

บทที่ 6

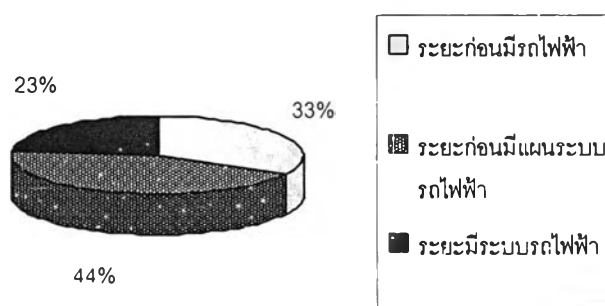
พฤติกรรมการอยู่อาศัยในอาคารชุดตามแนวรถไฟฟ้า

6.1 ลักษณะทางสังคมและเศรษฐกิจ

6.1.1 การเข้าอยู่อาศัยในเขตห้วยขวาง

จากการสุ่มตัวอย่างจำนวน 399 รายพบว่า มีประชากรที่เข้ามาอยู่อาศัยก่อนมีแผนระบบรถไฟฟ้า (ก่อนปี 2542) ร้อยละ 33 เข้ามาอยู่ระยะที่มีแผนระบบรถไฟฟ้า (ปี 2542-2546) ร้อยละ 44 และเข้ามาอยู่เมื่อมีระบบรถไฟฟ้า (ปี 2547 ขึ้นไป) ร้อยละ 23

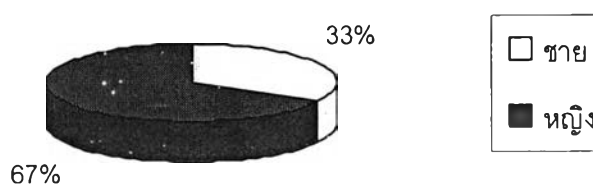
แผนภูมิที่ 6.1 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามระยะเวลาการเข้าอยู่อาศัย



6.1.2 เพศ

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 399 ราย พบว่าเป็นประชากรเพศชายร้อยละ 33 และเพศหญิงร้อยละ 67

แผนภูมิที่ 6.2 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามเพศของประชากร



ตารางที่ 6.1 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามเพศและระยะเวลาเข้าอยู่

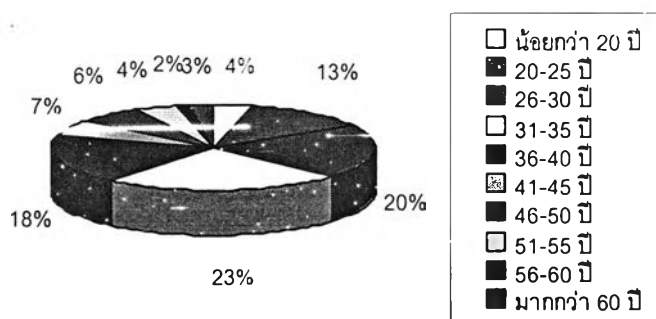
เพศ	การเข้าอยู่						รวม	
	ก่อนมีรถไฟฟ้า		แผนรถไฟฟ้า		มีรถไฟฟ้า			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	47	36	62	35	24	26	133	33
หญิง	84	64	113	65	69	74	266	67

จากตารางจะพบว่าทั้ง 3 ช่วงเวลาจะมีประชากรเพศหญิงอาศัยอยู่ในห้องชุดมากกว่าเพศชาย และเมื่อมีระบบรถไฟฟ้ามีการอาศัยอยู่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งแสดงว่าประชากรหญิงต้องการความสะดวกสบายในการเดินทาง รวมทั้งความปลอดภัยในการเดินทางและการพักอาศัยมากขึ้น

6.1.3 อายุ

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 399 ราย พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 23 มีอายุระหว่าง 31- 35 ปี รองลงมาคือร้อยละ 20 มีอายุระหว่าง 26-30 ปี

แผนภูมิที่ 6.3 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามอายุประชากร



ตารางที่ 6.2 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด จำแนกตามอายุประชากรและระยะเวลาเข้าอยู่

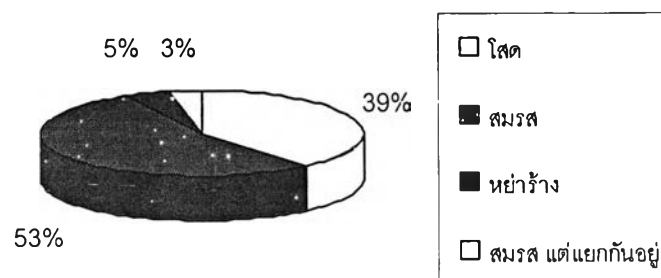
อายุ	การเข้าอยู่						รวม	
	ก่อนมีรถไฟฟ้า		แผนรถไฟฟ้า		มีรถไฟฟ้า			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 20 ปี	12	9	3	2	0	0	15	4
20-25 ปี	24	18	19	11	9	10	52	13
26-30 ปี	31	24	37	21	12	13	80	20
31-35 ปี	35	27	43	25	18	19	96	24
36-40 ปี	14	11	33	19	26	28	73	18
41-45 ปี	5	4	12	7	9	10	26	7
46-50 ปี	1	1	13	7	11	12	25	6
51-55 ปี	6	5	5	3	5	5	16	4
56-60 ปี	1	1	5	3	0	0	6	2
มากกว่า 60 ปี	2	2	5	3	3	3	10	3

จากตารางจะพบว่าในช่วงก่อนมีแผนระบบรถไฟฟ้าและในช่วงที่มีแผนระบบรถไฟฟ้าแล้ว ประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่จะมีช่วงอายุที่ 31-35 ปี และเมื่อระบบรถไฟฟ้าเปิดให้บริการ ประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่ร้อยละ 28 จะมีช่วงอายุที่ 36-40 ปี ซึ่งแสดงว่าแนวโน้มของคนที่มีอายุช่วงกลางคนแล้ว ก็มีความต้องการอยู่อาศัยในอาคารชุดที่อยู่ใกล้ระบบรถไฟฟ้ามากขึ้น เพื่อความสะดวกในการเดินทาง

6.1.4 สถานภาพ

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 399 ราย พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 53 มีสถานภาพสมรสแล้ว และรองลงมาคือร้อยละ 39 ที่โสด และในจำนวนประชากรทั้งหมด พบว่าร้อยละ 62 ที่ยังไม่มีบุตร

แผนภูมิที่ 6.4 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามสถานภาพของประชากร



ตารางที่ 6.3 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด จำแนกตามสถานภาพและระยะเวลาเข้าอยู่

สถานภาพ	การเข้าอยู่						รวม	
	ก่อนมีรถไฟฟ้า		แผนรถไฟฟ้า		มีรถไฟฟ้า			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
โสด	72	55	60	34	23	25	155	39
สมรส	54	41	95	54	63	68	212	53
หย่าร้าง	4	3	10	6	5	5	19	5
สมรส แต่แยกกัน อยู่	1	1	10	6	2	2	13	3

จากตารางจะพบว่าในช่วงก่อนมีแผนระบบรถไฟฟ้าประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่ร้อยละ 55 จะเป็นคนโสด ในช่วงที่มีแผนระบบรถไฟฟ้าแล้ว ประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่ร้อยละ 54 ที่สมรสแล้ว และเมื่อระบบรถไฟฟ้าเปิดให้บริการ ประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่มากถึงร้อยละ 68 จะสมรสแล้วเช่นกัน ซึ่งแสดงว่าแนวโน้มของประชากรที่มีครอบครัวแล้วต้องการอยู่อาศัยในอาคารชุดเพิ่มมากขึ้น เพื่อความสะดวกในการเดินทาง

ตารางที่ 6.4 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด จำแนกตามจำนวนบุตรและระยะเวลาเข้าอยู่

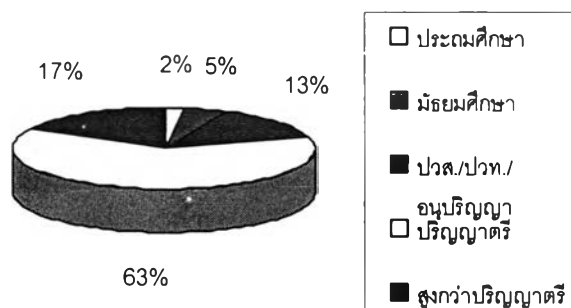
จำนวนบุตร	การเข้าอยู่						รวม	
	ก่อนมีรถไฟฟ้า		แผนรถไฟฟ้า		มีรถไฟฟ้า			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่มีบุตร	91	69	109	62	47	51	247	62
1 คน	33	25	59	34	39	42	131	33
2 คน	6	5	5	3	6	6	17	4
3 คน	1	1	2	1	1	1	4	1

จากตารางจะพบว่าทั้งใน 3 ช่วงเวลาประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่เกินร้อยละ 50 ที่ยังไม่มีบุตร รองลงมาคือ ร้อยละ 25-42 ที่มีบุตรเพียง 1 คน

6.1.5 ระดับการศึกษา

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 399 ราย พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 63 จบการศึกษาระดับปริญญาตรี และรองลงมามีร้อยละ 17 ที่จบการศึกษาระดับสูงกว่าปริญญาตรี

แผนภูมิที่ 6.5 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามการศึกษาของประชากร



ตารางที่ 6.5 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด จำแนกตามระดับการศึกษาและระยะเวลาเข้าอยู่

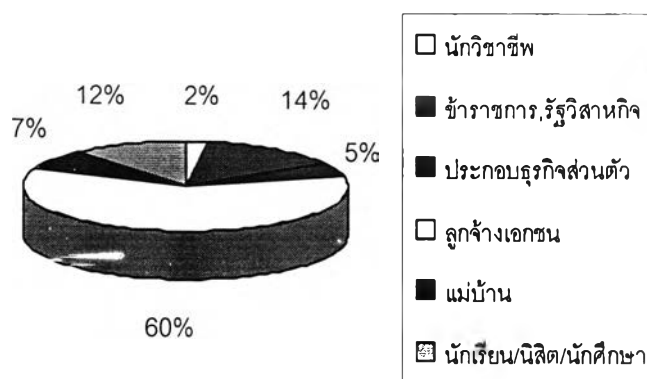
การศึกษา	การเข้าอยู่						รวม	
	ก่อนมีรถไฟฟ้า		แผนรถไฟฟ้า		มีรถไฟฟ้า			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ประถมศึกษา	1	1	7	4	0	0	8	2
มัธยมศึกษา	16	12	3	2	0	0	19	5
ปวส./ปวท./อนุปริญญา	28	21	18	10	7	8	53	13
ปริญญาตรี	69	53	114	65	68	73	251	63
สูงกว่าปริญญาตรี	17	13	33	19	18	19	68	17

จากตารางจะพบว่าทั้งใน 3 ช่วงเวลาประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่ตั้งแต่ร้อยละ 53-73 ที่จบการศึกษาระดับปริญญาตรี และรองลงมามี ร้อยละ 13-19 ที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี

6.1.6 อาชีพ

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 399 ราย พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 60 ประกอบอาชีพเป็นลูกจ้างเอกชน รองลงมาร้อยละ 14 เป็นข้าราชการ และรัฐวิสาหกิจ

แผนภูมิที่ 6.6 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามอาชีพของประชากร



ตารางที่ 6.6 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด จำแนกตามอาชีพและระยะเวลาเข้าอยู่

