

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้ผู้วิจัยเริ่มจากสมมติฐานที่ว่า "ระยะจากแนวเส้นระบบขนส่งมวลชนระบบราง เป็นปัจจัยที่มีผลต่อการกำหนดรูปแบบของโครงการอาคารชุดพักอาศัย" นำไปสู่การศึกษาหาข้อมูลเพื่อพิสูจน์ความแตกต่างของรูปแบบของอาคารชุดพักอาศัยในพื้นที่สองพื้นที่

ในการสรุปผลการวิจัยนี้ผู้วิจัยได้สรุปเป็นข้อตามวัตถุประสงค์ดังนี้

5.1.1 สรุปวัตถุประสงค์ข้อที่ 1

เป็นการศึกษา เปรียบเทียบรูปแบบของโครงการอาคารชุดพักอาศัยในเส้นทาง และนอกเส้นทางของระบบขนส่งมวลชนระบบรางสายสีลม และสายสุขุมวิทที่กำลังเปิดขายโครงการในเขตกรุงเทพมหานคร ศูนย์กลางธุรกิจ ณ ช่วงเวลาปัจจุบัน

ในการศึกษาเปรียบเทียบความแตกต่างของรูปแบบระหว่างโครงการในเส้นทาง และโครงการนอกเส้นทาง ผู้วิจัยได้ทำการเลือกกลุ่มตัวอย่างที่เป็นตัวแทนของด้านระดับราคาของพื้นที่สีลม และสุขุมวิท มาศึกษา ซึ่งได้แยกโครงการออกเป็น 3 ระดับ คือ โครงการระดับราคา เอ บี และ ซี โดยในพื้นที่สีลมไม่ได้ทำการศึกษาโครงการในระดับ ซี เนื่องจากบริเวณใกล้รถไฟฟ้าในรัศมี 500 เมตร ไม่พบโครงการระดับ ซี ที่สามารถเป็นตัวแทนได้ แม้ว่าจะสำรวจพบโครงการที่มีระดับราคาที่อยู่ในเกณฑ์ที่กำหนด แต่เนื่องจากการขายห้องพักอาศัยมิใช่การขายขาด เพราะที่ดินที่โครงการตั้งอยู่นั้นเป็นที่ดินสวนพระมหากษัตริย์ ซึ่งสิ่งเหล่านี้เป็นการชี้ให้เห็นถึงมูลค่าของที่ดินบริเวณใกล้รถไฟฟ้า ศักยภาพของพื้นที่ ที่ทำให้ไม่สามารถขายโครงการที่มีราคาอยู่ในระดับกลาง ถึงระดับล่างได้

ในการสรุปผลของวัตถุประสงค์ข้อ 1 แบ่งออกเป็น 1 ประเด็น ดังตารางที่ 5.1 และตารางที่ 5.2

ตารางที่ 5.1
สรุปผลวัตถุประสงค์ข้อ 1 ด้านการออกแบบ

การออกแบบ	แตกต่าง	ไม่แตกต่าง	หมายเหตุ
1. ผังบริเวณ	●		<u>ในเส้นทางรถไฟฟ้า</u> ส่วนใหญ่พบว่าเป็นการวางผังแบบหอคอย <u>นอกเส้นทางรถไฟฟ้า</u> ส่วนใหญ่พบว่าเป็นการวางผังแบบหอคอยผสม และแบบทางเดินอยู่ตรงกลางแบบแตกแขนง
2. การจัดกลุ่มพื้นที่	●		<u>ในเส้นทางรถไฟฟ้า</u> พื้นที่สิ่งอำนวยความสะดวกจะถูกจัดให้อยู่ชั้นบน หรือช่วงกลางอาคาร <u>นอกเส้นทางรถไฟฟ้า</u> พื้นที่สิ่งอำนวยความสะดวกจะถูกจัดให้อยู่ชั้นล่าง

จากตารางที่ 5.1 การวิเคราะห์โครงการอาคารชุดพักอาศัยด้านการออกแบบ พบความแตกต่างด้านการออกแบบระหว่างใน และนอกเส้นทางรถไฟฟ้า ซึ่งเมื่อวิเคราะห์ให้ลึกลงไป ในเรื่องของการวางผัง พบว่าการออกแบบต้องพิจารณาถึง รูปร่าง และขนาดของที่ดิน ซึ่งถ้าเป็นที่ดินสี่เหลี่ยมจัตุรัส และมีขนาดเล็ก การวางผังที่เหมาะสม และประหยัดค่าก่อสร้างมากที่สุด คือ การวางผังแบบหอคอย ส่วนที่ดินที่มีรูปร่างเป็นสี่เหลี่ยมผืนผ้าที่มีความลึก มักเป็นการวางผังแบบทางเดินอยู่ตรงกลาง ซึ่งทำให้สามารถย่อยห้องชุดได้เป็นจำนวนมาก ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับข้อกำหนดภาพลักษณ์ของโครงการด้วย ถ้าเป็นโครงการระดับสูง การขอห้องจำนวนมาก เป็นการไม่เหมาะสมเนื่องจากยี่ราคาสูง ลูกค้ายิ่งต้องการความเป็นส่วนตัวมากขึ้น ซึ่งผู้ประกอบการควรคำนึงถึงจุดนี้ ถ้าในระดับราคาสูงแล้วมีที่ดินแบบสี่เหลี่ยมผืนผ้า การวางผังอาจเป็นแบบหอคอยแยกเป็นสองอาคาร

ในเรื่องการจัดกลุ่มพื้นที่ของอาคาร จากการวิจัยพบว่าโครงการในเส้นทางรถไฟฟ้ามีการจัดกลุ่มพื้นที่ของสิ่งอำนวยความสะดวกไว้ช่วงกลาง และชั้นบนสุดของอาคาร และโครงการนอกเส้นทางรถไฟฟ้าจัดกลุ่มพื้นที่ของสิ่งอำนวยความสะดวกไว้ช่วงกลาง และชั้นล่างสุด ซึ่งเมื่อวิเคราะห์กับบริบทแล้ว โครงการในเส้นทางรถไฟฟ้าที่ตั้งติดกับถนนเส้นหลัก ซึ่งเป็นถนนขนาดใหญ่ ดังนั้นการจัดกลุ่มพื้นที่สิ่งอำนวยความสะดวก จึงต้องจัดไว้ให้อยู่ในตำแหน่งที่มีความเป็น

ส่วนตัวมากที่สุด เจาะนั้นพื้นที่ชั้นบนเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมต่อการวางสิ่งอำนวยความสะดวกมากที่สุด ส่วนโครงการนอกเส้นทางรถไฟฟ้านั้นส่วนใหญ่มีพื้นที่อยู่ในถนนเส้นรองหรือถนนในซอย ซึ่งลักษณะของพื้นที่ความพลุกพล่านต่ำกว่าพื้นที่ในเส้นทางรถไฟฟ้าว จึงสามารถจัดพื้นที่สิ่งอำนวยความสะดวกไว้ด้านล่างของอาคารได้

ตารางที่ 5.2

สรุปผลวัตถุประสงค์ข้อ 1 ด้านการกำหนดรายละเอียดโครงการ

รายละเอียดโครงการ	แตกต่าง	ไม่แตกต่าง	หมายเหตุ
1. สัดส่วนของห้องพักอาศัย	●		ในเส้นทางรถไฟฟ้าว เน้นปริมาณห้องเล็ก นอกเส้นทางรถไฟฟ้าว เน้นปริมาณห้องใหญ่
2. ขนาดของห้องพักอาศัย	●		ในเส้นทางรถไฟฟ้าว ราคาสูงขนาดห้องใหญ่ ราคาต่ำขนาดห้องเล็ก นอกเส้นทางรถไฟฟ้าว ราคาสูงขนาดห้องเล็ก ราคาต่ำขนาดห้องใหญ่
3. ความหนาแน่นของโครงการ	●		ในเส้นทางรถไฟฟ้าว ความหนาแน่นโดยเฉลี่ย อยู่ที่ 102 หน่วยพักอาศัย/ไร่ นอกเส้นทางรถไฟฟ้าว ความหนาแน่นโดยเฉลี่ย อยู่ที่ 78หน่วยพักอาศัย/ไร่
4. ประสิทธิภาพของพื้นที่ขาย		●	-
5. อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อ ขนาดที่ดิน		●	-
6. ร้อยละของพื้นที่พักอาศัยต่อ พื้นที่อาคารรวม		●	-
7. ร้อยละของพื้นที่ส่วนกลางต่อ พื้นที่อาคารรวม		●	-
8. ร้อยละของพื้นที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม		●	-
9. ปริมาณที่จอดรถต่อหน่วยพักอาศัย	●		ในเส้นทางรถไฟฟ้าว อยู่ในช่วง 0.672 - 1.753 นอกเส้นทางรถไฟฟ้าว อยู่ในช่วง 0.832 - 2.735

