คน โรงเรียนประถมศึกษา จำนวน 9 แห่ง หรือ 61 ไร่ ซึ่งสามารถรองรับเด็กนักเรียนประถมศึกษาได้ทั้งหมด 3,400 คน โรงเรียนมัธยมศึกษาจำนวน 6 แห่ง หรือ 40 ไร่ ซึ่งสามารถรองรับเด็กนักเรียนมัธยมได้ทั้งหมด 5,600 คน และสถานศึกษาระดับอุดมศึกษาจำนวน 1 แห่ง หรือ 10 ไร่ ซึ่งสามารถรองรับเด็กนักเรียนระดับอุดมศึกษาได้ 1,000 คนขึ้นไป และสถานพยาบาลจำนวน 1 แห่ง หรือ 2 ไร่ ซึ่งสามารถรองรับประชากรได้ทั้งหมด 50,000 คน

ส่วนการเดินทางของคนในพื้นที่กรณีศึกษาส่วนใหญ่ เดินทางไปทำงานมากกว่า 5 กิโลเมตร ไปห้างสรรพสินค้าและโรงพยาบาลประมาณ 1 – 5 กิโลเมตร หรือมากกว่า 5 กิโลเมตร ไปโรงเรียนประมาณ 1 – 5 กิโลเมตร และไปสวนสาธารณะประมาณ 0 – 5 กิโลเมตร ซึ่งจะเห็นได้ว่าในแต่ละการเดินทางนั้น มีระยะทางเกินขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการทั้งสิ้น นอกจากนี้ จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการทำให้เห็นว่า สิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ มีเพียงพอต่อความต้องการในปัจจุบันในเชิงของปริมาณ แต่ในเชิงของคุณภาพนั้นควรจะต้องมีการพัฒนาเพิ่มมากขึ้น เพื่อรองรับต่อความต้องการของคนที่อยู่อาศัยในพื้นที่ ซึ่งสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการที่ควรพัฒนา คือ สวนสาธารณะ โรงพยาบาล โรงเรียน และห้างสรรพสินค้าตามลำดับ

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า ขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ ที่อยู่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าสายสีม่วงนั้น ยังควรจะต้องมีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการเพิ่มมากขึ้น เพื่อรองรับกับการพัฒนาและความต้องการของคนที่อยู่อาศัยในพื้นที่ โดยเฉพาะในเรื่องสวนสาธารณะ โรงเรียน โรงพยาบาล

6.1.3 แนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รอบสถานีรถไฟฟ้าในอนาคต

หลังจากมีการพัฒนาการคมนาคมขนส่งระบบรางเข้ามาในพื้นที่ ทำให้พื้นที่เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงไป จึงควรมีแนวทางในการพัฒนาเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการใช้พื้นที่ให้มากที่สุด ซึ่งแนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รอบสถานีรถไฟฟ้าในอนาคตนั้น ควรที่จะพัฒนาสวนสาธารณะให้อยู่ใกล้กับที่อยู่อาศัยให้มากที่สุด นั่นคือ สวนประเภทสวนละแวกบ้านและสวนหย่อม ซึ่งมีขนาด 2 - 25 ไร่ สำหรับพักผ่อนหย่อนใจและออกกำลังกาย เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้ามาใช้ประโยชน์ได้สะดวก โดยจากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการสวนสาธารณะในอนาคต เพื่อให้สามารถนำปัจจัยเหล่านี้ไปออกแบบสวนสาธารณะที่มีความเหมาะสมกับคนในพื้นที่ได้มากที่สุด นั้น จะเห็นได้ว่า สวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจนั้น เหมาะสมกับคนที่มีอายุในช่วง 0 – 26 ปี และช่วง 36 - 65 ปี มีจำนวนสมาชิกในครอบครัวทุกจำนวน มีรายได้เฉลี่ยของครอบครัว 0 – 200,000 บาท และเหมาะสมกับคนที่มียานพาหนะ ทั้งที่มีรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ และยังเหมาะสมกับคนที่เดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 65 รถโดยสารประจำทางสาธารณะ คิดเป็นร้อยละ 33 และรถแท็กซี่/รถสามล้อ (ตุ๊กตา) คิดเป็นร้อยละ 30 เป็นประจำ ส่วนสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกายนั้น เป็นที่ต้องการของคนที่มีอายุอยู่ใน ช่วง 26 – 35 ปี มีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 4 – 5 คน มีรายได้เฉลี่ยของครอบครัวน้อยกว่า 10,000 บาท และมากกว่า 50,000 บาท และเหมาะสม

สมกับคนที่ไม่มียานพาหนะ แต่ยังคงเหมาะสมกับคนที่เดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 67 รถโดยสารประจำทางสาธารณะ คิดเป็นร้อยละ 29 และรถตู้โดยสารประจำทางสาธารณะ คิดเป็นร้อยละ 29 เป็นประจำ ดังนั้นจะเห็นได้ว่า สวนสาธารณะที่เหมาะสมกับความต้องการของคนที่อยู่อาศัยในพื้นที่มากที่สุด คือ สวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ (โดยมีความต้องการคิดเป็นร้อยละ 52) ส่วนสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย (มีความต้องการคิดเป็นร้อยละ 48) แต่ถึงอย่างไรก็ตาม สวนสาธารณะทั้งสำหรับพักผ่อนหย่อนใจและสำหรับออกกำลังกายนั้น ก็ยังมีความสำคัญและควรจัดให้มีอย่างเหมาะสม

