บทที่ 4
การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินตามเส้นทางการให้บริการรถไฟฟ้า

กระบวนการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของกรุงเทพมหานครเกิดขึ้นตลอดเวลา ขยายตัวตามจำนวนประชากรและขยายพื้นที่กว้างออกไปเรื่อยๆ โดยมีระยะเวลาการเปลี่ยนแปลงที่สามารถสังเกตเห็นได้ในช่วงปี 2538-2543 เพราะการหวังผลทางธุรกิจและการก่อสร้างอาคารสูงกว่า 30 ชั้น ซึ่งต้องใช้เวลาก่อสร้างมากกว่า 450 วัน การพัฒนาขนาดใหญ่จะเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องในเขต CBD ก่อน จากนั้นจึงขยายตัวในเขตชานเมืองซึ่งเป็นการพัฒนาที่ดินประเภทบ้านเดี่ยว บ้านจัดสรร ขยายตัวควบคู่กันโดยลดหลั่นระดับไปตามขั้นบันไดจากศูนย์กลางเมืองสู่ชานเมือง สัมพันธ์กับการเดินรถสาธารณะบนสายหลักที่มีความแออัดสูงในเขต CBD และเบาบางลงในเขตชานเมือง โดยพบเห็นรถดัดแปลงขนาดเล็ก 4 ล้อเล็กที่นิยมเรียกกันว่า รถ 2 แถว มีหลายขนาด หลากสี วิ่งตามชุมชนในย่านชานเมือง นั่นแสดงถึงแรงดึงดูดของกิจกรรมที่เกิดขึ้นในแต่ละพื้นที่

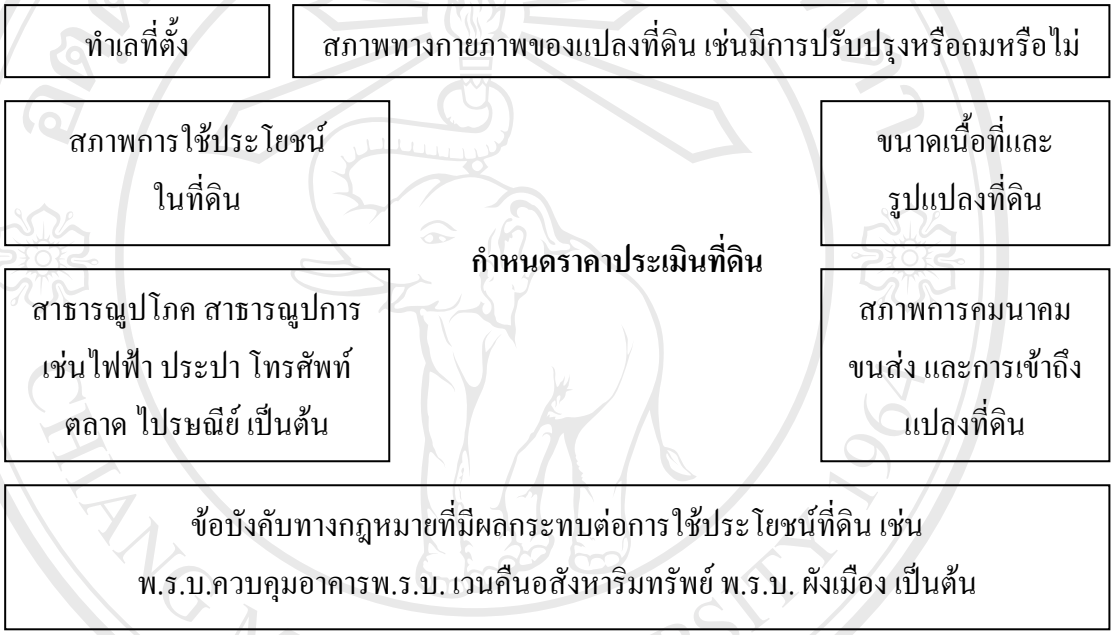
ปัจจุบันกรุงเทพมหานครมีเขต CBD อยู่ 3 บริเวณ โดยจำแนกตามเกณฑ์ราคาที่ดินสูงสุดและความหนาแน่นของอาคารสูง บริเวณแห่งที่ 1 คือบริเวณถนนสีลม-สาทร แห่งที่ 2 ได้แก่ บริเวณถนนสุขุมวิทตอนต้น-ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ตอนต้น และแห่งที่ 3 ได้แก่ เขตใหม่ย่านถนนรัชดาภิเษก ตั้งแต่บริเวณแยกอโศก - แยกลาดพร้าว ซึ่งโครงการรถไฟฟ้า BTS กำลังก่อสร้างในช่วงเวลานั้น เป็นพื้นที่ที่มีการปรับเปลี่ยนราคาประเมินที่ดินบ่อยที่สุด การเก็งกำไรที่ดินเกิดขึ้นเพราะการสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ากำลังดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรม ราคาที่ดินพุ่งขึ้นอย่างต่อเนื่องคาบเกี่ยวกับช่วงที่เกิดวิกฤติเศรษฐกิจ ฟองสบู่แตก การลอยตัวค่าเงินบาททำให้การลงทุนต่างๆ ชะลอตัวทั้งๆ ที่การก่อสร้างดำเนินไปแล้วบางส่วน ผลคือมีอาคารสูงถูกทิ้งร้างไว้จำนวนมาก แม้แต่อาคารดิเอ็มโพเรียม ก็เกือบจะสร้างไม่เสร็จด้วยเช่นกัน แม้ว่าราคาที่ดินยังคงเดินหน้าสวนทางกับธุรกิจก่อสร้างต่อไป

4.1 สิ่งปลูกสร้างโดยรอบเส้นทางรถไฟฟ้า

แต่เดิมกรุงเทพมหานครไม่เคยมีการจัดการกับระบบผังเมืองอย่างจริงจัง ประเภทการใช้ที่ดินดำเนินไปตามกลไกเชิงพาณิชย์ ราคาที่ดินถูกกำหนดขึ้นเองตามความพอใจระหว่างผู้ซื้อกับผู้ขาย ไม่มีราคากลาง ใช้วิธีเทียบเคียงกันระหว่างนายหน้ากับเจ้าหน้าที่กรมที่ดินตามราคาท้องตลาดขณะนั้น ซึ่งทำให้ราคาที่ดินมีการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอขึ้นอยู่กับสภาพเศรษฐกิจของประเทศและ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

การเก็งกำไรของนักค้าที่ดิน กลายเป็นปัญหาราคาที่ดินไม่มีเสถียรภาพ โดยเฉพาะในยุคของ พลตรีชาติชาย ชุนหวัณ ซึ่งเป็นช่วงที่ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ร้อนแรงที่สุด ราคาที่ดินเปลี่ยนแปลงเป็นรายวัน โดยเฉพาะในย่าน CBD ของกรุงเทพมหานคร ดังนั้นรัฐจึงได้ออกแนวคิดกำหนดราคาประเมินที่ดินล่วงหน้าเป็นราคากลางระยะรอบ 4 ปีเพื่อใช้สำหรับการซื้อขายที่ดินอย่างยุติธรรม ซึ่งทางกรุงเทพมหานครได้ประกาศใช้ **"บัญชีกำหนดราคาประเมินที่ดิน"** โดยมีผลบังคับใช้ครั้งแรกเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2539 โดยมีวิธีกำหนดปัจจัยที่ใช้ในการวิเคราะห์ราคาที่ดิน ดังนี้



รูป 4.1 กรอบแนวคิดการกำหนดราคาประเมินที่ดิน

ด้วยวิธีการดังกล่าวซึ่งรัฐได้ทำการสำรวจข้อมูลอย่างละเอียด แต่กลับมองข้ามรายละเอียดเกี่ยวกับระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าที่กำลังจะเข้ามาใช้ในอีก 4 ปีข้างหน้า ซึ่งในขณะนั้นยังเป็นเรื่องใหม่สำหรับคนไทย เนื่องจากการสำรวจข้อมูลเริ่มทำตั้งแต่ปี 2535 กว่าจะแล้วเสร็จช่วงกลางปี 2538 จึงทำให้ข้อมูลบางส่วนเกิดความล้าหลังและคลาดเคลื่อนได้ แต่เหตุผลที่รัฐออกบัญชีกำหนดราคาประเมินทุกๆ 4 ปี เนื่องจากคาดประมาณว่าการเปลี่ยนแปลงในที่ดินและการก่อสร้างจะเปลี่ยนแปลงอย่างเห็นได้ชัดและเป็นรูปธรรมในเวลาเฉลี่ยประมาณ 4 ปี ซึ่งจะมีผลต่อระบบการจราจร ยิ่งถ้าหากที่ดินบริเวณใดมีราคาสูง นั่นหมายความว่าการใช้ที่ดินบริเวณนั้นต้องมีความเข้มข้นสูงด้วยเช่นกัน การก่อสร้างจึงต้องทำให้เกิดความคุ้มค่าสูงสุด จึงเห็นได้ว่าในบริเวณ CBD มีแต่อาคารสูงเพื่อการพาณิชย์กระจุกตัวอยู่เป็นจำนวนมาก

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

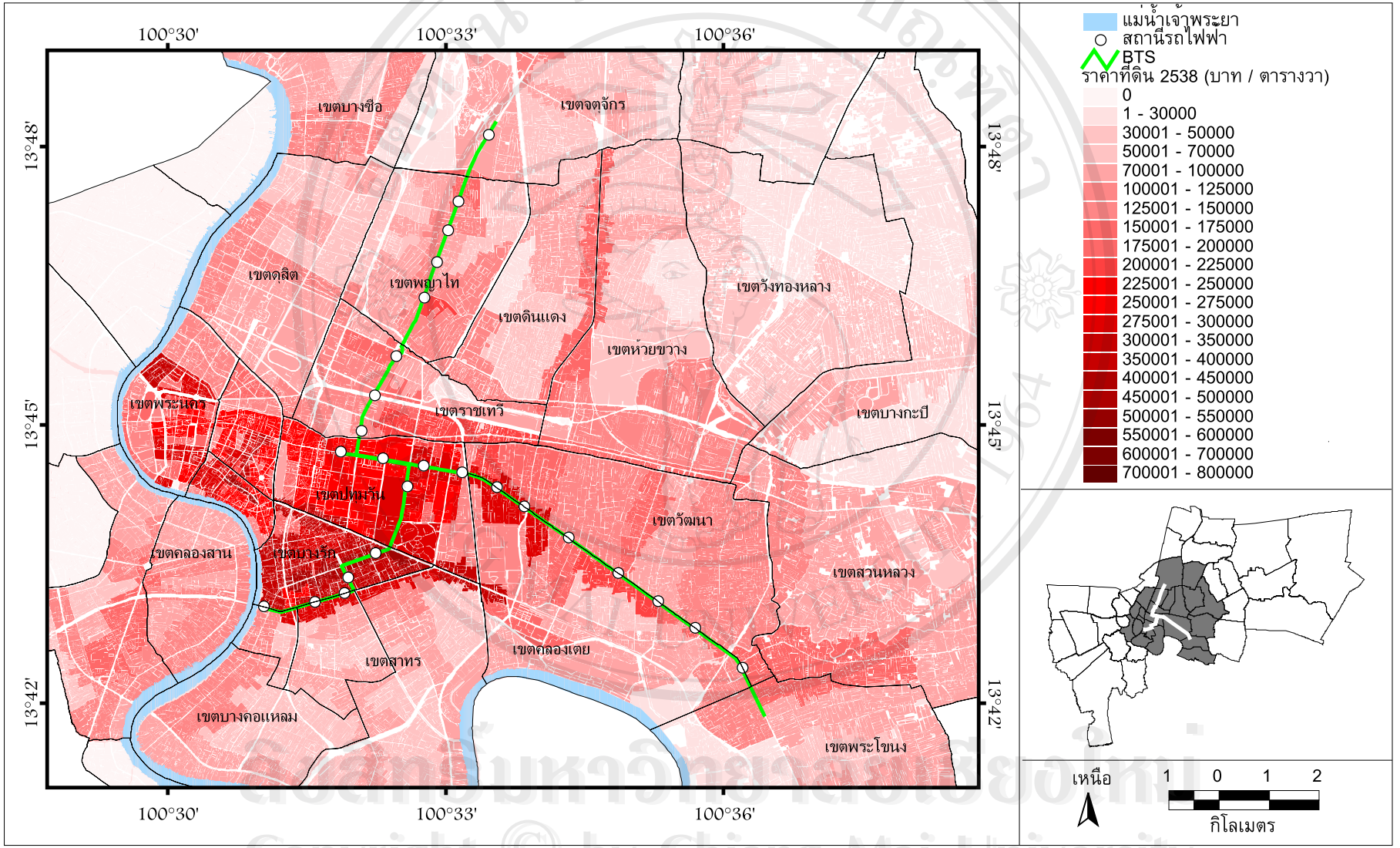
การประกาศใช้ **"บัญชีกำหนดราคาประเมินทุนทรัพย์"** เป็นประเด็นที่ถูกกล่าวขวัญกันมากที่สุดในแวดวงธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ในช่วงปี 2538-2539 เพื่อใช้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมในรอบปี 2539-2542 โดยระยะรอบการประเมินจะไม่เกิน 4 ปี เว้นเสียแต่ว่าบริเวณใดที่ปรากฏว่ามีสภาพเปลี่ยนแปลงไปโดยการพัฒนาหรือมีการเปลี่ยนแปลงสภาวะทางเศรษฐกิจอย่างชัดเจน คณะกรรมการกำหนดราคาประเมินทุนทรัพย์ก็อาจให้มีการปรับราคาที่ดินบริเวณนั้น และประกาศใช้บัญชีราคาประเมินใหม่ก่อนที่จะหมดอายุการใช้บัญชีในรอบนั้นได้

อัตราการเพิ่มราคาประเมินเป็นเท่าใดย่อมมีผลกระทบต่อการลงทุน การที่จะหาว่าราคาประเมินที่ดินนี้เพิ่มขึ้นอัตราเท่าใดคงเปรียบเทียบกันได้ยาก เนื่องจากการเพิ่มขึ้นและลดลงของราคาที่ดินในแต่ละท้องที่มีหลากหลายปัจจัย ขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อม ราคาที่ดินมีตั้งแต่ตารางวาละ 6,000 บาท-800,000 บาท ซึ่งมีความแตกต่างกันมาก มีการพัฒนามาก-น้อยต่างกัน บริเวณที่มีความเจริญสูงย่อมเป็นพื้นที่ที่บ่งชี้สภาวะทางเศรษฐกิจได้ เขตบางรัก เขตสาทร เขตปทุมวัน เป็นเขตเศรษฐกิจ เป็นเขต CBD ของกรุงเทพมหานคร อัตราการเพิ่มขึ้นในเขตบางรักเฉลี่ยร้อยละ 36.4 ในแขวงยานนาวาย่านสีลมและสาทรเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 50 หากพิจารณาอัตราการเพิ่มขึ้นในแขวงยานนาวามีอัตราการเพิ่มขึ้นสูงกว่าในแขวงสีลม ทั้งๆ ที่มีส่วนต่างถึงตารางวาละ 300,000 บาท ที่ดินถนนสีลมมีการพัฒนาสูงสุด ราคาประเมินตารางวาละ 800,000 บาท แต่อัตราการเพิ่มของราคาน้อยกว่าที่ถนนสาทรใต้ในเขตยานนาวา ซึ่งมีอัตราการเพิ่มขึ้นสูงกว่าถนนสาทรเหนือด้วยเช่นกัน กล่าวคือถนนสีลมเพิ่มขึ้นร้อยละ 34.5-60.0 ถนนสาทรเหนือเพิ่มขึ้นร้อยละ 35.28 ถนนสาทรใต้เพิ่มขึ้นร้อยละ 15-100 เนื่องจากเขตยานนาวาเป็นเขตที่มีโครงการตัดถนนสายต่างๆ โดยเฉพาะถนนเลียบคลองช่องนนทรีย์ ซึ่งตัดทะลุจากถนนสีลมไปถึงถนนจันทร์ตัดใหม่ อีกทั้งยังเป็นเส้นทางที่รถไฟฟ้าจะต้องวิ่งผ่านด้วย ซึ่งเป็นเขตต่อเนื่องจาก CBD ที่มีโครงการอาคารสำนักงาน อาคารชุดคอนโดมิเนียม ผุดขึ้นบริเวณถนนดังกล่าวจำนวนมาก

เมื่อเปรียบเทียบกับย่านอื่นๆ ที่ดินที่มีอัตราการเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดด ได้แก่ ที่ดินตลอดแนวถนนพหลโยธิน ตั้งแต่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิไปถึงหน้ามหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ตลอดแนวถนนลาดพร้าว (ยกเว้นย่านโชคชัย 4 ซึ่งมีราคาสูงอยู่ก่อนแล้ว) และถนนรัชดาภิเษกย่านพระราม 9 โดยสาเหตุมาจากโครงการรถไฟฟ้าโดยตรง

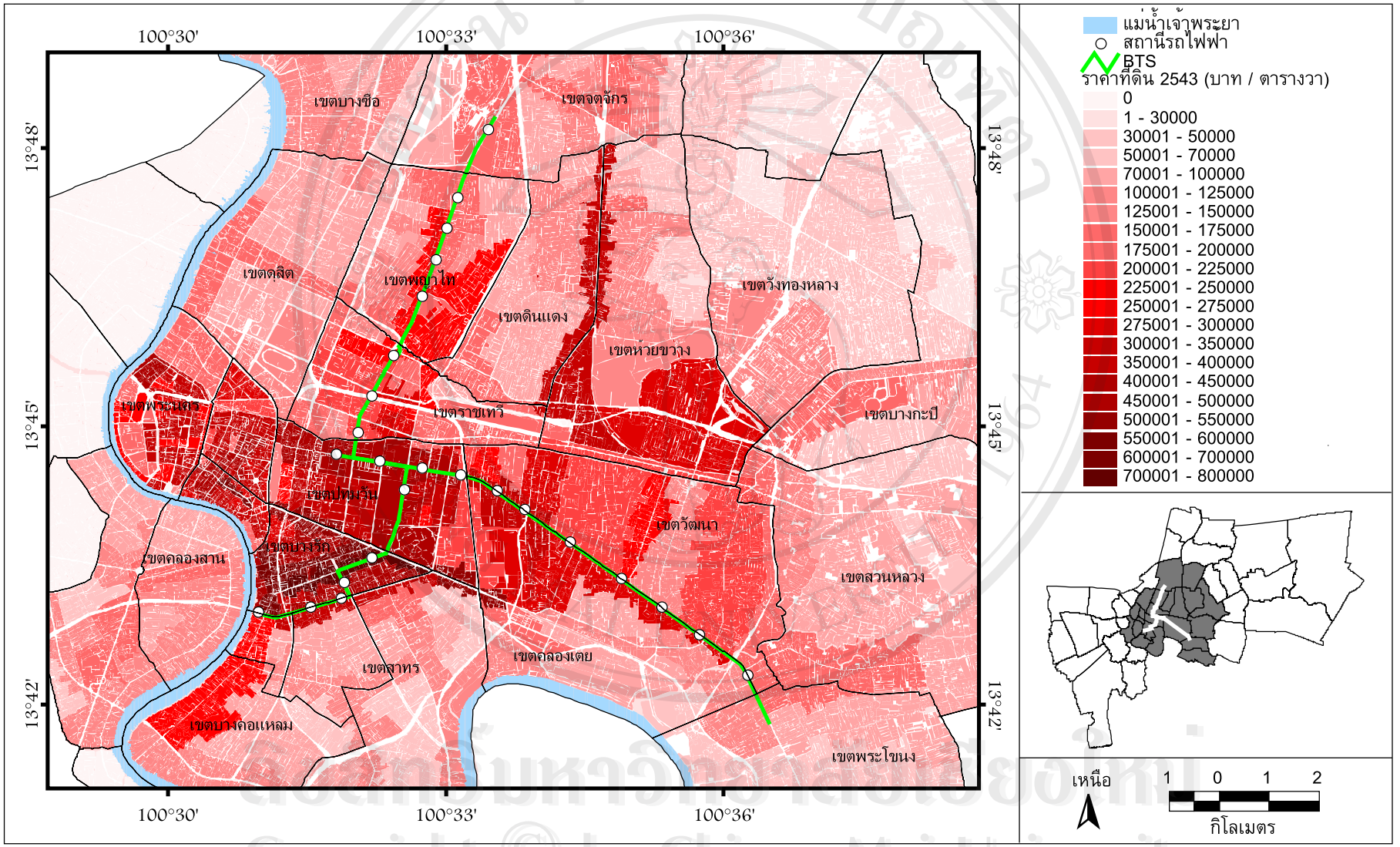
ส่วนพื้นที่ที่ราคาลดลง ได้แก่พื้นที่ย่านซอยสุขุมวิท 101 และสุขุมวิท 103 ช่วงต้นซอย เนื่องจากแปรสภาพกลายเป็นพื้นที่เสื่อมโทรม มีความแออัดเพิ่มขึ้น ซึ่งแตกต่างจากกับย่านมักกะสันที่ราคาตกลงอันเนื่องมาจากอิทธิพลการสร้างทางด่วน โดยพื้นที่ดังกล่าวมีแนวโน้มเปลี่ยนเป็นหอพักราคาถูกเพิ่มขึ้น ดังรูป 4.2 - 4.4

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved



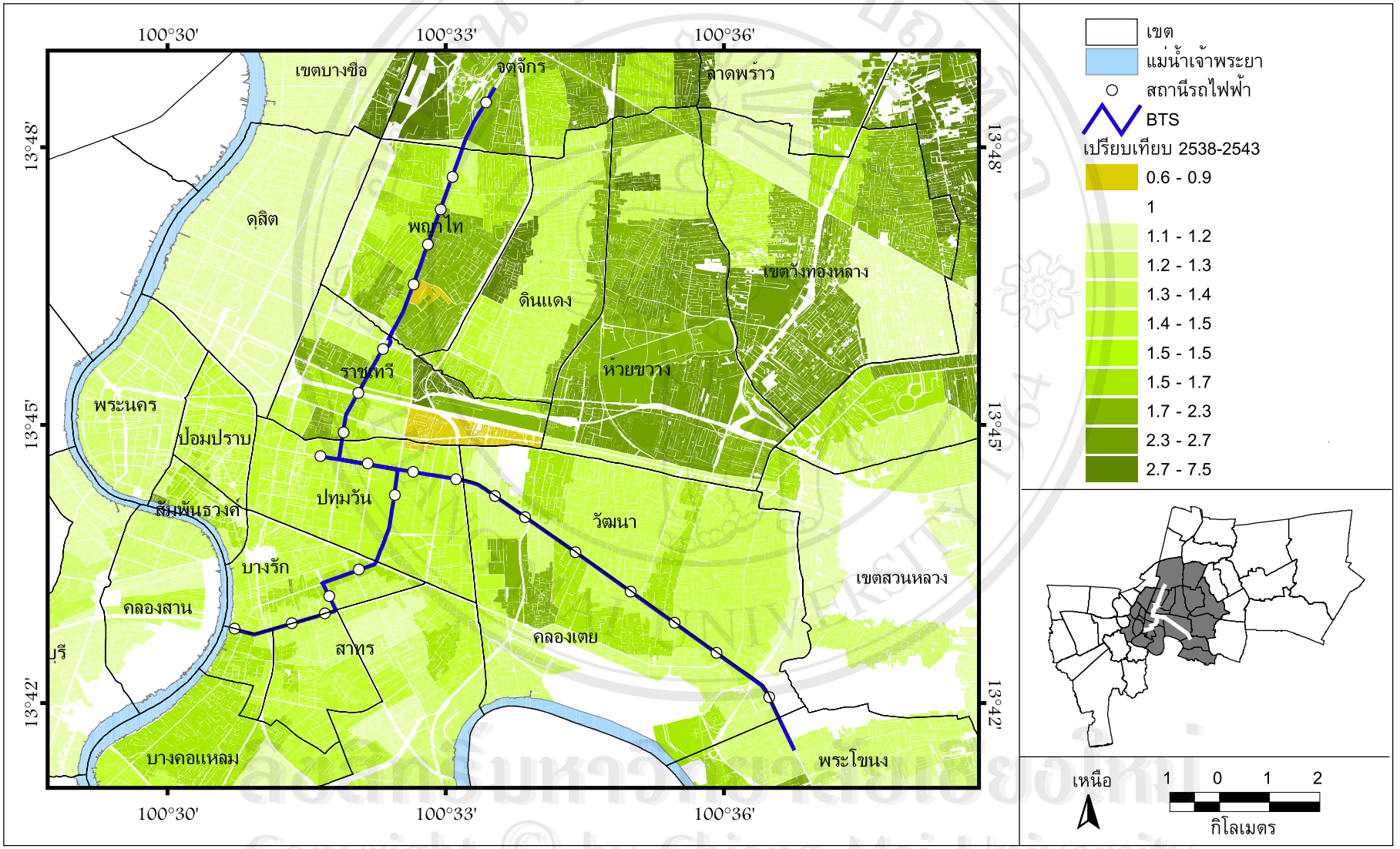
รูป 4.2 ราคาที่ดินรอบเส้นทางรถไฟฟ้าปี 2538

