

บทที่ 5

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจใช้บริการรถไฟฟ้า

หลังจากทำความเข้าใจรูปแบบการเดินทางต่างๆ ไปของชาวกรุงเทพมหานครและรูปแบบการให้บริการรถไฟฟ้าในแต่ละช่วงเวลา แต่ละสถานี รวมถึงอิทธิพลการเปลี่ยนแปลงจากการใช้ที่ดินโดยรอบเส้นทางรถไฟฟ้า ตั้งแต่เริ่มต้นการก่อสร้างจนเปิดให้บริการ ก็ยังไม่สามารถเข้าถึงพฤติกรรมที่มีผลต่อการตัดสินใจในการเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าในการเดินทางแต่ละครั้งได้ กระทั่งนัก การศึกษาในบทนี้จึงพยายามหาจุดเชื่อมโยงปัจจัยที่สัมพันธ์กับชีวิตประจำวันของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า ด้วยวิธีการวัดระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ สาระสำคัญหาอุปสงค์มวลชน นำมาเปรียบเทียบกับรูปแบบการให้บริการและรูปแบบการใช้ที่ดิน โดยมีผลการศึกษาดังต่อไปนี้

5.1 ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการจากแบบสอบถาม

จากข้อมูลความพึงพอใจของผู้โดยสารที่ทางบริษัทขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ทำไว้เมื่อครั้งสิ้นปี 2544 เทียบกับผลการสำรวจเมื่อปี 2543 นั้น ได้ทำการจำแนกเป็นความพึงพอใจด้านความปลอดภัยในการใช้บริการ ความน่าเชื่อถือของการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า สิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานี การบริการของพนักงาน และความเหมาะสมของอัตราค่าโดยสาร ผลการสำรวจแสดงให้เห็นว่าผู้โดยสารมีความพึงพอใจต่อการให้บริการในภาพรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.30 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา โดยเฉพาะความพึงพอใจในด้านความปลอดภัยในการใช้บริการและความน่าเชื่อถือของการเดินทางรถไฟฟ้า โดยแบ่งระดับความพึงพอใจออกเป็น 5 ระดับคะแนน คือ

พึงพอใจมาก	(5 คะแนน)
พึงพอใจ	(4 คะแนน)
เฉยๆ	(3 คะแนน)
ไม่พึงพอใจ	(2 คะแนน)
ไม่พึงพอใจเลย	(1 คะแนน)

การให้ค่าคะแนนถ่วงน้ำหนักตามลำดับจากมากไปน้อย 5 คะแนน-1 คะแนน โดยกำหนดเป้าหมายความพึงพอใจเฉลี่ยในทุกๆ ด้านที่ระดับคะแนนเท่ากับ 3.5 เป็นมาตรฐานการยอมรับนวัตกรรมรถไฟฟ้าของประชาชนที่มาจากความพึงพอใจจากการใช้บริการ ดังตารางที่ 5.1

ตารางที่ 5.1 ระดับความพึงพอใจของผู้โดยสารที่ใช้บริการ ปี 2543-2544

ความพึงพอใจของผู้โดยสาร	2543	2544
- ความปลอดภัย	3.97	4.15
- ความน่าเชื่อถือของการเดินรถไฟฟ้า	3.99	4.05
- สิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานี	3.88	3.90
- การบริการของพนักงาน	3.75	3.91
- ความเหมาะสมของอัตราค่าโดยสาร	3.41	3.58
ความพึงพอใจโดยภาพรวม	3.55	3.88

ที่มา: บริษัท ขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน), 2545.

ดังนั้นจึงได้ใช้กระบวนการวิธีดังกล่าวในการวัดระดับความพึงพอใจในการศึกษาครั้งนี้ด้วย เพื่อให้สะดวกต่อการเปรียบเทียบกับข้อมูลที่เคยเก็บไว้แล้ว และเป็นแม่แบบในการศึกษาเปรียบเทียบในปีต่อไป โดยทำการแจกแจงรายละเอียดด้านต่างๆ จากจำนวนแบบสอบถาม 1,000 ชุด (ปี 2546)

ความพอใจทั่วไปในการใช้บริการรถไฟฟ้าจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 1,000 ชุด พบว่าร้อยละ 65.4 ไม่เคยพบปัญหาความล่าช้าจากการใช้บริการรถไฟฟ้า มีความพอใจ-พอใจมาก ร้อยละ 88.2 แล้วยังพบว่าระดับความพอใจ ยังคงพอใจเหมือนเดิมร้อยละ 52.4 และพอใจมากขึ้นร้อยละ 36.4 เมื่อเทียบความรู้สึกกับการใช้บริการปีที่ผ่านมา ดังตารางที่ 5.2

ตารางที่ 5.2 ความรู้สึกโดยทั่วไปของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าปี 2546 จากแบบสอบถาม

ความล่าช้า	จำนวน	ร้อยละ
เคย	346	34.6
ไม่เคย	654	65.4
ความพึงพอใจ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่ตอบ	15	1.5
ไม่พอใจเลย	1	0.1
ไม่พอใจ	13	1.3
เฉยๆ	89	8.9
พอใจ	764	76.4
พอใจมาก	118	11.8
เปรียบเทียบกับปีก่อน	จำนวน	ร้อยละ
ไม่ตอบ	13	1.3
แย่ลง	38	3.8
เหมือนเดิม	524	52.4
ดีขึ้น	364	36.4
ดีขึ้นมาก	17	1.7
ไม่ทราบ	44	4.4
รวม	1,000	100.0

ที่มา: การสำรวจเดือน พฤศจิกายน - ธันวาคม 2546.

เมื่อพิจารณารายละเอียดจากการสำรวจพบว่า ระดับความพึงพอใจที่เปลี่ยนแปลงไปจากการใช้บริการรถไฟฟ้า BTS ระหว่างปี 2545-2546 โดยยังคงให้น้ำหนักคะแนนเป็น 5 ระดับ โดยเรียงลำดับความพึงพอใจดังนี้คือ 5 คะแนน = พอใจมาก 4 คะแนน = พอใจ 3 คะแนน = เฉยๆ 2 คะแนน = ไม่พอใจ 1 คะแนน = ไม่พอใจเลย 0 = ไม่ตอบ รายละเอียดดังตารางที่ 5.3

เมื่อจำแนกรายละเอียดด้านต่างๆ พบว่าจำนวนความพึงพอใจด้านความปลอดภัยโดยรวม ร้อยละ 24 พอใจมาก ร้อยละ 64.1 พอใจ รวมกันมากถึงร้อยละ 88.1 ที่พึงพอใจในระบบรถไฟฟ้า แสดงให้เห็นว่าการเลือกใช้บริการรถไฟฟ้ามาจากความไว้วางใจในเรื่องความปลอดภัยของระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าเป็นสำคัญ

หากพิจารณาความพึงพอใจโดยรวมต่อความน่าเชื่อถือ พบว่าร้อยละ 19.8 พึงพอใจมาก ร้อยละ 60.6 พอใจ รวมกันได้ร้อยละ 80.4 ที่ยอมรับความน่าเชื่อถือ ไม่ว่าจะเป็นด้านความตรงต่อเวลา ระยะเวลาในการรอ เวลาในการเปิดปิดรถไฟฟ้าในขณะจอด ถึงแม้ว่าด้านความรวดเร็วและชัดเจนในการประกาศแจ้งเหตุบนสถานียังมีข้อบกพร่องบ้าง แต่โดยภาพรวมแสดงให้เห็นว่าผู้ใช้บริการตัดสินใจเลือกใช้บริการเพราะได้รับความชัดเจน สามารถควบคุมเวลาในการเดินทางแต่ละเที่ยวได้เป็นอย่างดี ไม่ทำให้ตนผัดผ่อนหรือไปสาย จึงตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้า

หากพิจารณาคุณภาพและสิ่งอำนวยความสะดวกโดยรวม พบว่าร้อยละ 24.2 พอใจมาก ร้อยละ 62.6 พอใจ รวมร้อยละ 86.8 ที่พอใจกับสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ นั้นแสดงให้เห็นว่าการได้รับความสะดวกสบายทำให้ง่ายต่อการตัดสินใจใช้บริการรถไฟฟ้าเป็นประจำ

เมื่อพิจารณาความพึงพอใจโดยรวมต่อการบริการของพนักงาน พบว่าร้อยละ 15.3 พอใจมาก ร้อยละ 60.6 รวมร้อยละ 75.9 ที่แสดงความพอใจถึงแม้ว่าจะได้รับความพึงพอใจน้อยกว่าด้านอื่นๆ ก็ยังอยู่ในเกณฑ์ความพอใจที่สูงเพียงพอที่ได้รับความไว้วางใจในการรับบริการเช่นเดิม

ด้านความเหมาะสมของราคาค่าโดยสารเมื่อเทียบกับคุณภาพการให้บริการได้รับความพึงพอใจน้อยกว่าบรรทัดฐานด้านอื่นๆ ร้อยละ 10.5 พึงพอใจมาก ร้อยละ 55 พอใจ รวมร้อยละ 65.5 ที่พอใจในเรื่องราคา นั้นหมายความว่าผู้โดยสารยังรู้สึกว่าการโดยสารยังคงแพงอยู่

ข้อมูลตามตารางที่ 5.1 - 5.4 ชี้ให้เห็นว่าระดับความพึงพอใจโดยรวมของผู้ใช้บริการปี 2546 เฉลี่ยคะแนนที่ระดับ 3.95 ลดลงจากปี 2545 ซึ่งอยู่ที่ระดับ 4.05 แต่ดีกว่าปี 2544 ซึ่งอยู่ที่ระดับ 3.88 และดีกว่าปี 2543 ที่ระดับ 3.55 (ซึ่งเป็นปีแรกของการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า) นั้นหมายความว่าระดับความพึงพอใจทั้งในด้านความปลอดภัย ความน่าเชื่อถือของการเดินรถไฟฟ้า คุณภาพและสิ่งอำนวยความสะดวก การบริการ ความเหมาะสมของราคาค่าโดยสาร โดยภาพรวมของผู้ใช้บริการส่วนใหญ่มีความพึงพอใจกับการใช้บริการรถไฟฟ้า แต่มีบางประเด็นที่ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าต้องการเสนอแนะให้ปรับปรุงแก้ไข เพื่อให้มีการบริการที่ดียิ่งขึ้น โดยสรุปประเด็นได้ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 5.3 จำนวนร้อยละของระดับความพึงพอใจจากแบบสอบถามปี 2546