นอกจากนี้ควรมีการพัฒนาที่อยู่อาศัยให้มากขึ้น นั่นคือที่อยู่อาศัยประเภทคอนโดมิเนียม (โดยมีความต้องการคิดเป็นร้อยละ 41) บ้านเดี่ยว (โดยมีความต้องการคิดเป็นร้อยละ 36) และทาวน์เฮ้าส์ (โดยมีความต้องการคิดเป็นร้อยละ 23) เพื่อให้พร้อมรับกับการพัฒนาที่กำลังจะเกิดขึ้น ในอนาคตเมื่อมีการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งระบบรางเข้ามาในพื้นที่ อีกทั้งควรมีการปรับปรุงคุณภาพของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการให้พร้อมรับการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นในอนาคตอีกด้วย

โดยแนวทางในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าสายสีม่วงในอนาคตนั้น สามารถนำแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยมาประยุกต์ใช้กับงานวิจัยนี้ได้ โดยใช้การจัดทำผังเมืองเฉพาะ ซึ่งเป็นแผนผังและโครงการอย่างละเอียดที่จะดำเนินการเพื่อพัฒนา หรือดำรงรักษาบริเวณเฉพาะพื้นที่ โดยจะแสดงตำแหน่งที่ตั้งอย่างชัดเจนว่า จะทำอะไร ที่ไหน อย่างไรบ้าง ซึ่งจะต้องมีการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ที่ดิน อสังหาริมทรัพย์และการใช้ประโยชน์ที่ดินไปจากเดิม เพื่อให้พื้นที่นั้นมีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่หลากหลายและครบถ้วน ซึ่งจะมีการระบุรายละเอียดการใช้ประโยชน์ที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง โดยจะต้องสอดคล้องกับกฎกระทรวงผังเมืองรวมในท้องถิ่นนั้นๆ ด้วย ทั้งนี้การจัดทำผังเมืองเฉพาะนั้น ยังช่วยแก้ปัญหาของเมืองในปัจจุบัน ป้องกันปัญหาของเมืองที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตและทำให้บรรลุสิ่งที่ต้องการจะให้เกิดขึ้นได้อีกด้วย โดยสถานีเตาปูนและสถานีศูนย์ราชการนนทบุรีนั้น เป็นพื้นที่ที่มีความเป็นเมืองค่อนข้างมาก ซึ่งพื้นที่ที่อยู่รอบสถานีส่วนใหญ่ ล้วนแล้วแต่มีสิ่งปลูกสร้างแล้วทั้งสิ้นและมีพื้นที่ว่างน้อยมาก จึงควรจะใช้ผังเมืองเฉพาะเพื่อการพัฒนาส่วนของเมือง (Urban Renewal) ในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี ระยะ 600 เมตร ที่เป็นกรณีศึกษา และใช้ผังเมืองเฉพาะเพื่อการสร้างส่วนของเมืองขึ้นใหม่ (Urban Development) ในสถานีตลาดบางใหญ่ เนื่องจากพื้นที่โดยรอบสถานีตลาดบางใหญ่นั้น ยังมีพื้นที่ว่างค่อนข้างมากและมีความหนาแน่นน้อย จึงควรใช้ผังเมืองเฉพาะดังกล่าวในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีในอนาคต

6.1.4 ข้อค้นพบในงานวิจัย

1. สิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการที่ประชาชนที่อยู่อาศัยโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าต้องการมากที่สุดคือ สวนสาธารณะ

เนื่องจากในแต่ละสถานีนั้น มีสวนสาธารณะที่อยู่ใกล้เคียงน้อยมากหรือบางที่มีสวนสาธารณะอยู่ใกล้เคียง แต่ไม่สามารถตอบสนองประชาชนได้เพียงพอตามความต้องการของประชาชนมากนัก ทำให้ยังเป็นสิ่งที่ขาดแคลน และเป็นที่ต้องการของประชาชนที่อยู่อาศัยในบริเวณนั้นมากที่สุด ซึ่งสวนสาธารณะนั้นมีทั้งสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจและสำหรับออกกำลังกาย นอกจากนี้ยังสามารถแบ่งสวนสาธารณะได้ในหลายระดับ โดยจะเห็นได้จากบทที่ 2 แนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเรียบร้อยแล้ว โดยระดับของสวนสาธารณะที่ผู้ที่อยู่อาศัยในบริเวณนั้นส่วนใหญ่ต้องการเป็นสวนสาธารณะในระดับสวนหย่อม หรือสวนสาธารณะในละแวกบ้าน ซึ่งสามารถเป็นได้ทั้งสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจและออกกำลังกายได้ด้วยกัน โดยลักษณะของสวนสาธารณะนั้นอาจจะมีขนาด 2 – 25 ไร่ อยู่ในซอยหรือศูนย์กลางชุมชน อยู่ใกล้กับระบบคมนาคมขนส่งสาธารณะ ที่สามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวก และควรให้ความสำคัญกับการเดินเท้าให้มาก โดยอาจจะแยกทางเดินเท้าออกจากทางรถยนต์และที่จอดรถ อีกทั้งสวนสาธารณะควรจะมีความปลอดภัยสูงจากทั้งอาชญากรรมและอุบัติเหตุ ดังนั้น จึงควรมีการพัฒนาสวนสาธารณะให้เพิ่มมากยิ่งขึ้น เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของประชาชน อีกทั้งสวนสาธารณะยังเป็นสถานที่สำคัญในการพบปะสังสรรค์และทำกิจกรรมต่างๆ ร่วมกันในครอบครัว และยังเป็นการส่งเสริมสุขภาพให้แก่ประชาชนทั้งทางด้านร่างกายและจิตใจให้มีสุขภาพดีอีกด้วย

