

การวิเคราะห์มูลค่าที่ดินจากการกระจายตัวคอนโดมิเนียมและบริการสาธารณะ
ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน

ANALYSIS OF LAND VALUE FROM CONDOMINIUM AND PUBLIC SERVICES
DISTRIBUTION AROUND THE MRT BLUE LINE



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

พ.ศ. 2564

KMITL-2021-AR-M-001-015

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ANALYSIS OF LAND VALUE FROM CONDOMINIUM AND PUBLIC SERVICES
DISTRIBUTION AROUND THE MRT BLUE LINE



A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFLLMENT
OF THE REQUIREMENT FOR THE DEGREE OF
MASTER OF URBAN AND REGIONAL PLANNING
PROGRAM IN URBAN AND ENVIRONMENT PLANNING
FACULTY OF ARCHITECTURE
KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABNG
2021

KMITL-2021-AR-M-001-015

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



COPYRIGHT 2021

FACULTY OF ARCHITECTURE

KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หัวข้อวิทยานิพนธ์	การวิเคราะห์มูลค่าที่ดินจากการกระจายตัวของคอนโดมิเนียมและบริการสาธารณะตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน
นักศึกษา	นายนิธิวัฒน์ จันทน์
รหัสประจำตัว	59602016
ปริญญา	การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต
สาขาวิชา	การวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม
พ.ศ.	2564
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์	รศ.ดร.ประพัทธ์พงษ์ อุปลา

บทคัดย่อ

การศึกษานี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ตั้งแต่ก่อนเปิดให้บริการสถานี จนถึงเวลา ปี 2560 (2) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน ระยะทางจากสถานี และคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม กับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน (3) พัฒนาแบบจำลองความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน ระยะทางจากสถานี และคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียมกับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน และ(4) เสนอแนะแนวทางในการจัดการพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยผลการศึกษา พบว่า 1) การเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินกับบริเวณที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ใน 6 ช่วงเวลา ตั้งแต่ก่อนเปิดให้บริการสถานี จนถึงปี 2560 มูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน หลังจกมีการเปิดให้บริการปี 2547 ในช่วงระยะเวลาหนึ่งมีอัตราการขยายตัวที่เพิ่มขึ้น แต่มาในช่วงเวลาปัจจุบันปี 2560 มีอัตราการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินสูงขึ้นมาก โดยเฉพาะพื้นที่สำคัญๆ เช่น พื้นที่สถานีต้นทาง พื้นที่สถานีปลายทางหรือแม้กระทั่งพื้นที่สถานีที่อยู่ในใจกลางเมืองขนาดใหญ่ 2) ความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน ระยะทางจากสถานี และคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม กับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ใช้สถิติวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) พบว่า 2.1) มูลค่าที่ดินตามสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงินยังมีราคาสูงขึ้น ส่งผลให้มูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมที่อยู่ในพื้นที่สูงขึ้นตามไปด้วย 2.2) ขนาดห้องโครงการคอนโดมิเนียมตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงินยังมีขนาดห้องกว้างมากขึ้น ส่งผลให้มูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมที่อยู่ในพื้นที่สูงขึ้นตามไปด้วย 2.3) สิ่งอำนวยความสะดวกภายในโครงการคอนโดมิเนียมตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงินยังมีพื้นที่สีเขียว ส่งผลให้มูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม

ที่อยู่ในพื้นที่สูงขึ้นตามไปด้วย และ 2.4) ระยะห่างระหว่างโครงการคอนโดมิเนียมกับบริการสาธารณะ โดยรอบตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ส่งผลให้มูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมที่อยู่ในพื้นที่สูงขึ้น 3) แบบจำลองความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน ระยะทางจากสถานี และคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียมกับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ในระยะทาง 1,200 เมตร ใช้สถิติวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุ (Multiple Regression Analysis) ด้วยวิธี Stepwise พบว่าตัวแปรที่สามารถพยากรณ์ได้ดีที่สุด คือ ขนาดห้องโครงการคอนโดมิเนียม ($B = 288461.244$) รองลงมาเป็นระยะห่างระหว่างโครงการคอนโดมิเนียมกับบริการสาธารณะโดยรอบโครงการคอนโดมิเนียม ($B = 15937.944$) และขนาดห้องโครงการคอนโดมิเนียม ($B = 239444.925$) รองลงมาเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกภายในโครงการคอนโดมิเนียมประเภทพื้นที่สีเขียว ($B = 7487366.633$) โดยมีความสัมพันธ์เชิงบวก และ 4) แนวทางในการจัดการพื้นที่โดยรอบสถานี MRT สายสีน้ำเงินให้เกิดประโยชน์สูงสุด ควรจัดการในเรื่องของความหนาแน่นของอาคารเพื่อตอบโจทย์ต่อการใช้ชีวิตและความสะดวกสบายที่ใกล้กับระบบขนส่งสาธารณะขนาดใหญ่ ซึ่งเป็นเรื่องของพื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ โดยการเพิ่มพื้นที่สีเขียวเพื่อส่งเสริมพื้นที่โล่งสาธารณะภายในเมือง

Thesis	Analysis of Land Value from Condominium and Public Services Distribution around The MRT Blue Line
Student	Mr.Nitiwat Jannu
Student ID	59602016
Degree	Master of Urban and Regional Planning
Program	Urban and Environment Planning
Year	2021
Thesis Advisor	Assoc.Prof.Dr.Prapatpong Upala

ABSTRACT

The objective of this study are (1) To study the change in land value in the area surrounding the MRT blue line station from before the station was opened until the year 2017. (2) To study the relationship between land value distance from the station and features of the condominium project with the value of condominium projects in the area surrounding the MRT blue line station. (3) To develop a relationship model between land values distance from the station and the characteristics of the condominium project with the value of the condominium projects a (4) To suggest guidelines for the best management of the area surrounding the MRT blue line stations. The results of the relationship were used by creating a model using statistical analysis techniques. All the information was gathered and suggested the ways to optimize the management of the MRT station's area. The results of the study were found that 1) The change in land value and the location of the MRT blue line stations in 6 periods from before the station was opened until 2017, the land value of the MRT blue line station area after the opening for service 2004, the sales rate largely increased. However, the change of rate of land value doubled especially in important areas such as the departure station destination station or even the station area in a large city center. 2) The relationship between land value distance from the station, features of the condominium project, and the value of condominium projects in the MRT blue line station area in a distance of 1,200 meters was used correlation coefficient statistics. It found that the 2.1) The value of the MRT blue line station, the higher

the price. As a result, the value of a condominium project in is higher as well.

2.2) A room size along the MRT blue line is consistent with the value of a condominium project. The larger size will have a higher price. 2.3) The facilities within the condominium project along the MRT blue line, the greener space consistent with the increasing value of a condominium project and 2.4) The distance between the condominium project and the surrounding public services and the MRT blue line. The higher the value of the condominium projects. 3) Model the relationship between land values distance from the station. The characteristics of condominium projects and condominium unit values in the MRT blue line area in a distance of 1,200 meters, using multiple regression analysis statistics and the stepwise method. The unit size of the condominium project ($B = 288461.244$), followed by the distance between the condominium project and the surrounding public services and the MRT blue line. ($B = 15937.944$). and followed by the size of the condominium projects ($B = 239444.925$) and the facilities within the condominium projects in the green area ($B = 7487366.633$) with a positive relationship, and 4) guideline to optimize the management of the area surrounding the MRT blue line station by managing the density of the building to meet the needs of living and convenience close to large public transport. It is important to manage open space for public use or parks by adding green areas to promote public spaces.

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี เนื่องจากได้รับการชี้แนะและความกรุณาที่เป็นประโยชน์จากคณะกรรมการและที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ทุกท่าน ขอขอบคุณรองศาสตราจารย์ ดร. สรวิศ นฤปิติ ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. อมร บุญต่อ กรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ที่ให้ความกรุณาสละเวลามาเป็นคณะกรรมการในการสอบวิทยานิพนธ์ และให้คำปรึกษาแนะนำในการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ และขอขอบคุณรองศาสตราจารย์ ดร. ประพัทธ์พงษ์ อุปลาก กรรมการสอบและที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ที่กรุณาสละเวลาตรวจสอบ ชี้แนะ และแก้ไข ข้อบกพร่องต่างๆ มาโดยตลอด ผู้ศึกษาขอกราบขอบพระคุณทุกท่านเป็นอย่างสูงมาก ณ โอกาสนี้

ขอขอบคุณคุณณาจารย์ พี่ๆ เพื่อนๆ และน้องๆ สำนักวิเคราะห้และประเมินผลทุกคนที่คอยให้คำปรึกษาและเอื้อเฟื้อข้อมูลต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ในการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ขอขอบคุณครอบครัวอันเป็นที่รักอย่างยิ่ง ได้แก่ คุณพรพรรณ ชัยประสาน (ป้าแตน) ผู้สนับสนุนหลักอย่างเป็นทางการอันเป็นที่รักอย่างยิ่ง ในเรื่องของการเลี้ยงดูเด็กคือคนนี้ตั้งแต่ยังเล็ก จนมาเป็นผู้สนับสนุนปัจจัยในการการศึกษาระดับปริญญาโทครั้งนี้ คุณบุญเรือง จันทู (ปิตา) คุณนกแก้ว จันทู (มารดา) และคุณอรรรฤทธิ จันทู (พี่ชาย) ผู้สนับสนุนหลักอย่างเป็นทางการอันเป็นที่รักอย่างยิ่ง ในด้านให้กำลังใจและช่วยเหลือทุกอย่างให้กระผมเป็นผู้เป็นคนตั้งแต่ตอนยังเด็ก จนถึงในการศึกษาระดับปริญญาโทครั้งนี้ ขอขอบคุณการ์ตูนขบวนการ 5 สี (Kikai Sentai) กับการ์ตูนหน้ากากมด (kamen rider) ที่เป็นแรงขับเคลื่อนของธาตุทั้ง 5 ในตัวของกระผมให้มีแรงในการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ และท้ายที่สุดนี้ขอขอบคุณคุณโสภิตา ปิณฑุ้ย อันเป็นที่รักและจ้่ามา อยู่เสมอที่คอยให้กำลังใจในยามท้อแท้ และช่วยสร้างสีสันตลอดการทำวิทยานิพนธ์

นายนิธิวัฒน์ จันทู

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	I
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	III
กิตติกรรมประกาศ.....	VI
สารบัญ.....	VII
สารบัญตาราง.....	XIII
สารบัญรูป.....	XIV
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์งานวิจัย.....	2
1.3 ขอบเขตของการศึกษา.....	3
1.3.1 ขอบเขตด้านพื้นที่.....	3
1.3.2 ขอบเขตด้านเนื้อหา.....	3
1.3.3 ขอบเขตด้านระยะเวลา.....	4
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	4
1.5 นิยามศัพท์เฉพาะ.....	5
บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรม.....	6
2.1 แนวคิดเกี่ยวกับมูลค่าที่ดิน.....	7
2.2 การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล	7
2.2.1 ความเป็นมาโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล.....	7
2.2.2 เส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล และส่วนต่อขยายในอนาคต.....	8
2.3 แนวคิด Transit Oriented Development (TOD).....	13
2.3.1 ประวัติความเป็นมาของ Transit Oriented Development (TOD).....	13
2.3.2 ความหมายของ Transit Oriented Development (TOD).....	14
2.4 แนวคิดเกี่ยวกับคอนโดมิเนียม.....	16

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.5 เกณฑ์และมาตรฐานการบริการสาธารณะ.....	17
2.5.1 ตลาด.....	17
2.5.2 ห้างสรรพสินค้า.....	17
2.5.3 โรงเรียนประถมศึกษา.....	17
2.5.4 โรงเรียนมัธยมศึกษา.....	17
2.5.5 วัด.....	17
2.5.6 โรงพยาบาล.....	17
2.5.7 สถานีตำรวจ.....	18
2.5.8 สถานีดับเพลิง.....	18
2.5.9 สวนสาธารณะ.....	18
2.6 งานวิจัยและบทความต่างๆที่เกี่ยวข้อง.....	18
2.6.1 งานวิจัยต่างประเทศ.....	18
2.6.2 งานวิจัยภายในประเทศ.....	24
2.7 กรอบแนวคิดการวิจัย.....	26
บทที่ 3 ระเบียบวิธีการวิจัย.....	28
3.1 รูปแบบการวิจัย.....	28
3.2 เลือกพื้นที่ศึกษา.....	29
3.2.1 การเลือกพื้นที่ศึกษา.....	29
3.2.2 การเลือกกลุ่มตัวอย่าง.....	30
3.2.3 ประชากรที่ใช้ในการวิจัย.....	30
3.2.4 วิธีการสุ่มตัวอย่าง.....	30
3.3 ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา.....	31
3.3.1 ตัวแปรอิสระ.....	31
3.3.2 ตัวแปรตาม.....	31
3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา.....	35
3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	35
3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	36
3.7 ตารางความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม.....	37

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 4 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา.....	39
4.1 ข้อมูลทั่วไปสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน.....	39
จำนวน 19 สถานี	
4.2 ข้อมูลมูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน จำนวน 19 สถานี ในช่วงเวลา ก่อนเปิดให้บริการ จนถึงเวลา ณ ปัจจุบัน.....	49
4.3 ข้อมูลรายชื่อโครงการคอนโดมิเนียม และข้อมูลบริการสาธารณะในระยะทาง 1,200 เมตร จากบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน จำนวน 19 สถานี.....	50
บทที่ 5 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	75
5.1 การเปลี่ยนแปลงของราคาที่ดินตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ตั้งแต่สถานีก่อนเปิดให้บริการสถานี จนถึงเวลา ปี 2560.....	75
5.2 วิเคราะห์ข้อมูลบริการสาธารณะโดยรอบโครงการคอนโดมิเนียม กับข้อมูลคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม (สิ่งอำนวยความสะดวกภายในโครงการคอนโดมิเนียม).....	78
5.3 วิเคราะห์ข้อมูลมูลค่าที่ดิน ปี 2560 ข้อมูลระยะทางจากสถานี ถึงโครงการคอนโดมิเนียม 1,200 เมตร ข้อมูลคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม (พื้นที่โครงการคอนโดมิเนียม กับขนาดห้องโครงการคอนโดมิเนียม) ข้อมูลระยะห่างระหว่างคอนโดมิเนียมกับบริการสาธารณะ และข้อมูลมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม.....	81
5.4 การหาความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน ระยะทางจากสถานี และคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม กับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ในระยะทาง 1,200 เมตร.....	82
5.4.1 หาความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน ปี 2560 กับมูลค่าห้องชุด โครงการคอนโดมิเนียมตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ในระยะทาง 1,200 เมตร.....	83

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

5.4.2	หาความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางจากสถานี และคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียมที่คาดว่าจะมีผลกับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ในระยะทาง 1,200 เมตร.....	83
5.4.3	หาความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม ในปัจจัยย่อยอย่างละเอียดที่คาดว่าจะมีผลกับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ในระยะทาง 1,200 เมตร.....	84
5.5	สร้างแบบจำลองความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน ระยะทางจากสถานี และคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม กับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม บริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีและตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ในระยะทาง 1,200 เมตร.....	86
5.5.1	วิเคราะห์แบบจำลองระหว่างระยะทางจากสถานี และคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียมที่คาดว่าจะมีผลกับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ในระยะทาง 1,200 เมตร.....	86
5.5.2	วิเคราะห์แบบจำลองระหว่างคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม ในปัจจัยย่อยอย่างละเอียดที่คาดว่าจะมีผลกับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ในระยะทาง 1,200 เมตร.....	88
บทที่ 6	สรุปผลและเสนอแนะงานวิจัย.....	91
6.1	การเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ตั้งแต่ก่อนเปิดให้บริการสถานี จนถึงเวลา ปี 2560.....	91
6.2	การหาความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน ระยะทางจากสถานี และคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม กับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ในระยะทาง 1,200 เมตร.....	92

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

6.3	สร้างแบบจำลองความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน ระยะทางจากสถานี และคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม กับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ในระยะทาง 1,200 เมตร.....	93
6.4	เสนอแนะแนวทางในการจัดการพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ให้เกิดประโยชน์สูงสุด.....	95
6.4.1	แนวคิดและมาตรการในการจัดการพื้นที่ในประเทศไทย.....	95
6.4.2	แนวคิดและมาตรการในการจัดการพื้นที่ในต่างประเทศ.....	96
6.5	ข้อเสนอแนะจากการทำวิจัยครั้งนี้.....	96
6.6	ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป.....	98
	บรรณานุกรม.....	99
	ภาคผนวก ก.....	102
	ภาคผนวก ข.....	111
	ประวัติผู้เขียน.....	118

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2.1 เส้นทางรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT สายสีน้ำเงิน ที่ให้บริการในปัจจุบัน.....	8
3.1 กลุ่มตัวแปรอิสระที่ใช้ในการวิเคราะห์มูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม.....	32
3.2 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรตาม (มูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม).....	37
4.1 มูลค่าที่ดินตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน จำนวน 19 สถานี ตั้งแต่ก่อนเปิดให้บริการสถานี จนถึงเวลาปี 2562.....	49
4.2 ข้อมูลรายชื่อโครงการคอนโดมิเนียมกับข้อมูลบริการสาธารณะ ในระยะทาง 1,200 เมตร จากบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน จำนวน 19 สถานี.....	50
5.1 ค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินในภาพรวมทั้ง 19 สถานี ของรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ตั้งแต่ก่อนเปิดให้บริการสถานี (2547) จนถึงเวลา ณ ปัจจุบัน 2560.....	77
5.2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามบริการสาธารณะ โดยรอบโครงการคอนโดมิเนียม.....	78
5.3 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามข้อมูลคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม (สิ่งอำนวยความสะดวกภายในโครงการคอนโดมิเนียม)	80
5.4 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และอันดับของตัวแปรโครงการคอนโดมิเนียม โดยรวมและเป็นรายด้าน.....	81
5.5 วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดินกับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม.....	83
5.6 วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางจากสถานีและคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม กับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม.....	84
5.7 วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม ในปัจจุบันย่อยอย่างละเอียดที่คาดว่าจะมีผลกับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม.....	85
5.8 วิเคราะห์ตัวพยากรณ์ร่วม (ขนาดห้องโครงการคอนโดมิเนียมกับระยะห่างระหว่าง โครงการคอนโดมิเนียมกับบริการสาธารณะโดยรอบโครงการคอนโดมิเนียม) ที่สามารถทำนายมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม โดยการวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุคูณด้วยวิธี Stepwise.....	87

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
5.11	
วิเคราะห์ตัวพยากรณ์ร่วม (ขนาดห้องโครงการคอนโดมิเนียมกับสิ่งอำนวยความสะดวก ภายในโครงการคอนโดมิเนียมประเภทสี่เหลี่ยม) ที่สามารถทำนายมูลค่าห้องชุด โครงการคอนโดมิเนียม โดยการวิเคราะห์ความถดถอย เชิงพหุคูณด้วยวิธี Stepwise.....	89