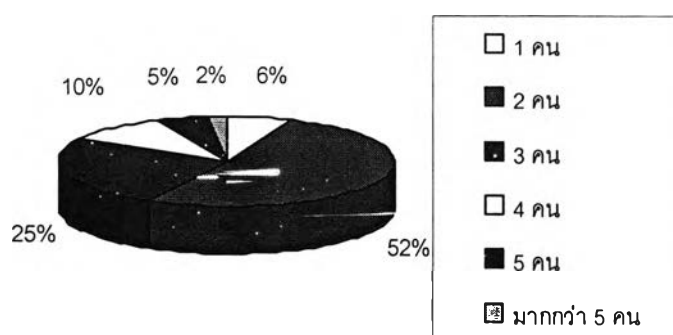
อาชีพ	การเข้าอยู่						รวม	
	ก่อนมีรถไฟฟ้า		แผนรถไฟฟ้า		มีรถไฟฟ้า			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
นักวิชาชีพ	4	3	3	2	2	2	9	2
ข้าราชการ, รัฐวิสาหกิจ	27	21	18	10	11	12	56	14
ประกอบธุรกิจส่วนตัว	4	3	12	7	4	4	20	5
ลูกจ้างเอกชน	59	45	114	65	66	71	239	60
แม่บ้าน	7	5	15	9	6	6	28	7
นักเรียน/นิสิต/นักศึกษา	30	23	13	7	4	4	47	12

จากตารางจะพบว่าทั้งใน 3 ช่วงเวลาประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่ ตั้งแต่ร้อยละ 45-71 ที่มีอาชีพเป็นลูกจ้างเอกชน และรองลงมาคือ ร้อยละ 10-21 ที่มีอาชีพข้าราชการ และรัฐวิสาหกิจ

6.1.7 จำนวนสมาชิกในครอบครัว

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 399 ราย พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 52 มีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 2 คน รองลงมาร้อยละ 25 มีจำนวนสมาชิกในครอบครัวจำนวน 3 คน และหากพิจารณาจำนวนสมาชิกในครอบครัวที่ทำงานจะพบว่าแล้วละ 60 ที่ทำงาน 2 คน

แผนภูมิที่ 6.7 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามจำนวนสมาชิกในครอบครัว



ตารางที่ 6.7 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด จำแนกตามจำนวนสมาชิกและระยะเวลาเข้าอยู่

สมาชิกครอบครัว	การเข้าอยู่						รวม	
	ก่อนมีรถไฟฟ้า		แผนรถไฟฟ้า		มีรถไฟฟ้า		จำนวน	ร้อยละ
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
1 คน	11	8	7	4	7	8	25	6
2 คน	64	49	100	57	42	45	206	52
3 คน	31	24	44	25	25	27	100	25
4 คน	13	10	14	8	13	14	40	10
5 คน	9	7	6	3	5	5	20	5
มากกว่า 5 คน	3	2	4	2	1	1	8	2

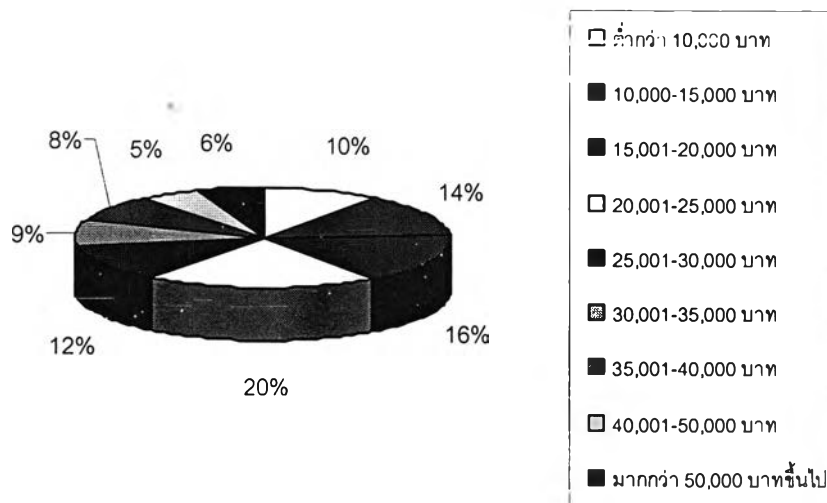
จากตารางจะพบว่าทั้งใน 3 ช่วงเวลาประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่ตั้งแต่ร้อยละ 45-57 ที่พักอาศัยอยู่ 2 คน และรองลงมาคือ ร้อยละ 24-27 ที่พักอาศัยอยู่จำนวน 3 คน หรือเป็นครอบครัวขนาดเล็ก และมีจำนวนคนทำงานส่วนใหญ่ตั้งแต่ร้อยละ 56-67 ที่มีจำนวนคนทำงาน 2 คน รองลงมา คือร้อยละ 17-34 ที่มีจำนวนคนทำงาน 1 คน



6.1.8 รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 399 ราย พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 20 มีระดับรายได้ 20,001-25,000 บาทต่อเดือน รองลงมาร้อยละ 16 มีระดับรายได้ 15,001-20,000 บาท

แผนภูมิที่ 6.8 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามระดับรายได้เฉลี่ยต่อเดือน



ตารางที่ 6.3 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด จำแนกตามรายได้ต่อเดือนและระยะเวลาเช่าอยู่

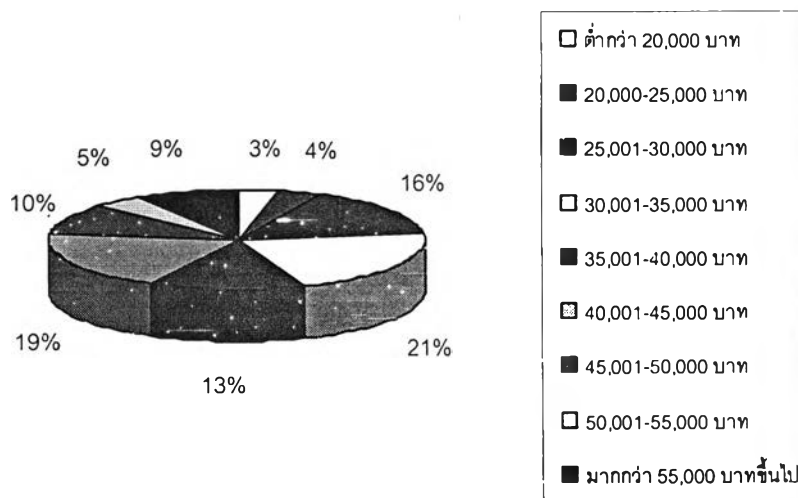
รายได้ต่อเดือน	การเช่าอยู่						รวม	
	ก่อนมีรถไฟฟ้า		แผนรถไฟฟ้า		มีรถไฟฟ้า		จำนวน	ร้อยละ
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
ต่ำกว่า 10,000 บาท	16	17	13	9	4	5	33	10
10,000-15,000 บาท	20	21	10	7	14	17	44	14
15,001-20,000 บาท	11	12	23	16	19	23	53	16
20,001-25,000 บาท	15	16	31	21	19	23	65	20
25,001-30,000 บาท	9	10	22	15	7	8	38	12
30,001-35,000 บาท	6	6	17	12	6	7	29	9
35,001-40,000 บาท	7	7	13	9	6	7	26	8
40,001-50,000 บาท	4	4	8	5	5	6	17	5
> 50,000 บาทขึ้นไป	6	6	10	7	3	4	19	6

จากตารางจะพบว่าในช่วงก่อนมีแผนระบบรถไฟฟ้าประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่อ้อยละ 38 มีรายได้ต่อเดือนไม่เกิน 15,000 บาท ในช่วงที่มีแผนระบบรถไฟฟ้าแล้ว ประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่อ้อยละ 37 มีรายได้ต่อเดือนที่ 15,001-25,000 บาท และเมื่อระบบรถไฟฟ้าเปิดให้บริการ ประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่มากถึงร้อยละ 36 ที่รายได้ต่อเดือนที่ 15,001-25,000 บาท ซึ่งแสดงว่ารายได้ของประชากรในช่วงที่มีแผนกับมีระบบรถไฟฟ้าไม่ค่อยแตกต่างกัน

6.1.9 รายได้เฉลี่ยต่อครอบครัว

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 399 ราย พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 21 ที่มีระดับรายได้ต่อครอบครัว 30,001-35,000 บาทต่อเดือน รองลงมาร้อยละ 19 มีระดับรายได้ต่อครอบครัว 40,001-45,000 บาทต่อเดือน

แผนภูมิที่ 6.9 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อครอบครัว



ตารางที่ 6.9 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด จำแนกตามรายได้ครอบครัวและระยะเวลาเข้าอยู่

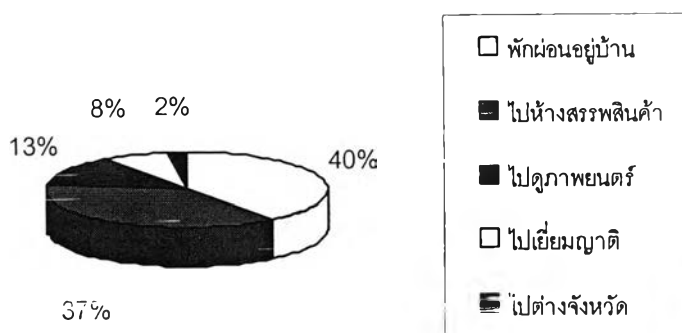
รายได้ครอบครัว	การเข้าอยู่						รวม	
	ก่อนมีรถไฟฟ้า		แผนรถไฟฟ้า		มีรถไฟฟ้า			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 20,000 บาท	9	7	4	2	0	0	13	3
20,000-25,000 บาท	2	2	8	5	6	6	16	4
25,001-30,000 บาท	32	24	24	14	8	9	64	16
30,001-35,000 บาท	19	15	33	19	32	34	84	21
35,001-40,000 บาท	22	17	27	15	4	4	53	13
40,001-45,000 บาท	21	16	31	18	24	26	76	19
45,001-50,000 บาท	12	9	19	11	9	10	40	10
50,001-55,000 บาท	4	3	11	6	3	3	18	5
> 55,000 บาทขึ้นไป	10	8	18	10	7	8	35	9

จากตารางจะพบว่าในช่วงก่อนมีแผนระบบรถไฟฟ้าประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่ร้อยละ 24 มีรายได้ครอบครัวต่อเดือนที่ 25,000-30,000 บาท ในช่วงที่มีแผนระบบรถไฟฟ้าแล้ว ประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่ร้อยละ 19 มีรายได้ครอบครัวต่อเดือนที่ 30,001-55,000 บาท และเมื่อระบบรถไฟฟ้าเปิดให้บริการ ประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่มากถึงร้อยละ 34 ที่รายได้ครอบครัวต่อเดือนที่ 31,001-35,000 บาท และรองลงมา คือ ร้อยละ 26 ที่รายได้ครอบครัวต่อเดือนที่ 40,001-45,000 บาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นกลุ่มคนที่มีระดับรายได้ปานกลาง

6.1.10 กิจกรรมในวันหยุด

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 399 ราย พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 40 ที่ชอบพักผ่อนอยู่กับบ้าน และรองลงมา คือร้อยละ 37 ที่ชอบไปเที่ยวห้างสรรพสินค้าในวันหยุด

แผนภูมิที่ 6.10 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามกิจกรรมในวันหยุด



ตารางที่ 6.10 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด จำแนกตามกิจกรรมและระยะเวลาเข้าอยู่

