

บทที่ 6

สรุปและอภิปรายผลการศึกษา

6.1 สรุปผลการศึกษา

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร เป็นโครงการที่ทางกรุงเทพมหานครให้สัมปทานแก่บริษัทขนส่งมวลชนรถไฟฟ้ากรุงเทพจำกัด (มหาชน) เป็นระยะเวลา 30 ปี ให้ไว้เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2535 เพื่อจัดให้มีระบบขนส่งมวลชนระบบราง วิ่งบนทางยกระดับ 2 สาย ซึ่งเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2542 เป็นต้นมา การศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินและรูปแบบการเดินทางอันเนื่องมาจากการให้บริการรถไฟฟ้ากรุงเทพมหานคร มุ่งศึกษารูปแบบการเดินทางของประชาชนที่ใช้บริการรถไฟฟ้า การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินภายหลังการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า และปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้า โดยใช้ข้อมูลทางสถิติการเดินทางของบริษัทขนส่งมวลชนกรุงเทพจำกัด ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543-2546 โดยทำการศึกษาเปรียบเทียบกับการใช้ที่ดินในแต่ละพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า ซึ่งประกอบไปด้วยเรื่องของราคาที่ดิน ประเภทการใช้ที่ดิน กิจกรรมในแต่ละช่วงเวลาของแต่ละสถานี ปริมาณผู้ใช้บริการกับความหนาแน่นในการใช้ที่ดิน วิเคราะห์หาพื้นที่ศักยภาพเพื่อการวางแผนให้ระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าได้รับอัตราประโยชน์สูงสุด โดยการซ้อนทับข้อมูลในแบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ และศึกษาหาความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับวิธีการเดินทางที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้า ผลของการศึกษาสรุปไว้ดังนี้

6.1.1 รูปแบบการเดินทางจากการใช้บริการรถไฟฟ้า

รูปแบบการเดินทางโดยใช้บริการรถไฟฟ้าเป็นตัวสะท้อนวิถีชีวิตการเดินทางของคนกรุงเทพฯ โดยมีอิทธิพลต่อวัฒนธรรมการดำรงชีวิตของชาวเมืองกรุง การเดินทางด้วยบริการรถไฟฟ้าในแต่ละวันมีปริมาณหนาแน่นช่วง 7.00-8.00น. และสูงที่สุดในช่วง 17.00-18.00น.ของวันจันทร์-วันศุกร์ ส่วนในวันเสาร์อาทิตย์ การเดินทางจะเริ่มคึกคักในช่วงเวลา 12.00-18.00น. และมีจำนวนคนที่ยังพบว่าการใช้บริการรถไฟฟ้าในวันศุกร์มีจำนวนเที่ยวสูงสุด วันอาทิตย์มีจำนวนเที่ยวต่ำที่สุด ส่วนการเดินทางในรายเดือนไม่มีความแน่นอนโดยรับผลพวงมาจากการสัญจรรายสัปดาห์ ส่วนปริมาณการใช้บริการรายปี พบว่าเดือนเมษายน - พฤษภาคม (ฤดูร้อน) มีจำนวนเฉลี่ยต่ำสุด ซึ่งมีผู้ใช้บริการสูงที่สุดในช่วงเดือน พฤศจิกายน - ธันวาคม (ฤดูหนาว) ของทุกปี และปัจจุบันจำนวนผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ถึงแม้ว่าอัตราส่วนของการเพิ่มขึ้นจะเริ่มชะลอตัวแล้วก็ตาม

ปริมาณการใช้บริการแต่ละสถานี มีผู้ใช้บริการหนาแน่นเพียง 9 สถานีจาก 23 สถานี อันได้แก่สถานีหมอชิต สถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ สถานีสยาม สถานีชิดลม สถานีพร้อมพงษ์ สถานีอ่อนนุช สถานีสาละวิน สถานีสะพานตากสิน ปริมาณการใช้บริการมาจากลักษณะโครงสร้างเมือง ช่วงเช้ามีปริมาณผู้ใช้บริการมากที่สุดที่สถานีหมอชิต สถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ สถานีสะพานตากสิน และสถานีอ่อนนุช ส่วนช่วงเย็นมีผู้ใช้บริการมากที่สุดที่สถานีสาละวิน สถานีสยาม สถานีชิดลม สถานีพร้อมพงษ์ สถานีโศก และสถานีช่องนนทรี ซึ่งศูนย์กลางธุรกิจของกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน ปริมาณการเดินทางโดยรวมในช่วงเย็นมีมากกว่าในช่วงเช้าอันเนื่องมาจากกิจกรรมการเข้าสังคมตามสถานที่ท่องเที่ยวและบันเทิงต่างเกาะติดอยู่กับเส้นทางรถไฟฟ้าที่เป็นเช่นนี้ มิใช่เพราะจำนวนผู้ให้บริการที่เพิ่มขึ้นเพียงอย่างเดียว แต่จำนวนที่ขบวนต่อคนต่อวันก็มีมากขึ้นเช่นกัน จึงทำให้ช่วงเย็นมีจำนวนผู้ใช้บริการมากกว่าช่วงเช้า

เวลาและสถานที่ คือประเด็นสำคัญจากรูปแบบการใช้บริการรถไฟฟ้า เป็นประโยชน์สำหรับการวางแผนระบบขนส่งมวลชนทั้งระบบ ทำให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดสำหรับการเดินทางในสังคมเมือง

6.1.2 การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินอันเนื่องมาจากการให้บริการรถไฟฟ้า

หลังการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าพบว่า การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินมีรูปแบบที่แตกต่างกันโดยมีลักษณะการเปลี่ยนแปลงแบ่งได้เป็น 3 โซน คือ 1) ศูนย์กลางธุรกิจใจกลางเมือง 2) ย่านปรับเปลี่ยนของเมือง 3) ย่านที่อยู่อาศัยชานเมือง