สารบัญรูป

รูปที่	หน้า
2.1 แสดงเส้นทางเดินรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน).....	11
2.2 แสดงเส้นทางการเชื่อมต่อการเดินทางรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน).....	12
2.3 แนวคิด Transit Oriented Development.....	13
2.4 ความเป็นเมือง การจราจร และการให้บริการรถประจำทางในลอสแอนเจลิส.....	19
2.5 การกระจุกตัวของพื้นที่อาคารสูง รถมราง 2 ชั้น ทางเท้าในย่านใจกลางเมือง และแผนที่สัมผัสสำหรับผู้พิการทางสายตาในฮ่องกง.....	20
2.6 เส้นทางเดินสำหรับผู้พิการทางสายตา แนวทางเกี่ยวกับการวางแนวทางสำหรับคัมครองต้นไม้ ป้ายรถเมล์ ปุ่มบริเวณทางข้ามถนน ไฟสัญญาณข้าม ถึงขยะแยกประเภทในชุมชน ที่เขี่ยและทิ้งบูหรืบนทางเท้า และที่จอดรถยนต์ข้างถนนในฮ่องกง.....	21
2.7 แสดงศูนย์กลางธุรกิจใจกลางเมืองโตเกียว (DAIMARUYU DISTRICT).....	22
2.8 แสดงตึก Ichigokan Plaza.....	23
2.9 แสดงคาเฟ่ The Café' by Aman.....	23
2.10 แสดงวิธีการคำนวณพื้นที่สีเขียวของโครงการคอนโดมิเนียม.....	26
2.11 กรอบแนวความคิดในการวิจัย.....	27
3.1 ขอบเขตพื้นที่ศึกษา.....	29
3.2 แสดงการเชื่อมโยงระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม (1).....	33
3.3 แสดงการเชื่อมโยงระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม (2).....	34
3.4 แสดงการเชื่อมโยงระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม (3).....	34
4.1 แสดงลักษณะกายภาพโดยรอบสถานีหัวลำโพง.....	39
4.2 แสดงลักษณะกายภาพโดยรอบสถานีสามย่าน.....	40
4.3 แสดงลักษณะกายภาพโดยรอบสถานีสีลม.....	40
4.4 แสดงลักษณะกายภาพโดยรอบสถานีลุมพินี.....	41
4.5 แสดงลักษณะกายภาพโดยรอบสถานีคลองเตย.....	41
4.6 แสดงลักษณะกายภาพโดยรอบสถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์.....	42
4.7 แสดงลักษณะกายภาพโดยรอบสถานีสุขุมวิท.....	42
4.8 แสดงลักษณะกายภาพโดยรอบสถานีเพชรบุรี.....	43
4.9 แสดงลักษณะกายภาพโดยรอบสถานีพระราม9.....	43
4.10 แสดงลักษณะกายภาพโดยรอบสถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย.....	44
4.11 แสดงลักษณะกายภาพโดยรอบสถานีห้วยขวาง.....	44

สารบัญญรูป (ต่อ)

รูปที่	หน้า
4.12 แสดงลักษณะกายภาพโดยรอบสถานีสุทธิสาร.....	45
4.13 แสดงลักษณะกายภาพโดยรอบสถานีรัชดาภิเษก.....	45
4.14 แสดงลักษณะกายภาพโดยรอบสถานีลาดพร้าว.....	46
4.15 แสดงลักษณะกายภาพโดยรอบสถานีพหลโยธิน.....	46
4.16 แสดงลักษณะกายภาพโดยรอบสถานีสวนจตุจักร.....	47
4.17 แสดงลักษณะกายภาพโดยรอบสถานีกำแพงเพชร.....	47
4.18 แสดงลักษณะกายภาพโดยรอบสถานีบางซื่อ.....	48
4.19 แสดงลักษณะกายภาพโดยรอบสถานีเตาปูน.....	48
4.20 โครงการคอนโดมิเนียมกับข้อมูลบริการสาธารณะในระยะทาง 1,200 เมตร จากบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีหัวลำโพง.....	56
4.21 โครงการคอนโดมิเนียมกับข้อมูลบริการสาธารณะในระยะทาง 1,200 เมตร จากบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีสามย่าน.....	57
4.22 โครงการคอนโดมิเนียมกับข้อมูลบริการสาธารณะในระยะทาง 1,200 เมตร จากบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีสีลม.....	58
4.23 โครงการคอนโดมิเนียมกับข้อมูลบริการสาธารณะในระยะทาง 1,200 เมตร จากบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีลุมพินี.....	59
4.24 โครงการคอนโดมิเนียมกับข้อมูลบริการสาธารณะในระยะทาง 1,200 เมตร จากบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีคลองเตย.....	60
4.25 โครงการคอนโดมิเนียมกับข้อมูลบริการสาธารณะในระยะทาง 1,200 เมตร จากบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์.....	61
4.26 โครงการคอนโดมิเนียมกับข้อมูลบริการสาธารณะในระยะทาง 1,200 เมตร จากบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีสุขุมวิท.....	62
4.27 โครงการคอนโดมิเนียมกับข้อมูลบริการสาธารณะในระยะทาง 1,200 เมตร จากบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีเพชรบุรี.....	63
4.28 โครงการคอนโดมิเนียมกับข้อมูลบริการสาธารณะในระยะทาง 1,200 เมตร จากบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีพระราม 9.....	64
4.29 โครงการคอนโดมิเนียมกับข้อมูลบริการสาธารณะในระยะทาง 1,200 เมตร จากบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งชาติ.....	65

สารบัญญรูป (ต่อ)

รูปที่	หน้า
4.30 โครงการคอนโดมิเนียมกับข้อมูลบริการสาธารณะในระยะทาง 1,200 เมตร จากบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีห้วยขวาง.....	66
4.31 โครงการคอนโดมิเนียมกับข้อมูลบริการสาธารณะในระยะทาง 1,200 เมตร จากบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีสุทธิสาร.....	67
4.32 โครงการคอนโดมิเนียมกับข้อมูลบริการสาธารณะในระยะทาง 1,200 เมตร จากบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรัชดาภิเษก.....	68
4.33 โครงการคอนโดมิเนียมกับข้อมูลบริการสาธารณะในระยะทาง 1,200 เมตร จากบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีลาดพร้าว.....	69
4.34 โครงการคอนโดมิเนียมกับข้อมูลบริการสาธารณะในระยะทาง 1,200 เมตร จากบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีพหลโยธิน.....	70
4.35 โครงการคอนโดมิเนียมกับข้อมูลบริการสาธารณะในระยะทาง 1,200 เมตร จากบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีจตุจักร.....	71
4.36 โครงการคอนโดมิเนียมกับข้อมูลบริการสาธารณะในระยะทาง 1,200 เมตร จากบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีกำแพงเพชร.....	72
4.37 โครงการคอนโดมิเนียมกับข้อมูลบริการสาธารณะในระยะทาง 1,200 เมตร จากบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีบางซื่อ.....	73
4.38 โครงการคอนโดมิเนียมกับข้อมูลบริการสาธารณะในระยะทาง 1,200 เมตร จากบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีเตาปูน.....	74
6.1 แสดงพื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ.....	97

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ที่ดิน คือ อสังหาริมทรัพย์ประเภทหนึ่ง ที่มีมูลค่าอยู่ภายในตัวเอง โดยที่มูลค่าที่ดินนั้นมีมูลค่าที่ไม่เท่ากันในแต่ละพื้นที่ ซึ่งขึ้นอยู่กับลักษณะทางกายภาพของที่ดินบริเวณนั้น ได้แก่ 1) รูปร่างที่ดินและขนาดเนื้อที่ยังมีความสามารถในการพัฒนาที่ดินในอนาคตได้มากเท่าไร ยิ่งมีมูลค่าที่ดินสูง เช่น ที่ดินขนาดเนื้อที่ 5 ไร่ และมีด้านหน้ากว้าง 250 เมตร เป็นต้น 2) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานถ้าจะให้มูลค่าที่ดินสูงจะต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกเข้าถึงได้อย่างดี เช่น ไฟฟ้า ประปา และถนนโดยรวมไปขึ้นระบบขนส่งสาธารณะด้วย 3) การปรับเปลี่ยนประโยชน์ใช้สอยของที่ดินซึ่งช่วยให้มูลค่าที่ดินนั้นมีราคาที่สูงกว่ากระโดดได้ เช่น ที่ดินนั้นเป็นพื้นที่ว่างเปล่าซึ่งไม่ก่อให้เกิดมูลค่าที่ดิน แต่บริเวณโดยรอบเป็นแหล่งชุมชนขนาดใหญ่ผู้ที่เป็นเจ้าของหรือผู้ประกอบการในพื้นที่นั้น สามารถพัฒนาพื้นที่ว่างเปล่าให้เป็นตลาดนัดเพื่อเป็นแหล่งสัญจรของคนในพื้นที่ส่งผลให้มูลค่าที่ดินนั้นสูงขึ้น เนื่องจากมีการเข้ามาจับจองในการค้าขายในพื้นที่ เป็นต้น และ 4) พื้นที่ใกล้แหล่งชุมชนยิ่งใกล้แหล่งชุมชนมากความเป็นเมืองก็ยิ่งมีมูลค่าที่ดินก็ยิ่งสูงตามไปด้วย (บริษัทสิงห์เอสเตทจำกัดมหาชน, 2562)

จากข้อมูลข้างต้น ที่ดินที่มีการก่อสร้างหรือพัฒนาตามแนวระบบขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะพื้นที่ที่ใกล้มาก ๆ หรืออยู่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะเหล่านี้ เนื่องจากความสามารถในการเข้าถึงที่ดี (Accessibility) ส่งผลให้ที่ดินบริเวณนี้มีมูลค่าที่ดินสูงกว่าบริเวณที่ดินอื่น พร้อมทั้งส่งผลให้เกิดแรงจูงใจในการลงทุนด้านอสังหาริมทรัพย์รอบ ๆ พื้นที่โดยรอบระบบขนส่งสาธารณะ โดยที่ผลประโยชน์จากการลงทุนในพื้นที่จะมีความหนาแน่นสูงไปด้วย (สุนิศา เกร่งกำเนิด, 2554) ปัจจุบันประเทศไทยมีการก่อสร้างและพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะขนาดใหญ่ที่น่าสนใจเป็นอย่างมาก คือ รถไฟฟ้าใต้ดิน MRT สายสีน้ำเงินในโดยอยู่ในพื้นที่ใจกลางกรุงเทพมหานคร เนื่องจากเป็นอีกหนึ่งทางเลือกในการใช้บริการนอกเหนือจากระบบขนส่งสาธารณะ ประเภทอื่น ๆ โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกในตลอดเวลาในการเดินทางระหว่างสถานี เช่น ร้านอาหาร ร้านกาแฟ ร้านสะดวกซื้อ ร้านรับ-ส่งของไปรษณีย์ สำนักงานทำหนังสือเดินทาง(พาสปอร์ต) และร้านอื่นๆอีกมากมาย เป็นต้น โดยการให้บริการจะอยู่ชั้นใต้ดินของแต่ละสถานีและเปิดให้บริการทั้งหมด 19 สถานี เพื่อรองรับการให้บริการได้ใช้เวลาในการเดินทางให้คุ้มค่าไม่ต้องลำบากเดินทางหลายต่อ ประหยัดค่าใช้จ่าย ลดปัญหาการจราจรติดขัด และที่สำคัญยังช่วยป้องกันอุบัติเหตุจากการเดินทางด้วย (บริษัททางด่วน และรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด มหาชน, 2559)

ปัจจุบัน พบว่า มูลค่าที่ดินสูงขึ้นถ้าหากอยู่ใกล้บริเวณพื้นที่โดยรอบระบบขนส่งสาธารณะขนาดใหญ่ นั่นก็คือ รถไฟฟ้าใต้ดิน MRT สายสีน้ำเงิน ส่งผลให้เกิดแรงดึงดูดของผู้ที่มีกำลังลงทุนขนาดใหญ่ ต้องการจับจองหรือเป็นเจ้าของที่ดินในการทำธุรกิจ เพื่อทำการเก็งกำไรและเปลี่ยนที่ดินให้เป็น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ศูนย์กลางของเมืองขนาดใหญ่ที่มีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT สายสีน้ำเงินให้บริการ ไม่ว่าจะเป็น การก่อสร้างอาคารจอดรถ การก่อสร้างศูนย์การค้าขนาดใหญ่ การก่อสร้างอาคารสำนักงานหรือบริษัทต่างๆ เป็นต้น แต่ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์จะได้รับความนิยมเป็นอย่างมากในการก่อสร้างโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน โดยเฉพาะธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ที่เป็นโครงการคอนโดมิเนียม (กรมธนารักษ์, 2560) เนื่องจากเป็นเส้นทางมุ่งสู่ย่านธุรกิจของใจกลางเมือง จึงทำให้ต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกสบายสำหรับกลุ่มคนที่ต้องการประหยัดเวลาในการเดินทาง ทำให้ในปัจจุบันโครงการคอนโดมิเนียม มีจำนวน 5,000 กว่าโครงการ และมีแนวโน้มที่จะพัฒนาเพิ่มจำนวนขึ้น เพื่อรองรับกลุ่มคนในย่านธุรกิจที่ขยายตัว และโครงการรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ที่มีแผนขยายเส้นทางในอนาคต (สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร, 2560) จึงทำให้กลุ่มผู้ประกอบการอสังหาริมทรัพย์ต่างกันลงทุนปรับปรุงพื้นที่ที่มีความพร้อมไปด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆในเรื่องการออกแบบต่าง ๆ เช่น ห้องออกกำลังกาย สระว่ายน้ำ อาคารจอดรถสวนสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ เพอร์ริเจอร์ต่าง ๆ เป็นต้น เพื่อตอบสนองต่อกลุ่มคนที่ต้องการจับจองโครงการคอนโดมิเนียม ตลอดจนในที่ดินโดยรอบมีบริการสาธารณะอื่น ๆ ที่คอยสนับสนุนในการตัดสินใจเลือกโครงการคอนโดมิเนียมด้วย ได้แก่ ตลาด ห้างสรรพสินค้า โรงเรียนประถม โรงเรียนมัธยม วัด โรงพยาบาล สถานีตำรวจ สถานีดับเพลิง และสวนสาธารณะ ส่งผลให้ที่ดินบริเวณโดยรอบรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT สายสีน้ำเงินมีมูลค่าที่ดินที่เพิ่มขึ้นสูงอยู่แล้ว ยังส่งผลให้ตัวโครงการคอนโดมิเนียมมีราคาห้องชุดสูงขึ้นตามความใกล้เคียงของบริการสาธารณะ และยังทำให้มูลค่าที่ดินสูงขึ้นไปอีกด้วย

ดังนั้น ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาเรื่องการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน และนำข้อมูลมูลค่าที่ดินที่ได้มาหาความสัมพันธ์กับปัจจัยอื่น ๆ ได้แก่ ระยะทางจากสถานี คุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม และมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม ตลอดจนสร้างแบบจำลองความสัมพันธ์ เพื่อเป็นการทวนค่าตอบของความสัมพันธ์ ซึ่งเมื่อได้ข้อมูลมาทั้งหมดนำไปสู่แนวทางในการจัดการพื้นที่โดยรอบให้เกิดประโยชน์สูงสุด

1.2 วัตถุประสงค์งานวิจัย

1.2.1 เพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ตั้งแต่ก่อนเปิดให้บริการสถานี จนถึงเวลา ปี 2560

1.2.2 เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน ระยะทางจากสถานี และคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม กับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม บริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ในระยะทาง 1,200 เมตร

1.2.3 สร้างแบบจำลองความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน ระยะทางจากสถานี และคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม กับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม บริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.2.4 เพื่อเสนอแนะแนวทางในการจัดการพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

1.3 ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษาครั้งนี้ผู้ศึกษาได้กำหนดขอบเขตการศึกษาดังนี้

1.3.1 ขอบเขตด้านพื้นที่

แนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ซึ่งครอบคลุม 19 สถานี มีระยะทางทั้งหมด 22.58 กิโลเมตร

1.3.2 ขอบเขตด้านเนื้อหา

การศึกษาครั้งนี้ศึกษาเรื่องผลกระทบด้านมูลค่าที่ดิน เนื่องจากระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร คือ รถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน โดยทำการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลเป็นประเด็นต่างๆดังนี้

1.3.2.1 ศึกษาการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ตั้งแต่ก่อนเปิดให้บริการสถานี จนถึงเวลา ปี 2560 กล่าวคือ การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ นั้น เป็นปัจจัยหลักที่มีความสัมพันธ์ต่อการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดิน และถ้ามูลค่าที่ดินมีการเปลี่ยนแปลง มูลค่าของสิ่งปลูกสร้างพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงินสูงขึ้นตามไปด้วย ดังนั้นต้องการทราบว่ามูลค่าที่ดินในพื้นที่กรุงเทพมหานครตั้งแต่ก่อนเปิดให้บริการสถานี จนถึงเวลา ปี 2560 มีการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินเป็นเช่นไร โดยในการประเมินมูลค่าที่ดินหน่วยงานราชการกรมของธนารักษ์นั้น จะทำการประเมินราคาที่ดินในทุกๆ 3 ปี ซึ่งสามารถนำข้อมูลมูลค่าที่ดินมาแบ่งเป็น 6 ช่วงเวลา คือ

- ช่วงก่อนเปิดให้บริการ (2539 – 2542)
- ช่วงกำลังก่อสร้างสถานีให้บริการ (2543 – 2546)
- ช่วงเปิดให้บริการ (2547 – 2550)
- ช่วงหลังเปิดให้บริการ (2551 – 2554)
- ช่วงก่อสร้างขยายส่วนต่อของสถานี (2555 – 2558)
- ช่วงหลังเปิดให้บริการส่วนต่อของสถานีและดำเนินการก่อสร้าง

ส่วนต่อของสถานีในอนาคต (2559 – 2562)

1.3.2.2 เชื่อมโยงเพื่อหาคำตอบว่ามูลค่าที่ดินจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ส่งผลกระทบต่อมูลค่าสิ่งปลูกสร้าง คือ มูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม เอกสารนี้ บริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงินอย่างไรบ้าง โดยนำปัจจัยที่คาดว่าจะได้รับ ไม่ว่าจะเป็นใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผลกระทบมาศึกษารวมด้วย ได้แก่ ระยะทางจากสถานี 1,200 เมตร และคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเด็น ดังนี้

- ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน ระยะทางจากสถานี และคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม กับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม บริเวณพื้นที่โดยรอบสถานี MRT สายสีน้ำเงิน ในระยะทาง 1,200 เมตร โดยการนำมูลค่าที่ดินในปัจจุบัน และปัจจัยระยะทางจากสถานี 1,200 เมตร กับคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียมเป็นตัวเสริมมาหาความสัมพันธ์กับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน

- สร้างแบบจำลองความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน ระยะทางจากสถานี และคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม กับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม บริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ในระยะทาง 1,200 เมตร

1.3.2.3 เสนอแนะแนวทางในการจัดการพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน โดยทำการศึกษาเป็น 2 ส่วน คือ

- แนวคิดและมาตรการจัดการพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงินจากงานวิจัยและบทความภายในประเทศ

- แนวคิดและมาตรการจัดการพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงินจากงานวิจัยและบทความต่างประเทศ

1.3.3 ขอบเขตด้านระยะเวลา

งานวิจัยชิ้นนี้ศึกษาข้อมูลจากสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ตั้งแต่ช่วงก่อนเปิดให้บริการ พ.ศ.2539 ช่วงเปิดให้บริการ พ.ศ.2547 จนถึงการใช้บริการใน พ.ศ.2560 โดยไม่นับรวมส่วนที่กำลังก่อสร้างขยายสถานีต่อที่จะเปิดให้บริการตั้งแต่ พ.ศ.2561

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.4.1 สามารถทราบการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดิน บริเวณรอบ ๆ พื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ในแต่ละช่วงเวลาของการดำเนินการพัฒนาโครงการ ตั้งแต่อดีต - ปัจจุบัน ในพื้นที่กรุงเทพมหานครเพื่อพิสูจน์ว่าการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ส่งผลกระทบต่อการเพิ่มขึ้นของมูลค่าที่ดิน

1.4.2 สามารถทราบความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน ระยะทางจากสถานี และคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม บริเวณรอบ ๆ พื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน เพื่อทราบว่ามูลค่าที่ดิน มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.4.3 สามารถสร้างแบบจำลองความสัมพันธ์ระหว่างระหว่างมูลค่าที่ดิน ระยะทางจากสถานี และคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม

1.4.4 สามารถเสนอแนะรูปแบบและแนวทางในการจัดการด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบ ๆ พื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน มีการก่อสร้างโครงการในอนาคตที่เหมาะสมและก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด

1.5 นิยามศัพท์เฉพาะ

1.5.1 มูลค่าที่ดิน หมายถึง ราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดิน (ต่อตารางวา) x ขนาดพื้นที่ดิน หรือราคากลางที่มีผู้เชี่ยวชาญด้านที่ดินได้กำหนดไว้เป็นมาตรฐาน เพื่อใช้เป็นแนวทางด้านราคาในการซื้อขายที่ดินให้กับทั้งผู้ซื้อ และผู้ขาย

1.5.2 คอนโดมิเนียม หมายถึง อาคารชุด หรืออาคารที่บุคคลสามารถแยกการถือกรรมสิทธิ์ออกได้เป็นส่วนๆ โดยแต่ละส่วนประกอบด้วยกรรมสิทธิ์ในทรัพย์ส่วนบุคคลและกรรมสิทธิ์ร่วมในทรัพย์ส่วนกลาง

1.5.3 บริการสาธารณะ หมายถึง กิจกรรมที่อยู่ในความอำนาจการของรัฐ และถือเป็นภาระหน้าที่ของรัฐที่ต้องจัดทำเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชน โดยจัดระเบียบสังคม รักษาความมั่นคง ความสงบเรียบร้อย ตลอดจนความปลอดภัยให้ประชาชนและสังคม เพื่อให้มีความสะดวกในการดำรงชีวิตและมีมาตรฐานคุณภาพชีวิตที่ดี

1.5.4 รถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน หมายถึง ระบบขนส่งสาธารณะประเภทรางขนาดใหญ่ที่มีโครงสร้างเป็นอุโมงค์ใต้ดิน ซึ่งเป็นสายแรกของประเทศไทย โดยเน้นการขนส่งผู้โดยสารระหว่างสายด้วยการเดินรถเป็นวงกลมรอบ ๆ กรุงเทพมหานครชั้นใน

บทที่ 2

การทบทวนวรรณกรรม

ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาวรรณกรรม ทฤษฎีและแนวคิดต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์มูลค่าที่ดินจากการกระจายตัวคอนโดมิเนียมและบริการสาธารณะ ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ซึ่งมีประเด็นที่เชื่อมโยง หรือเป็นพื้นฐานในการทำวิจัยครั้งนี้ โดยมีกรอบแนวคิดสำหรับการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องแบ่งเป็น 7 ส่วน ดังนี้

- 2.1 แนวคิดเกี่ยวกับมูลค่าที่ดิน
- 2.2 การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล
 - 2.2.1 ความเป็นมาโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล
 - 2.2.2 เส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล
 - 2.2.3 ส่วนต่อขยายในอนาคต
- 2.3 แนวคิด Transit Oriented Development (TOD)
 - 2.3.1 ประวัติความเป็นมาของ Transit Oriented Development (TOD)
 - 2.3.2 ความหมายของ Transit Oriented Development (TOD)
- 2.4 แนวคิดเกี่ยวกับคอนโดมิเนียม
- 2.5 เกณฑ์และมาตรฐานการบริการสาธารณะ
 - 2.5.1 ตลาด
 - 2.5.2 ห้างสรรพสินค้า
 - 2.5.3 โรงเรียนประถมศึกษา
 - 2.5.4 โรงเรียนมัธยมศึกษา
 - 2.5.5 วัด
 - 2.5.6 โรงพยาบาล
 - 2.5.7 สถานีตำรวจ
 - 2.5.8 สถานีดับเพลิง
 - 2.5.9 สวนสาธารณะ
- 2.6 งานวิจัยและบทความต่างๆที่เกี่ยวข้อง
 - 2.6.1 งานวิจัยและบทความต่างประเทศ
 - 2.6.2 งานวิจัยและบทความภายในประเทศ
- 2.7 กรอบแนวคิดในการวิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.1 แนวคิดเกี่ยวกับมูลค่าที่ดิน

สำหรับการศึกษาในส่วนนี้เพื่อเพิ่มความเข้าใจเกี่ยวกับทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับมูลค่าที่ดิน มีดังต่อไปนี้

- **ทำเลที่ตั้ง รูปแบบ และประเภทของการใช้ประโยชน์ที่ดิน**

Balchin&Kleve (1982 อ้างถึงใน สุนิศา เกร่งกำเนิด, 2554) กล่าวว่า สาเหตุของการใช้ที่ดินในรูปแบบนั้น ซึ่งการเลือกทำเลที่ตั้งของระบบกิจกรรมต่างๆ มิได้มาจากความต้องการด้านทำเลที่ตั้งเพียงอย่างเดียว แต่หากต้องทำการประเมินถึงผลได้ผลเสียที่มีต่อพื้นที่นั้นๆ โดยกลไกทางด้านราคาเป็นสิ่งสำคัญในการตัดสินใจถึงผลกำไรหรือผลประโยชน์ต่างๆ ซึ่งจะเกิดขึ้นหลังจากการตัดสินใจเลือกที่ตั้งของแหล่งกิจกรรมเหล่านั้น โดยทั่วไปองค์ประกอบหลักของเมือง คือ กิจกรรมด้านการค้าและการบริการซึ่งจะคำนึงถึงความสามารถในการเข้าถึง โดยปกติจะพิจารณาจากระยะความใกล้ไกลและความสะดวกในการเดินทางมากที่สุด เช่น ใกล้สถานีรถไฟ สถานีรถโดยสาร เส้นทางรถยนต์ เป็นต้น รวมถึงการใกล้แหล่งแรงงาน ลูกค้า และบริการสาธารณูปการต่างๆ เช่น ธนาคาร ที่ทำการไปรษณีย์ เป็นต้น ซึ่งการลงทุนส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นตามความสามารถในการเข้าถึงที่สะดวกหรือค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ต่ำ ระยะทางและระยะเวลาเดินทางที่สั้น หรือมีความสะดวกสบายในการเดินทางสูง โดยการเปรียบเทียบถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับ และความต้องการในพื้นที่ดินอันเป็นพื้นที่ที่มีความสามารถในการเข้าถึงที่ดีกว่านั้นจะมีผลทำให้มูลค่าที่ดินเหล่านั้นสูงขึ้น ดังนั้นความสามารถในการเข้าถึงจะสร้างรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินเมืองซึ่งเกิดขึ้นพร้อมกับรูปแบบด้านมูลค่าที่ดิน ดังนั้นความสามารถในการเข้าถึงการใช้ประโยชน์ที่ดินและมูลค่าที่ดินมีความสัมพันธ์กัน

2.2 การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล

สำหรับการศึกษาในส่วนนี้เพื่อเพิ่มความเข้าใจเกี่ยวกับประวัติความเป็นมาของโครงการระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ในกรุงเทพมหานครที่ใช้เป็นกรณีศึกษาของงานวิจัย ตั้งแต่ความเป็นมาในอดีต ปัจจุบัน และอนาคต เพื่อความเข้าใจถึงนโยบายในระบบขนส่งมากขึ้น

2.2.1 ความเป็นมาโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 โดยมีวัตถุประสงค์ในการให้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และจังหวัดอื่น ๆ รวมทั้งดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องเพื่อประโยชน์แก่ รฟม. และประชาชนในการใช้บริการรถไฟฟ้า รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล หรือรถไฟฟ้า MRT คือโครงการรถไฟฟ้าใต้ดินสายแรกของประเทศไทย ริเริ่มขึ้นเพื่อบรรเทาปัญหาเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การจราจรในกรุงเทพฯ ที่ได้สะสมต่อเนื่องมาจากการขยายตัวของเมือง และจำนวนประชากรที่มากขึ้นในกรุงเทพฯ เป็นระยะเวลาต่อเนื่องนับสิบปี

ในตอนแรกโครงการนี้ได้ถูกออกแบบให้สร้างในลักษณะยกระดับเหนือดิน โดยที่รัฐบาลเป็นผู้ลงทุนทั้งหมด คือ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นเจ้าของโครงการและผู้ให้สัมปทาน มีหน้าที่จัดสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ต่อมาได้มีการเปลี่ยนแปลงนโยบายลงทุน โดยมอบสัมปทานการเดินรถให้เอกชน คือ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ให้บริการการเดินรถ และยังมี การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างครั้งหนึ่งให้เป็นระบบใต้ดิน ในเวลาต่อมา คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้เป็นระบบใต้ดินตลอดสาย ในอนาคตได้มีการทำโครงการต่อขยายและเพิ่มสายใหม่ มี 4 โครงการ 5 เส้นทาง รวมระยะทาง 118 กิโลเมตร สำหรับรายละเอียดของโครงการที่ รฟม. ได้รับมอบหมายให้ดำเนินการ 2 โครงการ รวมระยะทาง 50 กิโลเมตร ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง

และเมื่อปี 2542 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงพระมหากรุณาธิคุณโปรดเกล้าฯ พระราชทานนาม เอลิมรัชมงคล อันมีความหมายว่า งานเฉลิมฉลองความเป็นมงคลแห่งความเป็นพระราชชา เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2542 และได้เสด็จพระราชดำเนินทรงเปิดการเดินรถ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล อย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2547

2.2.2 เส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล

รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล หรือรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT สายสีน้ำเงิน มีสถานีเชื่อมต่อดังต่อไปนี้

ตารางที่ 2.1 เส้นทางรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT สายสีน้ำเงิน ที่ให้บริการในปัจจุบัน

เส้นทาง	ชื่อสถานี	เขตพื้นที่	จุดที่ตั้งสถานี
รถไฟฟ้าใต้ดิน MRT สายสีน้ำเงิน รถไฟฟ้าใต้ดิน MRT สายสีน้ำเงิน	หัวลำโพง	ปทุมวัน มหาพฤฒาราม บางรัก	อยู่ที่หัวถนนพระรามที่ 4 บริเวณจุดตัดหัวถนนรองเมืองและถนนมหาพฤฒาราม หน้าสถานีรถไฟหัวลำโพง
	สามย่าน	ปทุมวัน บางรัก	อยู่ตามแนวถนนพระรามที่ 4 บริเวณทางแยกถนนพญาไท และถนนสี่พระยากับถนนพระรามที่ 4 หน้าวัดหัวลำโพง
	สีลม	ปทุมวัน บางรัก	อยู่ตามแนวถนนพระรามที่ 4 ปากทางแยกถนนสีลมใต้สะพานลอยไทย – ญี่ปุ่น หน้าโรงแรมดุสิตธานี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.1 (ต่อ)

เส้นทาง	ชื่อสถานี	เขตพื้นที่	จุดที่ตั้งสถานี
รถไฟฟ้าใต้ดิน MRT สายสีน้ำเงิน	ลุมพินี	ปทุมวัน สาทร	อยู่ตามแนวถนนพระรามที่ 4 บริเวณสี่แยก พระรามที่ 4 วิทยุ/สาทร ตรงข้ามโรงเรียน เตรียมทหาร (เดิม) บริเวณสะพานลอย ไทย - เบลเยี่ยม
	คลองเตย	คลองเตย	อยู่ตามแนวถนนพระรามที่ 4 บริเวณ สำนักงานการไฟฟ้านครหลวงคลองเตย
	ศูนย์การประชุม แห่งชาติสิริกิติ์	คลองเตย	ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์
	สุขุมวิท	วัฒนา	อยู่ตามแนวถนนอโศก - สุขุมวิท หน้าตลาดอโศก
	เพชรบุรี	ราชเทวี ห้วยขวาง	อยู่ตามแนวถนนอโศก กลางสี่แยกอโศก - เพชรบุรี
	พระราม 9	ห้วยขวาง ดินแดง	อยู่ตามแนวถนนรัชดาภิเษก บริเวณสี่แยก พระรามที่ 9 หน้าอาคารฟอร์จูนทาวน์
	ศูนย์วัฒนธรรม แห่งประเทศไทย	ห้วยขวาง ดินแดง	ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย
	ห้วยขวาง	ห้วยขวาง ดินแดง	อยู่ตามแนวถนนรัชดาภิเษก บริเวณกลางสี่แยกห้วยขวาง
	สุทธิสาร	ห้วยขวาง ดินแดง	อยู่ตามแนวถนนรัชดาภิเษก บริเวณกลางสี่แยกสุทธิสาร
	รัชดาภิเษก	ห้วยขวาง ดินแดง	อยู่ตามแนวถนนรัชดาภิเษก บริเวณหน้าอาคารปลาทองกะรัต
	ลาดพร้าว	จตุจักร	อยู่ตามแนวถนนลาดพร้าว บริเวณลาดพร้าว ซอย 21
	พหลโยธิน	จตุจักร	อยู่บริเวณสามแยกปากทางถนนลาดพร้าว
	สวนจตุจักร	จตุจักร	อยู่ตามแนวพหลโยธินในสวนจตุจักร ตรงข้ามสถานีขนส่งสายเหนือ (เดิม)
	กำแพงเพชร	จตุจักร	อยู่ตรงข้ามองค์การตลาดเพื่อเกษตรกร (อตก.) บริเวณหน้าตลาดนัดจตุจักร
	บางซื่อ	จตุจักร บางซื่อ	อยู่บริเวณสถานีรถไฟบางซื่อ ใกล้กับโรงงานปูนซีเมนต์ไทย
เตาปูน	บางซื่อ	ตั้งอยู่บนจุดตัดระหว่างถนนประชากรราษฎร์ สาย 2 และถนนกรุงเทพฯ - นนทบุรี ที่แยกเตาปูน	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.2.3 ส่วนต่อขยายในอนาคต

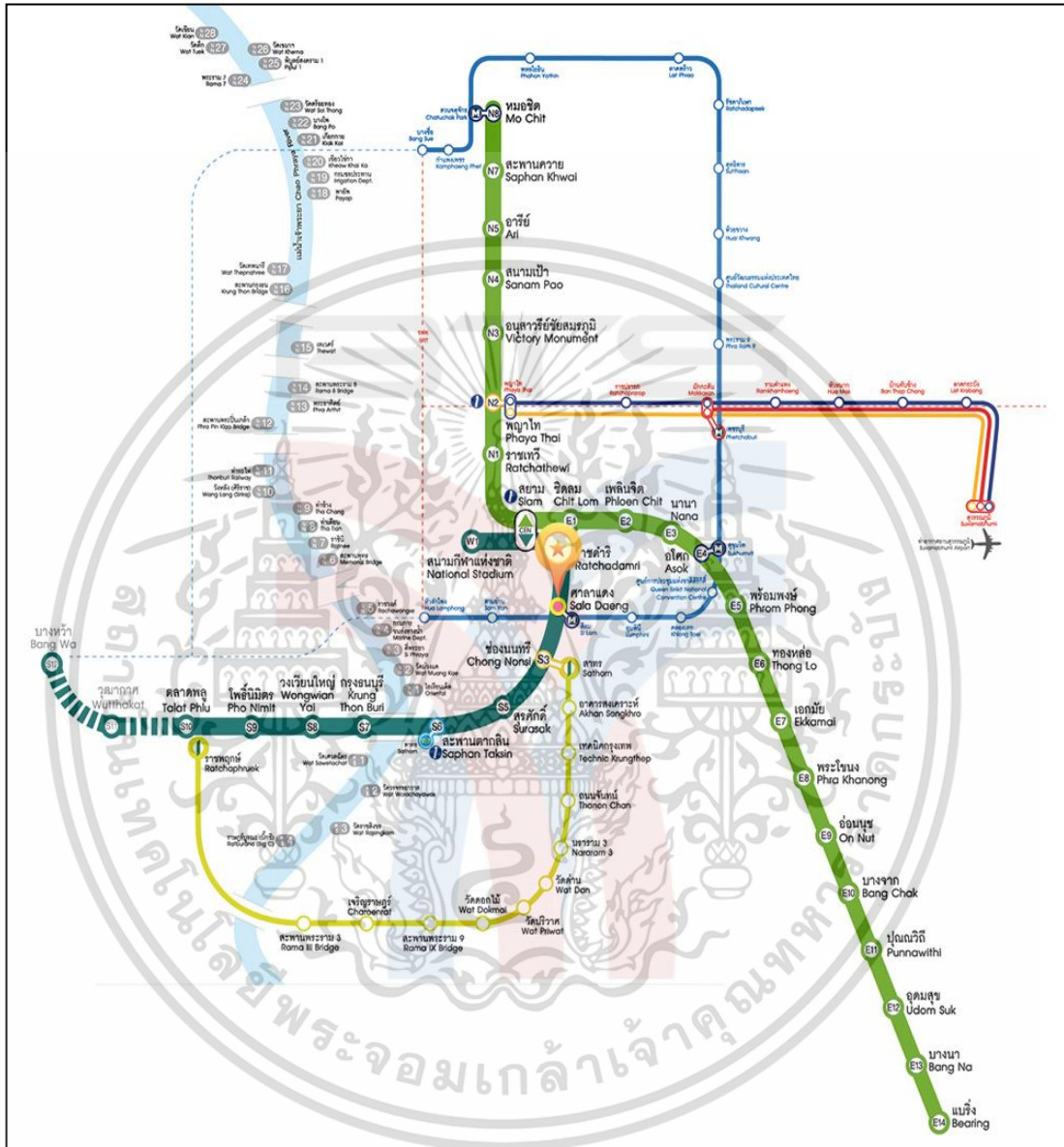
ปัจจุบัน พ.ศ. 2560 เส้นทางสายสีน้ำเงินมีโครงการก่อสร้างส่วนต่อขยายทั้งเส้นทางใต้ดิน และยกระดับ จากปลายทางด้านทิศเหนือ สถานีเตาปูน ไปยังถนนจรัญสนิทวงศ์ และแยกท่าพระ และจากปลายทางด้านทิศใต้ สถานีหัวลำโพง ไปยังท่าพระและบางแค ซึ่งทั้ง 2 เส้นทางจะเชื่อมต่อกันที่ สถานีท่าพระ ก่อให้เกิดเป็นเส้นทางรถไฟฟ้าวงแหวน ปัจจุบัน (กันยายน พ.ศ. 2560) โครงการก่อสร้างคืบหน้าไปแล้วกว่า 96 % โดยที่ผู้ให้บริการเป็นผู้ให้บริการรายเดิม เนื่องจากจากอาศัยความอำนาจตามมาตราที่ 44 แห่งรัฐธรรมนูญฉบับชั่วคราว เพื่อแก้ปัญหาการเชื่อมต่อโครงข่ายรถไฟฟ้าระหว่างสายเฉลิมรัชมงคลกับสายฉลองรัชธรรม และก่อให้เกิดการเดินทางโดยผู้ให้บริการรายเดียวกันตลอดโครงการ (Through Operation) เบื้องต้นทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพมหานครเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการในเส้นทางบางซื่อ-เตาปูน เมื่อวันที่ 11 สิงหาคม พ.ศ. 2560 และจะเปิดบริการต่อไปในช่วงหัวลำโพง-หลักสอง ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2562 และช่วงเตาปูน-ท่าพระ ในเดือนมกราคม พ.ศ. 2563 ตามลำดับ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 2.1 แสดงเส้นทางเดินรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 2.2 แสดงเส้นทางการเชื่อมต่อการเดินทางรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล(สายสีน้ำเงิน)