1. ความปลอดภัย	5	4	3	2	1	0
ความปลอดภัยในขบวนรถไฟฟ้า	27.3	62	9	1	0.1	0.6
ความปลอดภัยบนสถานีรถไฟฟ้า	27.3	59	11.9	0.8	0.3	0.7
ประสิทธิภาพของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย	21.3	53.2	22.4	2.2	0.3	0.6
ความรู้ความเข้าใจในการใช้ระบบให้ปลอดภัย	24	56.1	16.7	2.3	0	0.9
ความพึงพอใจโดยรวมต่อระบบความปลอดภัย	24	64.1	10.1	4	1	1.3
2. ความน่าเชื่อถือของการเดินรถไฟฟ้า						
การตรงต่อเวลาของรถไฟฟ้า	26.2	55.8	14.7	2.3	0.2	0.8
ระยะเวลาในการรอรถไฟฟ้า	20.7	55.4	19	3.8	0	1.1
เวลาเปิด-ปิดรถไฟฟ้าขณะจอดในแต่ละสถานี	18.4	52.5	21.1	6.6	0.6	0.8
ความรวดเร็วและชัดเจนในการประกาศแจ้งเหตุบนสถานี	14.7	37.5	39.6	5.5	0.9	1.8
ความพึงพอใจโดยรวมต่อความน่าเชื่อถือ	19.8	60.6	15.6	1.3	0.2	2.5
3. คุณภาพและสิ่งอำนวยความสะดวก						
ความสะดวกในการขึ้น-ลงสถานี การใช้ลิฟท์ บันไดเลื่อนและทางเชื่อม	17.7	43.8	20.7	15.9	1	0.9
ความสะดวกในการซื้อตั๋ว	21.7	48.9	23.5	4.6	0.3	1
ความสะดวกในการซื้อตั๋วจากเครื่องจำหน่ายอัตโนมัติ	24.7	52.1	18.6	2.9	0.2	1.5
ประสิทธิภาพของประตูสแกนบัตรโดยสารอัตโนมัติ	19.8	52.3	19.6	6.6	0.3	1.4
ความสะอาดบนสถานีและภายในขบวนรถไฟฟ้า	38.6	50.4	8.5	0.7	0	1.8
ความชัดเจนของป้ายประกาศ ป้ายบอกทิศทาง และแผนที่บนสถานี	30.9	50.3	15.6	1.9	0.1	1.2
การประชาสัมพันธ์และการแจ้งข่าวสารบนสถานี	22.2	50.7	22.9	2.7	0.2	1.3
บริการพลาสมา TV บนสถานี	31.7	49.6	15.1	2.4	0.1	1.1
ความพึงพอใจโดยรวมต่อคุณภาพและสิ่งอำนวยความสะดวก	24.2	62.6	10.6	1.1	0	1.5
4. การบริการของพนักงาน						
ความสุภาพอ่อนน้อม ให้เกียรติลูกค้า	19.2	60.2	16.8	2.6	0.4	0.8
ความกระตือรือร้นและการดูแลเอาใจใส่ในการให้บริการ	15.9	57.8	22.8	2.2	0.3	1
ความสามารถในการให้ข้อมูลและตอบข้อซักถามของพนักงาน	17.8	51.9	26.3	2.3	0.5	1.2
ความสามารถในการแก้ไขปัญหา	12.7	44.6	38.9	1.9	0.4	1.5
ความชัดเจนในการประกาศภายในขบวนรถไฟฟ้า	15.7	45.9	24.3	11.7	1	1.4
ความพึงพอใจโดยรวมต่อการบริการของพนักงาน	15.3	60.6	21.5	1.2	0.3	1.1
5. ความเหมาะสมของราคาค่าโดยสารเมื่อเทียบกับคุณภาพการให้บริการ	10.5	55	15.6	9	0.9	9

5 = พอใจมาก 4 = พอใจ 3 = เฉยๆ 2 = ไม่พอใจ 1 = ไม่พอใจเลย 0 = ไม่ตอบ

ตารางที่ 5.4 เปรียบเทียบคะแนนความพึงพอใจระหว่างปี 2545 – 2546

1. ความปลอดภัย	2545	2546
• ความปลอดภัยในขบวนรถไฟ • ความปลอดภัยบนสถานีรถไฟ • ประสิทธิภาพของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย • ความรู้ความเข้าใจในการใช้ระบบให้ปลอดภัย	4.30 4.15 4.00 -	4.16 4.13 3.94 4.03
ความพึงพอใจโดยรวมต่อระบบความปลอดภัย	4.18	4.13
2. ความน่าเชื่อถือของการเดินรถไฟ		
• การตรงต่อเวลาของรถไฟ • ระยะเวลาในการรอรถไฟ • เวลาเปิด-ปิดรถไฟขบวนจอดในแต่ละสถานี • ความรวดเร็วและชัดเจนในการประกาศแจ้งเหตุบนสถานี	4.00 3.90 - 3.45	4.06 3.94 3.82 3.61
ความพึงพอใจโดยรวมต่อความน่าเชื่อถือ	3.95	4.01
3. คุณภาพและสิ่งอำนวยความสะดวก		
• ความสะดวกในการขึ้น-ลงสถานี การใช้ลิฟท์ บันไดเลื่อนและทางเชื่อม • ความสะดวกในการซื้อตั๋ว • ความสะดวกในการซื้อตั๋วจากเครื่องจำหน่ายอัตโนมัติ • ประสิทธิภาพของประตูสวิตช์โดยสารอัตโนมัติ • ความสะอาดบนสถานีและภายในขบวนรถไฟ • ความชัดเจนของป้ายประกาศ ป้ายบอกทิศทาง และแผนที่บนสถานี • การประชาสัมพันธ์และการแจ้งข่าวสารบนสถานี • บริการพลาสมา TV บนสถานี	3.72 3.82 4.00 3.79 4.41 3.97 3.77 -	3.62 3.88 4.00 3.86 4.29 4.11 3.93 4.12
ความพึงพอใจโดยรวมต่อคุณภาพและสิ่งอำนวยความสะดวก	3.98	4.12
4. การบริการของพนักงาน		
• ความสุภาพอ่อนน้อม ให้เกียรติลูกค้า • ความกระตือรือร้นและการดูแลเอาใจใส่ในการให้บริการ • ความสามารถในการให้ข้อมูลและตอบข้อซักถามของพนักงาน • ความสามารถในการแก้ไขปัญหา • ความชัดเจนในการประกาศภายในขบวนรถไฟ	- 3.93 - 4.01 3.72	3.96 3.88 3.85 3.68 3.65
ความพึงพอใจโดยรวมต่อการบริการของพนักงาน	3.97	3.90
5. ความเหมาะสมของราคาโดยสารเมื่อเทียบกับคุณภาพการให้บริการ	3.62	3.72
สรุปความพึงพอใจ	4.05	3.95

ที่มา: การสำรวจเดือนพฤศจิกายน 2545 และพฤศจิกายน 2546.

ข้อเสนอปรับปรุงด้านการส่งเสริมการขาย

- 1) ควรลดราคาค่าโดยสาร
- 2) ควรขยายระยะเวลาการใช้ตั๋วเดือน
- 3) จัดโปรโมชั่นใหม่ๆ ให้ลูกค้าประจำ อาทิเช่น นำบัตรโดยสารที่ใช้แล้วมาแลกของรางวัลในการซื้อตั๋วโดยสารครั้งต่อไป หรือการเปลี่ยนหน้าตั๋วโดยสารทุกๆ 2-3 เดือนเพื่อการสะสม
- 4) ควรปรับปรุงตู้จำหน่ายอัตโนมัติให้สามารถใช้กับธนบัตรได้
- 5) ควรมีที่จอดรถส่วนตัวสำหรับลูกค้าที่มาใช้บริการรถไฟฟ้าให้มากขึ้น
- 6) ในอนาคตควรให้มีบัตรโดยสารที่สามารถใช้ร่วมกับรถไฟฟ้าได้ดินได้

ข้อเสนอปรับปรุงด้านการให้บริการของรถไฟฟ้า

- 1) ควรขยายเส้นทางรถไฟฟ้า
- 2) ควรเพิ่มขบวนรถไฟฟ้าในช่วงเวลาเร่งด่วน
- 3) ประตูเปิด-ปิด ในแต่ละสถานีเร็วเกินไป
- 4) การควบคุมช่วงเวลาการเดินทางไม่ควรให้รอนานเกินไป โดยเฉพาะช่วงเวลากลางคืน
- 5) ขยายเวลาการให้บริการรถไฟฟ้าจาก 6.00-24.00 น. ออกไปอีก 2-3 ชั่วโมง
- 6) ปรับปรุงจังหวะเวลาในการวิ่งเข้าสู่สถานีของขบวนรถไฟฟ้าที่สถานีสยาม เนื่องจากไม่พอดีกับขบวนที่วิ่งมา ทำให้ไม่สามารถเปลี่ยนขบวนต่อรถไฟฟ้าได้ทัน
- 7) ให้มี TV หรือเปิดเพลงเบาๆ บนขบวนรถไฟฟ้า
- 8) ตรวจสอบสภาพโครงสร้างระบบรถไฟฟ้าเนื่องจาก เนื่องจากขณะนี้เมื่อรถไฟฟ้าวิ่งมักจะมีเสียงดัง โดยเฉพาะเวลาเข้าโค้ง
- 9) ควรปรับแอร์ในขบวนรถไฟฟ้าให้อุณหภูมิสอดคล้องกับช่วงเวลาและฤดูกาล

ข้อเสนอปรับปรุงด้านสถานีรถไฟฟ้า

- 1) ควรมีบันไดเลื่อนในทุกๆ สถานี
- 2) เปิด-ปิดประตูตรวจบัตรอัตโนมัติเร็วเกินไป
- 3) เพิ่มช่องแลกเหรียญให้มากขึ้น
- 4) น่าจะมีห้องนํ้าบนสถานี
- 5) ป้ายบอกทิศทางหรือป้ายประกาศบนสถานีให้ความหมายไม่ชัดเจน
- 6) ควรเพิ่มที่นั่งรอรถไฟฟ้าบนชั้นชานชลา
- 7) ให้เพิ่มตู้ ATM บนสถานี และควรมีทุกๆ สถานี
- 8) ควรมี TV บนสถานีในทุกๆ สถานี และควรมีสื่อโฆษณามากกว่านี้
- 9) เมื่อประตูสอดบัตรหรือสิ่งอื่นๆ เสีย ควรใช้เวลาแก้ไขให้เร็วกว่านี้

- 10) ร้านค้าบนสถานีมีน้อยเกินไป ควรมีแบบครบวงจร แต่ก็ไม่ควรมีร้านขนมเนื่องจากจะทำให้สถานีสกปรก
- 11) ควรเพิ่มทางเชื่อมเข้าสู่อาคารต่างๆ ให้มากกว่านี้
- 12) ควรปรับลักษณะหลังคาเพราะเห็นว่ากันฝนได้ไม่ดี เมื่อฝนตกจะสาดเข้าสถานีทำให้เปียก และลิ้นจันบางครั้งไม่สามารถเข้ามาใช้บริการรถไฟฟ้าได้

ข้อเสนอปรับปรุงด้านบริการของพนักงาน

- 1) ควรสุภาพอ่อนน้อม ให้เกียรติ ยิ้มแย้ม รวมทั้งเพิ่มความกระตือรือร้นในการให้บริการ
- 2) พนักงานขับรถไฟฟ้าประกาศสถานีไม่ค่อยชัดเจนและบางครั้งบอกสถานีผิด
- 3) การประชาสัมพันธ์และการแจ้งข่าวสารบนสถานีไม่ค่อยชัดเจน บางครั้งเมื่อมีเหตุขัดข้องมีการแจ้งให้ผู้โดยสารช้ามาก
- 4) เพิ่มจำนวนรักษาความปลอดภัยและการตรวจสอบความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น
- 5) ควรมีเจ้าหน้าที่คอยแนะนำสิ่งต่างๆ บริเวณหน้าเครื่องจำหน่ายตั๋วอัตโนมัติ
- 6) ควรมีห้องแจ้งเหตุบนสถานี

ปรับปรุงด้านการบริการเสริม

- 1) ควรเพิ่มจำนวนรถ Shuttle Bus ในแต่ละเส้นทางให้เพียงพอต่อผู้ใช้บริการ และขยายเส้นทางให้บริการเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า
- 2) ควรประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการเดินรถพิเศษกรณี รับ-ส่ง ในงานพิเศษต่างๆ อย่างเช่นงาน Expo, OTOP, Motor Show ทั้งบนสถานีและบนรถ Shuttle Bus

ข้อเสนอแนะของผู้ใช้บริการแสดงให้เห็นว่า ความต้องการของผู้ใช้บริการพอใจกับการใช้บริการรถไฟฟ้า ต้องการความสะดวกสบายสูงสุดสำหรับการเดินทางในชีวิตประจำวัน โดยยังต้องการให้ลดราคาค่าโดยสารสำหรับผู้เดินทางเป็นประจำลงมาอีก นั้นหมายความว่าผู้ที่ใช้บริการส่วนมากพึงพอใจที่จะใช้บริการเป็นประจำอยู่แล้ว ที่เหลือเป็นเพียงนักท่องเที่ยวที่ใช้บริการเพียงครั้งคราว จึงพอสรุปจากการศึกษานี้ได้ว่าระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าเป็นที่ยอมรับของประชาชน และจะได้รับการยอมรับสูงขึ้นจนถึงระดับคงตัวหลังปีที่ 3 ของการเปิดให้บริการ

ดังนั้นหลังเปิดให้บริการได้ประมาณ 4 ปี จึงควรทำการกระตุ้นกิจกรรมการเดินทางหรือรณรงค์ให้ประชาชนเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนให้มากขึ้นจนกว่ายอดรวมการใช้บริการจะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพราะในช่วงปีแรกของการให้บริการเป็นช่วงที่ผู้สัญจรทดลองใช้บริการและค่อยๆ เปลี่ยนพฤติกรรมของตนเมื่อยอมรับนวัตกรรมใหม่และการให้บริการรถไฟฟ้า บางรายย้ายมาเช่าหอพักหรือคอนโดมิเนียมซึ่งอยู่ในบริเวณเส้นทางรถไฟฟ้า ในบางรายอาจเปลี่ยนวิถีชีวิตด้วยการย้ายงานมาอยู่ในบริเวณเส้นทางรถไฟฟ้า (โดยเฉพาะย่านสีลม)