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved



รูป 4.3 ราคาที่ดินรอบเส้นทางรถไฟฟ้าปี 2543

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

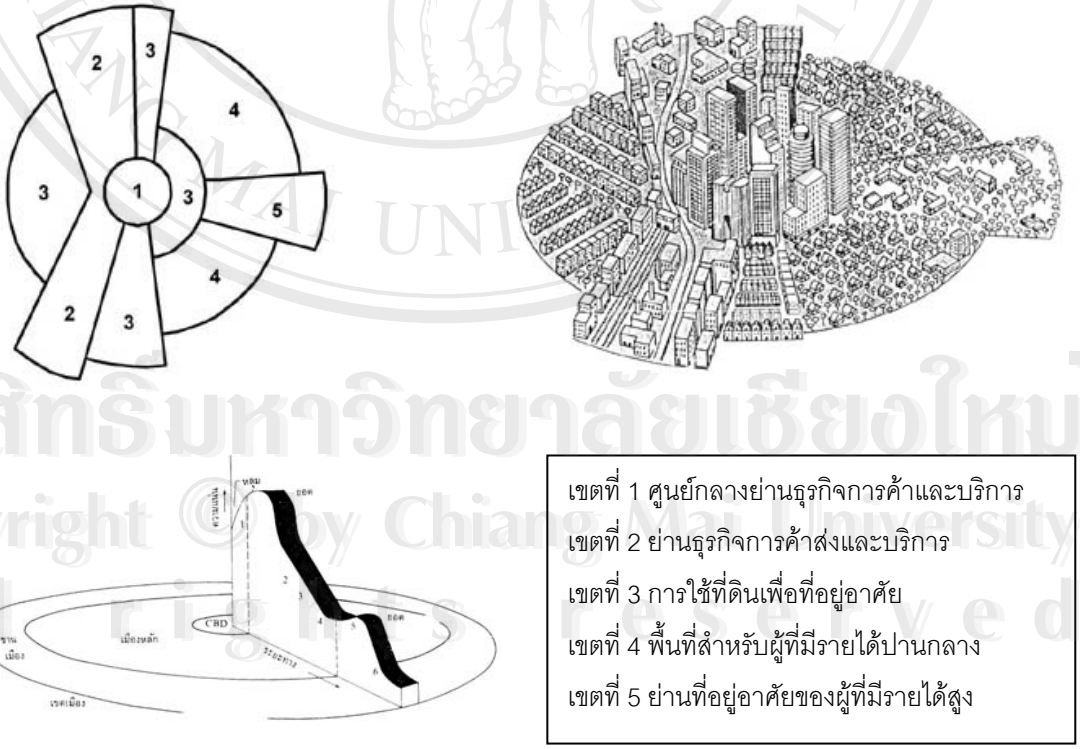


รูป 4.4 อัตราส่วนการเปลี่ยนแปลงของราคาที่ดินระหว่างปี 2538-2543

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

การประเมินราคาที่ดินก่อนการสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าจึงเป็นสิ่งสำคัญในการหาแนวโน้มการใช้ชีวิตแบบใหม่ของชาวกรุงเทพมหานครก่อนที่ระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าจะเปิดให้บริการ ซึ่งแต่ละพื้นที่ที่รถไฟฟ้าวิ่งผ่าน มีปัจจัยที่ทำให้เกิดการเข้าถึงที่แตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับจำนวนร้านค้า สำนักงาน สถานศึกษา สถาบันราชการ ที่อยู่อาศัย สถานบันเทิง และเส้นทางการจราจรขนส่ง โดยพิจารณาจำแนกการใช้ที่ดินออกเป็น 5 ระดับ ตามความนาแน่นในพื้นที่คือ ย่านศูนย์กลางธุรกิจใจกลางเมือง ย่านปรับเปลี่ยน ย่านที่ดินเพื่ออยู่อาศัย ย่านที่อยู่อาศัยผู้มีรายได้ปานกลาง และย่านที่อยู่อาศัยผู้มีรายได้สูง ซึ่งมีลักษณะตามแบบจำลอง

การใช้ที่ดินในแต่ละระยะของพื้นที่ เปลี่ยนแปลงไปภายใต้อิทธิพลของกิจกรรมและราคาที่ดินอันเป็นตัวกำหนดลักษณะการใช้ที่ดินเอาไว้ โดยจะเห็นได้จากรัศมีการกระจายตัวของเมืองตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าที่มีความหนาแน่นตามระดับความเข้มข้นในแนวดิ่งตลอดแนวถนนสายสำคัญๆ โดยได้แยกประเภทการเปลี่ยนแปลงที่ดินตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าออกเป็น 3 ระดับ คือ 1) ย่านศูนย์กลางธุรกิจใจกลางเมืองเขต CBD 2) ย่านปรับเปลี่ยน และ 3) ย่านที่อยู่อาศัย ซึ่งมีรูปแบบที่เข้าใจง่ายและคล้ายคลึงกับลักษณะกับความเจริญในกรุงเทพมหานคร ดังรูป 4.5



เขตที่ 1 ศูนย์กลางย่านธุรกิจการค้าและบริการ
เขตที่ 2 ย่านธุรกิจการค้าส่งและบริการ
เขตที่ 3 การใช้ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัย
เขตที่ 4 พื้นที่สำหรับผู้ที่มีรายได้ปานกลาง
เขตที่ 5 ย่านที่อยู่อาศัยของผู้ที่มีรายได้สูง

รูป 4.5 เปรียบเทียบพื้นที่ศึกษากับแบบจำลองการใช้ที่ดิน

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

การศึกษานี้ได้ใช้การเทียบเคียงจากแบบจำลองดังกล่าว เนื่องจากสังเกตเห็นว่าลักษณะการใช้ที่ดินและราคาที่ดินมีรูปแบบการพัฒนาที่คล้ายคลึงกับแบบจำลองข้างต้น โดยทำการแบ่งประเภทการใช้ที่ดินให้สอดคล้องกับแบบจำลองดังต่อไปนี้

1) ย่านธุรกิจใจกลางเมืองเขต CBD สำหรับกรุงเทพมหานครแล้วได้พัฒนาจนมีลักษณะเป็นเมืองแบบหลายศูนย์กลาง ย่าน CBD ที่เห็นได้ชัดมีอยู่ 3 แห่ง อันได้แก่

- CBD แห่งที่ 1 คือเขตอาคารสูงย่านถนนสีลมและถนนสาทร เป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของบริษัทต่างๆ และห้างสรรพสินค้าชื่อดังของไทยและต่างชาติจำนวนมาก มีการจราจรแออัดและมลพิษมากที่สุดในประเทศ

- CBD แห่งที่ 2 คือย่านถนนสุขุมวิทและถนนเพชรบุรีตอนต้นตั้งแต่แยกราชประสงค์-แยกอโศก ต่อเนื่องรวมถึงย่านสยามสแควร์-จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เดิมเคยเป็นศูนย์กลางห้างสรรพสินค้า เป็นศูนย์รวมราชการ ศูนย์รวมสถานฑูตและเป็นที่อยู่อาศัยของเจ้าขุนมูลนายเก่าแก่ของเมือง ปัจจุบันยังคงเป็นศูนย์กลางห้างสรรพสินค้าและที่อยู่อาศัยของชาวต่างชาติและผู้มีฐานะเพียงแต่มีความหนาแน่นเพิ่มขึ้น

- CBD แห่งที่ 3 คือย่านถนนรัชดาภิเษกจากแยกอโศก-แยกสุทธิสาร (ไม่ได้อยู่บนเส้นทางรถไฟฟ้า BTS) เป็นพื้นที่เกิดใหม่ที่ได้รับผลพวงจากการขยายตัวของอาคารสูงย่านอโศก และเพชรบุรีตัดใหม่ อันเป็นจุดเชื่อมระหว่างย่านสุขุมวิทกับย่านลาดพร้าว อันเป็นปัจจัยเสริมให้กับการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยโดยรอบ

ทั้งนี้พื้นที่ CBD แห่งที่ 1 และ 2 เป็นย่านที่มีการพัฒนามาช้านานจนถึงจุดสูงสุดแล้ว ทำให้ภายหลังจากเปิดให้บริการรถไฟฟ้า บริเวณนี้แทบไม่มีการเปลี่ยนแปลงใดๆ เกิดขึ้นเลย กล่าวคือเดิมเคยเป็นอย่างไรก็เป็นเช่นนั้น เป็นเพราะว่าทั้งราคาที่ดินและการก่อสร้างอาคารสูงในย่าน CBD นี้ได้มีการลงทุนอันมหาศาลไปจนหมดแล้ว ยากที่จะมีการเปลี่ยนแปลงใดเกิดขึ้นในระยะ 30 ปีนี้ แต่จะส่งผลดีกับห้างสรรพสินค้าทำให้มีผู้คนเข้ามาจับจ่ายได้สะดวกขึ้น พื้นที่ CBD ยังได้รวมถึงสถานที่ราชการต่างๆ เข้าไว้ด้วย เป็นย่านที่เกื้อหนุนกันและกันและยากที่จะมีการเปลี่ยนแปลงใดๆ เกิดขึ้น ตัวอย่างเช่น บริเวณ รพ.จุฬาลงกรณ์-สนามราชกรีฑาสโมสร-สถานฑูตบนถนนราชดำริและถนนวิทยุ- รพ.ตำรวจบริเวณแยกราชประสงค์ และสวนลุมพินีเป็นต้น ซึ่งล้วนเป็นสถานที่เก่าแก่ของเมืองที่ทำให้พื้นที่บริเวณดังกล่าวไม่มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินแต่อย่างใด ยิ่งเมื่อเทียบกับราคาที่ดินแล้วยิ่งเห็นได้ชัดว่าอัตราการเพิ่มของราคาที่ดินในบริเวณดังกล่าวมีอัตราเพิ่มต่ำกว่ากว่าพื้นที่โดยรอบ ดังรูป 4.6

2) ย่านปรับเปลี่ยน เป็นย่านที่อยู่ถัดมาจากรัศมี CBD พื้นที่ส่วนมากเป็นที่ตั้งของสถานที่ราชการ อดีตเคยเป็นย่านที่อยู่อาศัยของผู้มีอันจะกิน อยู่ใกล้กับใจกลางเมือง ที่ดินบริเวณ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

ดังกล่าวถูกพัฒนาไปอย่างผสมผสานโดยที่มีทั้งบ้านเดี่ยวและคอนโดมิเนียมอยู่ในพื้นที่เดียวกัน มีห้างร้าน สำนักงานขนาดเล็ก มีโรงเรียน โรงแรม โรงพยาบาล หน่วยงานรัฐหนาแน่นกว่าที่อื่นๆ ของเมือง มีการพัฒนาแบบผสมผสานทั้งประเภทที่อยู่อาศัยและเพื่อการพาณิชย์อยู่อย่างซับซ้อนมากมาย ภายหลังบริเวณนี้จึงกลายเป็นสถานที่ท่องเที่ยวและที่อยู่ของชาวต่างชาติซึ่งจะเห็นได้ว่าราคาที่ดินในบริเวณดังกล่าวมีอัตราการเพิ่มขึ้นในอัตราสูงสุดเมื่อเทียบกับพื้นที่โดยรอบ เนื่องจากเป็นพื้นที่คาดหวังซึ่งอยู่ใกล้ใจกลางเมืองและยังมีราคาไม่ถึงจุดสูงสุดสำหรับการลงทุน ทำให้นักลงทุนอสังหาริมทรัพย์สนใจเลือกที่จะลงทุนในพื้นที่ย่านนี้มากที่สุด ยิ่งเมื่อมีบริการรถไฟฟ้าเข้ามายิ่งทำให้ผู้ค้าใช้จุดเด่นด้านการเข้าถึงด้วยรถไฟฟ้าเป็นจุดขายในการโฆษณา อันได้แก่พื้นที่ตั้งแต่สถานีนานาไปจนถึงสถานีพร้อมพงษ์ จากสถานีราชเทวีไปถึงสถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ และย่านสถานีสุรวงศ์ไปจนถึงสถานีสะพานตากสิน พื้นที่ทั้งหมดนี้มีความหลากหลายทางธุรกิจ และอยู่ใกล้กับย่าน CBD ของกรุงเทพมหานคร ดังรูป 4.7

3) ย่านที่อยู่อาศัยชานเมือง ซึ่งเป็นบริเวณปลายเส้นทางรถไฟฟ้ามีทั้งหมด 3 ทิศทาง โดยทิศเหนือเริ่มตั้งแต่สถานีอารีย์ไปถึงสถานีหมอชิต ย่านซอยอารีย์เดิมเป็นย่านที่อยู่อาศัยของผู้มีฐานะรุ่นเก่าจำนวนมาก ย่านสะพานควายทั้งฝั่งถนนประดิพัทธ์และถนนสุทธิสารวินิจฉัย เป็นที่อยู่ของชนชั้นกลางที่มีร้านอาหาร อพาร์ทเมนต์ หอพักและร้านค้าย่อยมากมาย ส่วนย่านลาดพร้าว-มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เป็นพื้นที่หมู่บ้านจัดสรรและหอพักนักศึกษา

ทิศตะวันออกเฉียงใต้ เริ่มตั้งแต่สถานีทองหล่อถึงอ่อนนุช เป็นที่อยู่อาศัยแบบผสมที่มีความหนาแน่น มีทั้งห้องแถวร้านค้าขนาดกลางและขนาดเล็กเรียงรายตลอดถนนสุขุมวิทไม่ว่าจะเป็นย่านทองหล่อ (สุขุมวิท 55) ย่านเอกมัย (สุขุมวิท 63) ย่านปรีดีพนมยงค์ (สุขุมวิท 71) ย่านอ่อนนุช (สุขุมวิท77) ย่านสุขุมวิท 101 และย่านอุดมสุข (สุขุมวิท 103) ซึ่งการใช้ที่ดินทั้งหมดเป็นที่อยู่อาศัยของคนระดับกลางหรือระดับล่าง มีซอกซอยยิบย่อยจำนวนมาก มีหมู่บ้านจัดสรรที่เป็นจุดกำเนิดการเดินทางของผู้ที่มาใช้บริการรถไฟฟ้า และเป็นจุดที่มีความต้องการในการเข้าถึงพื้นที่สูงโดยมีรถบริการสาธารณะจำนวนมากคอยรับ-ส่ง ต้นซอย-ท้ายซอยไม่ว่าจะเป็นบริการรถสองแถว รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถเมล์เล็ก หรือรถเมล์ธรรมดา เป็นย่านที่การเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับที่อยู่อาศัยแบบหนาแน่นมีมากขึ้นอย่างช้าๆ ไม่เหมือนกับย่านปรับเปลี่ยน

ทิศตะวันตกบริเวณสถานีสะพานตากสิน เป็นย่านที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อยตามแนวถนนเจริญกรุง และย่านถนนเจริญนคร (ฝั่งธนบุรี) โดยตลอดแนว 2 ฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นการใช้ที่ดินประเภทโรงแรม คลังสินค้า โรงงานอุตสาหกรรมและคอนโดมิเนียมติดแม่น้ำเจ้าพระยาในฝั่งธนบุรี เป็นจุดต่อเรือไปยังสถานที่ต่างๆ ของกรุงเทพมหานคร ดังนั้นเป้าหมายการเดินทางไปยังที่อยู่ที่อยู่อาศัย ณ สถานีสะพานตากสินจึงมีทิศทางที่หลากหลายกว่าสถานีอื่นๆ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

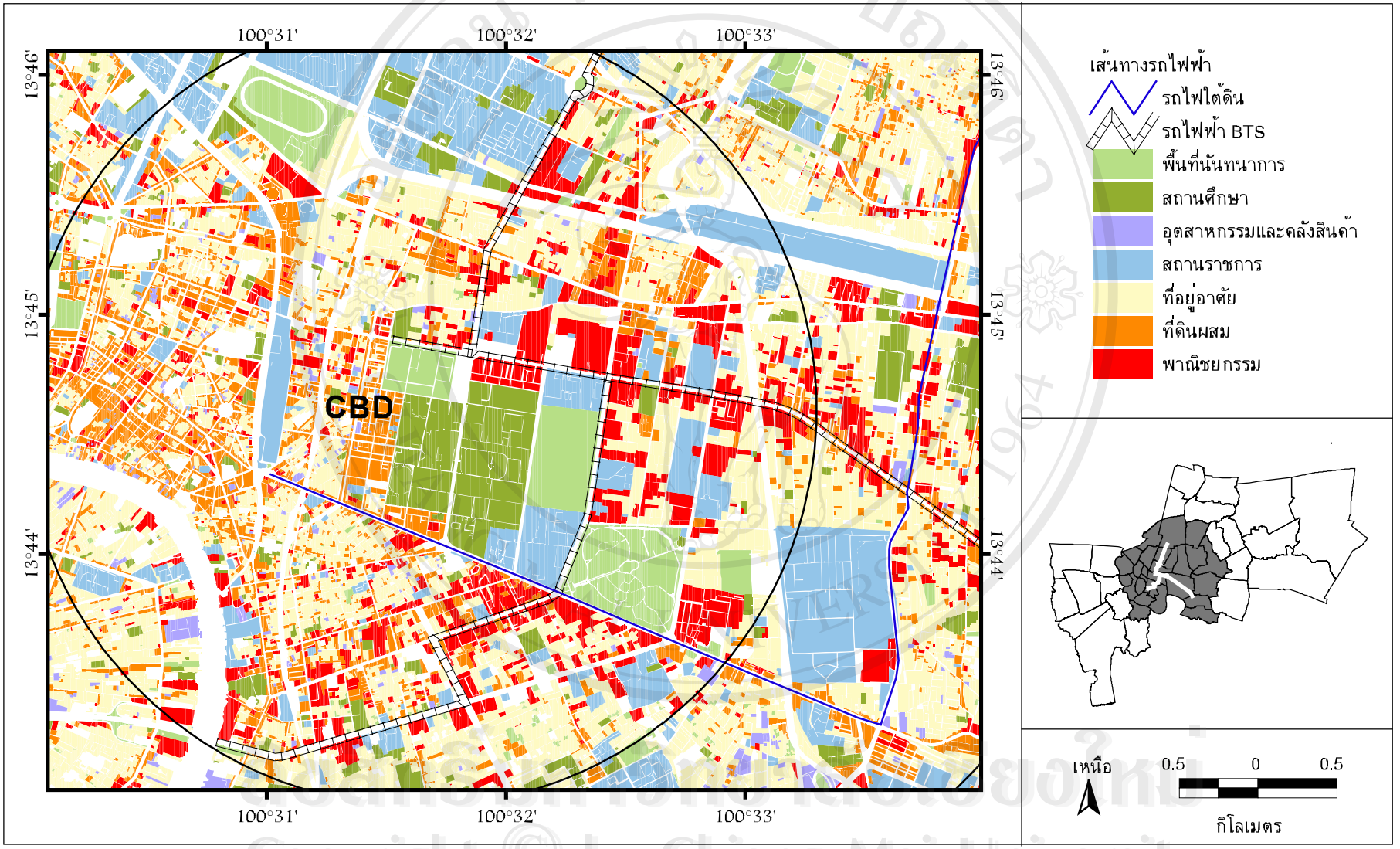
ย่านที่อยู่อาศัยทั้งหมดเหล่านี้เจริญเติบโตมาพร้อมๆ กับความเป็นกรุงเทพมหานคร โดยมีสิ่งแวดล้อมที่แตกต่างกันในแต่ละทิศทาง การพัฒนาเริ่มจากแนวถนนหลัก หลังจากพัฒนามากขึ้น ความเจริญด้านที่อยู่อาศัยก็ย้ายไปตามแนวถนนสายรอง ซึ่งสร้างตัดกับถนนสายหลัก เมื่อประชากรเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทำให้บริเวณจุดตัดระหว่างถนนสายหลักและถนนสายรองกลายเป็นแหล่งธุรกิจค้าขายไปในที่สุด เมื่อมีระบบขนส่งมวลชนที่ดีเข้ามายังบริเวณดังกล่าว สภาพของการใช้ที่ดินก็จะถูกยกระดับให้มีราคาสูงขึ้นจนแปรสภาพเป็นย่านปรับเปลี่ยน ที่มีทั้งอาคารสำนักงานขนาดใหญ่ ร้านค้าย่อย คอนโดมิเนียมราคาแพง และมีห้างสรรพสินค้าเข้ามาในที่สุด ส่วนการพัฒนาตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยาส่วนใหญ่จะถูกเลือกสร้างเป็นโรงงานอุตสาหกรรมและคลังสินค้าเพราะเอื้อประโยชน์ในการคมนาคมทางน้ำ แต่ปัจจุบันธุรกิจโรงแรมเข้ามาจับจองพื้นที่ริมน้ำมากขึ้นตามแนวคิดคอนโดหรูริมน้ำ ดังนั้นการประเมินราคาที่ดินในแต่ละช่วงเวลาจึงขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมโดยรวมและอุปสงค์ของธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ ดังรูป 4.8

เมื่อประชาชนรับทราบว่าจะมีเส้นทางรถไฟฟ้าในพื้นที่ CBD ช่วงต้นปี 2538 ทำให้เกิดการเตรียมตัวเพื่อลงทุนรอบบริเวณเส้นทางรถไฟฟ้าเป็นจำนวนมาก ซึ่งช่วงนั้นเป็นช่วงเวลาที่ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์กำลังพองโตอย่างเต็มที่โดยเฉพาะพื้นที่ตามแนวส้นทางรถไฟฟ้า โดยมีการลงทุนมากที่สุดในย่านปรับเปลี่ยน แต่การลงทุนจำนวนมากก็เกิดการหยุดชะงักเมื่อเกิดวิกฤติเศรษฐกิจในปี 2540 กลุ่มแรกที่ได้รับความเสียหายมากที่สุด คือกลุ่มผู้สร้างอาคารสูงย่านใจกลางเมือง รวมทั้งโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า BTS ก็ได้รับผลกระทบด้วยเช่นกัน ผลที่ตามมาคือ อาคารร้างที่สร้างไม่เสร็จถูกปล่อยทิ้งไว้ ส่วนอาคารขนาดกลางที่ยังสามารถดำเนินการก่อสร้างต่อไปได้ ยังคงเดินหน้าต่อไปช้ากว่ากำหนดเดิมเป็นจำนวนมาก อาคารดิเอ็มโพเรียม ก็เป็นอาคารที่ต้องหยุดการก่อสร้างไประยะหนึ่งเช่นกันแต่ก็สามารถสร้างจนสำเร็จได้เปิดให้บริการพร้อมๆ กับการให้บริการรถไฟฟ้า