2. บทบาทของสถานี และรูปแบบอสังหาริมทรัพย์ในแต่ละสถานีที่เป็นกรณีศึกษาที่มีความแตกต่างกัน

โดยสถานีเตาปูนมีบทบาทเป็นสถานีเชื่อมต่อหลัก ระหว่างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและสายสีม่วง ที่เชื่อมระหว่างศูนย์กลางเมืองและชานเมือง มีรูปแบบอสังหาริมทรัพย์แบบใหม่เกิดขึ้นนั่นคือ คอนโดมิเนียม ซึ่งมีมากถึง 4 โครงการ และยังคงเป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นสูง โดยเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยเก่าแก่ใกล้ศูนย์กลางเมือง ซึ่งมีอาคารพาณิชย์ตั้งเรียงรายเป็นจำนวนมาก ส่วนสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี มีบทบาทเป็นสถานีเชื่อมต่อรองระหว่างรถไฟฟ้าสายสีชมพู สีนํ้าตาล (อยู่ระหว่างการพิจารณา ยังไม่ได้รับการอนุมัติให้ก่อสร้าง) และสีม่วง อีกทั้งยังเป็นที่ตั้งของศูนย์ราชการที่

สำคัญของจังหวัดนนทบุรี มีรูปแบบอสังหาริมทรัพย์ที่ผสมผสานทั้งบ้านเดี่ยวและคอนโดมิเนียม และสถานีตลาดบางใหญ่ มีบทบาทเป็นสถานีใกล้เคียงสถานีปลายทางของรถไฟฟ้าสายสีม่วงที่สำคัญ ซึ่งในปัจจุบันเป็นแหล่งชุมชนขนาดใหญ่และเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายไปสู่สถานที่ต่างๆ ได้ เช่น จังหวัดสุพรรณบุรี และในอนาคตยังเป็นเส้นทางไปสู่ท่าเรือทวาย ประเทศพม่าได้อีกด้วย มีรูปแบบอสังหาริมทรัพย์แบบเก่าเป็นส่วนใหญ่คือ หมู่บ้านจัดสรร ซึ่งสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 78 ดังนี้

	สถานีเตาปูน	สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี	สถานีตลาดบางใหญ่
บทบาทของสถานี	สถานีเชื่อมต่อหลัก	สถานีเชื่อมต่อรอง	สถานีปลายทาง
รูปแบบอสังหาริมทรัพย์แต่ละสถานี	คอนโดมิเนียม	ผสมผสานระหว่างคอนโดมิเนียมและหมู่บ้าน	หมู่บ้านจัดสรร

ตารางที่ 78 แสดงความแตกต่างของบทบาทและรูปแบบอสังหาริมทรัพย์ในแต่ละสถานี

6.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาข้อมูลโครงการขอเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการในพื้นที่และผลจากแบบสอบถาม สามารถเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ตามแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วงในอนาคตได้ดังนี้

6.2.1 ข้อเสนอแนะต่อภาครัฐ

จากการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับแนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ตามแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วง โดยใช้แนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี (TOD) นั้น จะเห็นได้ว่า งานวิจัยนี้เป็นประโยชน์ต่อภาครัฐ ทั้งในเรื่องของระบบคมนาคมขนส่ง ความเพียงพอของสาธารณูปการและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ และเรื่องการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในอนาคตให้สนองต่อความต้องการของประชาชน ซึ่งจะเห็นได้จากทั้งมุมมองของผู้ประกอบการและมุมมองของประชาชนที่อยู่อาศัยในบริเวณพื้นที่ศึกษา ทำให้ภาครัฐสามารถรับรู้และเข้าใจได้ถึงความคิดเห็นในมุมมองของผู้ประกอบการว่ามีความคิดเห็นอย่างไรกับนโยบายของภาครัฐ ความต้องการที่จะเข้าร่วมมือในการพัฒนาพื้นที่ที่กำลังพัฒนาตามแนวเส้นทางคมนาคมให้สามารถพัฒนาได้อย่างเป็นระเบียบเรียบร้อย ตามแนวทางที่ทางรัฐบาลได้มีการวางแผนไว้ และสามารถรับรู้ถึงปัญหาและความต้องการของประชาชนที่อาศัยอยู่