จากตารางที่ 5.2 พบว่า ด้านขนาดและสัดส่วนของห้องชุดพักอาศัยขึ้นอยู่กับปัจจัยด้านการกำหนดราคาขายต่อห้องเป็นหลักยิ่งเป็นโครงการระดับราคาสูง สัดส่วนห้องชุดจะมีปริมาณมากที่ห้องขนาดใหญ่ หรือขนาดกลาง ซึ่งในที่นี้คือห้องแบบสองห้องนอน ส่วนในโครงการระดับราคาต่ำลงมา สัดส่วนของห้องจะมีปริมาณมากที่ห้องแบบสตูดิโอ และห้องแบบหนึ่งห้องนอน ในงานวิจัยชิ้นนี้ได้เปรียบเทียบเรื่องระยะจากรถไฟฟ้าเป็นหลัก พบว่า ในโครงการระดับเดียวกัน โครงการในเส้นทางรถไฟฟ้าปรากฏลักษณะของห้องที่เล็กกว่า และในปริมาณที่มากกว่า ซึ่งโครงการนอกเส้นทางรถไฟฟ้ามักไปเน้นปริมาณของลักษณะห้องที่ใหญ่กว่า

ด้านความหนาแน่นของหน่วยพักอาศัยส่วนใหญ่พบว่าโครงการในเส้นทางรถไฟฟ้ามีความหนาแน่นมากกว่าโครงการนอกเส้นทางรถไฟฟ้าเมื่อเทียบในระดับราคาเดียวกัน ทั้งนี้อาจเป็นผลเนื่องมาจากต้นทุนด้านราคาที่ดินที่สูงกว่า ทำให้ต้องเพื่อปริมาณความหนาแน่นของหน่วยพักอาศัยเข้าไป เพื่อให้ได้มาซึ่งผลกำไรที่คุ้มค่ากับการลงทุน

ด้าน FAR และ OSR พบว่าโครงการที่ได้นำมาศึกษาเป็นกลุ่มตัวอย่างมีค่าอัตราส่วนดังกล่าว ผิดต่อร่างผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร แต่เนื่องจากอาคารดังกล่าวเป็นอาคารที่ขออนุญาตก่อสร้างก่อนที่กฎหมายจะมีผลจึงไม่ผิดต่อกฎหมาย ซึ่งจากการเปรียบเทียบระหว่างโครงการในเส้นทางรถไฟฟ้า กับโครงการนอกเส้นทางรถไฟฟ้าแล้วพบว่า FAR และ OSR ไม่ขึ้นอยู่กับระยะทางจากรถไฟฟ้า

ด้านอัตราส่วนของพื้นที่พักอาศัยต่อพื้นที่อาคารรวม และพื้นที่ส่วนกลางต่อพื้นที่อาคารรวม สัดส่วนที่พบของ 2 อัตราส่วนดังกล่าวจะมีค่าใกล้เคียงกัน ประมาณร้อยละ 50 ต่อ ร้อยละ 50 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบระหว่างโครงการในเส้นทางรถไฟฟ้า กับโครงการนอกเส้นทางรถไฟฟ้าแล้วพบว่า อัตราส่วนของพื้นที่พักอาศัยต่อพื้นที่อาคารรวม และพื้นที่ส่วนกลางต่อพื้นที่อาคารรวมไม่ขึ้นอยู่กับระยะทางจากรถไฟฟ้า

5.1.2 สรุปวัตถุประสงค์ข้อที่ 2

เป็นการศึกษาความต้องการ และข้อพิจารณาของผู้บริโภคก่อนตัดสินใจซื้อโครงการอาคารชุดพักอาศัย ในและนอกเส้นทางของระบบขนส่งมวลชนระบบราง

การศึกษาค้นคว้าความต้องการของผู้บริโภคจากกลุ่มตัวอย่าง 218 คน ส่วนใหญ่เป็นผู้ที่มีความต้องการซื้อห้องพักอาศัยที่มีที่ตั้งอยู่พื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า ถึงร้อยละ 55.5 ส่วนกลุ่มตัวอย่าง

ร้อยละ 33.0 ต้องการซื้อห้องพักในพื้นที่อื่น ๆ นอกจากนี้ และกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 11.5 ไม่ระบุพื้นที่ที่ต้องการซื้อห้องพักอาศัย ดังตารางที่ 5.3

ตารางที่ 5.3
ความต้องการด้านทำเลที่ตั้ง

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

การศึกษาในวัตถุประสงค์ข้อนี้ต้องการหาความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการ และข้อพิจารณาของผู้บริโภคก่อนตัดสินใจซื้อ กับทำเลที่ตั้งที่กลุ่มตัวอย่างต้องการ ดังผลสรุปจากตารางที่ 5.4

ตารางที่ 5.4
สรุปผลวัตถุประสงค์ข้อ 2 ความต้องการ และข้อพิจารณาของผู้บริโภคก่อนตัดสินใจซื้อ

ความต้องการ และข้อพิจารณา	แตกต่าง	ไม่แตกต่าง	หมายเหตุ
1. สาเหตุในการเลือกพื้นที่		●	-
2. รูปแบบการพักอาศัย		●	-
3. ความต้องการด้านราคา		●	-
4. ความสูงอาคาร		●	-
5. ลักษณะห้องพักอาศัย		●	-
6. ขนาดของห้องพักอาศัย		●	-
7. พื้นที่ใช้สอยในห้องพัก		●	-
8. สิ่งอำนวยความสะดวก	●		ในเขตรถไฟฟ้า ต้องการร้านอาหารเป็นอันดับที่ 3 นอกเขตรถไฟฟ้า ต้องการสวนเป็นอันดับที่ 3

ตารางที่ 5.4 (ต่อ)

ความต้องการ และข้อพิจารณา	แตกต่าง	ไม่แตกต่าง	หมายเหตุ
9. การพิจารณารายละเอียดโครงการก่อนตัดสินใจซื้อ	●		ใน และนอกเขตรถไฟฟ้า มีระดับการพิจารณาที่ต่างกันในเรื่อง ปริมาณที่จอดรถ และเทคโนโลยีที่ใช้ในอาคาร
10. งานระบบประกอบอาคาร	●		ใน และนอกเขตรถไฟฟ้า มีระดับการพิจารณาที่ต่างกันในเรื่อง ระบบอินเทอร์เน็ต และระบบดับเพลิง

จากตารางที่ 5.4 เมื่อเปรียบเทียบกับระหว่างสองพื้นที่พบว่า สาเหตุในการเลือกพื้นที่รูปแบบการพักอาศัย ความต้องการด้านราคา ความต้องการด้านลักษณะความสูงอาคาร ความต้องการด้านลักษณะ ขนาด และพื้นที่ใช้สอยของห้องพักอาศัยของผู้บริโภคมีคำตอบในทิศทางเดียวกัน ส่วนความต้องการด้านสิ่งอำนวยความสะดวก การพิจารณารายละเอียดโครงการ และการพิจารณางานระบบประกอบอาคาร พบว่าระหว่างผู้บริโภคที่สนใจซื้อห้องชุดพักอาศัยในเขตรถไฟฟ้า และผู้บริโภคที่สนใจซื้อห้องชุดพักอาศัยนอกเขตรถไฟฟ้า มีระดับการพิจารณาที่แตกต่างกันในบางปัจจัย