แต่ปรากฏการณ์ดังกล่าวยังไม่ส่งผลมากเท่ากับความรู้สึกสะดวกสบาย ความปลอดภัยที่ได้รับจากการใช้บริการ และการยอมรับวิถีการใช้ชีวิตในเมืองใหญ่ ยอมรับที่จะลดใช้รถยนต์ส่วนตัวในวันทำงาน แต่ด้วยความเคยชินในการดำรงชีวิตที่เป็นอยู่มานานทำให้การเปลี่ยนมาใช้บริการรถไฟฟ้ายังต้องใช้เวลาดำเนินอีก 2-3 ปี แต่กลุ่มที่สามารถชักจูงได้ง่ายกว่าคือกลุ่มนักเรียน-นักศึกษา ซึ่งต้องเดินทางในวันทำงานเช่นกัน และมีทางเลือกน้อยกว่า โอกาสในการยอมรับนวัตกรรมเกิดขึ้นได้ง่ายกว่า ดังนั้นการกระตุ้นให้เกิดการใช้บริการจึงถูกมุ่งเป้าหมายที่กลุ่มเด็กและเยาวชนก่อน เพื่อสร้างกระแสนิยมการใช้บริการรถไฟฟ้าในช่วงเริ่มของการเปิดให้บริการ จากนั้นจึงกระตุ้นโปรโมชันไปที่กลุ่มวัยทำงานอายุไม่เกิน 30 เป็นอันดับรอง

5.2 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเดินทางของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า

จากการศึกษาพบว่าอิทธิพลที่มีผลต่อการเดินทางของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า BTS มีปัจจัยหลากหลายประกอบกัน จำแนกการอธิบายออกได้เป็น 3 ปัจจัย คือ ปัจจัยทางกายภาพ ปัจจัยทางสังคม และปัจจัยทางเศรษฐกิจ ซึ่งล้วนแต่มีอิทธิพลโดยตรงต่อการเลือกเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้า BTS โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

5.2.1 ปัจจัยทางกายภาพ

ความเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจที่มีลักษณะเด่นของเมืองเอกนครอย่างกรุงเทพมหานคร ซึ่งวิวัฒนาการจากพื้นที่ราบขนาดใหญ่ที่ตั้งอยู่ติดกับแม่น้ำเจ้าพระยา ที่มีน้ำมากพอจะหล่อเลี้ยงประชากรกว่าล้านคนได้ และมักอยู่ไม่ห่างจากชายฝั่งทะเลมากนักไป วิวัฒนาการของเมืองสร้างความหนาแน่นให้เกิดขึ้นภายใน โดยลักษณะการใช้ที่ดินแบ่งออกเป็น 2 ระนาบ คือการใช้ที่ดินตามแนวราบ และการใช้ที่ดินตามแนวตั้ง เริ่มต้นขยายตัวไปตามแนวราบ ขยายออกจากศูนย์กลางการค้าของเมืองไปตามแนวถนนสายหลักก่อน เมื่อมีความต้องการเชิงพาณิชย์เกิดขึ้นภายในศูนย์กลางเมือง ประกอบกับเทคโนโลยีทางวิศวกรรมได้พัฒนาสูงขึ้น ความเป็นเมืองจึงเริ่มขยายตัวในระนาบแนวตั้ง เริ่มจากอาคารพาณิชย์ก่อน โดยการขยายตัวทั้ง 2 ระนาบมีความสัมพันธ์กันโดยย่านที่อยู่อาศัยเก่าแก่ของเมืองซึ่งอยู่ไม่ห่างจากแม่น้ำสายหลักก่อน พื้นที่ดังกล่าวมักเป็นพื้นที่แรกที่ได้รับการพัฒนาเป็นอาคารสูงเชิงพาณิชย์ โดยมีแนวถนนสายหลักเป็นเส้นทางของการเจริญเติบโต จากนั้นการขยายตัวตามแนวราบจะขยายตัวอีกครั้งเพื่อรองรับงานในพื้นที่บริเวณศูนย์กลางทางธุรกิจ รูปแบบการพัฒนาทางกายภาพดังกล่าวเริ่มจากขยายตัวจากแนวถนน เมื่อถึงจุดอิ่มตัวจึงถูกปรับเปลี่ยนมาเป็นการขยายตัวตามแนวเส้นทางขนส่งมวลชน และพัฒนามาเป็นการขยายตัวตาม

แนวขนส่งมวลชนรถไฟฟ้า โดยการพัฒนาการใช้ที่ดินหากได้รับการควบคุมที่ดีจะช่วยให้ระบบเศรษฐกิจมวลรวมดีขึ้นตามลำดับ

ดังนั้นพื้นที่ตลอดเส้นทางรถไฟฟ้าในปัจจุบันจึงเป็นพื้นที่ที่ได้เปรียบทั้งในทางเศรษฐกิจและภูมิศาสตร์ เนื่องจากเป็นพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจใจกลางเมือง มีประชาชนเข้า-ออกในพื้นที่มากกว่าวันละล้านเที่ยวต่อวัน ปริมาณการจราจรมีความแออัดสูง เป็นศูนย์กลางการเดินทางภายในที่มีความหนาแน่นสูงสุดและมีธุรกรรมมากที่สุดในกรุงเทพมหานคร เป็นทั้งแหล่งงาน สถานศึกษา และแหล่งช้อปปิ้งที่มีความหลากหลายมากที่สุด อีกทั้งพื้นที่รอบข้างที่วิ่งขนานไปกับเส้นทางรถไฟฟ้าหรือวิ่งตัดผ่านเส้นทางก็มีส่วนช่วยเสริมให้ปริมาณการใช้บริการรถไฟฟ้ามีมากขึ้นได้อย่างต่อเนื่อง อีกทั้งบริการขนส่งสาธารณะอื่นๆ ไม่ว่าจะเป็นรถเมล์ รถแท็กซี่ยังช่วยเสริมให้การเดินทางในบริเวณดังกล่าวป้อนเข้าสู่พื้นที่บริการรถไฟฟ้า พื้นที่การลงทุนห้างสรรพสินค้าดูเหมือนจะเป็นพื้นที่สำคัญที่ดึงดูดจำนวนผู้ใช้บริการมายังพื้นที่ แต่ในความเป็นจริงแล้วกลับเป็นพื้นที่แหล่งงานและสถานศึกษา ของรัฐและเอกชนที่เป็นศูนย์กลางการดึงดูดที่สำคัญ ที่ทำให้การสัญจรมีความหนาแน่นสูง ความได้เปรียบทางพื้นที่ในการเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจ

สรุปว่าพื้นที่ตลอดเส้นทางรถไฟฟ้า คือศูนย์กลางทางธุรกิจและบริการ รวมทั้งหน่วยงานราชการ ห้างสรรพสินค้าและคอนโดมิเนียมราคาแพงอีกด้วย มีอิทธิพลดึงดูดให้เกิดการสัญจรที่มีจำนวนเที่ยวมากกว่าพื้นที่ใดๆ ในกรุงเทพมหานคร การใช้ที่ดินเกิดขึ้นทั้งช่วงเวลากลางวันและช่วงกลางคืน ดังนั้นระบบขนส่งมวลชนทั้งหมดที่ให้บริการในพื้นที่นี้จึงเกิดความคุ้มค่าสูงสุด ทั้งในด้านบริการประชาชน และความคุ้มค่าสำหรับนักลงทุนประเภทบรรจ

5.2.2 ปัจจัยทางสังคม

พฤติกรรมกับวัฒนธรรมการสัญจรในชีวิตประจำวันของกรุงเทพมหานคร เป็นปัจจัยที่คอยกำหนดปริมาณการเดินทางในแต่ละช่วงเวลา ตามลักษณะการใช้ที่ดินในแต่ละพื้นที่ แต่สิ่งที่ขาดต่อการควบคุมคือทัศนคติเกี่ยวกับการดำเนินชีวิตของประชาชนซึ่งใช้ชีวิตอยู่บริเวณใจกลางเมืองคือปัญหาค่านิยมการใช้รถยนต์ส่วนตัว ซึ่งเป็นเครื่องหมายชี้วัดความกินดีอยู่ดี เป็นแรงกระตุ้นอันพึงปรารถนาที่ถูกกระตุ้นมาตั้งแต่สมัย ชาติชาย ชุณหะวัณ ต่อเนื่องมาถึงยุค อานันท์ ปันยารชุน ที่ปรับลดภาษีรถยนต์ลงมาทำให้กำลังซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลเพิ่มขึ้นหลายเท่าตัว เงื่อนไขในการผ่อนรถยนต์ทำได้ง่ายขึ้น ทำให้รถยนต์ส่วนตัวกลายเป็นพาหนะหลักในการเดินทางไปทุกที่ อีกทั้งการพัฒนาาระบบขนส่งมวลชนดำเนินไปอย่างเชื่องช้าไม่ล้ำสมัย ทำให้ประชาชนถูกบังคับให้เลือกใช้รถยนต์ส่วนตัวมากกว่าโดยเฉพาะผู้ที่อาศัยอยู่ในย่านชานเมืองซึ่งการคมนาคมยังไม่ถึง สภาพที่คนกรุงเทพต่างต้องทนรับสภาพ คือปัญหาจราจรที่ติดขัด จนเกิดวิถีชีวิตรูปแบบใหม่ในการ

ดำรงชีวิตบนถนน ไม่ว่าจะเป็นการกิน การนอนบนรถโดยสารทุกประเภท อันเป็นแรงกระตุ้นอันไม่พึงปรารถนาที่เปลี่ยนแปลงไปตามสภาพแวดล้อมรอบบ้าน และรายได้ของสมาชิกในครอบครัว

อิทธิพลที่เกิดจากความเคยชินนี้เองเป็นตัวสร้างปัญหาให้กับการจัดการระบบจราจรทั้งระบบของเมือง รวมถึงพฤติกรรมการขับซึ่รถยนต์ซึ่งคนส่วนใหญ่มุ่งเดินทางตามไปถนนสายหลัก ไม่รู้จักการเลือกใช้ถนนสายรองอื่นๆ ในการเดินทาง หรืออาจเป็นเพราะไม่เชี่ยวชาญเส้นทางจึงเลือกที่เดินทางเฉพาะถนนสายใหญ่และไม่คิดที่เปลี่ยนเส้นทางการเดินทางใดๆ ทั้งสิ้น หากได้เดินทางบนเส้นทางนั้นจนเคยชินแล้ว เว้นแต่ว่าจะมีการย้ายบ้าน หรือย้ายที่ทำงาน จึงค่อยคิดหาเส้นทางใหม่ รวมถึงการเลือกทำงานไกลจากที่อยู่อาศัยมากเกินไป นี่เป็นปัญหาทางสังคมที่ส่งผลมาถึงการใช้บริการรถไฟฟ้าด้วย เพราะคนที่อยู่นอกเส้นทางรถไฟฟ้าก็ไม่มีโอกาสได้ใช้บริการรถไฟฟ้า นอกจากวันหยุดที่ใช้เดินทางเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจภายในเมือง

การปรับทัศนคติจึงเป็นหน้าที่สำคัญของรัฐที่ต้องคอยกระตุ้นอย่างต่อเนื่อง และแบ่งประเภทกลุ่มคนที่ใช้บริการให้ตรงจุด ดังข้อมูลที่ปรากฏในแบบสำรวจ ซึ่งพบว่าผู้ให้บริการส่วนใหญ่ กว่า 2 ใน 3 เป็นผู้หญิง นั่นให้หมายความว่าผู้หญิงให้ความสำคัญในด้านความปลอดภัยและความสะดวกสบายที่ได้รับ หรือหากมองอีกมุมหนึ่งพบว่า แหล่งงานในย่านสีลมและสุขุมวิท ส่วนใหญ่มีแต่พนักงานหญิง เป็นงานประเภทสำนักงาน ส่วนเพศชายส่วนใหญ่มักทำงานที่มีการเดินทางมาก ออกนอกพื้นที่ หรือมองว่าผู้ชายมีหน้าที่ขับรถรับส่งสมาชิกภายในครอบครัว จึงไม่มีโอกาสใช้บริการรถไฟฟ้ามากเท่ากับผู้หญิงเป็นต้น