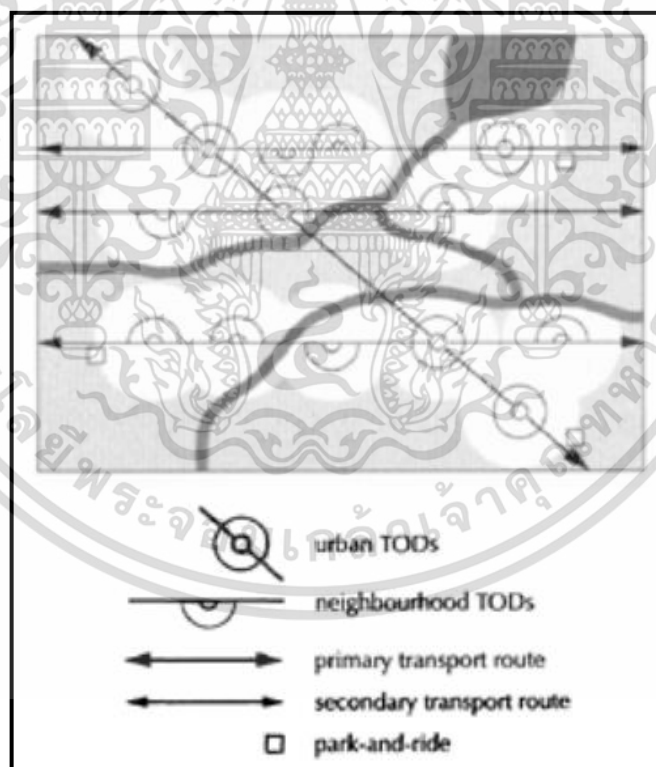
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.3 แนวคิด Transit Oriented Development (TOD)

2.3.1 ประวัติความเป็นมาของ Transit Oriented Development (TOD)

Cathorpe (1993 อ้างถึงใน สุนิศา เครื่องกำเนิด, 2554) ได้นำเสนอแนวคิด “The Next American Metropolis” ด้วยแนวความคิดเกี่ยวกับ “Transit Oriented Development” (TOD) หรือเรียกอีกชื่อหนึ่งว่า “Pedestrian Pockets” และได้มีการกล่าวถึงความมีชีวิตชีวารวมทั้งสัดส่วนของคนในชุมชนซึ่งเป็นสิ่งสำคัญต่อวัฒนธรรมในสังคม

การรักษาพื้นที่โล่งว่างสนับสนุนระบบคมนาคมขนส่งที่สะดวกลดการเดินทาง มีการพัฒนาภายในเมืองที่สัมพันธ์กับการพัฒนาพื้นที่ชนบทการสร้าง “Green Belt” เพื่อกำหนดขอบเขตของเมืองที่ชัดเจนและในแต่ละหน่วยชุมชนควรมีขนาดเล็กซึ่งส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติพร้อมทั้งยังเชื่อในลักษณะชุมชนที่มีความหนาแน่นสูงการใช้พื้นที่ปะปนกันอย่างหลากหลายและปฏิสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะของชุมชน



รูปที่ 2.3 แนวคิด Transit Oriented Development (TOD)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

องค์ประกอบที่มีผลทำให้แนวคิด TOD ได้รับความสนใจนำไปพัฒนาเมืองต่างๆ

1. การเจริญเติบโตของเมืองต่างๆ บนโลก ที่ทุกเมืองต่างมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นพร้อม กับปัญหาการจราจรโดยเฉพาะเมืองในประเทศกำลังพัฒนาทั้งหลาย
2. ความไม่สะดวกของพื้นที่ชานเมืองที่มีการเติบโตในลักษณะเกาะตาม เส้นทางคมนาคม
3. สภาพการใช้ชีวิตในพื้นที่เมืองที่ขาดความสงบสุขเนื่องจากการจราจรด้วยรถยนต์ ทำให้เกิดความต้องการวิถีชีวิตแบบใหม่ที่ไม่ต้องพึ่งพารถยนต์แต่มีความสะดวกสบายในพื้นที่เมือง
4. ความต้องการพื้นที่สำหรับการเดิน และพักผ่อนในเมืองที่เพิ่มมากขึ้น ตามความเจริญของเมือง
5. รูปแบบครอบครัวที่เปลี่ยนไปในชีวิตเมืองที่เริ่มมีครอบครัวเดี่ยว
6. การสนับสนุนแนวทางการพัฒนา โดยรัฐบาลกลางที่เพิ่มมากขึ้น (โดยเฉพาะใน สหรัฐอเมริกา)
7. การมีความสัมพันธ์ระหว่างเมืองเพิ่มมากขึ้นที่สนับสนุนให้เกิดการพัฒนาตาม แนวทางของ TOD

2.3.2 ความหมายของ Transit Oriented Development (TOD)

แนวคิด “Transit Oriented Development” (TOD) จึงเป็นแนวคิดชุมชนกลุ่มย่อยๆ ที่เชื่อมโยงกันด้วยระบบขนส่งมวลชนโดยที่ชุมชนมีขนาดกระชับภายในระยะการเดินเท้าที่สะดวกรอบ สถานีคมนาคมขนส่งรวมถึงความสะดวกสบายด้วยการเดินเท้าที่หลากหลายทั้งจากระบบคมนาคมขนส่งระบบทางจักรยานการเดินเท้าหรือรถยนต์ ชุมชนจะมีความหนาแน่น 44.5 ครอบครัวย่อต่อ แอ็คตาร์ (44.5 dwelling units per hectare) โดยมี “Neighborhood TOD” นั้นจะเชื่อมกันด้วย เส้นทางขนส่งสาธารณะระบบหลักและแต่ละ “Urban TOD” นั้นจะเชื่อมกันด้วยเส้นทางขนส่ง สาธารณะระบบย่อยอีกทั้งยังมีการกล่าวถึงประเด็นสำคัญในการออกแบบตามแนวคิดนี้คือ

1. ความสะดวกสบายของคนเดินเท้าต้องได้รับการพิจารณามาก่อนเป็นอันดับแรก
2. สถานีขนส่งระบบรางต้องเป็นจุดเด่นที่สำคัญและเป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่
3. ศูนย์กลางในระดับภาคต้องประกอบไปด้วยการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน มีทั้งร้านค้า สำนักงาน ที่อยู่อาศัย และสถานที่ราชการ ฯลฯ
4. ต้องมีความหนาแน่นสูง และมีคุณภาพชีวิตที่ดีโดยพื้นที่ต่างๆ โดยรอบต้องสามารถ เดินทางเข้าถึงสถานีขนส่งระบบรางได้ในเวลาไม่เกินสิบนาที
5. มีระบบขนส่งอื่นๆ สนับสนุนระบบขนส่งระบบรางที่เป็นระบบหลัก เพื่อกระจายรัศมี การบริการให้ครอบคลุมทั้งพื้นที่เมือง เช่น รถราง รถประจำทาง เป็นต้น
6. ออกแบบให้สะดวกในการใช้จักรยาน เสกัตบอร์ด หรือพาหนะอื่นๆ ที่ไม่ใช่เครื่องยนต์

โดยสามารถเชื่อมต่อกับระบบขนส่งระบบหลักได้อย่างสมบูรณ์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

7. มีการจัดการ การควบคุมและลดพื้นที่จอดรถในรัศมีการเดินทางด้วยเท้าในระยะ เวลา 10 นาทีจากสถานีขนส่งหรือศูนย์กลางเมือง

จากการศึกษาที่หลากหลายชี้ให้เห็นว่าความสำเร็จของ TOD นั้นมีความสำคัญทั้ง ทางด้านบุคคล สังคม ภูมิภาค ประเทศ ระบบเศรษฐกิจและระบบธรรมชาติทางด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่ง การประเมินค่าด้านผลประโยชน์เหล่านี้คือการตระหนักว่าการพัฒนาต่างๆ นั้นมีพื้นฐานตั้งอยู่บนคุณ ลักษณะเฉพาะของการพัฒนาในรูปแบบของ TOD รวมทั้งประเภทและคุณภาพของความสามารถใน การให้บริการของสถานีขนส่งผู้โดยสาร โดยเมื่อไม่นานมานี้มีการศึกษาเกี่ยวกับเรื่อง ปัจจัยเพื่อ ความสำเร็จของ TOD ในเมืองแคลิฟอร์เนีย โดยหน่วยงานด้านการคมนาคมขนส่งของแคลิฟอร์เนีย แสดงถึงประโยชน์ทั้ง 10 ประการ ของแนวคิดด้าน TOD ดังนี้

1. ช่วยเพิ่มทางเลือกในการเดินทาง โดยการสร้าง “จุดเปลี่ยนถ่ายของกิจกรรม” เชื่อมต่อโดยสถานีขนส่ง ซึ่ง TOD มีความสำคัญต่อการเดินทางของคนหนุ่มสาวและคนสูงอายุและผู้ที่ ไม่ต้องการขับหรือเป็นเจ้าของยานพาหนะ ซึ่งสถานที่เหล่านั้นจะเป็นอีกทางเลือกหนึ่งสำหรับการ เดินทาง ซึ่งเป็นความต้องการที่สูงมากในพื้นที่เมืองใหญ่ๆ ที่มีความหนาแน่นสูง

2. สามารถช่วยเพิ่มความปลอดภัยต่อส่วนรวม การพัฒนาในรูปแบบของ TOD นั้นจะ นำมาซึ่งผลลัพธ์ของระบบกิจกรรมที่มีความซับซ้อนวนเวียนในพื้นที่ทั้งเวลากลางวัน และเวลาเย็น ซึ่งมี ทั้งระบบกิจกรรมและจำนวนคนที่สูงมากในพื้นที่รอบๆ จึงมีการเตรียมการโครงการความปลอดภัยบน ท้องถนนเพื่อดูแลและช่วยเพิ่มความปลอดภัยสำหรับทางเดินเท้า ผู้ใช้สถานีโดยสารและอื่นๆ

3. สามารถช่วยเพิ่มจำนวนผู้ใช้บริการสถานีโดยสาร TOD จะมีการปรับปรุงประสิทธิภาพ และประสิทธิผลของคุณภาพการให้บริการของสถานีขนส่งโดยสาร ซึ่งจากการประมาณการณาคาดว่า TOD จะช่วยเพิ่มจำนวนผู้ใช้บริการสถานีโดยสาร โดยประมาณ 20-40%

4. ช่วยลดอัตราการเดินทางด้วยยานพาหนะ TOD สามารถลดอัตราการขับขี่ประจำปี ของครัวเรือนลงโดยประมาณ 20-40% สำหรับผู้ที่อยู่อาศัย ทำงาน หรือซื้อของ บริเวณใกล้ๆ สถานี โดยสาร

5. สามารถช่วยส่งเสริมการจัดการรายได้ภายในครัวเรือน ที่อยู่อาศัยและการเดินทางนั้น ถือเป็นรายจ่ายหลักๆ อันดับหนึ่งและสองภายในครัวเรือนที่ต้องสูญเสียไปมากที่สุด โดยคาดว่า TOD จะสามารถช่วยลดรายจ่ายภายในครัวเรือนลงได้ถึง 3,000-4,000 ดอลลาร์/ปี

6. ช่วยลดมลพิษในอากาศ และอัตราการเผาผลาญพลังงาน เริ่มตั้งแต่การเตรียมการด้าน ความปลอดภัยและการเดินเท้าที่สามารถเข้าถึงสถานีโดยสารได้ง่าย รวมถึงมลพิษในอากาศและการ เผาผลาญพลังงานลดลง อีกทั้ง TOD ยังสามารถช่วยลดอัตราการเกิดก๊าซเรือนกระจกกลางได้ โดยประมาณ 2.5-3.7 ตัน/ปี

7. สามารถช่วยอนุรักษ์ทรัพยากรด้านที่ดินและพื้นที่เปิดโล่ง เพราะ TOD นั้นใช้พื้นที่ น้อยกว่าพื้นที่ที่มีความหนาแน่นต่ำหรือพื้นที่ที่การเติบโตแบบเกิดขึ้นเอง และช่วยลดความต้องการใน การจะเปลี่ยนพื้นที่การเกษตรหรือพื้นที่เปิดโล่งเพื่อการพัฒนาต่างๆ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

8. สามารถเข้าไปมีบทบาทในการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ TOD สามารถเป็นเครื่องมือที่จะช่วยฟื้นฟูระบบเศรษฐกิจในบริเวณใจกลางเมืองและการเชื่อมโยงโครงข่ายของชุมชน จากระบบเงินภาษีที่จะเพิ่มขึ้นขององค์กรปกครองท้องถิ่นนั้นๆ

9. สามารถช่วยลดค่าใช้จ่ายด้านระบบสาธารณูปโภค เริ่มตั้งแต่คุณลักษณะของ TOD ที่เป็นการพัฒนาในรูปแบบของการกระชับตัว ซึ่งรัฐสามารถลดค่าการก่อสร้างสาธารณูปโภคลงได้มากกว่า 25% ทั้งระบบน้ำประปา ระบบระบายน้ำเสียหรือระบบถนน ฯลฯ

10. ช่วยส่งเสริมความสามารถในการเป็นเจ้าของที่อยู่อาศัย TOD นั้นมีส่วนช่วยส่งเสริมความต้องการ ในการเป็นเจ้าของที่อยู่อาศัยได้ด้วยการจัดเตรียมที่อยู่อาศัยในทุกๆ ระดับราคาตั้งแต่ราคาสูงจนถึงราคาต่ำ ที่มีความสามารถในการเข้าถึง อีกทั้งยังช่วยลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางไว้รองรับแก่ประชาชนในทุกระดับ

สรุป ความหมายของ Transit Oriented Development (TOD) หมายถึง การจัดการหรือการพัฒนาพื้นที่โดยรอบระบบสถานีขนส่งโดยสารให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยยึดหลักแนวทาง รูปแบบหรือมาตรการในการให้มีความสะดวกสบายในการเข้าถึง และมีสิ่งอำนวยความสะดวกโดยรอบของพื้นที่ระบบสถานีขนส่งโดยสารอย่างครบครัน

2.4 แนวคิดเกี่ยวกับคอนโดมิเนียม

2.4.1 ความหมายของคอนโดมิเนียม

สำหรับการศึกษาในส่วนนี้เพื่อเพิ่มความเข้าใจเกี่ยวกับความหมายของคอนโดมิเนียมมีดังต่อไปนี้

- พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร (2522) ได้ให้ความหมายของคำว่า คอนโดมิเนียม หมายความว่า อาคารหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของอาคารที่ใช้เป็นที่อยู่อาศัยสำหรับหลายครอบครัว โดยแบ่งออกเป็นหน่วยแยกจากกันสำหรับแต่ละครอบครัว

- สถาบันพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (2552) ได้ให้ความหมายของคำว่าคอนโดมิเนียม หมายความว่า ห้องพักหลายๆ ห้องในอาคารเดียวกัน โดยเจ้าของห้องจะต้องแชร์ความเป็นเจ้าของร่วมกับเจ้าของห้องอื่นๆ ในพื้นที่ส่วนกลางต่างๆ เช่น ทางเดิน ห้องโถง ลิฟท์ โรงจอดรถ สระว่ายน้ำ ฯลฯ โดยตามกฎหมายแล้วเจ้าของห้องทุกท่านต้องเป็น “เจ้าของร่วม” กับพื้นที่ส่วนกลาง

- พรทิพา เหล่าสุนทรศิริ (2552 อ้างถึงใน สุภัทญา เขียวพิจกุล, 2548) ได้ให้ความหมายของคำว่าคอนโดมิเนียม หมายความว่า อาคารที่อยู่อาศัยสำหรับหลายครอบครัว มีห้องน้ำ ห้องส้วม ทางเดิน ทางเข้าออก และทางขึ้นลง หรือลิฟต์แยกจากกัน หรือร่วมกัน

- ยอดเยี่ยม เทพธรรานนท์ (2554) ได้ให้ความหมายของคำว่าคอนโดมิเนียม หมายความว่า อาคารที่บุคคลสามารถแยกการถือกรรมสิทธิ์ออกเป็นได้ส่วนๆ โดยแต่ละส่วนประกอบด้วยกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินส่วนบุคคลและกรรมสิทธิ์ร่วมในทรัพย์สินกลาง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์หรือทรัพย์สินทางปัญญาที่ห้ามมิให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- กองนโยบายและแผนงาน (2555) ได้ให้ความหมายของคำว่า คอนโดมิเนียม หมายความว่า อาคารที่มีความสูงโดยได้มีจำนวนห้องอาศัยหลายห้องรวมกันในอาคารเดียวกัน ซึ่งในแต่ละห้องพักอาศัยเป็นห้องชุดอันประกอบด้วยห้องนอน ห้องรับแขก ห้องครัว และห้องน้ำ โดยที่ขนาดของห้องชุดไม่มีเกณฑ์กำหนดที่แน่นอน ทั้งนี้ ห้องชุดอาจประกอบด้วยห้องชุดแต่ละห้องชุดไม่เท่ากัน หรือมีพื้นที่ใช้สอยในอัตราส่วนไม่เท่ากัน

สรุปความหมายของคอนโดมิเนียม คือ อาคารที่ประกอบด้วยห้องชุดที่ใช้ในการพักอาศัย แบ่งเป็นยูนิต/ห้อง มีห้องครัว ห้องน้ำ ตลอดจนทางเข้าออกเป็นของตนเอง สามารถแยกถือกรรมสิทธิ์เป็นส่วนๆ ประกอบด้วยกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินส่วนบุคคล และกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินส่วนบุคคล และกรรมสิทธิ์ร่วมในทรัพย์สินกลาง

2.5 เกณฑ์และมาตรฐานการบริการสาธารณะ

2.5.1 ตลาด เป็นศูนย์กลางการค้าของท้องถิ่นระดับชุมชนเมือง ขนาดของตลาดขึ้นอยู่กับการบริหารโคกของประชากรในชุมชน มีพื้นที่เปิดโล่งเพื่อตั้งหาบเร่แผงลอยรอบบริเวณตลาด (สำนักพัฒนามาตรฐาน. 2552)

2.5.2 ห้างสรรพสินค้า ทำเลที่ตั้งเป็นปัจจัยสนับสนุนให้กิจการของการค้าดำรงอยู่ได้ การค้าจะมีการรวมศูนย์ตั้งแต่ระดับกลุ่มบ้านไปจนถึงชุมชนขนาดใหญ่ เป็นศูนย์กลางย่อย (Subcenter) ของเมือง (สำนักพัฒนามาตรฐาน. 2552)

2.5.3 โรงเรียนประถมศึกษา ควรมีโรงเรียนระดับประถมศึกษา 1 แห่ง ในกลุ่มบ้านย่านพักอาศัย นักเรียนประถมศึกษาตอนต้น อาคารเรียนสามารถสูงกว่า 1 ชั้น มีสนามกีฬากลางแจ้ง (สำนักพัฒนามาตรฐาน. 2552)

2.5.4 โรงเรียนมัธยมศึกษา เป็นนักเรียนที่อยู่ในวัยที่สามารถช่วยเหลือตนเอง โรงเรียนจึงห่างจากย่านพักอาศัยได้ ควรมีโรงเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย 1 แห่ง อาคารสูงเกินกว่า 2 ชั้นได้ มีสนามกีฬาในร่มกลางแจ้ง อาคารกิจกรรม อาคารฝึกงานตามลักษณะวิชาของการศึกษา (สำนักพัฒนามาตรฐาน. 2552)

2.5.5 วัด ต้องมีที่ดินที่จะใช้สร้างวัดซึ่งต้องติดต่อกันเป็นผืนเดียวกัน เนื้อที่ไม่น้อยกว่า 6 ไร่ (ไม่มีช้อยกเว้น) โดยเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินตามกฎหมายทำหนังสือสัญญาตกลงยกที่ดินให้สร้างวัดไว้กับนายอำเภอ และเจ้าพนักงานที่ดินอำเภอ แสดงความประสงค์จะยกที่ดินให้เพื่อใช้สร้างวัด และต้องเป็นสถานที่ที่เหมาะสมสำหรับเป็นที่พำนักอาศัยของพระภิกษุสงฆ์ (สำนักพัฒนามาตรฐาน. 2552)

2.5.6 โรงพยาบาล ตามมาตรฐานกระทรวงสาธารณสุข ในระยะรัศมี 7 กิโลเมตร ควรมีสถานีอนามัยชั้น 2 จำนวน 1 แห่ง ควรมีโรงพยาบาล 10 เตียง พื้นที่ 1 ไร่ ถ้าประชากรมากกว่า 5,000 คน ควรมีโรงพยาบาลขนาด 30 เตียง พื้นที่ 15 ไร่ อำเภอที่มีประชากร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