ในพื้นที่ศึกษา ว่าต้องการจะให้มีการพัฒนาอย่างไรในอนาคต เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางได้สะดวก และมีความสะดวกสบายมากขึ้นนั่นเอง

นอกจากนี้ ภาครัฐยังสามารถนำสิ่งที่ได้จากงานวิจัยนี้ไปประยุกต์ใช้กับการวางแผนพัฒนาพื้นที่รอบสถานีได้อย่างดีและตรงตามความต้องการของคนที่อยู่อาศัยในพื้นที่อีกด้วย ซึ่งสามารถเสนอแนะแนวทางได้ดังนี้

1. ควบคุมนโยบายด้านผังเมืองของภาครัฐ

รัฐบาลควรที่จะมีการควบคุมทางด้านผังเมืองให้ดียิ่งขึ้น โดยเฉพาะในเรื่องการวางผังเมืองรวมและผังเมืองเฉพาะในพื้นที่ที่มีความเหมาะสมและทันต่อการพัฒนาในปัจจุบัน โดยมีการจัดทำผังเมืองเฉพาะ ซึ่งอาจจะเน้นในพื้นที่ที่กำลังพัฒนา เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินได้อย่างถูกต้องและเหมาะสม ในแต่ละพื้นที่ เนื่องจากในปัจจุบันมีการพัฒนาพื้นที่โดยขยายไปในพื้นที่บริเวณชานเมืองมากขึ้น เพื่อรองรับการเติบโตของเมืองที่เติบโตมากขึ้นเรื่อยๆ ดังนั้น เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินได้สูงสุดและคุ้มค่าที่สุด จึงควรมีการจัดทำผังเมืองเฉพาะ ให้มีการใช้ประโยชน์แบบผสมผสานและมีการเข้าถึงได้อย่างสะดวกและรวดเร็วมากขึ้น โดยเฉพาะในพื้นที่รอบสถานี จึงควรที่จะนำทฤษฎีการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี (TOD) เข้ามาประยุกต์ใช้กับพื้นที่นั้นๆ ด้วย

2. เพิ่มพื้นที่สวนสาธารณะ

รัฐบาลควรเพิ่มพื้นที่สวนสาธารณะให้มากยิ่งขึ้น ซึ่งมีไม่เพียงสวนสาธารณะในระดับเมืองเท่านั้น ยังควรที่จะพัฒนาสวนสาธารณะในระดับละแวกบ้านและสวนหย่อมให้มากยิ่งขึ้น เพื่อก่อให้เกิดความสะดวกสบายให้กับประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ โดยสามารถออกมาใช้ประโยชน์พื้นที่สวนสาธารณะทั้งสำหรับพักผ่อนหย่อนใจในเวลาหลังเลิกงาน หรือเวลาว่างกับครอบครัว เพื่อทำกิจกรรมร่วมกัน และสวนสาธารณะสำหรับออกกำลังกาย เพื่อสำหรับสุขภาพที่แข็งแรงของประชาชนในพื้นที่ โดยจะได้รับทั้งความเพลิดเพลิน อากาศที่บริสุทธิ์และลดการใช้ยาในการเข้าฟิตเนสลงได้อีกด้วย โดยรัฐบาลอาจจะพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีให้เป็นพื้นที่สวนสาธารณะ ซึ่งจะทำให้พื้นที่ดูสบายตาและน่าเดินมากขึ้น ทำให้ประชาชนสามารถเดินได้ในระยะที่ไกลขึ้น อีกทั้งยังเป็นพื้นที่ที่ร่มรื่นและ ดูร่มรื่นให้กับพื้นที่ได้อีกด้วย ดังเช่น สถานีนัมปะ ประเทศญี่ปุ่นที่ดัดแปลงให้สถานีนั้นเป็นพื้นที่สวนสาธารณะสำหรับประชาชนที่เดินทางสัญจรได้อีกด้วย ซึ่งจะเป็นการเพิ่มพื้นที่สวนสาธารณะได้อีก

ทางหนึ่ง โดยไม่ต้องการพื้นที่มากนัก หรืออาจจะสนับสนุนให้ภาคเอกชนหันมาพัฒนาสวนสาธารณะเพิ่ม แล้วอาจจะให้โบนัส (FAR Bonus) ในการสร้างอาคารได้สูงมากขึ้น

6.2.2 ข้อเสนอแนะต่อภาคเอกชน

1. เพิ่มพื้นที่สวนสาธารณะในโครงการมากขึ้น

จากที่ประชาชนส่วนใหญ่ต้องการพื้นที่สวนสาธารณะมากขึ้น ผู้ประกอบการควรที่จะเพิ่มพื้นที่สวนสาธารณะให้กับโครงการของตนมากขึ้น โดยอาจจะเพิ่มพื้นที่เป็นสวนดาดฟ้า ซึ่งอาจจะผสมผสานกันระหว่างสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจและออกกำลังกายขนาดย่อม โดยนอกจากจะเป็นการสนองความต้องการของประชาชนแล้ว ยังสามารถเพิ่มมูลค่าให้กับโครงการได้อีกด้วย