กิจกรรม	การเข้าอยู่						รวม	
	ก่อนมีรถไฟฟ้า		แผนรถไฟฟ้า		มีรถไฟฟ้า		จำนวน	ร้อยละ
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
พักผ่อนอยู่บ้าน	52	40	64	37	43	46	159	40
ไปห้างสรรพสินค้า	39	30	74	42	36	39	149	37
ไปดูภาพยนตร์	23	18	22	13	6	6	51	13
ไปเยี่ยมญาติ	14	11	11	6	6	6	31	8
ไปต่างจังหวัด	3	2	4	2	2	2	9	2

จากตารางจะพบว่าทั้งใน 3 ช่วงเวลาประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่ตั้งแต่ร้อยละ 40-64 ที่ชอบพักผ่อนอยู่กับบ้านในวันหยุด รองลงมาคือ ร้อยละ 30-42 ที่ชอบไปห้างสรรพสินค้าวันหยุด

6.2 ลักษณะที่อยู่อาศัยของผู้อยู่อาศัย

จากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างจำนวน 399 ราย พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 58 มีฐานะในครอบครัว คือเป็นหัวหน้าครอบครัวหรือคู่สมรส และรองลงมา คือร้อยละ 25 ที่เข้าอยู่กับเพื่อนร่วมงาน

ตารางที่ 6.11 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด จำแนกตามฐานะในบ้านและระยะเวลาเช่าอยู่

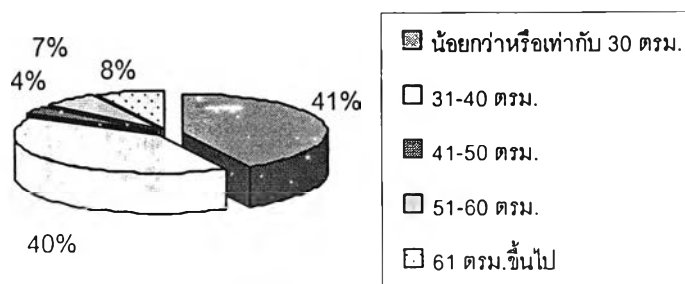
ฐานะในบ้าน	การเช่าอยู่						รวม	
	ก่อนมีรถไฟฟ้า		แผนรถไฟฟ้า		มีรถไฟฟ้า			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
หัวหน้าครอบครัวหรือคู่สมรส	100	76	87	50	40	43	227	57
บุตรของหัวหน้าครอบครัว	13	10	4	2	0	0	17	4
พ่อแม่ของหัวหน้าครอบครัว	1	1	6	3	2	2	9	2
ผู้อาศัย (ญาติ-เพื่อน)	17	13	21	12	7	8	45	11
เช่าอยู่กับเพื่อนร่วมงาน	0	0	57	33	44	47	101	25

จากตารางจะพบว่าทั้งใน 3 ช่วงเวลาประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่ร้อยละ 43-76 ที่มีฐานะเป็นหัวหน้าครอบครัวหรือคู่สมรส นอกจากนี้ยังพบว่าเมื่อมีแผนระบบรถไฟฟ้าแล้ว ประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่ร้อยละ 33 มีฐานะเป็นผู้เช่าโดยการเช่าอยู่กับเพื่อนร่วมงาน และเมื่อมีระบบรถไฟฟ้าเปิดใช้แล้วมีสัดส่วนการเช่าอยู่กับเพื่อนร่วมงานเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 47 เนื่องจากต้องการความสะดวกสบายในการเดินทาง

6.2.1 ขนาดของที่อยู่อาศัย

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 399 ราย พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 41 ที่อยู่อาศัยในห้องชุดที่มีขนาดเล็กกว่าหรือเท่ากับ 30 ตารางเมตร รองลงมา คือร้อยละ 40 ที่อยู่อาศัยในห้องชุดขนาด 31-40 ตารางเมตร และรูปแบบของห้องชุดจะพบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 83 เป็นแบบสตูดิโอ

แผนภูมิที่ 6.11 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามขนาดของที่อยู่อาศัย



ตารางที่ 6.12 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด จำแนกตามขนาดห้องชุดและระยะเวลาเช่าอยู่

ขนาดห้องชุด	การเช่าอยู่						รวม	
	ก่อนมีรถไฟฟ้า		แผนรถไฟฟ้า		มีรถไฟฟ้า			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่าหรือเท่ากับ 30 ตรม.	59	45	70	40	39	42	168	42
31-40 ตรม.	46	35	79	45	35	38	160	40
41-50 ตรม.	8	6	4	2	2	2	14	4
51-60 ตรม.	6	5	9	5	11	12	26	7
61 ตรม.ขึ้นไป	12	9	13	7	6	6	31	8

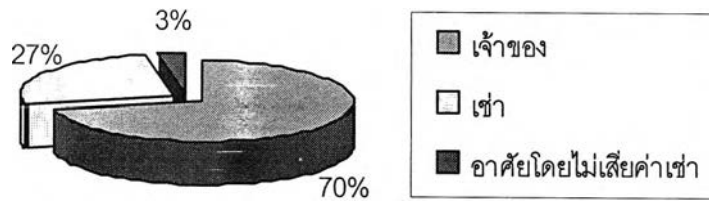
จากตารางจะพบว่าในช่วงก่อนมีแผนระบบรถไฟฟ้า ประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่ร้อยละ 45 ที่อาศัยอยู่ในห้องชุดขนาดไม่เกิน 30 ตารางเมตร รองลงมา คือร้อยละ 35 ที่อาศัยอยู่ในห้องชุดขนาด 31-40 ตารางเมตร ในช่วงมีแผนระบบรถไฟฟ้า ประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่ร้อยละ 45 ที่อาศัยอยู่ในห้องชุดขนาด 31-40 ตารางเมตร รองลงมา คือร้อยละ 40 ที่อาศัยอยู่ในห้องชุดขนาดไม่เกิน 30 ตารางเมตร ส่วนในช่วงที่ระบบรถไฟฟ้าเปิดบริการ ประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่ร้อยละ 42 ที่อาศัยอยู่ในห้องชุดขนาดไม่เกิน 30 ตารางเมตร รองลงมา คือร้อยละ 38 ที่อาศัยอยู่ในห้องชุดขนาดไม่เกิน 30 ตารางเมตร

นอกจากนี้ยังพบว่ารูปแบบห้องชุดที่พักอาศัยทั้งใน 3 ช่วงเวลา ส่วนใหญ่ร้อยละ 80-85 ที่อาศัยอยู่ในห้องชุดแบบสตูดิโอ รองลงมา คือร้อยละ 13-19 ที่อาศัยอยู่ในห้องชุดแบบ 1 ห้องนอน 1 ห้องน้ำ ซึ่งแสดงว่ารูปแบบห้องชุดที่พักอาศัยในเขตนี้ส่วนใหญ่จะเป็นขนาดที่ไม่ใหญ่มากนัก

6.2.2 การครอบครองที่อยู่อาศัย

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 399 ราย พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 70 เป็นเจ้าของห้องชุด รองลงมา คือร้อยละ 27 เป็นผู้เช่า และอีกร้อยละ 3 ที่อยู่อาศัยโดยไม่เสียค่าเช่า

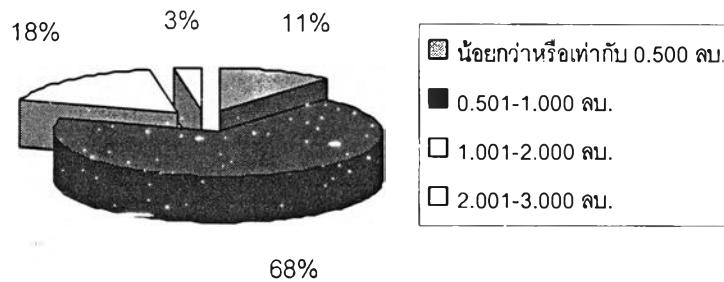
แผนภูมิที่ 6.12 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามลักษณะการครอบครอง



6.2.3 ระดับราคาของที่อยู่อาศัย

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 399 ราย พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 68 ที่ซื้อห้องชุดที่ระดับราคา 0.501-1.000 ล้านบาท รองลงมาคือที่ระดับราคา 1.001-2.000 ล้านบาท

แผนภูมิที่ 6.13 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามระดับราคาที่อยู่อาศัย



ตารางที่ 6.13 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด จำแนกตามระดับราคาและระยะเวลาเข้าอยู่

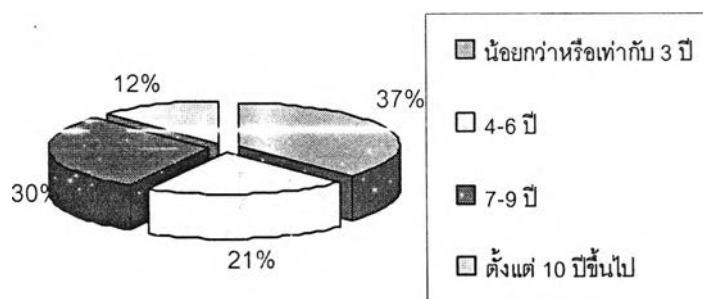
ระดับราคา	การเข้าอยู่						รวม	
	ก่อนมีรถไฟฟ้า		แผนรถไฟฟ้า		มีรถไฟฟ้า			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่าหรือเท่ากับ 0.500 ลบ.	19	15	9	8	5	11	33	11
0.501-1.000 ลบ.	91	69	85	75	22	47	198	68
1.001-2.000 ลบ.	17	13	15	13	20	43	52	18
2.001-3.000 ลบ.	4	3	4	4	0	0	8	3

จากตารางจะพบว่าในช่วงก่อนมีแผนระบบรถไฟฟ้า ประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่ร้อยละ 45 ที่อาศัยอยู่ในห้องชุดระดับราคา 0.501-1.000 ล้านบาท รองลงมา คือร้อยละ 13 ที่อาศัยอยู่ในห้องชุดระดับราคา 1.001-2.000 ล้านบาท ในช่วงมีแผนระบบรถไฟฟ้า ประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่ร้อยละ 75 ที่อาศัยอยู่ในห้องชุดระดับราคา 0.501-1.000 ล้านบาท รองลงมา คือร้อยละ 13 ที่อาศัยอยู่ในห้องชุดระดับราคา 1.001-2.000 ล้านบาท ส่วนในช่วงที่ระบบรถไฟฟ้าเปิดบริการ ประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่ร้อยละ 47 ที่อาศัยอยู่ในห้องชุดระดับราคา 0.501-1.000 ล้านบาท รองลงมา คือร้อยละ 43 ที่อาศัยอยู่ในห้องชุดระดับราคา 1.001-2.000 ล้านบาท ซึ่งแสดงว่าในช่วงเมื่อระบบรถไฟฟ้าเปิดให้บริการแล้ว ผู้ประกอบการได้มีการปรับราคาห้องชุดเพิ่มขึ้น โดยมีการพัฒนาในระดับราคา 1.001-2.000 ล้านบาทเพิ่มขึ้น หรือส่วนหนึ่งถ้าหากเป็นอาคารชุดที่ก่อสร้างใหม่อาจจะราคาสูง เนื่องจากต้นทุนการก่อสร้างใหม่ และราคาที่ดินที่สูงขึ้นตามความเจริญ และระบบสาธารณูปโภค ผู้ประกอบการจึงจำเป็นต้องปรับราคา

6.2.4 ระยะเวลาในการอยู่อาศัย

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 399 ราย พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 37 ที่อยู่อาศัยน้อยกว่าหรือเท่ากับ 3 ปี รองลงมา คือร้อยละ 30 ที่อยู่อาศัยมา 7-9 ปี