15,000-30,000 คน ควรมีโรงพยาบาลประจำอำเภอขนาด 60 เตียง พื้นที่ 25 ไร่ (สำนักพัฒนามาตรฐาน. 2552)

2.5.7 สถานีตำรวจ บริเวณพื้นที่ที่ต้องการความปลอดภัย คือ บริเวณที่มีความหนาแน่น บริเวณแหล่งเสื่อมโทรม บริเวณแออัดกับบริเวณที่การอยู่อาศัยเบาบาง เปลี่ยว เพราะบริเวณดังกล่าว มักมีปัญหาอาชญากรรมและโจรผู้ร้าย ซึ่งควรมีสถานีตำรวจ 1 แห่ง รับผิดชอบความปลอดภัยของประชาชนในพื้นที่ (สำนักพัฒนามาตรฐาน. 2552)

2.5.8 สถานีดับเพลิง บริเวณที่มีความหนาแน่นมากและอาคารสูง อาคารแออัดเสื่อมโทรม เป็นบริเวณที่ต้องเตรียมการดับเพลิงและบรรเทาสาธารณภัย เช่น ภัยจากตึกถล่ม แก๊ส ระเบิด น้ำท่วม ตลอดจนอัคคีภัย วินาศภัยต่างๆ ที่อาจคาดไม่ถึง สถานีดับเพลิงควรอยู่ในบริเวณพื้นที่กว้างเพียงพอที่จะจอดรถดับเพลิง 2 คัน สถานีดับเพลิง 1 แห่ง สามารถดับเพลิงได้พร้อมกัน 2 จุด (สำนักพัฒนามาตรฐาน. 2552)

2.5.9 สวนสาธารณะ ไม่มีข้อกำหนดของขนาดพื้นที่หรือที่ตั้งสวนสาธารณะ ซึ่งจะขึ้นอยู่กับพื้นที่ที่รัฐบาลสามารถจัดหาได้ เช่น ห้วมมุมถนน ที่ว่างในเขตทาง พื้นที่โล่งขนาดใหญ่ เป็นต้น (สำนักพัฒนามาตรฐาน. 2552)

2.6 งานวิจัยและบทความต่างๆที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษาการวิเคราะห์การกระจายตัวของอาคารพักอาศัยรวมตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า กรุงเทพมหานคร สายเฉลิมรัชมงคลนั้น ผู้วิจัยได้ทำการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์งานวิจัย โดยแบ่งเป็น 2 ส่วนหลักๆคือ งานวิจัยต่างประเทศที่เกี่ยวข้อง และงานวิจัยภายในประเทศ

2.6.1 งานวิจัยต่างประเทศ

ลอสแอนเจลิส

Robert Cervero and Michael Duncan (2002) ได้ทำการศึกษาผลกระทบต่อมูลค่าที่ดินของระบบ Rail Transit Services ใน Los Angeles County กล่าวคือ ลอสแอนเจลิสเป็นเมืองใหญ่ที่ประสบปัญหากับความเสื่อมโทรมด้านจราจรที่มีความหนาแน่นสูงทำให้เกิดปัญหาด้านการจราจร ด้านมลพิษทางอากาศมีความรุนแรงจากจำนวนรถยนต์ที่มีจำนวนเพิ่มขึ้น ส่งผลให้เกิดการพัฒนาโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่มีความเร็วสูงขึ้น ผลการศึกษาพบว่า การพัฒนาระบบขนส่งมวลชน ส่งผลให้มีการปรับตัวของมูลค่าที่ดินในระดับที่แตกต่างกันในแต่ละเส้นทาง พบว่าที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยที่ขยายเข้าใกล้สถานีรถไฟใต้ดินจะมีผลกำไรที่มากขึ้น ส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินในรูปแบบอื่นๆ กลับมีแนวโน้มที่ต่ำลง แต่พื้นที่ที่มีมูลค่าที่ดินสูง คือ พื้นที่ที่ดินที่อยู่ในบริเวณสถานีเชื่อมต่อ แต่ในขณะที่เดียวกันมูลค่าของพื้นที่ที่อยู่อาศัยที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟโดยสารประจำทางมีราคาที่ไม่สูงมากนัก ส่วนที่ดินเพื่อพาณิชย์กลับมีมูลค่าที่ดินที่สูงมากกว่า สาเหตุอาจเกิดมาจากที่เมืองลอสแอนเจลิสนั้น มีสถานีรถไฟโดยสารประจำทางจำนวนมากกระจายอยู่รอบเมือง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 2.4 ความเป็นเมือง การจราจร และการให้บริการรถประจำทางในลอสแอนเจลิส

สหรัฐอเมริกา

LAURA BLISS (2018) ได้เขียนบทความเกี่ยวกับผู้คนสหรัฐอเมริกา ในพื้นที่ย่านพักอาศัยส่วนใหญ่มักจะใช้จ่ายค่าเดินทางน้อย เนื่องจากที่อยู่อาศัยส่วนใหญ่จะอยู่ในละแวกใกล้เคียงกับการขนส่งของสาธารณะที่เข้าถึงได้ดี ซึ่งทำให้เกิดการประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางลง และทำให้เกิดแนวคิดเกี่ยวกับ ประสิทธิภาพของตำแหน่งที่ตั้งของที่พักอาศัย เป็นปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อการสนับสนุนในเรื่องของที่พักอาศัยเป็นจำนวนมาก และทำให้เกิดการสร้างอาคารพักอาศัยที่ราคาไม่แพงมาก โดยใกล้แหล่งสถานีขนส่งสาธารณะ จากนั้นได้มีการทดสอบตั้งสมมติฐานเพื่อหาความสอดคล้องกับประชากรและระบบขนส่งสาธารณะ พบว่า ในเรื่องของประชากรไม่ว่าจะเป็นความหนาแน่นของประชากร การจ้างงาน และความหนาแน่นของพื้นที่ใกล้เคียงไม่ได้มีความสำคัญในการส่งผลกระทบต่อการใช้จ่ายระบบขนส่งสาธารณะเลย ซึ่งในขณะเดียวกันบางครอบครัวใช้เวลาน้อยในการเดินทางของขนส่งสาธารณะ เนื่องจากรูปร่างของละแวกใกล้เคียงของที่พักอาศัยเปลี่ยนแปลงไป ทำให้เกือบหลายครอบครัวเสียค่าใช้จ่ายขนส่งสาธารณะมากขึ้น โดยแท้ที่จริงค่าใช้จ่ายในการขนส่งสาธารณะของผู้ที่อยู่อาศัยเดิม ได้รับผลกระทบอย่างมากจากการเข้าถึงการขนส่งสาธารณะ ซึ่งทั้งหมดนี้ขัดแย้งกับความสัมพันธ์ที่ีระหว่าง การเข้าถึงการขนส่งสาธารณะและค่าใช้จ่ายในครัวเรือน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

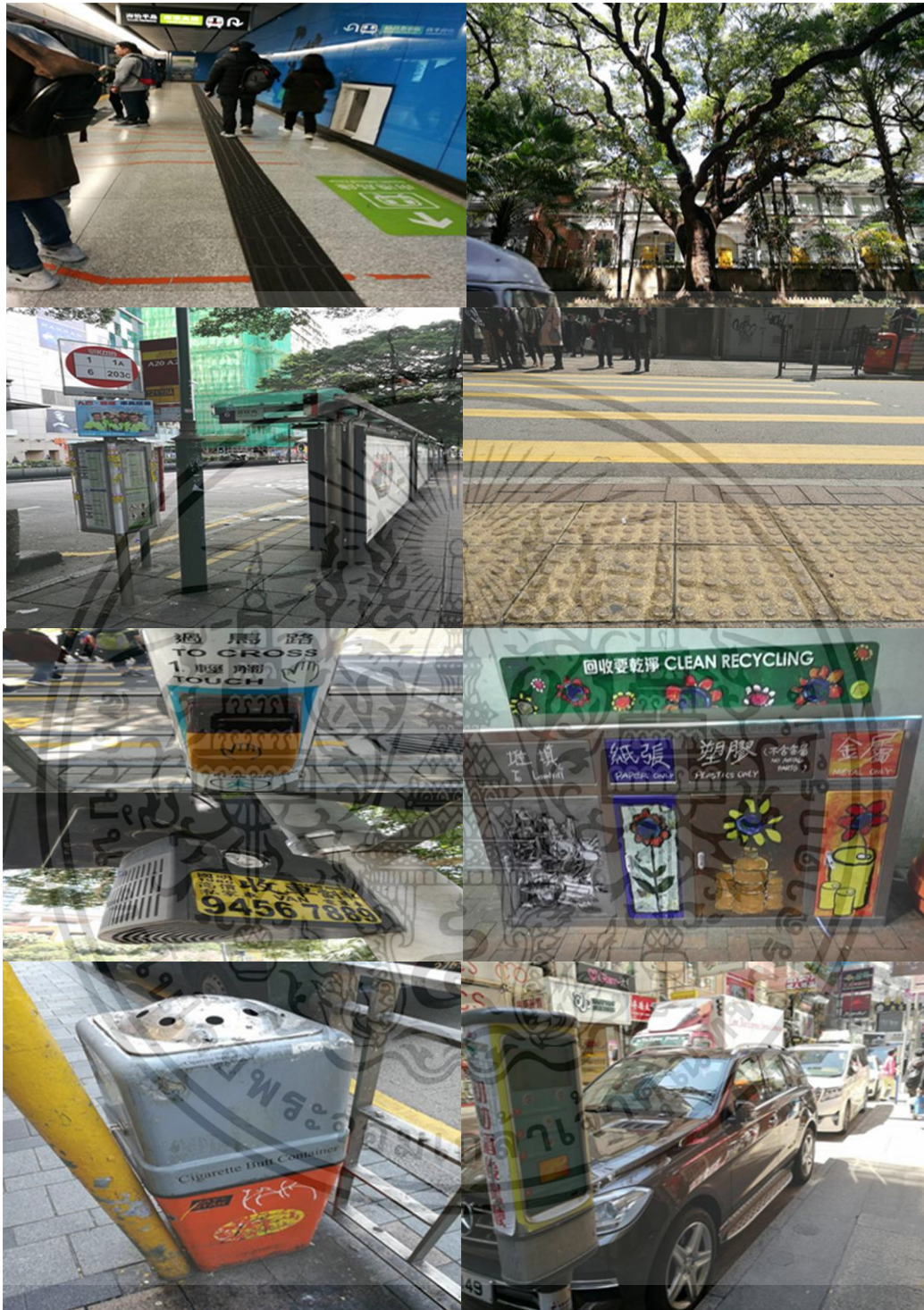
ฮ่องกง

ปีติเทพ ออ์ยีนยง (2561) ได้เขียนบทความเกี่ยวกับการพัฒนาเมืองรอบสถานีขนส่ง (Transit-oriented Development) ของประเทศฮ่องกง ไว้ว่า ลักษณะของอาคารที่อยู่อาศัยในฮ่องกงจะเป็นตึกสูงระฟ้าเป็นส่วนใหญ่ ส่วนพวกบ้านเดี่ยวจะมีให้เห็นน้อยมาก ต้องเป็นคนที่มีฐานะ ถึงจะมีได้ ถึงแม้ฮ่องกงจะมีความหนาแน่นของประชากรมาก และถนนในย่านตัวเมืองเป็นถนนสายเล็กๆ แต่ไม่มีปัญหาการจราจรติดขัดเลย เพราะคนส่วนใหญ่ของประเทศใช้ระบบขนส่ง ในการเดินทางทั้งระบบรถไฟฟ้าแทน เนื่องจากมีการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานี ทั้งการก่อสร้างที่พักอาศัย ร้านค้า แหล่งช้อปปิ้ง โรงเรียนอนุบาล สถานีรถประจำทางระหว่างเมืองอยู่ด้านนอกสถานี ส่วนภายในสถานีนอกจากจะมีร้านค้าสะดวกซื้อแล้ว บางสถานียังมีแม้กระทั่งคลินิกเล็กๆ ให้แวะหาหมอได้ ทำให้ประชาชนรู้สึกว่าการใช้บริการรถไฟฟ้าเป็นส่วนหนึ่งในชีวิตประจำวัน และแม้รถยนต์ที่ขายในฮ่องกงจะมีราคาถูก เพราะไม่คิดภาษี แต่ตอนเสียภาษีรถยนต์ประจำปีมีค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างแพง แถมที่จอดรถก็มีน้อย อีกทั้งที่จอดรถแต่ละที่ ต้องเดินไกลกว่าการใช้บริการรถไฟฟ้าหรือรถเมล์ ไปถึงที่หมาย ทำให้คนฮ่องกงไม่นิยมมีรถส่วนตัว



รูปที่ 2.5 การกระจุกตัวของพื้นที่อาคารสูง รถมารง 2 ชั้น ทางเท้าในย่านใจกลางเมือง และแผนที่สัมผัสำหรับผู้พิการทางสายตาในฮ่องกง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 2.6 เส้นทางเดินสำหรับผู้พิการทางสายตา แนวทางเกี่ยวกับการวางแนวทางสำหรับ
 กลุ่มคนต้นไม้ใหญ่ ป้ายรถเมล์ ปุ่มบริเวณทางข้ามถนน ไฟสัญญาณข้าม
 ถึงขยะแยกประเภทในชุมชน ที่เชื่อมกับที่ทิ้งบูหรือบนทางเท้า
 และที่จอดรถยนต์ข้างถนนในฮ่องกง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

DAIMARUYU DISTRICT

เป็นศูนย์กลางธุรกิจใจกลางเมืองโตเกียว โดยครอบคลุมพื้นที่ย่านธุรกิจตั้งแต่ Marunouchi ถึง Otemachi-Yurakucho ที่รายล้อมไปด้วย ร้านอาหาร แหล่งช้อปปิ้ง พิพิธภัณฑ์ อาคารสำนักงาน มากมาย ผู้ที่มาในย่านนี้จะรับรู้ได้ว่า บรรยากาศของย่านนี้มีความเขียวขจี ผ่อนคลาย ด้วยพื้นที่สีเขียวขนาดใหญ่ และ ตามถนนหนทาง สวนหย่อม โดยจะมีต้นไม้ ดอกไม้ นก แมลง นานาพันธุ์ ที่ได้อาศัยอยู่รวมกันกับผู้คน สถานที่สีเขียวที่น่าสนใจในย่านนี้ ได้แก่ ตึก Ichigokan Plaza ที่เต็มไปด้วยพืชพรรณธรรมชาติหลากหลายชนิด ศูนย์ร่มเงาสดชื่น เชื่อเชิญให้ผู้เยี่ยมชมได้เข้าไปนั่งพักผ่อนกลมกลืนกับธรรมชาติ และอีกสถานที่ที่น่าสนใจ คือ 'The Café' by Aman คาเฟ่ที่ออกแบบ และ ตกแต่งให้เรียบง่ายกระจกใสที่ล้อมรอบทั้งสี่ด้าน ตั้งแต่พื้นจรดเพดานเผยให้เห็นทิวทัศน์ที่เขียวขจีเต็มไปด้วยป่าไม้ขนาด 3,600 ตร.ม ในใจกลางโตเกียว เปรียบเสมือน FOREST PARK IN THE CITY ผืนป่าใจกลางเมืองขนาดย่อม เป็นความหลากหลายทางชีวภาพปอดของเมืองที่สามารถเชื่อมคนเมืองเข้ากับธรรมชาติได้อย่างไร้รอยต่อ สะท้อนให้เห็นถึงการอยู่รวมกันเป็นนิเวศวิทยา เป็นต้น



รูปที่ 2.7 แสดงศูนย์กลางธุรกิจใจกลางเมืองโตเกียว (DAIMARUYU DISTRICT)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 2.8 แสดงตึก Ichigokan Plaza



รูปที่ 2.9 แสดงคาเฟ่ The Café' by Aman

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.6.2 งานวิจัยภายในประเทศ

ประทีป จารุวิริยะรุ่ง (2535) ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับความต้องการที่พักอาศัยของคนรุ่นใหม่ในทศวรรษหน้า ผลการศึกษาพบว่าคนรุ่นใหม่ต้องการที่พักอาศัย ที่อยู่ใกล้แหล่งงานภายในกรุงเทพมหานคร มีระบบขนส่งมวลชน หรือบริการต่างๆ ที่ช่วยให้การเดินทางไปแหล่งงานได้สะดวกสบาย และมีการให้บริการตลอดเวลา มีแหล่งสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ มีสระว่ายน้ำ มีร้านค้าหรือร้านสะดวกซื้ออย่างครบครัน มีสถานที่เล่นกีฬา และเพื่อออกกำลังกายโดยเฉพาะ ซึ่งภาพรวมที่กล่าวมาเป็นความต้องการที่พักอาศัยในแบบที่มีคุณภาพสูง เพื่อชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีของคนรุ่นใหม่

ชนินทร เนินสุวรรณ (2539) ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับเรื่องความต้องการที่พักอาศัยของคนที่ทำงานในย่านพหลโยธิน จากการศึกษาพบว่าผู้คนที่ทำงานในย่านพหลโยธินส่วนใหญ่มีความต้องการในการเดินทางที่คล่องตัว หลีกเลี่ยงการจราจรที่ติดขัด เนื่องจากย่านพหลโยธินเป็นย่านที่มีการจราจรที่ติดขัดสูงในเขตกรุงเทพมหานคร และเมื่อมีการก่อสร้างแนวเส้นทางรถไฟฟ้าขึ้น ผู้คนที่ทำงานในย่านพหลโยธินเริ่มมีการจับจองพื้นที่ภายในบริเวณแนวเส้นทางรถไฟฟ้า โดยไม่คำนึงว่าจะอยู่ส่วนไหนของย่านพหลโยธิน นึกถึงเพียงแค่อาศัยอยู่ใกล้แหล่งแนวรถไฟฟ้าตัดผ่านก็เพียงพอ ซึ่งเมื่อมีการก่อสร้างรถไฟฟ้าแล้วเสร็จจะเพิ่มช่องทางการเดินทาง ประหยัดการใช้เวลา และเลี่ยงการจราจรติดขัดอย่างเห็นได้ชัด

ต่อศักดิ์ มีสุข (2547) ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับเรื่องอพาร์ทเมนต์ในเขตห้วยขวางมีการเติบโตที่มากขึ้นในกรุงเทพมหานคร เนื่องจากมีระบบรถไฟฟ้าเข้ามาให้บริการ จากการศึกษาพบว่าอพาร์ทเมนต์ในเขตห้วยขวาง มีการกระจายตัวเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากหลังจากมีระบบรถไฟฟ้าเข้ามา โดยมีเจ้าของโครงการเข้ามาลงทุนเป็นจำนวนมาก ซึ่งผลตอบแทนที่ได้มีกำไรเป็นเม็ดเงินจำนวนมาก และการกระจายตัวของอพาร์ทเมนต์จะกระจายตามแนวถนนที่เชื่อมไปถึงสถานีรถไฟฟ้าเป็นหลัก รวมไปถึงซอยต่าง ๆ โดยส่วนใหญ่จะเพิ่มใกล้เคียงกับอพาร์ทเมนต์เดิม และมีการขยายทางรถยนต์ให้กว้างขึ้น เพื่อรองรับคนที่พักอาศัยในการเดินทาง แต่ส่งผลให้เกิดปัญหาทางเดินเท้าแคบลงทำให้ผู้เดินเท้าเดินทางไม่สะดวก