5.1.3 สรุปวัตถุประสงค์ข้อที่ 3

เป็นการศึกษาข้อพิจารณาก่อนตัดสินใจซื้อ และทัศนคติต่อโครงการของผู้บริโภคที่อาศัยอยู่ในโครงการอาคารชุดพักอาศัย ในและนอกเส้นทางของระบบขนส่งมวลชนระบบราง

การศึกษาระดับการพิจารณาก่อนตัดสินใจซื้อ และความพอใจต่อโครงการอาคารชุดพักอาศัยที่อยู่ในปัจจุบัน จากกลุ่มตัวอย่าง 154 คน ส่วนใหญ่เป็นผู้ที่พักอาศัยที่มีที่ตั้งอยู่พื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า ถึงร้อยละ 43.5 ส่วนกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 56.5 เป็นผู้ที่พักอาศัยในพื้นที่อื่น ๆ ดังตารางที่ 5.5 ส่วนตารางที่ 5.6 แสดงถึง ความสัมพันธ์ของที่ตั้งของโครงการ กับรายละเอียดด้านห้องพักอาศัย และตารางที่ 5.7 แสดงถึงเหตุผล 3 อันดับแรก ในการซื้อห้องพักอาศัย และทัศนคติต่อโครงการ

ตารางที่ 5.5
ที่ตั้งของโครงการอาคารชุดพักอาศัย

	พื้นที่ในเขตรถไฟฟ้า	พื้นที่นอกเขตรถไฟฟ้า	รวม
จำนวน	67	87	154
ร้อยละ	43.5	56.5	100.0

ตารางที่ 5.6
ความสัมพันธ์ของที่ตั้งของโครงการ และรายละเอียดด้านห้องพักอาศัย

รายละเอียด	แตกต่าง	ไม่แตกต่าง	หมายเหตุ
1. ลักษณะห้องพักอาศัย		●	-
2. ขนาดของห้องพัก		●	-
3. รูปแบบการพักอาศัย		●	-
2. ค่าเช่าห้องพักอาศัย	●		ในเส้นทางรถไฟฟ้า ส่วนมากเช่าห้องที่ราคา 8,001 - 13,500 บาท/เดือน นอกเส้นทางรถไฟฟ้า ส่วนมากเช่าห้องที่ราคา 2,500 - 8,000 บาท/เดือน
3. ราคาซื้อห้องพักอาศัย		●	-

จากตารางที่ 5.6 กลุ่มตัวอย่างที่มีห้องพักอยู่พื้นที่ในเส้นทางรถไฟฟ้าส่วนใหญ่มีห้องพักแบบ หนึ่งห้องนอน ร้อยละ 53.6 สำหรับผู้ที่เช่าห้อง ส่วนใหญ่จ่ายค่าเช่าที่ระดับราคา 8,001 - 13,500 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 58.1 สำหรับผู้ที่ซื้อ ส่วนใหญ่ซื้อในระดับราคา 1 - 3.25 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 42.5

กลุ่มตัวอย่างที่มีห้องพักอยู่พื้นที่นอกพื้นที่รถไฟฟ้า ส่วนใหญ่มีห้องพักแบบ หนึ่งห้องนอน ร้อยละ 49.4 สำหรับผู้ที่เช่าห้อง ส่วนใหญ่จ่ายค่าเช่าที่ระดับราคา 2,500 - 8,000 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 51.4 สำหรับผู้ที่ซื้อ ส่วนใหญ่ซื้อในระดับราคา 1 - 3.25 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 80.0

ตารางที่ 5.7

สรุปผลวัตถุประสงค์ข้อ 3 ข้อพิจารณาก่อนตัดสินใจซื้อ และทัศนคติต่อโครงการ
ของผู้บริโภคที่อาศัยในโครงการอาคารชุดพักอาศัย

รายละเอียด	แตกต่าง	ไม่แตกต่าง	หมายเหตุ
1. เหตุผลในการตัดสินใจซื้อ		●	-
2. ปัจจัยทั่วไปที่มีผลต่อการตัดสินใจซื้อ	●		ในและนอกเขตรถไฟฟ้า มีความแตกต่างกันด้านการจัดพื้นที่ห้องพักอาศัย
3. ความพอใจต่อห้องพัก		●	-
4. ความพอใจต่อพื้นที่ส่วนกลาง		●	-
5. ความพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวก		●	-
6. ความพอใจในงานระบบประกอบอาคาร		●	-
7. ความพอใจต่องานสถาปัตยกรรม		●	-
8. ความพอใจต่อการบริการหลังการขาย		●	-

จากตารางที่ 5.7 เปรียบเทียบกันระหว่างสองพื้นที่พบว่า เหตุผลในการตัดสินใจซื้อ ระดับความพอใจต่อห้องพักอาศัย ระดับความพอใจต่อพื้นที่ส่วนกลาง ระดับความพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวก ระดับความพอใจต่องานระบบประกอบอาคาร ระดับความพอใจต่องานสถาปัตยกรรม และระดับความพอใจต่อการบริการหลังการขาย มีทิศทางเดียวกัน

ส่วนปัจจัยทั่วไปที่มีผลต่อการตัดสินใจซื้อห้องชุดพบว่า ในและนอกเขตรถไฟฟ้า มีความคิดเห็นแตกต่างกันในการให้ระดับความสำคัญด้านการจัดพื้นที่ห้องพักอาศัย

5.1.4 สรุปวัตถุประสงค์ข้อที่ 4

เป็นการสรุปแนวโน้มรูปแบบอาคารชุดพักอาศัยในเส้นทางของระบบขนส่งมวลชนระบบราง

จากการศึกษาตามวัตถุประสงค์ข้อ 1 ถึงข้อ 3 แล้วผู้วิจัยจะนำผลสรุป และทฤษฎี และวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง มาทำการสรุปเป็นแนวโน้มรูปแบบของโครงการอาคารชุดพักอาศัยบริเวณแนวเส้นทางรถไฟฟ้า โดยจำแนกออกเป็น 4 ประเด็นหลัก ดังนี้

1. การกำหนดระดับราคา
2. การออกแบบอาคาร
 - (1) การวางผังอาคาร
 - (2) การแบ่งพื้นที่อาคาร
3. การกำหนดรายละเอียดโครงการ
 - (1) สัดส่วนของห้องพักอาศัย
 - (2) ขนาดของห้องพักอาศัย
 - (3) ความหนาแน่นของหน่วยพักอาศัยในโครงการ
 - (4) ค่าประสิทธิภาพของพื้นที่ขาย
 - (5) พื้นที่อาคารต่อขนาดที่ดินของโครงการ (FAR)
 - (6) ร้อยละของพื้นที่พักอาศัยต่อพื้นที่อาคารรวม และร้อยละของพื้นที่ส่วนกลางต่อพื้นที่อาคารรวม
 - (7) ร้อยละของพื้นที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม (OSR)
 - (8) พื้นที่จอดรถต่อหน่วยพักอาศัย
4. การกำหนดรายละเอียดอื่น ๆ
 - (1) สิ่งอำนวยความสะดวก
 - (2) งานระบบประกอบอาคาร
 - (3) เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อมในอาคาร

5.2 แนวโน้มรูปแบบอาคารชุดพักอาศัยที่สัมพันธ์กับเส้นทางระบบขนส่งมวลชนระบบราง

5.2.1 แนวโน้มด้านระดับราคา

ระดับราคาขายห้องพักอาศัยต่อตารางเมตร เป็นตัวแปรสำคัญในการกำหนดรูปแบบอาคารชุดพักอาศัย ปัจจัยที่ส่งผลต่อการกำหนดระดับราคา ได้แก่ ที่ดิน ถ้าที่ดินมีราคาแพง