โดยที่การเปลี่ยนการใช้อาคารต่างๆ ย่านศูนย์กลางธุรกิจใจกลางเมืองมิได้รับผลกระทบจากการให้บริการรถไฟฟ้ามากนัก เนื่องจากการพัฒนาในย่านนี้สูงมากแล้ว ทำให้ยังคงสภาพอาคารสูงสำนักงานแบบเดิมๆ ไว้ ทำให้พื้นที่ย่านใจกลางเมืองมีการเปลี่ยนแปลงน้อยที่สุด แต่ผลดีทางเศรษฐกิจเกิดขึ้นกับบรรดาห้างมาบุญครอง สยามเซ็นเตอร์ เซ็นทรัลชิดลม โซโกลี เกสพลาซ่า อาคารดิเอ็มโพเรียม และ อาคารสีลมคอมเพล็กซ์ ซึ่งล้วนแต่เป็นห้างสรรพสินค้าที่ได้ทำการสร้างทางเชื่อมตรงจากสถานีรถไฟฟ้าเข้าสู่ห้างทั้งสิ้น กลับเป็นว่าการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเกิดขึ้นในย่านปรับเปลี่ยนทั้ง 3 ทิศทางมากที่สุด การเปลี่ยนแปลงปรากฏให้เห็นได้ชัดตามข้อสำคัญๆ ส่วนมากเป็นการเปลี่ยนของอาคารพาณิชย์ขนาดกลางและขนาดเล็ก เนื่องจากราคาที่ดินไม่สูงจนเกินไปสำหรับลงทุน ส่วนการเปลี่ยนแปลงย่านที่อยู่อาศัยชานเมือง มีการเปลี่ยนแปลงที่แตกต่างกันตามสภาพแวดล้อมในแต่ละทิศทางของเมือง ซึ่งเป็นสภาพที่ควบคุมวิธีการเดินทางของคนในย่านนั้นๆ

การใช้ที่ดินในด้านทิศเหนือ (ปลายทางสถานีหมอซิด) เกี่ยวโยงกับการใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยขนาดใหญ่ในย่านถนนลาดพร้าว ถนนรามอินทรา ถนนพหลโยธิน รวมถึงย่านวิภาวดีรังสิตด้วย อีกทั้งแหล่งดึงดูดการใช้รถไฟฟ้าคือย่านมหาวิทยาลัยที่มีอยู่โดยรอบนั่นเอง

การใช้ที่ดินในย่านทิศตะวันออก (ปลายทางสถานีอ่อนนุช) มีการเปลี่ยนแปลงอาคารพาณิชย์ตามซอยสำคัญต่างๆ บนถนนสุขุมวิท อย่างซอยสุขุมวิท 55 (ทองหล่อ) สุขุมวิท 63 (เอกมัย) สุขุมวิท 71 (คลองตัน) สุขุมวิท 77 (อ่อนนุช) รวมถึงการเพิ่มขึ้นของหอพักในซอยสำคัญดังกล่าวเป็นอิทธิพลอันเนื่องมาจากการโฆษณาก่อนที่จะเส้นทางรถไฟฟ้าจะสร้างเสร็จ ยิ่งใกล้เส้นทางรถไฟฟ้ายิ่งมีการลงทุนห้างขนาดใหญ่อย่างเช่น ห้างโลตัส และห้างคาร์ฟูร์ บริเวณสถานีอ่อนนุชเป็นต้น

การเปลี่ยนแปลงในด้านทิศตะวันตก ได้รับผลมาจากการใช้ที่ดินติดริมแม่น้ำเจ้าพระยาเสริมกับการให้บริการรถไฟฟ้า ทำให้ที่ดินประเภทคลังสินค้าและโรงงานริมแม่น้ำเจ้าพระยากลายเป็นโรงแรมในฝั่งพระนคร และกลายเป็นคอนโดมิเนียมในฝั่งธนบุรี ส่วนที่อยู่อาศัยในส่วนอื่นๆ ที่ไม่ติดแม่น้ำเจ้าพระยาไม่มีการเปลี่ยนแปลงประเภทการใช้ที่ดินแต่อย่างใด

การใช้ที่ดินเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดรูปแบบการเดินทางในช่วงเวลาและสถานที่ที่แตกต่างกัน ดังนั้นการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน ต้องให้ความสำคัญกับการใช้ที่ดินเสียก่อน

6.1.3 ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้า

จากการศึกษาเกี่ยวกับสถานภาพผู้ใช้บริการสรุปผลได้ว่า ผู้หญิงเลือกใช้บริการรถไฟฟ้ามากกว่าผู้ชาย ระดับการศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในระดับปริญญาตรีโดยมีนัยยะสัมพันธ์กับรายได้ช่วง 5,000 - 20,000 บาทต่อเดือน และสภาพการสมรสเป็นส่วนสำคัญต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้า เมื่อแต่งงานมีครอบครัวแล้วนิยมใช้รถส่วนตัวมากกว่า ส่วนเรื่องระดับที่อยู่อาศัยและการมีพาหนะครอบครองไม่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าแต่อย่างใด

ยังพบว่าจุดหมายปลายทางคือปัจจัยหลักต่อการตัดสินใจใช้บริการรถไฟฟ้า ยิ่งจุดหมายอยู่ใกล้สถานียิ่งมีโอกาสใช้บริการมาก โดยมีเป้าหมายอยู่ที่ห้างสรรพสินค้าและสำนักงานโดยรอบสถานี มีนัยยะสัมพันธ์กับความหนาแน่นการใช้ที่ดินต่อตารางเมตร กล่าวคือจุดหมายปลายทางส่วนใหญ่เป็นอาคารสูงที่อยู่โดยรอบสถานี การเดินทางออกนอกเส้นทางรถไฟฟ้านอกเหนือจากการเดินเท่านั้นผู้ใช้บริการรถเมล์ ขสมก. เป็นส่วนมาก

สถานีย่อยที่มีผู้ใช้บริการน้อยได้รับผลกระทบจากการใช้ที่ดินบริเวณโดยรอบสถานีหลัก และสภาพการจราจรบนถนนเบี่ยงล่าง รวมทั้งระยะห่างระหว่างสถานีที่ทำให้การให้บริการในสถานีหลักมีมากกว่าและต่อเนื่องกว่า แต่ถือว่าเป็นความจำเป็นที่จะต้องมีสถานีย่อยเหล่านั้นเพียงแต่จะต้องคำนึงถึงการเว้นระยะห่างที่เหมาะสมกับการสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าสายใหม่ใน