ปัจจัยเกี่ยวกับอายุของผู้ใช้บริการ ซึ่งกว่า 3 ใน 4 มีอายุระหว่าง 12-30 ปี เป็นช่วงอายุที่ยังไม่มีภาระทางสังคมมากนัก ดำรงชีวิตอย่างอิสระ มีกิจกรรมเข้าสังคมมากและมีรูปแบบการดำรงชีวิตที่ดำเนินชีวิตตามตารางทางสังคม ออกจากบ้านตั้งแต่เช้าและกลับเข้าบ้านในช่วงเวลาเดียวกันทั้งเมือง ในกลุ่มวัยรุ่นยังมีกิจกรรมในการเข้าสังคม การเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวมากกว่ากลุ่มที่ทำงานแล้ว เนื่องจากยังไม่มีหน้าที่ต้องรับผิดชอบมากนักทำให้จำนวนเที่ยวต่อการเดินทางในแต่ละวันมากกว่ากลุ่มอายุอื่นๆ วัฒนธรรมทางสังคมของไทยเอื้อให้การใช้รถยนต์ส่วนตัวเป็นเรื่องของการแสดงฐานะทางสังคม เมื่ออายุมากขึ้นมีรายได้สูงขึ้นก็มีความต้องการใช้รถยนต์มากขึ้น เนื่องจากเป็นสิ่งที่ไม่สามารถมีใช้กันได้ทุกคน รวมถึงความไม่สะดวกสบายในการใช้บริการสาธารณะอื่นๆ อีกด้วย การสัญจรในสภาพอากาศที่ร้อนยิ่งเป็นปัจจัยลบที่ทำให้ผู้คนไม่อยากจะใช้บริการรถบริการสาธารณะอีกทางหนึ่งด้วย

หากพิจารณาตามสถานภาพการแต่งงานยังเห็นได้ชัดว่า ผู้ใช้บริการอยู่ในสถานภาพโสดกว่าร้อยละ 78.7 ของผู้บริการทั้งหมด นั่นแสดงให้เห็นว่าเมื่อแต่งงานแล้ว การดำเนินชีวิตของคนในเมืองหลวงก็จะเปลี่ยนแปลงตามไปด้วย หากพิจารณาประกอบกับประเภทของที่อยู่อาศัย

ชนิดบ้านเดี่ยวที่ส่วนใหญ่อยู่ในย่านชานเมือง ซึ่งรถไฟฟ้าวิ่งไปไม่ถึง พบว่าคู่สมรสมักจะย้ายไปอยู่ในย่านชานเมืองที่มีโครงการหมู่บ้านจัดสรรเปิดรับให้เข้ามาอยู่เป็นจำนวนมาก ดังนั้นพื้นที่ด้านในของเมืองที่มีแต่คอนโดมิเนียม หอพัก จึงมักเป็นที่อยู่อาศัยของหนุ่มสาววัยเรียน วัยทำงาน หรือผู้ที่ยังไม่มีครอบครัว อีกทั้งอยู่ใกล้กับสถานศึกษา สำนักงาน ห้างสรรพสินค้าและสถานบันเทิง ดังนั้นคนกลุ่มนี้จึงเป็นกลุ่มคนที่ใช้บริการรถไฟฟ้าโดยตรง และมีอิทธิพลโดยตรงกับการจำนวนผู้โดยสารที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงเวลา

หากสังเกตจากปริมาณผู้ใช้บริการที่ลดลงในช่วงปิดภาคเรียนระหว่างเดือนมีนาคม-พฤษภาคม และเดือนตุลาคม กิจกรรมในการเดินทางในแต่ละวันลดลง ทำให้จำนวนผู้ใช้บริการลดลงอย่างเห็นได้ชัด อีกทั้งผู้ใช้บริการกลุ่มนักเรียน-นักศึกษาที่มีภูมิลำเนาอยู่ในต่างจังหวัดต่างก็เดินทางกลับบ้าน ผู้ใช้บริการกลุ่มหลักจึงจัดว่าเป็นปัจจัยหลักที่มีอิทธิพลต่อการเดินทางภายในเขตชั้นในของกรุงเทพมหานครอย่างหลีกเลี่ยงเสียมิได้

เมื่อสรุปภาพรวมปัจจัยทางสังคมที่มีอิทธิพลต่อการใช้บริการรถไฟฟ้า BTS แล้ว พบว่าการใช้ชีวิตในย่านใจกลางเมืองสัมพันธ์กับอายุของประชากรโดยตรง นั่นมิใช่หมายความว่ายิ่งอายุมากยังไม่เดินทางเข้ามาในใจกลางเมือง แต่หมายความว่าช่วงวัยรุ่นก่อนการมีครอบครัวมีจำนวนเกี่ยวกับการเดินทางต่อวัน ต่อสัปดาห์ หรือต่อเดือนมากกว่ากลุ่มใดๆ กล่าวคือยังอยู่ในช่วงวัยรุ่นความต้องการเข้าสังคมและร่วมกิจกรรมในบริเวณใจกลางเมืองยังมีมาก ดังนั้นจำนวนเกี่ยวกับการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าจึงมีมากตามกันไปด้วย แต่ปัจจัยทางสังคมไม่ใช่เหตุผลเดียวที่จะนำมาสรุปหาความเป็นไปได้ในการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้า ผู้ศึกษาจำเป็นต้องวิเคราะห์ร่วมกับปัจจัยทางกายภาพ และปัจจัยทางเศรษฐกิจต่อไป

5.2.3 ปัจจัยทางเศรษฐกิจ

ตามสามัญสำนึกปัจจัยทางเศรษฐกิจคือผลกระทบโดยตรงกับการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้า ในการศึกษาจึงต้องทดสอบสมมติฐานนี้ให้ชัดเจนว่าภาวะทางเศรษฐกิจมีผลกระทบเพียงใดกับการใช้บริการรถไฟฟ้า ดังนั้นการพิจารณาระดับรายได้ของผู้ใช้บริการจึงเป็นเหตุผลแรกที่ใช้ในการวิเคราะห์หาแนวโน้มในการตัดสินใจ โดยพิจารณาพร้อมกับระดับอาชีพ ระดับการศึกษา ลักษณะที่อยู่อาศัย และการถือครองยานพาหนะภายในครอบครัว โดยผลสำรวจชี้ชัดว่ากลุ่มนักเรียน-นักศึกษาที่ใช้บริการรถไฟฟ้า ส่วนใหญ่มีรายได้ในช่วง 3,000-10,000 บาทต่อเดือนและพนักงานบริษัทมีรายได้ในช่วง 10,000-20,000 บาทต่อเดือนมากที่สุด ทำให้ทราบว่ากลุ่มผู้ใช้บริการเป็นประจำระดับรายได้ไม่เกิน 20,000 บาทต่อเดือน เป็นนักเรียน-นักศึกษาและพนักงานบริษัทเอกชน เป็นกลุ่มชนชั้นกลางที่เลือกใช้บริการรถไฟฟ้าในชีวิตประจำวันมากที่สุด เมื่อมีฐานะทางการเงินมากขึ้นแนวโน้มการให้บริการก็ยิ่งลดน้อยลง ดังตารางที่ 5.5

หากพิจารณาจากประเภทที่อยู่อาศัยแล้วพบว่าพักอาศัยอยู่บ้านร้อยละ 66.7 อาศัยอยู่บนอาคารสูงหรือที่อยู่อาศัยแบบเช่า ร้อยละ 29.87 โดยลักษณะที่อยู่อาศัยไม่มีความสัมพันธ์กับระดับรายได้ใดๆ ทั้งสิ้น ส่วนการถือครองยานพาหนะของสมาชิกในครอบครัวพบว่ามียอดยนต์ส่วนบุคคลหรือรถจักรยานยนต์รวมร้อยละ 62.88 ไม่มีพาหนะใช้ในครอบครัวร้อยละ 37.12 นั้นหมายความว่าถึงแม้จะมีรถยนต์ส่วนตัวใช้ก็ยังใช้บริการรถไฟฟ้าอยู่ดี ส่วนผู้ไม่มีพาหนะร้อยละ 39.35 มีนัยสำคัญกับลักษณะที่อยู่อาศัยประเภทเช่า แต่ไม่มีอิทธิพลใดเกี่ยวข้องกับการใช้บริการรถไฟฟ้า หมายความว่า การเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าไม่มีนัยสำคัญกับประเภทที่อยู่อาศัยและการถือครองพาหนะส่วนบุคคล ปัจจัยทางเศรษฐกิจโดยอ้อมนั้นไม่สามารถบอกได้ว่าจะมีส่วนเกี่ยวข้องกับการใช้บริการรถไฟฟ้า ดังตารางที่ 5.6

5.3 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้ที่ดินโดยรอบเส้นทางรถไฟฟ้า

ปัจจัยการใช้ที่ดินทั้งหมดมีความสัมพันธ์อย่างเป็นมวลรวมทั้งในลักษณะของกายภาพอาคารสูง ประเภทการใช้ที่ดิน เส้นทางคมนาคม การเข้าถึงพื้นที่ ราคาที่ดิน กิจกรรมในพื้นที่ โดยมีอิทธิพลกับปริมาณผู้ใช้บริการในแต่ละสถานี โดยจำแนกรายละเอียดออกเป็น 3 ประเด็น ดังนี้

5.3.1 ปัจจัยทางกายภาพรอบเส้นทางรถไฟฟ้า

อิทธิพลต่อการใช้ที่ดินโดยรอบเส้นทางรถไฟฟ้าสัมพันธ์โดยตรงกับเส้นทางคมนาคมภายในกรุงเทพมหานคร การเข้าถึงพื้นที่ภายในเมืองเป็นตัวบ่งชี้ถึงกิจกรรมที่เกิดขึ้นในชีวิตประจำวัน โดยมีถนนสายหลัก สายรอง และสายย่อยที่คอยเชื่อมระหว่างกัน รวมทั้งปริมาณการขึ้นลงทางด่วนในย่านนั้นด้วย ซึ่งไม่เพียงพอต่อความต้องการเมื่อเทียบกับปริมาณรถยนต์ (รูป 5.1)

จากการศึกษาทั้งหมดพบว่า พื้นที่แต่ละเขตมีระดับการเข้าถึงที่ลดหลั่นกันตามระดับการใช้ที่ดิน เมื่อจำแนกปัจจัยทางกายภาพที่มีผลต่อการเดินทางสูง พบว่าระบบจราจรที่แออัด จำนวนอาคารสูง หน่วยงานรัฐ โรงภาพยนตร์ ห้างสรรพสินค้า มหาวิทยาลัย และจุดหมายปลายทางของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าคือปัจจัยการใช้ที่ดินที่มีอิทธิพลกับปริมาณการเข้าถึงในแต่ละวัน ซึ่งหากจำแนกตามแบบจำลองการใช้ที่ดินในเมืองแล้ว พบว่าในย่าน CBD ยังคงเป็นย่านที่มีผู้ใช้บริการหนาแน่นมากที่สุด โดยเฉพาะพื้นที่ในเขตบางรัก เขตปทุมวัน เขตปญาไท เขตคลองเตย และเขตวัฒนา ส่วนที่อยู่อาศัยย่านชานเมืองมีรูปแบบการเดินทางที่กระจัดกระจาย เมื่อทำการสังเคราะห์ข้อมูลด้วยระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ตามปัจจัยทั้ง 7 ในข้างต้น จึงพบว่าพื้นที่อันเหมาะสมกับการสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าสายใหม่ๆ ยังคงอยู่ใจกลางเมือง โดยพบว่าโครงการรถไฟฟ้าสายต่างๆ ของรัฐบาล (2546) ได้เลือกสร้างในบริเวณดังกล่าวแล้วเช่นกัน (รูป 5.2)

ตารางที่ 5.5 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพและรายได้ของผู้ใช้บริการ (ร้อยละ)