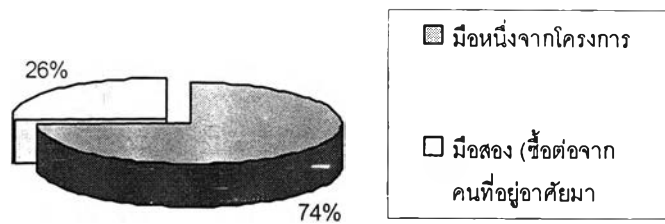
แผนภูมิที่ 6.14 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามระยะเวลาการอยู่อาศัย



6.2.5 แหล่งที่ซื้อที่อยู่อาศัย

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 399 ราย พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 74 ซื้อจากโครงการ และร้อยละ 26 ที่ซื้อมือสอง

แผนภูมิที่ 6.15 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามแหล่งที่ซื้อที่อยู่อาศัย



ตารางที่ 6.14 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด จำแนกแหล่งที่ซื้อและระยะเวลาเข้าอยู่

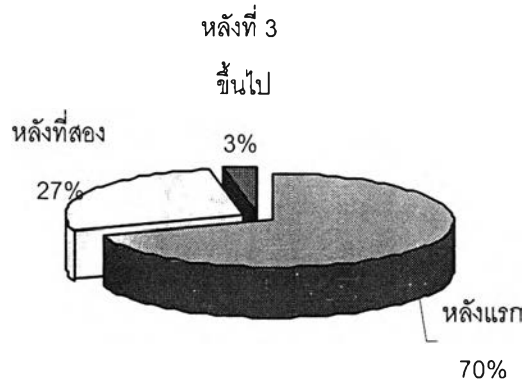
แหล่งที่ซื้ออาคารชุด	การเข้าอยู่						รวม	
	ก่อนมีรถไฟฟ้า		แผนรถไฟฟ้า		มีรถไฟฟ้า			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
มือหนึ่งจากโครงการ	129	98	59	60	16	34	204	74
มือสอง	2	2	40	40	31	66	73	26

จากตารางจะพบว่าในช่วงก่อนมีแผนระบบรถไฟฟ้า ประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่ร้อยละ 98 ที่ซื้อห้องชุดจากโครงการ รองลงมา คือร้อยละ 2 ที่ซื้อห้องชุดมือสอง ในช่วงมีแผนระบบรถไฟฟ้า ประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่ร้อยละ 60 ที่ซื้อห้องชุดจากโครงการ รองลงมา คือร้อยละ 40 ที่ซื้อห้องชุดมือสอง แต่ในช่วงที่ระบบรถไฟฟ้าเปิดบริการ ประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่ร้อยละ 66 ที่ซื้อห้องชุดมือสอง รองลงมา คือร้อยละ 34 ที่ซื้อห้องชุดมือหนึ่งจากโครงการ ซึ่งแสดงว่าระบบรถไฟฟ้ามีผลต่อความต้องการห้องชุดในเขตห้วยขวางค่อนข้างสูง และแนวโน้มตลาดห้องชุดมือสองก็มีโอกาสที่จะขยายตัวมากขึ้น เนื่องจากห้องชุดที่เปิดขายใหม่มีราคาสูงกว่ามือสอง รวมถึงบางโครงการยังก่อสร้างไม่แล้วเสร็จ ยังไม่พร้อมสำหรับการพักอาศัย

6.2.6 วัตถุประสงค์ในการซื้อ

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 292 ราย พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 70 เป็นบ้านหลังแรก รองลงมาคือร้อยละ 27 ที่ซื้อเป็นบ้านหลังที่สอง

แผนภูมิที่ 6.16 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามวัตถุประสงค์ในการซื้อ



ตารางที่ 6.15 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด จำแนกตามวัตถุประสงค์การซื้อ และระยะเวลาการเข้าอยู่

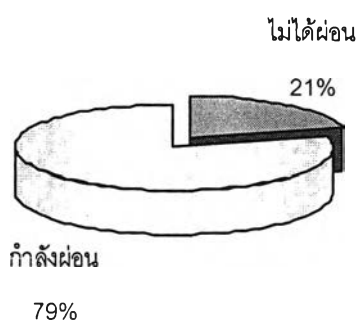
ลำดับบ้าน	การเข้าอยู่						รวม	
	ก่อนมีรถไฟฟ้า		แผนรถไฟฟ้า		มีรถไฟฟ้า			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
หลังแรก	90	69	80	70	34	72	204	70
หลังที่สอง	37	28	30	26	12	26	79	27
หลังที่ 3 ขึ้นไป	4	3	4	4	1	2	9	3

จากตารางจะพบว่าทั้งใน 3 ช่วงเวลาประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่ร้อยละ 69-72 ที่ซื้อห้องชุดเป็นบ้านหลังแรก รองลงมาร้อยละ 26-28 ที่ซื้อเพื่อเป็นบ้านหลังที่ 2 เพื่อสะดวกในการเดินทางในช่วงวันทำงาน

6.2.7 ลักษณะการผ่อนชำระ และอัตราการผ่อนต่อเดือน

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 399 ราย พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 79 ที่ยังมีภาระการผ่อนที่อยู่อาศัยอยู่ และอีกร้อยละ 21 ที่ไม่มีภาระ นอกจากนี้ยังพบว่าร้อยละ 45 ที่มีอัตราการผ่อนชำระต่อเดือนจะอยู่ที่ 5,000-7,000 บาท

แผนภูมิที่ 6.17 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามลักษณะการผ่อน



ตารางที่ 6.16 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุด จำแนกตามอัตราการผ่อนและระยะเวลาเข้าอยู่

อัตราการผ่อนต่อเดือน	การเข้าอยู่						รวม	
	ก่อนมีรถไฟฟ้า		แผนรถไฟฟ้า		มีรถไฟฟ้า			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
3,001-5,000 บ/ด	21	24	16	17	6	13	43	19
5,001-7,000 บ/ด	42	48	46	48	17	36	105	45
7,001-10,000 บ/ด	17	19	23	24	18	38	58	25
10,001-15,000 บ/ด	7	8	5	5	2	4	14	6
15,001-20,000 บ/ด	1	1	4	4	4	9	9	4
ตั้งแต่ 20,001 บ/ด ขึ้นไป	0	0	2	2	0	0	2	1

จากตารางจะพบว่าในช่วงก่อนมีแผนระบบรถไฟฟ้า ประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่ร้อยละ 48 ที่มีค่าใช้จ่ายในการผ่อนห้องชุดเดือนละ 5,001-7,000 บาท รองลงมา คือร้อยละ 24 ที่มีค่าใช้จ่ายในการผ่อนห้องชุดเดือนละ 3,001-5,000 บาท ในช่วงมีแผนระบบรถไฟฟ้า ประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่ร้อยละ 48 ที่มีค่าใช้จ่ายในการผ่อนห้องชุดเดือนละ

5,001-7,000 บาท รองลงมา คือร้อยละ 24 ที่มีค่าใช้จ่ายในการผ่อนห้องชุดเดือนละ 7,001-10,000 บาท และในช่วงที่ระบบรถไฟฟ้าเปิดบริการ ประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่ร้อยละ 45 ที่มีค่าใช้จ่ายในการผ่อนห้องชุดเดือนละ 5,001-7,000 บาท รองลงมา คือร้อยละ 25 ที่มีค่าใช้จ่ายในการผ่อนห้องชุดเดือนละ 7,001-10,000 บาท

6.2.8 แหล่งที่อยู่อาศัยเดิม

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 399 ราย พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 43.6 ที่มีที่อยู่อาศัยเดิมอยู่ในเขตพญาไท-ห้วยขวาง-ดินแดง หรือบริเวณใกล้เคียงกับที่อยู่อาศัยใหม่

ตารางที่ 6.17 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามพื้นที่อยู่อาศัยเดิม

แหล่งที่อยู่อาศัยเดิมก่อนย้าย	จำนวน	ร้อยละ
บางขุนเทียน-จอมทอง	31	7.8
พญาไท-ห้วยขวาง-ดินแดง	174	43.6
พระโขนง-ยานนาวา-วัฒนา	27	6.8
ลำลูกกา	22	5.5
จตุจักร-ลาดพร้าว-บางกะปิ-วังทองหลาง	71	17.8
สวนหลวง-ประเวศ	23	5.8
นนทบุรี-บางบัวทอง	25	6.3
มีนบุรี	26	6.5

ตารางที่ 6.18 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามพื้นที่อยู่อาศัยเดิมและระยะเวลาการเช่าอยู่

ทำเลที่อยู่อาศัยเดิม	การเช่าอยู่					
	ก่อนมีรถไฟฟ้า		แผนรถไฟฟ้า		มีรถไฟฟ้า	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
บางขุนเทียน-จอมทอง	6	5	18	10	7	8
พญาไท-ห้วยขวาง-ดินแดง	84	64	70	40	20	22
พระโขนง-ยานนาวา-วัฒนา	0	0	16	9	11	12
ลำลูกกา	10	8	0	0	12	13
จตุจักร-ลาดพร้าว-บางกะปิ-วังทองหลาง	12	9	34	19	25	27

ตารางที่ 6.18 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามพื้นที่อยู่อาศัยเดิมและระยะเวลาการเข้าพัก (ต่อ)

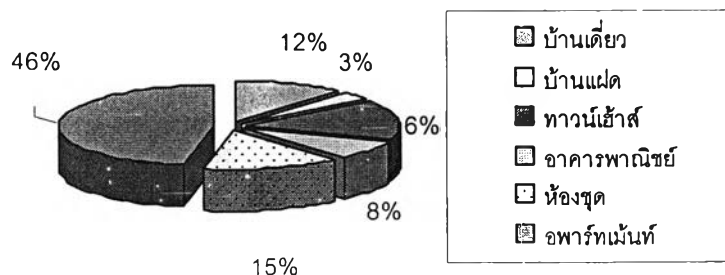
ทำเลที่อยู่อาศัยเดิม	การเข้าพัก					
	ก่อนมีรถไฟฟ้า		แผนรถไฟฟ้า		มีรถไฟฟ้า	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
สวนหลวง-ประเวศ	17	13	4	2	2	2
นนทบุรี-บางบัวทอง	2	2	12	7	11	12
มีนบุรี	0	0	21	12	5	5

จากตารางจะพบว่า ในช่วงก่อนมีแผนระบบรถไฟฟ้า และช่วงที่มีแผนระบบรถไฟฟ้าแล้ว ส่วนใหญ่ร้อยละ 64 และ 40 ตามลำดับ ที่มีที่อยู่อาศัยเดิมอยู่ในพื้นที่เขตพัฒนาฯ ห้วยขวาง และดินแดง และเมื่อมีระบบรถไฟฟ้าแล้ว พื้นที่ที่อยู่อาศัยเดิมส่วนใหญ่ร้อยละ 27 มาจากบริเวณเขตจตุจักรลาดพร้าว บางกะปิ และวังทองหลาง เนื่องจากมีความต้องการอยู่ใกล้ระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น

6.2.9 ประเภทที่อยู่อาศัยเดิม

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 399 ราย พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 46 ที่อยู่อาศัยโดยการเช่าอพาร์ทเมนท์ รองลงมา คือร้อยละ 16 ที่เคยอยู่ทาวน์เฮ้าส์

แผนภูมิที่ 6.18 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามลักษณะที่อยู่อาศัยเดิม



ตารางที่ 6.19 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามประเภทที่อยู่อาศัยเดิมและระยะเวลาการอยู่อาศัย

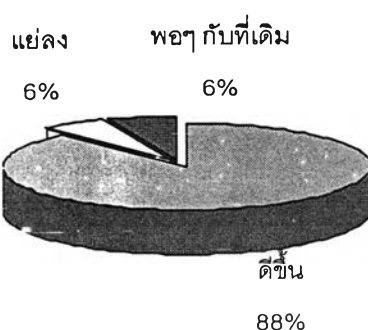
ประเภทที่อยู่อาศัยเดิม	การเข้าอยู่						รวม	
	ก่อนมีรดไฟฟ้า		แผนรดไฟฟ้า		มีรดไฟฟ้า			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
บ้านเดี่ยว	24	18	17	10	6	6	47	12
บ้านแฝด	9	7	4	2	0	0	13	3
ทาวน์เฮ้าส์	0	0	32	18	30	32	62	16
อาคารพาณิชย์	8	6	15	9	9	10	32	8
ห้องชุด	6	5	33	19	19	20	58	15
อพาร์ทเมนท์	84	64	74	42	29	31	187	47

จากตารางจะพบว่า ในช่วงก่อนมีแผนระบบรดไฟฟ้า ประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่ร้อยละ 64 เคยอยู่อาศัยในอพาร์ทเมนท์ รองลงมาคือร้อยละ 18 เคยอยู่อาศัยในบ้านเดี่ยว และช่วงที่มีแผนระบบรดไฟฟ้าแล้ว ประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่ร้อยละ 42 เคยอยู่อาศัยในอพาร์ทเมนท์ รองลงมาคือร้อยละ 19 เคยอยู่อาศัยในห้องชุด และเมื่อมีระบบรดไฟฟ้าแล้ว ประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่ร้อยละ 32 เคยอยู่อาศัยในทาวน์เฮ้าส์ รองลงมาคือร้อยละ 31 เคยอยู่อาศัยในอพาร์ทเมนท์ ซึ่งแสดงว่ากลุ่มผู้ที่ซื้อห้องชุดทั้ง 3 ช่วงเวลาส่วนใหญ่เป็นผู้เช่า และเปลี่ยนมาซื้อห้องชุดแทน และส่วนใหญ่ผู้ที่เคยเช่าร้อยละ 67 มีค่าใช้จ่ายในการเช่าที่พักเดือนละประมาณ 4,001-6,000 บาท ซึ่งมีอัตราใกล้เคียงกับการผ่อนห้องชุดในปัจจุบัน

6.2.10 สภาพแวดล้อมหลังการเปลี่ยนที่อยู่อาศัย

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 399 ราย พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 88 ที่มีสภาพที่อยู่อาศัยดีขึ้น

แผนภูมิที่ 6.19 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามการเปลี่ยนแปลง



6.2.11 เหตุผลในการซื้อที่อยู่อาศัย

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 399 ราย พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 27.8 ที่ต้องการที่อยู่อาศัยเป็นของตนเอง รองลงมา คือร้อยละ 24.3 ที่ต้องการเพื่อแต่งงาน/แยกครอบครัว

ตารางที่ 6.20 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามเหตุผลการซื้อที่อยู่อาศัย

เหตุผลที่ซื้อ	จำนวน	ร้อยละ
แต่งงาน/แยกครอบครัว	97	24.3
ใช้เป็นร้านค้า/สำนักงาน	8	2.0
ซื้อเป็นบ้านหลังที่ 2	40	10.0
ที่อยู่เดิมคับแคบ	31	7.8
ให้ญาติ-ลูกจ้างอยู่	14	3.5
ค่าผ่อนต่อเดือนพอๆ กับค่าเช่า	76	19.0
เก็งกำไร-ให้เช่า	22	5.5
ต้องการที่อยู่เป็นของตนเอง	111	27.8

ตารางที่ 6.21 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามเหตุผลการซื้อที่อยู่อาศัย และระยะเวลาการเช่าอยู่

เหตุผลที่ซื้อ	การเช่าอยู่					
	ก่อนมีรถไฟฟ้า		แผนรถไฟฟ้า		มีรถไฟฟ้า	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
แต่งงาน/แยกครอบครัว	16	12	47	27	34	37
ใช้เป็นร้านค้า/สำนักงาน	5	4	2	1	1	1
ซื้อเป็นบ้านหลังที่ 2	20	15	16	9	4	4
ที่อยู่เดิมคับแคบ	6	5	12	7	13	14
ให้ญาติ-ลูกจ้างอยู่	3	2	6	3	5	5
ค่าผ่อนต่อเดือนพอๆ กับค่าเช่า	46	35	21	12	9	10
เก็งกำไร-ให้เช่า	2	2	16	9	4	4
ต้องการที่อยู่เป็นของตนเอง	33	25	55	31	23	25

จากตารางที่ 6.20 จะพบว่า ในช่วงก่อนมีแผนระบบรถไฟฟ้า ประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่ร้อยละ 35 ให้เหตุผลการซื้อเพราะค่าผ่อนต่อเดือนพอ ๆ กับค่าเช่า รองลงมาคือร้อยละ 33 ต้องการที่อยู่อาศัยเป็นของตนเอง และช่วงที่มีแผนระบบรถไฟฟ้าแล้ว ประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่ร้อยละ 31 ต้องการที่อยู่อาศัยเป็นของตนเอง รองลงมาคือร้อยละ 27 ซื้อเพราะต้องการแต่งงานแยก/ครอบครัว และเมื่อมีระบบรถไฟฟ้าแล้ว ประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่ร้อยละ 37 ซื้อเพราะต้องการแต่งงานแยก/ครอบครัว รองลงมาคือ ร้อยละ 25 ต้องการที่อยู่อาศัยเป็นของตนเอง

6.2.12 ปัจจัยในการพิจารณาซื้อที่อยู่อาศัย

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 399 ราย พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 31 ให้ความสำคัญการการเดินทางสะดวก รองลงมาร้อยละ 26 ให้ความสำคัญกับการอยู่ใกล้ที่ทำงาน และอันดับ 3 ร้อยละ 23 จะเลือกอยู่ใกล้ที่อยู่อาศัยเดิม

ตารางที่ 6.22 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามทำเลที่ทำงาน และระยะเวลาการเข้าอยู่

ทำเลที่ทำงาน	การเข้าอยู่						รวม	
	ก่อนมีรถไฟฟ้า		แผนรถไฟฟ้า		มีรถไฟฟ้า			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
มีนบุรี	14	11	27	15	0	0	41	10
ลาดพร้าว-จตุจักร	32	24	41	23	18	19	91	23
จอมทอง-บางแค	7	5	0	0	0	0	7	2
ดอนเมือง	22	17	0	0	0	0	22	6
ห้วยขวาง-ดินแดง	0	0	3	2	48	52	51	13
ปทุมวัน-ราชเทวี-ดุสิต	0	0	20	11	7	8	27	7
ปทุมธานี	6	5	0	0	0	0	6	2
บางนา	25	19	0	0	0	0	25	6
นนทบุรี-บางบัวทอง-ตลิ่งชัน	8	6	5	3	4	4	17	4
สาทร-สีลม-ยานนาวา	11	8	70	40	16	17	97	24
สวนหลวง	6	5	9	5	0	0	15	4

จากตารางที่ 6.22 จะพบว่า ในช่วงก่อนมีแผนระบบรถไฟฟ้า ประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่ร้อยละ 24 มีที่ทำงานอยู่ในย่านลาดพร้าว จตุจักร รองลงมาคือร้อยละ 19 มีที่ทำงานอยู่ในย่านบางนา และช่วงที่มีแผนระบบรถไฟฟ้า ประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่ร้อยละ 40 มีที่ทำงานอยู่ในย่านสาทร-สีลม-ยานนาวา รองลงมาคือร้อยละ 23 มีที่ทำงานอยู่ในย่านลาดพร้าว จตุจักร ส่วนเมื่อมีระบบรถไฟฟ้าแล้ว ประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่ร้อยละ 52 มีที่ทำงานอยู่ในย่านห้วยขวาง-ดินแดง รองลงมาคือร้อยละ 19 มีที่ทำงานอยู่ในย่านลาดพร้าว จตุจักร แต่จากภาพรวมแล้ว แหล่งที่ทำงานของประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดเขตห้วยขวาง ก็คือผู้ที่ทำงานอยู่ในพื้นที่ย่านสาทร-สีลม-ยานนาวา, ลาดพร้าว จตุจักร และห้วยขวางดินแดง เนื่องจากคนส่วนใหญ่จะเลือกที่ตั้งพักอาศัยไม่ไกลจากที่ทำงานมากนัก และสาเหตุที่เมื่อมีรถไฟฟ้าแล้ว มีคนย้ายเข้ามาอยู่หรือซื้อห้องชุดในเขตห้วยขวาง-ดินแดงมากขึ้น เนื่องจากส่วนหนึ่งมาจากคนที่เคยเช่าที่อยู่อาศัยย่านนี้แล้วเปลี่ยนมาซื้อที่อยู่อาศัยแทน และอีกส่วนหนึ่งคือบริเวณย่านห้วยขวาง-ดินแดงเป็นย่านที่อยู่อาศัยประเภทอาคารชุดที่มีระดับราคาไม่สูงมากนักเมื่อเปรียบเทียบกับพื้นที่อื่น ๆ ในบริเวณใกล้เคียงกันที่มีระบบรถไฟฟ้า ดังนั้นจึงเป็นจุดเปลี่ยนแปลงการเข้ามาอยู่อาศัยในย่านห้วยขวางและดินแดงมากขึ้น เนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง และระดับราคาที่อยู่อาศัยที่ไม่แพงมากนัก คนที่เพิ่งเริ่มทำงานหรือสร้างครอบครัวใหม่ก็สามารถซื้อได้ นอกจากนี้บริเวณนี้ยังเป็นแหล่งงานที่สำคัญ ทั้งธุรกิจในตอนกลางวันและตอนกลางคืน และในอนาคตบริเวณพื้นที่ย่านนี้จะมีการเจริญเติบโตทางด้านธุรกิจค่อนข้างสูง เนื่องจากเป็นพื้นที่รองรับการขยายตัวของเมือง หรือเป็นพื้นที่เชื่อมต่อกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และอีสเทิร์นซีบอร์ด

6.2.13 ปัญหาด้านที่อยู่อาศัย

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 399 ราย พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 55 ที่มีปัญหาที่อยู่อาศัย โดยปัญหาที่พบส่วนใหญ่คือเรื่องที่จอดรถไม่เพียงพอ และการเข้าถึงโครงการไม่สะดวก

ตารางที่ 6.23 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามปัญหาที่อยู่อาศัย

ปัญหาในที่อยู่อาศัย	กลุ่มตัวอย่าง	
	จำนวน	ร้อยละ
ค่าส่วนกลางเพิ่มขึ้น	42	10.53
ลิฟท์โดยสารไม่เพียงพอ	21	5.26
ที่จอดรถไม่เพียงพอ	144	36.09
การดูแลรักษาอาคารไม่ดี	25	6.27

ตารางที่ 6.23 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามปัญหาที่อยู่อาศัย (ต่อ)

ปัญหาในที่อยู่อาศัย	กลุ่มตัวอย่าง	
	จำนวน	ร้อยละ
การเข้าถึงโครงการไม่สะดวก	51	12.78
ผู้อยู่อาศัยข้างห้องเสียงดัง	3	0.75
การบริการของนิติบุคคลไม่ทั่วถึง	43	10.78
การรักษาความปลอดภัย	34	8.52
อื่นๆ	3	0.75

6.2.14 ความพึงพอใจในที่อยู่อาศัยตามแนวรถไฟฟ้า

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 399 ราย พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 43.8 ที่พอใจในการบริหารและการดูแลจัดการอาคาร รองลงมาคือร้อยละ 34.8 ที่พอใจในด้านค่าใช้จ่าย

ตารางที่ 6.24 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามระบบความพอใจ

ความพึงพอใจ	กลุ่มตัวอย่าง	
	จำนวน	ร้อยละ
การจัดพื้นที่ภายในห้องชุด	11	2.76
ระบบอาคาร	79	19.80
การบริหารและการดูแลจัดการอาคาร	175	43.86
สภาพแวดล้อมภายในอาคาร	84	21.05
ด้านค่าใช้จ่าย	139	34.84
ด้านการเดินทาง	57	14.29

6.2.15 ความถี่ของผู้ที่มาเยี่ยมเยียนเมื่อมีรถไฟฟ้า

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 399 ราย พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 75 จะเท่าเดิม รองลงมา คือ ร้อยละ 21 ที่มีผู้มาเยี่ยมเยียนเพิ่มขึ้นหรือมาใช้ห้องชุดในการพบปะสังสรรค์มากขึ้น และหากพิจารณาตามช่วงเวลา จะพบว่าเมื่อมีระบบรถไฟฟ้าปริมาณความถี่ของคนที่มาเยี่ยมเยียนเพิ่มเป็นร้อยละ 32 ซึ่งจากเดิมมีเพียง ร้อยละ 12 เท่านั้น

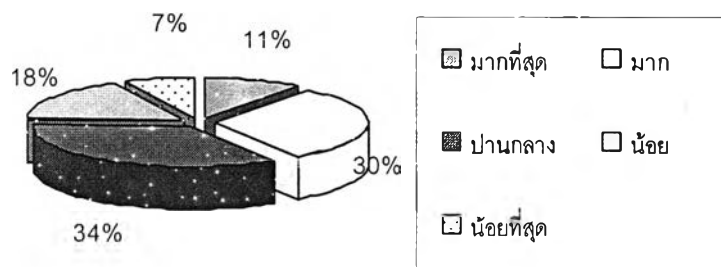
ตารางที่ 6.25 สัดส่วนความถี่ของผู้ที่มาเยี่ยมเยือนเมื่อมีรถไฟฟ้า

ความถี่คนมาเยี่ยม	การเข้าอยู่						รวม	
	ก่อนมีรถไฟฟ้า		แผนรถไฟฟ้า		มีรถไฟฟ้า			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เพิ่มขึ้น	33	25	21	12	30	32	84	21
ลดลง	0	0	8	5	6	6	14	4
เท่าเดิม	98	75	146	83	57	61	301	75

6.2.16 ความพอใจในที่อยู่อาศัยเมื่อมีระบบรถไฟฟ้า

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 399 ราย พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 34 พอใจในระดับปานกลาง

แผนภูมิที่ 6.20 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามระดับความพอใจ



ตารางที่ 6.26 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามระบบความพอใจ

และระยะเวลาการเข้าอยู่

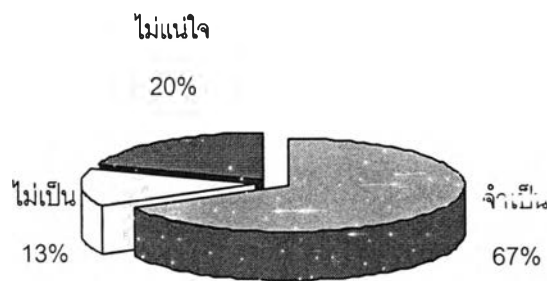
พอใจเมื่อมีรถไฟฟ้า	การเข้าอยู่						รวม	
	ก่อนมีรถไฟฟ้า		แผนรถไฟฟ้า		มีรถไฟฟ้า			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
มากที่สุด	19	15	17	10	6	6	42	11
มาก	22	17	51	29	48	52	121	30
ปานกลาง	6	5	92	53	39	42	137	34
น้อย	55	42	15	9	0	0	70	18
น้อยที่สุด	29	22	0	0	0	0	29	7

จากตารางจะพบว่า ก่อนมีแผนระบบรดไฟฟ้าผู้อยู่อาศัยในห้องชุดมีความพึงพอใจในที่อยู่อาศัยส่วนใหญ่ร้อยละ 42 มีความพึงพอใจน้อย และเมื่อมีแผนระบบรดไฟฟ้า ผู้อยู่อาศัยในห้องชุดมีความพึงพอใจในที่อยู่อาศัยส่วนใหญ่ร้อยละ 53 มีความพึงพอใจระดับปานกลาง และเมื่อระบบรดไฟฟ้าเปิดบริการส่วนใหญ่ร้อยละ 52 มีความพึงพอใจในที่อยู่อาศัยมาก

6.2.17 ความจำเป็นในการเลือกที่อยู่อาศัยตามแนวรถไฟฟ้า

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 399 ราย พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 67 ที่คิดว่ามีความจำเป็นในการเลือกที่อยู่อาศัยตามแนวรถไฟฟ้า

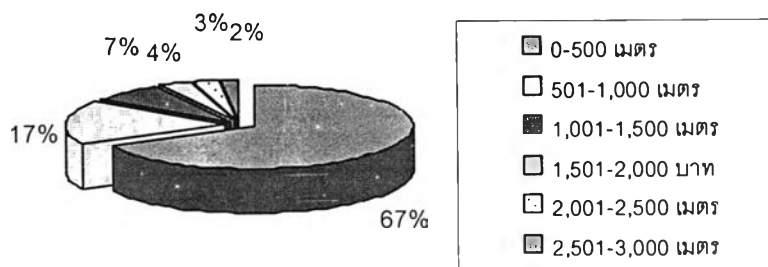
แผนภูมิที่ 6.21 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามระดับความจำเป็น



6.2.18 ระยะทางที่เหมาะสมของที่อยู่อาศัยที่ห่างสถานีรถไฟฟ้า

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 399 ราย พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 67 ที่คิดว่าควรอยู่ในระยะทางไม่เกิน 500 เมตร

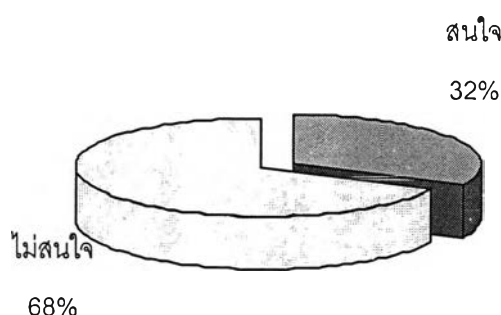
แผนภูมิที่ 6.22 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามระยะทางที่เหมาะสม



6.2.19 ความสนใจซื้อที่อยู่อาศัยใหม่ และงบประมาณในการซื้อ

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 399 ราย พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 68 ยังไม่สนใจซื้อ เนื่องจากมีภาระในที่อยู่อาศัยเดิมอยู่ และมีจำนวนร้อยละ 32 ที่สนใจซื้อ เนื่องจากมีความพอใจในการอยู่อาศัยตามแนวรถไฟฟ้า

แผนภูมิที่ 6.23 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามระดับความสนใจซื้อ



6.3 เกี่ยวกับการเดินทาง

6.3.1 พาหนะในการเดินทางไปทำงาน

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 341 ราย พบว่าก่อนมีระบบรถไฟฟ้าส่วนใหญ่ร้อยละ 38.4 ที่เดินทางไปทำงาน ด้วยรถประจำทาง และหลังมีระบบรถไฟฟ้า ได้เปลี่ยนมาใช้รถไฟฟ้าแทน ถึงร้อยละ 41.1

ตารางที่ 6.27 การเปรียบเทียบสัดส่วนของพาหนะในการเดินทางไปทำงานก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า

จำนวนตัวอย่างทั้งหมด 341 ตัวอย่าง	พาหนะในการเดินทางไปทำงาน	
	ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า	หลังมีระบบรถไฟฟ้า
เดิน	9.1	7.0
รถยนต์ส่วนตัว	35.2	27.1
รถจักรยานยนต์	5.0	3.0
รถไฟฟ้า	0.0	41.1
รถประจำทาง	38.4	16.0

ตารางที่ 6.27 การเปรียบเทียบสัดส่วนของพาหนะในการเดินทางไปทำงานก่อนและ
หลังมีระบบรถไฟฟ้า (ต่อ)

จำนวนตัวอย่างทั้งหมด 341 ตัวอย่าง	ร้อยละ	ร้อยละ
พาหนะในการเดินทางไปทำงาน	ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า	หลังมีระบบรถไฟฟ้า
รถแท็กซี่	5.9	3.0
รถไฟ	2.6	2.3
อื่นๆ	3.8	0.5

6.3.2 ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 341 ราย พบว่าก่อนมีระบบรถไฟฟ้าส่วนใหญ่ร้อยละ 51.9 ที่มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อวัน 15-50 บาท และหลังมีระบบรถไฟฟ้าค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อวัน ร้อยละ 43.9 เปลี่ยนไปเป็นวันละ 51-100

ตารางที่ 6.28 การเปรียบเทียบสัดส่วนของค่าใช้จ่ายในการเดินทางก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า

จำนวนตัวอย่างทั้งหมด 399 ตัวอย่าง	ร้อยละ	ร้อยละ
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า	หลังมีระบบรถไฟฟ้า
น้อยกว่า 15 บาท	7.0	5.8
15-50 บาท	51.9	36.8
51-100 บาท	17.9	43.9
101-150 บาท	12.9	6.8
151-200 บาท	5.9	3.8
มากกว่า 200 บาท	4.4	3.0

6.3.3 ระยะเวลาในการเดินทางไปทำงานจากที่พักไปยังที่ทำงาน

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 341 ราย พบว่าก่อนมีระบบรถไฟฟ้าส่วนใหญ่ร้อยละ 39.9 ที่ใช้เวลาในการเดินทาง 31 นาที – 1 ชั่วโมง และหลังมีระบบรถไฟฟ้าพบว่า ร้อยละ 42.9 ที่ใช้เวลาในการเดินทางลดลงเป็น 15-30 นาที

ตารางที่ 6.29 การเปรียบเทียบสัดส่วนของระยะเวลาในการเดินทางก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า

จำนวนตัวอย่างทั้งหมด 341 ตัวอย่าง	ร้อยละ	
	ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า	หลังมีระบบรถไฟฟ้า
ระยะเวลาในการเดินทางไปทำงาน		
น้อยกว่า 15 นาที	5.0	22.1
15-30 นาที	37.0	42.9
31 นาที-1 ชม.	39.9	26.8
1 ชม. 1 นาที-1 ชม. 30 นาที	10.9	5.0
1 ชม. 31 นาที-2 ชม.	5.3	2.3
มากกว่า 2 ชม.	2.1	1.0

6.3.4 ระยะทางจากที่พักไปยังที่ทำงาน

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 399 ราย พบว่าก่อนมีระบบรถไฟฟ้าส่วนใหญ่ร้อยละ 44.9 ที่พักห่างจากที่ทำงานในระยะทาง 5.1-10 กิโลเมตร และหลังมีระบบรถไฟฟ้าพบว่าเพิ่มขึ้น เป็นร้อยละ 52.9 ที่มีที่พักห่างจากที่ทำงานในระยะทาง 5.1-10 กิโลเมตร

ตารางที่ 6.30 การเปรียบเทียบสัดส่วนของระยะทางจากที่พักไปที่ทำงานก่อนและหลังมีระบบรถไฟฟ้า

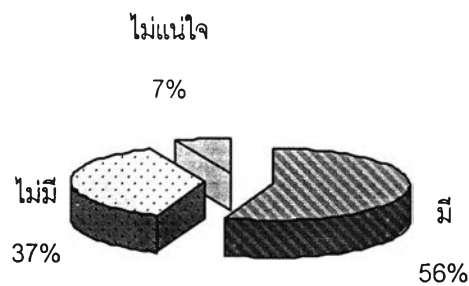
จำนวนตัวอย่างทั้งหมด 341 ตัวอย่าง	ร้อยละ	
	ก่อนมีระบบรถไฟฟ้า	หลังมีระบบรถไฟฟ้า
ระยะทางจากที่พักของท่านถึงที่ทำงาน		
น้อยกว่า 5 กม.	17.0	20.1
5.1-10 กม.	44.9	52.9
11-15 กม.	19.9	15.0
15-20 กม.	8.8	6.8
21-25 กม.	5.9	2.8
มากกว่า 25 กม.	3.5	2.5

6.4 การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง

6.4.1 อิทธิพลของรถไฟฟ้าต่อการเลือกเดินทาง

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 399 ราย พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 56 ที่คิดว่ารถไฟฟ้ามีอิทธิพลต่อการเดินทาง รองลงมาคือร้อยละ 37 ที่คิดว่าไม่มี

แผนภูมิที่ 6.24 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามอิทธิพลรถไฟฟ้า



ตารางที่ 6.31 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามอิทธิพลรถไฟฟ้า และระยะเวลาการเข้าอยู่

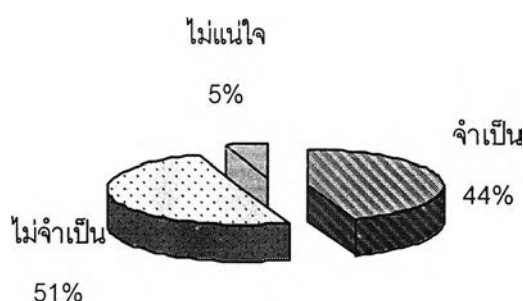
อิทธิพลรถไฟฟ้า	การเข้าอยู่						รวม	
	ก่อนมีรถไฟฟ้า		แผนรถไฟฟ้า		มีรถไฟฟ้า			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
มี	0	0	130	74	93	100	223	56
ไม่มี	103	79	45	26	0	0	148	37
ไม่แน่ใจ	28	21	0	0	0	0	28	7

จากตารางจะพบว่า ในช่วงก่อนมีแผนระบบรถไฟฟ้า ประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่ร้อยละ 79 ที่คิดว่ารถไฟฟ้าไม่มีอิทธิพลในการเลือกซื้อที่อยู่อาศัย ช่วงที่มีแผนระบบรถไฟฟ้า ประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่ร้อยละ 74 ที่คิดว่ารถไฟฟ้าไม่มีอิทธิพลในการเลือกซื้อที่อยู่อาศัย ส่วนในช่วงเมื่อมีระบบรถไฟฟ้าแล้ว ประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดทั้งหมดคิดว่าระบบรถไฟฟ้ามีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อที่อยู่อาศัย

6.4.2 ความจำเป็นของรถไฟฟ้าต่อการเดินทาง

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 399 ราย พบว่าร้อยละ 55 ที่คิดว่าระบบรถไฟฟ้าไม่มีความจำเป็นต่อการเดินทาง รองลงมาคือร้อยละ 44 ที่คิดว่าจำเป็น และร้อยละ 5 ที่ไม่แน่ใจ

แผนภูมิที่ 6.25 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามระดับความจำเป็นในการใช้รถไฟฟ้าในการเดินทาง



ตารางที่ 6.32 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามความจำเป็นในการใช้ระบบรถไฟฟ้า และระยะเวลาการเข้าอยู่

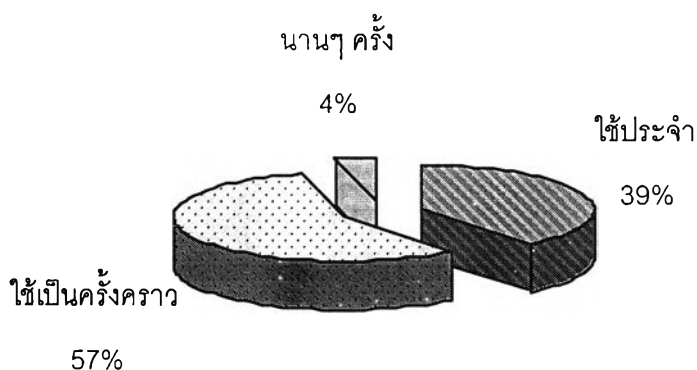
ความจำเป็น	การเข้าอยู่						รวม	
	ก่อนมีรถไฟฟ้า		แผนรถไฟฟ้า		มีรถไฟฟ้า			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
จำเป็น	0	0	83	47	93	100	176	44
ไม่จำเป็น	111	85	92	53	0	0	203	51
ไม่แน่ใจ	20	15	0	0	0	0	20	5

จากตารางจะพบว่า ในช่วงก่อนมีแผนระบบรถไฟฟ้า ประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่ร้อยละ 85 ที่คิดว่าระบบรถไฟฟ้าไม่จำเป็น ช่วงที่มีแผนระบบรถไฟฟ้า ประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดส่วนใหญ่ร้อยละ 53 คิดว่าระบบรถไฟฟ้าไม่จำเป็น และ ร้อยละ 47 ที่คิดว่าจำเป็น ส่วนในช่วงเมื่อมีระบบรถไฟฟ้าแล้ว ประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดทั้งหมดคิดว่าระบบรถไฟฟ้ามีความจำเป็นในการเดินทาง

6.4.3 ความถี่ในการใช้ระบบรถไฟฟ้าต่อการเดินทาง

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 399 ราย พบว่าร้อยละ 57 ที่ใช้บริการระบบรถไฟฟ้าเป็นครั้งคราว รองลงมาคือร้อยละ 39 ที่ใช้เป็นประจำ และร้อยละ 4 ที่นาน ๆ ครั้งใช้บริการ

แผนภูมิที่ 6.26 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามความถี่ในการใช้รถไฟฟ้าในการเดินทาง



ตารางที่ 6.33 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามความถี่ในการใช้ระบบรถไฟฟ้า และระยะเวลาการเข้าอยู่

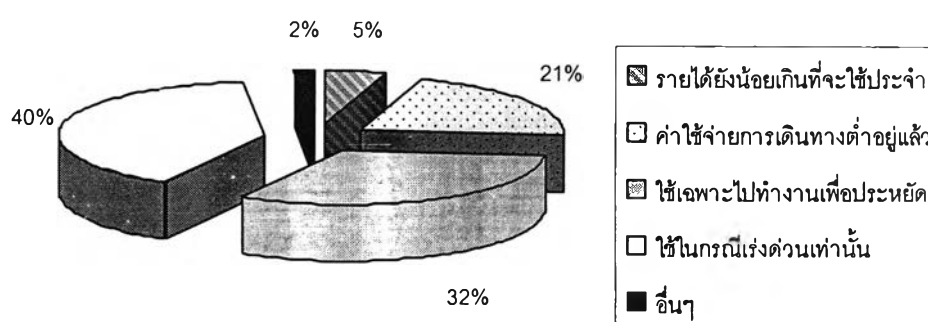
ความถี่ในการใช้บริการ	การเข้าอยู่						รวม	
	ก่อนมีรถไฟฟ้า		แผนรถไฟฟ้า		มีรถไฟฟ้า			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ใช้ประจำ	0	0	62	35	93	100	155	39
ใช้เป็นครั้งคราว	115	88	113	65	0	0	228	57
นาน ๆ ครั้ง	16	12	0	0	0	0	16	4

จากตารางจะพบว่า ประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดก่อนมีแผนระบบรถไฟฟ้า ส่วนใหญ่ร้อยละ 88 ที่ใช้บริการระบบรถไฟฟ้าเป็นครั้งคราว ประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดในช่วงที่มีแผนระบบรถไฟฟ้า ส่วนใหญ่ร้อยละ 65 ที่ใช้บริการระบบรถไฟฟ้าเป็นครั้งคราว ส่วนในช่วงเมื่อมีระบบรถไฟฟ้าแล้ว ประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดทั้งหมดใช้บริการรถไฟฟ้าเป็นประจำ

6.4.4 เหตุผลที่ใช้บริการระบบรถไฟฟ้าเป็นครั้งคราว

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 399 ราย พบว่าร้อยละ 40 ที่ใช้บริการระบบรถไฟฟ้าในกรณีเร่งด่วน รองลงมาคือร้อยละ 32 ที่ใช้เฉพาะไปทำงานเพื่อประหยัดค่าใช้จ่าย

แผนภูมิที่ 6.27 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามเหตุผลในการใช้รถไฟฟ้าในการเดินทางเป็นครั้งคราว



ตารางที่ 6.34 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามเหตุผลที่ใช้ระบบรถไฟฟ้าเป็นครั้งคราว และระยะเวลาการเข้าอยู่

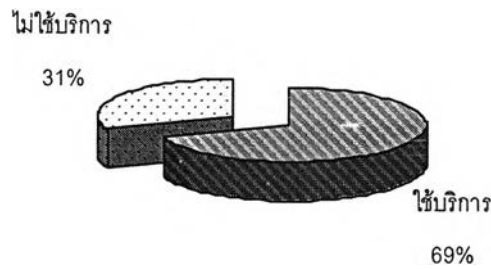
เหตุผลครั้งคราว	การเข้าอยู่						รวม	
	ก่อนมีรถไฟฟ้า		แผนรถไฟฟ้า		มีรถไฟฟ้า			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
รายได้ยังไม่เพียงพอที่จะใช้ประจำ	20	22	0	0	0	0	20	5
ค่าใช้จ่ายการเดินทางต่ำอยู่แล้ว	73	78	11	6	0	0	84	21
ใช้เฉพาะไปทำงานเพื่อประหยัด	0	0	128	73	0	0	128	32
ใช้ในกรณีเร่งด่วนเท่านั้น	124	95	36	21	0	0	160	40
อื่นๆ	7	5	0	0	0	0	7	2

จากตารางจะพบว่า ประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดก่อนมีแผนระบบรถไฟฟ้า ส่วนใหญ่ร้อยละ 95 จะใช้บริการระบบรถไฟฟ้าในกรณีเร่งด่วนเท่านั้น ประชากรที่อาศัยอยู่ในห้องชุดในช่วงที่มีแผนระบบรถไฟฟ้า ส่วนใหญ่ร้อยละ 73 จะใช้บริการระบบรถไฟฟ้าเฉพาะไปทำงานเพื่อประหยัดส่วน

6.4.5 การเปลี่ยนแปลงการใช้บริการระบบรถไฟฟ้า

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 399 ราย พบว่าร้อยละ 69 ที่ใช้บริการระบบรถไฟฟ้า และร้อยละ 31 ที่ไม่ใช้บริการ

แผนภูมิที่ 6.28 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามการเปลี่ยนแปลงในการใช้บริการรถไฟฟ้า