อนาคต ทั้งนี้เพื่อสร้างความยอมรับในการเดินทางให้กับผู้ใช้บริการอย่างทั่วถึงโดยประเมินจากประเภทการใช้ที่ดินเป็นสำคัญ

6.2 อภิปรายผลการศึกษาเปรียบเทียบกับการศึกษาของผู้อื่นที่พบทวน

การศึกษารูปแบบการเดินทางของประชาชนที่ใช้บริการรถไฟฟ้า และการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินอันเนื่องมาจากการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า มีสาระสำคัญที่นำมาเปรียบเทียบกับทฤษฎีและแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา ดังนี้

6.2.1 การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้า

การเริ่มต้นระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครเริ่มจากการสร้างถนนในพื้นที่สำคัญๆ โดยให้บริการรถม้า บริการรถลาก และรถเมย์ขาว จนกระทั่งได้รวมองค์กรเหล่านั้นเป็นองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ (ขสมก.) ที่ดำเนินกิจการจนถึงทุกวันนี้ และได้เปลี่ยนรูปแบบรถบริการตามนวัตกรรมและเทคโนโลยีเรื่อยมา จนในที่สุดประเทศไทยจึงมีรถไฟฟ้าใช้ในปี 2542 ซึ่งดูเหมือนว่าเป็นการพัฒนาที่ล่าช้าเมื่อเทียบกับเมืองใหญ่ในแถบเอเชียด้วยกัน แต่นั่นไม่ใช่ปัญหาสำคัญเท่ากับการสนองตอบเทคโนโลยีของประชาชนที่ขัดแย้งกับวิถีชีวิตการใช้รถยนต์ส่วนตัวนั่นเอง

กรุงเทพมหานครถูกพัฒนาเป็นเมืองหลวงตามลำดับขั้นการขยายตัวของประชากร เศรษฐกิจ อุตสาหกรรม และเทคโนโลยีของโลก ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ Friedmann (1970) ที่กล่าวว่ากระบวนการพัฒนาเพื่อสร้างความทันสมัยแปรไปตามปัจจัยทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งก่อให้เกิดนวัตกรรมเทคโนโลยี รวมถึงเทคโนโลยีการขนส่ง ระบบขนส่ง โครงสร้างของเมือง โดยการพัฒนาทุกอย่างมีจุดเริ่มต้นที่เมืองศูนย์กลางก่อนจากนั้นจึงขยายไปยังพื้นที่โดยรอบ ดังนั้นการเริ่มต้นใช้รถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร จึงทำให้เกิดการเปลี่ยนการใช้ที่ดิน เศรษฐกิจ และสังคมตามรูปแบบทฤษฎีการพัฒนาเชิงภูมิศาสตร์ที่ Friedmann ได้ประยุกต์แนวคิดมาจากทฤษฎีเชิงสังคมมานุษยวิทยาของ W.W. Rostow นั่นเอง ดังนั้นการศึกษาลำดับการพัฒนาในยุคโลกาภิวัตน์ซึ่งมีรายละเอียดแตกต่างเพิ่มขึ้นมา จึงเป็นประโยชน์ต่อเมืองที่กำลังมีการพัฒนาเป็นอย่างมาก

6.2.2 รูปแบบการเดินทางของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า

การเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวและรถเมย์ (ขสมก.) เป็นรูปแบบเดิมของการเดินทางในกรุงเทพมหานคร เมื่อมีรถไฟฟ้าเข้ามาทำให้เกิดการเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางในสังคม โดยการศึกษาจากผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าครั้งนี้ ได้แบ่งรูปแบบของการใช้บริการตามช่วงเวลาและสถานที่

ตามประเภทของวัตถุประสงค์การเดินทาง ตามวิธีการเดินทาง ตามทิศทางการเดินทาง โดยการเฉลี่ยจากตัวเลขจริงที่ได้จากการเก็บข้อมูลด้วยระบบคอมพิวเตอร์อัตโนมัติ จากเครื่องตรวจจับอัตโนมัติ ทำให้ได้ค่าที่แม่นยำ จากสถิติข้อมูลนี้ให้ความสอดคล้องกับการศึกษาของ Alan Black (1996) ที่ได้ศึกษารูปแบบการเดินทางในประเทศสหรัฐอเมริกา ที่แสดงให้เห็นว่าเราทราบว่าการเดินทางของผู้คนมีเป้าหมายการเดินทางเพื่อไปทำงานหรือไปเรียนสูงที่สุด รองลงมาเป็นการเดินทางเพื่อการเข้าสังคมหรือการพักผ่อนหย่อนใจ ส่วนใหญ่เป็นการเดินทางขยับปั้งตามห้างสรรพสินค้าต่างๆ ระหว่างวัน แต่จะหนาแน่นมากที่สุดในช่วงเย็นอันเป็นกิจกรรมหลังเลิกงาน หรือในวันหยุด แต่อย่างไรก็ตามทุกคนก็ยังต้องเดินทางกลับที่พักอาศัยของตนเช่นเดิม ซึ่งมีความสัมพันธ์โดยตรงกับการใช้ที่ดินในแต่ละพื้นที่

แต่สำหรับการศึกษาเรื่องทิศทางการเดินทางของผู้ใช้บริการ พบว่าการเดินทางจากย่านชานเมืองเข้าสู่ใจกลางเมืองเฉลี่ยร้อยละ 70 ของการเดินทางในช่วงเช้า ในทางตรงกันข้ามการเดินทางจากใจกลางเมืองไปสู่ชานเมืองยังมีรูปแบบที่ไม่ชัดเจนนักโดยมีจำนวนเฉลี่ยร้อยละ 75 ซึ่งผลการศึกษากลับไปสอดคล้องกับการศึกษาของ Alan Black ในสหรัฐอเมริกาช่วงปี ค.ศ. 1963 นั้น เป็นนัยยะที่บ่งชี้ให้เห็นว่าเราทราบว่าการพัฒนาระบบการขนส่งของไทยล่าช้ากว่าสหรัฐอยู่กว่า 38 ปี โดยที่ปริมาณผู้ใช้บริการสัมพันธ์กับสิ่งแวดล้อมของเมือง ซึ่งมีพื้นที่บริการใจกลางเมืองอยู่ที่บริเวณสถานีสยาม ขยายตัวไปถึงบริเวณสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีชิดลม สถานีศาลาแดง และสถานีช่องนนทรี ซึ่งได้รับแรงหนุนจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการสร้างเส้นทางรถไฟฟ้า เช่นเดียวกับที่ Simon (1996) ได้กล่าวเน้นถึงความสำคัญทางเศรษฐกิจเป็นบทบาทสำคัญที่จะทำให้เกิดความเจริญ โดยเริ่มต้นที่ศูนย์กลางของเมืองก่อน จากนั้นจึงจะเริ่มขยายตัวในพื้นที่ระดับรองลงมา สุดท้ายจึงจะผสานกันเป็นระบบโครงข่ายที่สมบูรณ์ในที่สุด ในการศึกษาเราจะเห็นได้ว่าพื้นที่สถานีหลักมีเพียง 9 สถานี ที่มีแรงดึงดูดผู้คนให้เข้ามาในพื้นที่ได้ตลอดทั้งวัน ทุกวัน