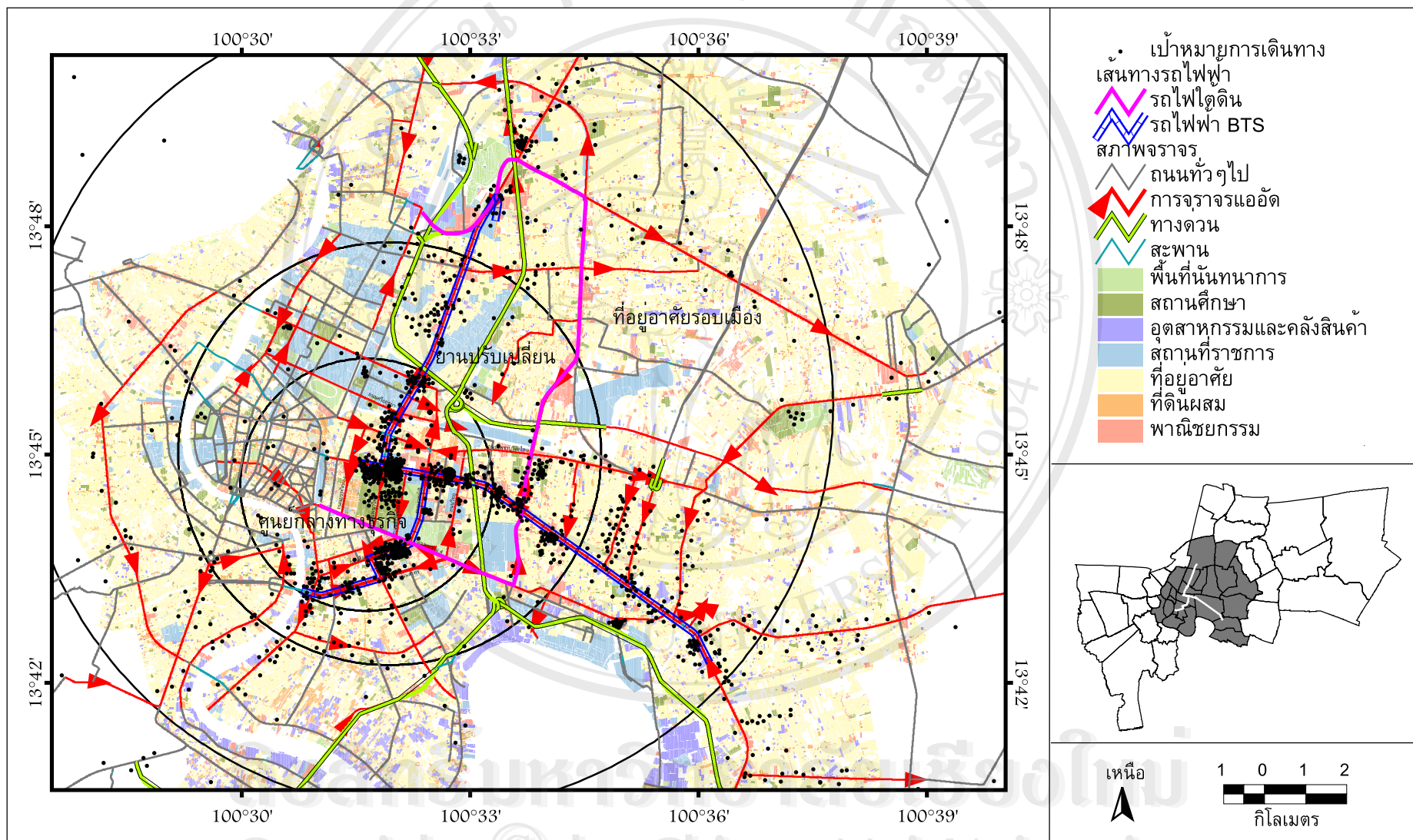
อาชีพ	นักเรียน /	พนักงาน	ข้าราชการ /				รวม
รายได้	นักศึกษา	บริษัท	รัฐวิสาหกิจ	ธุรกิจส่วนตัว	แม่บ้าน	อื่นๆ	
ไม่แน่นอน	0.80	0.10	-	0.10	0.20	0.30	1.50
ต่ำกว่า 3,000	7.30	-	0.20	-	-	0.20	7.70
3,001-5,000	16.80	0.50	0.10	0.10	0.40	1.00	18.90
5,001-10,000	10.80	8.00	1.10	1.10	0.20	1.90	23.10
10,001-20,000	1.30	18.20	1.70	2.40	0.40	2.70	26.70
20,001-30,000	0.60	7.30	1.70	1.30	0.20	0.40	11.50
30,001-40,000	-	2.80	0.20	0.60	0.40	0.70	4.70
40,001-50,000	-	1.30	0.20	0.50	0.20	0.20	2.40
มากกว่า 50,000	-	2.00	0.10	1.10	0.10	0.20	3.50
รวม	37.60	40.20	5.30	7.20	2.10	7.60	100

ที่มา: การสำรวจเดือน พฤศจิกายน - ธันวาคม 2546.

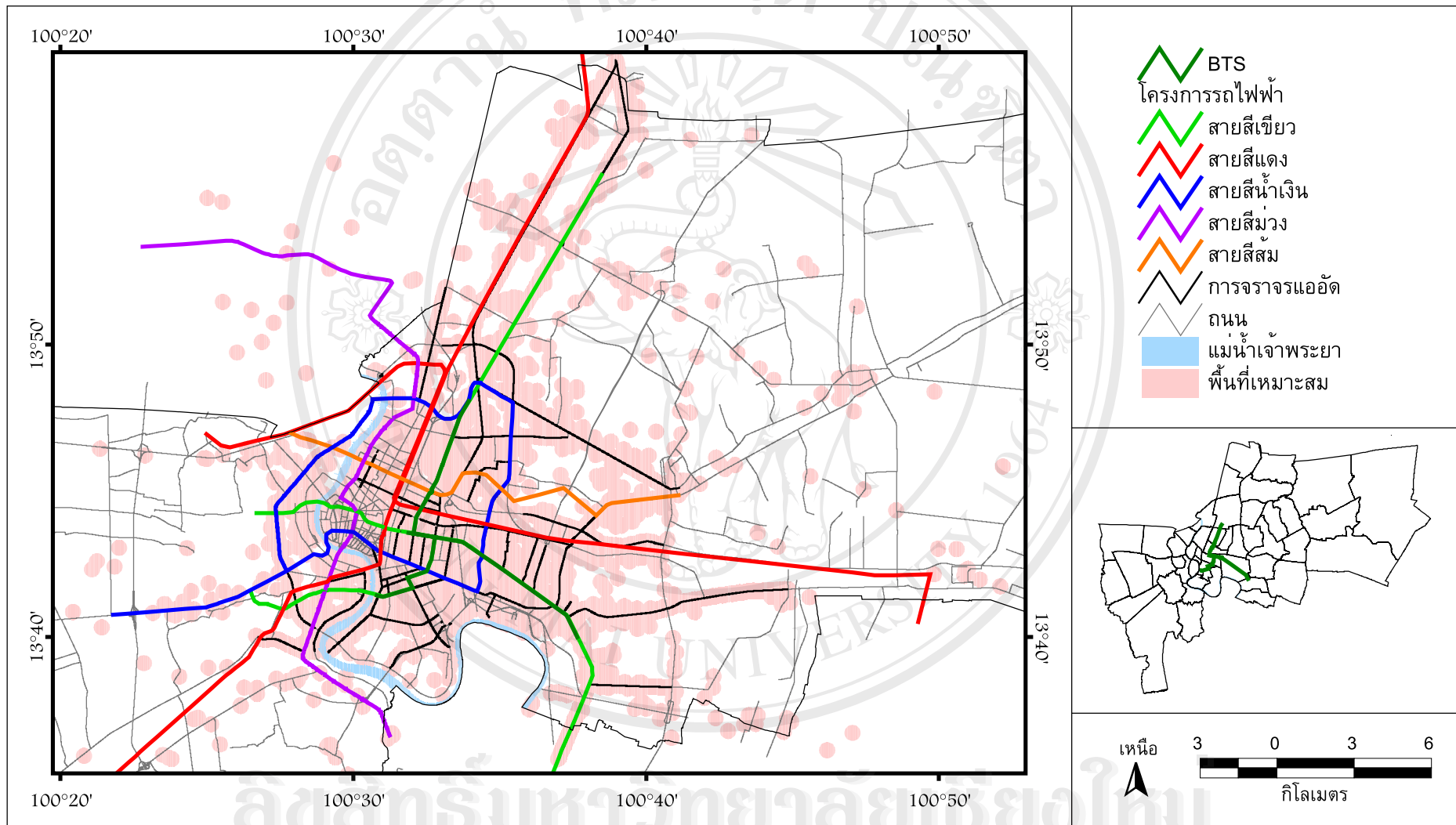
ตารางที่ 5.6 ความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยกับการถือครองพาหนะของผู้ใช้บริการ (ร้อยละ)

		การถือครองยานพาหนะ				
		ไม่มี	รถจักรยานยนต์	รถยนต์	ทั้งสองชนิด	รวม
ลักษณะที่อยู่	บ้าน	17.75	1.84	40.48	6.71	66.77
	บ้านเช่า/หอพัก	8.33	1.08	2.49	0.65	12.55
	คอนโดมิเนียม	4.76	0.87	4.44	0.32	10.39
	อพาร์ทเมนต์	4.87	0.11	1.41	0.54	6.93
	อื่นๆ	1.41	0.43	0.97	0.54	3.35
รวม	(924 คน)	37.12	4.33	49.78	8.77	100

ที่มา: การสำรวจเดือน พฤศจิกายน - ธันวาคม 2546.



รูป 5.1 การใช้ที่ดินกับความต้องการเข้าถึงพื้นที่



รูป 5.2 พื้นที่เหมาะสมกับการสร้างเส้นทางไฟฟ้า

ถึงแม้ว่าลักษณะทางกายภาพของกรุงเทพมหานครมีความซับซ้อนมากก็ตาม แต่พื้นที่หลักซึ่งมีรถไฟฟ้าวิ่งผ่าน เป็นเส้นทางที่มีผู้คนเลือกใช้มากที่สุด ซึ่งไม่สัมพันธ์กับจำนวนและความกว้างของถนน จึงทำให้การจราจรติดขัดตลอดเวลาถึงแม้ว่าจะมีรถไฟฟ้าให้บริการแล้วก็ตาม ดังนั้นการบรรเทาความแออัดบนผิวจราจร คือการเสริมโครงสร้างระบบขนส่งรถไฟฟ้าให้ครอบคลุมทั่วทั้งกรุงเทพมหานคร และปรับระบบจราจรเส้นทางหลักบริเวณใจกลางเมืองให้เป็นระบบวันเวย์ พร้อมสร้างที่จอดรถเพื่อรองรับการขึ้น-ลง บริเวณสถานีที่สำคัญๆ ด้วย การใช้ที่ดินก็จะไม่เกิดการกระจายตัวมากเกินไป ทำให้ผู้คนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนมากขึ้นตามลำดับ

5.3.2 ปัจจัยทางสังคมรอบเส้นทางรถไฟฟ้า

กิจกรรมทางสังคมเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกๆ วัน แต่ปัจจัยที่สัมพันธ์โดยตรงกับการใช้บริการรถไฟฟ้า คือกิจวัตรประจำวันที่มีหลักเกณฑ์ได้ การทำงานหรือการเรียนเป็นภาวะทางสังคมที่คนส่วนใหญ่ต้องปฏิบัติ หากไม่ได้รับความสะดวกสบายทางเลือกอื่นก็จะได้รับการพิจารณาก่อนการเลือกใช้รถไฟฟ้า จากการศึกษาเรื่องความพึงพอใจของผู้ใช้บริการพบว่าทางเลือกใช้บริการมีเป้าหมายเพื่อประกอบธุรกรรมในพื้นที่บนเส้นทางรถไฟฟ้าโดยตรง สามารถเดินทางได้เมื่อลงจากรถไฟฟ้าแล้ว นั่นหมายความว่าหากมีกิจกรรมหรือมีสถานที่ ที่รถไฟฟ้าเดินทางไปถึงได้โดยไม่ต้องต่อรถใดๆ ก็จะถูกตัดสินใจเลือกใช้รถไฟฟ้าก่อนเป็นอันดับแรก หากอยู่นอกเส้นทางจะเลือกใช้รถยนต์ส่วนตัว หรือบริการสาธารณะอื่นๆ ขึ้นอยู่กับฐานะทางเศรษฐกิจของแต่ละคน