2. พัฒนาที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้น

จากการที่พื้นที่ที่มีการคมนาคมขนส่งระบบรางเข้ามาในพื้นที่ ทำให้พื้นที่ดังกล่าวมีการพัฒนาเพิ่มมากขึ้น อีกทั้งระบบการคมนาคมขนส่งนี้ยังสามารถที่จะเข้าไปยังใจกลางเมืองได้อย่างสะดวกสบายและรวดเร็วมากขึ้น จึงทำให้พื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้านั้น มีความต้องการที่อยู่อาศัยมากขึ้น เนื่องจากพื้นที่บริเวณดังกล่าวจะมีการพัฒนาของแหล่งงาน สิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ อีกทั้งที่อยู่อาศัยยังเป็นปัจจัยที่สำคัญในการดำรงชีวิต ทำให้ที่อยู่อาศัยที่มีราคาถูกลง มีคุณภาพดีและอยู่ใกล้กับสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ ที่ครบครันนั้น เป็นที่ต้องการสำหรับประชาชน ทำให้ผู้ประกอบการควรที่จะเข้ามาพัฒนาที่อยู่อาศัยให้มากยิ่งขึ้น เพื่อรองรับต่อความต้องการของประชาชนที่จะเข้ามาอยู่อาศัยในพื้นที่ดังกล่าว ซึ่งนอกจากจะมีสิ่งอำนวยความสะดวกครบครันแล้ว ยังสามารถเดินทางเข้าสู่ใจกลางเมืองได้สะดวกมากขึ้นอีกด้วย ซึ่งก็เป็นอีกหน้าที่หนึ่งของผังเมืองเฉพาะนั่นเอง โดยจากการสำรวจและศึกษาวิจัยนั้นจะเห็นว่า ความต้องการของที่อยู่อาศัยยังเป็นสิ่งสำคัญอีกสิ่งหนึ่ง ซึ่งรองลงมาจากความต้องการสวนสาธารณะนั่นเอง

6.2.3 ข้อเสนอแนะในงานวิจัยครั้งต่อไป

ในงานวิจัยครั้งต่อไป ควรจะต้องศึกษาในด้านนโยบายทางด้านผังเมืองของภาครัฐ ในการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินให้มีความครอบคลุมและชัดเจนในการพัฒนาพื้นที่ และควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินให้มีประสิทธิภาพมากกว่านี้ โดยอาจจะใช้ทฤษฎีการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี เหมือนดังเช่นการพัฒนาพื้นที่ในฮ่องกง และควรมีการศึกษาการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์หลังจากที่มีการเปิดใช้รถไฟฟ้าสายสีม่วงแล้วว่าเป็นอย่างไร และมีการเปลี่ยนแปลงใดขึ้นบ้างในพื้นที่การศึกษาดังกล่าว ซึ่งจะให้เห็นว่า มีการเปลี่ยนแปลงใดเกิดขึ้นบ้างหลังจากมีระบบคมนาคมขนส่งระบบรางผ่านเข้ามา และส่งผลทำให้เกิดการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ประเภทใด อย่งไรบ้างในอนาคต และมีการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีอย่างไรบ้าง หลังจากมีการคมนาคมขนส่งระบบรางแล้ว



รายการอ้างอิง

association, American planning. *Planning and Urban Design Standards*. New Jersey: John Wiley & Sons, Inc., 2006.

DeChiara, Joseph , and Lee Koppelman. *Urban Planning and Design Criteria*. New York: Van Nostrand Reinhold Company, 1975.

Ssusered1b93. "แผนปฏิบัติการราชการกรุงเทพมหานคร " .

http://www.slideshare.net/ssusered1b93?utm_campaign=profiletracking&utm_medium=sssite&utm_source=ssslideshowpanel.

กรมโยธาธิการและผังเมือง "เกณฑ์ในการกำหนดความหนาแน่นประชากร" .

http://www.dpt.go.th/wan/webboard/showdetail_a.asp?id=81.

กระทรวงมหาดไทย, กรมโยธาธิการและผังเมือง "คู่มือการวางและจัดทำผังเมืองเฉพาะ" .

<http://www.dpt.go.th/adg/images/stories/pdf/specific.pdf>.

กรุงเทพมหานคร, กองนโยบายและแผนงาน สำนักผังเมือง พื้นที่สีเขียวในรูปสวนสาธารณะกรุงเทพมหานคร ปี".2554."

http://cpd.bangkok.go.th:90/web2/strategy/DATA54_55/9GREEN.pdf.

————. "รายงาน การกระจายตัวของสถานศึกษาทุกสังกัดในเขตกรุงเทพมหานคร ปีการศึกษา :2554."