ประเภทสิ่งก่อสร้างและการใช้ที่ดินเป็นตัวกำหนดปริมาณผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าที่มีอยู่มายังแต่ละสถานี ในแต่ละช่วงเวลารายวันและรายสัปดาห์ โดยที่ตั้งของแต่ละประเภทอาคารเป็นตัวบอกแนวโน้มการใช้บริการและการใช้ที่ดินโดยรอบ พอที่จะจำแนกออกมาเป็นหมวดหมู่ดังนี้คือ

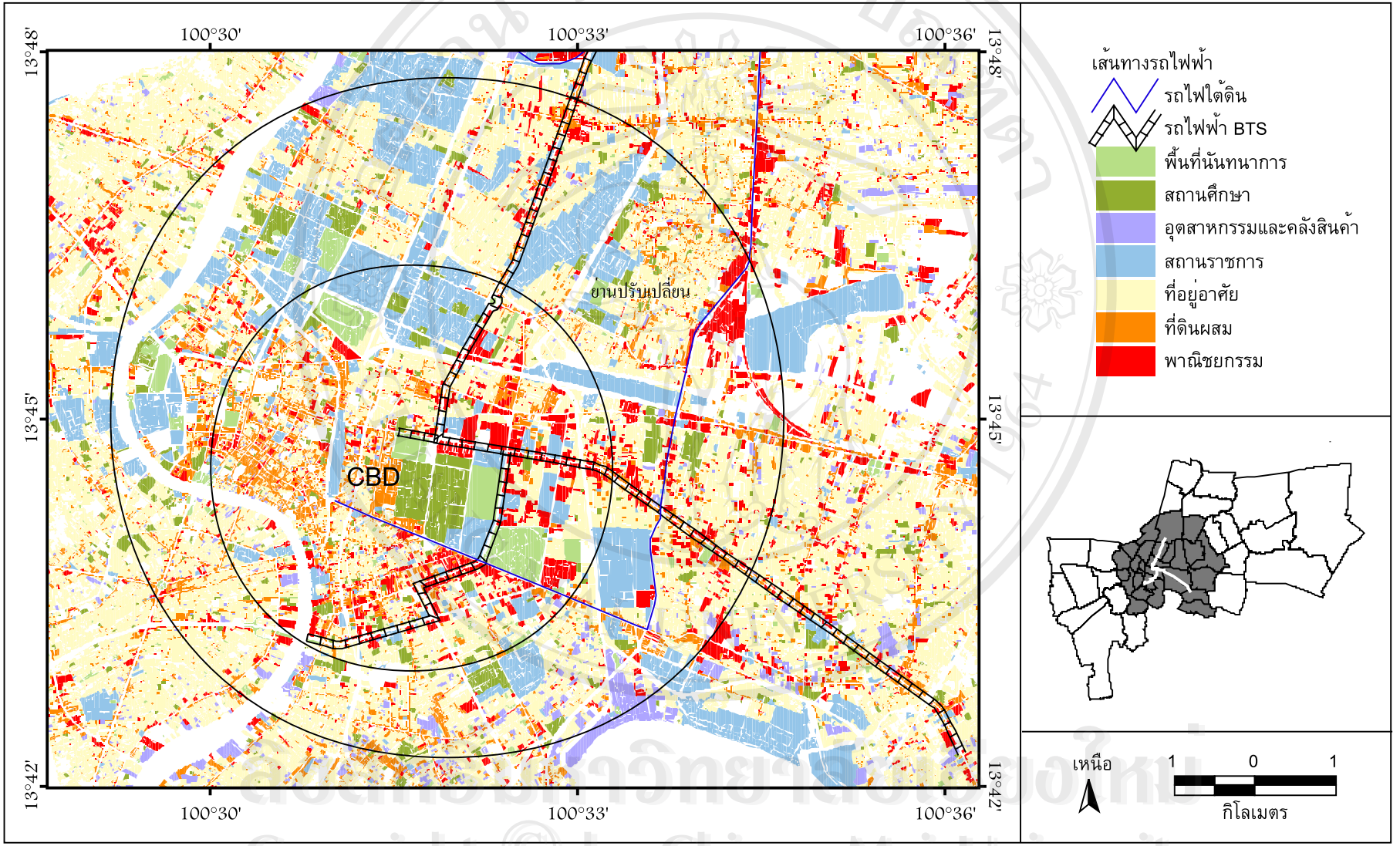
1) ชุมชนที่อยู่อาศัย หอพัก อพาร์ทเมนต์ คอนโดมิเนียม
2) อาคารสูงเพื่อการพาณิชย์ สำนักงานธุรกิจ
3) สถานศึกษา เช่นโรงเรียน วิทยาลัย มหาวิทยาลัย
4) สถานบริการ ห้างสรรพสินค้า ตลาด ธนาคาร
5) สาธารณูปโภค สาธารณูปการ ได้แก่ สถานีตำรวจ ไปรษณีย์ โรงพยาบาล สถานฑูต
6) สถานที่เพื่อการเข้าสังคม เช่น วัด โรงแรม โรงละคร โรงภาพยนตร์
7) สถานนันทนาการ เช่น สวนสาธารณะ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved



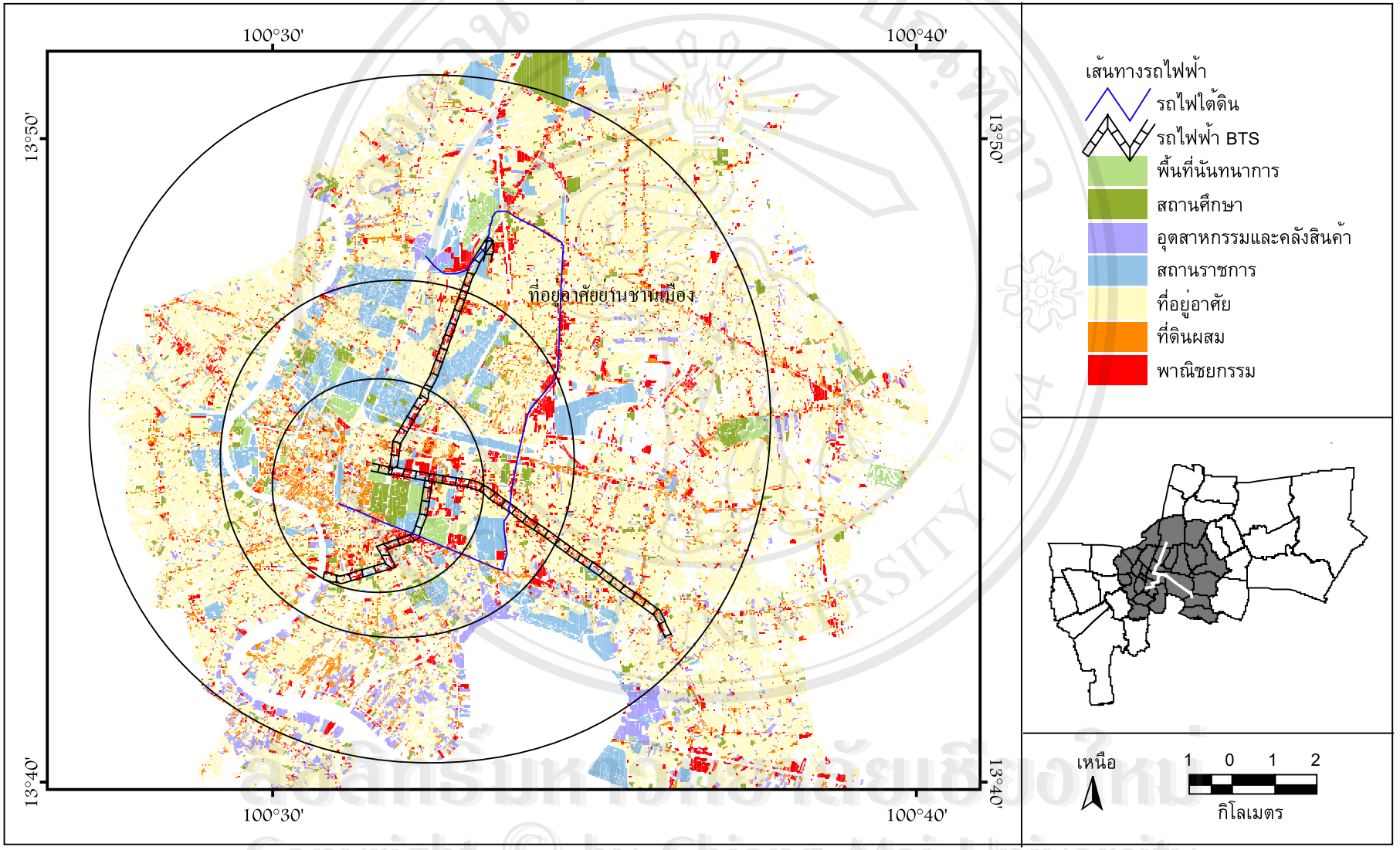
รูป 4.6 การใช้ที่ดินย่านศูนย์กลางธุรกิจปี 2545

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved



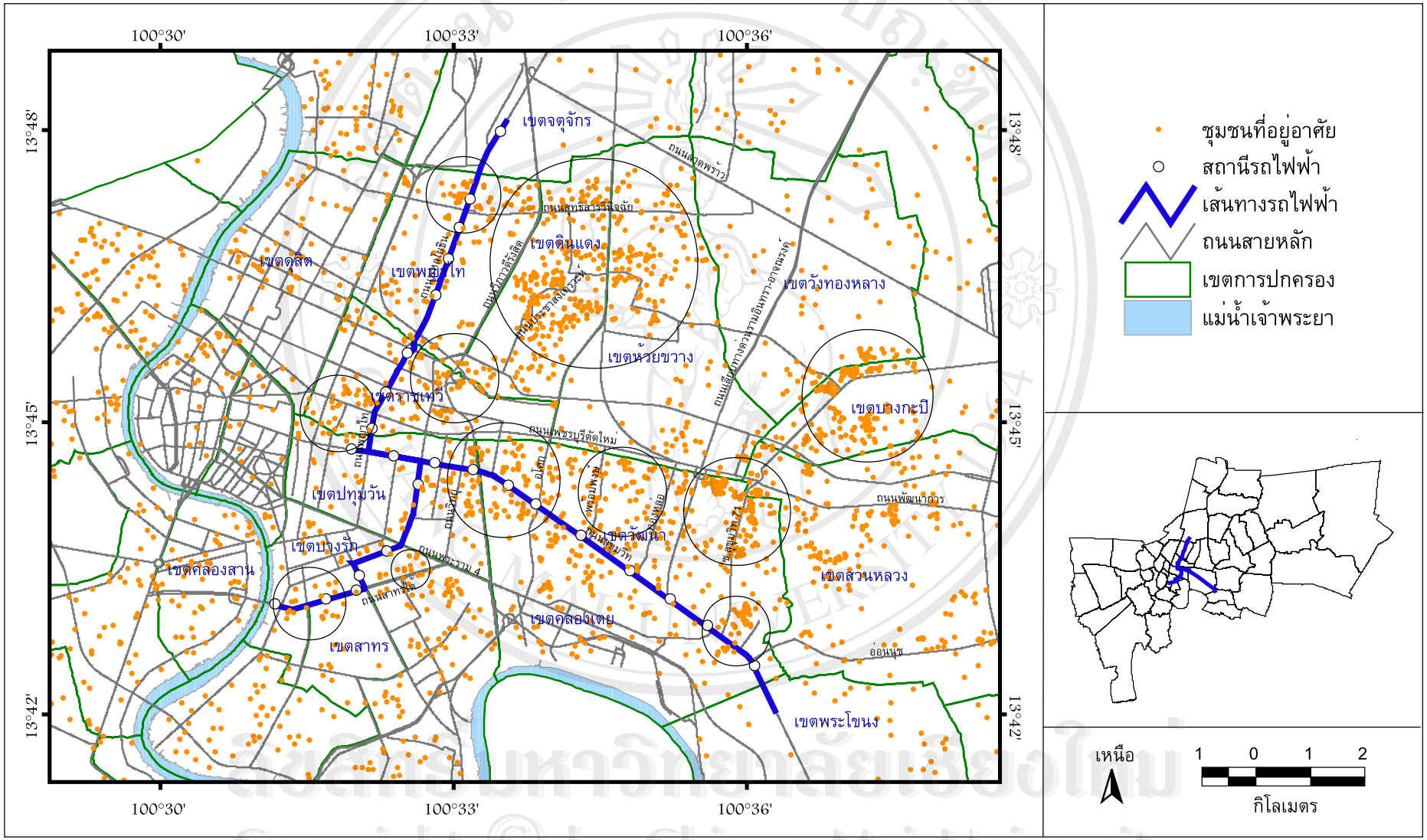
รูป 4.7 การใช้ที่ดินย่านปรับเปลี่ยนปี 2545

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved



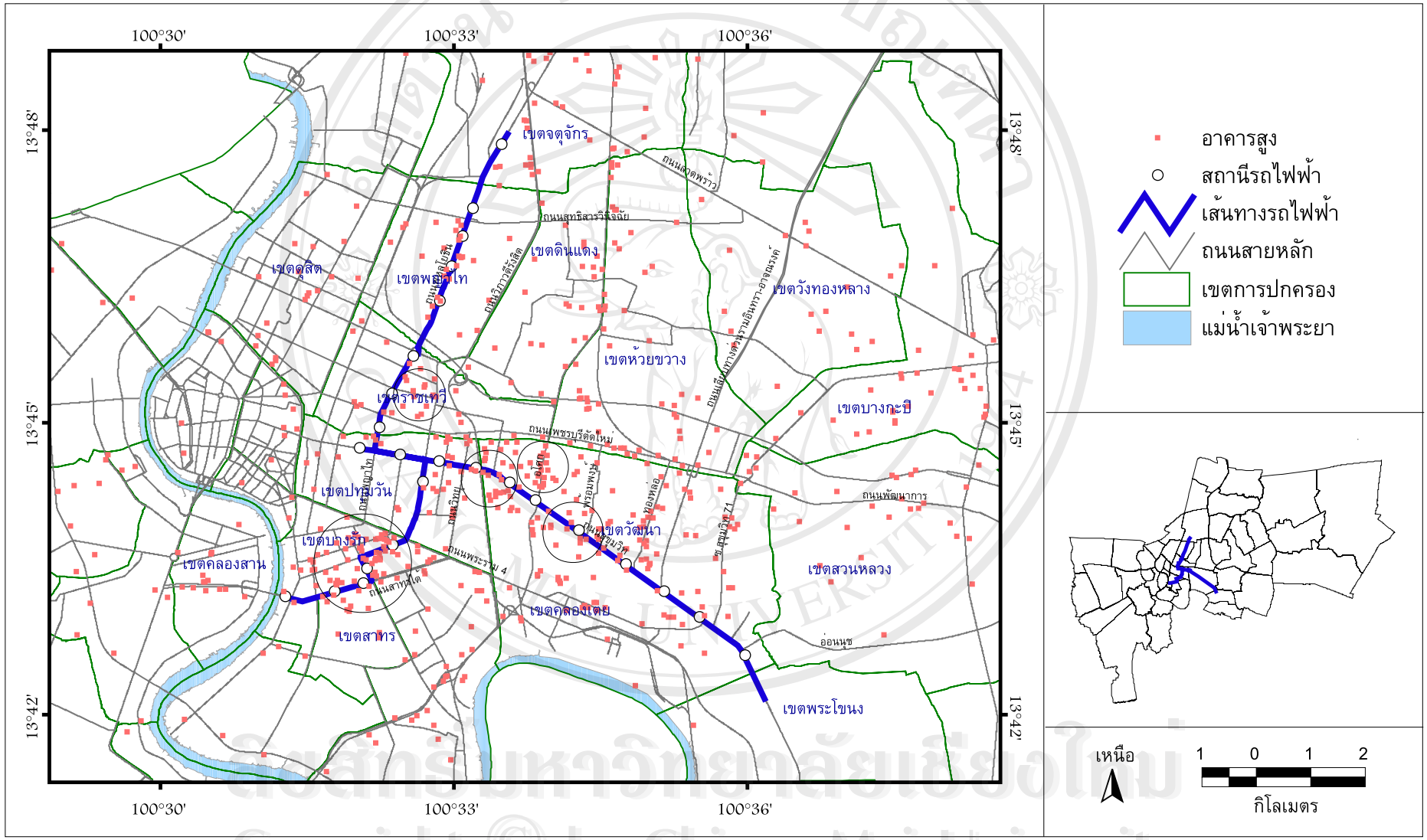
รูป 4.8 การใช้ที่ดินย่านที่อยู่อาศัยชานเมืองปี 2545