นอกจากนั้น วันพิเศษต่างๆ ก็มีอิทธิพลโดยตรงกับการเลือกใช้บริการรถไฟฟ้า อีกทั้งทำให้จำนวนผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้นหรือลดลงกว่าค่าเฉลี่ยทั่วไป ดังตัวอย่างตารางที่ 5.7

ตารางที่ 5.7 วันสำคัญที่มีผลต่อปริมาณการใช้บริการ

จำนวนผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้น	จำนวนผู้ใช้บริการลดลง
วันศุกร์	วันอาทิตย์
วันเด็ก	วันปีใหม่
วันวาเลนไทน์	วันสงกรานต์ (12-15 เมษายน)
วันลอยกระทง	วันอาสาฬหบูชา + วันเข้าพรรษา
วันคริสมาสต์	วันหยุดนักขัตฤกษ์

วันหยุดเหล่านี้ทำให้เกิดกิจกรรมการเข้าสังคมของชาวเมือง ประชาชนเลือกที่จะออกเดินทางหรืออยู่กับบ้าน สิ่งที่ทำให้ผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้นเพราะวันสำคัญเหล่านี้ไม่ใช่วันหยุดงาน ดังนั้นการออกมาร่วมกิจกรรมทางสังคมกับคนใกล้ชิดจึงเพิ่มขึ้นในพื้นที่ศูนย์รวมห้างสรรพสินค้า

ของเมือง ซึ่งโดยส่วนใหญ่ตั้งอยู่บนเส้นทางรถไฟฟ้าที่สามารถอำนวยความสะดวกในการเดินทางไปยังห้างสรรพสินค้าที่มีความหลากหลายมากที่สุด และจากข้อมูลทางสถิติพบว่า วันวาเลนไทน์เป็นวันที่มีผู้ใช้บริการมากที่สุดของทุกปี รองมาคือวันลอยกระทง นั้นหมายถึงกิจกรรมการเดินเที่ยวของหนุ่มสาว ด้วยการเลือกใช้บริการพื้นที่ และบริการรถไฟฟ้า

ส่วนวันที่มีผู้ใช้บริการลดลง เนื่องจากเป็นวันหยุดที่มีช่วงระยะเวลาพอที่จะสามารถเดินทางไปท่องเที่ยวในต่างจังหวัดมากกว่าที่จะอยู่เที่ยวในกรุงเทพมหานคร จากสถิติพบว่าช่วงวันสงกรานต์ ระหว่างวันที่ 12- 15 เมษายน มีผู้ใช้บริการต่ำที่สุดของทุกปี รองลงมาคือวันปีใหม่

ดังนั้นปัจจัยทางสังคมซึ่งเกี่ยวข้องกับการใช้บริการรถไฟฟ้าคือความต้องการหลักในการเข้าสังคมกับคนใกล้ชิดของตนเอง การเดินทางในวันทำงานเป็นหน้าที่ที่ทุกคนต้องรับผิดชอบ และต้องเดินทางให้เกิดความรวดเร็วสูงสุดเพื่อมีเวลาให้กับครอบครัวและเพื่อน

สรุปได้ว่ากิจกรรมทางสังคมมีอิทธิพลต่อการใช้บริการรถไฟฟ้า เป็นตัวกระตุ้นการใช้พื้นที่ให้เกิดการเข้าถึง โดยประชาชนจะคำนึงถึงความสะดวกสบายและความหลากหลายของสถานที่จับจ่ายมากกว่าจะสนใจระยะทางที่ใช้ในการเดินทาง แนวโน้มการใช้ที่ดินจึงควรเน้นที่ความสะดวกในการเข้าถึง การสร้างทางเชื่อมจากสถานีรถไฟฟ้าเข้าสู่ห้างสรรพสินค้าโดยตรงจะเพิ่มขึ้นเพื่อผลประโยชน์ทั้งสองฝ่าย การจัดกิจกรรมบนสถานีรถไฟฟ้าก็จะมีมากขึ้นตามมาด้วย

5.3.3 ปัจจัยทางเศรษฐกิจรอบเส้นทางรถไฟฟ้า

ปัจจัยทางเศรษฐกิจที่เอื้อต่อการใช้ที่ดินโดยรอบเส้นทางรถไฟฟ้า มาจากความสัมพันธ์ระหว่างเศรษฐกิจมวลรวมในพื้นที่ใกล้เคียงกับพื้นที่บริเวณสถานี ซึ่งมักถูกควบคุมจากราคาที่ดินอีกชั้นหนึ่ง รวมถึงความนิยมและความเก่าแก่บนพื้นที่นั้นด้วย ที่เสริมสร้างให้เกิดภาพลักษณ์และปริมาณการเข้าถึงพื้นที่ส่งผลให้ระบบเศรษฐกิจในพื้นที่ขยายตัวต่อไป จากการศึกษาพบว่าระดับของการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในแต่ละย่านมีรูปแบบที่แตกต่างกัน

ก) การเปลี่ยนแปลงในย่านธุรกิจใจกลางเมือง (CBD)

โดยกำหนดให้ย่านสยามสแควร์เป็นศูนย์กลางของเขตธุรกิจใจกลางเมือง สังเกตว่าภาพรวมได้ว่าที่ดินบริเวณดังกล่าวมีอัตราการเปลี่ยนแปลงน้อยมาก ถึงแม้ว่ารถไฟฟ้าจะเปิดให้บริการแล้วมากกว่า 5 ปีแล้ว เป็นเพราะว่าราคาที่ดินในย่านนี้เติบโตถึงขั้นสูงสุดไปแล้ว ทำให้ผลคุ้มค่าสำหรับการลงทุนสิ่งใหม่ๆ ในย่านนี้ไม่มีความจำเป็น แต่เป็นผลดีสำหรับห้างสรรพสินค้าที่ตั้งอยู่ในบริเวณดังกล่าวเสียมากกว่าที่ทำให้ผลกำไรมวลรวมดีขึ้น โดยเฉพาะการสร้างทางเชื่อมจากสถานีรถไฟฟ้าเข้าสู่ตัวอาคารซึ่งมีส่วนช่วยให้ยอดขายดีขึ้น ส่วนอาคารพาณิชย์ยังคงรักษาสภาพเดิมๆ ไว้ ดังนั้นหากจะคาดการณ์การเปลี่ยนในย่านนี้ก็พอสรุปได้ว่าอาคารใหม่ๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตล้วนแต่เป็นอาคารขนาดใหญ่หรือเป็นการลงทุนระดับมหภาคเสียเป็นส่วนใหญ่เท่านั้น แต่ถ้า

หากพิจารณาร่วมกับระบบจราจรในย่าน CBD นี้แล้ว นับว่าเป็นประโยชน์นอกนัยน์ค้ในทางเศรษฐกิจเป็นอย่างยิ่ง ที่ช่วยให้ปริมาณการจราจรตลอดเส้นทางลดลง ลดอุบัติเหตุ ลดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน ลดรายจ่ายในการเดินทาง ช่วยให้ผู้ที่เดินทางเป็นประจำด้วยรถไฟฟ้ามีเงินออมเพิ่มขึ้นทีละน้อย ช่วยให้ภาพรวมทางเศรษฐกิจดีขึ้น

ข) การเปลี่ยนแปลงในย่านปรับเปลี่ยน

ยังคงมีอาคารสูงและร้านค้าขนาดเล็กจำนวนมาก เป็นพื้นที่ที่มีอัตราการเปลี่ยนแปลงมากที่สุด ยิ่งถ้าอยู่ใกล้เส้นทางรถไฟฟ้ายิ่งพบว่าราคาที่ดินมีอัตราแพงขึ้นแบบก้าวกระโดด การลงทุนในย่านนี้เป็นที่น่าสนใจของนักลงทุนทั้งหลาย เพราะว่า การพัฒนาในย่านนี้ยังมีพื้นที่เหลือพอให้สร้างหรือปรับปรุงการใช้ที่ดินมากที่สุด โดยแบ่งย่านการปรับเปลี่ยนออกเป็น 3 ทิศทาง คือ ทิศเหนือ ทิศตะวันออกเฉียงใต้ และทิศตะวันตกเฉียงใต้ โดยมองว่าพื้นที่บริเวณสยามสแควร์เป็นศูนย์กลางความเจริญที่แผ่อิทธิพลให้เกิดการปรับเปลี่ยนที่ดิน

- **ด้านทิศเหนือ** ตั้งแต่สถานีราชเทวีไปจนถึงสถานีสนามเป้าซึ่งอยู่ติดกับเขต CBD ไม่มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเกิดขึ้นเนื่องมาจากพื้นที่โดยรอบล้วนเป็นสถานที่ราชการแทบทั้งสิ้น ทำให้การพัฒนาใดๆ ไม่สามารถทำได้ ถึงแม้ว่าจะอยู่ใจกลางเมืองก็ตาม แต่กลับพบว่าย่านซอยอารีย์ตั้งแต่บริเวณสถานีสนามเป้าไปจนถึงสถานีสะพานควายเปลี่ยนแปลงเป็นพาณิชยกรรมขนาดใหญ่ เช่น ห้างบิ๊กซีสาขาอารีย์ที่เพิ่งเปิดใช้ จากเดิมที่เคยเป็นตึกแถวสภาพทรุดโทรม ถูกพัฒนาเป็น Hypermarket ส่วนบริเวณที่ห่างจากแนวเส้นทางรถไฟฟ้าไปไม่เกิน 1 กิโลเมตรพบว่าการก่อสร้างหอพักขนาดกลาง 6-12 ชั้นจำนวนมากในย่านซอยอารีย์ และย่านซอยประดิพัทธ์ ซึ่งเป็นผลพวงมาจากการขยายตัวในธุรกิจการธนาคาร และธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ในช่วงเวลาที่ผ่านมา (ปี 2544-2546) นั้นแสดงว่าพื้นที่ในด้านทิศเหนือโซนนี้กำลังถูกพัฒนาไปในด้านที่อยู่อาศัยและร้านสะดวกซื้อต่างๆ นั่นเอง

- **ด้านทิศตะวันออก** ตั้งแต่สถานีรถไฟฟ้านานาไปจนถึงสถานีเอกมัยมีการเปลี่ยนแปลงเชิงพาณิชยกรรมขนาดเล็กมากที่สุด มีการปรับเปลี่ยนร้านค้าขนาดเล็กเป็นจำนวนมากไม่ว่าจะเป็นร้านอาหาร ร้านเสื้อผ้า Wedding Studio ร้านสะดวกซื้อ ร้านบริการเงินสด ศูนย์บริการลูกค้า คลินิกทันตกรรม ฯลฯ เนื่องจากพื้นที่ดังเดิมก่อนเปิดให้บริการตลอดแนวถนนสุขุมวิทเป็นพื้นที่โรงแรมและคอนโดมิเนียม ซึ่งมีชาวต่างชาติและคนไทยอาศัยอยู่มานานแล้ว (พื้นที่เศรษฐกิจเก่า) ร้านค้าเหล่านี้ถูกสร้างมาเพื่อรองรับคนเหล่านี้ แต่จากการศึกษาครั้งนี้สังเกตเห็นอิทธิพลที่โดดเด่นจากการสร้างอาคารดิเอ็มโพเรียม ซึ่งเป็นอาคารเดี่ยวแบบผสมครบวงจรซึ่งมีสถาปัตยกรรมที่สวยงาม (สร้างเสร็จพร้อมกับการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า BTS) สามารถดึงดูดประชาชนเข้ามายังพื้นที่ได้เป็นจำนวนมาก อีกทั้งยังทำให้