<http://cpd.bangkok.go.th:90/web2/strategy/DATA54/ED54.pdf>.

กรุงเทพมหานคร, สำนักผังเมืองราย" .งานการประเมินผล กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

พ.ศ.2549." <http://cpd.bangkok.go.th/files/admin/evaluateCom49.pdf>.

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยโครงการรถไฟฟ้าสาย" สีม่วง " .

<http://www.mrta.co.th/th/MRTAproject/purpleLine.php>.

นำวัลย์ กิจรัชกุล .ภูมิศาสตร์การตั้งถิ่นฐานกรุงเทพมหานคร สำนักพิมพ์โอเดียนสโตร์ ., 2528.

นิพันธ์ วิเชียรน้อยการผังเมือง" .งและการใช้ประโยชน์ที่ดินในประเทศไทย "วารสารกรมโยธาธิการและผังเมือง :28.

มติชนนิวส์รูม " ประชาชาติธุรกิจ เจาะตลาดคอนโดฯ แน่น เกาะแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วง" .

<http://m.matichon.co.th/readnews.php?newsid=1422277315>.

มหาวิทยาลัยแม่โจ้, คณะสถาปัตยกรรมและการออกแบบสิ่งแวดล้อม "ประเภทของการใช้ที่ดินในเมือง" .

http://coursewares.mju.ac.th:81/e-learning50/la471/course_chapt04-1.html.

สุทธิพันธุ์ พุฒิเลอพงศุ์พาลงกรณ์มหาวิทยาลัย "แนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัย เพื่อรองรับระบบรถไฟฟ้าสายสีม่วง" ., 2552.



ภาคผนวก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY



ชุดที่.....
สถานที่.....



แบบสอบถาม

แนวทางการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกตามแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วง

โดยใช้แนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี (TOD)

แบบสอบถามชุดนี้จัดทำขึ้นเพื่อนำข้อมูลไปใช้ประกอบการศึกษาวิทยานิพนธ์

โดย นางสาวศศิกัญจน์ จงพรประเสริฐ นิสิตปริญญาโท ภาคเคทหาร คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง โปรดระบุคำตอบที่ตรงกับความเป็นจริงของท่านทุกข้อคำถามด้วยการทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน ที่กำหนดให้หรือกรอกข้อมูลลงไปในช่วงว่าง

1. เพศ

1. ชาย 2. หญิง

2. อายุ

1. น้อยกว่าหรือเท่ากับ 25 ปี 2. อายุ 26-35 ปี 3. อายุ 36-45 ปี
 4. อายุ 46- 55 ปี 5. อายุ 56-65 ปี 6. มากกว่า 66 ปี

3. สถานภาพ

1. โสด 2. สมรส 3. หย่า/แยกกันอยู่

4. จำนวนสมาชิกในครอบครัว (ไม่รวมผู้ตอบแบบสอบถาม)

1. 0-1 คน 2. จำนวน 2-3 คน
 3. จำนวน 4-5 คน 4. มากกว่าจำนวน 6 คน

5. ระดับการศึกษา

1. ต่ำกว่าปริญญาตรี 2. ปริญญาตรี 3. มากกว่าปริญญาตรี

6. รายได้ครอบครัวต่อเดือน (ไม่หักค่าใช้จ่าย)

1. น้อยกว่า 10,000 บาท 2. 10,001-50,000 บาท 3. 50,001-100,000 บาท
 4. 100,001-150,000 บาท 5. 150,001-200,000 บาท 6. มากกว่า 200,001 บาท

7. พาหนะที่มีในครอบครอง

1. รถยนต์ จำนวน คัน 2. รถจักรยานยนต์ จำนวน คัน 3. ไม่มี

ตอนที่ 2 พฤติกรรมการเดินทางโดยทั่วไป

คำชี้แจง โปรดระบุคำตอบที่ตรงกับความเป็นจริงของท่านทุกข้อคำถามด้วยการทำเครื่องหมาย ✓ ในช่องที่กำหนด

1. รูปแบบการเดินทางที่ท่านใช้เป็นประจำ คือ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

1. เดินเท้า 2. รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล 3. รถยนต์ส่วนบุคคล
 4. รถแท็กซี่/รถ 3 ล้อ (ตุ๊กๆ) 5. รถโดยสารประจำทางสาธารณะ 6. รถจักรยานยนต์รับจ้าง
 7. รถตู้โดยสารประจำทางสาธารณะ 8. รถจักรยาน 9. รถสองแถว/รถกระบะ

2. โดยปกติ การเดินทางในปัจจุบันของท่านไปเพื่อวัตถุประสงค์ใดบ้าง จำนวนกี่ครั้งต่อสัปดาห์

คำชี้แจง โปรดระบุคำตอบที่ตรงกับความเป็นจริงของท่านทุกข้อคำถามด้วยการทำเครื่องหมาย ✓ ในช่องที่กำหนด