ศักดิ์สิทธิ์ เฉลิมพงศ์ (2551) ได้ทำการศึกษาเรื่องผลกระทบของความสามารถในการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนต่อราคาอสังหาริมทรัพย์ อาคารชุดที่พักอาศัยบริเวณโดยรอบสถานี จากการศึกษาพบว่าราคาอสังหาริมทรัพย์อาคารชุดที่พักอาศัยบริเวณโดยรอบสถานีจะลดลง 400 บาทต่อ 1 ห้อง และเมื่อยิ่งไกลจากสถานีรถไฟฟ้า 1 เมตร ราคาอสังหาริมทรัพย์อาคารชุดที่พักอาศัยบริเวณโดยรอบสถานีจะลดลงถึง 400,000 บาทต่อ 1 ห้อง และเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นที่มีการศึกษารูปแบบเดียวกัน พบว่าประเทศไทยมีการเปลี่ยนแปลงของราคาอสังหาริมทรัพย์อาคารชุดอยู่ในกลุ่มที่วาระบบขนส่งมวลชนของประเทศไทยยังไม่มีมีการกระจายตัวเท่าที่ควร ดังนั้นอาคารชุดในกรุงเทพมหานครที่อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าจึงมีราคาสูงเมื่อเทียบกับอาคารชุดที่อยู่ไกลออกไปจากสถานีรถไฟฟ้า โดยสาเหตุอาจมาจากด้านความสะดวกสบายในการเดินทางระหว่างที่พักกับที่ทำงาน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สุนิศา เครื่องกำเนิด (2554) ได้ทำการศึกษาผลกระทบเนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่มีผลต่อมูลค่าที่ดินในกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษาการรถไฟฟ้าบีทีเอส จากการศึกษาพบว่า การก่อสร้างระบบขนส่งขนาดใหญ่ ส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของมูลค่าที่ดิน โดยทำให้เป็นพื้นที่ที่มีมูลค่าสูง ตลอดจนเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมต่อการลงทุนเป็นอย่างมาก อีกทั้งยังได้เปรียบในการเข้าถึงพื้นที่ต่างๆ ด้วยการบริการที่ขนส่งสาธารณะที่สะดวกสบายและรวดเร็ว แต่อย่างไรก็ตามพื้นที่เหล่านั้นมีการพัฒนาในพื้นที่อย่างไรทิศทาง เนื่องจากขาดการจัดการพื้นที่อย่างจริงจัง

Realist Solution (2016) การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA : Environmental Impact Assessment) หมายถึง การใช้หลักวิชาการในการทำนายหรือคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งทางบวกและทางลบของการดำเนินโครงการที่จะมีผลต่อสิ่งแวดล้อมในทุกด้าน ไม่ว่าจะเป็นทั้งทางทรัพยากรธรรมชาติ ทางเศรษฐกิจ และสังคม เพื่อหาทางป้องกันผลกระทบในทางลบที่อาจเกิดขึ้นให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด ในขณะที่เดียวกันก็มีการใช้ทรัพยากรธรรมชาติซึ่งส่วนใหญ่ไม่สามารถฟื้นคืนกลับมาได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีประสิทธิภาพสูงสุด และคุ้มค่าที่สุด นอกจากนี้รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมยังใช้เป็นแนวทางในการตัดสินใจของนักบริหารว่าสมควรดำเนินการหรือไม่ การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมจะเป็นประโยชน์อย่างมาก เพื่อการวางแผนป้องกันปัญหาสิ่งแวดล้อมตั้งแต่ขั้นตอนศึกษาความเหมาะสมของโครงการ ซึ่งจะช่วยลดค่าใช้จ่ายในการแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้นภายหลังดำเนินโครงการไปแล้ว และเป็นวิสัยทัศน์ของนักบริหารโครงการในยุคโลกาภิวัตน์ที่มุ่งเน้นการป้องกันมากกว่าการแก้ไข

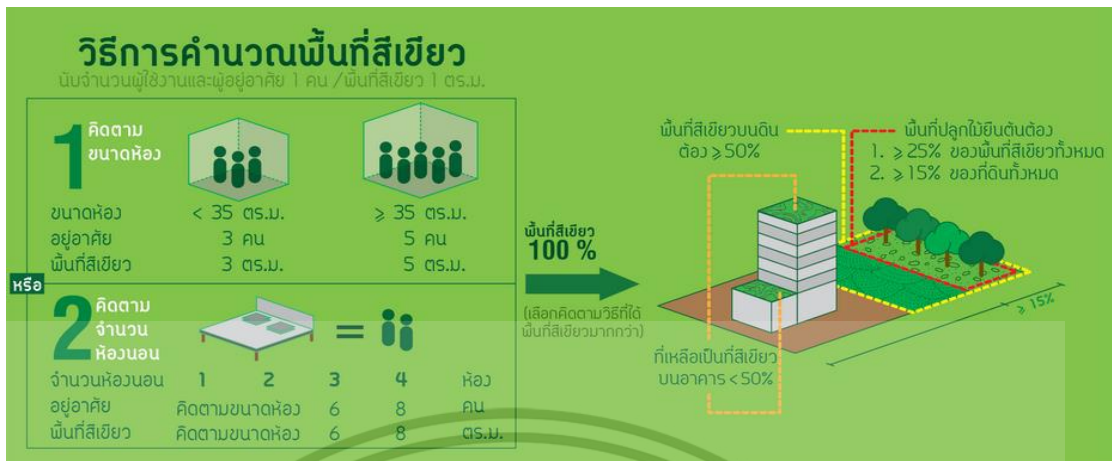
โดยที่การจัดทำนั้นโครงการคอนโดมิเนียมตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร ที่มีจำนวนห้องพักตั้งแต่ 80 ห้อง ขึ้นไป หรือมีพื้นที่ใช้สอย ตั้งแต่ 4,000 ตร.ม.ขึ้นไป กล่าวคืออาคารคอนโดมิเนียมที่เป็น High Rise ทุกอาคารต้องจัดทำทั้งหมด ซึ่งการจัดทำก็อิงตามพื้นที่ว่าอยู่ในพื้นที่ใด ถ้าอยู่ในกรุงเทพฯ ก็ต้องอ้างอิงตามกฎหมายผังเมืองของพื้นที่กรุงเทพฯ รวมถึงพระราชบัญญัติควบคุมอาคารทั้งหมด ซึ่งสามารถคำนวณพื้นที่สีเขียวได้ดังนี้

1. แบ่งเป็น 50% ของพื้นที่สีเขียวทั้งหมดต้องอยู่บนดิน
2. แบ่งเป็น 25% ของทั้งหมดต้องเป็นพื้นที่สีเขียวแบบยั่งยืนปลูกเป็นไม้ยืนต้นบนดิน
3. แบ่งเป็น 15% ของพื้นที่ดินทั้งหมด (ยึดตามอันที่คิดแล้วได้พื้นที่สีเขียวเยอะกว่า)

โดยถ้าปลูกบนพื้นที่ที่มีที่จอดรถใต้ดินอยู่ข้างกลางจะไม่นับรวม เพราะถือว่าไม่มีที่ให้รากของต้นไม้ได้เจริญเติบโต และถ้าเป็นไม้ยืนต้นในกระถางก็ไม่นับด้วยเหตุผลเดียวกัน นอกจากนั้นถ้าพื้นที่ปลูกต้นไม้กว้างน้อยกว่า 1 ม. จะไม่นับเป็นพื้นที่สีเขียวเลย

4. น้อยกว่า 50% ของพื้นที่สีเขียวสามารถอยู่บนอาคารได้ เช่น บริเวณพื้นที่ส่วนกลางบนตาดฟ้า หรือชั้น facilities

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

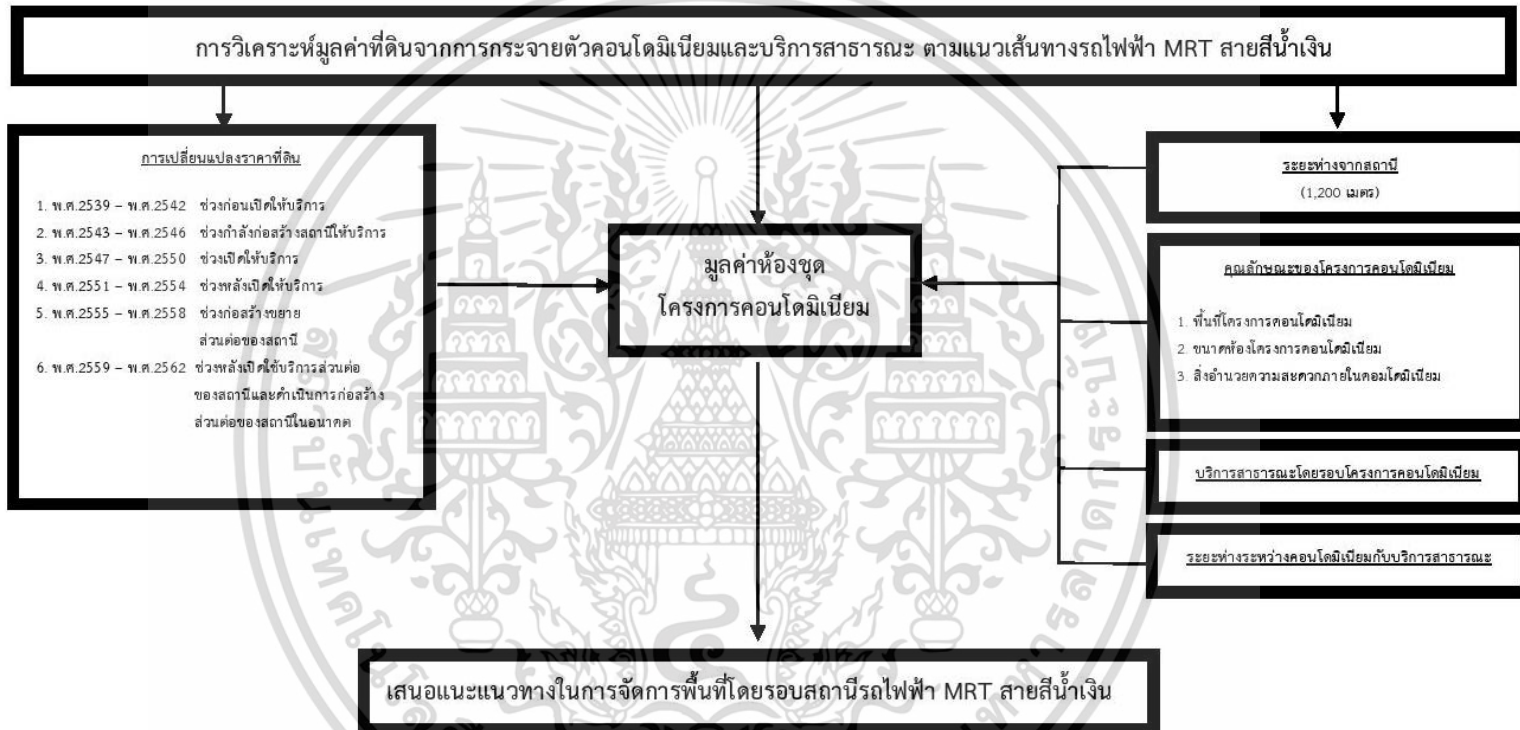


รูปที่ 2.10 แสดงวิธีการคำนวณพื้นที่สีเขียวของโครงการคอนโดมิเนียม

2.7 กรอบแนวคิดการวิจัย

จากข้อมูลการศึกษาค้นคว้า เอกสาร ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์มูลค่าที่ดินจากการกระจายตัวคอนโดมิเนียมและบริการสาธารณะ ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ผู้วิจัยได้นำแนวคิดทั้งหมดมาเชื่อมโยงและประยุกต์เพื่อให้ได้มาซึ่งตัวแปรในการศึกษาดังแสดงในรูปที่ 2.11

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 2.11 กรอบแนวความคิดในการวิจัย

บทที่ 3

ระเบียบวิธีวิจัย

ในส่วนของบทนี้จะเป็นการนำเสนอระเบียบวิธีวิจัยที่นำไปสู่ผลของการศึกษาการวิเคราะห์มูลค่าที่ดินจากการกระจายตัวคอนโดมิเนียมและบริการสาธารณะตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน โดยการได้มาซึ่งข้อมูลที่สามารถนำมาวิเคราะห์เพื่อตอบปัญหา และตอบวัตถุประสงค์ของงานวิจัยได้อย่างถูกต้อง โดยการออกแบบการวิจัยประกอบไปด้วยดังต่อไปนี้

- 3.1 รูปแบบการวิจัย
- 3.2 เลือกพื้นที่ศึกษา
- 3.3 ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา
- 3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา
- 3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล
- 3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล
- 3.7 ตารางความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร

3.1 รูปแบบการวิจัย

สำหรับรูปแบบงานวิจัยครั้งนี้ เป็นการหาตัวแปรเพื่อประยุกต์ไปสู่การสร้างแบบจำลองทางสถิติที่สามารถนำไปสู่คำตอบของงานวิจัย โดยสามารถแบ่งรูปแบบของงานวิจัย ออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

3.1.1 ศึกษาเปรียบเทียบความแตกต่างมูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน โดยใช้ข้อมูลของกรมธนารักษ์ในการวิเคราะห์ข้อมูล

3.1.2 ศึกษาเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่าง

- ข้อมูลมูลค่าที่ดินโดยใช้ข้อมูลของกรมธนารักษ์
- ข้อมูลระยะทางจากสถานีโดยใช้ข้อมูลจากการคำนวณโปรแกรมระบบสารสนเทศ

ทางภูมิศาสตร์ (GIS)

- ข้อมูลคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียมโดยใช้ข้อมูลจากเว็บไซต์รวมโครงการบ้าน คอนโดมิเนียม ตามแนวรถไฟฟ้าทุกสายในกรุงเทพมหานคร จากการคำนวณโปรแกรมระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (GIS)

- ข้อมูลมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม ในบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ในระยะทาง 1,200 เมตร โดยใช้ข้อมูลจากสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร

ซึ่งเมื่อได้ผลจากการหาความสัมพันธ์แล้วนำผลที่ได้ไปใช้สร้างแบบจำลองด้วยเทคนิคการวิเคราะห์ทางสถิติ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

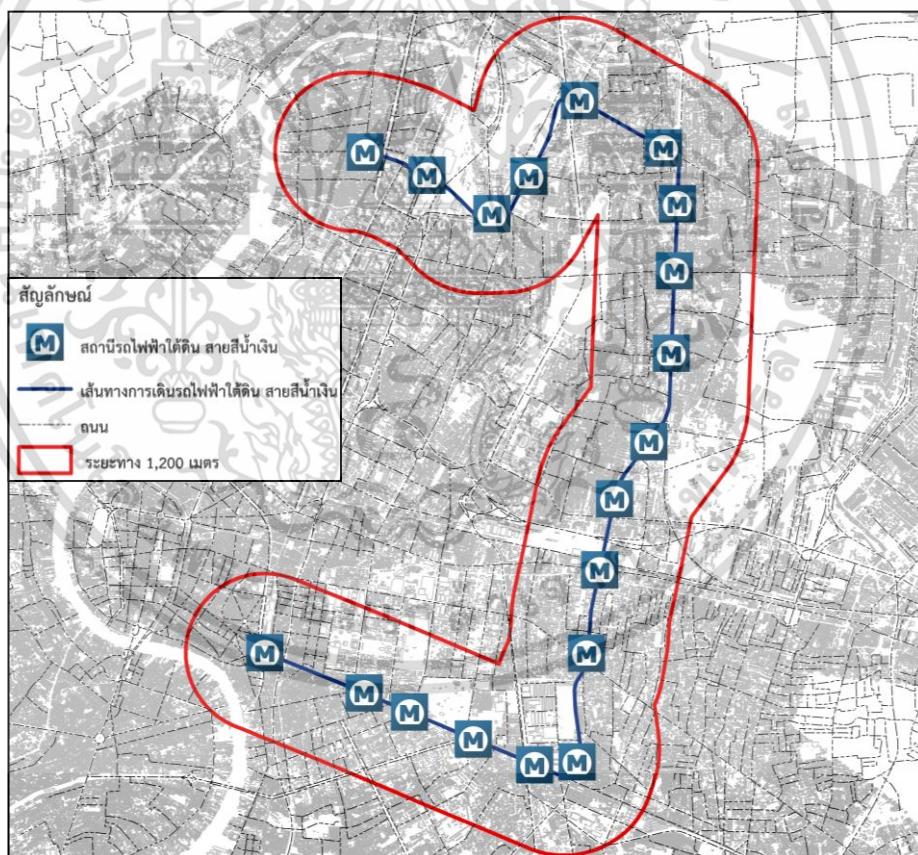
3.1.3 เสนอแนะรูปแบบและแนวทางในการจัดการด้านการพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน โดยใช้ข้อมูลการศึกษาที่ได้จากเอกสารงานวิจัยทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ

3.2 เลือกพื้นที่ศึกษา

ในส่วนนี้จะกล่าวถึงกระบวนการในการได้มาซึ่งข้อมูลจากหัวข้อต่างๆ ดังนี้

3.2.1 การเลือกพื้นที่ศึกษา

ขอบเขตพื้นที่ศึกษาครั้งนี้ครอบคลุมจากแนวรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน เป็นระยะทาง 1,200 เมตร ซึ่งครอบคลุม 19 สถานี โดยครอบคลุมพื้นที่เขตจตุจักร เขตปทุมวัน เขตวัฒนา เขตบางรัก เขตคลองเตย เขตราชเทวี เขตสาทร เขตดินแดง เขตห้วยขวาง เขตดุสิต เขตพระนคร และเขตบางซื่อ ดังแสดงในรูปที่ 3.1



รูปที่ 3.1 ขอบเขตพื้นที่ศึกษา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.2.2 การเลือกกลุ่มตัวอย่าง

สำหรับการเก็บข้อมูลในการศึกษาคั้งนี้ จะใช้สถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน จำนวน 19 สถานี โดยสามารถแบ่งตัวแทนที่ใช้ในการศึกษาได้เป็น 2 ส่วน คือ

- มูลค่าที่ดิน ใช้มูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน 6 ช่วงเวลา โดยตั้งแต่ก่อนเปิดให้บริการ จนถึงช่วงเวลาปี 2560 ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร
- มูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม ใช้ข้อมูลโครงการคอนโดมิเนียม ที่กระจายตัวอยู่รอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ทั้งหมด 19 สถานี ในระยะทางจากสถานี ถึงโครงการคอนโดมิเนียม 1,200 เมตร

3.2.3 ประชากรที่ใช้ในการวิจัย

กลุ่มประชากรเป้าหมายที่ต้องการใช้เพื่อการศึกษา สามารถแบ่งได้เป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

3.2.3.1 มูลค่าที่ดิน ในเขตพื้นที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ใน 6 ช่วงเวลา คือ

- ช่วงก่อนเปิดให้บริการ (2539 – 2542)
- ช่วงกำลังก่อสร้างสถานีให้บริการ (2543 – 2546)
- ช่วงเปิดให้บริการ (2547 – 2550)
- ช่วงหลังเปิดให้บริการ (2551 – 2554)
- ช่วงก่อสร้างขยายส่วนต่อของสถานี (2555 – 2558)
- ช่วงหลังเปิดให้บริการส่วนต่อของสถานีและดำเนินการก่อสร้าง

ส่วนต่อของสถานีในอนาคต (2559 – 2562)

3.2.3.2 มูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม โดยกลุ่มประชากรเป้าหมายที่ใช้ในการศึกษาคั้งนี้ คือ โครงการคอนโดมิเนียมในบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน

3.2.4 วิธีการสุ่มตัวอย่าง

สำหรับวิธีการให้ได้มาซึ่งจำนวนกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดที่จะใช้ในการศึกษาคั้งนี้ จะทำการสุ่มตัวอย่างกลุ่มโครงการคอนโดมิเนียม และบริการสาธารณะโดยรอบโครงการคอนโดมิเนียม ซึ่งนับจากระยะทางบริการของสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน แต่ละสถานีเป็นจำนวนทั้งหมด 19 สถานี ถึงโครงการคอนโดมิเนียมและบริการสาธารณะ เป็นระยะทาง 1,200 เมตร โดยใช้ฐานข้อมูลจากโปรแกรมสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (GIS) ของปี 2560 ที่ยังมีโครงการคอนโดมิเนียมอยู่ในปัจจุบัน อีกทั้งยังสามารถหาข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ พื้นที่โครงการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