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved



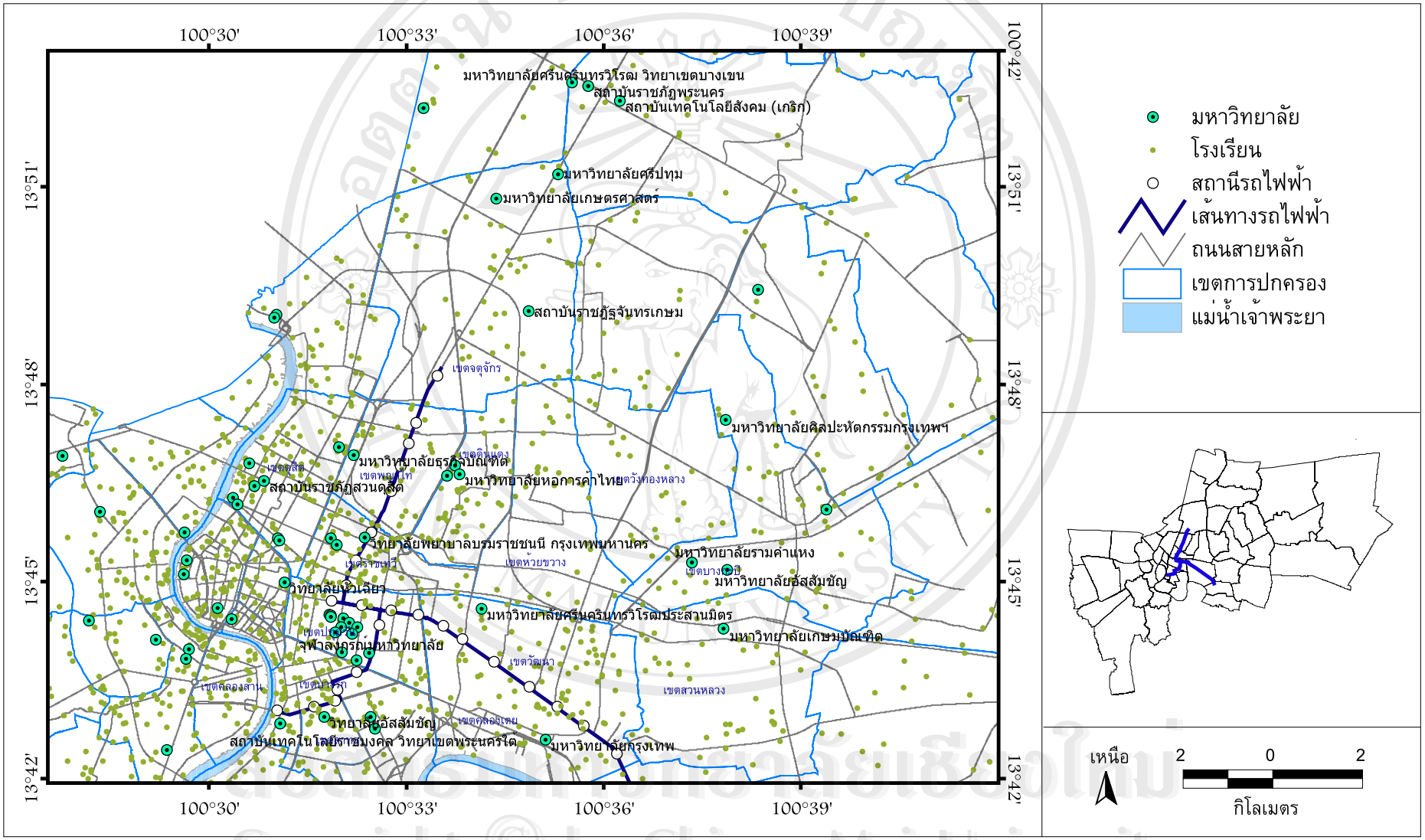
รูป 4.9 ชุมชนที่อยู่อาศัย ปี 2545

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved



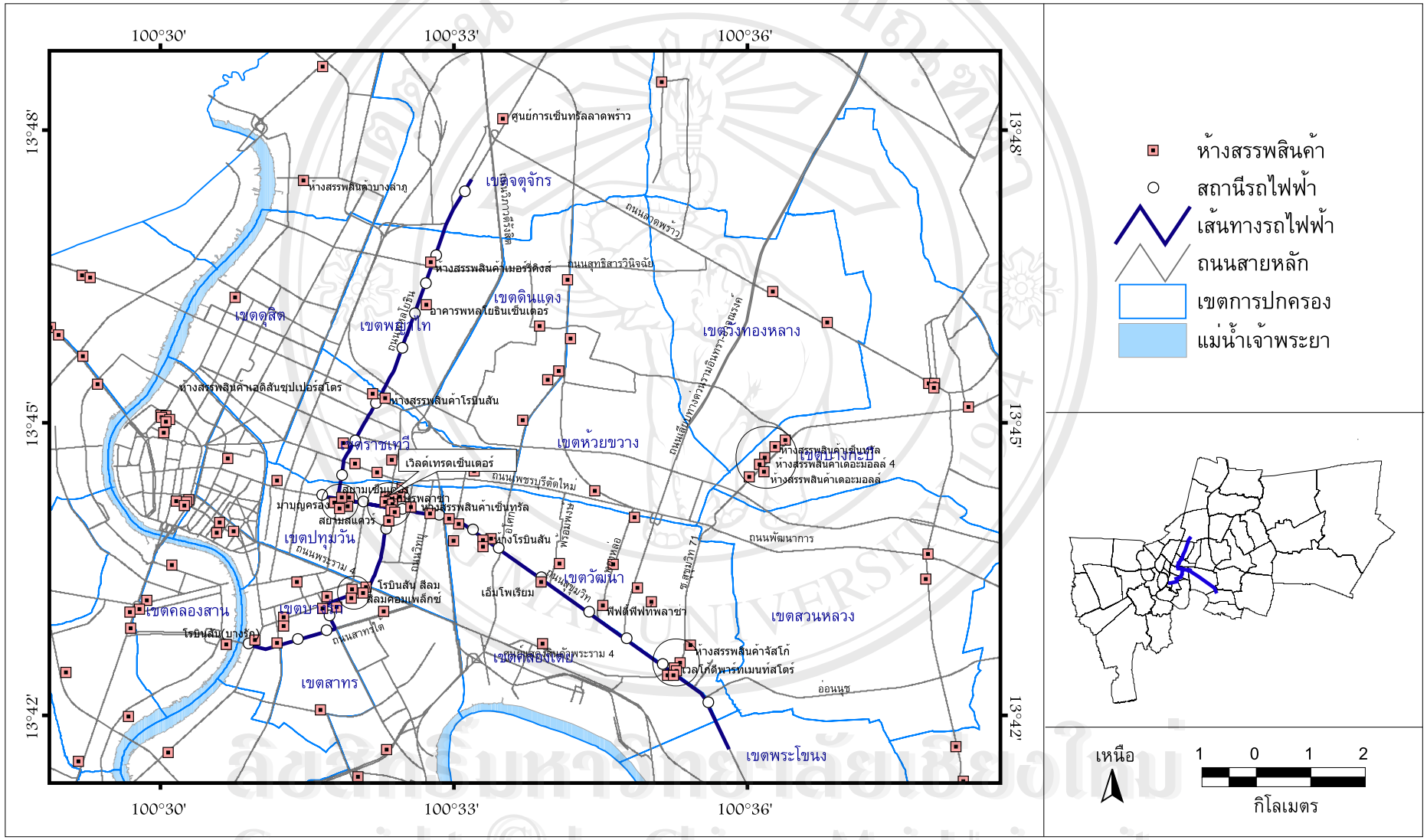
รูป 4.10 อาคารสูง ปี 2545

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved



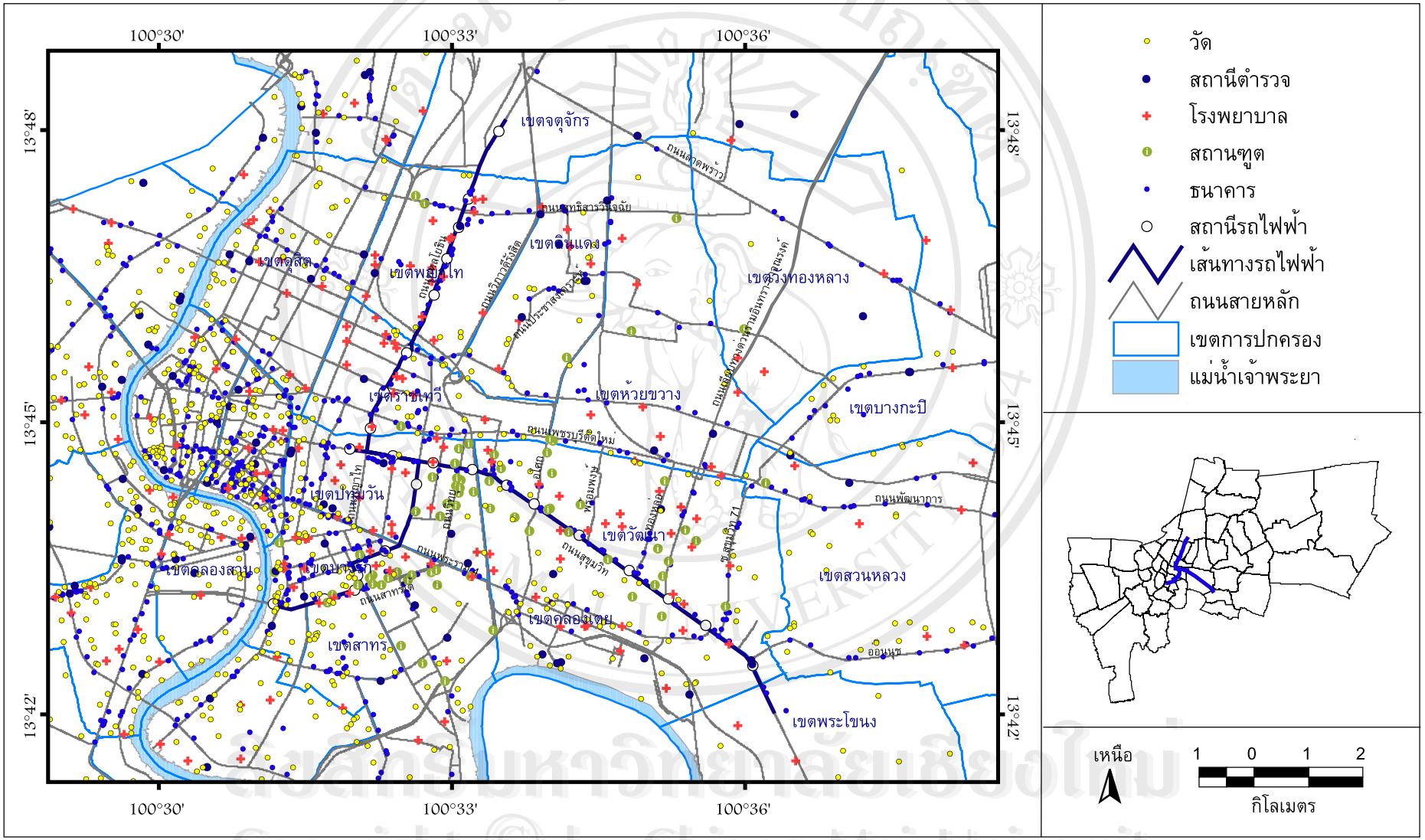
รูป 4.11 โรงเรียน และมหาวิทยาลัย ปี 2545

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved



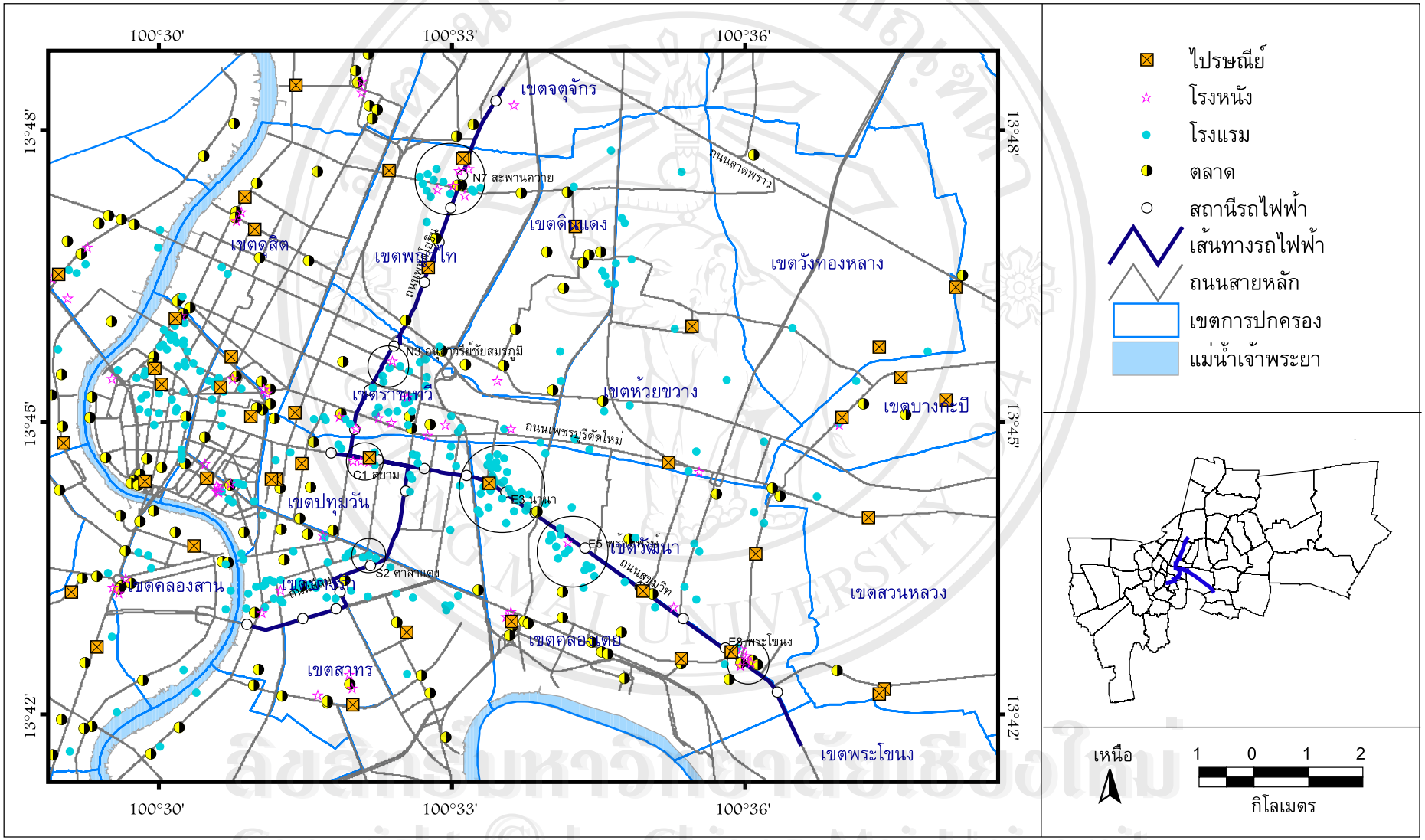
รูป 4.12 ห้างสรรพสินค้า ปี 2545

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved



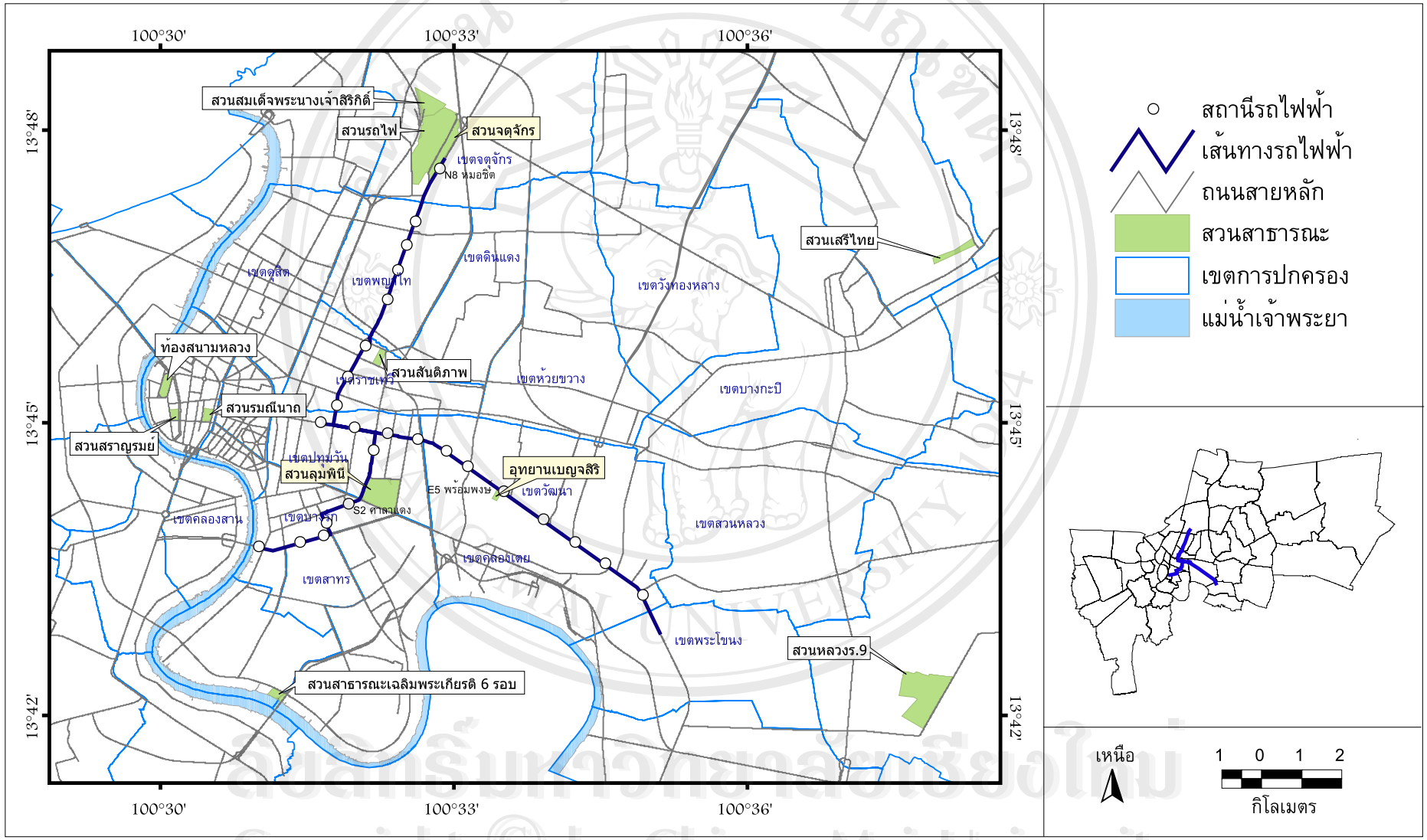
รูป 4.13 สาธารณูปการ ปี 2545

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved



รูป 4.14 สาธารณูปโภค ปี 2545

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved



รูป 4.15 สวนสาธารณะ ปี 2545

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

- รูป 4.9 ชุมชนที่อยู่อาศัย กระจุกตัวมากในย่านห้วยขวาง รามคำแหง และซอยต่างๆ บนถนนสุขุมวิท โดยมีแนวโน้มว่าหากราคาที่ดินย่านใดตกต่ำหรือไม่เพิ่มขึ้นมากนัก จะถูกแปรสภาพเป็นที่อยู่อาศัยประเภทหนาแน่นสูง ราคาต่ำ และเสื่อมโทรม

-รูป 4.10 อาคารสูง กระจุกตัวตลอดแนวเส้นทางรถไฟฟ้าโดยเฉพาะย่านสีลม สาทร และอโศก ราคาที่ดินก่อนสร้างรถไฟฟ้า 300,000-500,000 บาทต่อตารางวา มีการเปลี่ยนแปลงประเภทอาคารน้อยมาก ซึ่งนั่นเป็นปัจจัยดึงดูดให้เกิดโครงการรถไฟฟ้า BTS นั่นเอง

- รูป 4.11 โรงเรียน มหาวิทยาลัย กระจายตัวอยู่ทั่วกรุงเทพมหานคร โดยที่มหาวิทยาลัยที่มีชื่อเสียงมีอิทธิพลในการดึงดูดผู้ใช้บริการมากที่สุด ได้แก่จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ (ประสานมิตรและบางเขน) มหาวิทยาลัยกรุงเทพ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เป็นต้น และเชื่อว่าไม่มีการเปลี่ยนแปลงสิ่งก่อสร้างเหล่านี้เกิดขึ้นในช่วง 5-10 ปีนี้แน่นอน

-รูป 4.12 ห้างสรรพสินค้า เป็นปัจจัยดึงดูดให้เกิดโครงการรถไฟฟ้า BTS เช่นกัน เพราะส่วนใหญ่อยู่บนเส้นทางรถไฟฟ้า ส่งผลดีต่อห้างสรรพสินค้าโดยตรงโดยเฉพาะห้างที่สร้างทางเชื่อมตรงจากสถานีสู่ตัวอาคาร มีจำนวนผู้มาจับจ่ายเพิ่มขึ้น มีแนวโน้มการตกแต่งให้ทันสมัยยิ่งขึ้น

-รูป 4.13 สาธารณูปการ อันได้แก่ วัด สถานีตำรวจ โรงพยาบาล สถานทูต และธนาคาร ซึ่งกระจัดกระจายอยู่ทั่วเมืองเช่นกัน เป็นเพียงบริการ เป็นปัจจัยเกื้อหนุนขนาดเล็กที่ไม่ค่อยมีผลกับการเปลี่ยนแปลง แต่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องได้ขึ้นอยู่กับอุปสงค์ที่เปลี่ยนไป

-รูป 4.14 สาธารณูปโภค อันได้แก่ ไปรษณีย์ โรงหนัง โรงแรม และตลาด เป็นสิ่งก่อสร้างที่กระจัดกระจายอยู่ทั่วเมืองมีไว้เพื่อการเข้าสังคมเสียมากกว่า มักเกิดขึ้นและจากไปหมุนเวียนไปเรื่อยๆ โดยมีแนวโน้มเปลี่ยนแปลงง่ายที่สุด

-รูป 4.15 สวนสาธารณะ มีจำนวนน้อยมากเมื่อเทียบกับขนาดเมือง โดยมีเพียง 2 แห่ง ที่ได้รับความนิยมจากประชาชน คือสวนจตุจักรและ สวนลุมพินี ซึ่งเป็นปัจจัยหลักที่ดึงดูดการใช้บริการรถไฟฟ้าเป็นอย่างดี โดยเฉพาะในวันเสาร์-อาทิตย์ ที่ตลาดนัดสวนจตุจักร

ความหนาแน่นสิ่งก่อสร้างแต่ละประเภทเป็นตัวกำหนดช่วงเวลาการเดินทางในแต่ละพื้นที่ กำหนดเป้าหมายการเดินทางของผู้ใช้บริการโดยตรง รวมทั้งเป็นพื้นที่เป้าหมายทางเศรษฐกิจที่จะคอยกำหนดราคาที่ดินในอนาคตอีกด้วย สิ่งก่อสร้างเหล่านี้เมื่อสร้างขึ้นแล้ว ยากที่จะมีการเปลี่ยนแปลงหรือการรื้อถอนใดๆ หรือแทบไม่มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประเภทอาคารเกิดขึ้นเลย เนื่องจากเป็นความเชื่อทางวัฒนธรรมที่ไม่นิยมเปลี่ยนแปลงประเภทอาคารนอกจากการรื้อถอนซึ่งต้องใช้เงินทุนจำนวนมาก ดังนั้นการใช้ที่ดินในรอบ 5 ปี การใช้ที่ดินจึงยังคงสภาพอยู่เช่นเดิมหรือมีการเปลี่ยนแปลงน้อยมากการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินนั้นมีรายละเอียดที่แตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมโดยรอบในแต่ละพื้นที่เป็นสำคัญ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

4.2 การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า

หลังจากเปิดให้บริการรถไฟฟ้า BTS เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2542 จนถึงกลางปี 2546 พบว่าการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในเชิงพื้นที่ทั้งจากภาพถ่ายทางอากาศและจากข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์มีการเปลี่ยนแปลงค่อนข้างน้อย ไม่สามารถใช้การแปลภาพถ่ายทางอากาศด้วยสายตาได้ เพราะการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นภายในอาคารยากต่อการสืบหาข้อมูลและมีจำนวนอาคารน้อยใหญ่จำนวนมากมาย การใช้ที่ดินมีการเปลี่ยนแปลงเป็นบางจุดหรือบางพื้นที่เท่านั้น ผิดจากความคาดหมายที่คิดว่าจะมีการก่อสร้างเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง กล่าวคือการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินมีน้อยเกินกว่าที่จะสนับสนุนการอธิบายว่า “ทำไมจำนวนผู้ใช้บริการจึงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากจำนวน 150,000 เที่ยวต่อวันเป็น 380,000 เที่ยวต่อวัน” เป็นเพราะการก่อสร้างอาคารพาณิชย์ถูกจัดเตรียมไว้ตั้งแต่ก่อนเส้นทางรถไฟฟ้าจะแล้วเสร็จ หรือเป็นเพราะการสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าทำให้การใช้ที่ดินเปลี่ยนไปมากกว่ากัน

แต่จากการสำรวจพื้นที่ พบว่าย่านที่มีการเปลี่ยนแปลงมากที่สุด คืออาคารขนาดเล็กบริเวณย่านปรับเปลี่ยนซึ่งอยู่ใกล้กับย่าน CBD ซึ่งมีการปรับปรุงรูปโฉมหรือเปลี่ยนลักษณะธุรกิจที่อยู่ภายใน แต่หากอธิบายทั้งหมดจะเป็นการแจกแจงที่สับสนและมีรายละเอียดมากจนเกินไป ดังนั้นการพิจารณาการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจึงพิจารณาตามแนวเส้นทางถนนสายรอง หรือบริเวณโดยรอบเส้นทางรถไฟฟ้ารัศมีไม่เกิน 500 เมตร เนื่องจากเป็นระยะครึ่งทางระหว่างแต่ละสถานี ซึ่งแต่ละสถานีห่างกันประมาณ 800-1,000 เมตร อาทิ

- ย่านถนนเจริญกรุง-ถนนจันทร์
- ย่านถนนสีลม-ถนนสาทร
- ย่านจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- สนามกีฬาแห่งชาติ
- ย่านอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ
- ถนนพหลโยธิน ซอยอารีย์ สุทธิสารวินิจฉัย
- ย่านหมอชิต-เซ็นทรัลลาดพร้าว
- ย่านสี่แยกราชประสงค์-ชิดลม
- ย่านสุขุมวิทซอย 21, 55, 63 และ 71
- ย่านสุขุมวิทซอย 77, 101และ 103

พื้นที่ทั้งหมดข้างต้นมีความสัมพันธ์โดยตรงกับปริมาณผู้ใช้บริการในแต่ละสถานีทั้งสถานีใหญ่และสถานีย่อยซึ่งมีจำนวนที่แตกต่างกันในแต่ละช่วงเวลา และสัมพันธ์กับปริมาณการจราจรบนถนนอีกด้วย ดังนั้นจึงจำเป็นต้องจำแนกแต่ละย่านออกตามลักษณะความหนาแน่นของเมืองโดยแบ่งเป็น 3 ระดับดังที่อธิบายไว้ในช่วงต้นของบทนี้

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

จากข้อมูลการเดินทางในแต่ละสถานีของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า แสดงให้เห็นว่าปริมาณการเดินทางหนาแน่นบนสถานีหลักทั้งหมด 9 สถานี ระยะห่างกัน 3 สถานีโดยเฉลี่ย สิ่งที่ผู้ศึกษาสนใจ คือประโยชน์จากการใช้ที่ดินอันโดดเด่นที่ดึงดูดให้เกิดการเข้าถึงพื้นที่และเกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน ณ บริเวณโดยรอบสถานีอย่างมีนัยสำคัญ อันได้แก่ สถานีสะพานตากสิน

สถานีศาลาแดง สถานีสยามสแควร์ สถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ สถานีหมอชิต สถานีชิดลม สถานีอโศก สถานีพร้อมพงษ์ และสถานีอ่อนนุช โดยแต่ละสถานีมีปัจจัยการใช้ที่ดินที่แตกต่างกันตามองค์ประกอบความเป็นเมืองไม่ว่าจะเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย การพาณิชย์ สถาบันราชการ สถานศึกษา สาธารณูปโภค สาธารณูปการ นันทนาการ หรือโรงงานอุตสาหกรรม โดยจำแนกการใช้ที่ดินเป็นรายสถานี ดังตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 สถานีหลักรถไฟฟ้า BTS กับลักษณะเด่นการใช้ที่ดิน

สถานี	จุดเด่นการใช้ที่ดิน	ย่าน
สะพานตากสิน	ที่อยู่อาศัยแบบผสม โรงแรมริมน้ำ	ศูนย์กลางทางธุรกิจ
ศาลาแดง	ห้างสรรพสินค้า สำนักงานอาคารสูง	
สยามสแควร์	ห้างสรรพสินค้า มหาวิทยาลัย	
ชิดลม	ห้างสรรพสินค้า สำนักงาน	
อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	ศูนย์รวมสถานที่ราชการ ร้านค้าชั้นกลาง	
อโศก	สำนักงาน ร้านค้าชั้นดี มหาวิทยาลัย	ย่านปรับเปลี่ยน
พร้อมพงษ์	ดิเอ็มโพเรียม ที่อยู่อาศัยแบบผสม โรงแรม	
อ่อนนุช	ที่อยู่อาศัย ร้านค้าขนาดเล็ก	ย่านที่อยู่อาศัยชานเมือง
หมอชิต	ที่อยู่อาศัย มหาวิทยาลัย ห้างสรรพสินค้า สวนสาธารณะ	