วัตถุประสงค์	ความถี่ในการเดินทางต่อ 1 สัปดาห์					
	ไม่เคยใช้	นานๆ ครั้ง	1 - 2 วัน	3 - 4 วัน	5 - 6 วัน	ทุกวัน
ไปทำงาน						
ไปเรียนหนังสือ						
ไปส่งลูกหรือคนรู้จัก						
ไปซื้อของ/ซื้อปัจจัย						
ไปทำธุระส่วนตัว						
อื่นๆ (โปรดระบุ)						

ตอนที่ 3 ขอบเขตการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ ที่อยู่รอบสถานีรถไฟฟ้าสายสีม่วง

1. ระยะห่างระหว่างบ้านไปถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ และเพียงพอกับความต้องการหรือไม่

(โปรดระบุทุกข้อ)

- 1.1 ที่ทำงาน ใช้ระยะทาง กิโลเมตร ใช้เวลา..... นาที เพียงพอกับความต้องการ ไม่เพียงพอ
- 1.2 ห้างสรรพสินค้า ใช้ระยะทาง กิโลเมตร ใช้เวลา..... นาที เพียงพอกับความต้องการ ไม่เพียงพอ
- 1.3 โรงเรียน ใช้ระยะทาง กิโลเมตร ใช้เวลา..... นาที เพียงพอกับความต้องการ ไม่เพียงพอ
- 1.4 โรงพยาบาล ใช้ระยะทาง กิโลเมตร ใช้เวลา..... นาที เพียงพอกับความต้องการ ไม่เพียงพอ
- 1.5 สวนสาธารณะ ใช้ระยะทาง กิโลเมตร ใช้เวลา..... นาที เพียงพอกับความต้องการ ไม่เพียงพอ

ตอนที่ 4 แนวทางในการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกรอบสถานีตามแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วงในอนาคต

คำชี้แจง โปรดระบุคำตอบที่ตรงกับความเป็นจริงของท่านทุกข้อคำถามด้วยการทำเครื่องหมาย ✓ ในช่องที่กำหนด

1. ท่านคิดว่า ในอนาคตควรเพิ่มหรือพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกประเภทใดบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

1. ที่อยู่อาศัย ประเภท
- 1.1 บ้านเดี่ยว
- 1.2 ทาวน์เฮ้าส์
- 1.3 คอนโดมิเนียม
2. ห้างสรรพสินค้า ประเภท
- 2.1 ห้างฯ ขนาดใหญ่
- 2.2 ห้างฯ ขนาดเล็ก (Community Mall)
3. โรงเรียน ระดับ
- 3.1 โรงเรียนอนุบาล
- 3.2 โรงเรียนประถมศึกษา
- 3.3 โรงเรียนมัธยมศึกษา
- 3.4 วิทยาลัย/มหาวิทยาลัย/โรงเรียนเฉพาะทาง
4. โรงพยาบาล ประเภท
- 4.1 โรงพยาบาลรัฐบาล
- 4.2 โรงพยาบาลเอกชน
5. สวนสาธารณะ เพื่อ
- 5.1 พักผ่อนหย่อนใจ
- 5.2 ออกกำลังกาย
6. อาคารสำนักงาน
7. อื่นๆ

ข้อเสนอแนะอื่นๆ

.....

.....





แบบสัมภาษณ์

แนวทางการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ตามแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วง

โดยใช้แนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี (TOD)

แบบสัมภาษณ์ชุดนี้จัดทำขึ้นเพื่อนำข้อมูลไปใช้ประกอบการศึกษาวิทยานิพนธ์

โดย นางสาวศศิภาณูจน์ จงพรประเสริฐ นิสิตปริญญาโท ภาคเคทหาร คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ผู้ให้สัมภาษณ์.....ตำแหน่ง :

บริษัท

1. ท่านเคยได้ยินข่าวเกี่ยวกับนโยบายของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และกระทรวงคมนาคม ในการสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าหรือไม่ ถ้าเคยได้ยิน ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร

 เคยได้ยิน

 ไม่เคยได้ยิน

ความคิดเห็นเกี่ยวกับเรื่องนี้.....

2. ในฐานะที่ท่านเป็นผู้ประกอบการในด้านอสังหาริมทรัพย์ ท่านจะสนับสนุนเกี่ยวกับบทบาทของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ในการบูรณาการในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าหรือไม่ และถ้าท่านสามารถเข้าไปมีส่วนร่วม กับการวางแผนของภาครัฐ ท่านคิดว่าจะเข้าร่วมในขั้นตอนไหน เพราะอะไร

 สนับสนุน

 ไม่สนับสนุน

เข้าร่วมในขั้นตอนไหน.....

เพราะอะไร.....

3. จากการพัฒนารถไฟฟ้าสายสีม่วงที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ทำให้มูลค่าที่ดินในบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้ามีราคาสูงขึ้น แต่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ไม่ได้รับประโยชน์จากการพัฒนาเลย ในฐานะที่ท่านเป็นผู้ประกอบทางด้านอสังหาริมทรัพย์ ท่านจะตอบโต้ภัยทางสังคมอย่างไร เพราะอะไร

4. ท่านเห็นด้วยกับกระบวนการคิดค่าเชื่อมต่ออสังหาริมทรัพย์กับสถานีรถไฟฟ้า โดยการเชื่อมต่อกับห้างสรรพสินค้าจะกำหนดระยะเวลาค่าเชื่อมต่อที่ชัดเจน และปรับปรุงการเชื่อมต่อตามความเหมาะสมหรือไม่ เพราะอะไร และท่านมีวิธีการคิดค่าเชื่อมต่อในรูปแบบอื่นหรือไม่ อย่างไร

 เห็นด้วย

 ไม่เห็นด้วย

เพราะ.....

วิธีในการคิดค่าเชื่อมต่อในรูปแบบอื่น คือ.....

5. สิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปการต่างๆ โดยรอบโครงการของท่าน ท่านคิดว่ามีเพียงพอหรือไม่ และควรเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกหรือสาธารณูปการประเภทใดบ้าง

- เพียงพอ
- ไม่เพียงพอ ห้างสรรพสินค้า โรงเรียน อื่นๆ โปรดระบุ.....
- โรงพยาบาล สวนสาธารณะ

6. ท่านคิดว่า ในอนาคตพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าสายสีม่วงที่โครงการของท่านตั้งอยู่นั้น ควรเพิ่มหรือพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ประเภทใด เพราะอะไร

- เพิ่มอสังหาริมทรัพย์ (กรุณาทำเครื่องหมายด้านล่างต่อ)
- ไม่เพิ่มอสังหาริมทรัพย์ (ไม่ต้องทำเครื่องหมายต่อ)

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> 1. ที่อยู่อาศัย ประเภท | <input type="checkbox"/> 2. ห้างสรรพสินค้า ประเภท |
| <input type="checkbox"/> 1.1 บ้านเดี่ยว | <input type="checkbox"/> 2.1 ห้างฯ ขนาดใหญ่ |
| <input type="checkbox"/> 1.2 ทาวน์เฮ้าส์ | <input type="checkbox"/> 2.2 ห้างฯ ขนาดเล็ก |
| <input type="checkbox"/> 1.3 คอนโดมิเนียม | (Community Mall) |
| <input type="checkbox"/> 3. โรงเรียน ระดับ | <input type="checkbox"/> 4. โรงพยาบาล ประเภท |
| <input type="checkbox"/> 3.1 โรงเรียนอนุบาล | <input type="checkbox"/> 4.1 โรงพยาบาลรัฐบาล |
| <input type="checkbox"/> 3.2 โรงเรียนประถมศึกษา | <input type="checkbox"/> 4.2 โรงพยาบาลเอกชน |
| <input type="checkbox"/> 3.3 โรงเรียนมัธยมศึกษา | |
| <input type="checkbox"/> 3.4 วิทยาลัย/มหาวิทยาลัย/โรงเรียนเฉพาะทาง | |
| <input type="checkbox"/> 5. สวนสาธารณะ เพื่อ | <input type="checkbox"/> 6. อาคารสำนักงาน |
| <input type="checkbox"/> 5.1 พักผ่อนหย่อนใจ | <input type="checkbox"/> 7. อื่นๆ โปรดระบุ..... |
| <input type="checkbox"/> 5.2 ออกกำลังกาย | |

7. ท่านมีที่ดินในบริเวณใดบ้างในแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วง และท่านมีแผนในการพัฒนาอสังหาฯ ในอนาคตหรือไม่อย่างไร แล้ว ท่านจะมีการเชื่อมต่ออสังหาริมทรัพย์ของท่านกับสถานีรถไฟฟ้าหรือไม่ เพราะอะไร

- มีแผน เชื่อมต่อ
- ไม่มีแผน ไม่เชื่อมต่อ

ที่ดินบริเวณ.....

มีแผนอย่างไร.....

เพราะ.....

8. ข้อเสนอแนะอื่นๆ

.....

.....

ขอขอบพระคุณทุกท่านที่กรุณาให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม

หากท่านต้องการสรุปผลข้อมูลจากงานวิจัยนี้ กรุณากรอกอีเมล _____

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

ชื่อ - นามสกุล	นางสาวศศิกาญจน์ จงพรประเสริฐ
Name – Last name	Ms.Sasikarn Chongpornprasert
วัน/เดือน/ปี เกิด	15 กันยายน 2532
ศาสนา	พุทธ
ที่อยู่ปัจจุบัน	490/2 ซอยนาทอง ถนนรัชดาภิเษก 7 แขวงดินแดง เขตดินแดง กทม. 10400
บิดา	นายพลภกรมย์ จงพรประเสริฐ
มารดา	นางอัจฉรา จงพรประเสริฐ
พี่ชาย	นายสิริชัย จงพรประเสริฐ
การศึกษา	การผังเมืองบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (ปีการศึกษา 2556) เคหพัฒนศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (ปีการศึกษา 2557)
Education	Bachelor of Urban Environmental Planning and Development Program, Thammasat University (Academic Year 2013) Master of Housing Development Program in Real Estate, Chulalongkorn University (Academic Year 2014)