6.2.3 การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า

จากการศึกษาครั้งนี้ พบว่าการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินพัฒนาไปอย่างมีลำดับ และมีรูปแบบการเปลี่ยนแปลงที่แตกต่างกันในแต่ละทิศทางของเมือง ขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมและปัจจัยการใช้ที่ดินโดยรอบ ซึ่งมีรูปแบบต่างจากแนวคิดอันเก่าแก่ของ Ernest W. Burgess (1920) และ Homer Hoytt (1935) ซึ่งอธิบายถึงกระบวนการพัฒนาที่เริ่มขยายตัวจากแนวเส้นทางคมนาคมสายหลักบริเวณศูนย์กลางทางธุรกิจก่อน จากนั้นจึงกระจายไปยังชานเมือง

แต่สำหรับการศึกษานี้แสดงให้เห็นว่าความเข้มข้นจากการใช้ที่ดินที่มาจากอิทธิพลการสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าในบริเวณศูนย์กลางทางธุรกิจใจกลางเมือง (CBD) ไม่พบการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในย่าน CBD มากมายนักตามที่คาดการณ์ไว้ ซึ่งกระบวนการเปลี่ยนแปลงในเขต CBD

ตามแนวคิดภูมิศาสตร์เมือง (เสน่ห์ ญาณสาร, 2544) อธิบายว่ารูปแบบการค้าที่เปลี่ยนไปเกิดจากความต้องการขยายขนาดร้านค้าเพื่อรักษาระดับความพอใจลูกค้า รูปแบบการบริโภคที่เปลี่ยนไปจากเดิมโดยมุ่งเน้นที่คุณภาพและสินค้าเฉพาะด้านมากขึ้น ศูนย์การค้าใหม่ๆ ยังคงยึดติดกับแนวเส้นทางสัญจรสายหลักและอยู่ใกล้กับสำนักงาน แต่กลับพบว่าการใช้ที่ดินในย่านปรับเปลี่ยนที่อยู่ถัดจากศูนย์กลางของเมืองซึ่งเป็นที่ตั้งของอาคารแบบเก่า โรงงานขนาดเล็ก โกดังสินค้า หรือที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อย - ปานกลาง มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินมากที่สุด เกิดการเปลี่ยนแปลงมากที่สุดในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา เนื่องมาจากปัจจัยราคาที่ดินและทำเลที่ตั้งนั้นเหมาะสมกับการพัฒนาที่ดินของนักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งเป็นตัวกำหนดอุปสงค์การลงทุนในบริเวณเส้นทางรถไฟฟ้าที่ตัดผ่าน

แต่สำหรับที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยซึ่งเป็นปลายทางเส้นทางรถไฟฟ้า พบการเปลี่ยนแปลงไปตามปัจจัยโครงสร้างแวดล้อมภายนอก โดยได้รับอิทธิพลจากการให้บริการรถไฟฟ้าเฉพาะพื้นที่ที่อยู่ใกล้สถานีเท่านั้น ขึ้นอยู่กับทำเลที่ตั้งและโครงสร้างเมือง การเลือกที่อยู่อาศัยนั้นมีการเปลี่ยนแปลงยากเพราะเป็นการลงทุนระยะยาวเพื่อการดำเนินชีวิต แนวคิดดังกล่าวสัมพันธ์กับแนวคิดแรงกระตุ้นที่ไม่พึงปรารถนา (ฉัตรชัย พงศ์ประยูร, 2527) ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของราคาบ้าน ขนาดบ้าน สภาพบ้าน สภาพแวดล้อมละแวกบ้าน มินิยะใดๆ สัมพันธ์กับการใช้บริการรถไฟฟ้า โดยเพียงเรื่องความสะดวกในการเดินทางไปทำงานของคนมีรายได้ปานกลางอันเป็นเหตุสำคัญในการย้ายที่อยู่อาศัยเข้ามาใกล้ๆ กับสถานีรถไฟฟ้า ส่วนใหญ่มักเกิดขึ้นกับกลุ่มนักเรียน-นักศึกษาและผู้ทำงานใหม่ เมื่อมีครอบครัวแล้วความหวังเกี่ยวกับครอบครัว ความหวังในการกินดีอยู่ดีจะเป็นแรงกระตุ้นอันพึงปรารถนาที่ถูกนำมาพิจารณาเป็นอันดับแรก ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในย่านที่รถไฟฟ้าวิ่งผ่านจึงเป็นการเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัยเพื่อการพาณิชย์หรือการใช้ที่ดินแบบครบวงจรเสียเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้นการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ยุคใหม่จึงควรเน้นที่โครงการบ้านกลางกรุงขนาดย่อมเสียมากกว่า คนส่วนใหญ่ไม่คิดที่จะเปลี่ยนที่อยู่กันบ่อย ดังนั้นการพัฒนาที่ดินในย่านปลายทางเส้นทางรถไฟฟ้าจึงนิยมโปรโมทว่าเป็นบ้านใหม่กลางกรุง ติดสถานีรถไฟฟ้า

6.2.4 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้บริการรถไฟฟ้า

จากการศึกษาครั้งนี้เมื่อพิจารณาปัจจัยทั้ง 3 ด้านไม่ว่าจะเป็นรูปแบบการเดินทางภายในศูนย์กลางธุรกิจของเมือง ประเภทการใช้ที่ดินในแต่ละพื้นที่ ความพึงพอใจจากการเลือกใช้บริการรถไฟฟ้า ทำให้เข้าใจได้ว่ากระบวนการตัดสินใจสำหรับผู้ให้บริการระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้า มาจากความหวังในเรื่องการกินดีอยู่ดีซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดการใช้ที่ดินอันเนื่องมาจากแรงกระตุ้นพึงปรารถนาของ ฉัตรชัย พงศ์ประยูร (2527) ทั้งความต้องการความสะดวกสบาย ความรวดเร็ว การ

เข้าถึงที่หมาย ซึ่งทั้งหมดคือคุณภาพชีวิตของสังคมเมืองในฝัน โดยมีกิจกรรมต่างๆ เป็นตัวกระตุ้นการเดินทางสัญจร โดยที่ตั้งของที่อยู่อาศัยและที่ทำงานเป็นปัจจัยที่คอยกำหนดรูปแบบการสัญจร โดยประชาชนเลือกที่จะทำงานไม่ไกลจากบ้านจนเกินไป การคมนาคมสะดวก มีระบบขนส่งมวลชนที่รองรับ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ ถนนมวนล ณ ป้อมเพชร (2520) ที่เห็นด้วยกับการพัฒนาให้บ้านและที่ทำงานอยู่เขตเดียวกัน และมักจะต่อว่าความผิดพลาดของการพัฒนาที่มักจะพัฒนาให้ที่ทำงานกับบ้านอยู่ห่างไกลกัน จากการศึกษานี้ได้ทราบว่าวัตถุประสงค์หลักของผู้ใช้บริการ คือการเดินทางจากบ้านไปยังที่ทำงานหรือที่เรียนด้วยความรวดเร็วและเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรในช่วงโมงเร่งด่วน โดยที่ระยะทางระหว่างจุดเริ่มต้นกับจุดหมายปลายทางในการใช้บริการรถไฟฟ้าเฉลี่ยประมาณ 7.1 สถานี หรือประมาณ 7 กิโลเมตร ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ Klasston (1977) ในประเทศอังกฤษที่มีตัวเลขการสัญจรภายในท้องถิ่นร้อยละ 68.2 เดินทางไม่เกิน 8 กิโลเมตร โดย Klasston เสนอตัวเลขที่เหมาะสมสำหรับการเดินทางด้วยรถยนต์ในช่วงเวลานั้น (1972 - 1973) ว่าไม่ควรเกิน 7.2 กิโลเมตร และสำหรับการให้บริการรถไฟฟ้าที่รองรับประชากรไม่เกิน 400,000 คนต่อวัน ในรัศมีบริการ 9 กิโลเมตรจากใจกลางเมืองย่านสยามแสควร์ ยังเป็นตัวเลขที่ไม่เต็มประสิทธิภาพเมื่อเทียบกับความหนาแน่นในการใช้ที่ดิน แต่หากว่ารถไฟฟ้ามีความแออัดมากกว่านี้ก็จะส่งผลให้ความต้องการใช้บริการลดลงตามไปด้วยเนื่องจากความพึงพอใจในความสะดวกสบายเป็นปัจจัยสำคัญต่อการใช้บริการรถไฟฟ้า

องค์ประกอบทางด้านสังคมที่มีส่วนสำคัญกับการเลือกใช้บริการรถไฟฟ้า คือสถานภาพความเป็นโสด ซึ่งสัมพันธ์กับรายได้ และเพศโดยเฉพาะเพศหญิง โดยจะเห็นได้ว่าคนโสดประสงค์ที่จะอยู่คนเดียวย่อมมีสิทธิ์เลือกทำเลที่อยู่อาศัยหรือที่ทำงานกลางเมืองได้ง่ายกว่า อีกทั้งสำนักงานใจกลางเมืองส่วนใหญ่รับแต่พนักงานหญิงมากกว่าพนักงานชาย รายได้ที่เพิ่มขึ้นจะทำให้การเลือกใช้รถขนส่งสาธารณะลดลง สอดคล้องกับแนวคิดของ Evans (1973) ที่ให้ข้อเท็จจริงถึงการเลือกที่อยู่อาศัยกับประเภทครัวเรือนว่าคนโสดมักเลือกที่จะอยู่ใจกลางเมือง ส่วนคนที่แต่งงานแล้วจะเลือกอยู่ชานเมืองนอกเมืองมากกว่า ผลที่ได้คือความพึงพอใจซึ่งวัดระดับได้ 3.95 จาก 5 ระดับคะแนน แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นความพึงพอใจที่วัดได้นี้ มาจากรูปแบบทางวัฒนธรรมเกี่ยวกับความต้องการคุณภาพชีวิตที่ดีที่ต่างกันในแต่ละเมืองด้วย

ผลกระทบของระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าที่มีต่อการกระจายตัวของที่ดินทั้งในด้านภูมิศาสตร์และเศรษฐศาสตร์ สอดคล้องกับแนวคิดของ Alan Black (1995) ที่ได้ทำการศึกษาผลกระทบในสหรัฐอเมริกาว่า “การเข้าถึงจะมีสูงก็ต่อเมื่อการลงทุนในที่นั้นมีอัตราการขายตัวต่ำ และการลงทุนมาจากหลายกลุ่มขึ้นอยู่กับกิจกรรมในแต่ละพื้นที่ โดยการแข่งขันเชิงพาณิชย์จะมีเพียงแห่งเดียวที่สามารถขึ้นไปสู่จุดสูงสุดได้ การทำกำไรจากการเข้าถึงพื้นที่อาศัยกิจกรรมและการ

ใช้ประโยชน์จากที่ดินเพื่อให้เกิดกำไรสูงสุด” นั้นหมายถึงการเลือกสร้างเส้นทางรถไฟในเส้นทางที่มีการใช้ที่ดินสูงสุดเพราะที่ดินราคาสูงจะเป็นที่สร้างอาคารสูง ส่งผลให้ที่ดินบริเวณสถานีหลักทั้ง 9 สถานีมีมูลค่าเพิ่มขึ้นอีกเป็นทวีคูณ ส่วนพื้นที่ระหว่างนั้นจะเป็นพื้นที่มูลค่าต่ำ การเข้าถึงน้อยดังเช่นสถานีย่อยทั้ง 15 สถานีที่มีจำนวนผู้ใช้บริการน้อย เพราะการพัฒนาที่ดินสมัยใหม่ส่วนใหญ่มุ่งอยู่ในเส้นทางขนส่งใจกลางเมืองที่มีกิจกรรมสูงสุด และยังพบความจริงที่สอดคล้องอีกด้วยว่าปัจจุบันการพัฒนาเมืองต่างๆ ก็มีรูปแบบดังกล่าวเช่นกัน

6.3 ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษา

จากการศึกษารูปแบบการเดินทางและการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินตามเส้นทางรถไฟให้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพ ทำให้เข้าใจรูปแบบการเดินทางในช่วงเวลาต่างๆ เข้าใจกิจกรรมที่แตกต่างในแต่ละพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร ทราบถึงแนวโน้มการใช้ที่ดินในอนาคต ซึ่งสามารถนำไปใช้วางแผนระบบขนส่งมวลชนได้ดียิ่งขึ้น รวมถึงแนวโน้มราคาที่ดินที่จะขยับตัวขึ้นตามลำดับ อันเนื่องมาจากการรถไฟฟ้า การได้เข้าใจพฤติกรรมการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าสามารถนำไปใช้เป็นข้อมูลเบื้องต้นในการแก้ปัญหาจราจร และใช้เป็นฐานข้อมูลในการกำหนดแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายใหม่ที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคตอันใกล้นี้ เพราะเงินที่ใช้ในการลงทุนรถไฟฟ้ามีมูลค่ามหาศาล การสร้างเส้นทางรถไฟและพัฒนาที่ดินโดยรอบจะช่วยให้การพัฒนาทางสังคมและเศรษฐกิจมวลรวมของประเทศดีขึ้น

6.4 ข้อจำกัดทางการศึกษา

ถึงแม้ว่าผู้วิจัยจะได้ศึกษาเกี่ยวกับรูปแบบการเดินทางของผู้ใช้บริการจากกลุ่มตัวอย่างมากถึง 1,000 ราย แต่ในความเป็นจริงแล้วมีผู้ใช้บริการวันละกว่า 300,000 เทียบ รูปแบบการเดินทางที่ได้รับจึงยังไม่ครอบคลุมกับความน่าจะเป็นทางสังคม อีกทั้งยังมีปัจจัยแวดล้อมอื่นๆ อีกที่ไม่ได้ทำการศึกษา ไม่ว่าจะเป็นพฤติกรรม การซื้อรถยนต์ การใช้ทางด่วนในแต่ละเส้นทาง การจราจร หรือการใช้รถเมล์เป็นต้น ส่วนข้อมูลเกี่ยวกับการใช้ที่ดินในแนวดิ่ง ผู้ศึกษายังไม่สามารถเข้าถึงประเภทของการใช้ในอาคารสูงแต่ละหลังได้ จึงทำให้ไม่เห็นภาพผลกระทบที่เปลี่ยนแปลงในอาคารสูงได้ชัดเจนนัก ในการสำรวจ ผู้วิจัยได้รับความช่วยเหลือจากบริษัทขนส่งมวลชนรถไฟฟ้ากรุงเทพ แต่เนื่องจากช่วงแรกของการเก็บข้อมูลภาคสนามเจ้าหน้าที่ไม่เข้าใจวัตถุประสงค์ในการสัมภาษณ์ จึงทำให้การกระจายแบบสอบถามข้อมูลไม่ครบถ้วนดังที่ตั้งใจไว้ทั้ง 1,000 ชุด ข้อมูลขาดหายไปในบางประเด็น 162 ชุด แต่ยังคงมากพอที่จะสามารถอธิบายได้ใน

กระบวนการศึกษา อีกทั้งการสังเคราะห์ข้อมูลการใช้ที่ดินมีจำนวนมากและซับซ้อนทำให้เกิดความสับสนในการวิเคราะห์ปัญหาในแต่ละพื้นที่ การรวบรวมข้อมูลที่ดินมาจากหลายแหล่งข้อมูลมีทั้งตรงกันและไม่ตรงกันบ้าง ทำให้เกิดความสับสนในการเลือกใช้ข้อมูลในช่วงแรกของการทำงาน

การศึกษาผลกระทบเกี่ยวกับระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าจัดว่าเป็นเรื่องใหม่สำหรับประเทศไทย ยังไม่มีใครทำการศึกษาแนวทางนี้มาก่อน จึงไม่มีแม่แบบสำหรับการศึกษาเบื้องต้น ผู้วิจัยเลือกใช้วิธีเปรียบเทียบการศึกษาแบบลองผิดลองถูกจากการศึกษาทางสถาปัตยกรรมศาสตร์ วิศวกรรมศาสตร์ และเศรษฐศาสตร์ เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการทางภูมิศาสตร์หลากหลายวิธี เป็นเหตุให้ทั้งหัวข้อโครงร่างวิทยานิพนธ์และเนื้อหาวิทยานิพนธ์มีการแก้ไขหลายรอบ และทำให้บางครั้งหลงประเด็น จึงเกิดความล่าช้าในการทำงาน

6.5 ข้อเสนอแนะ

6.5.1 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

- 1) ควรศึกษากับการเดินทางด้วยวิธีการอื่นควบคู่กันไปด้วย และตรวจสอบข้อมูลให้ทันสมัย
- 2) ควรศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินนอกเส้นทางรถไฟฟ้าด้วย เพื่อนำมาใช้ในการประกอบข้อมูลการสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าสายใหม่ที่เหมาะสมกับการพัฒนาภายในเขตกรุงเทพมหานคร
- 3) ควรใช้ข้อมูลสารสนเทศร่วมกับการใช้ข้อมูลระยะไกลและข้อมูลสถิติ วิเคราะห์หรือคาดการณ์แนวโน้มการใช้ที่ดินและรูปแบบการสัญจรที่กำลังก่อตัวขึ้นใหม่ ภายหลังการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าได้ดินโดยเฉพาะพื้นที่ที่เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้า BTS รวมถึงรถไฟฟ้าสายใหม่ๆ ที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคตด้วย
- 4) การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้า ควรทำการสำรวจในด้านผู้ที่ไม่ใช้บริการรถไฟฟ้าด้วย
- 5) หาข้อเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างการใช้บริการรถไฟฟ้า BTS กับรถไฟฟ้าได้ดินทั้งในด้านการใช้ที่ดินและรูปแบบการใช้บริการรถไฟฟ้า

6.5.2 ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาาระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้า

ก่อนการสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าต่อขยาย ควรจะคำนึงถึงความหนาแน่นพื้นที่รอบข้างในการใช้ที่ดินในขณะนั้นเป็นที่ตั้ง และประเมินการใช้ที่ดินถนนสายหลักที่ตัดผ่านด้วยว่ามีความเหมาะสมพอที่จะทำให้การเดินทางสะดวกด้วยได้ในช่วงแรก ไม่ใช่เพียงแต่จะมุ่งหวังการใช้ที่ดินใน

อนาคตมากจนเกินไป เพราะการเก็งกำไรที่ดินจนเกินงามจะเป็นปัญหาที่ต้องตามมาอย่างแน่นอน ซึ่งนั่นจะทำให้ยากต่อการพัฒนา เนื่องจากต้นทุนที่สูงจนเกินจริง การเลือกเส้นทางจึงขอแนะนำให้อำเภอออกเป็น 2 แนวทางคือ 1) สร้างไปตามเส้นทางถนนสายธุรกิจหรือสร้างให้ตัดผ่านถนนสายที่อยู่อาศัยหนาแน่น 2) เลือกกระยะห่างระหว่างสถานีให้ผ่านอาคารสูงที่มีกิจกรรมนานาประเภทหรืออาคารที่การเข้าถึงสูงระยะห่างไม่เกิน 3 สถานีหรือไม่เกิน 3 กิโลเมตรอย่างต่อเนื่อง ตัวอย่างเช่น อาคารดิเอ็มโพเรียม อาคารเซ็นทรัลชิดลม สยามดิสคัฟเวอร์รี่ หรือสถานที่ราชการที่มีการติดต่อพบปะของประชาชนอยู่เสมอ ดังนั้นควรกระตุ้นการใช้ที่ดินก่อนที่จะเริ่มสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าให้พร้อมเสียก่อน เช่น

- 1) ลดภาษีราคาที่ดินประเภทความหนาแน่นสูง และเพิ่มภาษีกับที่ดินประเภทความหนาแน่นต่ำในบริเวณเส้นทางที่รถไฟฟ้าจะตัดผ่าน
- 2) ส่งเสริมการสร้างอาคารศูนย์ราชการเอนกประสงค์ที่มีหลายหน่วยงานในตึกเดียวกัน ยกตัวอย่างให้เห็นภาพเช่น สถานีตำรวจ(ชั้น1) ที่ทำการไปรษณีย์(ชั้น2) สำนักงานการไฟฟ้า(ชั้น3) สำนักงานการประปา(ชั้น4) องค์การโทรศัพท์(ชั้น5) กองตรวจคนเข้าเมือง(ชั้น6) ศาลแขวง(ชั้น7) กรมที่ดิน(ชั้น8) สำนักผังเมือง(ชั้น9) สำนักงานศุลกากร(ชั้น10) สำนักงานการรถไฟ(ชั้น11) ฯลฯ โดยเรียงลำดับความสำคัญของการมาใช้บริการของประชาชนเป็นสำคัญด้วย
- 3) เน้นนโยบายส่งเสริมการค้าปลีกแบบ Zoning ขายสินค้าเฉพาะอย่าง เช่น ศูนย์ขายส่งคอมพิวเตอร์ ศูนย์รวมโรงเรียนกวดวิชา กระตุ้นให้เกิดการเดินทางในสถานีที่คาดว่าจะมีผู้โดยสารน้อย
- 4) ชักจูงเอกชนให้มาลงทุนด้วยการลดภาษีในพื้นที่จำเพาะที่กำหนดไว้เท่านั้น หรือจูงใจด้วยการแลกกับการโฆษณาที่จะปรากฏบนรถไฟฟ้า
- 5) สร้างอาคารจอดรถเอนกประสงค์ราคาต่ำเอาไว้ก่อนที่จะทำการสร้างเส้นทางรถไฟฟ้า เพื่อเหนี่ยวนำพฤติกรรมให้ประชาชนลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว และใช้บริการสาธารณะให้มากขึ้น
- 6) จัดพื้นที่ให้เป็น Hub ศูนย์รวมบริการสาธารณะทุกประเภทในบริเวณสถานีที่สามารถเชื่อมต่อกับทุกๆ ส่วนของเมืองได้

กล่าวโดยสรุปคือ กระตุ้นให้พื้นที่ที่เกิดกิจกรรม เกิดความหลากหลายและการเข้าถึงสูงสุด โดยใช้พื้นที่ให้น้อยที่สุดและหนาแน่นที่สุดเกาะติดบริเวณสถานีให้มากที่สุดและไม่ควรเกินรัศมี 400 เมตร โดยจัดระบบการจอดรถ การต่อรถสาธารณะอื่นๆ ให้เกิดความสะดวกในการ

เดินทางสัญจรให้มากที่สุด ก่อนที่มีการสร้างระบบรถไฟฟ้าเพื่อให้ประชาชนปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ก่อนที่รถไฟฟ้าจะเข้าถึง ทั้งนี้ทั้งนั้นรูปแบบการกระตุ้นที่ดิน ควรหมายถึงที่ดินที่ทำให้เกิดการใช งานในวันธรรมดามากกว่าวันหยุด หรือเป็นที่ดินของแหล่งงานมากกว่าที่ดินเพื่อการพักผ่อนหย่อน ใจ เพราะที่ดินประเภทสนามฟุตบอลขนาดมาตรฐานหรือสวนสาธารณะ ดูผิวเผินเหมือนกับมีการ เข้าถึงปริมาณมากแต่ในความเป็นจริง เป็นการใช้ที่ดินของคนเฉพาะกลุ่มซึ่งมีการใช้มากในช่วง วันหยุดมากกว่าวันธรรมดา ซึ่งมีเพียง 2 วันต่อสัปดาห์ ในแง่ความคุ้มค่าของการสร้างระบบ รถไฟฟ้าแล้วถือว่าไม่คุ้มค่าต่อการใช้งานในหนึ่งสัปดาห์แต่จำเป็นต้องมี ดังนั้นการเลือกขยาย เส้นทางจึงต้องคำนึงถึงแนวที่ดินที่มีความหนาแน่นสูงให้มีระยะห่างจากกันไม่เกิน 3 สถานีหรือไม่ เกิน 3 กิโลเมตร ต่อเนื่องกันไปตลอดสาย

เมื่อใดที่ระบบรถไฟฟ้าครอบคลุมทั่วทั้งกรุงเทพมหานครแล้ว ผู้คนจะเริ่มหันมาใช้ บริการกันมากขึ้น การจราจรก็จะบรรเทาตนเอง ช่วยชาติประหยัดพลังงานที่ไม่สามารถผลิตเองได้ อันก่อให้เกิดการเสียดุลทางการค้าอันเนื่องมาจากราคาน้ำมันแพง อีกทั้งก่อให้เกิดภาวะเงินเฟ้ออัน เนื่องมาจากรายได้ส่วนหนึ่งในการดำรงชีวิตที่ต้องเสียไปกับการซ่อมบำรุงยานพาหนะและการ สัญจร แต่ปัญหาใหม่ที่จะตามมาคือ การใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยจะแผ่ขยายออกไปไกลจาก ศูนย์กลางกรุงเทพมหานครมากขึ้น ที่อยู่อาศัยประเภทคอนโดมิเนียมใจกลางเมืองจะราคาสูงขึ้นเป็น ทวี ผู้คนจะมีที่อยู่อาศัยทั้ง 2 ประเภทกันมากขึ้น ผู้คนจากต่างจังหวัดจะอพยพเข้ามาอยู่ในกรุงเทพฯ มากขึ้นปัญหาใหม่ที่จะตามมาจึงต้องทำใจแก้ไขกันไป

หลังการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าแล้ว สิ่งที่ต้องทำอย่างต่อเนื่องคือการปรับเปลี่ยน พฤติกรรมประชาชนให้หันมาใช้บริการอย่างต่อเนื่องให้มากที่สุด ความสะดวกสบายถือเป็นปัจจัย แรกที่ต้องคำนึงถึง ราคาค่าโดยสารที่เหมาะสมเป็นลำดับรอง การกระตุ้นให้เกิดกิจกรรมในพื้นที่ที่ รถไฟฟ้าตัดผ่านเป็นลำดับสุดท้าย ดังนั้นการศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางในทุกๆ ด้านจึง ต้องนำมาประยุกต์ใช้ให้เกิดความเข้าใจอย่างสอดคล้องกับสังคมเมืองยุคใหม่ เป็นต้นว่า

- 1) เพศหญิงเป็นเพศที่มาใช้บริการมากกว่าเพศชาย ก็อาจจะมีการจัดรถรับส่งเฉพาะเพศ หญิงที่บริเวณสถานี หรือส่งเสริมให้มีร้านค้าประเภทของอุปโภคบริโภคของสวยๆ งามบริเวณ สถานีรถไฟฟ้า
- 2) กลุ่มอายุช่วงวัยรุ่น - วัยเรียนเป็นกลุ่มที่ใช้บริการสาธารณะมากอยู่แล้ว จึงขอแนะนำให้ ทำการลดค่าโดยสารให้กับนักเรียน-นักศึกษาที่เดินทางเป็นประจำโดยการทำตั๋วเดือน หรือการจัดกิจกรรมบันเทิง การประกวดแข่งขันต่างๆ ที่กำลังเป็นที่นิยมของวัยรุ่น อย่างต่อเนื่องในช่วงเย็นหรือวันหยุดบริเวณสถานี

- 3) การลงโฆษณาในขบวนรถไฟฟ้าและบริเวณโดยรอบสถานีก็จัดเป็นสิ่งสำคัญที่มองข้ามไม่ได้เช่นกันเพราะสิ่งเหล่านี้เป็นตัวกระตุ้นการบริโภคที่ก่อให้เกิดการเดินทางตามมาในภายหลัง ดังนั้นควรเลือกลงโฆษณาที่มีส่วนช่วยให้ธุรกิจบริเวณเส้นทางรถไฟฟ้าเติบโตได้ เพราะนั่นหมายถึงการเข้าถึงพื้นที่ที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง
- 4) สำหรับหนุ่มสาวในวัยทำงานซึ่งเป็นกลุ่มหลักของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า ส่วนหนึ่งมีรถยนต์ส่วนตัวใช้แต่ยังชอบเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนอยู่ (โดยเฉพาะคนโสด) ควรส่งเสริมด้วยบริการข้อมูลน่าเที่ยวเกี่ยวกับการพักผ่อนหย่อนใจเช่น ร้านอาหาร ผับ บาร์ สถานที่ท่องเที่ยวตลอดเส้นทางรถไฟฟ้า และส่งเสริมให้เอกชนลงทุนในธุรกิจที่จอดรถ หรือรัฐจะเป็นผู้ลงทุนเองก็ได้
- 5) รณรงค์และโฆษณาวิธีการประหยัดพลังงานด้วยการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน

กล่าวโดยสรุปคือ การกระตุ้นการเดินทางสัญจรด้วยระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าต้องทำอย่างต่อเนื่องและสร้างจิตสำนึกร่วมกันว่าพลังงานเป็นสิ่งสำคัญต้องช่วยกันประหยัด ช่วยลดภาระรายจ่ายในชีวิตประจำวันได้อย่างเป็นรูปธรรม เพราะปัญหาสำคัญหลังจากเปิดให้บริการรถไฟฟ้าคือเรื่องของการปรับความเคยชินในการเปลี่ยนวิถีชีวิตการเดินทางของประชาชน การกระตุ้นแรงจูงใจจึงเป็นสิ่งสำคัญในการปรับพฤติกรรมใหม่ให้กับประชาชน และผู้ที่มีบทบาทสำคัญก็คือรัฐบาลและประชาชนทุกคนที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพฯ ซึ่งที่ผ่านมาทางรถไฟฟ้าได้ค้นพยายามใช้วิธีแก้ปัญหาโดยการลดราคาตั๋วโดยสารและใช้เงินจากส่วนกลางที่ดึงมาจากทั่วประเทศมาอุดหนุนการขาดทุนจากผลประโยชน์ ซึ่งนับว่าเป็นวิธีการที่ไม่ถูกต้อง