4.2.1 การใช้ที่ดินย่านสถานีสะพานตากสิน

สถานีสะพานตากสินเป็นสถานีปลายทางที่มีพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นโรงงานอุตสาหกรรม คลังสินค้า คอนโดมิเนียม โรงแรม(ริมแม่น้ำเจ้าพระยา) และยังคงสภาพที่อยู่อาศัยแบบผสมในย่านบางรัก ถนนจันทร์ และแนวถนนเจริญกรุง (ทิศใต้) ซึ่งเป็นย่านชุมชนชาวจีนยุคเก่าแก่ (ตึกแถว) หากพิจารณาข้ามฟากถึงฝั่งธนบุรี ซึ่งเปลี่ยนแปลงเป็นที่อยู่อาศัยชนิดหนาแน่นปานกลาง หรือโกดังเก็บสินค้าตลอดแนวแม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนอื่นๆ ยังคงเป็นที่อยู่อาศัยขนาดเล็ก (ตึกแถว) ต่อเนื่องไปถึงย่านจรัลสนิทวงศ์ โดยพบว่าจุดมุ่งหมายการเดินทาง ณ สถานีสะพานตากสินเป็นการเดินทางไปยังที่พักร้อยละ 71.88 ของทั้งหมด พลวัตรการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในย่านนี้โดยเฉพาะในทางทิศใต้ของสถานีมีการเปลี่ยนแปลงน้อยมาก เนื่องมาจากราคาที่ดินที่สูง ส่วนทางทิศเหนือของสถานีซึ่งอยู่ติดกับย่านสีลม ราคาที่ดินบริเวณรอบสถานีมีราคาเฉลี่ย 500,000-800,000 บาทต่อตารางวา ขัดกับระดับฐานะของผู้คนที่อาศัยในย่านนี้ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้มีรายได้น้อยถึงปานกลาง และมีถนนคับแคบและดูเสื่อมโทรม ยากที่จะขยายตัวได้ แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงจึงยังคงเป็นที่อยู่อาศัยที่หนาแน่นขึ้น โดยมีรายละเอียดการใช้ที่ดินดังรูป 4.16

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

4.2.2 การใช้ที่ดินย่านสถานีศาลาแดง

เป็นพื้นที่อาคารสูง ศูนย์กลางสำนักงานธุรกิจ (CBD) ซึ่งมีการใช้ที่ดินเข้มข้นสูงสุดในกรุงเทพมหานคร อีกทั้งในบริเวณโดยรอบยังมีโรงพยาบาล สถานที่ออกกำลังกายอย่างสวนลุมพินีอีกด้วย รูปแบบการเดินทางหนาแน่นในวันธรรมดา ช่วง 8.00-9.00น. และช่วง 17.00-18.00น. และมีน้อยในวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ อีกทั้งยังมีกิจกรรมจากพื้นที่ข้างเคียงที่เป็นแรงดึงดูดการเข้าถึงอย่างเช่นถนนพระราม 4 ถนนสาทร ถนนสุรวงศ์ และยังเป็นจุดเชื่อมต่อกับทางรถไฟฟ้าใต้ดินด้วย การเดินทางในย่านนี้เป็นการเดินทางเพื่อมาทำงานของพนักงาน (หญิง) เสียเป็นส่วนมาก พลวัตการใช้ที่ดินไม่มีการเปลี่ยนแปลงให้เห็นเด่นชัดตั้งแต่ปี 2538 เป็นต้นมา การใช้ที่ดินในแนวดิ่งก็อิ่มตัวตามความจุของอาคารแล้วเช่นกัน ราคาที่ดินสูงกว่าตารางวาละ 800,000 บาท คงเป็นเพราะราคาที่ดินในย่านนี้ถูกพัฒนาอยู่ในขั้นสูงสุด เกินกว่าค่าความคุ้มทุนในการลงทุน ทำให้การเปลี่ยนประเภทการใช้ที่ดินหรือการพัฒนาคงที่ แต่จะส่งผลดีกับห้างร้านหรือห้างสรรพสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นในพื้นที่นี้ ช่วยเสริมให้ผู้คนเข้ามาจับจ่ายได้สะดวกมากยิ่งขึ้น เนื่องจากสะดวกต่อการเข้าถึงส่งผลดีต่อยอดผู้ใช้บริการทั้งรถไฟฟ้าและห้างสรรพสินค้าต่างๆ ที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน ดังรูป 4.17

4.2.3 การใช้ที่ดินย่านสถานีสยามสแควร์

ย่านสยามสแควร์เป็นย่านที่ดินส่วนราชการของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นจุดเชื่อมต่อรถโดยสาร และเป็นจุดเปลี่ยนสายการเดินรถไฟฟ้า ที่สำคัญยังเป็นแหล่งช้อปปิ้งของวัยรุ่นอันเก่าแก่และมีชื่อเสียงอันดับหนึ่งของประเทศไทยมาช้านาน มีห้างสรรพสินค้าสยามเซ็นเตอร์ สยามดิสคัฟเวอร์รี่ย์ สยามสแควร์ มาบุญครอง อีกทั้งโรงภาพยนตร์ลิโด โรงภาพยนตร์สกาลา โรงภาพยนตร์สยาม รวมถึงสถาบันกวดวิชาที่ตั้งอยู่รายรอบพื้นที่สยามสแควร์ เหล่านี้คือแรงดึงดูดที่ช่วยส่งเสริมกันและกันในการเข้าถึงพื้นที่แห่งนี้ อีกทั้งยังมีแรงดึงดูดเสริมจากพื้นที่ข้างเคียงอย่างสนามม้านางเลิ้ง สนามกีฬาแห่งชาติ ที่ดึงผู้คนมายังพื้นที่นี้ในวันหยุดอีกด้วย ความโดดเด่นของพื้นที่นี้คือเป็นแหล่งรวมสถานบันเทิงที่มีวัยรุ่นเข้าถึงเป็นจำนวนมาก เป็นแหล่งเศรษฐกิจที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร จึงมักมีกิจกรรมแปลกๆ ใหม่ๆ หมุนเวียนเข้ามาอยู่ตลอดเวลา พลวัตการใช้ที่ดินแถบนี้มีการเปลี่ยนแปลงร้านค้าขนาดเล็กแบบหมุนเวียนอยู่ตลอดเวลาแต่ยังคงขายสินค้าสำหรับวัยรุ่นเช่นเดิม เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ในกรรมสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ผูกพันไว้ด้วยสัญญาเช่า-เช้งราคาสูงกว่า 1,000,000 ต่อปี กับจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงขนาดใหญ่จึงไม่มีให้เห็นในช่วง 5-10 ปี ปัจจุบันราคาที่ดินกว่า 400,000 - 500,000 บาทต่อตารางวา การใช้ที่ดินหลักๆ จึงยังคงเกี่ยวเนื่องกับการศึกษาและสินค้าสำหรับวัยรุ่น-วัยเรียนเสียเป็นส่วนมาก ร้านค้าอยู่ในจุดสูงสุดของการพัฒนา ธุรกิจขนาดเล็กจึงมีลักษณะหมุนเวียน

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

ผลัดเปลี่ยนกิจการไปเรื่อยๆ เสียมากกว่า การพัฒนาพาณิชยกรรมย่านนี้จึงมีแนวโน้มขยายตัวไปตามแนวถนนพระราม 1 ตั้งแต่ทิศตะวันตก - ตะวันออกมากกว่าทิศเหนือ-ใต้ โดยยังคงเป็นพื้นที่ของกลุ่มตลาดวัยรุ่นต่อไป (รูป 4.18)

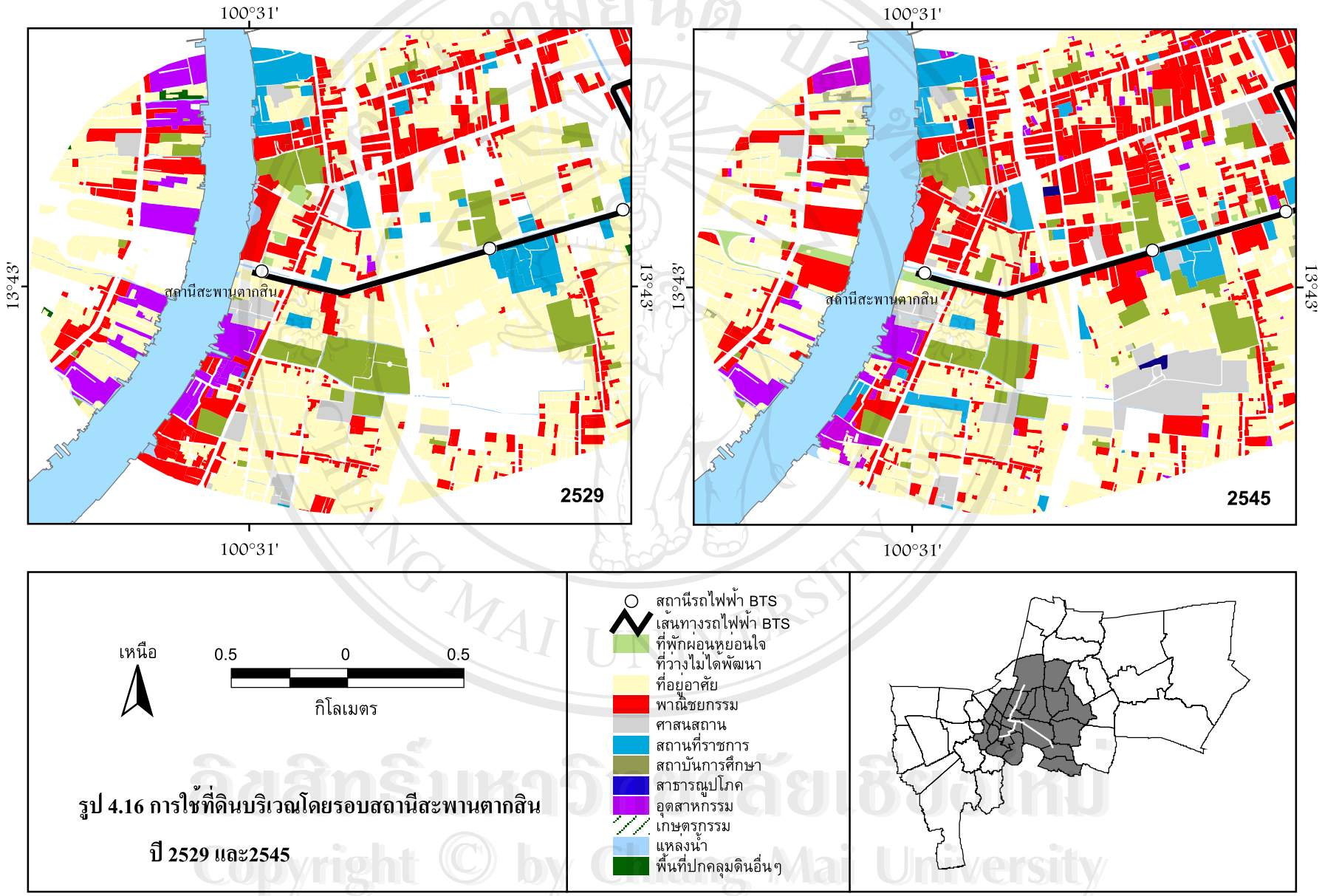
4.2.4 การใช้ที่ดินย่านสถานีชิดลม

ราคาที่ดินในย่านนี้เฉลี่ย 375,000-450,000 บาทต่อตารางวา เป็นที่ตั้งของอาคารสำนักงานระดับสูง ร้านอาหารตลอดแนวซอยหลังสวน โรงเรียนมาแตร์เดอี ที่ตั้งศูนย์การค้าโซโก้ อัมรินทร์พลาซ่า เกษรพลาซ่า และโดยเฉพาะห้าง เซ็นทรัล ชิดลมซึ่งเป็นห้างสรรพสินค้าเก่าแก่ที่เป็นจุดดึงดูดอันดับแรกของการใช้บริการรถไฟฟ้า ณ สถานนี้ อีกทั้งการใช้ที่ดินในย่านนี้ยังเป็นแหล่งอาคารสูงกว่า 30 ชั้นจำนวนมากกว่า 24 อาคาร บ่งบอกถึงความเป็นย่านธุรกิจใจกลางเมือง (CBD แห่งที่2) การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเกิดขึ้นตั้งแต่ช่วงเศรษฐกิจเฟื่องฟูปี 2535 - 2539 ก่อนที่รถไฟฟ้าจะเปิดให้บริการ ปัจจุบันเป็นแหล่งดึงดูดผู้คนมาใช้บริการที่สำคัญ แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงประเภทการใช้ที่ดินเกิดขึ้นได้ยากอันเนื่องมาจากพื้นที่ส่วนใหญ่ถูกจับจองๆ ไว้ด้วยห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ รวมถึงอาคารสำนักงานสูงกว่า 30 ชั้น จำนวนมาก โดยที่หลังการให้บริการรถไฟฟ้า มีแนวโน้มส่งผลดีกับภาพลักษณ์ด้านบรรยากาศการเดินจับจ่ายของผู้คนที่มีจำนวนมากขึ้น โดยเฉพาะห้างสรรพสินค้าที่สร้างทางเชื่อมจากสถานีรถไฟฟ้าเข้าสู่ตัวอาคารโดยตรงอย่างเห็นได้ชัด หลังจากที่เงียบเหงามานาน (รูป 4.19)

4.2.5 การใช้ที่ดินย่านสถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

หากพิจารณาดูโดยรอบพื้นที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิแล้วพบว่าส่วนใหญ่พื้นที่ด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือถึงตะวันตก และด้านทิศตะวันตกเฉียงใต้ของอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เป็นสถานที่ราชการ สาธารณูปโภค สาธารณูปการและพื้นที่การค้าขนาดเล็กจำนวนมาก จึงเป็นแหล่งดึงดูดการใช้พื้นที่ที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร กล่าวคืออนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิเป็นศูนย์กลางราชการมีผู้คนเดินทางไปมาจำนวนมากและหลากหลาย จึงทำให้เกิดเป็นศูนย์กลางของระบบขนส่งสาธารณะทุกประเภทไม่ว่าจะเป็น รถเมล์ รถสองแถว รถตู้ รถจักรยานยนต์ รถแท็กซี่ รถตุ๊กตุ๊ก โดยพื้นที่บริเวณรอบสถานีนี้มีพื้นที่บริการที่คอยอำนวยให้กับเมืองยุคเก่าตลอดแนวถนน ทำให้มีผู้คนจำนวนมากใช้สถานที่นี้เป็นจุดต่อรถ การเข้าถึงของประชาชนจำนวนมากทำให้การจำหน่ายสินค้าและบริการต่างๆ เพิ่มขึ้นเองตามธรรมชาติของระบบพาณิชย์ ส่งผลให้ลักษณะการใช้ที่ดินย่านนี้ตลอดแนวตะวันออกเฉียงเหนือถึงตะวันตก และแนวตะวันตกเฉียงใต้ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้มากนักเนื่องจากถูกยึดติดเป็นพื้นที่หน่วยงานราชการไปเสียแล้ว การเปลี่ยนแปลงประเภทที่ดินจึงมีแนวโน้มเปลี่ยนจากที่อยู่อาศัยแบบผสมมาเป็นพาณิชยกรรมโดยรอบสถานีเท่านั้น (รูป 4.20)

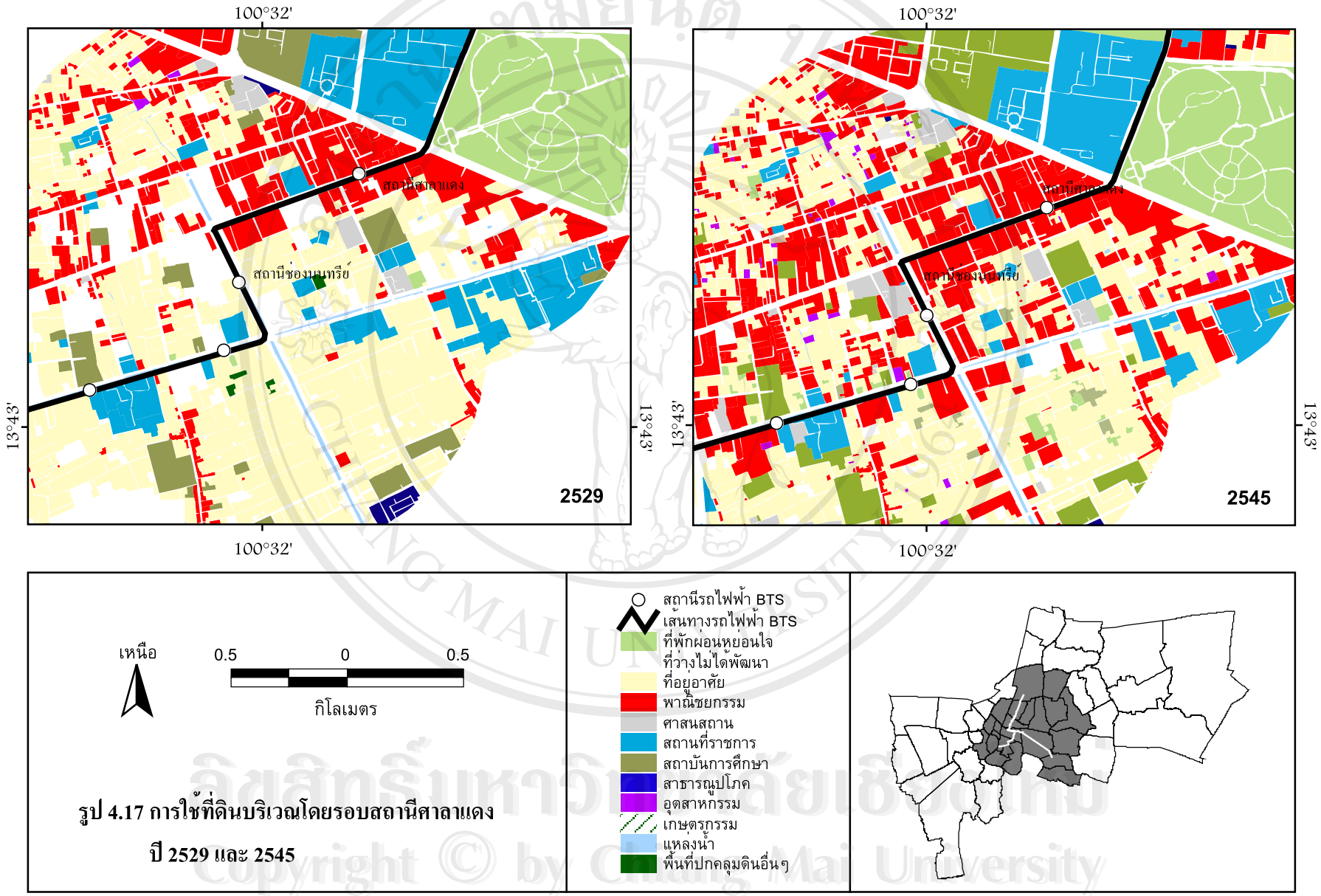
ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved



รูป 4.16 การใช้ที่ดินบริเวณโดยรอบสถานีสะพานตากสิน

ปี 2529 และ2545

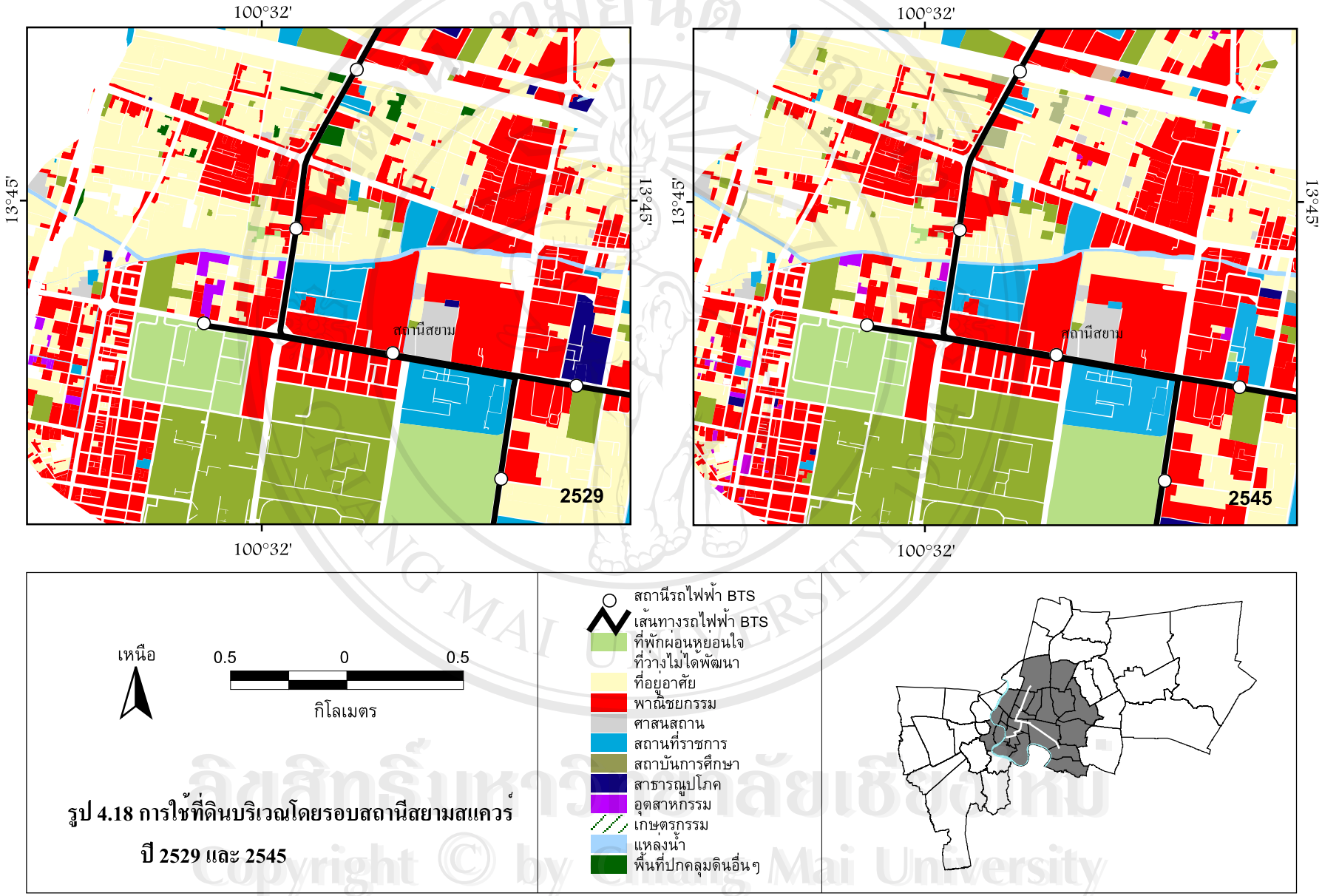
ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved



รูป 4.17 การใช้ที่ดินบริเวณโดยรอบสถานีศาลาแดง

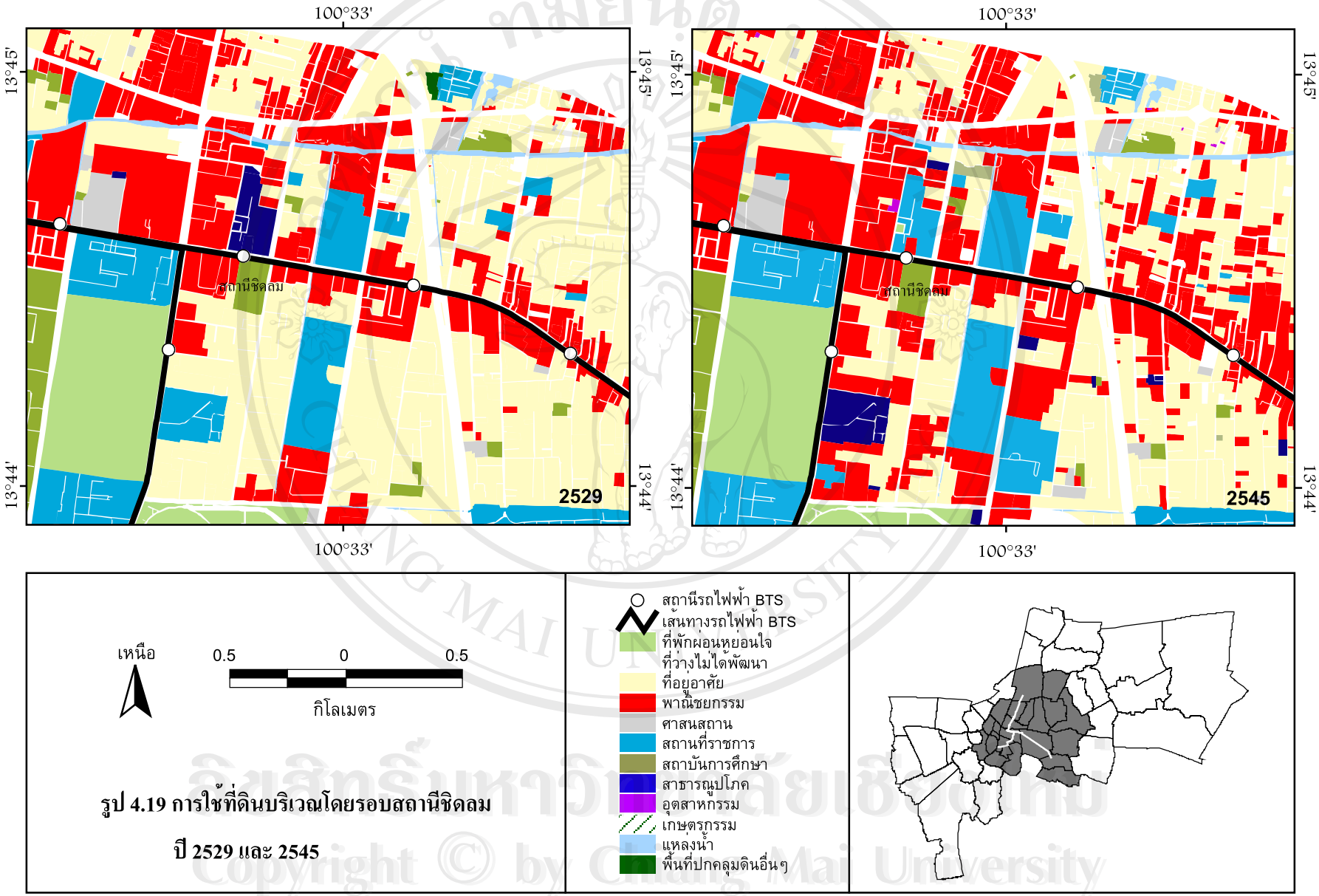
ปี 2529 และ 2545

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved



รูป 4.18 การใช้ที่ดินบริเวณโดยรอบสถานีสยามสแควร์ ปี 2529 และ 2545

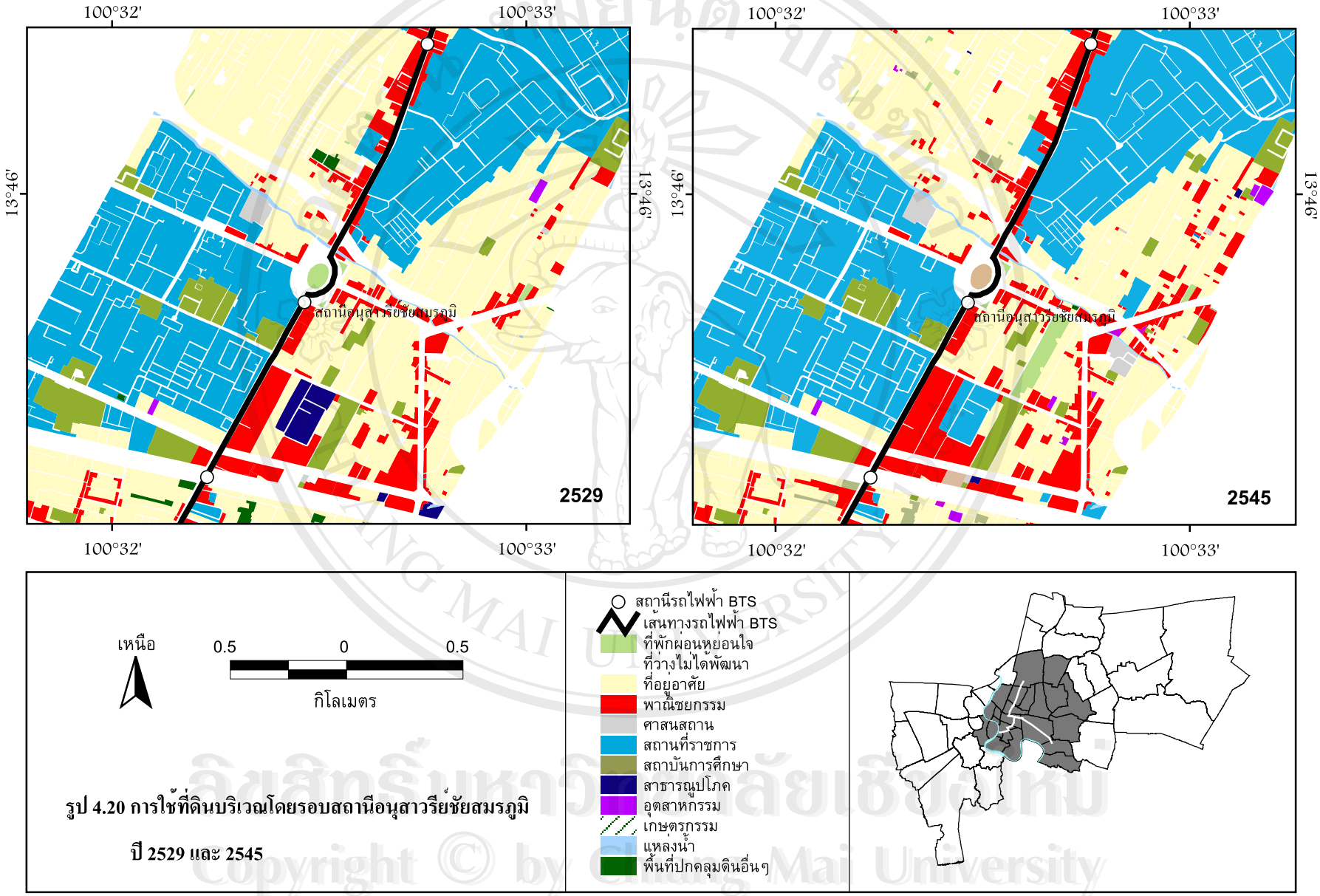
ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved



รูป 4.19 การใช้ที่ดินบริเวณโดยรอบสถานีชิดลม

ปี 2529 และ 2545

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved



รูป 4.20 การใช้ที่ดินบริเวณโดยรอบสถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

ปี 2529 และ 2545

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

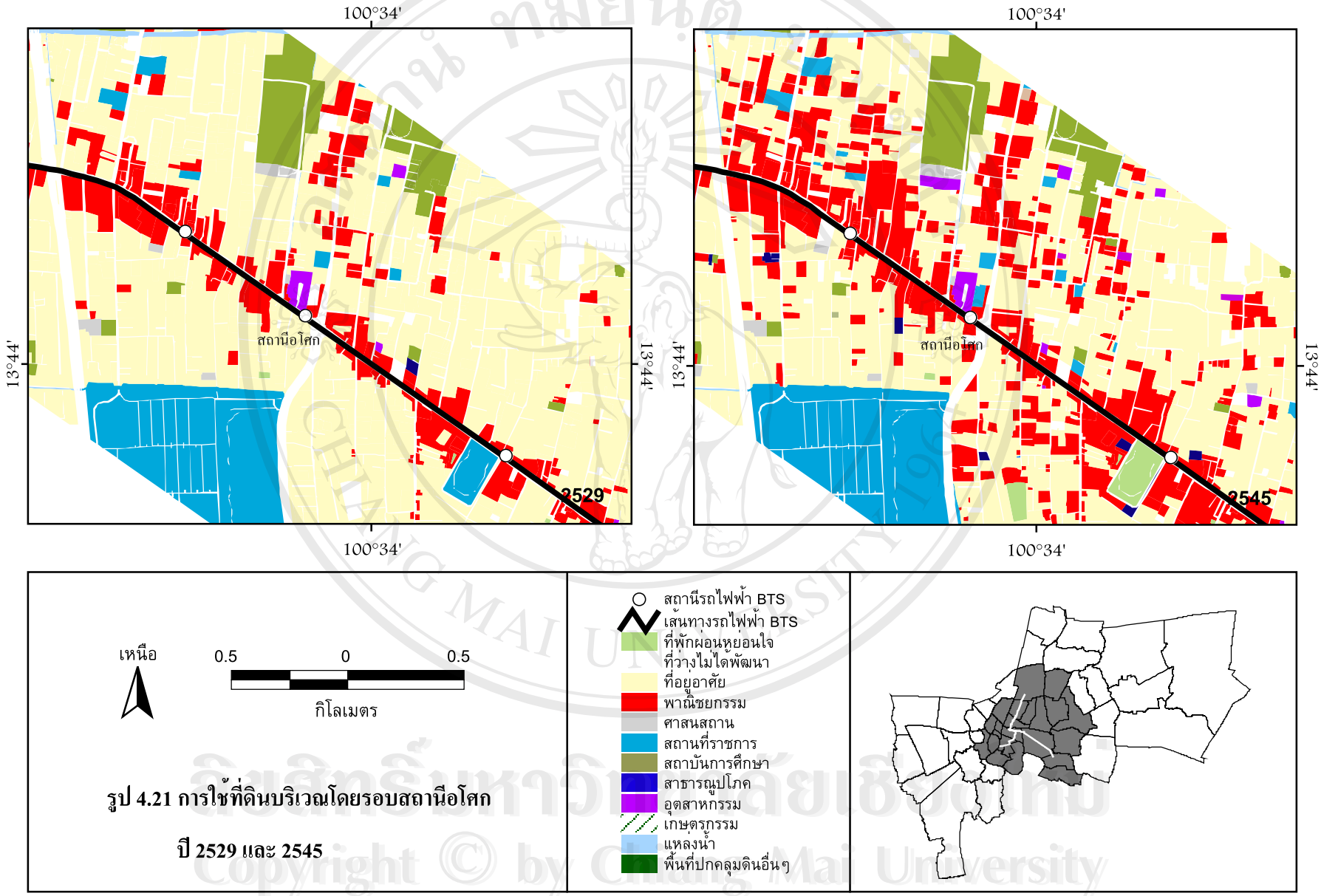
4.2.6 การใช้ที่ดินย่านสถานีสถานีอโศก

สถานีอโศกอยู่ในพื้นที่ย่านปรับเปลี่ยนเขต CBD แห่งที่ 2 ต่อเนื่องมาจากย่านชิดลม อยู่ในเขตเมืองชั้นในโดยบริเวณนี้มีแหล่งดึงดูดกิจกรรมการใช้บริการที่สำคัญคือ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ อาคารสำนักงานตลอดแนวถนนสุขุมวิท 21 (อโศก) คอนโดมิเนียมชั้นดีในย่านสุขุมวิท ซอย 12 สุขุมวิทซอย 15 สุขุมวิทซอย 19 จำนวนกว่า 40 อาคาร มีห้างโรบินสัน ห้างไทม์สแควร์ โดยอาคารส่วนใหญ่ในย่านนี้ล้วนสร้างขึ้นก่อนที่รถไฟฟ้าจะเปิดให้บริการ ปัจจุบันไม่มีการก่อสร้างใดๆ เพิ่มเติมในย่านนี้ แต่พบว่ามีการปรับเปลี่ยนการใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์ขนาดเล็กโดยเฉพาะร้านอาหารขนาดเล็กและขนาดกลางจำนวนมากที่เพิ่มขึ้น แต่ไม่ได้มีผลต่อจำนวนผู้ใช้บริการ ซึ่งโดยรอบสถานีมีปัจจัยที่เสริมให้การจราจรย่านนี้ยังคงแออัดคือ อาคารสูงบนถนนเพชรบุรีตัดใหม่ซึ่งคู่ขนานกับถนนสุขุมวิทจัดให้มีการเดินรถทางเดียวเป็นปัจจัยเกื้อหนุนให้เกิดการเข้าถึงพื้นที่ในบริเวณสถานีอโศก อีกทั้งบริเวณโดยรอบยังเป็นที่อยู่อาศัยของชาวต่างชาติชาวเอเชียทั้งญี่ปุ่น เกาหลี ฮ่องกง และไต้หวัน จำนวนมาก ราคาที่ดินจึงสูง ตัวอย่างเช่นคอนโดมิเนียมห้องสูตรในซอยสุขุมวิท 19 ราคาเฉลี่ยกว่าห้องละ 25 ล้านบาท ราคาที่สูงทำให้อัตราการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินมีน้อย ราคาที่ดินในย่านนี้ราคากว่า 300,000 บาทต่อตารางวา แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในย่านนี้ยังต้องพึ่งพากิจกรรมจากย่านถนนอโศกและย่านถนนเพชรบุรีตัดใหม่อยู่ การมีจุดเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าใต้ดินจะช่วยให้จำนวนผู้ใช้บริการ ณ สถานีเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ยังไม่สามารถทำให้การใช้ที่ดินเปลี่ยนแปลงได้มากนักอันเนื่องมาจากการเดินรถทางเดียวบริเวณนี้จะเป็นอุปสรรคต่อการเข้าถึงที่หลากหลาย (รูป 4.21)

4.2.7 การใช้ที่ดินย่านสถานีพร้อมพงษ์

สถานีพร้อมพงษ์จัดว่าเป็นพื้นที่พิเศษที่มีการจราจรติดขัดตลอดวัน อยู่ในย่านปรับเปลี่ยน ซึ่งมีเพียงอาคารดิเอ็มโพเรียมเพียงอาคารเดียวที่ดึงดูดผู้โดยสารเข้ามายังสถานีนี้ เนื่องจากอาคารดังกล่าวเป็นที่ตั้งของห้างสรรพสินค้าชั้นนำ อีกทั้งเป็นที่ตั้งของสำนักงานบริษัทในกลุ่มธุรกิจสื่อสารมวลชนทั้งอาคาร มีการติดต่อกับผู้คนจำนวนมาก เป็นจุดหมายของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า ถึงแม้ว่าพื้นที่ข้างเคียงจะมีโรงแรมชั้นดี และคอนโดมิเนียมจำนวนมาก แต่ก็เป็นส่วนน้อยที่ใช้บริการรถไฟฟ้า การใช้ที่ดินในย่านนี้ยังคงเป็นที่ตั้งของโรงแรมที่มีชื่อเสียงอันเก่าแก่จำนวนมาก มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์ขนาดกลางตามซอยข้างเคียงโดยรอบแต่ไม่สำคัญไปกว่าการใช้อาคารดิเอ็มโพเรียม ซึ่งสร้างเสร็จพร้อมๆ กับเส้นทางรถไฟฟ้าเมื่อปลายปี 2542 และกลายเป็นจุดหมายหลักของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า ณ สถานีพร้อมพงษ์นี้ ราคาที่ดินบริเวณพร้อมพงษ์เฉลี่ยอยู่ที่ 250,000-300,000 บาทต่อตารางวา เป็นอีกอุปสรรคหนึ่งต่อการลงทุนขนาดเล็ก ดังนั้นพื้นที่นี้จึงยังต้องใช้ระยะเวลาอีกสักระยะหนึ่งจึงจะเกิดการเปลี่ยนแปลงได้ชัด (รูป 4.22)

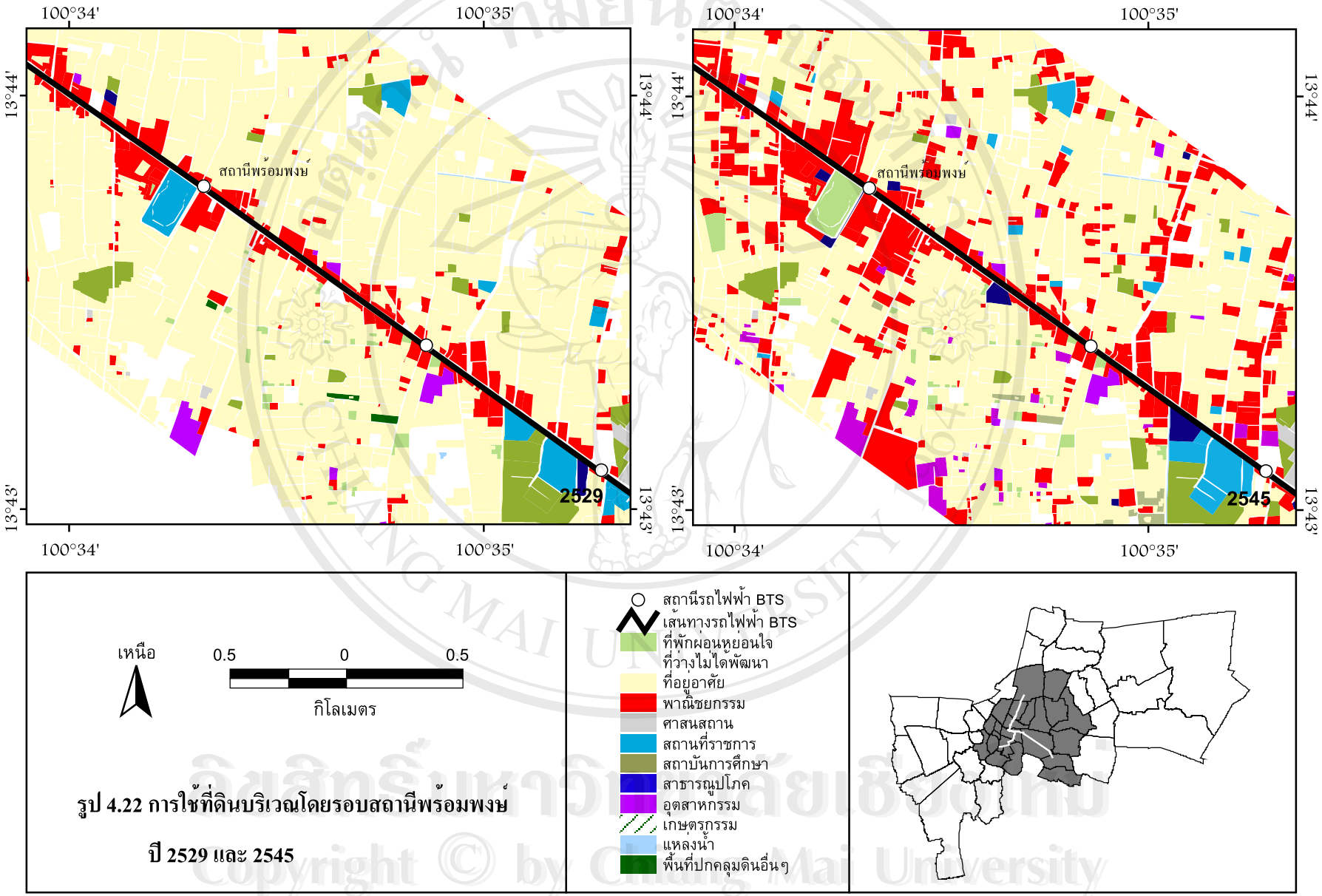
ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved



รูป 4.21 การใช้ที่ดินบริเวณโดยรอบสถานีอโศก

ปี 2529 และ 2545

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved



รูป 4.22 การใช้ที่ดินบริเวณโดยรอบสถานีพร้อมพงษ์

ปี 2529 และ 2545

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

4.2.8 การใช้ที่ดินย่านสถานีสถานีหมอชิต

สถานีหมอชิตเป็นสถานีปลายทาง ที่มีปริมาณการขึ้น-ลง มากอันดับหนึ่งจากทั้งหมด 23 สถานี มีแหล่งดึงดูดการเดินทางที่หลากหลาย โดยพื้นที่เป้าหมายที่สำคัญ อยู่บนแนวถนนลาดพร้าว ถนนพหลโยธิน ห้างเซ็นทรัลลาดพร้าว สวนจตุจักร มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ สนามบินดอนเมือง สะพานใหม่ ถนนรามอินทรา ถนนแจ้งวัฒนะ และสำนักงานตลอดถนนวิภาวดีรังสิต ซึ่งการใช้ที่ดินในแต่ละพื้นที่จำแนกความแตกต่าง ได้ดังนี้

ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย โดดเด่นบริเวณย่านถนนลาดพร้าว ถนนรามอินทรา ถนนแจ้งวัฒนะ สะพานใหม่ และย่านรังสิต-ปทุมธานี การใช้ที่ดินในพื้นที่ดังกล่าวซึ่งเป็นพื้นที่ตาบอด เป็นเขตที่ดินขนาดใหญ่ (Super Block) ที่เข้าถึงได้ยาก เป็นลักษณะของบ้านเดี่ยวและหมู่บ้านจัดสรร ถนนทางเข้าซอยคับแคบ ไม่มีถนนสายหลัก โดยมีตึกแถวเฉพาะส่วนที่ติดถนนใหญ่ซึ่งมีความยาวกว่า 10.5 กิโลเมตร และความลึกแต่ละซอยกว่า 4.8 กิโลเมตร ส่วนใหญ่พัฒนามาจากพื้นที่ว่างเปล่า การสัญจรในย่านนี้จำเป็นต้องพึ่งรถสาธารณะขนาดเล็ก ต้องพึ่งการเดินทางหลายต่อจึงจะเข้าถึงที่อยู่อาศัยได้ ทำให้ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่เลือกใช้รถยนต์ส่วนตัวมากกว่าวิธีเดินทางแบบอื่น การใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัยในย่านนี้มีจำนวนคงที่ แต่แออัดตามมูลค่าราคาที่ดิน โดยเฉพาะย่านหอพักใกล้กับมหาวิทยาลัยต่างๆ ทำให้มีร้านค้า ธนาคารหรือร้านสะดวกซื้อเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก พื้นที่ขนาดใหญ่พื้นที่นี้พึ่งพาการใช้ระบบทางด่วนในการเดินทางมากกว่า แสดงถึงการขยายตัวที่ควรมีระบบขนส่งมวลชนประสิทธิภาพสูงรองรับ เช่นเดียวกับย่านถนนสุขุมวิท และถนนสีลม

ที่ดินเพื่อการพาณิชย์ มีเพียง 2 ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการใช้บริการรถไฟฟ้า คือ ย่านตลาดนัดสวนจตุจักร-ห้างเซ็นทรัลลาดพร้าว และย่านหมอชิต 2 เท่านั้น เนื่องจากสวนจตุจักรเป็นตลาดนัดวันหยุดทำให้ผู้ใช้บริการมากเฉพาะวันเสาร์-อาทิตย์ ส่วนกลุ่มเป้าหมายที่ต้องเดินทางไปต่างจังหวัด เลือกใช้บริการรถไฟฟ้าเพื่อต่อรถไปยังสถานีขนส่งหมอชิต 2 ทำให้การใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับบริการรถไฟฟ้าจึงมีเป้าหมายที่ชัดเจนกว่าที่อื่น ทั้งในมิติด้านเวลาและสถานที่ โดยมีรายละเอียดในย่านหมอชิต

ที่ดินเพื่อการศึกษา มีมหาวิทยาลัยที่ตั้งอยู่ในบริเวณแนวถนนพหลโยธินหลายสถาบัน เช่น มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทร์เกษม มหาวิทยาลัยศรีปทุม มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ (วิทยาเขตบางเขน) มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร ซึ่งทำให้มีแนวโน้มการขยายตัวของหอพักนักศึกษาจำนวนมากตามมา อีกทั้งเป็นแหล่งงาน สถานศึกษา และสถานที่ติดต่อกิจธุระของประชาชนทั่วไป แต่สำหรับการศึกษานี้พบว่าผู้ใช้บริการส่วนมากเป็นนักศึกษามีเป้าหมายอยู่ที่มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ (รูป 4.23)