นั่นหมายถึงว่า ต้นทุนของโครงการสูง การกำหนดราคาขายห้องชุดย่อมสูงตามไปด้วย จึงต้องทำให้ลักษณะ และองค์ประกอบต่าง ๆ ของโครงการเหมาะสมกับราคาตามไปด้วย

สำหรับแนวโน้มด้านราคาขายห้องพักอาศัยนั้น พบว่า โครงการอาคารชุดพักอาศัยในเส้นทางรถไฟฟ้า มีแนวโน้มราคาต่อตารางเมตร จะปรับตัวขึ้นสูงไปเรื่อย ๆ จากช่วงที่ผู้วิจัยเก็บข้อมูลราคาส่วนใหญ่อยู่ที่ 80,000 บาทต่อตารางเมตร ซึ่งอนาคตราคาจะสูงไปถึง 100,000 บาทต่อตารางเมตร ขึ้นไป เนื่องจากความต้องการบ้านในเมืองมีอยู่อย่างต่อเนื่อง แนวโน้มครอบครัวมีขนาดเล็กลง และที่ดินราคาสูงขึ้น

นอกจากนั้น ราคาขายของห้องชุดส่งผลถึงการกำหนดรายละเอียดอื่น ๆ ในโครงการอาคารชุดพักอาศัย ดังจะกล่าวต่อไป

5.2.2 แนวโน้มด้านการออกแบบอาคาร

การออกแบบอาคารมีรายละเอียดที่สำคัญอยู่หลายประเด็น ในงานวิจัยชิ้นนี้มีขอบเขตการศึกษาปัจจัยในการออกแบบอาคารเพียง 2 ประการ ได้แก่

1. แนวโน้มด้านการวางผังอาคาร

ก่อนทำการออกแบบวางผังอาคาร นักออกแบบต้องดูรายละเอียดเกี่ยวกับรูปร่าง และขนาดที่ดิน รวมถึงการค้ำนึ่งถึงสิ่งแวดล้อม และบริบทเป็นสิ่งที่สำคัญ การวางผังที่พบมากในบริเวณเส้นทางรถไฟฟ้า คือการวางผังแบบหอคอย เนื่องจากที่ดินบริเวณใกล้รถไฟฟ้ามักเหลือน้อย และมีขนาดเล็ก ซึ่งการวางผังแบบนี้ยังเป็นการวางผังที่ประหยัดค่าใช้จ่ายด้านโครงสร้างอีกด้วย

ด้วยปัจจัยด้านระดับราคาของห้องพักอาศัยที่มีแนวโน้มสูงขึ้น ที่ดินมีขนาดเล็กลง แนวโน้มการวางผังที่เหมาะสมเมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานจึงมีไม่มากนัก อย่างไรก็ตามการวางผังอาคารควรคำนึงถึงเรื่องทิศทาง (orientation) ส่วนแนวโน้มการวางผังอาคารที่เหมาะสม ได้เสนอดังตารางที่ 5.8

ตารางที่ 5.8
แนวโน้มผังอาคาร และข้อดี ข้อเสีย

ประเภทของผังอาคาร	ข้อดี	ข้อเสีย
1. แบบทางเดินอยู่ตรงกลาง	ประหยัดโครงสร้าง	ไม่มีช่องระบายอากาศ ห้องพักส่วนหนึ่งต้องหันสู่ทิศที่ไม่เหมาะสม
2. แบบหอคอย	ง่ายต่อการวางผังบริเวณ	ห้องพักส่วนหนึ่งต้องหันสู่ทิศที่ไม่เหมาะสม
3. แบบหอคอยขยาย	ง่ายต่อการวางผังบริเวณ ลดจำนวนลิฟต์	ห้องพักส่วนหนึ่งต้องหันสู่ทิศที่ไม่เหมาะสม
4. แบบวงแหวน	ง่ายต่อการวางผังบริเวณ	ห้องพักส่วนหนึ่งต้องหันสู่ทิศที่ไม่เหมาะสม ไม่มีช่องระบายอากาศ

เนื่องจากโครงการอาคารชุดพักอาศัยที่ศึกษาอยู่ในระดับราคาสูง การวางผังอาคารที่เสนอมานี้ จึงเป็นการวางผังอาคารที่เหมาะสมกับระดับราคาห้องพักอาศัย

2. แนวโน้มด้านการแบ่งพื้นที่อาคาร

การแบ่งพื้นที่อาคารมีองค์ประกอบใหญ่ 3 ประการ คือ พื้นที่พักอาศัย พื้นที่จอดรถ และพื้นที่สิ่งอำนวยความสะดวก

ในเรื่องการแบ่งพื้นที่อาคาร การแบ่งพื้นที่อาคารมีสามส่วนหลัก ๆ ได้แก่ พื้นที่พักอาศัย พื้นที่จอดรถ และพื้นที่สิ่งอำนวยความสะดวก ในทุกอาคารจะจัดพื้นที่พักอาศัยไว้ส่วนบนของอาคาร และพื้นที่จอดรถไว้ส่วนล่าง อาจมีพื้นที่จอดรถใต้ดิน หรือบนดินก็ตาม แต่ที่ต่างออกไปคือการจัดพื้นที่สิ่งอำนวยความสะดวก ซึ่งจากการวิจัยพบว่าโครงการในเส้นทางรถไฟฟ้ามีการจัดพื้นที่สิ่งอำนวยความสะดวกไว้ช่วงกลาง และชั้นบนสุดของอาคาร และโครงการนอกเส้นทางรถไฟฟ้าจัดพื้นที่สิ่งอำนวยความสะดวกไว้ช่วงกลาง และชั้นล่างสุดซึ่งเมื่อวิเคราะห์กับบริบทแล้ว โครงการในเส้นทางรถไฟฟ้าที่ตั้งติดกับถนนเส้นหลัก ซึ่งเป็นถนนขนาดใหญ่ ดังนั้นการจัดพื้นที่สิ่งอำนวยความสะดวก จึงต้องจัดไว้ให้อยู่ในตำแหน่งที่มีความเป็นส่วนตัวมากที่สุด เฉพาะนั้นพื้นที่

ชั้นบนเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมต่อการวางสิ่งอำนวยความสะดวกมากที่สุด ส่วนโครงการนอกเส้นทางรถไฟฟ้าในส่วนใหญ่มีพื้นที่อยู่ในถนนเส้นรองหรือถนนในซอย ซึ่งลักษณะของพื้นที่ความพลุกพล่านต่ำกว่าพื้นที่ในเส้นทางรถไฟฟ้า จึงสามารถจัดพื้นที่สิ่งอำนวยความสะดวกไว้ด้านล่างของอาคารได้ ทั้งยังเป็นการประหยัดราคาของโครงสร้างอีกด้วย

5.2.3 แนวโน้มในการกำหนดรายละเอียดโครงการ

จากการศึกษากลุ่มตัวอย่างโครงการอาคารชุดพักอาศัยทั้ง 10 โครงการ และจากการเก็บข้อมูลจากผู้ต้องการซื้อห้องพักอาศัย 218 ชุด สามารถสรุป และเสนอเป็นแนวโน้มในการกำหนดรายละเอียดโครงการดังนี้

1. สัดส่วนของห้องพักอาศัย

การกำหนดสัดส่วนของห้องพักอาศัยขึ้นอยู่กับระดับราคาที่กำหนด และแนวคิดของโครงการ ในงานวิจัยนี้ จะเสนอการกำหนดสัดส่วนห้องพักโดยที่ขึ้นอยู่กับระดับราคาดังนี้

โครงการระดับราคา เอ โดยมากจะเน้นไปที่ห้องขนาดใหญ่ตั้งแต่สองห้องนอนขึ้นไป ส่วนโครงการที่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า จะพบสัดส่วนของห้องพักแบบหนึ่งห้องนอน มากกว่าโครงการที่อยู่นอกเส้นทางรถไฟฟ้า

โครงการระดับราคา บี สัดส่วนของห้องในประเภทต่าง ๆ จะเฉลี่ยใกล้เคียงกัน ส่วนโครงการที่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า พบว่าจะเน้นปริมาณไปที่ห้องพักแบบสตูดิโอ และแบบหนึ่งห้องนอน มากกว่า