โรงแรมและร้านค้าในบริเวณใกล้เคียงมีผลประกอบการที่ดีขึ้น รถติดมากขึ้น ผู้โดยสารรถไฟฟ้าที่มาลงสถานีพร้อมพงษ์ ส่วนใหญ่มีเป้าหมายมายังอาคารดิเอ็มโพเรียม จึงพอสรุปได้ว่าอาคารสูงแบบผสมที่มีความโดดเด่นเฉพาะตัว และตั้งอยู่คู่กับสถานีรถไฟฟ้า ทำให้เศรษฐกิจโดยรวมของชุมชนดีขึ้นอย่างถนัดตา ทำให้มูลค่าที่ดินสูงขึ้น สร้างความเปลี่ยนแปลงที่นำความทันสมัยและความสวยงามมาให้กับเมือง

- **ด้านทิศตะวันตกเฉียงใต้** มีถนนเจริญกรุงวิ่งตัดผ่านสถานีสะพานตากสิน ซึ่งขนานไปกับแม่น้ำเจ้าพระยา ที่ดินส่วนใหญ่เป็นอาคารตึกแถวประเภทที่อยู่อาศัยแบบผสม เป็นชุมชนเก่าแก่ที่มีคนไทยเชื้อสายจีนอยู่เป็นจำนวนมาก อาศัยอยู่กันมาตั้งแต่รุ่นบรรพบุรุษ เป็นครอบครัวขยายที่อยู่อาศัยด้วยกัน 3 รุ่น (ปู่ พ่อ หลาน) มีฐานะระดับปานกลาง อยู่กันเป็นชุมชนจึงมีนิสัยคิดที่อยู่อาศัยยากที่จะมีการเปลี่ยนแปลงใดๆ โดยเฉพาะย่านตรอกจันทร์และย่านเซนหลุยส์ ซึ่งไม่มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินมากกว่า 20 ปี แล้ว แต่การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินที่เกิดขึ้นบริเวณที่ดินระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยากับถนนเจริญกรุง ซึ่งมีลักษณะเป็นแนวยาวขนานตัวไปตามแม่น้ำเจ้าพระยาเหมาะกับการสร้างโรงแรมหรือคอนโดมิเนียมเป็นอย่างมาก โดยพบว่าที่ดินตลอดแนวถนนเจริญกรุงฝั่งติดแม่น้ำเจ้าพระยา (ฝั่งพระนคร) กำลังมีแนวโน้มเปลี่ยนแปลงเป็นโรงแรม แต่ในฝั่งตรงกันข้าม (ฝั่งธนบุรี) กลับมีการเปลี่ยนแปลงเป็นคอนโดมิเนียมระดับสูง เนื่องจากราคาที่ดินในฝั่งธนบุรีถูกกว่าในฝั่งพระนครเกือบเท่าตัว

การเปลี่ยนแปลงทั้ง 3 ทิศทางกำลังเกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง อันเป็นผลมาจากการให้บริการรถไฟฟ้าที่นั่นเอง ดังนั้นการตัดสินใจเลือกที่อยู่อาศัยของเด็กรุ่นใหม่จึงมีแนวโน้มที่จะเลือกพักอาศัยหรือทำงานในบริเวณย่านปรับเปลี่ยนนี้มากขึ้น ซึ่งนั่นคือแนวทางการพัฒนาของกรุงเทพฯ ที่กำลังเติบโตไปตามระบบราคาที่ดินและระบบคมนาคมขนส่ง

ค) การเปลี่ยนแปลงในย่านที่อยู่อาศัย

มีลักษณะการเปลี่ยนแปลงแบ่งออกเป็น 3 ทิศทางเช่นเดียวกับในย่านปรับเปลี่ยน มีลักษณะของที่อยู่อาศัยย่านชานเมืองที่คล้ายคลึง แต่มีความแตกต่างทางสภาพแวดล้อมของเมืองอย่างสิ้นเชิง

- **ด้านทิศเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือ** ซึ่งยึดพื้นที่เป้าหมายตั้งแต่สถานีหมอชิตเป็นต้นไป โดยมีที่อยู่อาศัยขนาดใหญ่ตั้งแต่ย่านถนนลาดพร้าวไปจรดย่านรามอินทรา และถนนพหลโยธินตั้งแต่ห้างเซ็นทรัล ลาดพร้าว ไปจรดย่านสะพานใหม่ (หลังสนามบินดอนเมือง) มีพื้นที่คาบอดขนาดใหญ่มากกว่า 77 ตารางกิโลเมตรที่เต็มไปด้วยบ้านเดี่ยว และมีถนนสาย

หลักเพียง 3 สาย คือถนนพหลโยธิน ถนนรามอินทรา ถนนลาดพร้าว ซึ่งเป็นที่รู้จักดีว่าบนถนนลาดพร้าวและพหลโยธิน เป็นถนนที่การจราจรติดขัดในช่วงเช้าและเย็นเป็นอย่างมาก

- การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินตามแนวถนนลาดพร้าว ที่พบคือ มีอาคารประเภทหอพัก อพาร์ทเมนต์ คอนโดมิเนียม เกิดขึ้นใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าไม่เกิน 2 กิโลเมตร และเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง บ้านเดี่ยวราคาตั้งแต่ 2 - 10 ล้านบาทเกิดขึ้นในย่านลาดพร้าวซอย 1 - ซอย 35 แต่พื้นที่โดยส่วนมากแล้วไม่มีการเปลี่ยนแปลง เพราะว่าพื้นที่ดังกล่าวเพิ่งถูกพัฒนาแบบก้าวกระโดดในช่วงขาขึ้นทางเศรษฐกิจสมัยนายกษัตริย์ ชุณหวัน (พ.ศ.2531-2535) หมายความว่าผู้อยู่อาศัยยังมีภาระผูกพันกับการผ่อนบ้านกับธนาคาร จึงไม่มีการย้ายออกหรือย้ายเข้าในพื้นที่นี้

- การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินย่านถนนรามอินทรา ซึ่งการพัฒนาในย่านรามอินทราเป็นการพัฒนาที่สืบเนื่องต่อจากถนนลาดพร้าวขึ้นมาทางทิศเหนือ โดยมีโครงการบ้านจัดสรรสำหรับครอบครัวเดี่ยวของหนุ่มสาวยุคใหม่เกิดขึ้น ด้วยการใช้เส้นทางรถไฟฟ้า BTS เป็นจุดขายในการโฆษณาขายบ้านก่อนที่โครงการรถไฟฟ้าจะเริ่มสร้างเสียอีก การเปลี่ยนแปลงหลังจากรถไฟฟ้าให้บริการจึงมีไม่มากนัก และไม่สามารถคาดหวังได้ว่าที่ดินในย่านนี้จะราคาสูงขึ้น เนื่องจากอยู่ไกลจากปลายทางสถานีหมอชิต คนส่วนใหญ่ในย่านนี้ยังคงนิยมใช้รถยนต์ส่วนตัวเช่นเดิม

- การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในย่านถนนพหลโยธิน ตั้งแต่ห้างเซ็นทรัลลาดพร้าวไปจนถึงมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ การใช้ที่ดินตลอด 2 ฟากถนนยังคงสภาพอาคารพาณิชย์อย่างเหนียวแน่น มีการเปลี่ยนแปลงที่พิเศษอยู่ 2 จุด คือบริเวณฝั่งตรงข้ามห้างเซ็นทรัลลาดพร้าว อาคารชุดในพื้นที่นี้เปลี่ยนมาจำหน่ายและบริการสินค้าประเภทการถ่ายภาพครบวงจรและบริการอัดรูป เหมือนกันตลอดแนว 100 เมตร กลายเป็นพื้นที่บริการเฉพาะทางไป ซึ่งมีส่วนช่วยให้ผู้คนเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้าด้วยเช่นกันแม้ว่าจะมีจำนวนไม่มากนัก ส่วนอีก 1 จุด บริเวณพื้นที่สวนสนุกแดนเนรมิตเก่า ถูกยกเลิกการต่อสัญญาภายหลังศูนย์จัดแสดงรถยนต์ ซึ่งทำให้มีผู้เข้าถึงพื้นที่ในย่านนี้ลดลง แต่กลับพบว่าตั้งแต่ 4 แยกรัชโยธินเป็นต้นไป การใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยรองรับการศึกษามหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ มหาวิทยาลัยจันทรเกษม มหาวิทยาลัยศรีปทุม มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ วิทยาเขตบางเขน และมหาวิทยาลัยเกริก พื้นที่ส่วนมากจึงถูกพัฒนาเป็นหอพักนักศึกษา

- **ด้านทิศตะวันออก** ซึ่งเริ่มตั้งแต่สุขุมวิทซอย 55 (ทองหล่อ) ไปถึงบางนา ช่วงตั้งแต่ถนนสุขุมวิท 55-103 ความเจริญพัฒนาไปตามซอยสำคัญอย่าง สุขุมวิทซอย 55 (ทองหล่อ) ซอย 63 (เอกมัย) ซอย 71 (พระโขนง) ซอย 77 (อ่อนนุช) ซอย 101 ซอย 101/1 ซอย 103 (อุดมสุข)

สภาพเศรษฐกิจยังเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องแต่เป็นไปอย่างช้าๆ เมื่อพิจารณาการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินบริเวณ 2 ฟากถนนในแต่ละซอยจะพบว่าการเปลี่ยนแปลงอาคารพาณิชย์ที่หมุนเวียนไปไม่ได้มีอิทธิพลกับการให้บริการรถไฟฟ้าแต่อย่างใด ส่วนสุขุมวิท ซอยอื่นๆ ยังคงเป็นที่อยู่อาศัยดั้งเดิมมาโดยตลอด

- **ด้านทิศตะวันตกและทิศใต้** มีการเปลี่ยนแปลงน้อยมาก เป็นที่อยู่อาศัยของคณะราษฎรและคณะราษฎร การเปลี่ยนแปลงส่วนใหญ่เกิดขึ้นในด้านทิศใต้ตั้งแต่แนวสถานีสะพานเป็นต้นมา โดยเฉพาะพื้นที่ 2 ฟังติดแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งพื้นที่ส่วนมากถูกใช้เป็นพื้นที่คลังสินค้าและโรงงานอุตสาหกรรมเรียงรายลงไปจนถึงเขตกรุงเทพมหานคร ปัจจุบันเริ่มเปลี่ยนเป็นโรงแรม และคอนโดมิเนียม โดยอยู่ในรัศมีห่างจากสถานีรถไฟฟ้า BTS ไปทางทิศใต้ไม่เกิน 3 กิโลเมตร โดยเฉพาะในย่านฝั่งธนบุรี เนื่องจากราคาที่ดินยังคงต่ำกว่าพื้นที่อื่นๆ ของกรุงเทพมหานคร และอยู่ไม่ห่างจากย่านสีลมจนเกินไป จึงเป็นพื้นที่ซึ่งเหมาะกับหนุ่มสาววัยทำงานยุคใหม่ ปัจจุบันรถไฟฟ้าได้ดำเนินการสร้างเส้นทางต่อขยายมายังฝั่งธนบุรี อีก 2.2 กิโลเมตร ทำให้แนวโน้มการเลือกที่อยู่อาศัยในย่านฝั่งธนบุรีกำลังเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

กล่าวโดยสรุปคือ การเปลี่ยนทางเศรษฐกิจที่มีต่อพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าทั้ง 3 ทิศทางได้รับผลประโยชน์จากการให้บริการรถไฟฟ้า ขึ้นอยู่กับระยะห่างจากตัวสถานี ยิ่งอยู่ใกล้สถานีในระยะที่สามารถเดินเท้าได้ (ไม่เกิน 400 เมตร) ยิ่งมีโอกาสใช้บริการรถไฟฟ้ามาก ยิ่งห่างออกไปจากสถานีมากเท่าใดจะใช้พาหนะส่วนตัวมากกว่า พื้นที่ประเภทห้างสรรพสินค้าหรือแหล่งช้อปปิ้งอย่างสวนจตุจักรก็ได้รับความนิยมมากขึ้น เพราะความสะดวกสบายในการเข้าถึงและความเย็นของเครื่องปรับอากาศที่มีผลต่อการเดินเตร็ดเตร่ในช่วงเย็น หรือในวันหยุดสุดสัปดาห์นั่นเอง

อนึ่ง เมื่อกล่าวถึงความใกล้-ไกลของที่ดินบริเวณสถานีรถไฟฟ้าโดยมีอิทธิพลในเชิงเศรษฐกิจ พบว่าในย่าน CBD ยิ่งอยู่ใกล้สถานี (ระยะไม่เกินการเดินเท้า 400 เมตร) มีแนวโน้มที่จะถูกพัฒนาเป็นห้างสรรพสินค้าก่อน เมื่อห่างออกไปจากตัวสถานีการเปลี่ยนแปลงมีแนวโน้มเป็นอาคารสำนักงาน และสุดท้ายคือที่พักอาศัยประเภทอาคารชุด

สำหรับย่านปรับเปลี่ยนซึ่งอยู่ห่างจากศูนย์กลางเมืองออกมามีแนวโน้มการเปลี่ยนเป็นโรงแรมหรืออาคารสำนักงานก่อน ห้างออกไป จึงเริ่มเปลี่ยนเป็นร้านค้าขนาดกลางและขนาดเล็กหรือสำนักงานขนาดเล็กโดยครองพื้นที่บริเวณริมถนนสายรอง ซึ่งตัดกับแนวเส้นทางรถไฟฟ้าเป็นพื้นที่แรกของการเปลี่ยนแปลง

แต่สำหรับย่านที่อยู่อาศัยซึ่งหมายถึงปลายทางเส้นทางรถไฟฟ้า มีปัจจัยในแต่ละทิศทางซึ่งแตกต่างกัน แต่ยังคงพื้นที่การเปลี่ยนแปลงเป็นประเภทที่อยู่อาศัยมากกว่าการใช้ที่ดินประเภทอื่น ในทิศเหนือ (ปลายทางสถานีหมอชิต) ได้รับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจมาจากโครงการบ้านจัดสรรยุคก่อน สนามบิน ห้างสรรพสินค้าและจำนวนมหาวิทยาลัยที่ตั้งอยู่ใกล้ๆ อีกมากกว่า 5 แห่ง ทำให้จำนวนหอพักนักศึกษาที่มีแนวโน้มจะขยายตัวก่อนบ้านเดี่ยว ในด้านทิศตะวันออก (ปลายทางสถานีอ่อนนุช) การขยายตัวของเศรษฐกิจมีแนวโน้มขยายตัวเป็นที่อยู่อาศัยประเภทอาคารสูง อย่างอพาร์ทเมนต์ หรือคอนโดมิเนียม อันเนื่องมาจากราคาที่ดินมีอัตราสูงเมื่อเทียบกับความเจริญโดยรอบ มีทางด่วนรองรับการเดินทางโดยรอบ ส่วนในด้านทิศตะวันตกและทิศใต้ (ปลายทางสถานีสะพานตากสิน) ได้รับอิทธิพลจากการใช้ที่ดินคิดแม่น้ำเจ้าพระยา โดยแยกออกเป็น 3 ประเภทคือคลังสินค้า โรงแรม และคอนโดมิเนียมระดับสูง แนวโน้มการใช้ที่ดินยังอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าและอยู่ติดแม่น้ำเจ้าพระยา ในฝั่งพระนคร (ตามแนวถนนเจริญกรุงลงมาทิศใต้) ถูกเปลี่ยนจากคลังสินค้าเป็นโรงแรม ส่วนในฝั่งธนบุรี (ติดถนนเจริญกรุงลงมาทิศใต้) มีแนวโน้มเปลี่ยนเป็นคอนโดมิเนียมเพื่อการอยู่อาศัยมากกว่า ส่วนพื้นที่อื่นๆ ในย่านฝั่งธนบุรี ยังคงเป็นที่อยู่อาศัยประเภทตึกแถวจำนวนมากอันเนื่องมาจากกระดานฐานะความเป็นอยู่ยังไม่ดีพอที่จะยกระดับตนเองขึ้นไป จึงไม่สามารถขยับขยายที่อยู่อาศัยของตนเองได้ จึงทำให้การเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัยในย่านฝั่งธนบุรียังชะลอตัว ส่วนในย่านชานเมืองฝั่งธนบุรีมีแนวโน้มการลงทุนของหมู่บ้านจัดสรรมากกว่า แต่โครงการเหล่านี้ยังอยู่ไกลเกินกว่าที่จะเข้ามาใช้บริการรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นที่อยู่อาศัยที่เหมาะสมสำหรับครอบครัวที่ใช้พาหนะส่วนตัวเป็นหลัก เพราะโครงการเหล่านี้ชี้ชวนด้วยเรื่องความสะดวกในการเข้าถึงด้วยทางด่วนสะพานพระราม 9 สายดาวคนอง-บางนา ดาวคนอง-ดินแดง

5.4 สรุปปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจใช้บริการรถไฟฟ้า

ในการพิจารณาการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินควรให้ความสำคัญกับสภาพแวดล้อมที่สัมพันธ์กับระบบการเดินทางทั้งหมด ทั้งระบบโครงข่ายถนนและระบบทางด่วนซึ่งมีผลโดยตรงกับการใช้บริการรถไฟฟ้า ยิ่งพื้นที่อยู่ใกล้ใจกลางเมืองการใช้ที่ดินมีแนวโน้มเปลี่ยนแปลงเป็นอาคารสูงเพื่อการพาณิชย์ก่อน การเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าจึงมีมากกว่า แต่เมื่อห่างออกมาจากใจกลางเมืองสถานช้อปปิ้ง มหาวิทยาลัยหรือสถาบันราชการ จะกลายเป็นส่วนสำคัญในการดึงดูดผู้คนเข้ามาใช้บริการพื้นที่โดยเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าเป็นอันดับแรก แต่เมื่อไกลออกไปบริเวณปลายทางรถไฟฟ้า ซึ่งส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยของครอบครัวรุ่นใหม่ การใช้รถยนต์ส่วนตัวจะมีมากกว่าการใช้บริการขนส่งสาธารณะ มีรูปแบบการเดินทางที่ไกลขึ้นกว่าใจกลางเมืองหลายเท่า

คำแนะนำ สำหรับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในเมืองอื่นๆ คือต้องพัฒนาระบบขนส่งมวลชนตามระดับจำนวนประชากรและขนาดของเมือง เมืองขนาดเล็กให้ใช้รถสองแถว เมืองขนาดกลางให้ใช้รถเมล์ เมืองขนาดใหญ่ให้ใช้รถไฟฟ้า แต่ถ้าหากเมืองมีลักษณะโตเดี่ยวเหมือนกับกรุงเทพมหานคร การโน้มน้าวใจให้ประชาชนหันมาใช้บริการรถไฟฟ้ามีทั้งวิธีเชิงบวกและเชิงลบ โดยให้บริเวณใจกลางเมืองศูนย์กลางทางธุรกิจ (CBD) ใช้แต่รถไฟฟ้าและรถเมล์เท่านั้น เก็บค่าที่จอดรถในราคาสูง กำหนดให้ถนนเดินทางเดียว (วันเวย์) เพื่อสร้างความยากลำบากในการเดินทาง ไม่เช่นนั้นให้เก็บค่าบริการสูงๆ เพื่อบีบบังคับให้ใช้แต่บริการขนส่งมวลชน

การพัฒนาที่ดินจึงควรส่งเสริมการใช้ที่ดินให้เป็นการลงทุนประเภทอาคารสูงธุรกิจแบบครบวงจร เพื่อรวมระบบการเดินทางมายังสถานที่ที่รถไฟฟ้าเข้าถึงได้สะดวก ด้วยการเริ่มต้นจากบริเวณสถานีที่มีผู้ใช้บริการน้อยแต่อยู่ใกล้ใจกลางเมือง เช่นบริเวณโดยรอบสถานีเพลินจิต นานา ทองหล่อหรือเอกมัย เป็นต้น อีกทั้งการให้สิทธิพิเศษเพื่อการลงทุนในย่านรถไฟฟ้า และถ้าจะให้ดีที่สุดคือการลงทุนขยายเส้นทางรถไฟฟ้าตามแนวการใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์

การปรับพื้นที่ย่านชานเมืองให้สัมพันธ์กับการเดินเข้า-ออกระหว่างเมืองของประชาชน โดยการสร้างที่จอดรถขนาดใหญ่บริเวณสถานีปลายทาง ไม่ว่าจะเป็นที่สถานีหมอชิต ซึ่งปัจจุบันมีที่จอดรถสมบูรณ์แล้ว สถานีอ่อนนุช หรือสถานีสะพานตากสิน แต่บริเวณใต้สะพานตากสินไม่มีพื้นที่เพียงพอในการสร้างที่จอดรถจึงจำเป็นต้องสร้างในบริเวณอื่น โดยไม่คิดค่าบริการหรือคิดในอัตราต่ำๆ เพื่อจูงใจให้ประชาชนวัยทำงานและกลุ่มครอบครัวที่มีรถยนต์ส่วนตัว ให้หันมาใช้บริการรถไฟฟ้าจนเกิดความเคยชิน และเพิ่มบริการเสริมจากสถานีปลายทางไปยังหมู่บ้านต่างๆ โดยเฉพาะที่สถานีหมอชิต ซึ่งมีหมู่บ้านจัดสรรและคอนโดมิเนียมย่านชานเมืองจำนวนมาก อีกทั้งเป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของประชาชนมากพอสำหรับการลงทุนกิจการรถขนส่งสาธารณะขนาดเล็ก ซึ่งทางบริษัทขนส่งมวลชนรถไฟฟ้ากรุงเทพได้ลงทุนบริการรถ Shuttle Bus (ฟรี) ไว้แล้วจำนวน 6 เส้นทางแต่กลับไม่ได้รับความนิยม เนื่องจากกรณีจำนวนน้อยเกินไปทำให้ผู้โดยสารต้องนั่งรอนานเกินไป โดยมีเส้นทางดังต่อไปนี้ (ดูรูปในภาคผนวก)

- | | |
|-------------------------------|-------------------------------|
| 1) Shuttle Bus สถานีหมอชิต | หมอชิต-มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ |
| 2) Shuttle Bus สถานีสุรศักดิ์ | สุรศักดิ์-วงเวียนใหญ่ |
| 3) Shuttle Bus สถานีพระโขนง | คลองตัน-เอกมัย |
| 4) Shuttle Bus สถานีทองหล่อ | ทองหล่อ-พร้อมพงษ์ |
| 5) Shuttle Bus สถานีอ่อนนุช | อ่อนนุช - Central City บางนา |
| 6) Shuttle Bus สถานีเพลินจิต | เพลินจิต - All Seasons Place |

เพราะฉะนั้น ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้บริการรถไฟฟ้า คือความสัมพันธ์ภายในระบบทางสังคม อันประกอบด้วย พฤติกรรมมนุษย์ การใช้ที่ดิน ช่วงเวลา และการยอมรับนวัตกรรม โดยพฤติกรรมของสังคม ยอมรับนวัตกรรมโดยพิจารณาความสะดวกสบายในการเข้าถึงและความเคยชินในการเดินทางเป็นหลัก นั้นหมายความว่าใครเคยชินกับวิธีการเดินทางสัญจรในชีวิตประจำวันของคน อย่างไรก็ตามการเดินทางเช่นนั้นตลอดไป การเดินทางบนเส้นทางประจำของคนเป็นลักษณะที่ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้ยากขึ้นนอกเสียจากว่า ย้ายที่ทำงาน ย้ายที่เรียน หรือย้ายที่อยู่อาศัย ดังนั้นก่อนเปิดให้บริการรถไฟฟ้า ต้องทำการประชาสัมพันธ์เส้นทางและวิธีการเดินทางรูปแบบใหม่ให้กับประชาชน รวมถึงสถานที่ท่องเที่ยวตามเส้นทางรถไฟฟ้าที่มีอยู่แล้วหรือที่กำลังสร้างอยู่ในขณะนั้น อีกวิธีการหนึ่งคือการให้ทดลองเส้นทางในราคาค่าๆ หรือฟรี เป็นเวลา 3 เดือนเพื่อสร้างความเคยชินใหม่และช่วยให้ประชาชนสร้างแผนที่การเดินทางใหม่ให้กับตนเองก่อน โดยเปิดให้ทดลองใช้ก่อนการเปิดภาคเรียน เนื่องจากกลุ่มเป้าหมายหลักยังคงเป็นกลุ่มนักเรียน-นักศึกษา ที่มีรายได้น้อยและมีกิจกรรมในการเดินทางต่อเนื่องต่อวันมากกว่าประชาชนกลุ่มอื่นๆ