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

4.2.9 การใช้ที่ดินย่านสถานีอ่อนนุช

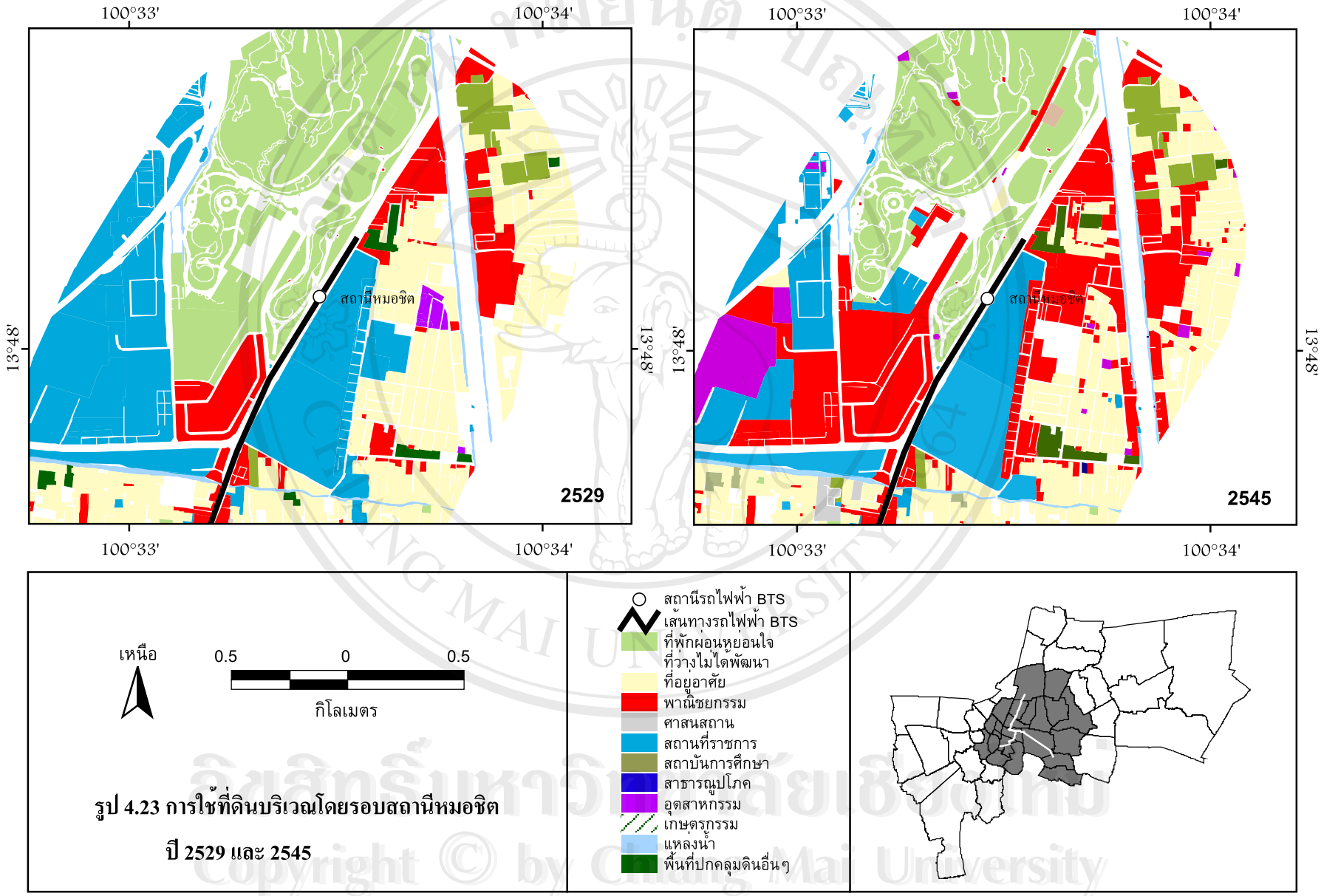
สถานีอ่อนนุชเป็นสถานีปลายทางที่มีความแตกต่างจากสถานีหมอชิตตรงที่เป้าหมายของการเดินทางกระจัดกระจายไปยังย่านที่อยู่อาศัยซอยสุขุมวิท 77 ซอยสุขุมวิท 101 ซอยสุขุมวิท 103 ซึ่งแต่ละซอยมีความยาวมาก เป็นทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยระดับกลาง มีผู้คนอาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก แต่มีรถเมล์ ขสมก.วิ่งอยู่จำนวนน้อย การใช้ที่ดินในรัศมี 500 เมตรเป็นการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยผสมกับร้านค้า ซึ่งสัมพันธ์โดยตรงกับที่อยู่อาศัยที่เรียงตัวขนาบ 2 ฝั่งไปตลอดซอย ถนนซอยมีความยาวกว่าที่ใดในกรุงเทพฯ (โดยเฉพาะซอยอ่อนนุชหรือสุขุมวิท 77 ซึ่งยาวกว่า 16.5 กิโลเมตร) อีกส่วนหนึ่งของจุดหมายปลายทาง ณ สถานีนี้มุ่งไปยังที่อยู่อาศัยในย่านจังหวัดสมุทรปราการ และห้าง เซ็นทรัลบางนา ก็เป็นอีกเป้าหมายหนึ่งที่เป็นแรงดึงดูดในการใช้บริการที่สถานีนี้

พลวัตของการใช้ที่ดินบริเวณตามซอยสุขุมวิทต่างๆ นั้นเป็นที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยโดยเฉพาะ มีการเปลี่ยนแปลงมาตั้งแต่ปี 2515 จนกระทั่งปัจจุบัน ที่ดินว่างเปล่าในย่านนี้ถูกสร้างเป็นหอพัก อพาร์ทเมนต์ และกำลังเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้การลงทุนสร้างร้านสะดวกซื้อขนาดใหญ่ (Hypermarket) เลือกลงทุนใกล้บริเวณสถานีนี้เช่นกัน ตัวอย่างเช่นห้าง Tesco Lotus ที่อยู่ใต้สถานี และห้าง Carrefour ที่อยู่ในซอยสุขุมวิท 77 ห่างจากสถานีเพียง 200 เมตร ตามมาด้วยร้านค้าและธนาคารหรือร้านสะดวกซื้ออีกเป็นจำนวนมาก ซึ่งเป็นตัวบ่งชี้ถึงความต้องการพื้นฐานภายในชุมชน ถึงแม้ว่าราคาที่ดินช่วงต้นซอยสุขุมวิท 101 และสุขุมวิท 103 ราคาตกต่ำลงเนื่องจากมีสภาพเสื่อมโทรม ก่อให้เกิดความแออัดของชุมชนระดับล่าง ฉะนั้นจึงควรมีระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพสูงรองรับเช่นเดียวกับย่านลาดพร้าว แนวโน้มการใช้ที่ดินในย่านนี้ยิ่งใกล้สถานีรถไฟฟ้ายิ่งมีแนวโน้มเปลี่ยนจากที่ว่างเป็นอาคารพาณิชย์ แต่ถ้าห่างตัวสถานีไปไม่เกิน 1 กิโลเมตร และอยู่ห่างจากถนนหลักออกไป มีแนวโน้มการเปลี่ยนพื้นที่ว่างเป็นสำนักงานและหอพักมากขึ้น ส่วนหมู่บ้านจัดสรรที่มีมาก่อนหน้านี้แล้วไม่เกิดการเปลี่ยนแปลงใดๆ (รูป 4.24)

4.3 ความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบการเดินทางกับประเภทการใช้ที่ดิน

จากการศึกษาพบว่า รูปแบบการเดินทางสัมพันธ์กับการใช้ที่ดินขึ้นอยู่กับช่วงเวลาของกิจกรรมภายในเมือง โดยความสัมพันธ์ดังกล่าวก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทั้งรูปแบบการเดินทางของแต่ละวันและการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินด้วย พฤติกรรมหรือรูปแบบการเดินทางที่ได้กล่าวไว้ในบทที่ 2 และ 3 สามารถจำแนกประเภทในการเดินทางตามวัตถุประสงค์อย่างมีนัยสำคัญโดยตรงกับการใช้ที่ดินได้ดังนี้คือ

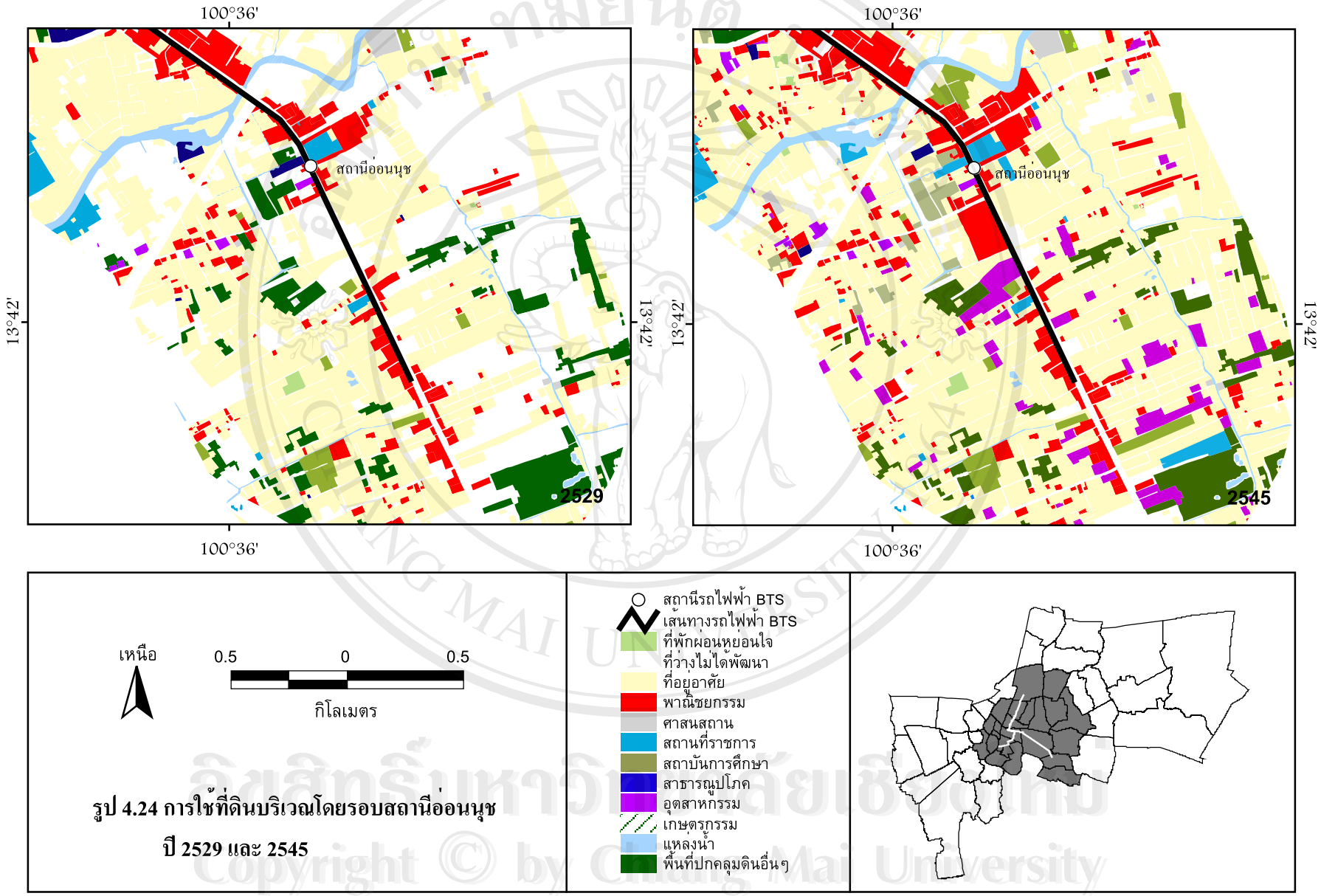
ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved



รูป 4.23 การใช้ที่ดินบริเวณโดยรอบสถานีหมอชิต

ปี 2529 และ 2545

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved



รูป 4.24 การใช้ที่ดินบริเวณโดยรอบสถานีอ่อนนุช ปี 2529 และ 2545

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

1) การเดินทางกลับที่พักอาศัย ได้แก่ ย่านอ่อนนุช หมอชิต สะพานตากสิน
2) การเดินทางเพื่อไปทำงาน ได้แก่ ย่านสีลม ช่องนนทรีย์ สาทร อโศก
3) การเดินทางเพื่อไปเรียน ได้แก่ ย่านสยามสแควร์ อโศก ม.เกษตรศาสตร์
4) การเดินทางเพื่อจับจ่ายใช้สอย ได้แก่ ย่านสยามสแควร์ ชิดลม พร้อมพงษ์ หมอชิต
5) การเดินทางเพื่อติดต่อธุระ ได้แก่ ย่านศาลาแดง อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ พร้อมพงษ์
6) การเดินทางเพื่อเข้าสังคม ได้แก่ ย่านหมอชิต เอกมัย ชิดลม นานา
7) การเดินทางเพื่อนันทนาการ ได้แก่ ย่านสวนลุมพินี สวนจตุจักร

โดยจุดหมายการเดินทางทั้งหมดมีวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกันในแต่ละพื้นที่ อันเนื่องมากจากแต่ละพื้นที่มีความโดดเด่นเกี่ยวกับการใช้ที่ดินเพียงอย่างใดอย่างหนึ่งมากกว่าพื้นที่อื่นๆ เพราะว่าการใช้ที่ดินตลอดเส้นทางรถไฟฟ้ามีรูปแบบการใช้เฉพาะด้านอย่างเด่นชัด ซึ่งเกิดจากความต้องการในการใช้ที่ดิน และเป็นสถานที่อันเป็นที่รู้จักของคนทั้งประเทศ กล่าวคือเกิดการกลายสภาพเป็นเขตเมืองที่ประกอบธุรกิจคล้ายคลึงกัน เอื้อประโยชน์ส่งเสริมกัน มีพื้นที่บริการขนาดใหญ่ มีสถานศึกษาขนาดใหญ่รองรับหรือเป็นที่ตั้งแหล่งงานขนาดใหญ่ของเมือง ทำให้การจราจรในพื้นที่มีความแออัดสูง การเข้าถึงโดยระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าจึงเป็นทางเลือกแรกสำหรับผู้เลือกใช้บริการ และเป็นพื้นที่แรกในการตัดสินใจของนักลงทุนและผู้ประกอบการรายย่อย ซึ่งต่างประเมินแล้วว่าจะมีผู้บริโภคมากพอต่อผลตอบแทนที่จะได้รับในภายหน้า

ความสัมพันธ์ที่ได้จากการสำรวจผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า พบว่าจุดหมายการเดินทางไปยังพื้นที่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญกับการใช้ที่ดินในย่านนั้นๆ ซึ่งที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยมีเนื้อที่มากที่สุด กระจัดกระจายอยู่ทุกทิศทุกทางในเขตกรุงเทพมหานคร โดยพื้นที่แหล่งงานกระจุกตัวอยู่ในย่าน CBD ที่รถไฟฟ้าวิ่งผ่าน มีระบบถนนสายหลักรองรับการจราจรอยู่ไม่กี่สาย ได้แก่

- ถนนพระราม 1 ถนนพระราม 4 - ถนนสีลม ถนนสาทร
- ถนนสุขุมวิท ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ - ถนนพหลโยธิน ถนนพญาไท
- ถนนรัชดาภิเษก ถนนอโศกดินแดง - ถนนลาดพร้าว ถนนรามคำแหง

ถนนเหล่านี้เป็นถนนที่คอยรองรับปริมาณรถยนต์ตั้งแต่ 50,000-120,000 คันต่อวัน มีปริมาณรถยนต์และรถสาธารณะจำนวนมาก ถึงแม้ว่าจะมีรถไฟฟ้าให้บริการด้วยก็ตาม จำนวนรถยนต์ก็ยังไม่ลดลง เนื่องจากพฤติกรรมการขับขี่และปัญหาจากการใช้ที่ดินซึ่งกระจัดกระจาย ความต้องการเข้าถึงพื้นที่มีมาก จึงทำให้ความนิยมใช้รถยนต์ส่วนตัวยังคงขยายตัวต่อไป การลดจำนวนรถยนต์บนท้องถนนเพื่อให้ประชาชนหันมาใช้บริการระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าจึงต้องทำไปควบคู่กับการทำโซนนิ่งการใช้ที่ดิน ซึ่งพื้นที่โซนนิ่งที่เกิดขึ้นเองตามกาลเวลา มาจากการพัฒนาอันยาวนาน เริ่มจากเขต

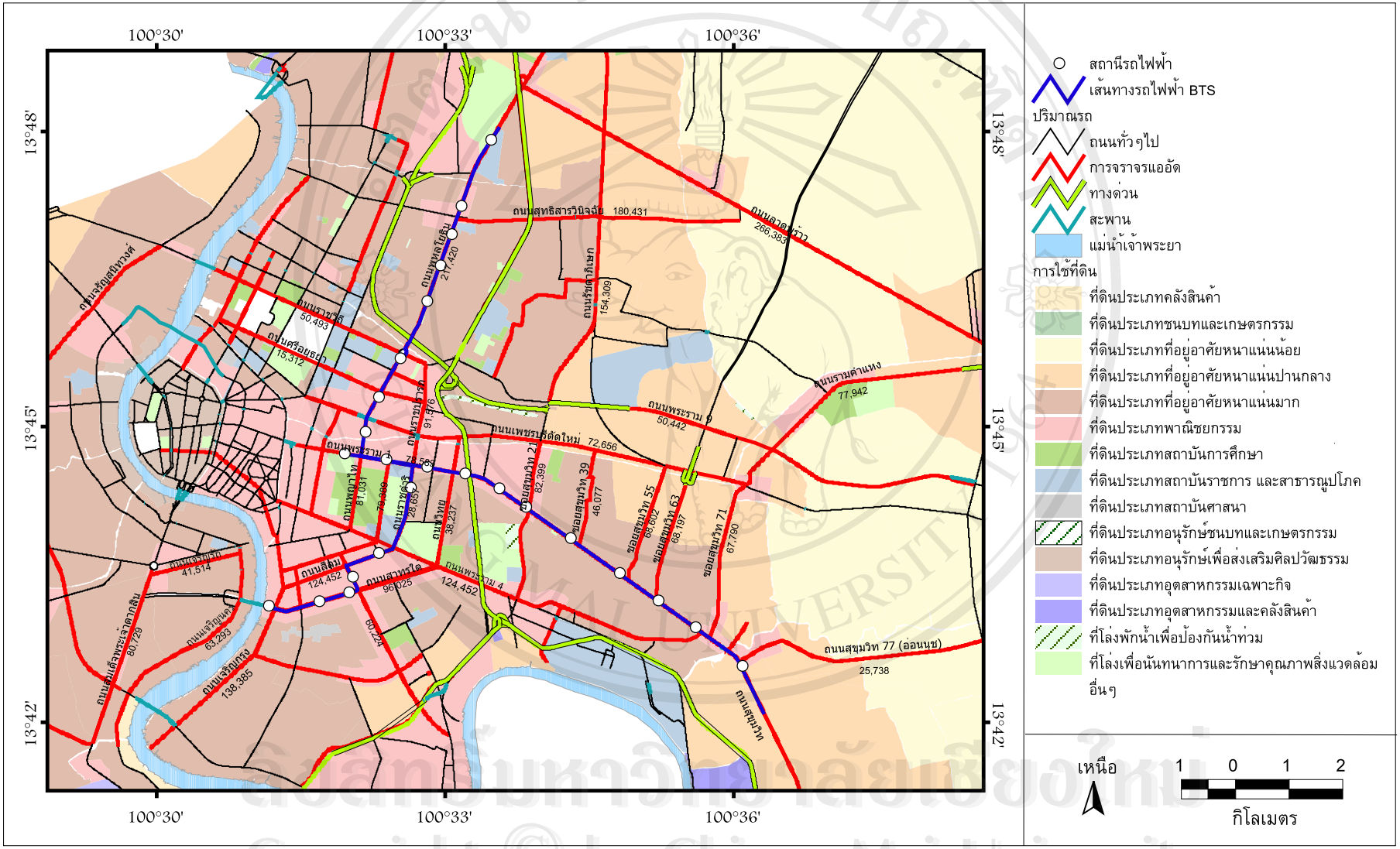
ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

เมืองเก่า การสร้างถนนไม่ได้ถูกวางแผนไว้ว่าเมืองจะมีขนาดใหญ่ดังเช่นปัจจุบัน จึงมักพบกับปัญหาถนนที่แคบเกินไป การจราจรติดขัด เช่นย่านเยาวราช-สำเพ็ง-คลองถม-พาหุรัด-วังบูรพา โดยย่านเยาวราชเป็นแหล่งค้าทอง ย่านสำเพ็งเป็นแหล่งค้าส่งของชำร่วยและเครื่องประดับ ย่านคลองถมเป็นย่านค้าส่งอุปกรณ์ช่างทุกประเภท ย่านพาหุรัดเป็นย่านค้าส่งผ้า ย่านวังบูรพาเป็นย่านค้าส่งเครื่องใช้ไฟฟ้า ทั้งหมดมีความยาวเชื่อมต่อกันจนกลายเป็นเขตการค้าส่งขนาดใหญ่ที่สุดในประเทศ ระบบการจราจรติดขัดมากจนไม่สามารถขยายเส้นทางการจราจรได้ ปัจจุบันถนนทุกสายในย่านนี้ถูกปรับให้เป็นระบบวันเวย์ทั้งหมด ความนิยมในการเข้าสู่พื้นที่ในย่านนี้นิยมเรียกใช้บริการรถแท็กซี่มากที่สุด เนื่องจากเป็นแหล่งช้อปปิ้งซึ่งหาที่จอดรถไม่ได้ การจราจรพลุกพล่าน และบริการขนส่งแออัด แม้ว่าพื้นที่ดังกล่าวจะอยู่นอกเส้นทางรถไฟฟ้าก็ตาม แต่เป็นส่วนสำคัญในการดึงดูดผู้คนที่ต้องการเดินทาง จำเป็นต้องเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าเพื่อความสะดวกในการเข้าถึง

ตัวอย่างดังกล่าวแสดงให้เห็นรูปแบบที่คล้ายกันกับสิ่งที่กำลังเกิดขึ้นในย่าน CBD ที่รถไฟฟ้าวิ่งผ่าน เพราะความเจริญได้ขยายตัวขนาบทั้ง 2 ฝั่ง ตามเส้นทางถนนสายหลักโดยไม่ได้วางแผนรองรับความหนาแน่นที่จะเกิดขึ้นตามมา เมื่อราคาที่ดินในทำเลทองขยับแพงขึ้นเรื่อยๆ การตัดสินใจเวนคืนที่ดินเพื่อขยายช่องทางการจราจรจึงเป็นเรื่องยาก ดังนั้นการสร้างรถไฟฟ้าจึงเหมาะสมที่สุดสำหรับชุมชนที่มีประชากรเข้า - ออกจำนวนมากในแต่ละวัน โดยเฉพาะย่านใจกลางธุรกิจ (CBD) ย่านสีลม - สาทร (CBD แห่งที่ 1) หรือย่านสุขุมวิท - เพชรบุรีตัดใหม่ (CBD แห่งที่ 2) ที่มีคนเข้า - ออกมากกว่า 200,000 เที่ยวต่อวัน ดังรูป 4.25