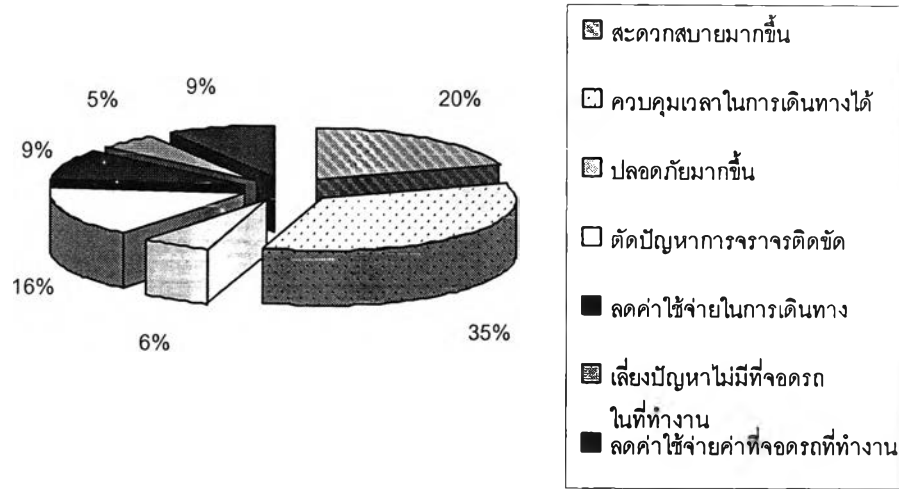
ตารางที่ 6.35 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามเหตุผลที่ใช้ระบบรถไฟฟ้า เป็นครั้งคราว และระยะเวลาการเข้าอยู่

การเปลี่ยนมาใช้บริการ	การเข้าอยู่						รวม	
	ก่อนมีรถไฟฟ้า		แผนรถไฟฟ้า		มีรถไฟฟ้า			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ใช้บริการ	7	5	175	100	93	100	275	69
ไม่ใช้บริการ	124	95	0	0	0	0	124	31

6.4.6 เหตุผลที่เปลี่ยนมาใช้บริการระบบรถไฟฟ้า

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 275 ราย พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 35 ที่มีเหตุผลที่สามารถควบคุมเวลาในการทำงานได้ รองลงมาร้อยละ 16 ที่ตัดปัญหาจราจร

แผนภูมิที่ 6.29 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามเหตุผลในการเปลี่ยน มาใช้บริการรถไฟฟ้า



ตารางที่ 6.36 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามเหตุผลที่เปลี่ยนมาใช้ ระบบรถไฟฟ้า และระยะเวลาการเข้าอยู่

เหตุผลที่เปลี่ยนมาใช้บริการ	การเข้าอยู่						รวม	
	ก่อนมีรถไฟฟ้า		แผนรถไฟฟ้า		มีรถไฟฟ้า			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
สะดวกสบายมากขึ้น	0	0	0	0	55	59	55	20
ควบคุมเวลาในการเดินทางได้	0	0	58	33	38	41	96	35
ปลอดภัยมากขึ้น	0	0	16	9	0	0	16	6
ตัดปัญหาการจราจรติดขัด	0	0	44	25	0	0	44	16
ลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	0	0	25	14	0	0	25	9
เสี่ยงปัญหาไม่มีที่จอดรถในที่ทำงาน	0	0	14	8	0	0	14	5
ลดค่าใช้จ่ายค่าที่จอดรถที่ทำงาน	7	100	18	10	0	0	25	9

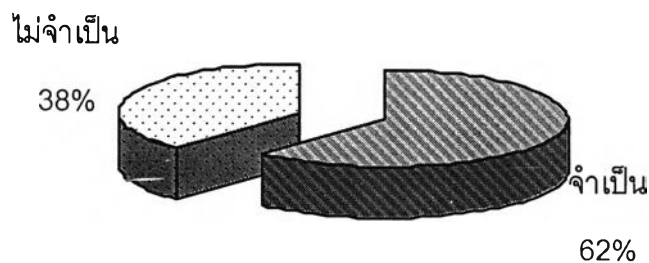
6.4.7 เหตุผลที่ไม่เปลี่ยนมาใช้บริการระบบรถไฟฟ้า

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 124 ราย พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 28.2 ให้เหตุผลว่าอัตรา ค่าบริการค่อนข้างสูง รองลงมาคือร้อยละ 16.9 มีเหตุผลไม่สะดวกถ้ามีธุระอื่นระหว่างวัน

6.4.8 ความจำเป็นในการใช้รถยนต์

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 275 ราย พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 62 คิดว่ายังจำเป็นต้องใช้รถยนต์ และร้อยละ 38 ไม่จำเป็นต้องใช้รถยนต์

แผนภูมิที่ 6.30 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามความจำเป็นในการใช้รถยนต์ส่วนตัว



ตารางที่ 6.37 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามการจัดการรถยนต์เมื่อไม่จำเป็น และระยะเวลาการเข้าอยู่

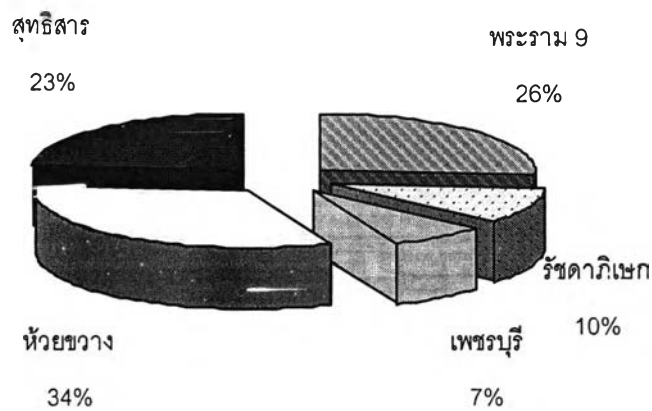
การจัดการรถยนต์	การเข้าอยู่						รวม	
	ก่อนมีรถไฟฟ้า		แผนรถไฟฟ้า		มีรถไฟฟ้า			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ขาย	0	0	7	7	0	0	7	7
ให้ญาติหรือคนใกล้ชิด	0	0	14	14	0	0	14	13
ยังเก็บไว้ เมื่อต้องเดินทางไปเส้นทางอื่น	7	100	77	79	0	0	84	80

จากตารางจะพบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 80 ยังคงเก็บรถไว้ เพราะจำเป็นต้องใช้เมื่อจะเดินทางไปเส้นทางอื่น รองลงมา คือ ร้อยละ 13 ที่ให้ญาติหรือคนใกล้ชิดนำไปใช้แทน

6.4.9 สถานีรถไฟฟ้ที่อยู่ใกล้ที่พักอาศัย

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 399 ราย พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 34 มีที่อยู่อาศัยตั้งอยู่ใกล้สถานี
 ห้วยขวาง รองลงมาคือร้อยละ 26 ตั้งอยู่ใกล้สถานีพระราม 9

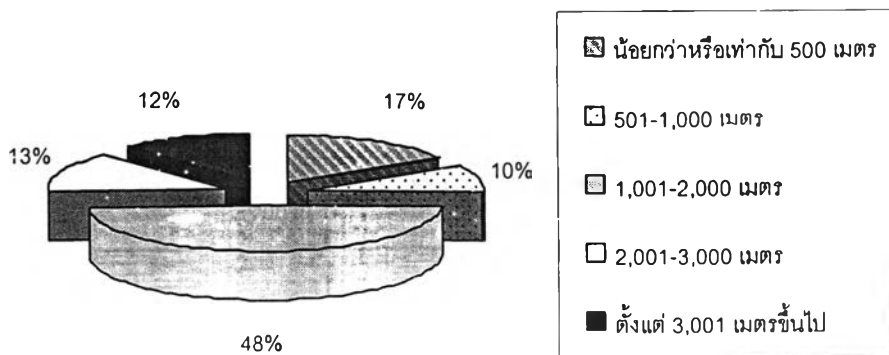
แผนภูมิที่ 6.31 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามสถานีรถไฟฟ้ที่อยู่ใกล้
 ที่อยู่อาศัย



6.4.10 ระยะห่างจากที่พักไปยังสถานีรถไฟฟ้

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 399 ราย พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 48 มีที่อยู่อาศัยตั้งอยู่ห่างจาก
 สถานีรถไฟฟ้ 1,001-2,000 เมตร รองลงมาคือร้อยละ 17 ตั้งอยู่ในระยะทางน้อยกว่าหรือเท่ากับ
 500 เมตร

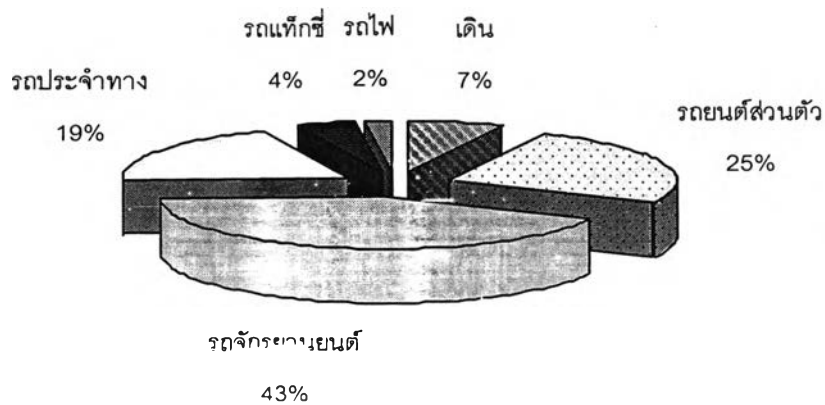
แผนภูมิที่ 6.32 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามระยะทางจากที่พักไปยัง
 สถานีรถไฟฟ้



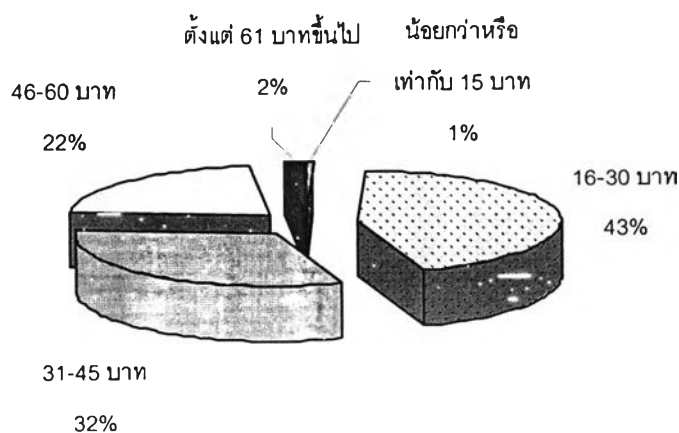
6.4.11 พาหนะที่ใช้ในการเดินทางจากที่พักไปยังสถานีรถไฟฟ้า

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 399 ราย พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 43 ที่ใช้บริการรถจักรยานยนต์ รองลงมาคือร้อยละ 25 ที่ใช้ต้องใช้รถยนต์ส่วนตัว นอกจากนี้ยังพบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 44 ที่มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางวันละ 16-30 บาท รองลงมาคือร้อยละ 32 ที่มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางวันละ 31-45 บาท

แผนภูมิที่ 6.33 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามพาหนะที่ใช้จากที่พักไปสถานีรถไฟฟ้า



แผนภูมิที่ 6.34 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการเดินทางจากที่พักไปยังสถานีรถไฟฟ้า



6.4.12 ความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้า

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 399 ราย พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 40 ที่พอใจในระดับปานกลาง รองลงมาคือร้อยละ 29 ที่พอใจมาก

แผนภูมิที่ 6.35 สัดส่วนของผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดที่สำรวจ จำแนกตามความพอใจในรถไฟฟ้า