โครงการระดับราคา ซี สัดส่วนของห้องพักเน้นไปที่ปริมาณห้องแบบสตูดิโอ และแบบหนึ่งห้องนอน

การกำหนดสัดส่วนของห้องในระดับราคาต่าง ๆ ได้สรุปจากค่าเฉลี่ยที่พบจากกลุ่มตัวอย่าง ดังตารางที่ 5.9

ตารางที่ 5.9
เสนอแนวทางการกำหนดสัดส่วนของห้องชุดในโครงการ

ระดับ ราคา	พื้นที่โครงการ	สตูดิโอ (ร้อยละ)	1 ห้องนอน (ร้อยละ)	2 ห้องนอน (ร้อยละ)	3 ห้องนอน (ร้อยละ)	อื่น ๆ (ร้อยละ)
เอ	ในเส้นทาง	-	12.5	55.5	21.5	10.5
	นอกเส้นทาง	-	3.0	52.5	25.5	19.0
บี	ในเส้นทาง	8.5	36.25	26.5	28.00	0.75
	นอกเส้นทาง	-	36.25	40.0	22.25	1.5
ซี	ในเส้นทาง	-	38.5	50.0	11.5	-
	นอกเส้นทาง	70.0	8.5	15.5	6.0	-

จากตารางที่ 5.9 ผู้วิจัยได้เสนอแนวทางในการจัดสัดส่วนห้องพัก ซึ่งการนำไปใช้จริงสามารถดัดแปลงให้เข้ากับสถานการณ์

2. ขนาดของห้องพักอาศัย และการจัดพื้นที่ใช้สอยในห้องพัก

มาตรฐานสากลการกำหนดพื้นที่ของห้องพักอาศัยในลักษณะต่าง ๆ ดังตารางที่ 5.10 ซึ่งเมื่อเทียบกับขนาดของห้องที่พบจากกลุ่มตัวอย่าง พบว่าส่วนใหญ่มีขนาดของห้องเกินเกณฑ์มาตรฐานขั้นต่ำ มีเพียงโครงการระดับราคา ซี นอกเส้นทางรถไฟฟ้าสายสุขุมวิท ที่ขนาดของห้องพักแบบหนึ่งห้องนอน และสองห้องนอน ที่เล็กกว่ามาตรฐานที่กำหนด

ตารางที่ 5.10
มาตรฐานการกำหนดพื้นที่ของห้องพักอาศัย

ลักษณะห้องชุด	สตูดิโอ (ตร.ม.)	1 ห้องนอน (ตร.ม.)	2 ห้องนอน (ตร.ม.)	3 ห้องนอน (ตร.ม.)
ขนาด	27 - 45	45 - 54	58.5 - 90	72 - 108

การกำหนดพื้นที่ของห้องพักอาศัย ผู้วิจัยได้เสนอจากปรากฏการณ์ที่พบจากกลุ่มตัวอย่าง ผสมกับมาตรฐานในการออกแบบห้องประเภทต่าง ๆ และนำเสนอตามพื้นที่และระดับราคาดังตารางที่ 5.11

ตารางที่ 5.11
เสนอแนวทางการกำหนดพื้นที่ของห้องพักอาศัย

ระดับ ราคา	พื้นที่โครงการ	สตูดิโอ (ตร.ม.)	1 ห้องนอน (ตร.ม.)	2 ห้องนอน (ตร.ม.)	3 ห้องนอน (ตร.ม.)
เอ	ในเส้นทาง	-	66 - 67	96 - 138	140 - 210
	นอกเส้นทาง	-	55	67 - 94	144 - 179
บี	ในเส้นทาง	35 - 40	45 - 77	79 - 152	106 - 140
	นอกเส้นทาง	-	58	88 - 166	130 - 260
ซี	ในเส้นทาง	-	52 - 57	60 - 107	104 - 136
	นอกเส้นทาง	28 - 45	45 - 55	59 - 124	84 - 149

จากการทำแบบสอบถามถึงความต้องการของผู้บริโภคแล้วพบว่า ความต้องการห้องชุดแบบสองห้องนอน มีจำนวนมากที่สุด ดังนั้นแนวโน้มการจัดสัดส่วนของประเภทห้องพักในอนาคต ผู้ประกอบการสามารถเน้นปริมาณไปที่ห้องชุดแบบสองห้องนอนได้

สำหรับการจัดพื้นที่ใช้สอยในห้องชุด จากผู้สนใจซื้อห้องชุดที่เป็นกลุ่มตัวอย่างมีความต้องการให้ห้องชุดมี พื้นที่ประกอบอาหาร พื้นที่ทำงาน พื้นที่นั่งเล่น และระเบียงห้อง เป็นสัดส่วนสูง ซึ่งพื้นที่ที่มีความสำคัญในการชีวิตประจำวัน สำหรับพื้นที่ทานอาหาร พื้นที่ซักล้าง และพื้นที่แต่งตัวถือว่าเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญรองลงมา ซึ่งอาจใช้พื้นที่อื่นทดแทนกันได้

ดังนั้นสำหรับการออกแบบพื้นที่ใช้สอยในห้องชุดในอนาคต ซึ่งจากการสัมภาษณ์สถาปนิกผู้ออกแบบอาคารชุดพักอาศัย พบว่าแนวโน้มของห้องชุดมีขนาดเล็กลง อย่างไรก็ตามการออกแบบห้องขนาดเล็กยังคงต้องคำนึงถึงการใช้สอยพื้นที่ ขนาดของพื้นที่ที่เหมาะสมกับพฤติกรรมของผู้อยู่อาศัย ซึ่งผลจากการวิจัยนี้สามารถบ่งชี้ได้ว่าพื้นที่ใช้สอยที่ผู้อยู่อาศัยให้ความสำคัญ ได้แก่ พื้นที่ประกอบอาหาร พื้นที่ส่วนทำงาน พื้นที่นั่งเล่น และระเบียง

3. ความหนาแน่นของหน่วยพักอาศัยในโครงการ

ความหนาแน่นของหน่วยพักอาศัยในโครงการขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายด้าน เช่น ระดับราคา แนวคิดของโครงการ บางโครงการมีจำนวนหน่วยพักอาศัยน้อย แต่ห้องมีพื้นที่ขนาดใหญ่ ก็ทำให้ค่าความหนาแน่นของโครงการมีระดับต่ำ นอกจากนั้น ความหนาแน่นของหน่วยพักอาศัยในโครงการเป็น ค่าที่สื่อถึงปริมาณของผู้พักอาศัยในโครงการ ซึ่งผู้บริโภคนบางคน ไม่ต้องการอยู่ในโครงการที่มีปริมาณผู้พักอาศัยหนาแน่นมาก ต้องการความเป็นส่วนตัวมาก ก็จะพิจารณาจำนวนห้องพักอาศัยทั้งหมดของโครงการ อย่างไรก็ตาม ผู้วิจัยของเสนอแนวกำหนดความหนาแน่นของโครงการจากปรากฏการณ์ที่ได้จากกลุ่มตัวอย่าง ดังตารางที่ 5.12

ตารางที่ 5.12

เสนอแนวทางการกำหนดความหนาแน่นของหน่วยพักอาศัยในโครงการ

ระดับราคา	พื้นที่โครงการ	ความหนาแน่น (หน่วยพักอาศัยต่อไร่)
เอ	ในเส้นทาง	57 - 122
	นอกเส้นทาง	40 - 58
บี	ในเส้นทาง	99 - 167
	นอกเส้นทาง	24 - 127
ซี	ในเส้นทาง	63
	นอกเส้นทาง	140

จากแบบสอบถามการพิจารณาถึงรายละเอียดของโครงการก่อนตัดสินใจซื้อพบว่า ผู้บริโภคที่ต้องการซื้อห้องชุดในพื้นที่บริเวณเส้นทางรถไฟฟ้าให้ความสำคัญกับจำนวนห้องชุดรวมเป็นอันดับกลาง ๆ ส่วนผู้ที่ต้องการซื้อห้องชุดนอกพื้นที่เส้นทางรถไฟฟ้า กลับให้ความสำคัญกับจำนวนห้องชุดรวมในอันดับต้น ๆ

4. ค่าประสิทธิผลของพื้นที่ขาย

ค่าประสิทธิผลของพื้นที่ขาย เป็นค่าที่คำนวณพื้นที่ตรวจสอบพื้นที่ขายต่อพื้นที่ส่วนกลาง ซึ่งการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง พบค่าประสิทธิผลของพื้นที่ขายดังนี้

บริเวณในเส้นทางรถไฟฟ้า อยู่ที่ช่วงประมาณ 0.802 - 0.865

บริเวณนอกเส้นทางรถไฟฟ้า อยู่ที่ช่วงประมาณ 0.824 - 0.871

5. อัตราส่วนของพื้นที่อาคารต่อขนาดที่ดินของโครงการและค่าร้อยละของพื้นที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม

อัตราส่วนของพื้นที่อาคารต่อขนาดที่ดิน และค่าร้อยละของพื้นที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม หรือค่า FAR และค่า OSR ที่กฎหมายผังเมืองได้มีการกำหนดตามพื้นที่ ซึ่งในขณะที่ผู้วิจัยกำลังเก็บข้อมูลอยู่นั้น อาคารต่าง ๆ ยังไม่ได้ถูกกฎหมายบังคับ ซึ่งพบว่าส่วนหนึ่งมีค่า FAR และค่า OSR ไม่ถูกต้องตามกฎหมายกำหนด ดังนั้นการเสนอแนวทางในการกำหนดอัตราส่วนของพื้นที่อาคารต่อขนาดที่ดิน และค่าร้อยละของพื้นที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมนั้น จึงอ้างอิงกับกฎหมายผังเมืองที่กำหนดตามพื้นที่ ซึ่งในงานวิจัยนี้ผู้วิจัยได้กำหนดขอบเขตพื้นที่วิจัยอยู่ในเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร สายสีลม และสายสุขุมวิท ดังนั้นค่า FAR และค่า OSR ของพื้นที่ดังกล่าว มีลักษณะดังนี้

พื้นที่สีลม

พื้นที่สีแดง เป็นที่ดินประเภทพาณิชยกรรม พ.5 มีค่า FAR ที่ 10 และค่า OSR ที่ร้อยละ 3 ของพื้นที่อาคารรวม และพื้นที่สีน้ำตาล ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ย.10 มีค่า FAR ที่ 8 เท่า และค่า OSR ที่ร้อยละ 4 ของพื้นที่อาคารรวม

พื้นที่สุขุมวิท

พื้นที่สีน้ำตาล ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ย. 9 มีค่า FAR ที่ 7 เท่า และค่า OSR ที่ร้อยละ 4.5 ของพื้นที่อาคารรวม และ ย.10 มีค่า FAR ที่ 8 เท่า และค่า OSR ที่ร้อยละ 4 ของพื้นที่

ซึ่งการขออนุญาตก่อสร้างโครงการอาคารชุดพักอาศัยในพื้นที่อื่น ต้องตรวจสอบกฎหมายผังเมืองตามพื้นที่นั้น ๆ ด้วย

6. ร้อยละของพื้นที่พักอาศัยต่อพื้นที่อาคารรวม และร้อยละของพื้นที่ส่วนกลางต่อพื้นที่อาคารรวม

จากการเก็บข้อมูลกลุ่มตัวอย่างแล้วพบว่าร้อยละของพื้นที่พักอาศัยต่อพื้นที่อาคารรวม และร้อยละของพื้นที่ส่วนกลางต่อพื้นที่อาคารรวม เป็นสัดส่วนกัน รวมกันแล้ว คือ พื้นที่อาคารทั้งหมด ซึ่งสถาปนิกที่ออกแบบอาคารชุดพักอาศัย มีหน้าที่ต้องตรวจสอบให้พื้นที่สองส่วนมีขนาดที่เหมาะสม จากการวิจัยสามารถเสนอแนวทางการจัดสัดส่วนพื้นที่พักอาศัยต่อพื้นที่ส่วนกลางดังนี้

บริเวณในเส้นทางรถไฟฟ้า มีสัดส่วนที่ประมาณร้อยละ 52.5 ต่อร้อยละ 47.5

บริเวณนอกเส้นทางรถไฟฟ้า อยู่ที่ช่วงประมาณร้อยละ 51.5 และร้อยละ 49.5

ซึ่งจากตัวเลขที่พบผู้วิจัยขอเสนอว่า สัดส่วนระหว่างพื้นที่พักอาศัยต่อพื้นที่ส่วนกลาง มีค่าร้อยละ 50 ต่อร้อยละ 50 ถือว่าเป็นสัดส่วนที่เหมาะสม ในการออกแบบจริง สัดส่วนพื้นที่ที่พักอาศัยมีมากกว่าได้ แต่ไม่ควรเกิน ร้อยละ 60 เนื่องจากว่าพื้นที่ส่วนกลางถือเป็นทรัพย์สินส่วนกลางที่ผู้พักอาศัยมีสิทธิเป็นเจ้าของร่วมกัน และผู้ออกแบบควรจัดพื้นที่ส่วนกลางให้มีสภาพแวดล้อมที่น่าอยู่ และช่วยเสริมสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีแก่ผู้อาศัย

7. พื้นที่จอดรถ

กฎหมายกำหนดให้มีพื้นที่จอดรถ 1 คัน ต่อห้องชุด 1 ห้อง ดังนั้นสิ่งที่สำคัญที่สุดผู้ประกอบการ และสถาปนิกควรคำนึงถึงคือ การปฏิบัติตามกฎหมาย แต่เนื่องในอนาคตอาจมีการออกกฎหมายผ่อนผันให้อาคารในรัศมี 3 กิโลเมตรจากสถานีรถไฟ สามารถลดจำนวนที่จอดรถลงได้ ซึ่งหมายความว่าผู้ประกอบการสามารถลดจำนวนที่จอดรถลงได้

อย่างไรก็ตาม โครงการในระดับราคาสูงที่มีห้องพักขนาดใหญ่มากกว่า 1 ห้องนอน มักมีการกำหนดที่จอดรถให้ 1 ห้องสามารถจอดรถได้มากกว่า 1 คัน เพื่อเป็นการรองรับผู้พักอาศัย ดังนั้นการระบุจำนวนที่จอดรถ ควรคำนึงถึงจำนวนผู้พักอาศัยในโครงการด้วย

5.2.4 การกำหนดรายละเอียดอื่น ๆ

1. สิ่งอำนวยความสะดวก

จากผู้สนใจซื้อห้องชุดที่เป็นกลุ่มตัวอย่างของงานวิจัยขึ้นนี้พบว่า สิ่งอำนวยความสะดวกที่กลุ่มตัวอย่างที่ต้องการให้มีในโครงการมากที่สุดคือ สระว่ายน้ำ ห้องออกกำลังกาย ร้านอาหาร สวน เป็นต้น ซึ่งกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการซื้อห้องพักในเส้นทางรถไฟฟ้า และนอกเส้นทางรถไฟฟ้ามีการตอบในลักษณะเดียวกัน

และจากการสอบถามเพิ่มเติมพบว่า กลุ่มตัวอย่างเพศหญิงยังต้องการให้ภายในโครงการมีร้านเสริมสวยด้วย

ส่วนผู้พักอาศัยที่เป็นกลุ่มตัวอย่างส่วนมากจะพอใจในสิ่งอำนวยความสะดวกที่โครงการจัดให้ เพียงแต่มีการเสนอให้มีการดูแลรักษาความสะอาด บำรุงรักษาอุปกรณ์ต่าง ๆ ให้พร้อมใช้งานอยู่เสมอ

ส่วนแนวโน้มในการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกในอนาคต พบว่า สิ่งอำนวยความสะดวกอาจมีน้อยลง บางโครงการที่มีพื้นที่ไม่มากอาจไม่มีสระว่ายน้ำ ส่วนแนวโน้มสิ่งอำนวยความสะดวกตามมาในอนาคต ได้แก่ ร้านซักแห้ง ร้านเสริมสวย เป็นต้น

2. งานระบบประกอบอาคาร

งานระบบประกอบอาคารเป็นงานพื้นฐานที่ต้องคำนึงถึง จากการสัมภาษณ์สถาปนิกผู้ออกแบบอาคารชุดพักอาศัยได้กล่าวว่า การออกแบบงานระบบ ต้องคำนึงถึงวิธีการบำรุง และซ่อมแซม ไม่ควรออกแบบให้งานระบบซับซ้อน ยกตัวอย่างเช่นงานท่อน้ำควรให้ท่อน้ำวางในแนวตรงตลอด เพื่อง่ายต่อการซ่อมบำรุง

ส่วนงานระบบประกอบอาคารที่ผู้สนใจซื้อห้องชุดที่ต้องการซื้อห้องพักในเส้นทางรถไฟฟ้า ให้ความสำคัญในการพิจารณาก่อนตัดสินใจซื้อมากที่สุดคือ ระบบอินเทอร์เน็ต ซึ่งแสดงให้เห็นถึงวิถีชีวิตของผู้ที่ต้องการซื้อห้องชุดในเส้นทางรถไฟฟ้าว่ามีวิถีชีวิตเป็นชนรุ่นใหม่ที่ยอมรับใช้อินเทอร์เน็ตในการทำกิจกรรมต่าง ๆ

แนวโน้มการออกแบบด้านงานระบบ ส่วนหนึ่งด้านกฎหมายได้กำหนดไว้แล้วเพื่อคุณภาพชีวิต และความปลอดภัยของผู้ใช้อาคาร อันได้แก่ ระบบดับเพลิง ระบบสำรองไฟฟ้า ระบบสำรองประปา ส่วนงานระบบที่ผู้ประกอบการสร้างขึ้นมาเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้พักอาศัย ได้แก่ ระบบโทรศัพท์ ระบบอินเทอร์เน็ต ระบบโทรทัศน์ และระบบรักษาความปลอดภัย ซึ่งงานระบบดังกล่าวเป็นสิ่งที่เพิ่มความสะดวกแก่ลูกค้า และทางผู้ประกอบการมีการแข่งขันกันเพื่อเพิ่มคุณค่าให้แก่ตัวโครงการอาคารชุดพักอาศัย ซึ่งงานระบบที่ส่งผลต่อกายภาพของอาคารชุดพักอาศัย คือ ระบบรักษาความปลอดภัย เนื่องจากแนวโน้มในอนาคต ล็อบบี้ ทางเข้าอาคารจะมีขนาดเล็กลง การเข้าออกจะใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการรักษาความปลอดภัย เช่น ระบบตรวจลายนิ้วมือ หรือใช้บัตร (key card access) ผ่านเข้าออก เป็นต้น

3. เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อมในอาคาร

จากผู้สนใจซื้อห้องชุดที่เป็นกลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญกับการคำนึงถึงการระบายอากาศ และเทคโนโลยีที่ให้ในอาคารมาก และจากการสัมภาษณ์สถาปนิกผู้ออกแบบอาคารชุดพักอาศัย กล่าวว่าแนวโน้มอาคารชุดในอนาคตจะมีขนาดเล็กลง ดังนั้นเรื่องการคำนึงถึงการระบายอากาศเป็นสิ่งสำคัญ เพราะจะทำให้ผู้อยู่อาศัยไม่อึดอัด และมีสุขภาพดี

ส่วนเทคโนโลยีที่ใช้ในอาคารต่อไปจะมีความสำคัญสูงมากขึ้น เนื่องจากในปัจจุบันมีโครงการชุดพักอาศัยที่ได้นำเทคโนโลยีบ้านอัจฉริยะเข้ามาใช้ในห้องชุด ซึ่งเป็นเทคโนโลยีในการควบคุมระบบไฟฟ้าภายในห้องชุดด้วยสัญญาโทรศัพท์ ส่วนผู้วิจัยคิดว่าในอนาคตเทคโนโลยีที่ผู้บริโภคน่าจะให้ความสนใจน่าจะเป็นเทคโนโลยีที่ช่วยลดการใช้พลังงาน เทคโนโลยีเกี่ยวกับการเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ต และเทคโนโลยีที่เพิ่มประสิทธิภาพและความสะดวกในการเข้าออกอาคาร ซึ่งการใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยนั้นเป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายในการจัดการส่วนหนึ่ง

5.3 อภิปรายผล

ผลจากการดำเนินการวิจัยแบ่งออกเป็น 2 ประเด็น คือ ผลจากปรากฏการณ์ด้านกายภาพและความต้องการผู้บริโภค ในการวิจัยนี้ ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ผลจากการดำเนินการวิจัย กับมาตรฐานการออกแบบ และกฎหมายเพื่อนำไปสู่การเสนอแนวโน้มนรูปแบบอาคารชุดพักอาศัย ซึ่งผู้วิจัยทำการแบ่งพื้นที่ออกเป็นในเส้นทางรถไฟฟ้า และนอกเส้นทางรถไฟฟ้า

ปรากฏการณ์ด้านกายภาพของโครงการอาคารชุดพักอาศัยที่ได้ทำการศึกษาจากสองพื้นที่นั้นพบว่าลักษณะทางกายภาพที่เห็นได้ชัดนั้นเป็นลักษณะเฉพาะของโครงการแต่ละโครงการ ไม่สามารถใช้พื้นที่เป็นตัวแบ่งได้ ส่วนสิ่งที่แตกต่างกันระหว่างสองพื้นที่นั้นพบว่าเป็นเรื่องของการกำหนดพื้นที่ และสัดส่วนต่าง ๆ ซึ่งเป็นสิ่งที่เกี่ยวกับพื้นที่ทั้งนั้น ดังนั้นถ้าไม่สังเกต คนทั่วไปจะไม่สามารถแยกออกได้ ส่วนการกำหนดรายละเอียดด้านพื้นที่ของโครงการอาคารชุดพักอาศัยนั้น นอกจากจะขึ้นอยู่กับปัจจัยด้านระดับราคาแล้ว ผู้กำหนดรายละเอียดโครงการต้องศึกษาอุปสงค์และความต้องการของผู้บริโภคประกอบกันไป

จากการศึกษาของผู้วิจัยแล้วพบว่าพื้นที่ในเส้นทางรถไฟฟ้าปรากฏโครงการที่ขายห้องในระดับราคาสูงเป็นจำนวนมาก ซึ่งโครงการต่าง ๆ เหล่านี้มักจะแข่งขันกันด้วยความหรูหราของโครงการ ซึ่งในทางสถาปัตยกรรมนั้นถือว่าการแข่งขันกันด้านการออกแบบ และการใช้วัสดุในการก่อสร้าง ส่วนด้านการกำหนดปริมาณหน่วยพักอาศัยจะไม่เน้นให้โครงการมีปริมาณหน่วยพักอาศัยให้หนาแน่นจนเกินไป และขนาดห้องนั้น จะเน้นห้องพักแบบสองห้องนอนขึ้นไป หรือหนึ่งห้องนอนที่มีขนาดใหญ่ ขณะที่โครงการในระดับราคากลางนั้น ผู้วิจัยพบว่ามักเป็นโครงการที่เน้นปริมาณหน่วยพักอาศัย และเน้นห้องชุดพักอาศัยขนาดเล็ก ได้แก่ ห้องแบบสตูดิโอ และห้องแบบหนึ่งห้องนอน มากกว่าการเน้นรูปลักษณ์ของอาคาร ถ้าวิเคราะห์เรื่องความเป็นไปได้ทางการตลาด

แล้วโครงการที่ขายราคาแพงย่อมสามารถพื้นที่ได้ขนาดใหญ่กว่า ส่วนโครงการที่ขายราคาต่ำกว่า ต้องแบ่งพื้นที่ให้เล็กกว่าเพื่อแบ่งให้จำนวนขายมากกว่า

ด้านความต้องการของผู้บริโภคนั้น พบว่า ผู้บริโภคมีความต้องการในปัจจัยต่าง ๆ ที่ได้ ทำการศึกษาในทิศทางเดียวกัน ส่วนความต้องการด้านทำเลที่ตั้งนั้น เป็นที่แน่นอนว่าผู้บริโภคส่วนใหญ่ต้องการพื้นที่บริเวณเส้นทางรถไฟฟ้า เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่ใกล้ที่ทำงาน เดินทางไปมาสะดวก กว่าทำเลอื่น ๆ ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ส่งผลให้ราคาของห้องชุดพักอาศัยในเส้นทางรถไฟฟ้ามีราคาสูง จึง ทำให้โครงการอาคารชุดพักอาศัยกำหนดหน่วยพักอาศัยให้ได้มากเพื่อรองรับความต้องการ และ จากการสอบถามผู้ที่พักอาศัยในอาคารชุด พบว่าสิ่งที่สำคัญต่อการตัดสินใจซื้อจริงแล้วเป็นเรื่อง ของลักษณะของห้องชุดพักอาศัย บรรยากาศของตัวอาคารชุดพักอาศัยมากกว่า ซึ่งชี้ให้เห็นว่าการ ออกแบบยังคงมีผลต่อการตัดสินใจซื้อไม่แพ้ปัจจัยด้านทำเลที่ตั้ง นอกจากนั้นผู้บริโภคยังให้ความสำคัญกับและจากการสอบถามความคิดเห็นเพิ่มเติม พบว่า อาคารชุดพักอาศัยของในปัจจุบัน ยัง ไม่มีมาตรฐานด้านการก่อสร้าง และการออกแบบที่ดีพอ เนื่องจากยังพบปัญหาเกี่ยวกับโครงสร้าง อาคาร การใช้ประโยชน์พื้นที่

มาตรฐานการออกแบบอาคารชุดพักอาศัย ในประเด็นด้านการออกแบบอันดับต้น ๆ ที่ ผู้ออกแบบจะคำนึงถึง คือ การกำหนดรายละเอียดโครงการ และภาพลักษณะของโครงการ ซึ่งสิ่ง เหล่านี้นำไปสู่การวางผังอาคาร โดยรูปแบบของผังอาคารแต่ละประเภทเป็นตัวกำหนดองค์ประกอบ และข้อจำกัดต่าง ๆ ได้แก่ การวางงานระบบ ขนาดของห้องชุดพักอาศัย และการจัดพื้นที่ใช้สอย ของห้องชุดพักอาศัย เป็นต้น ส่วนด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับอาคารชุดพักอาศัยนั้นก็ เป็นข้อจำกัด ในการออกแบบเช่นกัน ซึ่งในปัจจุบันได้มีกฎหมายผังเมืองออกมาใหม่ ซึ่งส่งผลต่อการกำหนด ขนาดพื้นที่อาคารรวม เมื่อเทียบกับตอนที่กฎหมายยังไม่ออก อาคารชุดที่ขออนุญาตก่อสร้างใน ปัจจุบันจะถูกบีบพื้นที่ก่อสร้างให้น้อยลง ดังนั้นอาจจะส่งผลไปถึงด้านราคาขาย และขนาดของ ห้องชุดพักอาศัยได้ ส่วนในเรื่องกฎหมายที่จอตรณนั้น ผู้วิจัยคิดว่าโครงการในเส้นทางรถไฟฟ้าไม่มี แนวโน้มในการลดปริมาณที่จอตรณ เนื่องจากพฤติกรรมของคนไทยยังคงมีความต้องการรถส่วนตัว เป็นปัจจัยในการดำรงชีวิตในอันดับต้น ๆ

ในอนาคตผู้วิจัยคาดว่าโครงการอาคารชุดพักอาศัยจะเน้นที่ระดับราคากลางบน โดย ลักษณะทางสถาปัตยกรรม จะเป็นอาคารกลาง คือ สูงที่ประมาณ 8 – 15 ชั้น เนื่องจากถูกจำกัด พื้นที่ และความสูงด้วยกฎหมาย ส่วนสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในโครงการจะถูกลดทอนลง เพื่อเป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษา รวมกับวิถีชีวิตของคนเมืองที่เปลี่ยนไป โดยรูปแบบของสิ่งอำนวยความสะดวกจะไปอยู่รูปของการให้เพิ่มเทคโนโลยีที่เข้ามาช่วยในการบริหารจัดการ

การโครงการ การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ให้แก่ผู้พักอาศัย ดังที่กล่าวไปในเรื่องแนวโน้มรูปแบบอาคารชุดพักอาศัยด้านการกำหนดรายละเอียดอื่น ๆ ในโครงการ ส่วนความแตกต่างของอาคารชุดพักอาศัยในสองพื้นที่ที่ทำการศึกษานั้นนอกจากจะเป็นเรื่องกำหนดสัดส่วน และขนาดห้องชุดพักอาศัยแล้ว โครงการน่าจะเน้นที่ภาพลักษณ์ของโครงการโดยเน้นทางความทันสมัย เข้ากับวิถีชีวิตคนเมือง โดยอาจมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่รองรับ เช่น ร้านซักอบรีดอัตโนมัติ ระบบอินเตอร์เน็ตไร้สาย หรือระบบต่าง ๆ ที่ช่วยให้ผู้อยู่อาศัยประหยัดเวลาในการทำกิจต่าง ๆ เป็นต้น ซึ่งอาจต่างกับโครงการที่อยู่นอกเขตรถไฟฟ้า จุดขายของโครงการอาจมีลักษณะอื่น ๆ เช่น เน้นความสงบ เน้นบรรยากาศ เป็นต้น

5.4 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาเพื่องานวิจัยนี้ พบว่า แนวโน้มของอาคารชุดพักอาศัยมีอัตราการเกิดขึ้นต่อไปในอนาคต แต่อาจจะลดตัวเล็กน้อยเนื่องจากพ.ศ. 2546 - 2548 นี้มีโครงการที่เปิดตัวจำนวนมากทำให้มีสินค้าในตลาดยังคงค้างอยู่ แต่เนื่องจากอนาคตระบบขนส่งมวลชนมีการขยายตัวออกไปอีกเรื่อย และจำนวนประชากร และการย้ายถิ่นฐานเข้ามาประกอบอาชีพในเมืองมีอัตราเพิ่มขึ้น ดังนั้นการลงทุนในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ประเภทอาคารชุดพักอาศัยย่อมเกิดตามมา

ในการวิจัยครั้งนี้สามารถนำข้อเสนอเรื่องแนวโน้มรูปแบบอาคารชุดพักอาศัยไปประกอบเป็นข้อมูลในการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับพื้นที่ของโครงการได้ หรือนำไปประกอบเพื่อหาข้อแตกต่างของสิ่งที่เกิดขึ้นเดิม ๆ เพื่อผลิตภัณฑ์ที่มีความแปลกใหม่ในอนาคต

ส่วนในการทำการวิจัยครั้งต่อไปผู้วิจัยขอเสนอให้ศึกษาเรื่องความเป็นไปได้ของโครงการ (feasibility study) เพื่อความเข้าใจในการวางแผนทางการเงินที่สัมพันธ์กับสัดส่วน และขนาดของห้องชุดพักอาศัย และวิธีวิจัยที่อาจเน้นไปในเรื่องรูปแบบในการสอบถามความต้องการของผู้บริโภคมากกว่าคำถามที่ต้องใช้จินตนาการของผู้ตอบแบบสอบถามเอง เพื่อให้เห็นภาพชัดในการเปรียบเทียบความแตกต่างด้านรูปแบบของโครงการอาคารชุดพักอาศัยของทั้งสองพื้นที่ รวมถึงการศึกษาวิถีชีวิตของผู้ที่ต้องการซื้อห้องชุดพักอาศัย