คอนโดมิเนียม ขนาดห้องโครงการคอนโดมิเนียม และสิ่งอำนวยความสะดวกในโครงการ คอนโดมิเนียม ได้ทางอินเทอร์เน็ต

3.3 ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา

ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาการวิเคราะห์มูลค่าที่ดินจากการกระจายตัวคอนโดมิเนียม และบริการสาธารณะตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ครั้งนี้ จะทำการแบ่ง ตัวแปรออกเป็นดังนี้

3.3.1 ตัวแปรอิสระ คือ มูลค่าที่ดินก่อนการก่อสร้างรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน

3.3.2 ตัวแปรตาม คือ มูลค่าที่ดินหลังการก่อสร้างรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน

ในการศึกษามูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม ก็ระยะทางจากสถานีถึงโครงการ คอนโดมิเนียม นั้น ยังจำเป็นต้องมีการศึกษาตัวแปรสำคัญอื่นๆ ที่น่าจะส่งผลต่อมูลค่าห้องชุด โครงการคอนโดมิเนียมเช่นกัน เนื่องจากมูลค่าห้องชุดในแต่ละโครงการคอนโดมิเนียมนั้นมีปัจจัยที่ สำคัญที่เกี่ยวข้องอีกหลายปัจจัยที่นอกเหนือจากระยะทางจากสถานีถึงโครงการคอนโดมิเนียม ซึ่งจะ กำหนดปัจจัยต่างๆ เหล่านั้นให้เป็นตัวแปรอิสระ เพื่อป้องกันการผิดพลาดของข้อมูลและให้ได้ผลการ วิเคราะห์ที่มีประสิทธิภาพ โดยมีมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมเป็นตัวแปรตาม โดยมีดังนี้

1. ตัวแปรมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม

- 1.1 มูลค่าที่ดินปี 2560
- 1.2 ระยะทางจากสถานีถึงโครงการคอนโดมิเนียม
- 1.3 คุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม
 - พื้นที่โครงการคอนโดมิเนียม
 - ขนาดห้องโครงการคอนโดมิเนียม
 - สิ่งอำนวยความสะดวกภายในโครงการคอนโดมิเนียม
- 1.4 บริการสาธารณะโดยรอบโครงการคอนโดมิเนียม
- 1.5 ระยะห่างระหว่างคอนโดมิเนียมกับบริการสาธารณะ

รายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 3.1

ตารางที่ 3.1 กลุ่มตัวแปรอิสระที่ใช้ในการวิเคราะห์มูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม

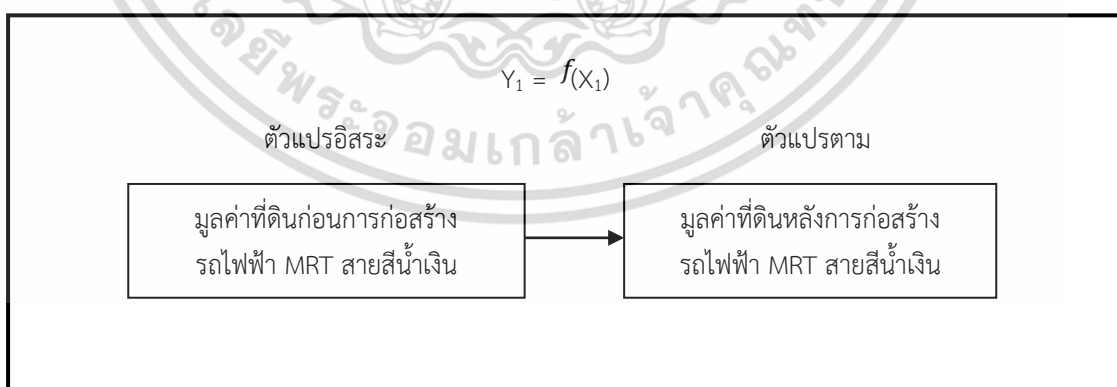
ตัวแปรอิสระ	นิยามปฏิบัติการ
1. มูลค่าที่ดินปี 2560	
2. ระยะทางจากสถานีถึงโครงการคอนโดมิเนียม	
3. คุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม	
3.1 พื้นที่โครงการคอนโดมิเนียม	
3.2 ขนาดห้องโครงการคอนโดมิเนียม	<ul style="list-style-type: none"> ● Studio ● 1 Bedroom ● 1 Bedroom Plus ● 1 Bedroom Duplex ● 2 Bedroom ● 2 Bedroom Duplex ● 3 Bedroom ● 3 Bedroom Duplex ● 4 Bedroom Duplex ● Duplex Upper ● Penthouse ● Capella Penthouse
3.3 สิ่งอำนวยความสะดวกภายในโครงการคอนโดมิเนียม	<ul style="list-style-type: none"> ● พื้นที่ส่วนกลาง ● พื้นที่สีเขียว ● ฟิตเนส ● สระว่ายน้ำ ● ระบบรักษาความปลอดภัย ● ที่จอดรถ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.1 (ต่อ)

ตัวแปรอิสระ	นิยามปฏิบัติการ
4. บริการสาธารณะโดยรอบโครงการคอนโดมิเนียม	<ul style="list-style-type: none"> ● ตลาด ● ห้างสรรพสินค้า ● โรงเรียนประถมศึกษา ● โรงเรียนมัธยมศึกษา ● วัด ● โรงพยาบาล ● สถานีตำรวจ ● สถานีดับเพลิง ● สวนสาธารณะ
5. ระยะห่างระหว่างคอนโดมิเนียมกับบริการสาธารณะ	

ในการศึกษาและกำหนดหาตัวแปรอิสระที่คาดว่าจะมีผลต่อมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมที่นอกเหนือจากระยะทางจากสถานีถึงโครงการคอนโดมิเนียม นั้น จะมีวิธีการศึกษาดำเนินการใช้หลักเกณฑ์เทคนิคทางสถิติเพื่อช่วยในการวิเคราะห์หาปัจจัยที่มีผลต่อมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมอย่างแท้จริง เพื่อนำมาทำการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มตัวแปรอิสระกับตัวแปรตามได้ ซึ่งสามารถป้องกันการผิดพลาดของข้อมูลได้โดยเลือกใช้รูปแบบเชิงเส้น ด้วยวิธีวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ ดั่งสมการการเชื่อมโยงตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม รายละเอียดในรูปแบบที่ 3.2, 3.3 และ 3.4 ตามลำดับ



รูปที่ 3.2 แสดงการเชื่อมโยงระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม (1)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

3.4.1 ข้อมูลทุติยภูมิ ได้แก่

- ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดิน
- ข้อมูลพื้นฐานของโครงการรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน
- ข้อมูลคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม
- ข้อมูลบริการสาธารณะโดยรอบโครงการคอนโดมิเนียม

3.4.2 ระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (GIS)

- คำนวณระยะห่างระหว่างคอนโดมิเนียมกับบริการสาธารณะ
- กำหนดตำแหน่งโครงการคอนโดมิเนียมในระยะทาง 1,200 เมตร

ตามสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน

3.4.3 โปรแกรมวิเคราะห์ทางสถิติ

3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล

3.5.1 ข้อมูลมูลค่าที่ดิน จากเอกสารการประเมินราคาที่ดิน สำนักประเมินราคาทรัพย์สิน กรมธนารักษ์ กระทรวงมหาดไทย

3.5.2 ข้อมูลพื้นฐานของโครงการรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน จากเว็บไซต์ บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

3.5.3 ข้อมูลโครงการคอนโดมิเนียมในระยะทาง 1,200 เมตร ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน จากการกำหนดตำแหน่งโดยโปรแกรมสารสนเทศภูมิศาสตร์ สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร

3.5.4 ข้อมูลคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม และข้อมูลมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม จากเว็บไซต์ข้อมูลรวมโครงการคอนโดมิเนียมตามแนวรถไฟฟ้าทุกสายในกรุงเทพมหานคร

3.5.5 ข้อมูลบริการสาธารณะโดยรอบโครงการคอนโดมิเนียม จากหนังสือเกณฑ์และมาตรฐานผังเมืองรวมกับการกำหนดตำแหน่งโดยโปรแกรมสารสนเทศภูมิศาสตร์ และข้อมูลระยะห่างระหว่างคอนโดมิเนียมกับบริการสาธารณะ จากการคำนวณระยะห่างโดยโปรแกรมสารสนเทศภูมิศาสตร์

3.5.6 รวบรวมข้อมูลด้านเอกสารงานวิจัยต่างๆ ทั้งในประเทศไทยและในต่างประเทศที่เกี่ยวข้อง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.6. การวิเคราะห์ข้อมูล

3.6.1 การศึกษาเปรียบเทียบมูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ในแต่ละช่วงเวลา เนื่องจากผลกระทบด้านการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ โดยข้อมูลมีระดับการวัดแบบกลุ่ม (Nominal) อธิบายด้วยค่าสถิติแบบร้อยละ (Percentage) และข้อมูลที่มีระดับการวัดแบบอัตราส่วน (Ratio) อธิบายด้วยสถิติแบบค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

3.6.2 การศึกษาหาความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน ระยะทางจากสถานี และคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม กับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม จะใช้เทคนิคการวิเคราะห์ทางสถิติแบบ Correlation

3.6.3 การศึกษาสร้างแบบจำลองความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน ระยะทางจากสถานี และคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม กับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม ด้วยวิธีการใช้เทคนิคการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) โดยเลือกตัวแปรอิสระโดยวิธี Stepwise เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม

จากขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูลต่างๆ สามารถเขียนสมการซึ่งใช้ในการวิเคราะห์ทางสถิติ เพื่อหาความสัมพันธ์และสร้างแบบจำลองความสัมพันธ์ของกลุ่มตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม ได้ดังนี้

$$Y_1 = f(X_1) \quad (1)$$

$$Y_2 = f(X_2) \quad (2)$$

$$Y_3 = f(X_3, X_4, X_5, X_6) \quad (3)$$

3.7 ตารางความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร

ในส่วนนี้จะกล่าวถึงตัวแปร นิยามปฏิบัติการ ระดับการวัดและวิธีการได้มาซึ่งข้อมูล โดยมีรายละเอียดดังตารางข้างล่างนี้

ตารางที่ 3.2 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรตาม (มูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม)

ชื่อตัวแปรอิสระ	นิยามปฏิบัติการ	ระดับของการวัด	วิธีการได้มาซึ่งข้อมูล
ตัวแปรมูลค่าที่ดิน			
1. ราคาประเมินที่ดิน	วัดจำนวนหน่วยเป็นบาท/ตารางวา	อัตราส่วน (Ratio)	ข้อมูลทุติยภูมิ
1.1 ช่วงปี 2539 - 2542			
1.2 ช่วงปี 2543 - 2546			
1.3 ช่วงปี 2547 - 2550			
1.4 ช่วงปี 2551 - 2554			
1.5 ช่วงปี 2555 - 2558			
1.6 ช่วงปี 2559 - 2562			
ตัวแปรมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม			
1. มูลค่าที่ดินปี 2560	วัดจำนวนหน่วยเป็นบาท/ตารางวา	อัตราส่วน (Ratio)	ข้อมูลทุติยภูมิ
2. ระยะทางจากสถานีถึงโครงการคอนโดมิเนียม 1,200 เมตร	วัดด้วยระยะทางหน่วยเป็นเมตร	อัตราส่วน (Ratio)	แผนที่
3. ข้อมูลคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม	วัดด้วยระยะทางหน่วยเป็นเมตร	อัตราส่วน (Ratio)	ข้อมูลทุติยภูมิ
3.1 พื้นที่โครงการคอนโดมิเนียม			
3.2 ขนาดห้องโครงการคอนโดมิเนียม	วัดจำนวนหน่วยเป็นตารางเมตร	อัตราส่วน (Ratio)	ข้อมูลทุติยภูมิ
- Studio			
- 1 Bedroom			
- 1 Bedroom Plus			
- 1 Bedroom Duplex			
- 2 Bedroom			
- 2 Bedroom Duplex			
- 3 Bedroom			
- 3 Bedroom Duplex			
- 4 Bedroom Duplex			
- Duplex Upper			
- Penthouse			
- Capella Penthouse			

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.2 (ต่อ)

ชื่อตัวแปรอิสระ	นิยามปฏิบัติการ	ระดับของการวัด	วิธีการได้มาซึ่งข้อมูล
3.3 สิ่งอำนวยความสะดวกภายใน โครงการคอนโดมิเนียม - พื้นที่ส่วนกลาง - พื้นที่สีเขียว - ฟิตเนส - สระว่ายน้ำ - ระบบรักษาความปลอดภัย - ที่จอดรถ	วัดโดยแบ่งกลุ่ม 1 = มี 0 = ไม่มี	นามบัญญัติ (Nominal)	ข้อมูล ทุตัญญุมิ
4. บริการสาธารณะโดยรอบ โครงการคอนโดมิเนียม - ตลาด - ห้างสรรพสินค้า - โรงเรียนประถม - โรงเรียนมัธยม - วัด - โรงพยาบาล - สถานีตำรวจ - สถานีดับเพลิง - สวนสาธารณะ	วัดโดยแบ่งกลุ่ม 1 = 1 แห่ง 2 = 2 แห่ง 3 = 3 แห่ง 4 = 4 แห่ง 5 = 5 แห่ง	นามบัญญัติ (Nominal)	ข้อมูล ทุตัญญุมิ
5. ระยะห่างระหว่างคอนโดมิเนียม กับบริการสาธารณะ	วัดด้วยระยะทาง หน่วยเป็นเมตร	อัตราส่วน (Ratio)	แผนที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 4

สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

จากการศึกษาเรื่อง การวิเคราะห์มูลค่าที่ดินจากการกระจายตัวคอนโดมิเนียมและบริการสาธารณะ ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน นั้น ตามขอบเขตเนื้อหาจะสามารถแยกข้อมูลทั่วไปของพื้นที่ศึกษา ดังนี้

4.1 ข้อมูลทั่วไปสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน จำนวน 19 สถานี

4.2 ข้อมูลมูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน จำนวน 19 สถานี ในช่วงเวลาก่อนเปิดให้บริการ จนถึงเวลา ณ ปัจจุบัน

4.3 ข้อมูลรายชื่อโครงการคอนโดมิเนียม และข้อมูลบริการสาธารณะในระยะทาง 1,200 เมตร จากบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน จำนวน 19 สถานี

4.1 ข้อมูลทั่วไปสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน จำนวน 19 สถานี

4.1.1 สถานีหัวลำโพงเป็นสถานีต้นทางของรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ตั้งอยู่ที่ถนนพระรามที่ 4 กรุงเทพมหานคร บริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ซึ่งเป็นสถานีรถไฟหลักของประเทศไทย และเป็นสถานที่ทำพิธีวางศิลาฤกษ์โครงการ นอกจากนี้ยังมีส่วนจัดแสดงนิทรรศการถาวรเกี่ยวกับความเป็นมาอยู่ภายในสถานี โดยมีทางเข้าออก 4 ช่องทาง ได้แก่ 1)ทางเข้าออกฝั่งถนนมหาพฤฒาราม วัดไตรมิตร 2)ทางเข้าออกฝั่งสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) 3)ทางเข้าออกฝั่งถนนรองเมือง และ4)ทางเข้าออกฝั่งแยกมหานคร



รูปที่ 4.1 แสดงลักษณะกายภาพโดยรอบสถานีหัวลำโพง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.1.2 สถานีสามย่านเป็นสถานีที่อยู่ถัดมาจากสถานีหัวลำโพง ตั้งอยู่ที่ถนนพระรามที่ 4 กรุงเทพมหานคร บริเวณสี่แยกสามย่าน ใกล้จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ซึ่งอยู่ใจกลางเมืองและเป็นย่านธุรกิจ โดยมีทางเข้าออก 2 ช่องทาง ได้แก่ 1)ทางเข้าออกวัดหัวลำโพง ฝั่งถนนสี่พระยา และ2)ทางเข้าออกถนนพญาไท ฝั่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และตลาดสามย่าน



รูปที่ 4.2 แสดงลักษณะกายภาพโดยรอบสถานีสามย่าน

4.1.3 สถานีสีลมเป็นสถานีที่อยู่ถัดมาจากสถานีสามย่าน ตั้งอยู่ที่ถนนพระรามที่ 4 กรุงเทพมหานคร บริเวณสี่แยกศาลาแดง ซึ่งอยู่ใจกลางเมืองและเป็นทำเลในย่านธุรกิจถนนสีลม โดยมีทางเข้าออก 2 ช่องทาง ได้แก่ 1)ทางเข้าออกบริเวณสวนลุมพินี โรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์ และ 2)ทางเข้าออก บริเวณถนนสีลม สถานีรถไฟฟ้ามหานคร ศาลาแดง



รูปที่ 4.3 แสดงลักษณะกายภาพโดยรอบสถานีสีลม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.1.4 สถานีลุมพินีเป็นสถานีที่อยู่ถัดมาจากสถานีสีลม ตั้งอยู่ที่ถนนพระรามที่ 4 กรุงเทพมหานคร บริเวณสี่แยกวิฑู เกี่ยวกับสวนลุมพินี (โดยอนาคตจะมีโครงการรถไฟฟ้าสายสีเทา เชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีฟ้า ที่สถานีลุมพินี) โดยมีทางเข้าออก 3 ช่องทาง ได้แก่ 1)ทางเข้าออก บริเวณถนนพระราม 4 2)ทางเข้าออกบริเวณสาทรใต้ และ 3)ทางเข้าออก บริเวณถนนวิฑู แยกสวนลุมไนท์บาซาร์



รูปที่ 4.4 แสดงลักษณะกายภาพโดยรอบสถานีลุมพินี

4.1.5 สถานีคลองเตยเป็นสถานีที่อยู่ถัดมาจากสถานีลุมพินี ตั้งอยู่ที่ถนนพระรามที่ 4 กรุงเทพมหานคร บริเวณทางขึ้น-ลงทางพิเศษเฉลิมมหานคร ใกล้ซอยโรงงานยาสูบ โดยมีทางเข้าออก 2 ช่องทาง ได้แก่ 1)ทางเข้าออกบริเวณการไฟฟ้านครหลวง เขตคลองเตย และ 2)ทางเข้าออกบริเวณ โรงงานยาสูบซอยโรงงานยาสูบ



รูปที่ 4.5 แสดงลักษณะกายภาพโดยรอบสถานีคลองเตย

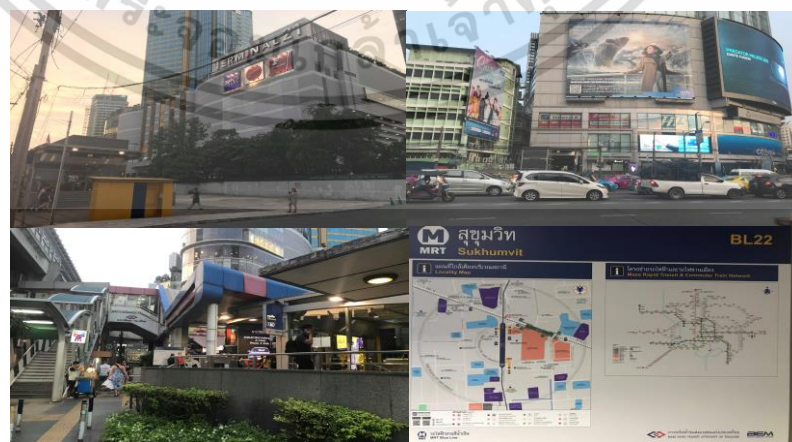
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.1.6 สถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์เป็นสถานีที่อยู่ถัดมาจากสถานีคลองเตย ตั้งอยู่ที่ถนนรัชดาภิเษก และถนนพระรามที่ 4 กรุงเทพมหานคร บริเวณด้านหน้าศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ ซึ่งอยู่ย่านธุรกิจและใกล้กับสวนเบญจกิติกับตลาดคลองเตย โดยมีทางเข้าออก 4 ช่องทาง ได้แก่ 1)ทางเข้าออกบริเวณซอยไผ่สิงโต แยกพระรามที่ 4 2)ทางเข้าออกบริเวณตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย 3)ทางเข้าออกบริเวณศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ และ 4)ทางเข้าออกซอยไผ่สิงโต