แนวโน้มการใช้ที่ดินในย่าน CBD ที่มีแต่สำนักงานและศูนย์การค้ากำลังถึงจุดอิ่มตัว ทำให้การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในย่านนี้มีอัตราการเปลี่ยนแปลงน้อย ข้อมูลจากแบบสอบถามพบว่าผู้ที่มีรายได้ค่อนข้างสูงนิยมใช้รถยนต์ส่วนตัวมากกว่าที่จะเลือกใช้ระบบขนส่งมวลชน ผู้ที่ใช้บริการรถไฟฟ้าส่วนมากเป็นกลุ่มพนักงานบริษัทเอกชนระดับกลางและล่าง มีรายได้ไม่เกิน 20,000 บาท มีทางด่วนรองรับการเข้าถึงทำให้การจราจรยังคงติดขัดเช่นเดิม การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเกิดขึ้นในระดับแนวตั้ง (อาคารสูง) หมุนเวียนเปลี่ยนไปตามระยะสัญญาการเช่าพื้นที่อาคารสูง แต่ไม่มีการเปลี่ยนประเภทการใช้งาน กล่าวคือหากเดิมเคยเป็นอาคารสำนักงานก็ยังคงเป็นอาคารสำนักงานเช่นเดิม อัตราค่าเช่าสำนักงานในย่านนี้มีตั้งแต่ 60,000 - 250,000 บาทต่อยูนิตต่อเดือน ซึ่งมีอัตราเช่าที่สูงเกินกว่าจะแปรสภาพเป็นธุรกิจอื่นได้ ดังนั้นการที่มีรถไฟฟ้าให้บริการในพื้นที่ CBD จำเป็นต้องควบคุมปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนตัวด้วย มิเช่นนั้นก็ไม่สามารถบรรเทาปัญหาจราจรและมลพิษได้ อาทิเช่นการคิดค่าบริการที่จอดรถในย่านธุรกิจในอัตราสูงมากๆ และลดหย่อนภาษีรายได้หากเลือกใช้บริการรถไฟฟ้า เป็นต้น

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved



รูป 4.25 ความแออัดบนพื้นที่รอบเส้นทางรถไฟฟ้า

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

ปัจจุบันพบว่าย่านที่มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินมากที่สุด คือย่านปรับเปลี่ยนด้านทิศตะวันออก (ถนนสุขุมวิท) รองลงมาคือด้านทิศเหนือ (ถนนพหลโยธิน) ซึ่งมีร้านค้าขนาดเล็กจำนวนมากตามซอยย่อยต่างๆ เพิ่มขึ้น เนื่องจากราคาที่ดินยังไม่สูงเกินไปสำหรับการลงทุน พื้นที่ตั้งแต่สถานีเพลินจิต - นานา - อโศก - พร้อมพงษ์ - ทองหล่อ และสถานีสนามเป้า-อารีย์-สะพานควาย แม้ว่าปริมาณผู้ใช้บริการต่อวันในพื้นที่นี้ยังมีไม่มากนัก แต่หากเชื่อมเส้นทางระหว่างระบบเส้นทางรถไฟฟ้า BTS เข้ากับระบบรถไฟฟ้าใต้ดินจะทำให้ปริมาณผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้นอย่างแน่นอน โดยเฉพาะผู้ใช้บริการที่สถานีอโศกซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อระบบขนส่ง การสร้างที่จอดรถเสริมบริเวณสถานีในพื้นที่ปรับเปลี่ยนนี้ ดูจะเหมาะสมสำหรับการพัฒนาเมืองต่อไป

ส่วนย่านที่ไม่เกิดการปรับเปลี่ยนการใช้ที่ดิน มีปัจจัยอยู่ 2 สาเหตุ คือย่านสถานที่ราชการ และย่านการค้าชื่อดัง ตัวอย่างสถานที่ราชการที่ไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเช่นสถานีสนามเป้า เป็นที่ตั้งของกองพันทหารม้ารักษาพระองค์และที่ตั้งของโทรทัศน์สีกองทัพบกช่อง 5 ซึ่งจำกัดจำนวนผู้ใช้บริการไว้ด้วยการทำงาน และตั้งอยู่ใกล้กับอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิที่เป็นศูนย์กลางระบบขนส่งสาธารณะ ถึงแม้ว่าจะมีหน่วยงานราชการจำนวนมากตั้งอยู่อยู่ในบริเวณดังกล่าว แต่กลับมีอิทธิพลน้อยกว่าการเป็นศูนย์กลางการสัญจร การใช้ที่ดินสัมพันธ์กับสำนักงานของราชการซึ่งยากต่อการเปลี่ยนแปลงใดๆ ส่วนย่านการค้าชื่อดังอย่างย่านตลาดนัดสวนจตุจักรซึ่งมีชื่อเสียงระดับประเทศ ยากต่อการตัดสินใจเปลี่ยนแปลงการลงทุน หรือย่านห้างสรรพสินค้าบริเวณสถานีชิดลม หรือย่านราชประสงค์เป็นย่านการค้าที่มีชื่อเสียงมายาวนานจนยากต่อการเปลี่ยนแปลง แต่พบว่าห้างสรรพสินค้าในย่านนี้พยายามสร้างทางเชื่อมจากตัวสถานีเข้าสู่พื้นที่ห้าง ซึ่งสามารถกระตุ้นยอดขายและจำนวนผู้มาเดินจับจ่ายซื้อของอย่างเห็นได้ชัด ดังนั้นการใช้ที่ดินทั้ง 2 ลักษณะจึงไม่มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน แต่มีปริมาณผู้ใช้บริการมากขึ้นตามลำดับ

นั่นหมายความว่าพื้นที่ที่มีชื่อเสียงหรือมีความเก่าแก่เป็นที่รู้จักของประชาชน เป็นพื้นที่ซึ่งยากต่อการเปลี่ยนแปลงหรือการขยับขยายใดๆ ตามแนวราบ แต่การเปลี่ยนตามแนวดิ่งไม่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงประเภทการใช้ที่ดินและให้ผลน้อยเมื่อเทียบกับการใช้บริการระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้า ดังนั้นการพัฒนาเมืองแบบคู่ขนานจึงควรที่จะพัฒนาการใช้ที่ดินและการก่อสร้างอาคารในทั้ง 2 ระนาบ หมายความว่าการพัฒนาพื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าควรสร้างอาคารสูงตามแนวดิ่ง ส่วนการพัฒนาตามแนวราบควรพัฒนาไปตามถนนสายรองที่พาดผ่านหรือตัดกับเส้นทางรถไฟฟ้าในรัศมีที่ห่างออกไปเกินกว่าระยะการเดินเท้าของผู้ใช้บริการ (ประมาณ 400 เมตร) เพื่อให้การใช้ที่ดินทั้ง 2 ส่วนช่วยเสริมกันและกัน ซึ่งควรจะพัฒนาพื้นที่ตามแนวราบให้เป็นที่อยู่อาศัยหรือร้านค้าขนาดเล็กแบบผสม ส่วนการพัฒนาอาคารตามแนวดิ่งควรเป็นการพัฒนาสำนักงานหรือห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่รวมถึงอาคารจอดรถตามจุดสำคัญของเมือง

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

4.4 ผลกระทบอันเนื่องมาจากการให้บริการรถไฟฟ้า

เมื่อมีการสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าขึ้น ย่อมเกิดการเปลี่ยนแปลงหรือสร้างผลกระทบทั้งสองด้านควบคู่กันเสมอ แต่ทว่าการพัฒนาหากก่อให้เกิดผลดีมากกว่าผลเสีย ก็จำเป็นต้องสร้างเพื่อประโยชน์ส่วนรวมของสังคมเมือง เมื่อพิจารณาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากข้อมูลทั้งหมดและจากการสอบถาม โดยจำแนกผลกระทบออกเป็น 3 ด้าน คือ ผลกระทบด้านสภาพแวดล้อม ผลกระทบด้านสังคม และผลกระทบด้านเศรษฐกิจ โดยมีข้อเปรียบเทียบ ดังต่อไปนี้

4.4.1 ผลกระทบด้านสภาพแวดล้อม

ความได้เปรียบในเชิงภูมิศาสตร์จากการได้มีโอกาสเลือกเส้นทางก่อนใคร ทำให้มีโอกาสได้ประเมินข้อดี-ข้อเสียด้านสภาพแวดล้อมก่อน รวมถึงความคุ้มค่าและเสียงวิพากษ์วิจารณ์ที่จะตามมา เส้นทางรถไฟฟ้าที่มาจากความร่วมมือของหลายฝ่ายสร้างความได้เปรียบในการออกแบบให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมของเมืองโดยมีโอกาสใช้เทคโนโลยีใหม่เพื่ออวดโฉมให้ชาวเมืองได้รับความภาคภูมิใจในการใช้บริการ แต่ก็ใช่ว่าการสร้างอะไรใหม่ๆ จะมีแต่ข้อดีเสมอไป เพราะความต้องการของประชาชนมีความหลากหลายแตกต่างกัน

ปรากฏการณ์ด้านสภาพแวดล้อมที่เห็นได้ชัดเมื่อรถไฟฟ้าเปิดให้บริการ ทั้งในด้านความสวยงามของเมือง การตกแต่งที่ดูทันสมัยในสิ่งก่อสร้างของระบบรถไฟฟ้าซึ่งรวมถึงร้านค้าบนสถานีที่ช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตและเพิ่มความสุนทรีย์สำหรับการเดินทางให้กับชาวเมืองได้อย่างลงตัว แต่ก็ยังก่อให้เกิดผลเสียบ้างสำหรับสภาพแวดล้อมเกี่ยวกับการใช้ที่ดินที่เคยมีมาแต่เดิม จากการสอบถามผู้ประกอบการร้านค้ารายย่อยที่ตั้งอยู่ใต้สถานี และคนเดินถนนได้ให้เหตุผลแยกออกเป็น 2 กลุ่ม คือ เห็นด้วยและไม่เห็นด้วย โดยสรุปได้ดังตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 ความเห็นเปรียบเทียบข้อดี-ข้อเสียทางด้านสิ่งแวดล้อม

ข้อดี	ข้อเสีย
1. สิ่งก่อสร้างรถไฟฟ้าให้ความสวยงามแก่เมือง	1. ทำให้ถนนดูแคบลง บังวิสัยทัศน์ในการขับขี่
2. ช่วยกำบังร่มเงาให้กับผู้ที่อยู่บนท้องถนน	2. แสงสว่างบนถนนไม่เพียงพอ
3. เป็นปัจจัยกระตุ้นให้มีการปรับปรุงอาคารและป้ายโฆษณาโดยรอบสถานีให้ดูสวยงามขึ้น	3. อากาศถ่ายเทไม่สะดวกเนื่องจากควันดำของรถลอยวนเวียนอยู่บริเวณใต้สถานี
4. ช่วยลดปริมาณรถยนต์บนถนนและลดมลพิษโดยรวมของเมืองในถนนสายสำคัญได้	4. ทำให้ตึกแถวที่อยู่ใต้สถานีรถไฟฟ้าถูกปิดบังทัศนียภาพตามธรรมชาติ
5. ทางเชื่อมลอยฟ้าช่วยให้ถนนดูสะอาดตา เพราะปราศจากหาบเร่แผงลอย	5. อาคารที่อยู่ติดกับเส้นทางรถไฟฟ้า เสียความเป็นส่วนตัวในการใช้ชีวิตนอกอาคารไป
6. ภูมิสถาปัตย์โดยรอบดูดีขึ้น	6. ขวางทิศทางลมในฤดูหนาว

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

4.4.2 ผลกระทบด้านสังคม

ในเชิงสังคม การเกิดขึ้นของรถไฟฟ้า BTS มีผลกระทบต่อชุมชนดั้งเดิมโดยรอบเส้นทางรถไฟฟ้า และทำให้เกิดการจัดการระบบชุมชนและธุรกิจใหม่ด้วย การเดินทางสัญจรจะค่อยๆ ถูกปรับเปลี่ยนไปพร้อมๆ กับการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินทีละเล็กทีละน้อย แต่ไม่ถึงกับเปลี่ยนแปลงทางสังคมได้อย่างปัจจุบันทันด่วนดังที่คาดการณ์ไว้

พฤติกรรมการเดินทางสัญจรเป็นเครื่องบ่งชี้ถึงการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการรับนวัตกรรมใหม่ที่เข้ามาเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตให้กับสังคมเมือง เพิ่มทางเลือกในการใช้บริการรถสาธารณะให้กับชาวกรุงเทพมหานคร การยอมรับนวัตกรรมทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการสัญจรออกเป็น 2 แนวทาง คือเปลี่ยนจากการใช้รถเมล์มาใช้บริการรถไฟฟ้า และการเปลี่ยนจากการใช้รถยนต์ส่วนตัวมาใช้บริการรถไฟฟ้า ซึ่งล้วนช่วยลดภาระจราจรทั้งทางตรงและทางอ้อม ถึงแม้ว่าผู้ที่เคยใช้รถเมล์จะต้องเสียค่าใช้กับค่าบริการรถไฟฟ้าในอัตราที่สูงกว่าแต่ก็ยังสามารถยอมรับได้เพื่อแลกกับการลดระยะเวลาในการเดินทางบนผิวจราจร ซึ่งมีนัยสำคัญกับเพศ และรายได้ของผู้ใช้บริการ โดยข้อมูลจากการแบบสอบถามด้านความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ พบว่าระดับความพึงพอใจอยู่ที่ระดับ 3.54 จากการแบ่งระดับไว้ 5 ระดับ โดยให้เห็นด้านความสะดวกสบาย ความรวดเร็วและความปลอดภัยที่ได้รับ เป็นเหตุผลหลักในการเลือกใช้บริการ ผลคือแนวโน้มการใช้บริการของผู้โดยสารเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี เพื่อเปรียบเทียบข้อดีและข้อเสียทางด้านสังคมโดยสรุปได้ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.3 ความเห็นเปรียบเทียบข้อดี-ข้อเสียทางด้านสังคม

ข้อดี	ข้อเสีย
1. ให้ความรู้สึกปลอดภัยในการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนมากกว่าเดิม 2. ช่วยลดปัญหาความแออัดการจราจรบนถนน รวมถึงลดอุบัติเหตุด้วย 3. ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางอย่างไร้จุดหมายและขาดการวางแผน ลดเวลาการเดินทางในเมือง 4. ช่วยให้การวางแผนการใช้ที่ดินมีระเบียบแบบแผนมากขึ้น สร้างธุรกิจใหม่ที่ให้คุณภาพชีวิตมากขึ้น 5. มีเวลาพักผ่อนในชีวิตประจำวันมากขึ้น 6. ให้ความสะดวกสบายและความทันสมัย 7. ยกระดับคุณภาพชีวิตให้กับชาวเมือง	1. เป็นข้อเสียเปรียบสำหรับผู้ที่ไม่ได้อาศัยหรือทำงานในบริเวณเส้นทางรถไฟฟ้า 2. ผู้ที่มีรายได้น้อยไม่สามารถใช้บริการรถไฟฟ้าได้เป็นประจำ เนื่องจากราคาค่าบริการยังสูงอยู่ 3. ผู้มีรายได้สูงไม่ยอมใช้บริการเนื่องจากไม่สามารถตอบสนองการเดินทางสำหรับครอบครัวได้ 4. เกิดการแบ่งแยกชนชั้นทางสังคมอันเนื่องมาจากการใช้ที่ดินและพฤติกรรมการเดินทาง

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

4.4.3 ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ

ในเชิงเศรษฐศาสตร์ การเปิดให้บริการรถไฟฟ้า BTS จะเสริมศักยภาพให้กับศูนย์กลางทางธุรกิจให้สูงยิ่งขึ้นไปอีก นอกเหนือไปจากความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ที่มีอยู่แล้ว และคงปฏิเสธไม่ได้ว่าเมื่อระบบขนส่งมวลชนมีประสิทธิภาพมากขึ้นจะช่วยให้ภาพรวมทางเศรษฐกิจของกรุงเทพมหานครดีขึ้นด้วย เพราะจำนวนการใช้รถยนต์ที่เผาผลาญพลังงานในแต่ละนาทีมีค่าสำหรับความเสียหายทางเศรษฐกิจของชาติ เพราะประเทศไทยไม่สามารถผลิตน้ำมันได้เอง ยกระดับมูลค่าที่ดินในย่านใจกลางเมืองให้สูงขึ้นด้วย ไม่ว่าจะเป็นที่ดินเพื่อการพาณิชย์หรือที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยก็ตาม ทำให้การใช้ที่ดินมีความเป็นระเบียบมากขึ้น

แต่สำหรับผู้ประกอบการแล้วบอกได้คำเดียวว่าผู้ที่ประกอบธุรกิจอยู่ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้ามีแต่ได้อย่างเดียว ถึงแม้ว่าการให้บริการจะกระจุกตัวเฉพาะบริเวณพื้นที่เส้นทางหลักเท่านั้น ส่วนนอกพื้นที่หลักยังไม่คุ้มค่ากับการลงทุน แต่เมื่อระบบโครงข่ายของเมืองและระบบขนส่งอื่นๆ เชื่อมโยงจนครบวงจรแล้ว ก็จะสามารถทำกำไรให้กับระบบทั้งระบบได้ ดังนั้นการลงทุนในช่วงแรกผู้ที่ได้กำไรเห็นผลทันตาคือกลุ่มที่อยู่ติดกับสถานีรถไฟฟ้า จากนั้นก็จะขยายไปตลอดเส้นทาง และจะขยายออกไปเป็นแนวรัศมีตามแนวถนนสายรองที่ตัดกับเส้นทางรถไฟฟ้า

สำหรับความคุ้มค่าสำหรับประชาชนแล้ว พบว่าการใช้บริการยังไม่ครอบคลุมประชาชนทุกกลุ่มทุกชนชั้นได้ โครงข่ายเส้นทางการให้บริการยังไม่เอื้อต่อการเดินทางไปถึงย่านชานเมืองอย่างทั่วถึง ทำให้ผู้ที่ต้องการเดินทางส่วนใหญ่ต้องอาศัยการเดินทางหลายต่อ ให้ความรู้สึกยากลำบากกว่าการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว ถึงแม้ว่าการจราจรแออัดมากกว่าก็ตาม ทำให้ผู้มีรายได้สูงไม่เลือกใช้บริการรถไฟฟ้า จำเป็นต้องกระตุ้นและชักจูงพฤติกรรมให้เกิดความเคยชิน มีส่วนร่วมกับการใช้ชีวิตในสังคมเมืองใหญ่

ผู้ได้รับประโยชน์กลุ่มแรกคือผู้ที่พักอาศัยอยู่ตลอดแนวเส้นทางรถไฟฟ้า และผู้ที่ทำงานอยู่ตามเส้นทางรถไฟฟ้า ดังนั้นวิธีกระจายบริการให้ขยายไปสู่กลุ่มคนให้มากขึ้นคือบริการเสริมรับ-ส่งผู้ใช้บริการจากบริเวณสถานีไปสู่ย่านที่อยู่อาศัยดังที่ได้ให้บริการรถ Shuttle Bus ซึ่งเป็นรถบริการที่คอยวิ่งวนเป็นวงกลมระหว่างสถานีกับถนนสายสำคัญอื่นๆ

สรุปผลรวมทางเศรษฐกิจ การให้บริการรถไฟฟ้าให้ผลดีโดยรวมทางเศรษฐกิจมากกว่าที่จะให้ผลกำไรกับการประกอบการธุรกิจรถไฟฟ้า แต่ความได้เปรียบของรถไฟฟ้า BTS ในระยะแรกๆ คือการเป็นเจ้าของกิจการเพียงรายเดียว ผูกขาดการให้บริการ โดยมีโอกาสได้เลือกเส้นทางที่มีปริมาณผู้สัญจรสูงสุดในกรุงเทพมหานครได้ก่อน จึงทำให้สามารถประคองตัวอยู่ได้จนถึงทุกวันนี้ ถึงแม้ว่ายังมีปัญหาเกี่ยวกับการชำระหนี้เงินกู้อยู่ก็ตาม โดยคาดว่าธุรกิจจะสามารถทำกำไรได้หลังจากเริ่มต้นปีที่ 8 ของการประกอบการ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 4.4 ความเห็นเปรียบเทียบข้อดี-ข้อเสียทางด้านเศรษฐกิจ

ข้อดี	ข้อเสีย
1. ช่วยชาติประหยัดพลังงาน 2. ช่วยให้เศรษฐกิจมวลรวมดีขึ้น 3. กระตุ้นการค้าปลีกที่อยู่โดยรอบสถานี 4. ยกระดับการพัฒนาสาธารณูปโภคด้านอื่นๆ ให้ประหยัดมากขึ้นกว่าเดิม 5. เกิดความฉับไวในการติดต่อธุรกิจ ทำให้ระบบการทำงานดำเนินไปรวดเร็วขึ้น 6. ยกระดับย่าน CBD ให้ทัดเทียมกับเมืองอื่นๆ ในโลก	1. ต้นทุนการก่อสร้างสูง ให้ผลตอบแทนช้า 2. ราคาที่ดินโดยรอบสถานีแพงขึ้นจากการเก็งกำไร 3. รายจ่ายในการเดินทางสำหรับผู้มีรายได้น้อยเพิ่มขึ้น 4. เกิดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจกับพื้นที่นอกเส้นทางรถไฟฟ้า

4.5 สรุป

การสร้างระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าด้วยวิธีประเมินกิจกรรมการใช้ที่ดินตามเส้นทางก่อให้เกิดการเก็งกำไรราคาที่ดินล่วงหน้าตลอดแนวเส้นทาง สิ่งปลูกสร้างโดยรอบเป็นตัวกำหนดการใช้ที่ดินโดยเน้นการเข้าถึงของประชาชนด้วยการเดินเท้าเป็นสำคัญ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมในแต่ละพื้นที่ โดยที่เขตเมืองชั้นในย่าน CBD ให้ผลตอบแทนชัดเจนในเชิงพาณิชย์กับห้างสรรพสินค้า โรงแรม โรงพยาบาลและสำนักงาน ถัดมาในย่านปรับเปลี่ยน เป็นพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินหลากหลายและมากที่สุด มีการปรับปรุงลงทุนให้ดูทันสมัย โดยมีแนวโน้มพัฒนาเป็นพื้นที่เพื่อการพาณิชย์ระดับกลางอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งเป็นพื้นที่ที่เหมาะสำหรับการสร้างคอนโดมิเนียมหรูใจกลางกรุง โดยการสัญจรสัมพันธ์กับทางด่วนและถนนสายย่อยที่ตัดผ่านเส้นทางรถไฟฟ้า สำหรับย่านที่อยู่อาศัยชานเมือง การเปลี่ยนแปลงบริเวณสถานีรถไฟฟ้าถูกพัฒนาเป็นร้านค้าขนาดเล็ก ส่วนที่ไกลจากสถานีออกไปยังคงสภาพที่อยู่อาศัยแบบหมู่บ้านจัดสรรไว้ เว้นแต่ว่าทิศทางนั้นจะอยู่ใกล้กับมหาวิทยาลัย จึงมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเป็นพื้นที่บริการเพิ่มขึ้น อีกทั้งยังสัมพันธ์โดยตรงกับรูปแบบการเดินทางในช่วงเวลาเร่งด่วนของเมืองอีกด้วย ส่วนในด้านทิศตะวันตก (สถานีสะพานตากสิน) ชัดเจนว่าการใช้ที่ดินตลอดแนวแม่น้ำเจ้าพระยามีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงมากกว่าบริการรถไฟฟ้าโดยภาพรวมแล้วบริการขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าให้ผลดีมวลรวมต่อสภาพแวดล้อม สังคม และเศรษฐกิจ มากกว่าผลเสีย ตั้งแต่เปิดให้บริการเป็นต้นมา ดังนั้นแนวโน้มการพัฒนาตลอดแนวเส้นทางรถไฟฟ้าจะทำให้เกิด CBD ขนาดใหญ่ โดยมีรถไฟฟ้าเป็นศูนย์กลางการเดินทางต่อไป

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved