

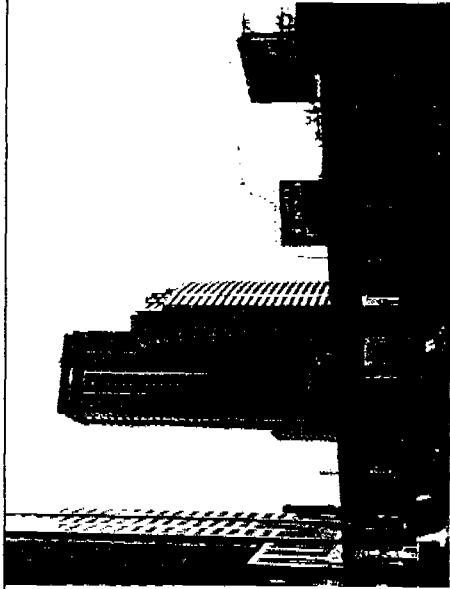
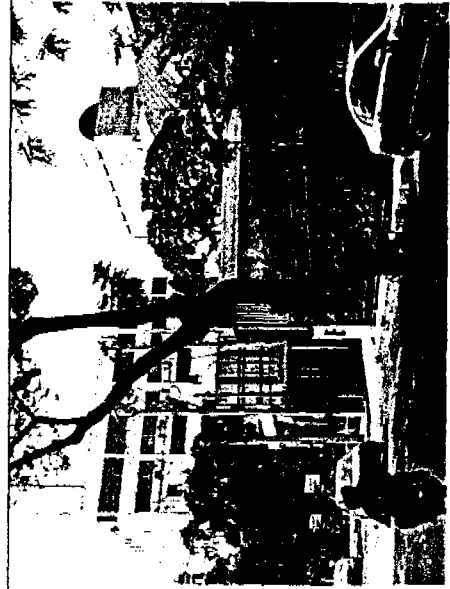
ตารางที่ 4.4

รายละเอียดโครงการระดับ เอ ในพื้นที่สุขุมวิท

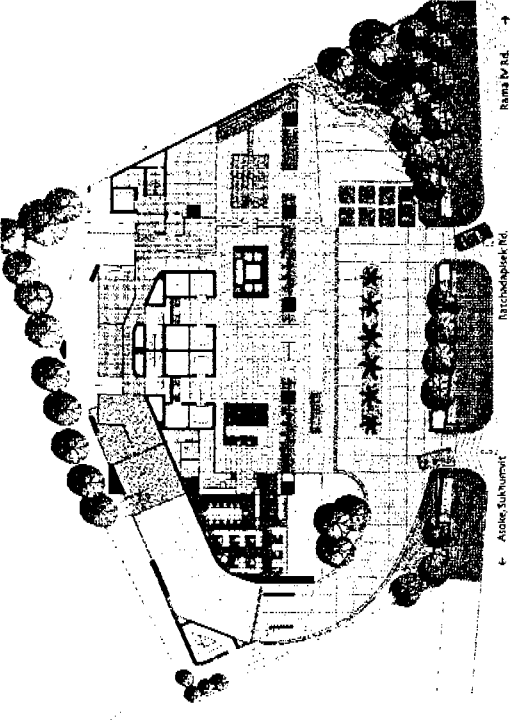
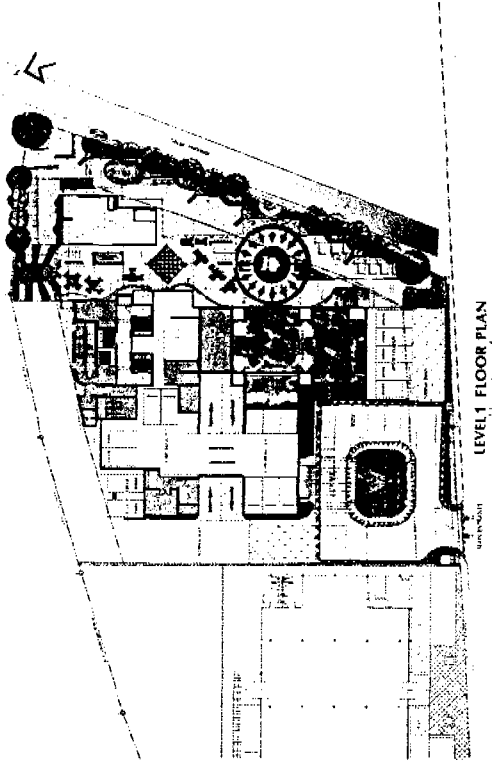
โครงการ	โครงการในเส้นทางรถไฟฟ้า	โครงการนอกเส้นทางรถไฟฟ้า
โครงการ	เดอะเอสส์รัชดาภิเษก	แอมบิชั่น ทองหล่อ
บริษัท	โรมออนแลนด์ จำกัด (มหาชน) "ไอ.พี.พร็อพเพอร์ตี้ ฟัน เอเซีย ลิมิเตด" บริด-ไทย ดีเวลลอปเม้นท์	เมเจอร์ ดีเวลลอปเม้นท์
ที่ตั้งโครงการ	ใกล้สถานีรถไฟฟ้าอโศก รัชดาภิเษก เขตวัฒนา กทม.	ช.ทองหล่อ 10 ถ.สุขุมวิท 55 เขตพระโขนง กทม.
ขนาดที่ดิน	2,082.33 ตารางเมตร	2,948 ตารางเมตร
ความสูงอาคาร	36 ชั้น	33 ชั้น
ที่จอดรถ	277 คัน	132 คัน
สิ่งอำนวยความสะดวก	ห้องออกกำลังกาย สระว่ายน้ำ ห้องอบไอน้ำ ห้องอเนกประสงค์ ฟิตเนสที่พักร่วม	ห้องออกกำลังกาย สระว่ายน้ำ ร้านค้า สวน ห้องสมุด ศูนย์ธุรกิจ ห้องประชุม สนามบาส สนามเด็กเล่น สนามกอล์ฟ ร้านซักรีด
จำนวนห้องชุด	158 ห้อง	73 ห้อง
1 ห้องนอน	20 ห้อง	ขนาด 67 ตารางเมตร

ตารางที่ 4.4 (ต่อ)

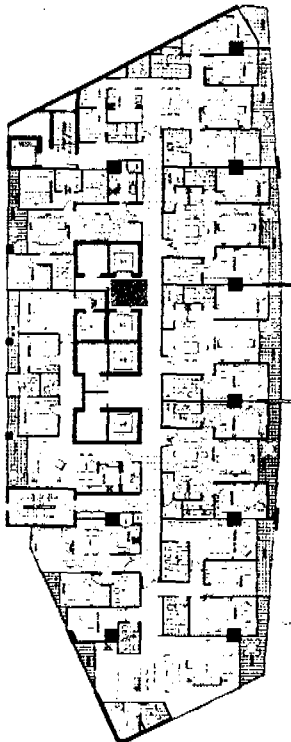
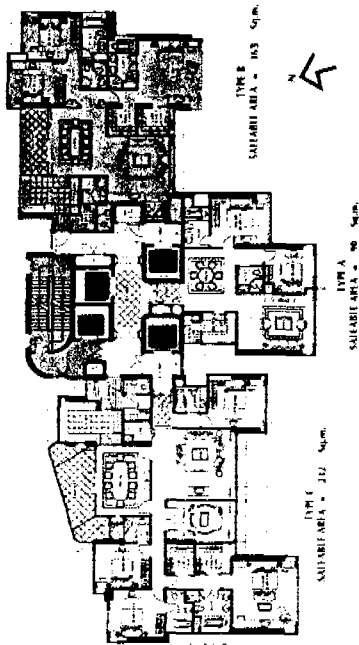
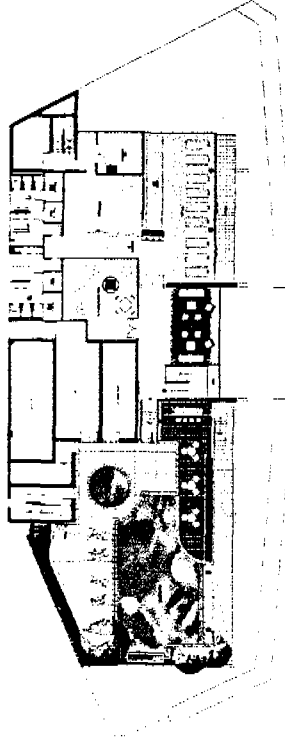
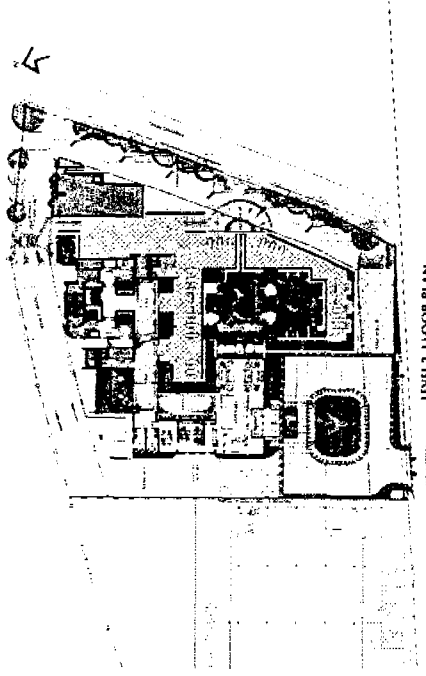
	โครงการในเส้นทางรถไฟ		โครงการนอกเส้นทางรถไฟ	
2 ห้องนอน	66 ห้อง	ขนาด 102 - 138 ตารางเมตร	23 ห้อง	ขนาด 95 ตารางเมตร
3 ห้องนอน	51 ห้อง	ขนาด 142 - 210 ตารางเมตร	23 ห้อง	ขนาด 161 ตารางเมตร
4 ห้องนอน	21 ห้อง	ขนาด 236 - 257 ตารางเมตร	23 ห้อง	ขนาด 225 ตารางเมตร
อื่นๆ			4 ห้อง	
ราคา	82,000	บาทต่อตารางเมตร	80,000	บาทต่อตารางเมตร
พื้นที่อาคาร	36,910.37	ตารางเมตร	26,726.84	ตารางเมตร
พื้นที่ส่วนพักผ่อน	19,495.34	ตารางเมตร	13,969.80	ตารางเมตร
พื้นที่ส่วนกลาง	17,415.03	ตารางเมตร	12,757.04	ตารางเมตร
พื้นที่เปิดโล่ง	997.84	ตารางเมตร	1,393.86	ตารางเมตร
สภาพแวดล้อม				
- ที่ดิน และอาคารข้างเคียง	แวดล้อมด้วยอาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้า กวดาคาร โรงแรม และอาคารชุดพักอาศัย		บริเวณด้านข้างอาคารยังเป็นที่ดินว่างเปล่า มีร้านอาหาร ร้านค้า นอกจากนี้ ช.ทองหล่อยังเป็นที่ตั้งของแหล่งบันเทิง และสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน	
- การจราจร	โครงการตั้งอยู่ริมถนนรัชดาภิเษก และใกล้สถานีรถไฟฟ้าวัดโศกและสถานีรถไฟใต้ดินสุขุมวิท		ตั้งอยู่ในซอยของหลอ 10 สามารถเชื่อมต่อไปยัง ถ.เอกมัย ถ.สุขุมวิท ถ.เพชรบุรี	

	โครงการในเส้นทางรถไฟฟ้า	โครงการนอกเส้นทางรถไฟฟ้า
บรรยากาศบริเวณโครงการ		 

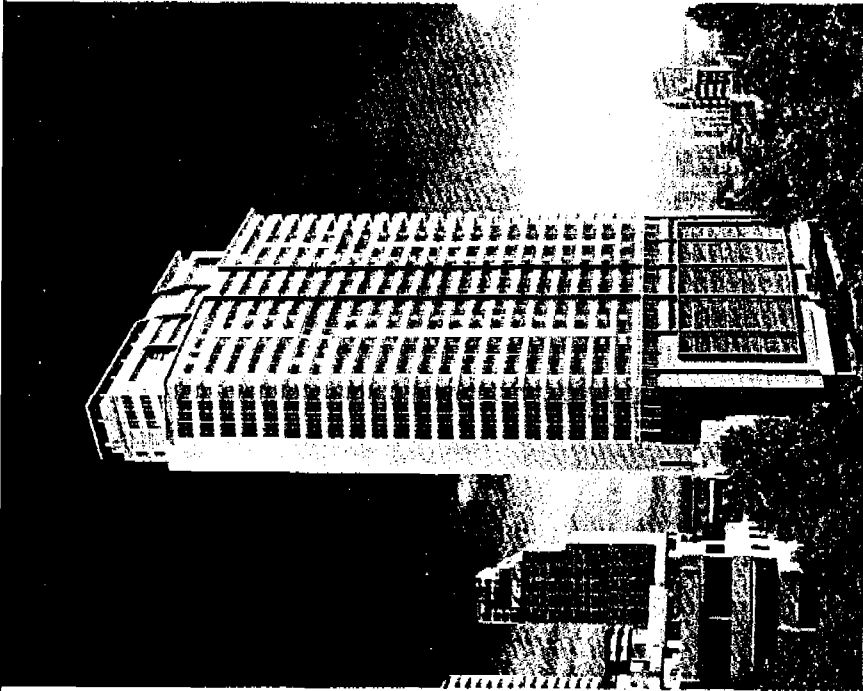
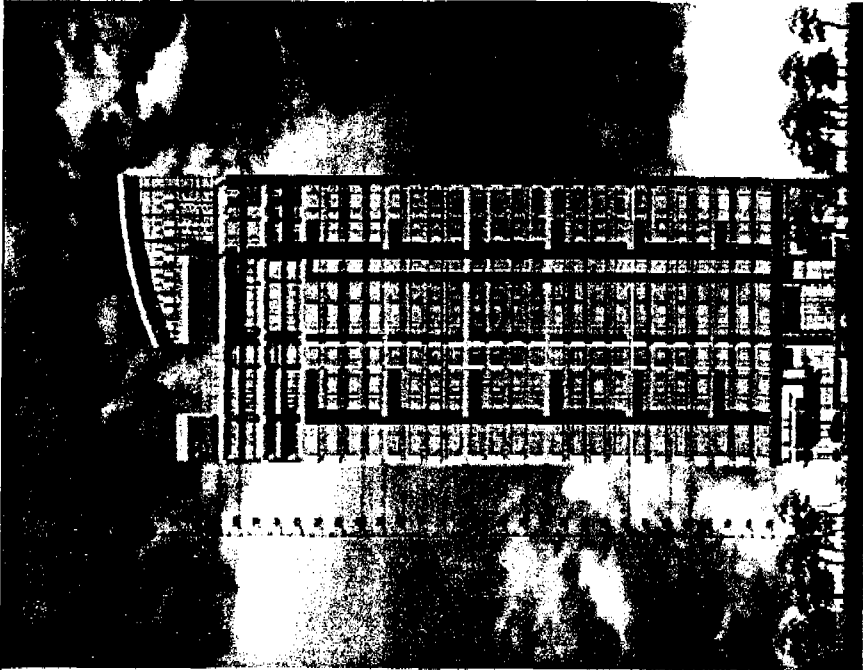
ตารางที่ 4.4 (ต่อ)

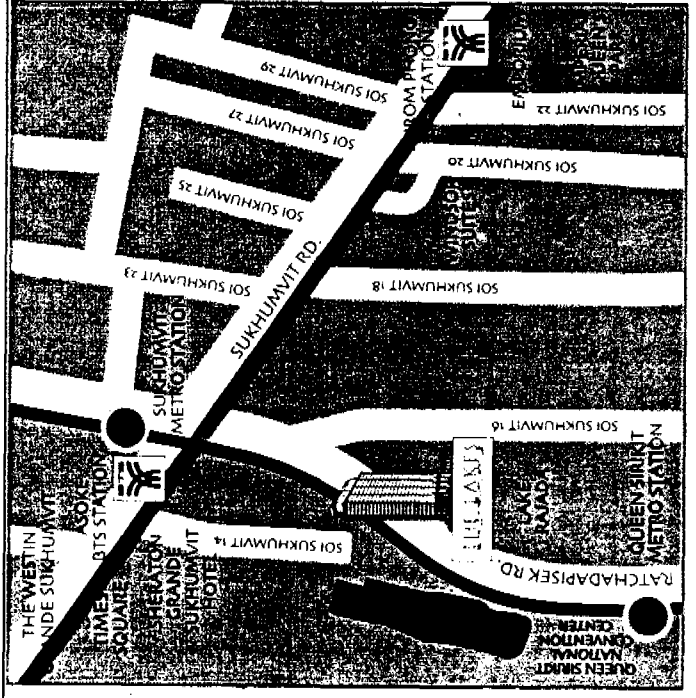
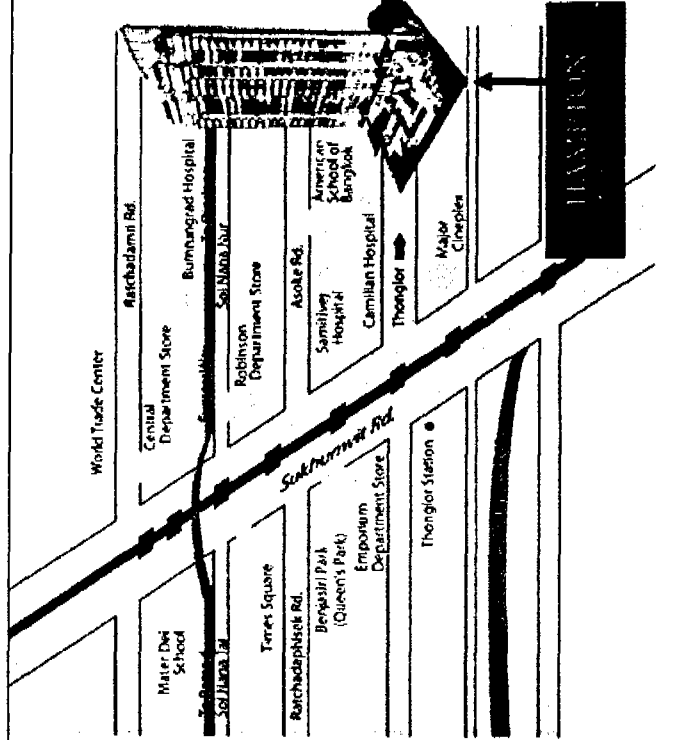
	โครงการในเส้นทางรถไฟฟ้า	โครงการนอกเส้นทางรถไฟฟ้า
ผังอาคารชั้น 1		

ตารางที่ 4.4 (ต่อ)

	โครงการในเส้นทางรถไฟฟ้า	โครงการนอกเส้นทางรถไฟฟ้า
ฝั่งอาคารขึ้น ที่อยู่อาศัย		
ฝั่งอาคารขึ้น สิ่งอำนวยความสะดวก สะดวก		

ตารางที่ 4.4 (ต่อ)

	โครงการในเส้นทางรถไฟฟ้า	โครงการนอกเส้นทางรถไฟฟ้า
ทัศนียภาพ อาคาร		

แผนที่โครงการ	โครงการในเส้นทางรถไฟฟ้า 
โครงการนอกเส้นทางรถไฟฟ้า	

ที่มา: เอกสารแผนผัง และบริษัท เมเจอร์ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน), 2548.

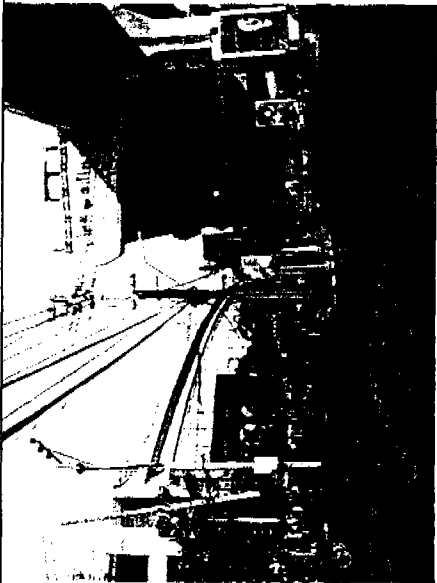
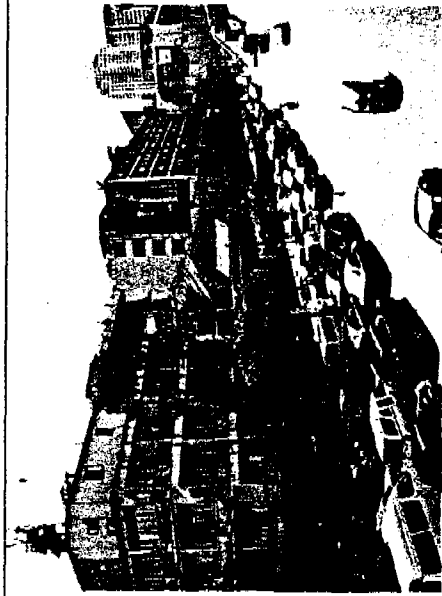
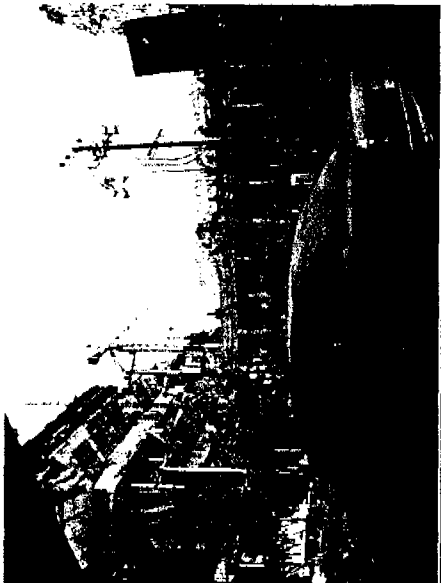
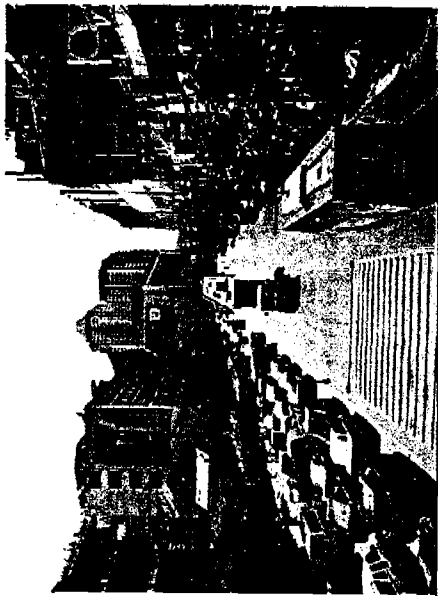
ตารางที่ 4.5

รายละเอียดโครงการระดับ ปี ในพื้นที่สุขุมวิท

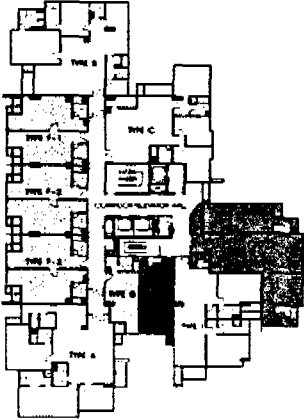
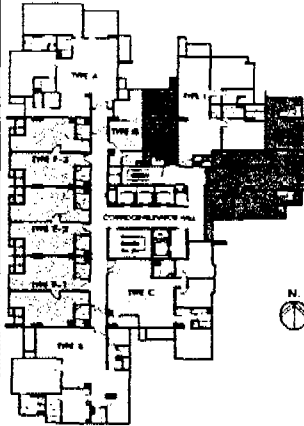
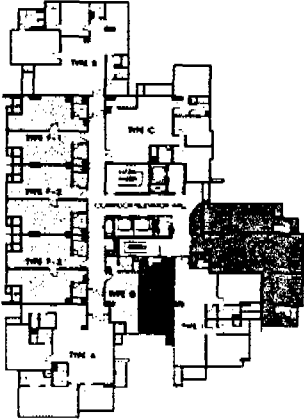
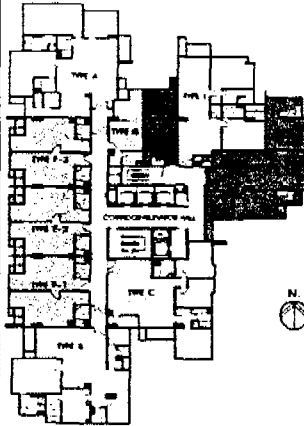
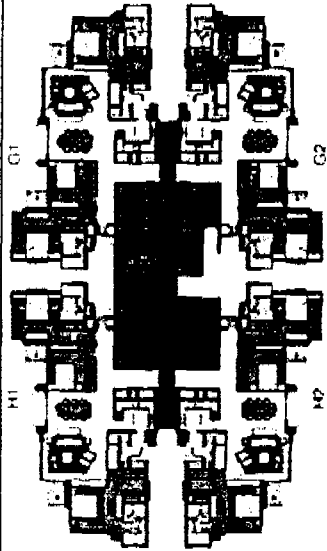
โครงการในเส้นทางรถไฟฟ้า		โครงการนอกเส้นทางรถไฟฟ้า	
โครงการ	มูลค่าสิริ แกรนด์คอนโด	แมนแฮตตัน ซิดลม	
บริษัท	มูลค่าสิริ แกรนด์คอนโด	เมเจอร์ ดีเวลลอปเม้นท์	
ที่ตั้งโครงการ	ช. สุขุมวิท 42 ถ. สุขุมวิท แขวงพระโขนง เขตพระโขนง กทม.	ช. เพชรบุรี 32 ถ. เพชรบุรี เขตวัฒนา กทม.	
ขนาดที่ดิน	2,852 ตารางเมตร	2,400 ตารางเมตร	
ความสูงอาคาร	28 ชั้น	34 ชั้น	
ที่จอดรถ	470 คัน	300 คัน	
สิ่งอำนวยความสะดวก	ห้องออกกำลังกาย สวน สปา จากชุดที่ ห้องอบไอน้ำ ซาวน่า	ห้องออกกำลังกาย สระว่ายน้ำ พื้นที่เอนกประสงค์ ลานบาร์บีคิว พื้นที่รับแขก ห้องอบไอน้ำ ซาวน่า	
จำนวนห้องชุด	297 ห้อง	190 ห้อง	
สตูดิโอ	50 ห้อง ขนาด 35 - 40 ตารางเมตร	-	
1 ห้องนอน	78 ห้อง ขนาด 77 ตารางเมตร	88 ห้อง ขนาด 58 ตารางเมตร	
2 ห้องนอน	76 ห้อง ขนาด 115 - 152 ตารางเมตร	86 ห้อง ขนาด 88 ตารางเมตร	

ตารางที่ 4.5 (ต่อ)

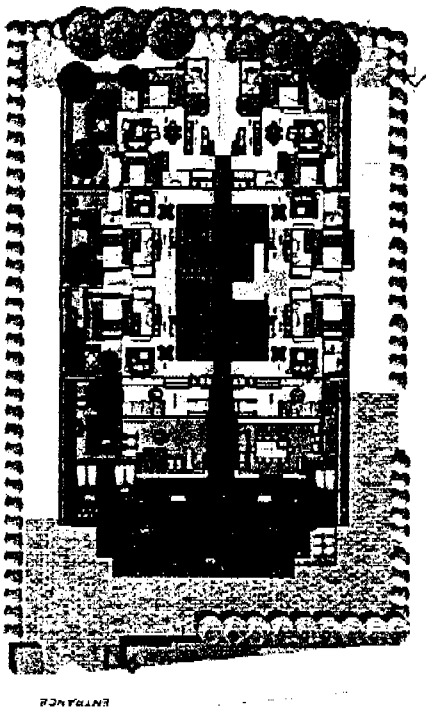
	โครงการในเส้นทางรถไฟ	โครงการนอกเส้นทางรถไฟ
3 ห้องนอน	89 ห้อง ขนาด 130 - 140 ตารางเมตร	12 ห้อง ขนาด 130 - 152 ตารางเมตร
อื่นๆ	4 ห้อง	4 ห้อง
ราคา	~ 70,500 บาทต่อตารางเมตร	70,000 บาทต่อตารางเมตร
พื้นที่อาคาร	27,311.05 ตารางเมตร	34,741.60 ตารางเมตร
พื้นที่ส่วนที่พักอาศัย	12,376.06 ตารางเมตร	21,352.42 ตารางเมตร
พื้นที่ส่วนกลาง	14,939.99 ตารางเมตร	13,389.18 ตารางเมตร
พื้นที่เปิดโล่ง	845.34 ตารางเมตร	1,001.90 ตารางเมตร
สภาพแวดล้อม - ที่ดิน และอาคาร ข้างเคียง	ด้านข้างอาคารเป็นตึกแถว และถัดไปเป็นสถานีขนส่งภาคตะวันออก ที่ดินบริเวณนี้เป็นที่ดินประเภทพาณิชยกรรม	บริเวณใกล้เคียงส่วนใหญ่เป็นห้างสรรพสินค้า อาคารสำนักงาน และร้านค้าปลีกแถว
- การจราจร	ตั้งอยู่ริมถนนสุขุมวิท เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าเอกมัย	ตั้งอยู่ริมถนนเพชรบุรี การจราจรคับคั่ง

บรรยายภาค บริเวณโครงการ	โครงการในเส้นทางรถไฟฟ้า	โครงการนอกเส้นทางรถไฟฟ้า
บรรยายภาค บริเวณโครงการ		
		

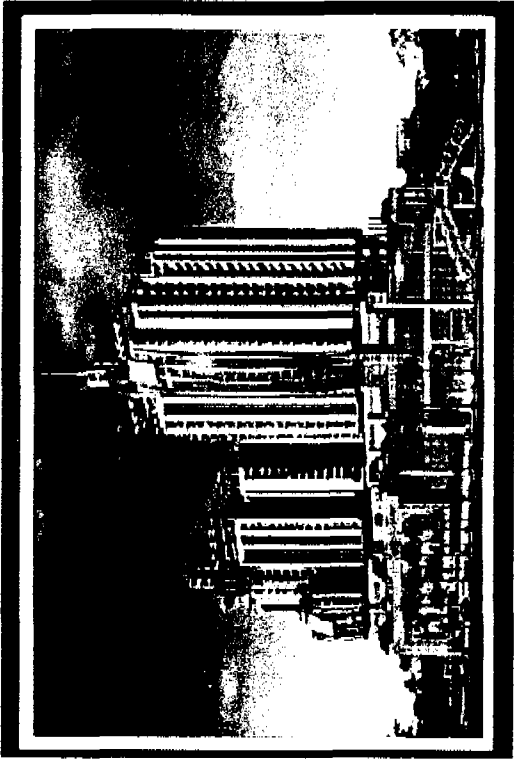
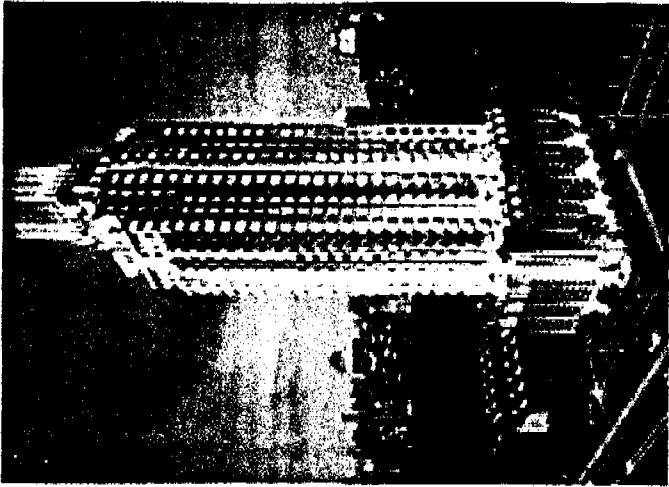
ตารางที่ 4.5 (ต่อ)

	โครงการในเส้นทางรถไฟฟ้า	โครงการนอกเส้นทางรถไฟฟ้า
ฝั่งอาคาร ชั้น 1		
ฝั่งอาคารชั้น พักอาศัย		
		

ตารางที่ 4.5 (ต่อ)

	โครงการในเส้นทางรถไฟฟ้า	โครงการนอกเส้นทางรถไฟฟ้า
ผังอาคารชั้น สี่ถ้ำนวย ความสะอาด	อยู่ชั้น 7	 อยู่ชั้น 7

ตารางที่ 4.5 (ต่อ)

	โครงการในเส้นทางรถไฟฟ้า	โครงการนอกเส้นทางรถไฟฟ้า
ทัศนียภาพ อาคาร		

	โครงการในเส้นทางรถไฟฟ้า	โครงการนอกเส้นทางรถไฟฟ้า
แผนที่โครงการ		

ที่มา: บริษัท อนุศาสตร์ จำกัด (มหาชน) และบริษัท เมเจอร์ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน), 2548.

ตารางที่ 4.6

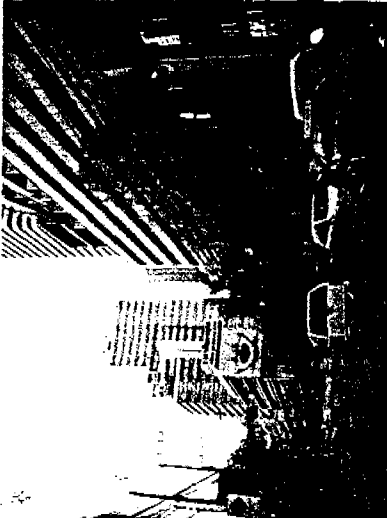
รายละเอียดโครงการระดับ ๓ ในพื้นที่สุภูมิวิท

โครงการ	โครงการในเส้นทางรถไฟ	โครงการนอกเส้นทางรถไฟ
โครงการ	แกรนด์ เออร์เทจ ทองหล่อ	แกรนด์ พาร์ควิว อโศก
บริษัท	แอล พี เอ็น ดีเวลลอปเม้นท์ กรุ๊ป	แอล พี เอ็น ดีเวลลอปเม้นท์ กรุ๊ป
ที่ตั้งโครงการ	ช.สุภูมิวิท 49 ถ.สุภูมิวิท เขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร	ถ.อโศก เขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร
มูลค่าโครงการ	บาท	บาท
ขนาดที่ดิน	1,746.04 ตารางเมตร	5,520 ตารางเมตร
ความสูงอาคาร	8 ชั้น	32 ชั้น
ที่จอดรถ	58 คัน	400 คัน
สิ่งอำนวยความสะดวก	ห้องออกกำลังกาย ห้องซาวน่า สวน ห้องอบไอน้ำ สระว่ายน้ำน้ำ ห้องประชุม สนามเด็กเล่น ห้องเอนกประสงค์	ห้องออกกำลังกาย ห้องซาวน่า ห้องอบไอน้ำ สวน สระว่ายน้ำน้ำ
จำนวนห้องชุด	68 ห้อง	481 ห้อง
สตูดิโอ		
1 ห้องนอน	26 ห้อง ขนาด 53 - 57 ตารางเมตร	365 ห้อง ขนาด 28 - 53 ตารางเมตร
2 ห้องนอน	34 ห้อง ขนาด 60 - 107 ตารางเมตร	13 ห้อง ขนาด 38 - 55 ตารางเมตร
		75 ห้อง ขนาด 48 - 124 ตารางเมตร

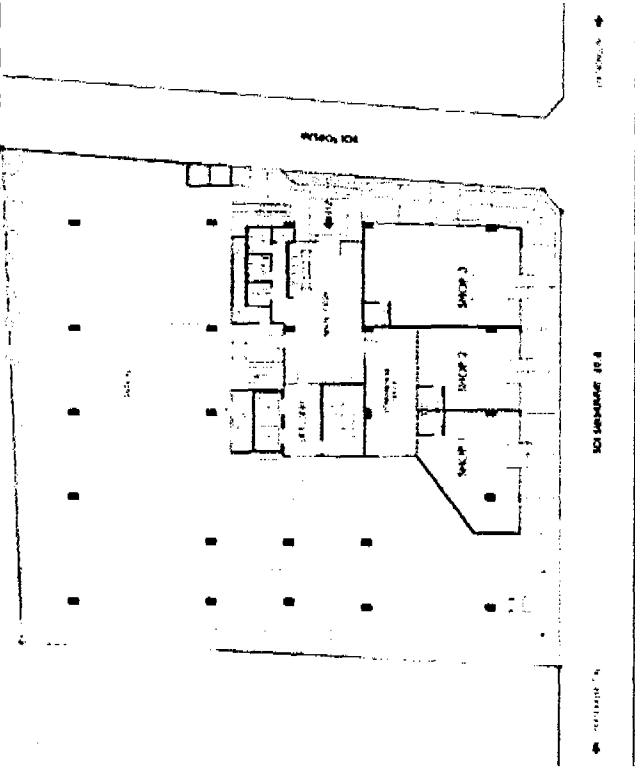
ตารางที่ 4.6 (ต่อ)

	โครงการในเส้นทางรถไฟ	โครงการนอกเส้นทางรถไฟ
3 ห้องนอน	8 ห้อง ขนาด 104 - 137 ตารางเมตร	28 ห้อง ขนาด 84 - 149 ตารางเมตร
ราคา	58,490 บาทต่อตารางเมตร	50,000 บาทต่อตารางเมตร
พื้นที่อาคาร	12,475.63 ตารางเมตร	64,743.00 ตารางเมตร
พื้นที่ส่วนพักอาศัย	6,799.84 ตารางเมตร	23,464.31 ตารางเมตร
พื้นที่ส่วนกลาง	5,675.79 ตารางเมตร	46,839.73 ตารางเมตร
พื้นที่เปิดโล่ง	588.47 ตารางเมตร	2,277.03 ตารางเมตร
สภาพแวดล้อม - ที่ดิน และอาคาร ข้างเคียง	แวดล้อมไปด้วยอาคารชุดเป็นส่วนใหญ่ ภัตตาคาร โรงพยาบาล บ้านเดี่ยว และเป็นแหล่งที่พักอาศัยของชาวต่างชาติอีกด้วย	แวดล้อมไปด้วยอาคารสูง ซึ่งเป็นอาคารชุดพักอาศัย และอาคารสำนักงาน
- การจราจร	โครงการอยู่ในซอยทางเชื่อมไปซอยทองหล่อ และ ซ.สุขุมวิท 49	โครงการตั้งอยู่ริมถนนอโศก การจราจรหนาแน่น

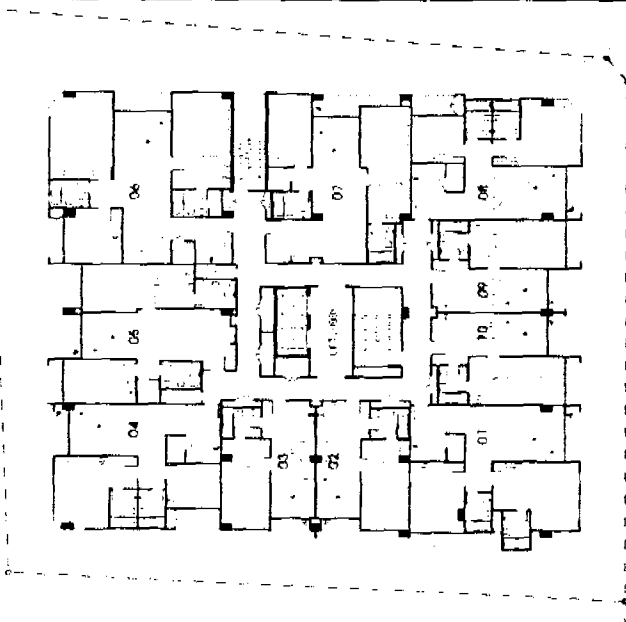
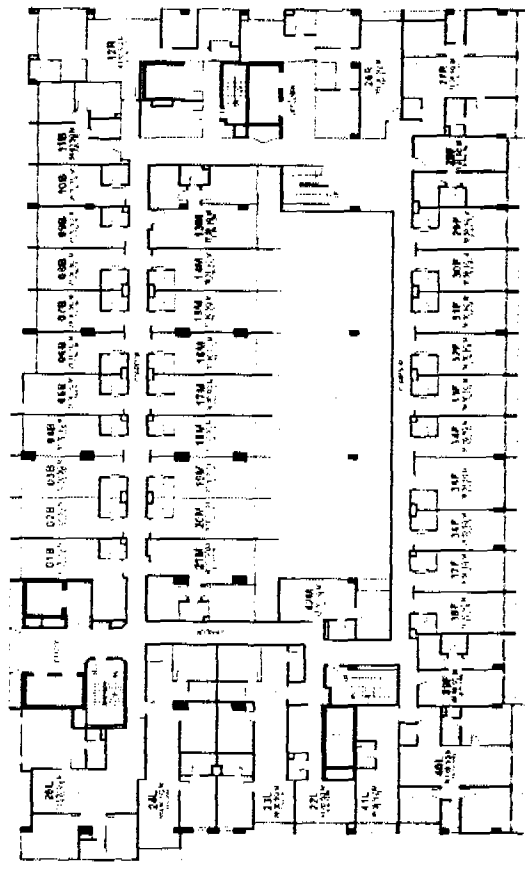
ตารางที่ 4.6 (ต่อ)

	โครงการในเส้นทางรถไฟฟ้า	โครงการนอกเส้นทางรถไฟฟ้า
บรรยายภาค บริเวณโครงการ		
		

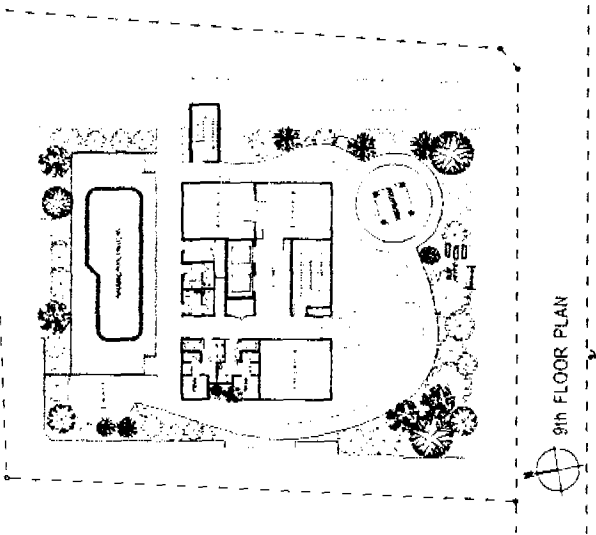
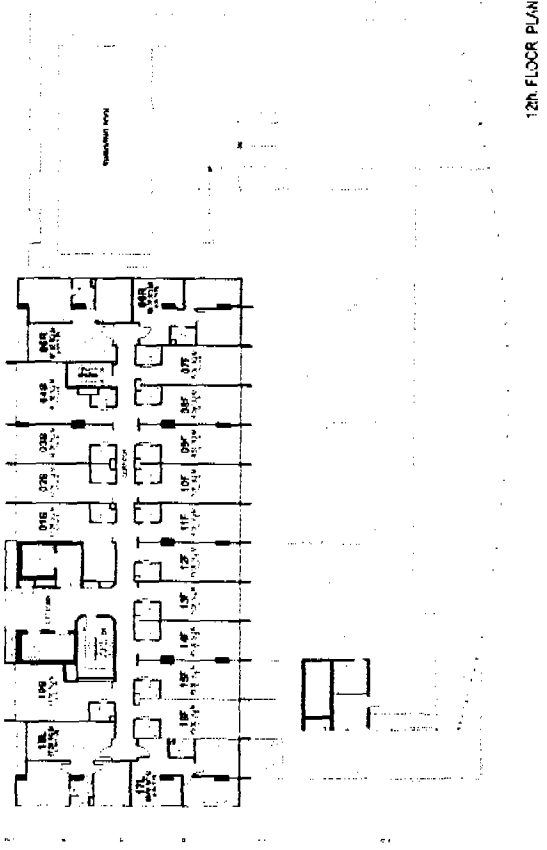
ตารางที่ 4.6 (ต่อ)

	โครงการในเส้นทางรถไฟฟ้า	โครงการนอกเส้นทางรถไฟฟ้า
ฝั่งอาคารชั้น 1	 GROUND FLOOR PLAN	-

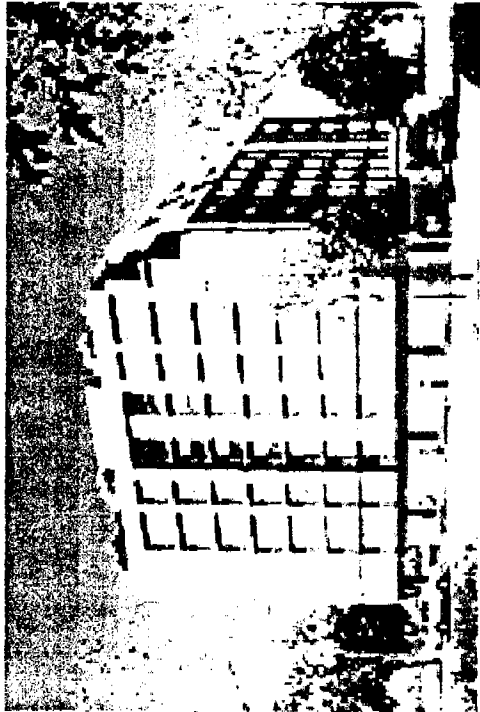
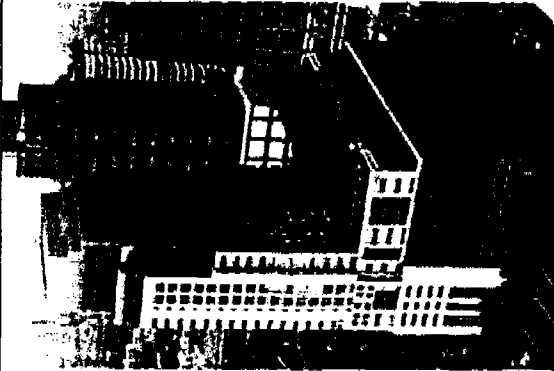
ตารางที่ 4.6 (ต่อ)

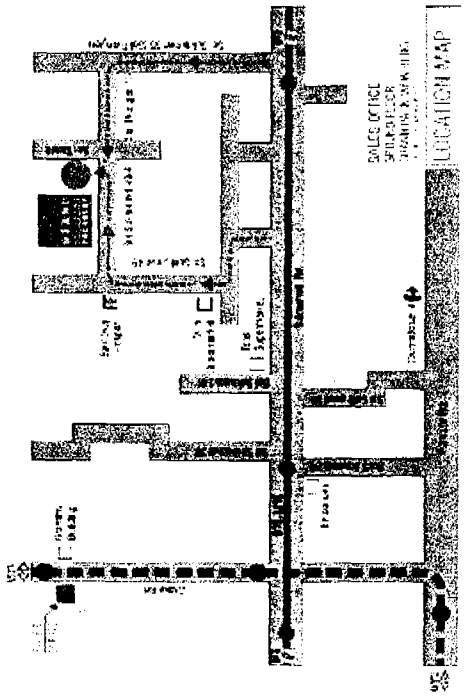
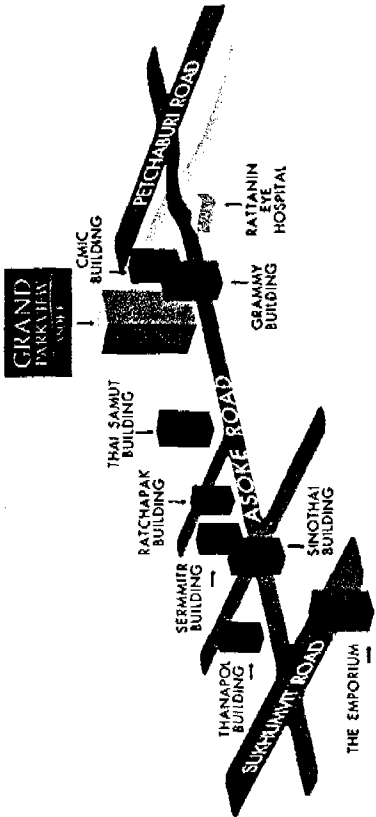
	โครงการในเส้นทางรถไฟฟ้า	โครงการนอกเส้นทางรถไฟฟ้า
ฝั่งอาคารชั้น ที่อยู่อาศัย	 2nd-6th FLOOR PLAN	 10th FLOOR PLAN

ตารางที่ 4.6 (ต่อ)

	โครงการในเส้นทางรถไฟฟ้า	โครงการนอกเส้นทางรถไฟฟ้า
ผังอาคารขึ้นถึง อำนวยความสะดวก สะดวก	 9th FLOOR PLAN อยู่ต้นบนสุดของอาคาร	 12th FLOOR PLAN อยู่ชั้นที่ 12

ตารางที่ 4.6 (ต่อ)

	โครงการในเส้นทางรถไฟฟ้า	โครงการนอกเส้นทางรถไฟฟ้า
ทัศนียภาพอาคาร		

	โครงการในเส้นทางรถไฟฟ้า	โครงการนอกเส้นทางรถไฟฟ้า
แผนที่โครงการ		

ที่มา: บริษัท แอด พี เอ็น ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน), 2548.

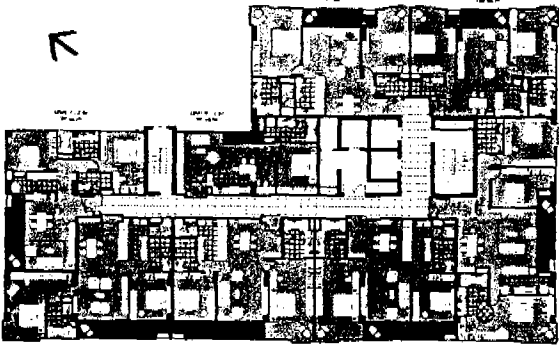
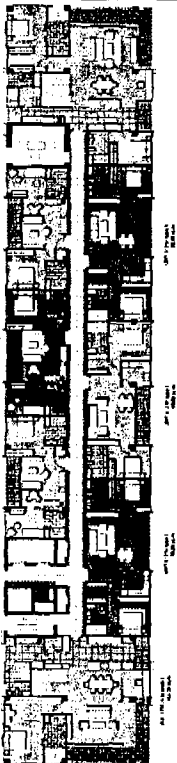
4.1.3 วิเคราะห์การออกแบบอาคารชุดพักอาศัย

การวิเคราะห์การออกแบบอาคารชุดแบ่งออกเป็นการวิเคราะห์ผังอาคารชั้นพักอาศัย โดยวิเคราะห์ตามมาตรฐานการออกแบบอาคารชุดพักอาศัยของ เชียร์รา (Chiara, 2006) และการวิเคราะห์การแบ่งพื้นที่อาคาร โดยการแสดงรูปตัดอาคารแบบง่าย

1. ผังบริเวณของโครงการอาคารชุดพักอาศัย

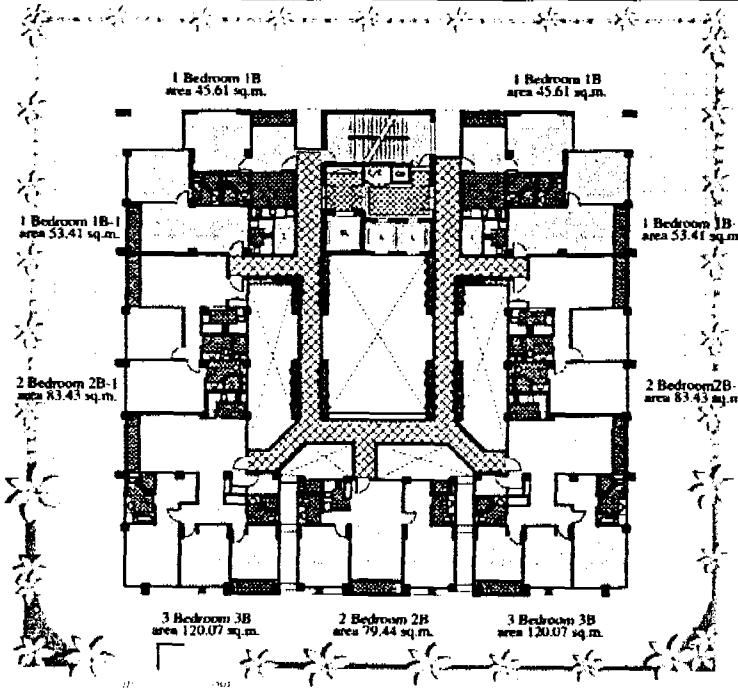
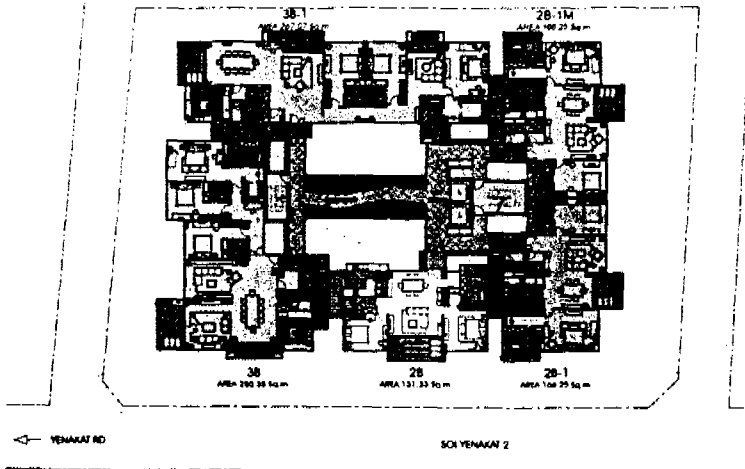
ตารางที่ 4.7

วิเคราะห์ผังอาคาร โครงการระดับ เอ พื้นที่ที่สี่ลม

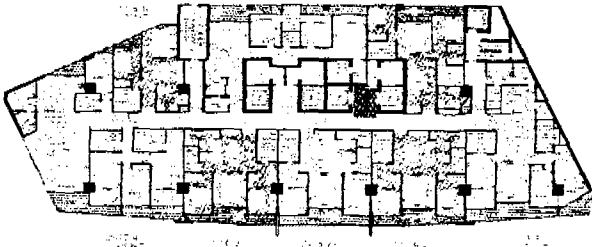
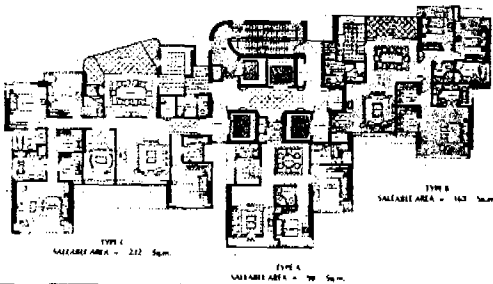
	ผังอาคาร	การวิเคราะห์
โครงการในเส้นทางรถไฟฟ้า		การวางผังแบบขยายหอคอย (expanded tower plan)
โครงการนอกเส้นทางรถไฟฟ้า		การวางผังแบบทางเดินอยู่ตรง กลางแบบแตกแขนง (center-corridor plan, offset)

ตารางที่ 4.8

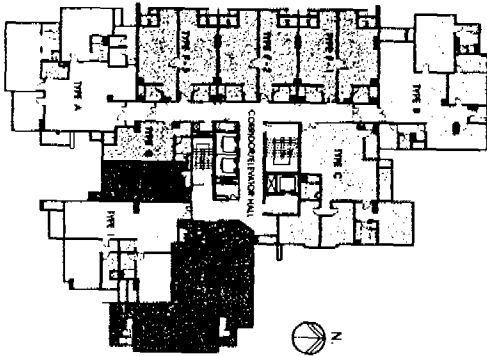
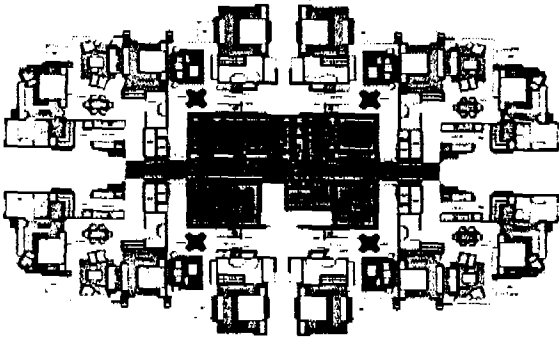
วิเคราะห์ผังอาคาร โครงการระดับ บี พื้นที่ที่สี่ลม

	ผังอาคาร	การวิเคราะห์
โครงการในเส้นทางรถไฟฟ้า	 1 Bedroom 1B area 45.61 sq.m. 1 Bedroom 1B area 45.61 sq.m. 1 Bedroom 1B-1 area 53.41 sq.m. 1 Bedroom 1B-1 area 53.41 sq.m. 2 Bedroom 2B-1 area 83.43 sq.m. 2 Bedroom 2B-1 area 83.43 sq.m. 3 Bedroom 3B area 120.07 sq.m. 2 Bedroom 2B area 79.44 sq.m. 3 Bedroom 3B area 120.07 sq.m.	การวางผังแบบเปิดทางเดิน แต่เป็นการเปิดด้านใน ผสมกับการวางผังแบบหอคอย เนื่องจากผังอาคารเป็นรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัส
โครงการนอกเส้นทางรถไฟฟ้า	 3B-1 AREA 120.07 sq.m. 2B-1M AREA 100.25 sq.m. 3B AREA 120.07 sq.m. 2B AREA 121.33 sq.m. 2B-1 AREA 100.25 sq.m. ← YENAKAT RD SOI YENAKAT 2 4th-8th FLOOR	การวางผังแบบเปิดทางเดิน แต่เป็นการเปิดด้านใน ผสมกับการวางผังแบบหอคอย เนื่องจากผังเป็นรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัส

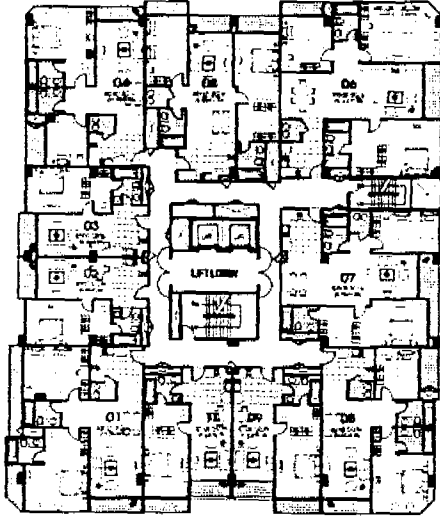
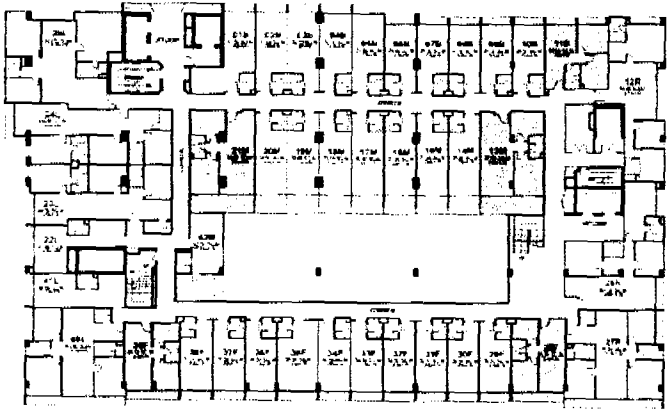
ตารางที่ 4.9
วิเคราะห์ผังอาคาร โครงการระดับ เอ พื้นที่สุขุมวิท

	ผังอาคาร	การวิเคราะห์
โครงการในเส้นทาง รถไฟฟ้า		การวางผังแบบหอคอย (tower plan)
โครงการนอกเส้นทาง รถไฟฟ้า		การวางผังแบบหอคอย (tower plan)

ตารางที่ 4.10
วิเคราะห์ผังอาคาร โครงการระดับ บี พื้นที่สุขุมวิท

	ผังอาคาร	การวิเคราะห์
โครงการในเส้นทางรถไฟฟ้า		การวางผังแบบหอคอย (tower plan)
โครงการนอกเส้นทางรถไฟฟ้า		การวางผังแบบหอคอย (tower plan)

ตารางที่ 4.11
วิเคราะห์ผังอาคาร โครงการระดับ ซี พื้นที่ชุมชนวิท

	ผังอาคาร	การวิเคราะห์
โครงการในเส้นทางรถไฟฟ้า		การวางผังแบบหอคอย (tower plan)
โครงการนอกเส้นทางรถไฟฟ้า		การวางผังแบบทางเดิน อยู่ตรงกลางแบบแตก แขนง (center-corridor plan, offset)

จากตารางที่ 4.7 - 4.11 พบว่า โครงการที่อยู่ในเส้นทางรถไฟฟ้าเป็นการวางผังแบบหอคอย ขณะที่โครงการที่อยู่นอกเส้นทางรถไฟฟ้าส่วนใหญ่ยังคงเป็นการวางหอคอย แต่จะมีลักษณะอื่นเข้ามาผสม และเป็นการวางผังแบบทางเดินอยู่ตรงกลางแบบแตกแขนง ทั้งนี้เนื่องจากรูปร่างและขนาดที่ดินมีผลต่อการวางผัง พื้นที่บริเวณในเส้นทางรถไฟฟ้าเป็นที่ดินมีขนาดเล็ก รูปร่างของที่ดินส่วนใหญ่เป็นสี่เหลี่ยมใกล้เคียงกับสี่เหลี่ยมจัตุรัส จึงนิยมวางผังแบบหอคอย ส่วนพื้นที่บริเวณนอกเส้นทางรถไฟฟ้า ถ้าเป็นที่ดินผืนใหญ่ หรือมีรูปร่างเป็นสี่เหลี่ยมผืนผ้าแบบลึก จะนิยมวาง

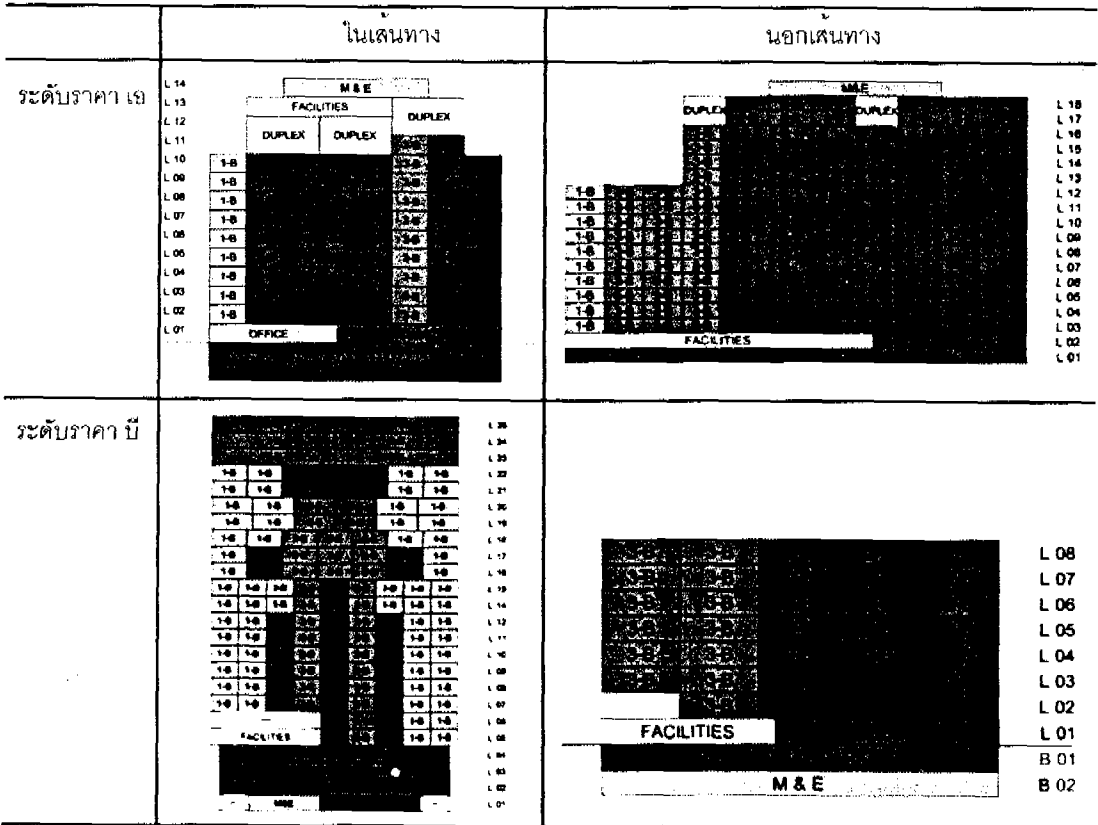
ผังแบบทางเดินอยู่ตรงกลางแบบแตกแขนง ซึ่งการวางผังแบบนี้ทำให้สามารถจัดห้องชุดพักอาศัยต่อหนึ่งชั้นได้จำนวนมาก

การวางผังแบบหอคอยจะมีข้อเสียเรื่องสภาพภูมิอากาศ เนื่องจากจะมีบางด้านของอาคารที่รับแสงแดดในทิศตะวันตก ซึ่งจะทำให้ห้องร้อนในเวลากลางวัน และถ้าไม่ออกแบบให้ห้องชุดมีช่องเปิดสองจุดจะมีข้อเสียเรื่องการระบายอากาศ ส่วนข้อดีของการวางผังแบบนี้ คือ ต้นทุนการผลิตที่ต่ำ เนื่องจากการเป็นกระบวนระบบแกนอาคาร (core circulation system) ซึ่งจำนวนห้องชุดที่สามารถจัดให้มีต่อหนึ่งชั้น อยู่ในปริมาณ 8 - 10 ห้องต่อชั้น

2. การแบ่งพื้นที่อาคาร

พื้นที่ของอาคารชุดพักอาศัยแบ่งเป็น 3 พื้นที่ใหญ่ ๆ ได้แก่ พื้นที่พักอาศัย พื้นที่สิ่งอำนวยความสะดวก และพื้นที่จอดรถ

ตารางที่ 4.12
การแบ่งพื้นที่อาคาร ในพื้นที่สีลม



สิ่งอำนวยความสะดวก ที่จอดรถ ห้องพักอาศัย ลิฟท์ พื้นที่บริการ

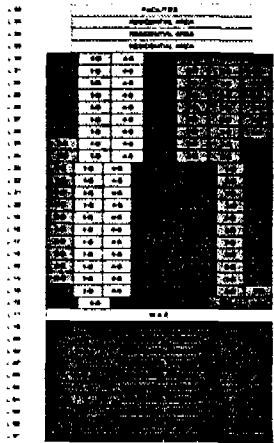
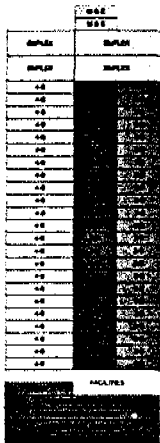
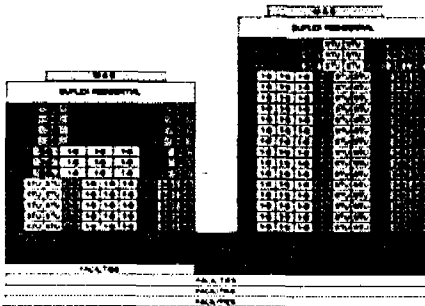
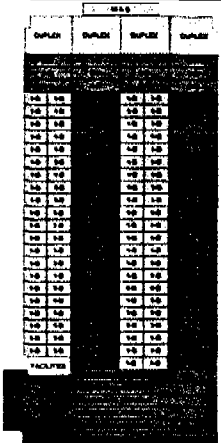
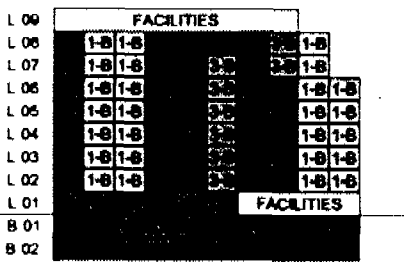
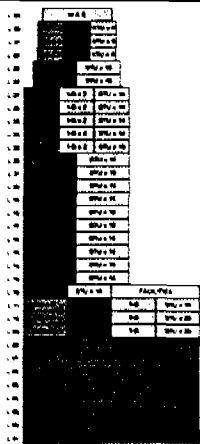
จากตารางที่ 4.12 แสดงให้เห็นถึงการแบ่งพื้นที่สิ่งอำนวยความสะดวกของโครงการที่อยู่ในแนวเส้นทาง ซึ่งพบว่าได้จัดวางพื้นที่สิ่งอำนวยความสะดวกไว้ชั้นบน ซึ่งแตกต่างกับโครงการที่อยู่นอกเส้นทางที่จัดวางพื้นที่สิ่งอำนวยความสะดวกไว้ที่ชั้นล่างของอาคาร

เมื่อนำมาวิเคราะห์ร่วมกับบริบทของแต่ละโครงการแล้ว เหตุผลของการจัดวางอาจเป็นเพราะบริบทของที่ตั้งโครงการที่อยู่ในแนวเส้นทางเป็นพื้นที่ที่พลุกพล่าน เนื่องจากอยู่ใกล้ถนนเส้นหลัก การจัดวางพื้นที่สิ่งอำนวยความสะดวกจึงจำเป็นต้องจัดพื้นที่ไว้ชั้นบนของอาคารเพื่อความเป็นส่วนตัว ส่วนบริบทของโครงการที่อยู่นอกเส้นทางมีลักษณะเป็นพื้นที่ในซอย หรือติดถนนรอง ไม่พลุกพล่านมากนัก การจัดวางพื้นที่สิ่งอำนวยความสะดวกจึงสามารถไว้ชั้นล่างได้ ทั้งยังเป็นการประหยัดโครงสร้าง และง่ายต่อการดูแลรักษาอีกด้วย

จากตารางที่ 4.13 แสดงให้เห็นถึงการแบ่งพื้นที่สิ่งอำนวยความสะดวกของโครงการที่อยู่ในแนวเส้นทาง ซึ่งพบว่าได้จัดพื้นที่สิ่งอำนวยความสะดวกไว้ช่วงชั้นกลางถึงชั้นบนของอาคาร ส่วนโครงการที่อยู่นอกเส้นทางได้จัดพื้นที่สิ่งอำนวยความสะดวกไว้ชั้นล่างถึงชั้นกลางของอาคาร

เมื่อนำมาวิเคราะห์ร่วมกับบริบทของแต่ละโครงการแล้ว เหตุผลของการจัดวางอาจเป็นเพราะบริบทของที่ตั้งโครงการที่อยู่ในแนวเส้นทางเป็นพื้นที่ที่พลุกพล่าน เนื่องจากอยู่ใกล้ถนนเส้นหลัก การจัดวางพื้นที่สิ่งอำนวยความสะดวกจึงจำเป็นต้องวางไว้ชั้นบนของอาคารเพื่อความเป็นส่วนตัว รวมทั้งขนาดของพื้นที่ที่มีอยู่อย่างจำกัดทางให้การขยายพื้นที่จึงต้องขยายในแนวตั้ง ส่วนบริบทของโครงการที่อยู่นอกเส้นทางมีลักษณะเป็นพื้นที่ในซอย หรือติดถนนรอง ไม่พลุกพล่านมากนัก การจัดวางพื้นที่สิ่งอำนวยความสะดวกจึงสามารถไว้ชั้นล่าง ส่วนการจัดวางพื้นที่สิ่งอำนวยความสะดวกไว้ช่วงกลางอาคารของโครงการในระดับราคา บี และซี นั้นเป็นผลเนื่องมาจากพื้นที่ที่มีอยู่อย่างจำกัดเช่นกัน และเพื่อการประหยัดงบประมาณในการก่อสร้างจึงไม่สร้างไว้ชั้นบนสุด

ตารางที่ 4.13
การแบ่งพื้นที่อาคาร ในพื้นที่สุขุมวิท

	ในเส้นทาง	นอกเส้นทาง
ระดับราคา เอ		
ระดับราคา บี		
ระดับราคา ซี		

สิ่งอำนวยความสะดวก  ที่จอดรถ    ห้องพักอาศัย  ล็อบบี้  พื้นที่บริการ

4.1.4 วิเคราะห์รายละเอียดของโครงการอาคารชุดพักอาศัย

การวิเคราะห์รายละเอียดโครงการอาคารชุดพักอาศัยเป็นการวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบกันระหว่างโครงการอาคารชุดพักอาศัยในเส้นทางรถไฟฟ้า และนอกเส้นทางรถไฟฟ้า โดยการกำหนดตัวแปรควบคุมเป็นระดับราคา และนำเสนอโครงการในพื้นที่สีลม และสุขุมวิท ควบคู่กัน ซึ่งได้พิจารณาปัจจัยต่าง ๆ 9 ด้านด้วยกัน ได้แก่ สัดส่วนของห้องพักอาศัย ขนาดของห้องพักอาศัย ความหนาแน่นของหน่วยพักอาศัยในโครงการ ค่าประสิทธิภาพของพื้นที่ขาย (efficiency rate) พื้นที่อาคารต่อขนาดที่ดินของโครงการ (FAR: floor area ratio) ร้อยละของพื้นที่พักอาศัยต่อพื้นที่อาคารรวม ร้อยละของพื้นที่ส่วนกลางต่อพื้นที่อาคารรวม ร้อยละของพื้นที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม (OSR: open space ratio) และอัตราส่วนของจำนวนที่จอดรถต่อหน่วยพักอาศัย

1. สัดส่วนของห้องพักอาศัย

ในโครงการชุดพักอาศัยจะมีห้องพักอาศัยหลายประเภท ได้แก่ แบบสตูดิโอ แบบหนึ่งถึงสี่ห้องนอน และห้องแบบสองชั้น ซึ่งการกำหนดสัดส่วนของประเภทห้องในแบบต่าง ๆ มีความสำคัญต่อภาพลักษณ์ และแนวทางของโครงการ นอกจากนั้นยังส่งผลถึงรายได้ของผู้ประกอบการที่จะได้จากการขายห้อง ดังนั้นจึงต้องมีการกำหนดประเภทของห้องพัก และแบ่งสัดส่วนให้เหมาะสมต่อความต้องการของตลาด

ตารางที่ 4.14
สัดส่วนของห้องพักอาศัย ในพื้นที่สีลม

ระดับราคา	พื้นที่ของโครงการ	1 ห้องนอน (ร้อยละ)	2 ห้องนอน (ร้อยละ)	3 ห้องนอน (ร้อยละ)	อื่น ๆ (ร้อยละ)
เอ	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	11.54	69.23	11.54	7.69
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	5.75	73.56	19.54	1.15
บี	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	46.27	27.61	26.12	0
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	0	61.76	38.24	0

จากตารางที่ 4.14 โครงการระดับราคา เอ มีสัดส่วนของห้องพักอาศัยแบบสองห้องนอน มีปริมาณที่มากที่สุดเมื่อเทียบกับสัดส่วนของห้องพักทั้งหมด ในโครงการเดียวกันโดยมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 69.23 และร้อยละ 73.56 สำหรับโครงการในแนวเส้นทาง และนอกเส้นทางตามลำดับ และสัดส่วนของห้องพักอาศัยแบบหนึ่งห้องนอนของโครงการที่อยู่ในแนวเส้นทางมีปริมาณมากกว่าโครงการที่อยู่นอกเส้นทาง โดยโครงการที่อยู่ในเส้นทางรถไฟฟ้ามีสัดส่วนร้อยละ 11.54 ในขณะที่โครงการที่อยู่นอกเส้นทางรถไฟฟ้ามีสัดส่วนเพียงร้อยละ 5.75

โครงการระดับราคา บี มีสัดส่วนประเภทของห้องพักอาศัยมีความแตกต่างกัน โดยโครงการที่อยู่ในแนวเส้นทางจะมีห้องพักอาศัยแบบหนึ่งห้องนอนในปริมาณที่มากที่สุดถึงร้อยละ 46.27 ส่วนโครงการที่อยู่นอกเส้นทาง ไม่ปรากฏห้องพักแบบหนึ่งห้องนอน แต่พบว่าสัดส่วนของประเภทห้องพักแบบสองห้องนอนของโครงการนอกเส้นทางรถไฟฟ้ามีสัดส่วนมากที่สุดถึงร้อยละ 61.76

โครงการอาคารชุดพักอาศัยที่มีระดับราคาสูงทั้งที่อยู่ในเส้นทางและนอกเส้นทางรถไฟฟ้า การจัดสัดส่วน และประเภทของห้องพักอาศัย โดยมากจะเน้นห้องพักแบบสองห้องนอนมากกว่าห้องพักแบบอื่น ๆ

ตารางที่ 4.15

สัดส่วนของห้องพักอาศัย ในพื้นที่สุขุมวิท

ระดับ ราคา	พื้นที่ของโครงการ	สตูดิโอ (ร้อยละ)	1 ห้องนอน (ร้อยละ)	2 ห้องนอน (ร้อยละ)	3 ห้องนอน (ร้อยละ)	อื่น ๆ (ร้อยละ)
เอ	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	0	12.66	41.77	32.28	13.29
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	0	0	31.51	31.51	36.98
บี	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	16.84	26.26	25.59	29.98	1.35
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	0	46.31	45.26	6.32	2.11
ซี	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	0	38.24	50.00	11.76	0
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	75.88	2.49	15.59	5.82	0

จากตารางที่ 4.15 โครงการระดับราคา เอ ที่อยู่ในแนวเส้นทางรถไฟฟ้า มีสัดส่วนห้องพักอาศัยแบบสองห้องนอนมากที่สุดถึงร้อยละ 41.77 รองลงมาคือ ห้องพักแบบสามห้องนอน และ

ห้องพักอาศัยแบบอื่น ๆ มีสัดส่วนร้อยละ 32.28 และ ร้อยละ 13.29 ตามลำดับ สำหรับโครงการระดับราคา เอ ที่อยู่นอกเส้นทางนั้น สัดส่วนของห้องพักแต่ละประเภทไม่แตกต่างกันมากนัก คือ มีสัดส่วนของห้องพักแบบอื่น ๆ ถึง 36.98 และสัดส่วนของห้องพักแบบสองห้องนอน และสามห้องนอน ร้อยละ 31.51

โครงการระดับราคา บี ที่อยู่ในแนวเส้นทางรถไฟฟ้ามีสัดส่วนของห้องพักแบบหนึ่งห้องนอน สองห้องนอน และสามห้องนอนไม่แตกต่างกันมากนัก โดยมีสัดส่วนของห้องพักแบบสามห้องนอนร้อยละ 29.98 รองลงมาคือห้องพักแบบสองห้องนอน และหนึ่งห้องนอน มีสัดส่วนร้อยละ 26.26 และ 25.59 ตามลำดับ สำหรับโครงการที่อยู่นอกเส้นทางรถไฟฟ้า มีสัดส่วนของห้องพักประเภทหนึ่งห้องนอน และสองห้องนอนไม่ต่างกันนัก คือ ร้อยละ 46.31 และร้อยละ 45.26 ตามลำดับ

โครงการระดับราคา ซี โครงการที่อยู่ในแนวเส้นทางรถไฟฟ้าพบว่าสัดส่วนของประเภทห้องพักที่มากที่สุดเป็นห้องพักแบบสองห้องนอนมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 50.00 ส่วนโครงการนอกเส้นทางรถไฟฟ้ามีสัดส่วนของห้องพักอาศัยแบบสตูดิโอมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 75.88 โดยห้องพักแบบสตูดิโอไม่พบในโครงการในแนวเส้นทางรถไฟฟ้า

จากตารางที่ 4.15 พบว่า ในราคาระดับเดียวกันโครงการที่อยู่ในเส้นทางรถไฟฟ้าสัดส่วนของประเภทของห้องพักจะกระจายตัวไปที่ห้องขนาดเล็ก ส่วนโครงการที่อยู่นอกเส้นทางรถไฟฟ้าสัดส่วนของห้องพักอาศัยกระจุกตัวที่ห้องขนาดใหญ่

2. ขนาดของห้องพักอาศัย

ในการวิเคราะห์ขนาดห้องพักอาศัยได้นำขนาดพื้นที่ของห้องพักแต่ละประเภทในแต่ละระดับราคา มาเปรียบเทียบกัน ซึ่งได้แบ่งออกเป็นการวิเคราะห์ขนาดห้องพักของโครงการในพื้นที่สีลม และพื้นที่สุขุมวิท ดังนี้

ตารางที่ 4.16
ขนาดของห้องพักอาศัย ในพื้นที่สีลม

ระดับราคา	พื้นที่ของโครงการ	1 ห้องนอน (ตร. ม.)	2 ห้องนอน (ตร. ม.)	3 ห้องนอน (ตร. ม.)
เอ	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	66	96 - 113	140
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	55	67 - 92	144 - 179
บี	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	45 - 59	79 - 93	106 - 186
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	-	131 - 166	250 - 260

จากตารางที่ 4.16 โครงการระดับราคา เอ ขนาดของห้องพักอาศัยแต่ละแบบของโครงการในเส้นทางมีขนาดใหญ่กว่าของโครงการนอกเส้นทาง ยกเว้นห้องพักแบบ 3 ห้องนอนของโครงการในเส้นทางมีขนาดเล็กกว่าของโครงการนอกเส้นทาง

โครงการระดับราคา บี ขนาดของห้องพักอาศัยทุกแบบของโครงการในเส้นทางมีขนาดเล็กกว่าของโครงการนอกเส้นทาง

ตารางที่ 4.17
ขนาดของห้องพักอาศัย ในพื้นที่สุขุมวิท

ระดับราคา	พื้นที่ของโครงการ	สตูดิโอ (ตร. ม.)	1 ห้องนอน (ตร. ม.)	2 ห้องนอน (ตร. ม.)	3 ห้องนอน (ตร. ม.)
เอ	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	-	67	102 - 138	142 - 210
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	-	-	94	161
บี	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	35 - 40	77	115 - 152	130 - 140
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	-	58	88	130 - 152
ซี	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	-	52 - 57	60 - 107	104 - 136
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	28 - 53	38 - 55	48 - 124	84 - 149

จากตารางที่ 4.17 โครงการระดับราคา เอ ขนาดของห้องพักอาศัยแต่ละแบบของโครงการที่อยู่ในเส้นทางรถไฟฟ้ามีขนาดใหญ่กว่าของโครงการที่อยู่นอกเส้นทางรถไฟฟ้า

โครงการระดับราคา บี ขนาดของห้องพักอาศัยแต่ละแบบของโครงการในเส้นทางมีขนาดใหญ่กว่าของโครงการนอกเส้นทาง ยกเว้นห้องพักแบบ 3 ห้องนอนของโครงการในเส้นทางมีขนาดเล็กกว่าของโครงการนอกเส้นทาง

โครงการระดับราคา ซี ขนาดของห้องพักอาศัยแต่ละแบบของโครงการในเส้นทางมีขนาดใหญ่กว่าของโครงการนอกเส้นทาง

จากตารางที่ 4.17 พบว่าในทุกะดับราคา ขนาดของห้องพักส่วนใหญ่ของโครงการในเส้นทางรถไฟฟ้า มีขนาดใหญ่กว่าของโครงการนอกเส้นทางรถไฟฟ้า

3. ความหนาแน่นของหน่วยพักอาศัยในโครงการ

ความหนาแน่นของโครงการอาคารชุดพักอาศัย คือ ปริมาณห้องพักอาศัยรวมต่อขนาดที่ดิน ซึ่งใช้ชี้วัดความหนาแน่นของปริมาณครอบครัวที่พักอาศัยในโครงการ สามารถบอกถึงระดับความเป็นส่วนตัวของโครงการ ระยะเวลาของการเสื่อมโทรมชำรุดของอาคาร ความต้องการในพื้นที่ส่วนกลาง เป็นต้น โครงการยังมีความหนาแน่นสูงยิ่งต้องการสิ่งเหล่านี้มาก ซึ่งหน่วยการชี้วัดในมาตรฐานการออกแบบอาคารชุดพักอาศัยของอเมริกา คิดเป็น หน่วยการพักอาศัยต่อเอเคอร์ (DU/AC: Dwelling Unit/Acer) ส่วนในงานวิจัยนี้ให้หน่วยการวัดเป็น หน่วยการพักอาศัยต่อไร่ ค่ามาตรฐานความหนาแน่นของโครงการอาคารชุดพักอาศัยที่เป็นอาคารสูง (12 ชั้นขึ้นไป) อยู่ที่ 80 หน่วยพักอาศัยต่อเอเคอร์ขึ้นไป หรือ 32 หน่วยพักอาศัยต่อไร่ขึ้นไป และค่ามาตรฐานความหนาแน่นของโครงการอาคารชุดพักอาศัยที่เป็นอาคารกลาง (mid-rise: 5 - 12 ชั้น) อยู่ที่ 40 - 80 หน่วยพักอาศัยต่อเอเคอร์ขึ้นไป หรือ 16 - 32 หน่วยพักอาศัยต่อไร่

ตารางที่ 4.18

ความหนาแน่นของหน่วยพักอาศัย ในพื้นที่สีลม

ระดับราคา	พื้นที่ของโครงการ	ความหนาแน่น (หน่วยพักอาศัยต่อไร่)
เอ	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	57
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	58
บี	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	99
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	24

จากตารางที่ 4.18 โครงการระดับราคา เอ โครงการในเส้นทางรถไฟฟ้ามีความหนาแน่นของหน่วยพักอาศัยในปริมาณต่ำกว่าโครงการนอกเส้นทางรถไฟฟ้า ในปริมาณ 1 หน่วยพักอาศัยต่อไร่

โครงการระดับ บี โครงการในเส้นทางรถไฟฟ้ามีความหนาแน่นของหน่วยพักอาศัยในปริมาณสูงกว่าโครงการนอกเส้นทางรถไฟฟ้า ในปริมาณ 75 หน่วยพักอาศัยต่อไร่

จากตารางที่ 4.18 จะเห็นได้ว่าที่ระดับ บี โครงการอาคารชุดพักอาศัยที่อยู่ในเส้นทางรถไฟฟ้า จะมีความหนาแน่นของปริมาณหนึ่งหน่วยพักอาศัยต่อไร่มากกว่าโครงการที่อยู่นอกเส้นทางในปริมาณมาก ซึ่งเป็นผลมาจากการกำหนดสัดส่วน ลักษณะ และขนาดของห้องชุด

ตารางที่ 4.19
ความหนาแน่นของหน่วยพักอาศัย ในพื้นที่สุขุมวิท

ระดับราคา	พื้นที่ของโครงการ	ความหนาแน่น (หน่วยพักอาศัยต่อไร่)
เอ	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	122
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	40
บี	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	167
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	127
ซี	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	63
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	140

จากตารางที่ 4.19 โครงการระดับ เอ โครงการในเส้นทางรถไฟฟ้ามีความหนาแน่นของหน่วยพักอาศัยของมีปริมาณสูงกว่าโครงการนอกเส้นทาง ในปริมาณ 82 หน่วยพักอาศัยต่อไร่

โครงการระดับ บี โครงการในเส้นทางรถไฟฟ้ามีความหนาแน่นของหน่วยพักอาศัยของมีปริมาณสูงกว่าโครงการนอกเส้นทาง ในปริมาณ 40 หน่วยพักอาศัยต่อไร่

โครงการระดับ ซี โครงการในเส้นทางรถไฟฟ้ามีความหนาแน่นของหน่วยพักอาศัยของมีปริมาณต่ำกว่าโครงการนอกเส้นทาง ในปริมาณ 77 หน่วยพักอาศัยต่อไร่

ในพื้นที่สุขุมวิทแนวโน้มของความหนาแน่นของหน่วยพักอาศัยต่อขนาดที่ดิน โครงการอาคารชุดพักอาศัยในเส้นทางรถไฟฟ้ามีค่าความหนาแน่นมากกว่าโครงการนอกเส้นทางรถไฟฟ้า

ยกเว้นที่ระดับราคาซี เนื่องโครงการในเส้นทางรถไฟฟ้าที่ระดับราคา ซี เป็นอาคารกลาง (mid-rise: สูง 5 - 12 ชั้น) ในขณะที่โครงการนอกเส้นทางเป็นอาคารสูง จึงเปรียบเทียบกันได้ยาก

จะเห็นได้ว่าโครงการอาคารชุดพักอาศัยที่อยู่ในเส้นทางรถไฟฟ้า มีความหนาแน่นของหน่วยพักอาศัยต่อขนาดที่ดิน สูงกว่าโครงการที่อยู่นอกเส้นทาง ในทุกระดับราคา ซึ่งอาจเป็นผลมาจากราคาที่ดินที่สูงกว่า ข้อจำกัดด้านขนาดที่ดิน และความต้องการห้องพักที่ติดสถานีรถไฟฟ้า และยังพบว่าโครงการในระดับราคาสูง มีค่าความหนาแน่นน้อย ส่วนโครงการในระดับราคาต่ำ มีค่าความหนาแน่นที่สูงกว่า นอกจากนั้นเมื่อนำความหนาแน่นของหน่วยพักอาศัยที่ทำการสำรวจ มาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน พบว่า อาคารสูงค่าความหนาแน่นของหน่วยพักอาศัยเป็นไปตามที่มาตรฐานกำหนด ส่วนอาคารกลางค่าความหนาแน่นของหน่วยพักอาศัยของโครงการในพื้นที่สุขุมวิท เกินเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด ทั้งนี้ทั้งนั้นมาตรฐานที่นำมาเป็นเกณฑ์ประเทศสหรัฐอเมริกา กำหนด ซึ่งอาจไม่สัมพันธ์กับประเทศอื่น ๆ

4. ค่าประสิทธิผลของพื้นที่ขาย

ค่าประสิทธิผลของพื้นที่ขาย คือ อัตราส่วนของพื้นที่พักอาศัยต่อพื้นที่ทั้งหมดของชั้นที่นำมาคำนวณ เป็นค่าที่บ่งบอกถึงขนาดพื้นที่ที่สามารถทำรายได้ในหนึ่งชั้น ซึ่งถ้ายิ่งสถาปนิกออกแบบให้มีพื้นที่พักอาศัยในปริมาณที่มาก ก็จะทำให้โครงการทำรายได้ได้มาก ทั้งนี้ทั้งนั้นต้องคำนึงถึงความเหมาะสมของการใช้งาน เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของผู้ใช้งานอาคาร

ตารางที่ 4.20

ค่าประสิทธิผลของพื้นที่ขาย ในพื้นที่สีลม

ระดับราคา	พื้นที่ของโครงการ	ค่าประสิทธิผลของพื้นที่ขาย
เอ	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	0.843
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	0.828
บี	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	0.802
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	0.859

จากตารางที่ 4.20 โครงการระดับราคา เอ ค่าประสิทธิผลของพื้นที่ขายของโครงการในเส้นทาง และนอกเส้นทางรถไฟฟ้ามีความแตกต่างกันเพียง 0.015

โครงการระดับราคา บี ค่าประสิทธิผลของพื้นที่ขายของโครงการในเส้นทาง และนอกเส้นทางรถไฟฟ้ามีความแตกต่างกัน 0.057

ค่าประสิทธิผลของพื้นที่ขายของทั้งหมดมีความแตกต่างกันในระดับน้อย โดยไม่สามารถแบ่งตามระดับราคา หรือแบ่งตามพื้นที่ได้

ตารางที่ 4.21
ค่าประสิทธิผลของพื้นที่ขาย ในพื้นที่สุขุมวิท

ระดับราคา	พื้นที่ของโครงการ	ค่าประสิทธิผลของพื้นที่ขาย
เอ	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	0.827
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	0.824
บี	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	0.862
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	0.836
ซี	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	0.865
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	0.871

จากตารางที่ 4.21 โครงการระดับราคา เอ ค่าประสิทธิผลของพื้นที่ขายของโครงการในเส้นทาง และนอกเส้นทางรถไฟฟ้ามีความแตกต่างกันเพียง 0.003

โครงการระดับราคา บี ค่าประสิทธิผลของพื้นที่ขายของโครงการในเส้นทาง และนอกเส้นทางรถไฟฟ้ามีความแตกต่างกัน 0.026

โครงการระดับราคา ซี ค่าประสิทธิผลของพื้นที่ขายของโครงการในเส้นทาง และนอกเส้นทางรถไฟฟ้ามีความแตกต่างกัน 0.006

ค่าประสิทธิผลของพื้นที่ขายของทั้งหมดมีความแตกต่างกันในระดับน้อย โดยไม่สามารถแบ่งตามระดับราคา หรือแบ่งตามพื้นที่ได้

ค่าประสิทธิผลของพื้นที่ขายของโครงการอาคารชุดพักอาศัยระดับไม่ควรต่ำกว่า 0.065 ซึ่งในที่นี้พบว่า ค่าประสิทธิผลของพื้นที่ขายมีค่าเกินกว่าทั้งหมด ซึ่งหมายความว่าเจ้าของโครงการมีการออกแบบจัดวางผังให้คุ้มค่า

5. อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อขนาดที่ดิน

อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อขนาดที่ดิน (FAR = floor area ratio) เป็นค่าที่ใช้กำหนดสัดส่วนของพื้นที่อาคารให้เหมาะสมกับขนาดที่ดิน เพื่อควบคุมการก่อสร้างอาคารที่ซ้อนกันมากเกินไป ซึ่งอาคารที่สูงมากอาจส่งผลกระทบในเชิงลบต่อผู้สัญจรไปมา หรืออาคารข้างเคียงได้ และในการเขียนรายงานการวิเคราะห์ข้อมูลนี้ ผู้วิจัยขอใช้คำว่า ค่า FAR แทน อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อขนาดที่ดิน เพื่อให้ง่ายต่อความเข้าใจของผู้อ่าน

ตารางที่ 4.22

อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อขนาดที่ดิน ในพื้นที่สีลม

ระดับราคา	พื้นที่ของโครงการ	FAR
เอ	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	8.82
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	7.06
บี	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	9.20
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	5.84

จากตารางที่ 4.22 โครงการระดับราคา เอ โครงการที่อยู่ในแนวเส้นทางมีค่า FAR เท่ากับ 8.82 ซึ่งมากกว่าโครงการที่อยู่นอกเส้นทางที่มีค่า FAR เท่ากับ 7.06

โครงการระดับราคา บี โครงการโครงการที่อยู่ในแนวเส้นทางมีค่า FAR เท่ากับ 5.84 ซึ่งมากกว่าโครงการที่อยู่นอกเส้นทางที่มีค่า FAR เท่ากับ 9.20

นอกจากนี้ยังพบว่าค่า FAR ของโครงการที่อยู่ในแนวเส้นทางมีระดับที่สูงกว่าโครงการที่อยู่นอกเส้นทาง ส่วนค่า FAR ถูกกำหนดโดยกฎหมายผังเมือง ซึ่งในแต่ละพื้นที่มีค่าไม่เท่ากัน ในพื้นที่เขตสาทรตามร่างข้อกำหนดผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครอยู่ในเขตพื้นที่สีน้ำตาล ย.10 ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ซึ่งมีค่า FAR เท่ากับ 8 เท่า ส่วนมากโครงการที่ศึกษามีค่า FAR ถูกต้องตามกฎหมายผังเมือง ยกเว้นโครงการเดอะเลเจนท์ ศาลาแดง และโครงการบ้านสิริ สีลม เหตุผลนั้นอาจมาจากการขออนุญาตก่อนมีผลบังคับใช้ตามกฎหมายผังเมืองใหม่ ซึ่งจากตารางที่ 4.20 สังเกตได้ว่าโครงการที่อยู่ในแนวเส้นทางนั้นถูกออกแบบให้มีค่า FAR สูงกว่าที่กฎหมายกำหนด เพื่อความคุ้มค่ากับราคาที่ดินที่มีราคาสูง และความต้องการของตลาด

ตารางที่ 4.23
อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อขนาดที่ดิน ในพื้นที่สุภูมิวิท

ระดับราคา	พื้นที่ของโครงการ	FAR
เอ	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	17.73
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	9.07
บี	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	9.58
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	14.48
ซี	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	7.15
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	11.73

จากตารางที่ 4.23 โครงการระดับราคา เอ โครงการที่อยู่ในแนวเส้นทางมีค่า FAR เท่ากับ 17.73 ซึ่งมากกว่าโครงการที่อยู่นอกเส้นทางซึ่งมีค่า FAR เท่ากับ 9.07

โครงการระดับ บี โครงการที่อยู่ในแนวเส้นทางมีค่า FAR เท่ากับ 9.58 ซึ่งน้อยกว่าโครงการที่อยู่นอกเส้นทางซึ่งมีค่า FAR เท่ากับ 14.48

โครงการระดับ ซี โครงการในแนวเส้นทางมีค่า FAR เท่ากับ 7.15 ซึ่งน้อยกว่าโครงการนอกเส้นทางซึ่งมีค่า FAR เท่ากับ 11.73

ปัจจุบันร่างผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ซึ่งจัดทำโดยสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร ได้กำหนดค่า FAR ในร่างข้อกำหนดการใช้ที่ดิน ซึ่งในแต่ละพื้นที่มีค่าไม่เท่ากัน ในพื้นที่เขตวัฒนาตามร่างข้อกำหนดอยู่ในเขตนํ้าตาล ย.10 ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ซึ่งมีค่า FAR เท่ากับ 8 โครงการระดับราคา เอ ที่อยู่ในแนวเส้นทาง คือ โครงการเดอะเลคส์ รัชดาภิเษก มีค่า FAR ถึง 17.73 เกินกว่าค่า FAR ที่ร่างข้อกำหนดการใช้ที่ดิน ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครกำหนดไว้ ส่วนโครงการแมนแฮตตัน ซิดลม และโครงการแกรนด์ พาร์ควิว อโศกก็มีค่า FAR เกินกว่า เกินกว่าค่า FAR ที่ร่างข้อกำหนดการใช้ที่ดิน ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครกำหนดไว้เช่นกัน ทั้งนี้เนื่องจากการขออนุญาตปลูกสร้างก่อนจะมีการร่างผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร นอกจากนั้นพบว่า ในพื้นที่สุภูมิวิท โครงการระดับ บี และซี ค่า FAR ของโครงการที่อยู่ในเส้นทาง จะมีค่าต่ำกว่าโครงการที่อยู่นอกเส้นทาง

6. สัดส่วนของพื้นที่พักอาศัยต่อพื้นที่อาคารรวม

สัดส่วนของพื้นที่พักอาศัยต่อพื้นที่อาคารรวม คือ ค่าร้อยละของพื้นที่พักอาศัยต่อพื้นที่อาคารรวม เป็นค่าที่ใช้ตรวจสอบการออกแบบถึงความสามารถในการออกแบบพื้นที่พักอาศัยโดยรวมของโครงการ ซึ่งเป็นพื้นที่ขาย เป็นพื้นที่ที่ทำรายได้ให้กับโครงการ ยิ่งร้อยละของพื้นที่พักอาศัยต่อพื้นที่อาคารรวมมีมากขึ้น โครงการยิ่งมีรายได้มากขึ้น ทั้งนี้ทั้งนั้นควรคำนึงถึงความเหมาะสมในการจัดพื้นที่ เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของผู้อยู่อาศัย

ตารางที่ 4.24

สัดส่วนของพื้นที่พักอาศัยต่อพื้นที่อาคารรวม ในพื้นที่สีลม

ระดับราคา	พื้นที่ของโครงการ	สัดส่วนของพื้นที่พักอาศัยต่อพื้นที่อาคารรวม
เอ	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	52.11
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	52.33
บี	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	57.50
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	55.25

จากตารางที่ 4.24 แนวโน้มของสัดส่วนของพื้นที่พักอาศัยต่อพื้นที่อาคารรวม แปรผกผันกับระดับราคาขายของโครงการ กล่าวคือ โครงการระดับราคา เอ มีค่าต่ำสุด และเพิ่มขึ้น ส่วนโครงการระดับราคา บี และซี ตามลำดับ เมื่อเทียบกันระหว่างสัดส่วนของพื้นที่พักอาศัยต่อพื้นที่อาคารรวมของโครงการที่อยู่ในแนวเส้นทางกับนอกเส้นทางพบว่ามีความแตกต่างกันน้อย

จากตารางที่ 4.24 พบว่าระยะทางจากแนวสถานีไม่มีผลต่อค่าสัดส่วนของพื้นที่พักอาศัยต่อพื้นที่อาคารรวม แต่ปัจจัยที่ส่งผลกลับเป็นระดับราคาของโครงการ ซึ่งโครงการที่ระดับราคาต่ำสัดส่วนของพื้นที่พักอาศัยต่อพื้นที่อาคารรวมจะมีค่าสูงกว่าโครงการที่ระดับราคาสูง เนื่องจากโครงการที่มีระดับราคาต่ำต้องการให้มีการขายพื้นที่ได้จำนวนที่มากกว่า

ตารางที่ 4.25

สัดส่วนของพื้นที่พักอาศัยต่อพื้นที่อาคารรวม ในพื้นที่สุขุมวิท

ระดับราคา	พื้นที่ของโครงการ	สัดส่วนของพื้นที่พักอาศัยต่อพื้นที่อาคารรวม
เอ	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	52.81
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	52.27
บี	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	45.32
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	61.46
ซี	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	54.50
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	36.24

จากตารางที่ 4.25 โครงการระดับราคา เอ ที่อยู่ในแนวเส้นทางมีสัดส่วนของพื้นที่พักอาศัยต่อพื้นที่อาคารรวม เท่ากับ 52.81 ซึ่งมากกว่าเล็กน้อยเมื่อเทียบกับโครงการที่อยู่นอกเส้นทางที่มีสัดส่วนของพื้นที่พักอาศัยต่อพื้นที่อาคารรวม เท่ากับ 52.27

โครงการระดับราคา บี ที่อยู่ในแนวเส้นทางมีสัดส่วนของพื้นที่พักอาศัยต่อขนาดที่ดิน เท่ากับ 45.32 ซึ่งน้อยกว่าเมื่อเทียบกับโครงการที่อยู่นอกเส้นทางซึ่งมีสัดส่วนของพื้นที่พักอาศัยต่อพื้นที่อาคารรวม เท่ากับ 61.46

โครงการระดับราคา ซี ที่อยู่ในแนวเส้นทางมีสัดส่วนของพื้นที่พักอาศัยต่อพื้นที่อาคารรวม เท่ากับ 54.50 ซึ่งมากกว่าเมื่อเทียบกับโครงการที่อยู่นอกเส้นทางซึ่งมีสัดส่วนของพื้นที่พักอาศัยต่อพื้นที่อาคารรวม เท่ากับ 36.24

จากตารางที่ 4.25 แนวโน้มของสัดส่วนของพื้นที่พักอาศัยต่อพื้นที่อาคารรวม ในโครงการที่อยู่ในแนวเส้นทางจะมีค่ามากกว่าโครงการที่อยู่นอกเส้นทาง ยกเว้นโครงการระดับราคา บี สาเหตุอาจเป็นเพราะโครงการนุศาศิริเป็นโครงการที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีลักษณะเป็นพื้นที่ร้านค้าให้เช่า (retail shop) จึงมีพื้นที่สำหรับทำรายได้อื่น นอกจากพื้นที่ที่เป็นส่วนของพื้นที่พักอาศัย ค่าร้อยละจึงสามารถมีค่าต่ำได้

7. สัดส่วนของพื้นที่ส่วนกลางต่อพื้นที่อาคารรวม

สัดส่วนของพื้นที่พักอาศัยต่อพื้นที่อาคารรวม คือ ค่าร้อยละของพื้นที่พักส่วนกลางต่อพื้นที่อาคารรวม และเป็นค่าที่สัมพันธ์กับ สัดส่วนของพื้นที่พักอาศัยต่อพื้นที่อาคารรวม ถ้าพื้นที่พักอาศัยมีมากเท่าใด พื้นที่ส่วนกลางก็จะมีน้อยเท่านั้น ยิ่งสัดส่วนของพื้นที่ส่วนกลางต่อพื้นที่อาคารรวมมีมาก ยิ่งแสดงให้เห็นถึงการให้ความสำคัญต่อสิ่งอำนวยความสะดวก และการให้บริการต่อผู้พักอาศัย

ตารางที่ 4.26

สัดส่วนของพื้นที่ส่วนกลางต่อพื้นที่อาคารรวม ในพื้นที่สีลม

ระดับราคา	พื้นที่ของโครงการ	สัดส่วนของพื้นที่ส่วนกลางต่อพื้นที่อาคารรวม
เอ	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	47.89
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	47.67
บี	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	42.50
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	44.75

จากตารางที่ 4.26 แนวโน้มของสัดส่วนของพื้นที่ส่วนกลางต่อพื้นที่อาคารรวม โครงการระดับราคา เอ มีค่าร้อยละสูงกว่าโครงการระดับราคา บี เมื่อเทียบกันระหว่างในแนวเส้นทางกับนอกเส้นทาง พบว่ามีค่าแตกต่างกันไม่มากนักเพียง ร้อยละ 0.22

พบว่าระยะทางจากแนวสถานีไม่มีผลต่อค่าสัดส่วนนี้ แต่ปัจจัยที่ส่งผลต่อสัดส่วนของพื้นที่ส่วนกลางต่อพื้นที่อาคารรวม กลับเป็นระดับราคาขาย ซึ่งโครงการที่ระดับราคาต่ำ สัดส่วนของพื้นที่ส่วนกลางต่อพื้นที่อาคารรวมจะมีค่าต่ำกว่าโครงการที่ระดับราคาสูง เนื่องจากโครงการที่มีระดับราคาต่ำต้องการให้มีการขายพื้นที่ได้จำนวนที่มากกว่า

ตารางที่ 4.27

สัดส่วนของพื้นที่ส่วนกลางต่อพื้นที่อาคารรวม ในพื้นที่สุขุมวิท

ระดับราคา	พื้นที่ของโครงการ	สัดส่วนของพื้นที่ส่วนกลางต่อพื้นที่อาคารรวม
เอ	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	47.19
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	47.73
บี	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	54.68
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	38.54
ซี	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	45.50
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	63.76

จากตารางที่ 4.27 โครงการระดับราคา เอ โครงการที่อยู่ในแนวเส้นทางมีสัดส่วนของพื้นที่ส่วนกลางต่อพื้นที่อาคารรวม เท่ากับ 47.19 ซึ่งมีค่าใกล้เคียงกันกับสัดส่วนของโครงการที่อยู่นอกเส้นทางซึ่งมี เท่ากับ 52.27

โครงการระดับราคา บี โครงการที่อยู่ในแนวเส้นทางมีสัดส่วนของพื้นที่ส่วนกลางต่อพื้นที่อาคารรวม เท่ากับ 54.68 ซึ่งมากกว่าเมื่อเทียบกับโครงการที่อยู่นอกเส้นทางที่มีสัดส่วนของพื้นที่พักอาศัยต่อพื้นที่อาคารรวม เท่ากับ 38.54

โครงการระดับราคา ซี โครงการที่อยู่ในแนวเส้นทางมีสัดส่วนของพื้นที่ส่วนกลางต่อพื้นที่อาคารรวม เท่ากับ 45.50 ซึ่งน้อยกว่าเมื่อเทียบกับโครงการที่อยู่นอกเส้นทางซึ่งมีสัดส่วนของพื้นที่ส่วนกลางต่อพื้นที่อาคารรวม เท่ากับ 68.76

8. อัตราส่วนพื้นที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม

อัตราส่วนพื้นที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม (OSR = open space ratio) ป่งบอกถึง พื้นที่เปิดโล่งที่ไม่ถูกล้อมปกคลุมในโครงการ ซึ่งต้องสัมพันธ์กับพื้นที่อาคารรวม ดังนั้นถ้าพื้นที่อาคารยิ่งมาก ก็ต้องมีพื้นที่เปิดโล่งที่ไม่ถูกล้อมปกคลุมมากตามขึ้นไป และในการเขียนรายงานการวิเคราะห์ข้อมูลนี้ ผู้วิจัยขอใช้คำว่า ค่า OSR แทน อัตราส่วนพื้นที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม เพื่อให้ง่ายต่อความเข้าใจของผู้อ่าน

ตารางที่ 4.28
OSR ในพื้นที่สีลม

ระดับราคา	พื้นที่ของโครงการ	OSR (ร้อยละ)
เอ	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	5.90
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	6.95
บี	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	5.58
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	7.26

จากตารางที่ 4.28 โครงการระดับราคา เอ ที่อยู่ในแนวเส้นทางมีค่า OSR อยู่ที่ ร้อยละ 5.90 ซึ่งมากกว่าโครงการที่อยู่นอกเส้นทางที่มีค่า OSR อยู่ที่ ร้อยละ 6.95

โครงการระดับราคา บี ที่อยู่ในแนวเส้นทางมีค่า OSR อยู่ที่ ร้อยละ 5.58 ซึ่งมากกว่าโครงการที่อยู่นอกเส้นทางที่มีค่า OSR อยู่ที่ ร้อยละ 7.26

โครงการที่อยู่ในแนวเส้นทางมีค่า OSR น้อยกว่าโครงการที่อยู่นอกเส้นทาง ซึ่งเมื่อพิจารณาตามร่างผังเมืองกรุงเทพมหานครแล้ว ทุกโครงการมีค่า OSR มากกว่าที่กฎหมายกำหนด

ตารางที่ 4.29
OSR ในพื้นที่สุขุมวิท

ระดับราคา	พื้นที่ของโครงการ	OSR (ร้อยละ)
เอ	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	2.70
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	5.22
บี	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	3.10
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	2.88
ซี	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	4.56
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	3.73

จากตารางที่ 4.29 โครงการระดับราคา เอ ที่อยู่ในแนวเส้นทางมีค่า OSR อยู่ที่ ร้อยละ 2.70 ซึ่งน้อยกว่าโครงการที่อยู่นอกเส้นทางที่มีค่า OSR อยู่ที่ ร้อยละ 5.22

โครงการระดับราคา บี ที่อยู่ในแนวเส้นทางมีค่า OSR อยู่ที่ ร้อยละ 3.10 ซึ่งมากกว่าโครงการที่อยู่นอกเส้นทางที่มีค่า OSR อยู่ที่ ร้อยละ 2.88

โครงการระดับราคา ซี ที่อยู่ในแนวเส้นทางมีค่า OSR อยู่ที่ ร้อยละ 4.56 ซึ่งมากกว่าโครงการที่อยู่นอกเส้นทางที่มีค่า OSR อยู่ที่ ร้อยละ 3.73

ค่า OSR ตามที่ร่างผังเมืองกรุงเทพมหานคร กำหนดต้องไม่ต่ำกว่า ร้อยละ 4 ในที่นี้ส่วนใหญ่ต่ำกว่าที่ร่างกฎหมายกำหนด

9. ปริมาณที่จอดรถต่อหน่วยพักอาศัย

ปริมาณที่จอดรถต่อหน่วยพักอาศัย คือ อัตราส่วนระหว่างปริมาณที่จอดรถที่มีในโครงการต่อจำนวนห้องชุดในโครงการ เป็นตัวชี้วัดถึงความพอเพียงในการจอดรถของผู้พักอาศัย ซึ่งตามกฎหมายได้กำหนดให้จำนวนที่จอดรถ 1 คัน ต่อ 1 ห้องชุด ซึ่งจากการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างพิจารณาได้จากตารางที่ 4.28 และ 4.29

ตารางที่ 4.30

ปริมาณที่จอดรถต่อหน่วยพักอาศัย ในพื้นที่สีลม

ระดับราคา	พื้นที่ของโครงการ	ปริมาณที่จอดรถต่อหน่วยพักอาศัย (คัน/หน่วยพักอาศัย)
เอ	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	1.269
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	1.149
บี	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	0.672
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	2.735

จากตารางที่ 4.30 พบว่า โครงการระดับราคา เอ ที่อยู่ในเส้นทางรถไฟฟ้ามีปริมาณที่จอดรถต่อหน่วยพักอาศัยมากกว่า โครงการที่อยู่นอกเส้นทางรถไฟฟ้า

โครงการระดับราคา บี ที่อยู่ในเส้นทางรถไฟฟ้ามีปริมาณที่จอดรถต่อหน่วยพักอาศัยน้อยกว่า โครงการนอกเส้นทางรถไฟฟ้า

ตารางที่ 4.31
ปริมาณที่จอดรถต่อหน่วยพักอาศัย ในพื้นที่สุขุมวิท

ระดับราคา	พื้นที่ของโครงการ	ปริมาณที่จอดรถต่อหน่วยพักอาศัย (คัน/หน่วยพักอาศัย)
เอ	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	1.753
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	1.808
บี	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	1.582
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	1.578
ซี	ในเส้นทางรถไฟฟ้า	0.853
	นอกเส้นทางรถไฟฟ้า	0.832

จากตารางที่ 4.31 พบว่า โครงการระดับราคา เอ ที่อยู่ในเส้นทางรถไฟฟ้ามีปริมาณที่จอดรถต่อหน่วยพักอาศัยน้อยกว่า โครงการนอกเส้นทางรถไฟฟ้า

โครงการระดับราคา บี ที่อยู่ในเส้นทางรถไฟฟ้ามีปริมาณที่จอดรถต่อหน่วยพักอาศัยมากกว่า โครงการที่อยู่นอกเส้นทางรถไฟฟ้า เล็กน้อย

โครงการระดับราคา ซี ที่อยู่ในเส้นทางรถไฟฟ้ามีปริมาณที่จอดรถต่อหน่วยพักอาศัยมากกว่า โครงการที่อยู่นอกเส้นทางรถไฟฟ้า เล็กน้อย

จากตารางที่ 4.26 และ 4.27 ส่วนใหญ่พบว่าปริมาณที่จอดรถต่อหน่วยพักอาศัยของโครงการ มีลักษณะที่ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งกฎหมายกำหนดให้มีที่จอดรถ 1 คัน ต่อห้องชุด 1 ห้อง แต่ในพื้นที่สีลมโครงการระดับราคา บี ที่อยู่ในเส้นทางรถไฟฟ้า และในพื้นที่สุขุมวิทโครงการระดับราคา ซี ที่มีปริมาณที่จอดรถที่ผิดต่อกฎหมายที่กำหนด

4.2 วิเคราะห์ความต้องการของผู้สนใจซื้อห้องชุดพักอาศัย

การวิเคราะห์ข้อมูลของผู้สนใจซื้อห้องชุดพักอาศัย มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความต้องการของผู้ที่สนใจซื้อ เพื่อนำมาประกอบการพิจารณาในการเสนอถึงแนวโน้มของโครงการอาคารชุดพักอาศัย โดยทำการเก็บแบบสอบถามจำนวน 218 ชุด ซึ่งปัจจัยที่นำมาวิเคราะห์ ได้แก่

1. คุณลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง
2. รูปแบบการเดินทางไปทำงานของกลุ่มตัวอย่าง
3. ความต้องการด้านทำเลที่ตั้ง
4. ความสัมพันธ์ระหว่างทำเลที่ตั้งกับปัจจัยต่าง ๆ เกี่ยวกับรูปแบบอาคารชุดพักอาศัย
5. ความสัมพันธ์ระหว่างทำเลที่ตั้งกับการพิจารณาปัจจัยต่าง ๆ ก่อนตัดสินใจซื้อ

4.2.1 คุณลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง

ตารางที่ 4.32
จำนวน และร้อยละด้านเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	107	49.1
หญิง	111	50.9
รวม	218	100.0

จากตารางที่ 4.32 ข้อมูลที่รวบรวมจากแบบสอบถามจำนวน 218 ชุด พบว่าเป็นเพศชายร้อยละ 49.1 และเพศหญิงร้อยละ 50.9 ซึ่งถึงว่ามีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกันมาก

ตารางที่ 4.33
จำนวน และร้อยละด้านอายุ อาชีพ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 20 ปี	2	0.9
21 - 30 ปี	114	52.3
31 - 40 ปี	78	35.7
41 - 50 ปี	22	10.1

ตารางที่ 4.33 (ต่อ)

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
51 ปี ขึ้นไป	1	0.5
ไม่ระบุ	1	0.5
รวม	218	100.0
อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
กำลังศึกษา	6	2.8
ข้าราชการ	12	5.5
ธุรกิจส่วนตัว เจ้าของ	19	8.7
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	13	6.0
พนักงานบริษัทเอกชน	133	61.0
อาชีพอิสระ	32	14.7
ไม่ระบุ	3	1.4
รวม	218	100.0

จากตารางที่ 4.33 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 21 - 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 52.3 มีอายุระหว่าง 31 - 40 ปี คิดเป็นร้อยละ 35.7 รองลงมามีอายุระหว่าง 41 - 50 ปี ต่ำกว่า 20 ปี และ 51 ปีขึ้นไปซึ่งเท่ากับไม่ระบุอายุ คิดเป็นร้อยละ 10.1 ร้อยละ 0.9 และร้อยละ 0.5 ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่าผู้ที่ต้องการซื้อห้องชุดส่วนใหญ่อยู่ในวัยทำงาน

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอาชีพเป็นพนักงานของบริษัทเอกชนคิดเป็นร้อยละ 61.0 รองลงมามีอาชีพอิสระคิดเป็นร้อยละ 14.7 และมีอาชีพเป็นเจ้าของธุรกิจ หรือธุรกิจส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 8.7 ตามลำดับ

4.2.2 ด้านรูปแบบการเดินทางไปทำงาน

ในการศึกษารูปแบบการเดินทางไปทำงานนั้น ได้ศึกษาถึงปัจจัย การครอบครองพาหนะส่วนบุคคล วิธีเดินทางไปทำงาน ระยะทาง และเวลาที่ใช้ในการเดินทาง ดังนี้

ตารางที่ 4.34
จำนวน และร้อยละด้านพาหนะส่วนบุคคล

พาหนะส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
มี	165	75.7
ไม่มี	53	24.3
รวม	218	100.0

จากตารางที่ 4.34 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นผู้ที่มีพาหนะส่วนบุคคล ร้อยละ 75.7 และเป็นผู้ที่ไม่มีพาหนะส่วนบุคคล ร้อยละ 24.3 แสดงให้เห็นว่ากลุ่มผู้สนใจซื้อห้องชุดส่วนใหญ่มีกำลังซื้อพาหนะเป็นของตนเอง

ตารางที่ 4.35
สัดส่วนของวิธีการเดินทางไปทำงาน

	วิธีเดินทางไปทำงาน						
	รถไฟฟ้า บีทีเอส	รถไฟ ใต้ดิน	รถประจำ- ทาง	รถแท็กซี่	รถยนต์ ส่วนบุคคล	เดิน	มอเตอร์ ไซด์รับจ้าง
ไม่ใช้ (ร้อยละ)	64.2	72.0	82.5	83.9	30.3	98.6	97.2
ใช้ (ร้อยละ)	35.8	28.0	17.5	16.1	69.7	1.4	2.8
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

จากตารางที่ 4.35 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางไปทำงานโดยรถยนต์ส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 69.7 รองลงมาคือเดินทางโดยรถไฟฟ้า ร้อยละ 35.8 และรถไฟใต้ดิน คิดเป็นร้อยละ 28.0 ในที่นี้กลุ่มตัวอย่างสามารถตอบแบบเลือกได้มากกว่าหนึ่งข้อ และข้อมูลจากแบบสอบถามแสดงถึงผู้ที่มีพาหนะส่วนตัวทุกคนไม่จำเป็นต้องเดินทางไปทำงานโดยรถยนต์ส่วนบุคคลเสมอไป

ตารางที่ 4.36

จำนวน และร้อยละของระยะจากที่พักอาศัยถึงที่ทำงาน และเวลาที่ใช้ในการเดินทาง

ระยะทาง	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 6 กิโลเมตร	23	10.6
6 - 15 กิโลเมตร	80	36.7
16 - 25 กิโลเมตร	65	29.8
26 - 35 กิโลเมตร	24	11.0
มากกว่า 35 กิโลเมตร	10	4.6
ไม่ระบุ	16	7.3
รวม	218	100.0
เวลาที่ใช้ในการเดินทาง (ชั่วโมง)	จำนวน	ร้อยละ
0.01 - 0.30	81	37.2
0.31 - 1.00	83	38.1
1.01 - 1.30	28	12.8
1.31 ขึ้นไป	14	6.4
ไม่ระบุ	12	5.5
รวม	218	100.0

จากตารางที่ 4.36 ระยะทางจากที่พักอาศัยถึงที่ทำงานกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางเป็นระยะทาง 6 - 15 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 36.7 รองลงมาเดินทางเป็นระยะทาง 16 - 25 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 29.8 และระยะทาง 26 - 35 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 11.0

จากตารางที่ 4.36 เวลาในการเดินทางจากที่พักอาศัยถึงที่ทำงานของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้เวลา 0.31 - 1.00 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 38.1 รองลงมาใช้เวลา 0.01 - 0.30 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 37.2 และใช้เวลา 1.01 - 1.30 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 12.8

4.2.3 ความต้องการด้านทำเลที่ตั้ง

ในการศึกษาความต้องการด้านทำเลที่ตั้งจากแบบสอบถาม ได้กำหนดคำถามด้านทำเลที่ตั้งโดยให้ผู้ตอบเลือกพื้นที่ที่ต้องการ โดยทางเลือกที่ 1 คือ พื้นที่ที่อยู่ในเขตที่รถไฟฟ้าผ่าน ได้แก่พื้นที่ชิดลม เอกมัย สุขุมวิท สาทร อโศก ทองหล่อ อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ สะพานควาย ซอยอารีย์ พญาไท สยาม และศูนย์สิริกิต และทางเลือกที่ 2 คือพื้นที่อยู่นอกเขตที่รถไฟฟ้าผ่าน

ตารางที่ 4.37

จำนวน และร้อยละของความต้องการด้านทำเลที่ตั้ง

เขตพื้นที่ที่เลือก	จำนวน	ร้อยละ
พื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า	121	55.5
พื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า	97	33.0
ไม่ระบุ	25	11.5
รวม	218	100.0

จากตารางที่ 4.37 ผู้กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ต้องการพักอาศัยบริเวณพื้นที่ในเขตรถไฟฟ้าคิดเป็นร้อยละ 55.5 พื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้าคิดเป็นร้อยละ 33.0 และไม่ระบุพื้นที่ คิดเป็นร้อยละ 11.5 แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีความต้องการโครงการอาคารชุดพักอาศัยที่อยู๋ใจกลางเมือง และอยู่ในพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้า

ตารางที่ 4.38

จำนวน และร้อยละของสาเหตุในการเลือกทำเลที่ตั้ง

	สาเหตุในการเลือกทำเลที่ตั้ง									
	ติดรถไฟฟ้า		ใกล้ที่ทำงาน		ใกล้ศูนย์การค้า		ใกล้สถานศึกษา		อื่น ๆ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่ใช่	159	72.9	57	26.1	187	85.8	201	92.2	216	99.1
ใช่	59	27.1	161	73.9	31	14.2	17	7.8	2	0.9
รวม	218	100.0	218	100.0	218	100.0	218	100.0	218	100.0

จากตารางที่ 4.38 ด้านสาเหตุในการเลือกทำเลที่ตั้ง ส่วนใหญ่เป็นสาเหตุเพราะใกล้ที่ทำงาน ร้อยละ 73.9 รองลงมาเป็นสาเหตุเพราะติดรถไฟฟ้า ร้อยละ 27.1 และสาเหตุเพราะใกล้ศูนย์การค้า คิดเป็นร้อยละ 14.2

ตารางที่ 4.39

จำนวน และร้อยละของสาเหตุในการเลือกทำเลที่ตั้งที่มีผลต่อความต้องการด้านทำเลที่ตั้ง

สาเหตุในการเลือกทำเลที่ตั้ง	พื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า		พื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ติดรถไฟฟ้า	36	29.8	15	20.8
ใกล้ที่ทำงาน	94	77.7	55	76.4
ใกล้ศูนย์การค้า	12	9.9	9	12.5
ใกล้สถานศึกษา	12	9.9	4	5.6
อื่น ๆ	0	0.0	2	2.8

จากตารางที่ 4.39 ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับสาเหตุจากการเลือกทำเลที่ตั้งที่มีผลต่อความต้องการด้านทำเลที่ตั้ง พบว่า สาเหตุส่วนใหญ่ของกลุ่มตัวอย่างเลือกที่ซื้อห้องชุดพักอาศัยพื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า เพราะใกล้ที่ทำงาน คิดเป็นร้อยละ 77.7 รองลงมาเป็นเพราะใกล้รถไฟฟ้า คิดเป็นร้อยละ 29.9 และสาเหตุเพราะใกล้ศูนย์การค้า และใกล้สถานศึกษา คิดเป็นร้อยละ 9.9 ในอัตราที่เท่ากัน ส่วนสาเหตุส่วนใหญ่ของกลุ่มตัวอย่างที่เลือกซื้อห้องชุดพักอาศัยพื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า เพราะใกล้ที่ทำงาน คิดเป็นร้อยละ 76.7 รองลงมาเป็นเพราะใกล้รถไฟฟ้า คิดเป็นร้อยละ 20.8 และสาเหตุเพราะใกล้ศูนย์การค้า คิดเป็นร้อยละ 12.5

จากตารางที่ 4.39 แสดงให้เห็นว่าสาเหตุจากการเลือกทำเลที่ตั้งในการตัดสินใจเลือกโครงการอาคารชุดพักอาศัย เป็นเพราะใกล้ที่ทำงานเป็นหลัก ส่วนสาเหตุเพราะใกล้รถไฟฟ้าเป็นสาเหตุรอง ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้วพบว่า การตัดเส้นทางรถไฟฟ้าของสายสีเขียวอ่อน และสายสีเขียวเข้ม เป็นการตัดรางรถไฟฟ้าที่ผ่านย่านธุรกิจ ซึ่งเป็นแหล่งงานของคนเมืองส่วนใหญ่

4.2.4 ความสัมพันธ์ระหว่างทำเลที่ตั้งกับความต้องการด้านปัจจัยต่าง ๆ เกี่ยวกับอาคารชุดพักอาศัย

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (อึ้งใน มรกต อรรถวิทัศน์, 2541) กล่าวถึงปัจจัย 3 กลุ่ม ที่เกี่ยวข้องกับความต้องการในที่อยู่อาศัย ซึ่งกล่าวถึง ลักษณะทางกายภาพของที่อยู่อาศัย ทำเลที่ตั้ง และปัจเจกบุคคล การวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยทำการทดสอบหาค่าความสัมพันธ์ของตัวแปรระหว่างทำเลที่ตั้งกับความต้องการด้านปัจจัยต่าง ๆ เกี่ยวกับอาคารชุดพักอาศัยดังนี้

1. ความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการด้านทำเลที่ตั้งกับความต้องการด้านรูปแบบการพักอาศัย

ตารางที่ 4.40

ร้อยละ และค่าไคสแควร์ของความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการด้านทำเลที่ตั้ง
กับความต้องการด้านรูปแบบการพักอาศัย

รูปแบบการพักอาศัย	พื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า		พื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า		chi-square = 0.116 (p = 0.944)
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
ชั่วคราว	35	28.9	22	30.6	
ถาวร	80	66.1	45	62.5	
ไม่ระบุ	6	5.0	5	6.9	
รวม	121	100.0	72	100.0	

จากตารางที่ 4.40 กลุ่มตัวอย่างที่เลือกพื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า ส่วนใหญ่ต้องการอยู่อาศัยแบบถาวร คิดเป็นร้อยละ 66.1 ต้องการอยู่อาศัยแบบชั่วคราว คิดเป็นร้อยละ 28.9 และไม่ระบุคิดเป็นร้อยละ 5.0

กลุ่มตัวอย่างที่เลือกพื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า ส่วนใหญ่ต้องการอยู่อาศัยแบบถาวร คิดเป็นร้อยละ 62.5 ต้องการอยู่อาศัยแบบชั่วคราว คิดเป็นร้อยละ 30.6 และไม่ระบุคิดเป็นร้อยละ 6.9

กลุ่มตัวอย่างที่ไม่ระบุพื้นที่ ส่วนใหญ่ต้องการอยู่อาศัยแบบถาวร คิดเป็นร้อยละ 60.0 ต้องการอยู่อาศัยแบบชั่วคราว คิดเป็นร้อยละ 28.0 และไม่ระบุคิดเป็นร้อยละ 12.0

แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ซื้อห้องพักอาศัยไว้อยู่แบบถาวร ส่วนผู้ที่ซื้อห้องพักไว้อยู่แบบชั่วคราวก็มีมีปริมาณถึง หนึ่งในสาม ซึ่งอาจซื้อไว้เพื่อปล่อยเช่า หรือซื้อไว้เป็นบ้านในเมือง หรือซื้อไว้เกร็งกำไรต่อไป

เมื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการด้านทำเลที่ตั้งกับความต้องการด้านรูปแบบพักอาศัย โดยใช้สถิติ chi-square พบว่า รูปแบบการพักอาศัยของผู้ต้องการซื้อห้องชุดพักอาศัยไม่ขึ้นอยู่กับการเลือกทำเลที่ตั้งของโครงการ

2. ความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการด้านทำเลที่ตั้งกับความต้องการด้านราคา

ตารางที่ 4.41

ร้อยละ และค่าไคสแควร์ของความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการด้านทำเลที่ตั้ง
กับความต้องการด้านราคา

ความต้องการด้านราคา	พื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า		พื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า		
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
80,000 บาท/ตร.ม. ขึ้นไป	23	19.2	14	20.3	chi-square = 3.456 (p = 0.485)
60,000 – 80,000 บาท/ตร.ม.	63	52.5	34	49.3	
ต่ำกว่า 60,000 บาท/ตร.ม.	34	28.3	21	30.4	
รวม	120	100.0	69	100.0	

จากตารางที่ 4.41 กลุ่มตัวอย่างที่เลือกพื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า ส่วนใหญ่ต้องการซื้อห้องพักในราคา 60,000 - 80,000 บาทต่อตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 52.1 รองลงมาเป็นห้องพักราคา ต่ำกว่า 60,000 บาทต่อตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 28.1 และห้องพักราคา 80,000 บาทต่อตารางเมตรขึ้นไป คิดเป็นร้อยละร้อยละ 19.0

กลุ่มตัวอย่างที่เลือกพื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า ส่วนใหญ่ต้องการซื้อห้องพักในราคา 60,000 - 80,000 บาทต่อตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 47.2 รองลงมาเป็นห้องพักราคา ต่ำกว่า 60,000 บาทต่อตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 29.2 และห้องพักราคา 80,000 บาทต่อตารางเมตรขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 19.4

สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่ไม่ระบุพื้นที่ส่วนใหญ่ต้องการซื้อห้องพักในราคา 60,000 - 80,000 บาทต่อตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 68.0 รองลงมาเป็นห้องพักราคา ต่ำกว่า 60,000 บาทต่อตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 16.0 และห้องพักราคา 80,000 บาทต่อตารางเมตรขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 12.0

แสดงให้เห็นว่าความต้องการด้านราคาของทั้งสองพื้นที่ที่มีลักษณะใกล้เคียงกัน คือ ต้องการซื้อที่ระดับราคา 60,000 - 80,000 บาทต่อตารางเมตร

เมื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการด้านทำเลที่ตั้งกับความต้องการด้านราคา โดยใช้สถิติ chi-square พบว่า ระดับราคาของผู้ต้องการซื้อห้องชุดพักอาศัยไม่มีความสัมพันธ์กับการเลือกทำเลที่ตั้งของโครงการ

3. ความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการด้านทำเลที่ตั้งกับความต้องการด้านความสูงอาคารชุดพักอาศัย

ตารางที่ 4.42

ร้อยละ และค่าไคสแควร์ของความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการ
ด้านทำเลที่ตั้งกับความสูงอาคารชุดพักอาศัย

ความสูงอาคาร	พื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า		พื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า		
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
10 ชั้นขึ้นไป	51	42.1	29	40.3	chi-square = 1.550 (p = 0.461)
ไม่เกิน 9 ชั้น	43	35.5	28	38.9	
ไม่ระบุความสูงอาคาร	27	22.3	15	20.8	
รวม	121	100.0	72	100.0	

จากตารางที่ 4.42 กลุ่มตัวอย่างที่เลือกพื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า ส่วนใหญ่ต้องการพักอาศัยอยู่ในโครงการที่มีอาคารสูงตั้งแต่ 10 ชั้นขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 42.1 รองลงมาเป็นอาคารสูงไม่เกิน 9 ชั้น คิดเป็นร้อยละ 35.5 และไม่ระบุความสูง คิดเป็นร้อยละ 22.3

กลุ่มตัวอย่างที่เลือกพื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า ส่วนใหญ่ต้องการพักอาศัยอยู่ในโครงการที่มีอาคารสูงตั้งแต่ 10 ชั้นขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 40.3 รองลงมาเป็นอาคารสูงไม่เกิน 9 ชั้น คิดเป็นร้อยละ 38.9 และไม่ระบุความสูง คิดเป็นร้อยละ 20.8

สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่ไม่ระบุพื้นที่ ส่วนใหญ่ต้องการพักอาศัยอยู่ในโครงการที่มีอาคารสูงไม่เกิน 9 ชั้น คิดเป็นร้อยละ 40.0 รองลงมาเป็นไม่ระบุความสูง คิดเป็นร้อยละ 36.0 และสูงตั้งแต่ 10 ชั้นขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 24.0

เมื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการด้านทำเลที่ตั้งกับความสูงอาคารชุดพักอาศัย โดยใช้สถิติ chi-square พบว่า ความต้องการด้านความสูงอาคารของผู้ต้องการซื้อห้องชุดพักอาศัยไม่มีความสัมพันธ์กับการเลือกทำเลที่ตั้งของโครงการ

4. ความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการด้านทำเลที่ตั้งกับความต้องการด้านประเภทห้องชุดพักอาศัย

ตารางที่ 4.43

ร้อยละ และค่าไคสแควร์ของความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการด้านทำเลที่ตั้ง
กับความต้องการด้านประเภทห้องชุดพักอาศัย

ประเภทห้องชุดพักอาศัย	พื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า		พื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า		
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
สตูดิโอ	8	6.6	1	1.4	chi-square = 10.608 (p = 0.225)
1 ห้องนอน	23	19.0	17	23.6	
2 ห้องนอน	48	39.7	25	34.7	
3 ห้องนอน	36	28.9	23	31.9	
ห้องแบบ 2 ชั้น	6	5.0	6	8.3	
รวม	121	100.0	72	100.0	

จากตารางที่ 4.43 กลุ่มตัวอย่างที่เลือกพื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า ส่วนใหญ่ต้องการห้องพักอาศัยแบบสองห้องนอน คิดเป็นร้อยละ 39.7 รองลงมาต้องการแบบสามห้องนอน คิดเป็นร้อยละ 28.9 และต้องการห้องพักอาศัยแบบหนึ่งห้องนอน คิดเป็นร้อยละ 19.0

กลุ่มตัวอย่างที่เลือกพื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า ส่วนใหญ่ต้องการห้องพักอาศัยแบบสองห้องนอน คิดเป็นร้อยละ 34.7 รองลงมาต้องการสามห้องนอน คิดเป็นร้อยละ 31.9 และต้องการห้องพักอาศัยแบบหนึ่งห้องนอน คิดเป็นร้อยละ 23.6

สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่ไม่ระบุพื้นที่ ส่วนใหญ่ต้องการห้องพักอาศัยแบบสองห้องนอน คิดเป็นร้อยละ 52.0 รองลงมาต้องการแบบหนึ่งห้องนอน คิดเป็นร้อยละ 24.0 และต้องการห้องพักอาศัย แบบ 2 ชั้น คิดเป็นร้อยละ 12.0

แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ต้องการซื้อห้องชุดพักอาศัย แบบสองห้องนอน และเมื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการด้านทำเลที่ตั้งกับความต้องการด้านประเภทห้องชุดพักอาศัย โดยใช้สถิติ chi-square พบว่า ความต้องการด้านประเภทห้องชุดพักอาศัยของผู้ต้องการซื้อห้องชุดพักอาศัยไม่มีความสัมพันธ์กับการเลือกทำเลที่ตั้งของโครงการ

5. ความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการด้านทำเลที่ตั้งกับความต้องการด้านพื้นที่ที่ใช้สอยภายในห้องชุดพักอาศัย

ตารางที่ 4.44

จำนวน และร้อยละของความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการด้านทำเลที่ตั้ง
กับความต้องการด้านพื้นที่ที่ใช้สอยภายในห้องชุดพักอาศัย

พื้นที่ใช้สอยที่ต้องการ	พื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า		พื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ห้องนั่งเล่น	52	43.0	37	51.4
ห้องครัว	77	63.6	44	61.1
พื้นที่ซักล้าง	25	20.7	23	31.9
ห้องทำงาน	60	49.6	35	48.6
ห้องเก็บของ	9	7.4	11	15.3
ห้องแม่บ้าน	9	7.4	6	8.3
ระเบียง	50	41.3	33	45.8
ห้องทานข้าว	35	28.9	14	19.4
ห้องแต่งตัว	20	16.5	13	18.1

จากตารางที่ 4.44 กลุ่มตัวอย่างที่เลือกพื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า ส่วนใหญ่ต้องการให้ภายในห้องพักมีห้องครัว คิดเป็นร้อยละ 63.6 ห้องทำงาน ร้อยละ 49.6 รองลงมาเป็นห้องนั่งเล่น ระเบียบห้องทานอาหาร คิดเป็นร้อยละ 43.0 ร้อยละ41.3 และร้อยละ 28.9 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างที่เลือกพื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า ส่วนใหญ่ต้องการให้ภายในห้องพักมีห้องครัว คิดเป็นร้อยละ 61.1 ห้องนั่งเล่นร้อยละ 51.4 รองลงมาเป็นห้องทำงาน ระเบียบ ห้องทานอาหาร คิดเป็นร้อยละ 48.6 ร้อยละ45.8 และร้อยละ 31.9 ตามลำดับ

สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่ไม่ระบุพื้นที่ส่วนใหญ่ต้องการให้ภายในห้องพักมีห้องครัว คิดเป็นร้อยละ 72.0 ห้องนั่งเล่นร้อยละ 60.0 รองลงมาเป็นพื้นที่ซักล้าง ระเบียบ ห้องทำงาน คิดเป็นร้อยละ 56.0 ร้อยละ52.0 และร้อยละ 28.0 ตามลำดับ

6. ความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการด้านทำเลที่ตั้งกับความต้องการด้านสิ่งอำนวยความสะดวกในโครงการอาคารชุดพักอาศัย

ตารางที่ 4.45

จำนวน และร้อยละของความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการด้านทำเลที่ตั้งกับความต้องการด้านสิ่งอำนวยความสะดวกในโครงการอาคารชุดพักอาศัย

สิ่งอำนวยความสะดวก	พื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า		พื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
สระว่ายน้ำ	85	70.2	41	56.9
ห้องออกกำลังกาย	84	69.4	43	59.7
สวน	59	48.8	40	55.6
สปา	54	44.6	20	27.8
ชานา	46	38.0	25	34.7
สนามเทนนิส	18	14.9	12	16.7
สนามกีฬา	29	24.0	17	23.6
ร้านซักรีด	39	32.2	29	40.3
ร้านอาหาร	76	62.8	38	52.8

ตารางที่ 4.45 (ต่อ)

สิ่งอำนวยความสะดวก	พื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า		พื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ร้านขายของ	24	19.8	17	23.6
ห้องประชุม	7	5.8	2	2.8
พื้นที่จัดเลี้ยง	9	7.4	3	4.2
ห้องสมุด	14	11.6	9	12.5

จากตารางที่ 4.45 ความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวก 5 อันดับแรกของกลุ่มตัวอย่างที่เลือกพื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า ได้แก่ สระว่ายน้ำ ห้องออกกำลังกาย ร้านอาหาร สวน และสปา คิดเป็นร้อยละ 70.2 ร้อยละ 69.4 ร้อยละ 62.8 ร้อยละ 48.8 และร้อยละ 44.6 ตามลำดับ

ความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวก 5 อันดับแรกของกลุ่มตัวอย่างที่เลือกพื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า ได้แก่ ห้องออกกำลังกาย สระว่ายน้ำ สวน ร้านอาหาร และร้านชกักริต คิดเป็นร้อยละ 59.7 ร้อยละ 56.9 ร้อยละ 55.6 ร้อยละ 52.8 และร้อยละ 40.3 ตามลำดับ

ความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวก 5 อันดับแรกของกลุ่มตัวอย่างที่ไม่ระบุพื้นที่ ได้แก่ สระว่ายน้ำ ห้องออกกำลังกาย ร้านอาหาร สปา และร้านขายของ คิดเป็นร้อยละ 72.0 ร้อยละ 68.0 ร้อยละ 60.0 ร้อยละ 44.0 และร้อยละ 36.0

4.2.5 ความสัมพันธ์ระหว่างทำเลที่ตั้งกับการพิจารณาปัจจัยต่าง ๆ ก่อนตัดสินใจซื้อ

ผลการวิเคราะห์ระดับการพิจารณาถึงปัจจัยต่าง ๆ ก่อนตัดสินใจซื้อห้องพักอาศัยของโครงการอาคารชุดพักอาศัย ซึ่งผลการวิเคราะห์ทั้งหมดปรากฏรายละเอียดตามตารางที่ 4.44 และ 4.45 การวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยกำหนดเกณฑ์การแปลระดับคะแนน ดังนี้ คือ

- 4.21 - 5.00 = มีผลต่อการตัดสินใจมากที่สุด
- 3.41 - 4.20 = มีผลต่อการตัดสินใจมาก
- 2.61 - 3.40 = มีผลต่อการตัดสินใจปานกลาง
- 1.81 - 2.60 = มีผลต่อการตัดสินใจน้อย
- 1.00 - 1.80 = มีผลต่อการตัดสินใจน้อยที่สุด

ตารางที่ 4.46

ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าสถิติที่ใช้ในการทดสอบสมมติฐานของการเปรียบเทียบ
ความแตกต่างของระดับการพิจารณางานสถาปัตยกรรมก่อนการตัดสินใจซื้อ
จำแนกตามความต้องการด้านทำเลที่ตั้ง

งานสถาปัตยกรรมที่มีผลต่อ การตัดสินใจซื้อ	พื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า		พื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า		t	p
	$\bar{x}$	S.D.	$\bar{x}$	S.D.		
จำนวนห้องชุดทั้งหมดของโครงการ	3.93	1.074	3.94	1.073	-0.118	0.906
สิ่งอำนวยความสะดวก	4.50	0.709	4.43	0.747	0.684	0.495
ปริมาณที่จอดรถ	4.26	0.864	3.96	1.027	2.217*	0.028
ปริมาณลิฟต์	3.92	1.021	3.85	1.030	0.460	0.646
การวางผังอาคาร	4.29	0.926	4.03	1.007	1.697	0.091
การจัดพื้นที่ในห้องพักอาศัย	4.57	0.717	4.39	0.779	1.645	0.102
รูปแบบภายนอกของอาคาร	4.29	0.841	4.14	0.810	1.229	0.221
พื้นที่สีเขียว	4.36	0.874	4.18	0.775	1.400	0.163
ผู้ประกอบการ	4.03	0.983	4.03	0.919	0.037	0.971
เทคโนโลยีที่ใช้ในอาศัย	4.51	0.787	4.21	0.786	2.598*	0.010
การคำนึงถึงการระบายอากาศในห้อง	4.60	0.677	4.42	0.707	1.822	0.070
การคำนึงถึงการประหยัดพลังงาน	4.42	0.920	4.31	0.725	0.914	0.362

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.46 ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับการพิจารณางานสถาปัตยกรรมก่อนการตัดสินใจซื้อ จำแนกตามความต้องการด้านทำเลที่ตั้ง พบว่าระดับการพิจารณางานสถาปัตยกรรมก่อนการตัดสินใจซื้อส่วนใหญ่ ไม่มีความแตกต่างกัน ส่วนการพิจารณาเป็นรายข้อมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เพียง 2 ข้อ ได้แก่ ปริมาณที่จอดรถ โดยกลุ่มตัวอย่างที่เลือกพื้นที่ในเขตรถไฟฟ้าให้ความสำคัญในการตัดสินใจซื้อมากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่เลือกพื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า และเทคโนโลยีที่ใช้ในการอาคาร โดยกลุ่มตัวอย่างที่เลือกพื้นที่ในเขตรถไฟฟ้าให้ความสำคัญในการตัดสินใจซื้อมากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่เลือกพื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า

ตารางที่ 4.47

ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าสถิติที่ใช้ในการทดสอบสมมติฐานของการเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับการพิจารณางานระบบประกอบอาคารก่อนการตัดสินใจซื้อ จำแนกตามความต้องการด้านทำเลที่ตั้ง

งานสถาปัตยกรรมที่มีผลต่อการตัดสินใจซื้อ	พื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า		พื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า		t	p
	$\bar{x}$	S.D.	$\bar{x}$	S.D.		
ระบบโทรศัพท์	4.64	0.751	4.61	0.703	0.307	0.759
ระบบอินเทอร์เน็ต	4.70	0.628	4.40	0.988	2.311*	0.023
ระบบโทรทัศน์	4.47	0.857	4.46	0.749	0.105	0.917
ระบบดับเพลิง	4.53	0.765	4.28	0.736	2.238*	0.026
ระบบสำรองไฟฟ้า	4.45	0.912	4.50	0.671	-0.434	0.665
ระบบสำรองประปา	4.45	0.866	4.49	0.671	-0.335	0.738
ระบบรักษาความปลอดภัย	4.71	0.625	4.58	0.835	1.205	0.230

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.47 ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับการพิจารณางานระบบประกอบอาคารก่อนการตัดสินใจซื้อ จำแนกตามความต้องการด้านทำเลที่ตั้งพบว่า ระดับการพิจารณางานระบบประกอบอาคารก่อนการตัดสินใจซื้อโดยส่วนใหญ่ ไม่มีความแตกต่างกัน ส่วนการพิจารณาเป็นรายข้อมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เพียง 2 ข้อ ได้แก่ ระบบอินเทอร์เน็ต โดยกลุ่มตัวอย่างที่เลือกพื้นที่ในเขตรถไฟฟ้าให้ความสำคัญในการตัดสินใจซื้อมากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่เลือกพื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า และระบบดับเพลิง โดยกลุ่มตัวอย่างที่เลือกพื้นที่ในเขตรถไฟฟ้าให้ความสำคัญในการตัดสินใจซื้อมากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่เลือกพื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า

4.3 วิเคราะห์ทัศนคติของผู้อาศัยในโครงการอาคารชุดพักอาศัย

การวิเคราะห์ทัศนคติของผู้อาศัยในโครงการอาคารชุดพักอาศัย เก็บแบบสอบถามจำนวน 154 ชุด โดยจะกล่าวถึงประเด็นดังต่อไปนี้

1. คุณลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง
2. รูปแบบการเดินทางไปทำงาน
3. ข้อมูลด้านการพักอาศัย
4. ความสัมพันธ์ระหว่างทำเลที่ตั้งกับปัจจัยต่าง ๆ เกี่ยวกับรูปแบบอาคารชุดพักอาศัย
5. ความสัมพันธ์ระหว่างทำเลที่ตั้งกับการพิจารณาปัจจัยต่าง ๆ ก่อนตัดสินใจซื้อ
6. ความสัมพันธ์ระหว่างทำเลที่ตั้งกับความพอใจต่อโครงการอาคารชุดพักอาศัย

4.3.1 คุณลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง

ตารางที่ 4.48
จำนวน และร้อยละด้านเพศ อายุ อาชีพ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	79	51.3
หญิง	75	48.7
รวม	154	100.0
อายุ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 20 ปี	10	6.5
21-30 ปี	64	41.5
31-40 ปี	58	37.7
41-50 ปี	16	10.4
51 ปี ขึ้นไป	4	2.6
ไม่ระบุ	3	1.3
รวม	154	100.0
อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
กำลังศึกษา	18	11.7
ข้าราชการ	7	4.5
ธุรกิจส่วนตัว เจ้าของ	27	17.5
พนักงานบริษัทเอกชน	48	54.5

ตารางที่ 4.48 (ต่อ)

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
อาชีพอิสระ	9	5.8
แม่บ้าน	6	3.9
ไม่ระบุ	3	1.9
รวม	154	100.0

จากตารางที่ 4.48 ข้อมูลที่รวบรวมจากแบบสอบถามจำนวน 154 ชุด พบว่า เป็นเพศชายร้อยละ 51.3 และเป็นเพศหญิงร้อยละ 48.7

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 21 - 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 52.3 รองลงมา มีอายุระหว่าง 31 -40 ปี คิดเป็นร้อยละ 35.7 และมีอายุระหว่าง 41 - 50 ปี คิดเป็นร้อยละ 10.1 แสดงให้เห็นว่าผู้ที่ต้องการซื้อห้องชุดพักอาศัยอยู่ในวัยทำงาน และเป็นวัยที่มีกำลังซื้อ

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอาชีพเป็นพนักงานของบริษัทเอกชนคิดเป็นร้อยละ 54.5 รองลงมา มีอาชีพเป็นเจ้าของธุรกิจ หรือธุรกิจส่วนตัวคิดเป็นร้อยละ 17.5 และเป็นผู้ที่กำลังศึกษา คิดเป็นร้อยละ 11.7

4.3.2 ด้านรูปแบบการเดินทางไปทำงาน

ในการศึกษารูปแบบการเดินทางไปทำงานนั้นได้ศึกษาถึงปัจจัย การครอบครองพาหนะส่วนบุคคลวิธีเดินทางไปทำงาน ระยะทาง และเวลาที่ใช้ในการเดินทางไปทำงาน

ตารางที่ 4.49

จำนวน และร้อยละด้านพาหนะส่วนบุคคล

พาหนะส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
มี	106	68.8
ไม่มี	48	31.2
รวม	154	100.0

จากตารางที่ 4.47 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นผู้ที่มีพาหนะส่วนบุคคล ร้อยละ 68.8 และเป็นผู้ที่ไม่มีพาหนะส่วนบุคคล ร้อยละ 31.2 แสดงให้เห็นว่ากลุ่มผู้พักอาศัยในโครงการอาคารชุดพักอาศัยส่วนใหญ่มีพาหนะเป็นของตนเอง

ตารางที่ 4.50
สัดส่วนของวิธีเดินทางไปทำงาน

	วิธีเดินทางไปทำงาน						
	รถไฟฟ้า บีทีเอส	รถไฟ ใต้ดิน	รถประจำ- ทาง	รถแท็กซี่	รถยนต์ ส่วนบุคคล	เดิน	มอเตอร์ ไซด์รับจ้าง
ไม่ใช่ (ร้อยละ)	61.7	78.6	82.5	56.5	33.1	94.2	93.5
ใช่ (ร้อยละ)	38.3	21.4	17.5	43.5	66.9	5.8	6.5
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

จากตารางที่ 4.50 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางไปทำงานโดยรถยนต์ส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 66.9 รองลงมาเดินทางโดยรถแท็กซี่ ร้อยละ 43.5 และ รถไฟฟ้า คิดเป็นร้อยละ 38.3 ในที่นี้กลุ่มตัวอย่างสามารถตอบแบบเลือกได้มากกว่าหนึ่งข้อ และข้อมูลจากแบบสอบถามแสดงถึงผู้ที่มีพาหนะส่วนตัวทุกคนไม่จำเป็นต้องเดินทางไปทำงานโดยรถยนต์ส่วนบุคคลเสมอไป

ตารางที่ 4.51
สัดส่วนของระยะจากที่พักอาศัยถึงที่ทำงาน

ระยะทาง	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 6 กิโลเมตร	20	13.0
6 - 15 กิโลเมตร	18	11.7
16 - 25 กิโลเมตร	1	0.6
26 - 35 กิโลเมตร	1	0.6
ไม่ระบุ	114	74.0
รวม	154	100.0

จากตารางที่ 4.51 ระยะทางจากที่พักอาศัยถึงที่ทำงานของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่ระบุ ระยะทางคิดเป็นร้อยละ 74.0 รองลงมาเดินทางเป็นระยะทาง ต่ำกว่า 6 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 13.0 และเดินทางเป็นระยะทาง 6-15 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 11.7

ตารางที่ 4.52
จำนวนและร้อยละ ของเวลาที่ใช้ในการเดินทาง

เวลาที่ใช้ในการเดินทาง (ชั่วโมง)	จำนวน	ร้อยละ
0.01 - 0.30	95	61.7
0.31 - 1.00	38	24.7
1.01 - 1.30	4	2.6
ไม่ระบุ	17	11.0
รวม	154	100.0

จากตารางที่ 4.52 เวลาในการเดินทางจากที่พักอาศัยถึงที่ทำงานของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้เวลา 0.01 - 0.30 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 61.7 รองลงมาใช้เวลา 0.31 - 1.00 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 24.7 และไม่ระบุเวลาในการเดินทาง คิดเป็นร้อยละ 11.0

4.3.3 ข้อมูลเกี่ยวกับการพักอาศัย

ผู้วิจัยได้กำหนดพื้นที่ของที่ตั้งโครงการของกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 พื้นที่ ได้แก่ พื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า คือ ชิดลม เอกมัย สุขุมวิท สาทร โอศิก ทองหล่อ อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ สะพานควาย ขอยอารีย์ พญาไท สยาม และศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ และพื้นที่ที่อยู่นอกเขตที่รถไฟฟ้าผ่าน ซึ่งการแบ่งพื้นที่นี้เพื่อเปรียบเทียบข้อมูลเกี่ยวกับการพักอาศัยของทั้งสองพื้นที่

ตารางที่ 4.53
จำนวนและร้อยละ ด้านทำเลที่ตั้งของโครงการชุดพักอาศัย

ที่ตั้งโครงการ	จำนวน	ร้อยละ
พื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า	67	43.5
พื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า	87	56.5
รวม	154	100.0

จากตารางที่ 4.53 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่พักอาศัยในพื้นที่ที่ 1 คิดเป็นร้อยละ 43.5 และพักอาศัยพื้นที่ที่ 2 คิดเป็นร้อยละ 56.5

ตารางที่ 4.54
ความสัมพันธ์ด้านทำเลที่ตั้งของโครงการ และเหตุผลในการตัดสินใจซื้อ

เหตุผลในการซื้อ	พื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า		พื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า		
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
1. ใกล้ที่ทำงาน	9	13.4	16	18.4	chi-square = 9.731 (p = 0.464)
2. ใกล้สถานศึกษา	2	3.0	2	2.3	
3. ใกล้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส	1	1.5	-	-	
4. ใกล้แหล่งอำนวยความสะดวก	8	11.9	13	14.9	
5. คนรู้จักแนะนำ	6	9.0	9	10.3	
6. ใจกลางเมือง	3	4.5	2	2.3	
7. ทำเลดี	8	11.5	5	5.7	
8. ราคาถูก	3	4.5	-	-	
9. ลักษณะห้องพัก บรรยากาศและสถานที่	18	26.9	26	29.9	
10. สะดวกในการเดินทาง	7	10.4	8	9.2	
11. เหตุผลอื่น ๆ	2	3.0	6	6.9	
รวม	67	100.0	87	100.0	

จากตารางที่ 4.54 กลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยบริเวณพื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า พบว่าเหตุผลอันดับแรกในการตัดสินใจซื้อเนื่องจากลักษณะของห้องพัก บรรยากาศ และสถานที่ คิดเป็นร้อยละ 26.9 รองลงมาเป็นเหตุผลเนื่องจากใกล้ที่ทำงาน คิดเป็นร้อยละ 13.4 และเหตุผลเนื่องจากใกล้แหล่งอำนวยความสะดวกเท่ากับทำเลดี คิดเป็นร้อยละ 11.9

กลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยบริเวณพื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า พบว่าเหตุผลอันดับแรกในการตัดสินใจซื้อเนื่องจากลักษณะของห้องพัก บรรยากาศ และสถานที่ คิดเป็นร้อยละ 29.9 อันดับรองลงมาเป็นเหตุผลเนื่องจากใกล้ที่ทำงาน คิดเป็นร้อยละ 18.4 และเหตุผลเนื่องจากใกล้แหล่งอำนวยความสะดวก คิดเป็นร้อยละ 14.9

เมื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ด้านทำเลที่ตั้งของโครงการ และเหตุผลในการตัดสินใจซื้อ พบว่า เหตุผลในการซื้อห้องชุดพักอาศัยของผู้กลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยในโครงการอาคารชุดพักอาศัย ไม่มีความสัมพันธ์กับทำเลที่ตั้งของโครงการ

ตารางที่ 4.55

จำนวนและร้อยละ ด้านของระยะเวลาในการพักอาศัย

ระยะเวลาในการพักอาศัย	พื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า (ร้อยละ)	พื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า (ร้อยละ)
น้อยกว่า 1 ปี	52.2	48.3
1 - 3 ปี	32.8	41.4
3 - 6 ปี	9.0	2.3
มากกว่า 6 ปี	6.0	8.0
รวม	100.0	100.0

จากตารางที่ 4.55 กลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยบริเวณพื้นที่ในเขตรถไฟฟ้าส่วนใหญ่พักอาศัยในโครงการอาคารชุดพักอาศัยมาแล้วเป็นเวลาน้อยกว่า 1 ปี คิดเป็นร้อยละ 52.2 รองลงมาพักอาศัยเป็นเวลา 1 - 3 ปี พักอาศัยเป็นเวลามากกว่า 6 ปี และ 3 - 6 ปี คิดเป็นร้อยละ 32.8 ร้อยละ 7.1 และ 5.2 ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นผู้ที่เพิ่งย้ายเข้ามาพักอาศัยในโครงการอาคารชุดพักอาศัยได้ไม่นาน

กลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยบริเวณพื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้าส่วนใหญ่พักอาศัยในโครงการอาคารชุดพักอาศัยมาแล้วเป็นเวลาน้อยกว่า 1 ปี คิดเป็นร้อยละ 48.3 รองลงมาพักอาศัยเป็นเวลา 1 - 3 ปี พักอาศัยเป็นเวลา 3 - 6 ปี และพักอาศัยมากกว่า 6 ปี คิดเป็นร้อยละ 41.4 ร้อยละ 8.0 และ 2.3 ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นผู้ที่เพิ่งย้ายเข้ามาพักอาศัยในโครงการอาคารชุดพักอาศัยได้ไม่นาน

4.3.4 ความสัมพันธ์ระหว่างทำเลที่ตั้งกับปัจจัยต่าง ๆ เกี่ยวกับอาคารชุดพักอาศัย

การวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยทำการทดสอบหาค่าความสัมพันธ์ของตัวแปร ระหว่างทำเลที่ตั้ง กับความต้องการด้านดังนี้

1. ความสัมพันธ์ระหว่างทำเลที่ตั้งของโครงการกับลักษณะการอยู่อาศัย

ตารางที่ 4.56

ร้อยละและค่าไคสแควร์ ของความสัมพันธ์ระหว่างทำเลที่ตั้งของโครงการกับลักษณะการอยู่อาศัย

ลักษณะการอยู่อาศัย	พื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า		พื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า		
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
ชั่วคราว	32	47.8	41	47.1	chi-square = 0.028 (p = 0.868)
ถาวร	34	50.7	46	52.9	
ไม่ระบุ	1	1.5	-	-	
รวม	67	100.0	87	100.0	

จากตารางที่ 4.56 กลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยบริเวณพื้นที่ในเขตรถไฟฟ้าส่วนใหญ่จะใช้เป็นที่อยู่แบบถาวร คิดเป็นร้อยละ 50.7 และใช้เป็นที่อยู่แบบชั่วคราว คิดเป็นร้อยละ 47.8 ซึ่งเป็นสัดส่วนที่ใกล้เคียงกันมาก

กลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยบริเวณพื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้าส่วนใหญ่จะใช้เป็นที่อยู่แบบถาวร คิดเป็นร้อยละ 52.9 และใช้เป็นที่อยู่แบบชั่วคราว คิดเป็นร้อยละ 47.1 ซึ่งเป็นสัดส่วนที่ใกล้เคียงกันมาก

แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ที่พักอาศัยในโครงการอาคารชุดพักอาศัย ใช้ห้องพักเป็นที่อยู่แบบถาวร และชั่วคราวอย่างละครึ่งต่อครึ่ง ซึ่งชี้ให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างที่มาพักอาศัยในโครงการอาคารชุดพักอาศัยครึ่งหนึ่ง มีบ้านที่ใช้อาศัยแบบถาวร การที่มาพักอาศัยในโครงการอาคารชุดพักอาศัยอาจเป็นเพราะต้องการความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางไปทำงาน หรือด้วยเหตุผลอื่น ๆ ซึ่งจากตาราง 4.54 เหตุผลที่กลุ่มตัวอย่างเลือกเป็นอันดับที่สอง คือ ใกล้ที่ทำงาน

เมื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ด้านทำเลที่ตั้งของโครงการกับลักษณะการอยู่อาศัย พบว่าลักษณะการอยู่อาศัยของผู้กลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยในโครงการอาคารชุดพักอาศัย ไม่มีความสัมพันธ์กับทำเลที่ตั้งของโครงการ

2. ความสัมพันธ์ระหว่างทำเลที่ตั้งของโครงการกับระดับราคาเช่าห้องชุดพักอาศัย

ตารางที่ 4.57

ร้อยละและค่าไคสแควร์ ของความสัมพันธ์ระหว่างทำเลที่ตั้งกับระดับราคาเช่าห้องพักชุดอาศัย

ระดับราคาเช่า	พื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า		พื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า		
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
2,500 - 8,000 บาท/เดือน	3	11.1	19	51.4	chi-square = 15.177 (p = 0.010)
8,001 - 13,500 บาท/เดือน	13	48.1	14	37.8	
13,501 - 19,000 บาท/เดือน	7	25.9	4	10.8	
มากกว่า 19,001 บาท/เดือน	4	14.8	-	-	
รวม	27	100.0	37	100.0	

จากตารางที่ 4.57 กลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยบริเวณพื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า ครอบครองห้องโดยการเช่าห้องชุดพักอาศัยทั้งหมด 27 คน ส่วนใหญ่เช่าที่ระดับราคา 8,001 - 13,500 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 48.1 รองลงมาเช่าที่ระดับราคา 13,501 - 19,000 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 25.9 และเป็นการเช่าที่ระดับราคามากกว่า 19,001 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 14.8

กลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยบริเวณพื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า ครอบครองห้องโดยการเช่าห้องชุดพักอาศัยทั้งหมด 37 คน ส่วนใหญ่เช่าที่ระดับราคา 2,500 - 8,000 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ

51.4 รองลงมาเป็นการเช่าที่ระดับราคา 8,001 - 13,500 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 37.8 และเช่าที่ระดับราคา 13,501 - 19,000 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 10.8

แสดงให้เห็นว่าห้องชุดพักอาศัยของกลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยบริเวณพื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า มีการเช่าที่ระดับราคาที่สูงกว่า ห้องชุดพักอาศัยของกลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยบริเวณพื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า และเมื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ด้านทำเลที่ตั้งของโครงการกับระดับราคาเช่าห้องชุดพักอาศัย พบว่า ราคาเช่าห้องชุดพักอาศัยของกลุ่มตัวอย่าง ขึ้นอยู่กับทำเลที่ตั้งของโครงการ

3. ความสัมพันธ์ระหว่างทำเลที่ตั้งของโครงการกับระดับราคาซื้อห้องชุดพักอาศัย

ตารางที่ 4.58

ร้อยละและค่าไคสแควร์ ของความสัมพันธ์ระหว่างทำเลที่ตั้งกับระดับราคาของห้องชุดพักอาศัย

ระดับราคาซื้อ	พื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า		พื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า		
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
ต่ำกว่า 1 ล้านบาท	6	15.0	6	12.0	chi-square = 21.865 (p = 0.001)
1 - 3.25 ล้านบาท	17	42.5	40	80.0	
3.25 - 5.50 ล้านบาท	9	22.5	2	4.0	
5.50 - 7.75 ล้านบาท	6	15.0	-	-	
มากกว่า 7.75 ล้านบาท	2	5.0	-	-	
ไม่ระบุราคา	-	-	2	4.0	
รวม	40	100.0	50	100.0	

จากตารางที่ 4.58 กลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยบริเวณพื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า ครอบคลุมโดยการซื้อห้องชุดพักอาศัยทั้งหมด 40 คน ส่วนใหญ่เป็นการซื้อที่ระดับราคา 1 - 3.25 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 42.5 รองลงมาซื้อที่ระดับราคา 3.25 - 5.50 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 22.5 และซื้อที่ระดับราคาต่ำกว่า 1 ล้านบาท เท่ากับที่ระดับราคา 5.50 - 7.75 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 15.0

กลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยบริเวณพื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า ครอบคลุมโดยการซื้อห้องชุดพักอาศัยทั้งหมด 50 คน ส่วนใหญ่เป็นการซื้อที่ระดับราคา 1 - 3.25 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ

80.0 รองลงมาเป็นการซื้อที่ระดับราคาต่ำกว่า 1 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 12.0 และการซื้อที่ระดับราคา 3.25 - 5.50 ล้านบาท ซึ่งเท่ากับไม่ระบุราคาในการซื้อ คิดเป็นร้อยละ 4.0

แสดงให้เห็นว่าการซื้อขายห้องชุดพักอาศัยของกลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยบริเวณพื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า เป็นการซื้อขายกันที่ราคาสูงกว่า การซื้อขายห้องชุดพักอาศัยของกลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยบริเวณพื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า และเมื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ด้านทำเลที่ตั้งของโครงการกับระดับราคาของห้องชุดพักอาศัย พบว่า ราคาขายห้องชุดพักอาศัยของกลุ่มตัวอย่าง ขึ้นอยู่กับทำเลที่ตั้งของโครงการ

4. ความสัมพันธ์ระหว่างทำเลที่ตั้งของโครงการกับประเภทของห้องชุดพักอาศัย

ตารางที่ 4.59

ร้อยละและค่าไคสแควร์ ของความสัมพันธ์ระหว่างทำเลที่ตั้งกับประเภทของห้องชุดพักอาศัย

ประเภทของ ห้องชุดพักอาศัย	พื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า		พื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า		
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
สตูดิโอ	13	19.4	20	23.0	chi-square = 3.341 (p = 0.342)
1 ห้องนอน	38	56.7	43	49.4	
2 ห้องนอน	11	16.4	19	21.8	
3 ห้องนอน	5	7.5	2	2.3	
ไม่ระบุประเภท	-	-	3	3.4	
รวม	67	100.0	87	100.0	

จากตารางที่ 4.59 กลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยบริเวณพื้นที่ในเขตรถไฟฟ้าส่วนใหญ่อาศัยอยู่ในห้องแบบหนึ่งห้องนอน คิดเป็นร้อยละ 56.7 รองลงมาเป็นห้องพักแบบสตูดิโอ คิดเป็นร้อยละ 19.4 และห้องพักแบบสองห้องนอน คิดเป็นร้อยละ 16.4

กลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยบริเวณพื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า ส่วนใหญ่อาศัยอยู่ในห้องแบบหนึ่งห้องนอน คิดเป็นร้อยละ 49.4 ห้องพักแบบสตูดิโอ ร้อยละ 23.0 รองลงมาเป็นห้องพักแบบสองห้องนอน ไม่ระบุลักษณะห้องพัก และสามห้องนอน คิดเป็นร้อยละ 21.8 ร้อยละ 3.4 และร้อยละ 2.3 ตามลำดับ

เมื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ด้านทำเลที่ตั้งของโครงการกับประเภทของห้องชุดพักอาศัยพบว่า ประเภทของห้องชุดพักอาศัยของกลุ่มตัวอย่าง ไม่ขึ้นอยู่กับทำเลที่ตั้งของโครงการ

5. ความสัมพันธ์ระหว่างทำเลที่ตั้งของโครงการกับขนาดของห้องพักอาศัย

ตารางที่ 4.60

ร้อยละและค่าไคสแควร์ ของความสัมพันธ์ระหว่างทำเลที่ตั้งกับขนาดของห้องชุดพักอาศัย

ขนาดของห้องชุด พักอาศัย	พื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า		พื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า		
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
25 - 40 ตร.ม.	16	23.9	27	31.0	chi-square = 12.520 (p = 0.051)
41 - 55 ตร.ม.	15	22.4	7	8.0	
56 - 70 ตร.ม.	8	11.9	17	19.5	
71 - 85 ตร.ม.	3	4.5	6	6.9	
86 - 100 ตร.ม.	3	4.5	-	-	
มากกว่า 101 ตร.ม.	4	6.0	3	3.4	
ไม่สามารถระบุได้	18	26.9	27	31.0	
รวม	67	100.0	87	100.0	

จากตารางที่ 4.60 กลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยบริเวณพื้นที่ในเขตรถไฟฟ้าส่วนใหญ่ที่ไม่ระบุขนาดของห้องพักคิดเป็นร้อยละ 26.9 รองลงมาเป็นอาศัยในห้องพักขนาด 25 - 40 ตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 23.9 และห้องพักขนาด 41 - 55 ตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 22.4

กลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยบริเวณพื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้าส่วนใหญ่อาศัยอยู่ในห้องพักขนาด 25 - 40 ตารางเมตร ซึ่งเท่ากับไม่ระบุขนาดห้องพัก คิดเป็นร้อยละ 31.0 รองลงมาเป็นห้องพักขนาด 56 - 70 ตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 19.5 และห้องพักขนาด 41 - 55 คิดเป็นร้อยละ 8.0

เมื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ด้านทำเลที่ตั้งของโครงการกับขนาดของห้องชุดพักอาศัยพบว่า ขนาดของห้องชุดพักอาศัยของกลุ่มตัวอย่าง ไม่มีความสัมพันธ์กับทำเลที่ตั้งของโครงการ

4.3.5 ความสัมพันธ์ระหว่างทำเลที่ตั้งกับการพิจารณาปัจจัยต่าง ๆ ก่อนตัดสินใจซื้อ

ผลการวิเคราะห์ระดับการพิจารณาถึงปัจจัยต่าง ๆ ก่อนตัดสินใจซื้อห้องพักอาศัยของโครงการอาคารชุดพักอาศัย ซึ่งผลการวิเคราะห์ทั้งหมดปรากฏรายละเอียดตามตารางที่ 4.57 การวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยกำหนดเกณฑ์การแปลระดับคะแนน ดังนี้ คือ

4.21 - 5.00	=	มีผลต่อการตัดสินใจมากที่สุด
3.41 - 4.20	=	มีผลต่อการตัดสินใจมาก
2.61 - 3.40	=	มีผลต่อการตัดสินใจปานกลาง
1.81 - 2.60	=	มีผลต่อการตัดสินใจน้อย
1.00 - 1.80	=	มีผลต่อการตัดสินใจน้อยที่สุด

ตารางที่ 4.61

ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าสถิติที่ใช้ในการทดสอบสมมติฐานของ
การเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับการพิจารณางานสถาปัตยกรรม
ที่มีผลต่อการตัดสินใจซื้อ จำแนกตามพื้นที่ตั้งโครงการ

งานสถาปัตยกรรมที่มีผลต่อการตัดสินใจซื้อ	พื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า		พื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า		t	p
	$\bar{x}$	S.D.	$\bar{x}$	S.D.		
จำนวนห้องชุดทั้งหมดของโครงการ	3.69	0.722	3.56	0.788	0.998	0.320
สิ่งอำนวยความสะดวก	3.75	0.975	3.53	0.847	1.480	0.141
ปริมาณที่จอดรถ	3.67	0.805	3.64	0.927	0.196	0.845
ปริมาณลิฟต์	3.63	0.982	3.56	1.075	0.378	0.706
การวางผังอาคาร	3.78	0.951	3.72	0.858	0.355	0.723
การจัดพื้นที่ในห้องพักอาศัย	3.91	0.949	3.51	0.888	2.722*	0.007
รูปแบบภายนอกของอาคาร	3.51	0.877	3.78	0.868	-1.934	0.055
พื้นที่สีเขียว	3.85	0.857	3.61	0.932	1.651	0.101
ผู้ประกอบการ	3.52	0.927	3.57	1.030	-0.326	0.745
เทคโนโลยีที่ใช้ในอาศัย	3.34	1.431	3.34	1.170	-0.007	0.994

ตารางที่ 4.61 (ต่อ)

งานสถาปัตยกรรมที่มีผลต่อการตัดสินใจซื้อ	พื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า		พื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า		t	p
	$\bar{x}$	S.D.	$\bar{x}$	S.D.		
การคำนึงถึงการระบายอากาศในห้อง	3.57	1.490	3.45	1.274	0.533	0.595
การคำนึงถึงการประหยัดพลังงาน	3.30	1.326	3.33	1.236	-0.168	0.867

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.61 ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับการพิจารณางานสถาปัตยกรรมก่อนการตัดสินใจซื้อ จำแนกตามพื้นที่ตั้งโครงการ พบว่า ระดับการพิจารณางานสถาปัตยกรรมก่อนการตัดสินใจซื้อโดยส่วนใหญ่ไม่มีความแตกต่างกัน ส่วนการพิจารณาเป็นรายข้อมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สำหรับรายข้อพบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เพียง 1 ข้อ ได้แก่ การจัดพื้นที่ในห้องพักอาศัยโดยกลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยบริเวณพื้นที่ในเขตรถไฟฟ้าให้ความสำคัญในการตัดสินใจซื้อมากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยบริเวณพื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า

4.3.6 ความสัมพันธ์ระหว่างทำเลที่ตั้งกับความพอใจต่อโครงการอาคารชุดพักอาศัย

ผลการวิเคราะห์ระดับความพอใจต่อสิ่งต่าง ๆ ของโครงการอาคารชุดพักอาศัย ซึ่งผลการวิเคราะห์ทั้งหมดปรากฏรายละเอียดตามตารางที่ 4.59 ถึง ตารางที่ 4.64 การวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยกำหนดเกณฑ์การแปลระดับคะแนน ดังนี้ คือ

- 4.21 - 5.00 = มีความพอใจมากที่สุด
- 3.41 - 4.20 = มีความพอใจมาก
- 2.61 - 3.40 = มีความพอใจปานกลาง
- 1.81 - 2.60 = มีความพอใจน้อย
- 1.00 - 1.80 = มีความพอใจน้อยที่สุด

ตารางที่ 4.62

ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าสถิติที่ใช้ในการทดสอบสมมติฐานของ
การเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับความพอใจต่อห้องพักอาศัย
จำแนกตามพื้นที่ตั้งโครงการ

ประเด็นในการพิจารณา	พื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า		พื้นที่นอกเขต รถไฟฟ้า		t	p
	$\bar{x}$	S.D.	$\bar{x}$	S.D.		
ขนาดของห้องพักอาศัย	3.73	0.770	3.69	0.704	0.350	0.727
การจัดพื้นที่ใช้สอยของห้องพักอาศัย	3.90	0.800	3.79	0.794	0.791	0.430
การถ่ายเทอากาศของห้องพักอาศัย	3.75	0.990	3.75	0.838	-0.006	0.995
แสงสว่างธรรมชาติของห้องพักอาศัย	3.91	0.996	3.87	0.833	0.250	0.803
วัสดุที่ตกแต่งห้องที่โครงการจัดให้	3.71	0.994	3.70	0.954	0.191	0.849

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.62 ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับพอ
ใจต่อห้องพักอาศัย จำแนกตามพื้นที่ตั้งโครงการ พบว่าระดับพอใจต่อห้องพักอาศัยไม่มีความแตก
ต่างกัน

ความคิดเห็นด้านความต้องการให้แก้ไขปรับปรุง พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัย
บริเวณพื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า ระบุถึงปัญหาเสียงจากห้องข้าง ๆ ปัญหาเรื่องการถ่ายอากาศ และพื้น
ที่ของห้องน้ำที่เล็กเกินไป

ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยบริเวณพื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า ได้ระบุถึงปัญหาเรื่องการ
ถ่ายอากาศ โดยเสนอให้มีติดพัดลมระบายอากาศ การวางเครื่องปรับอากาศและสายไฟ ปัญหา
ความเสื่อมโทรมของห้องพัก โดยเสนอให้มีการทาสีใหม่ และปัญหาฝนสาดเข้ามาในห้องพักอาศัย

ตารางที่ 4.63

ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าสถิติที่ใช้ในการทดสอบสมมติฐานของ
การเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับความพอใจต่อพื้นที่ส่วนกลาง
จำแนกตามพื้นที่ตั้งโครงการ

ประเด็นในการพิจารณา	พื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า		พื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า		t	p
	$\bar{x}$	S.D.	$\bar{x}$	S.D.		
ขนาดของทางเดินหน้าห้องพัก	3.90	0.654	3.86	0.553	0.343	0.732
แสงสว่างของทางเดินหน้าห้องพัก	3.87	0.851	3.75	0.879	0.841	0.401
การระบายอากาศของทางเดินหน้าห้องพัก	3.83	0.921	3.66	0.775	1.298	0.196
ขนาดของลิอบบี้	3.67	0.927	3.59	0.883	0.582	0.561
ตำแหน่งของลิอบบี้	3.79	0.769	3.69	0.826	0.778	0.438
ปริมาณลิฟต์	3.84	0.730	3.85	0.656	-0.132	0.895
ตำแหน่งของลิฟต์	3.78	0.832	3.60	0.869	1.287	0.200
ขนาดของลิฟต์	3.72	0.849	3.71	0.746	0.029	0.977
ความเร็วของลิฟต์	3.57	1.048	3.72	0.885	-1.007	0.316
ตำแหน่งที่จอดรถ	3.61	0.984	3.71	0.951	-0.642	0.522
ปริมาณที่จอดรถ	3.60	1.001	3.64	0.862	-0.310	0.757

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.63 ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับพอ
ใจต่อพื้นที่ส่วนกลาง จำแนกตามพื้นที่ตั้งโครงการ พบว่า ระดับพอใจต่อพื้นที่ส่วนกลางไม่มีความ
แตกต่างกัน

ความคิดเห็นด้านความต้องการให้แก้ไขปรับปรุง พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัย
บริเวณพื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า ระบุถึงปัญหาเรื่องความสะดวก ปัญหาปริมาณที่จอดรถ และเสนอให้
สร้างสิ่งแวดลอมรอบโครงการให้ดีขึ้น เช่น การปลูกต้นไม้เพิ่ม การเลือกต้นไม้ และการเพิ่มพื้นที่
ส่วนน้่งเล่น เป็นต้น

ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยบริเวณพื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า ได้ระบุถึงปัญหาปริมาณ
และความเร็วของลิฟต์ ปัญหาปริมาณที่จอดรถ ปัญหาความสะดวกห้องน้ำส่วนกลาง และเสนอให้
สร้างสิ่งแวดลอมรอบโครงการให้ดีขึ้น เช่น การปลูกต้นไม้เพิ่ม และการเพิ่มพื้นที่ส่วนน้่งเล่น เป็นต้น

ตารางที่ 4.64

ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าสถิติที่ใช้ในการทดสอบสมมติฐานของการเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับความพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวก
จำแนกตามพื้นที่ตั้งโครงการ

ประเด็นในการพิจารณา	พื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า		พื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า		t	p
	$\bar{x}$	S.D.	$\bar{x}$	S.D.		
ตำแหน่ง	3.70	0.938	3.87	0.679	-1.268	0.207
การดูแลบำรุงรักษา	3.96	1.021	4.05	0.820	-0.612	0.542
ความสะดวกในการใช้	3.64	1.011	3.74	0.814	-0.638	0.524
ปริมาณความหลากหลาย	3.70	1.101	3.87	0.887	-1.074	0.284

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.64 ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวก จำแนกตามพื้นที่ตั้งโครงการ พบว่า ระดับพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกไม่มีความแตกต่างกัน

ความคิดเห็นด้านความต้องการให้แก้ไขปรับปรุง พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยบริเวณพื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า ระบุถึงปัญหาเรื่องห้องออกกำลังกายแคบและอุปกรณ์ไม่เพียงพอ และเรื่องการรักษาความสะอาดของสระว่ายน้ำ และมีการเสนอให้เพิ่มห้องซาวน่า

ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยบริเวณพื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า ได้ระบุถึงเรื่องการรักษาความสะอาดของสระว่ายน้ำ ปัญหาห้องออกกำลังกายคับแคบ เนื่องจากตำแหน่งอยู่ใต้สระว่ายน้ำ นอกจากนี้ยังเสนอให้เพิ่มบริการ เช่น ร้านเสริมสวย ร้านค้า บริการซักรีด บริการทำความสะอาดห้องพัก และตู้รับวัสดุไปรษณีย์ และเสนอให้มีบริการรถรับส่งจากโครงการไปยังถนนใหญ่

ตารางที่ 4.65

ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าสถิติที่ใช้ในการทดสอบสมมติฐานของการเปรียบเทียบ
ความแตกต่างของระดับความพอใจต่องานระบบประกอบอาคาร
จำแนกตามพื้นที่ตั้งโครงการ

งานระบบประกอบอาคารมีผล ต่อการตัดสินใจซื้อ	พื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า		พื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า		t	p
	$\bar{x}$	S.D.	$\bar{x}$	S.D.		
ระบบโทรศัพท์	3.91	0.933	4.03	0.743	-0.919	0.360
ระบบอินเทอร์เน็ต	3.73	1.095	3.75	1.037	-0.091	0.927
ระบบโทรทัศน์	3.60	0.970	3.75	0.852	-1.020	0.309
ระบบดับเพลิง	3.93	1.119	3.90	0.921	0.182	0.856
ระบบสำรองไฟฟ้า	3.78	1.085	3.76	0.835	0.113	0.910
ระบบสำรองประปา	3.87	1.057	3.92	0.810	-0.358	0.721
ระบบรักษาความปลอดภัย	3.90	1.182	3.77	0.872	0.758	0.450

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.65 ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับพอ
ใจต่องานระบบประกอบอาคาร จำแนกตามพื้นที่ตั้งโครงการ พบว่า ระดับพอใจต่องานระบบ
ประกอบอาคารไม่มีความแตกต่างกัน

ความคิดเห็นด้านความต้องการให้แก้ไขปรับปรุง พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัย
บริเวณพื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า ระบุถึงปัญหาระบบดับเพลิง โดยกล่าวว่าอุปกรณ์ในการดับเพลิงและ
อุปกรณ์แจ้งเตือนภัยไม่เพียงพอ ปัญหาเรื่องท่อประปารั่วและกลิ่นของท่อน้ำทิ้ง ปัญหาระบบรักษา
ความปลอดภัย โดยระบุให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบผู้เข้าออกให้เข้มงวดมากกว่านี้

ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยบริเวณพื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า ได้ระบุถึงความต้องการให้
โครงการจัดให้มีระบบอินเทอร์เน็ตความเร็วสูง ปัญหาเรื่องสัญญาณโทรทัศน์ ปัญหาเรื่องท่อประปา
รั่วและกลิ่นของท่อน้ำทิ้ง ปัญหาเรื่องระบบสำรองไฟฟ้า การติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้าในห้องพักที่ไม่
ควรอยู่ในอยู่ในระดับต่ำจนเกินไป

ตารางที่ 4.66

ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าสถิติที่ใช้ในการทดสอบสมมติฐานของ
การเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับความพอใจต่องานสถาปัตยกรรม
จำแนกตามพื้นที่ตั้งโครงการ

ประเด็นในการพิจารณา	พื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า		พื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า		t	p
	$\bar{x}$	S.D.	$\bar{x}$	S.D.		
การวางผังอาคาร	3.87	0.851	4.02	0.698	-1.260	0.210
รูปแบบภายนอกของอาคาร	3.93	1.119	4.14	0.961	-1.263	0.209
การจัดวางตำแหน่งสิ่งอำนวยความสะดวก	3.58	1.061	3.82	0.856	-1.514	0.132
การจัดวางตำแหน่งของพื้นที่เปิดโล่ง	3.76	1.006	3.80	0.847	-0.282	0.778

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.66 ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับพอใจต่องานสถาปัตยกรรม จำแนกตามพื้นที่ตั้งโครงการ พบว่า ระดับพอใจต่องานสถาปัตยกรรมไม่มีความแตกต่างกัน

ความคิดเห็นด้านความต้องการให้แก้ไขปรับปรุง พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยบริเวณพื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า ระบุถึงการออกแบบอาคารภายนอกว่า ไม่สวยงาม ควรปรับปรุงอาคารโดยการทาสีใหม่

ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยบริเวณพื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า ได้ระบุถึงเรื่องการตรวจสอบสภาพตึก โดยเสนอให้ตรวจสอบทุก 1 - 2 ปี เรื่องการใช้วัสดุ โดยเสนอให้คำนึงถึงความสิ้น ในขณะที่พื้นเปียกน้ำ เรื่องการออกแบบ โดยเสนอว่าโถงทางเดินควรออกแบบให้มีช่องลม

ตารางที่ 4.67

ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าสถิติที่ใช้ในการทดสอบสมมติฐานของการเปรียบเทียบ
ความแตกต่างของระดับความพอใจต่อการบริการหลังการขาย
จำแนกตามพื้นที่ตั้งโครงการ

ประเด็นในการพิจารณา	พื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า		พื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า		t	p
	$\bar{x}$	S.D.	$\bar{x}$	S.D.		
การบริการหลังการขาย	3.49	1.006	3.44	0.803	0.383	0.703

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.67 ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลเปรียบเทียบความแตกต่างของระดับพอ
ใจต่อการบริการหลังการขาย จำแนกตามพื้นที่ตั้งโครงการ พบว่า ระดับพอใจต่อการบริการหลัง
การขายไม่มีความแตกต่างกัน