รูปที่ 4.6 แสดงลักษณะกายภาพโดยรอบสถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์

4.1.7 สถานีสุขุมวิทเป็นสถานีที่อยู่ถัดมาจากสถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ ตั้งอยู่ที่ถนนอโศกมนตรี กรุงเทพมหานคร โดยอยู่บริเวณสี่แยกอโศกมนตรี ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อกับสถานีอโศกของรถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบ พระชนมพรรษา (รถไฟฟ้าบีทีเอส) สายสุขุมวิท โดยมีทางเข้าออก 3 ช่องทาง ได้แก่ 1)บริเวณถนนอโศกมนตรีและสยามสมาคม 2)บริเวณถนนอโศก และ 3)บริเวณถนนสุขุมวิท



รูปที่ 4.7 แสดงลักษณะกายภาพโดยรอบสถานีสุขุมวิท

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.1.8 สถานีเพชรบุรีเป็นสถานีที่อยู่ถัดมาจากสถานีสุขุมวิท ตั้งอยู่ที่ถนนอโศก-ดินแดง กรุงเทพมหานคร โดยอยู่บริเวณสี่แยกอโศก-เพชรบุรี ซึ่งเป็นสถานีเชื่อมต่อรถไฟฟ้าเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือสถานีมักกะสัน (อโศก) โดยมีทางเข้าออก 3 ช่องทาง ได้แก่ 1)บริเวณถนนอโศก-ดินแดง แยกทางเชื่อมสะพานเดินลอยฟ้าของรถไฟฟ้าใต้ดิน ถึงรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงค์ (สถานีมักกะสัน) 2)บริเวณท่าเรืออโศก คลองแสนแสบ และ 3)บริเวณถนนอโศก-ดินแดง แยกถนนกำแพงเพชร 7



รูปที่ 4.8 แสดงลักษณะกายภาพโดยรอบสถานีเพชรบุรี

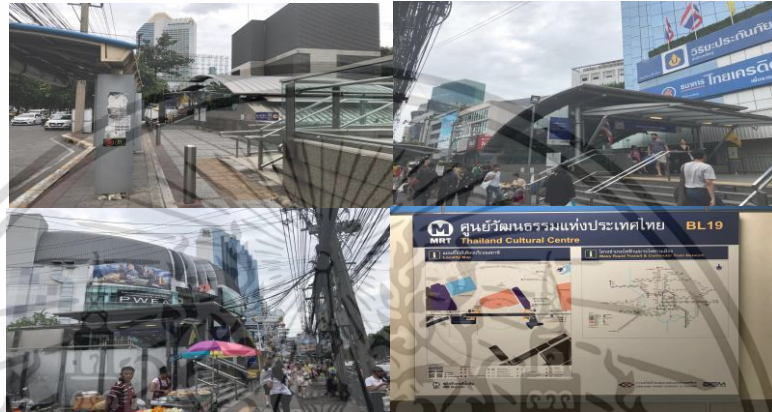
4.1.9 สถานีพระราม 9 เป็นสถานีที่อยู่ถัดมาจากสถานีเพชรบุรี ตั้งอยู่ที่ถนนรัชดาภิเษก-ห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร โดยอยู่บริเวณแยกพระราม 9 ซึ่งอยู่ในย่านธุรกิจ ย่านอาคารสำนักงาน ย่านศูนย์การค้าด้านอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ และย่านสถานบันเทิงแถวรัชดาภิเษก โดยมีทางเข้าออก 3 ช่องทาง ได้แก่ 1)บริเวณซอยรัชดาภิเษก 3 แยกอาคารฟอร์จูนทาวน์ 2)บริเวณซอยพระราม 9 สแควร์ แยกเซ็นทรัลพลาซ่าพระราม 9 และ 3)บริเวณแยกพระราม 9



รูปที่ 4.9 แสดงลักษณะกายภาพโดยรอบสถานีพระราม 9

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.1.10 สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทยเป็นสถานีที่อยู่ถัดมาจากสถานีพระราม 9 ตั้งอยู่บริเวณศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นบริเวณย่านธุรกิจ ย่านศูนย์การค้า ย่านที่พักอาศัย และอยู่ใกล้สถานที่สำคัญด้านศิลปวัฒนธรรม นอกจากนี้ยังทำหน้าที่เป็นชุมทางรถไฟ เข้าสู่ศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้ามหานคร ห้วยขวาง โดยมีทางเข้าออก 4 ช่องทาง ได้แก่ 1)บริเวณศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย 2)บริเวณซอยรัชดาภิเษก 8 3)บริเวณสถานเอกอัครราชทูตจีน แถวซอยรัชดาภิเษก 5 และ 4)บริเวณแยกเทียมร่วมมิตร



รูปที่ 4.10 แสดงลักษณะกายภาพโดยรอบสถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย

4.1.11 สถานีห้วยขวางเป็นสถานีที่อยู่ถัดมาจากสถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย ตั้งอยู่ที่ถนนรัชดาภิเษก กรุงเทพมหานคร บริเวณย่านอาคารที่พักอาศัย ย่านโรงแรม และย่านสถานเริงรมย์ บนถนนรัชดาภิเษก โดยมีทางเข้าออก 4 ช่องทาง ได้แก่ 1)บริเวณถนนประชาราษฎร์บำเพ็ญ 2)บริเวณซอยรัชดาภิเษก 12 3)บริเวณถนนประชาสงเคราะห์ และ 4)บริเวณโรงเรียนคุณที่รุทธารามวิทยาคม



รูปที่ 4.11 แสดงลักษณะกายภาพโดยรอบสถานีห้วยขวาง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.1.12 สถานีสุทธิสารเป็นสถานีที่อยู่ถัดมาจากสถานีห้วยขวาง ตั้งอยู่ที่ถนนรัชดาภิเษก กรุงเทพมหานคร บริเวณย่านอาคารที่พักอาศัย ย่านโรงแรม ย่านสถานเริงรมย์บนถนนรัชดาภิเษก และย่านสถานบันเทิงบนถนนสุทธิสาร โดยมีทางเข้าออก 4 ช่องทาง ได้แก่ 1)บริเวณสถานีตำรวจนครบาลสุทธิสาร 2)บริเวณซอยรัชดาภิเษก 20 3)บริเวณซอยรัชดาภิเษก 18 และ 4)บริเวณซอยรัชดาภิเษก 17



รูปที่ 4.12 แสดงลักษณะกายภาพโดยรอบสถานีสุทธิสาร

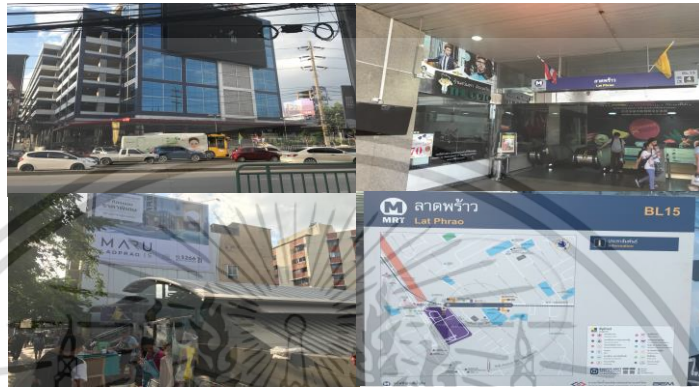
4.1.13 สถานีรัชดาภิเษกเป็นสถานีที่อยู่ถัดมาจากสถานีสุทธิสาร ตั้งอยู่ที่ถนนรัชดาภิเษก-ห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร บริเวณย่านอาคารสำนักงานและย่านที่พักอาศัยบริเวณซอยโชคชัยร่วมมิตร โดยมีทางเข้าออก 4 ช่องทาง ได้แก่ 1)บริเวณโรงเรียนปัญจทรัพย์ 2)บริเวณซอยโชคชัย 29 3)บริเวณซอยรัชดาภิเษก 26 และ 4)บริเวณซอยรัชดาภิเษก 24



รูปที่ 4.13 แสดงลักษณะกายภาพโดยรอบสถานีรัชดาภิเษก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.1.14 สถานีลาดพร้าวเป็นสถานีที่อยู่ถัดมาจากสถานีรัชดาภิเษก ตั้งอยู่ที่บริเวณสี่แยก รัชดา-ลาดพร้าว (จุดตัดระหว่างถนนรัชดาภิเษกและถนนลาดพร้าว) กรุงเทพมหานคร เป็นสถานีเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าในเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน และรถไฟฟ้าสายสีเหลือง โดยมีทางเข้าออก 4 ช่องทาง ได้แก่ 1) บริเวณซอยลาดพร้าว 26 แยกรัชดา-ลาดพร้าว 2)บริเวณซอย ลาดพร้าว 24 3)บริเวณซอยลาดพร้าว 17 และ 4)บริเวณอาคารจอดรถ(Park And Ride Building)



รูปที่ 4.14 แสดงลักษณะกายภาพโดยรอบสถานีลาดพร้าว

4.1.15 สถานีพหลโยธินเป็นสถานีที่อยู่ถัดมาจากสถานีลาดพร้าว ตั้งอยู่ที่ถนนลาดพร้าว กรุงเทพมหานคร บริเวณห้าแยกลาดพร้าว โดยมีทางเข้าออก 4 ช่องทาง ได้แก่ 1)บริเวณซอยลาดพร้าว 4 2)บริเวณมหาวิทยาลัยเซนต์จอห์น 3)บริเวณโรงเรียนหอวัง และ 4)บริเวณแยกลาดพร้าว



รูปที่ 4.15 แสดงลักษณะกายภาพโดยรอบสถานีพหลโยธิน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.1.16 สถานีสวนจตุจักรเป็นสถานีที่อยู่ถัดมาจากสถานีพหลโยธิน ตั้งอยู่ที่ถนนพหลโยธิน กรุงเทพมหานคร บริเวณหน้าสวนจตุจักร ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางรถไฟฟ้าบีทีเอส สายสุขุมวิท ซึ่งเป็นสถานีปลายทางของรถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา (สถานีหมอชิต) มีลานจอดรถขนาดใหญ่ให้บริการผู้โดยสาร และอยู่ไม่ไกลจากสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร) โดยมีทางเข้าออก 4 ช่องทาง ได้แก่ 1)บริเวณตลาดนัดจตุจักร 2)บริเวณสวนจตุจักร 3)บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสหมอชิต และ 4)บริเวณสถาบันการบันพหลเรือนครมการขนส่งทางบก



รูปที่ 4.16 แสดงลักษณะกายภาพโดยรอบสถานีสวนจตุจักร

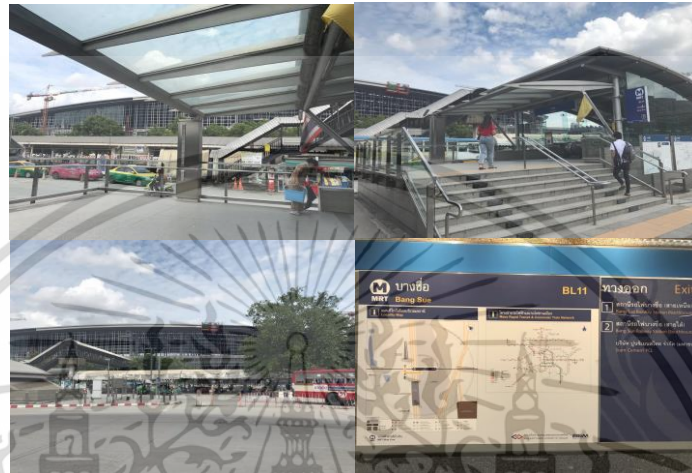
4.1.17 สถานีกำแพงเพชรเป็นสถานีที่อยู่ถัดมาจากสถานีสวนจตุจักร ตั้งอยู่ที่ถนนกำแพงเพชร กรุงเทพมหานคร โดยใช้ชื่อตามถนนกำแพงเพชร ซึ่งตั้งตามพระนามของพระเจ้าบรมวงศ์เธอ พระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากรกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน และอยู่ในแหล่งค้าขายที่สำคัญ คือ ตลาดนัดจตุจักร ตลาดกลางองค์การตลาดเพื่อเกษตรกร และตลาดสัตว์เลี้ยวองค์การส่งเสริมกิจการโคนมแห่งประเทศไทย โดยมีทางเข้าออก 3 ช่องทาง ได้แก่ 1)บริเวณตลาดนัดจตุจักร 2)บริเวณตลาดนัดจตุจักร แถวถนนกำแพงเพชร 2 และ 3)บริเวณตลาด อตก.แถวถนนกำแพงเพชร



รูปที่ 4.17 แสดงลักษณะกายภาพโดยรอบสถานีกำแพงเพชร

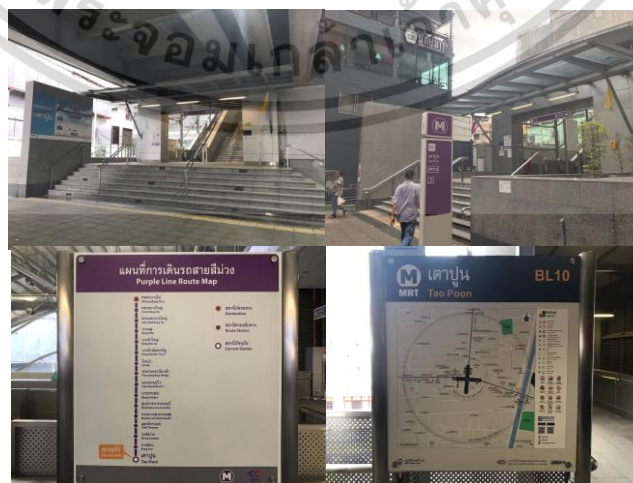
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.1.18 สถานีบางซื่อเป็นสถานีที่อยู่ถัดมาจากสถานีกำแพงเพชร ตั้งอยู่ที่บริเวณสถานีรถไฟชุมทางบางซื่อ กรุงเทพมหานคร โดยมีทางเข้าออก 2 ช่องทางได้แก่ 1)บริเวณถนนเทิดดำดีห์ สถานีรถไฟชุมทางบางซื่อ 1 (สายเหนือ) และ 2)บริเวณถนนรถไฟ สถานีรถไฟชุมทางบางซื่อ 2 (สายใต้)



รูปที่ 4.18 แสดงลักษณะกายภาพโดยรอบสถานีบางซื่อ

4.1.19 สถานีเตาปูน (รถไฟฟ้ามหานคร)เป็นสถานีปลายทางของรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน โดยเป็นสถานีรถไฟฟ้ายาลอยฟ้าในเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน และรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ส่วนต่อขยายบางซื่อ-ท่าพระ ช่วงบางซื่อ-เตาปูน ซึ่งเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2559 (สายสีม่วง) และวันที่ 11 สิงหาคม 2560 (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายบางซื่อ-เตาปูน) โดยสถานีจะยกระดับเหนือถนนประชาราษฎร์สาย 2 ตัดกับถนนกรุงเทพ-นนทบุรี



รูปที่ 4.19 แสดงลักษณะกายภาพโดยรอบสถานีเตาปูน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้เพื่อการวิจัยเท่านั้น เมื่ออยู่ภายใต้เงื่อนไขข้อนี้ ไม่สามารถนำข้อมูลไปใช้
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.2 ข้อมูลมูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน จำนวน 19 สถานี ในช่วงเวลาก่อนเปิดให้บริการ จนถึงเวลา ณ ปัจจุบัน

ข้อมูลมูลค่าที่ดิน นำข้อมูลมาจากกรมธนารักษ์ ซึ่งทำการแบ่งช่วงข้อมูลออกเป็น 6 ช่วง ได้แก่ ช่วงก่อนเปิดให้บริการ ช่วงกำลังก่อสร้างสถานีให้บริการ ช่วงเปิดให้บริการ ช่วงหลังเปิดให้บริการ ช่วงก่อสร้างขยายส่วนต่อของสถานี และช่วงหลังเปิดให้บริการส่วนต่อของสถานีและดำเนินการก่อสร้างส่วนต่อของสถานีในอนาคต โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 4.1 มูลค่าที่ดินตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน จำนวน 19 สถานี ตั้งแต่ก่อนเปิดให้บริการสถานี จนถึงเวลา ปี 2562

สถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน	จุดที่ตั้งสถานี	ราคาประเมินปี 2539-2542 (บาท/ตารางวา)	ราคาประเมินปี 2543-2546 (บาท/ตารางวา)	ราคาประเมินปี 2547-2550 (บาท/ตารางวา)	ราคาประเมินปี 2551-2554 (บาท/ตารางวา)	ราคาประเมินปี 2555-2558 (บาท/ตารางวา)	ราคาประเมินปี 2559-2562 (บาท/ตารางวา)
สถานีหัวลำโพง	ถนนพระรามที่ 4	525,000	340,000	380,000	400,000	500,000	500,000
สถานีสามย่าน	ถนนพระรามที่ 4	525,000	340,000	380,000	400,000	500,000	500,000
สถานีสีลม	ถนนพระรามที่ 4	525,000	340,000	380,000	400,000	500,000	500,000
สถานีลุมพินี	ถนนพระรามที่ 4	525,000	340,000	380,000	400,000	500,000	500,000
สถานีคลองเตย	ถนนพระรามที่ 4	525,000	340,000	380,000	400,000	500,000	500,000
สถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์	ถนนรัชดาภิเษก	400,000	260,000	85,000	270,000	350,000	400,000
สถานีสุขุมวิท	ถนนสุขุมวิท	200,000	300,000	300,000	350,000	520,000	650,000
สถานีเพชรบุรี	ถนนอโศก-ดินแดง	200,000	200,000	150,000	220,000	250,000	250,000
สถานีพระราม 9	ถนนรัชดาภิเษก	400,000	260,000	85,000	270,000	350,000	400,000
สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย	ถนนรัชดาภิเษก	400,000	260,000	85,000	270,000	350,000	400,000
สถานีห้วยขวาง	ถนนรัชดาภิเษก	400,000	260,000	85,000	270,000	350,000	450,000
สถานีสุทธิสาร	ถนนรัชดาภิเษก	400,000	260,000	85,000	270,000	350,000	450,000
สถานีรัชดาภิเษก	ถนนรัชดาภิเษก	400,000	260,000	85,000	270,000	350,000	450,000
สถานีลาดพร้าว	ถนนลาดพร้าว	160,000	130,000	120,000	180,000	190,000	180,000
สถานีพหลโยธิน	ถนนลาดพร้าว	160,000	130,000	120,000	180,000	190,000	180,000
สถานีสวนจตุจักร	ถนนพหลโยธิน	250,000	160,000	160,000	200,000	200,000	400,000
สถานีกำแพงเพชร	ถนนกำแพงเพชร	100,000	50,000	72,000	45,000	45,000	100,000
สถานีบางซื่อ	ถนนเทอดดำริ	96,000	94,000	94,000	100,000	100,000	150,000
สถานีเตาปูน	ถนนประชากรราษฎร์สาย 2	144,000	130,000	130,000	130,000	145,000	265,000

ที่มา : กรมธนารักษ์ กรุงเทพมหานคร

4.3 ข้อมูลรายชื่อโครงการคอนโดมิเนียม และข้อมูลบริการสาธารณะในระยะทาง 1,200 เมตร จากบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน จำนวน 19 สถานี

จากการรวบรวมข้อมูลรายชื่อโครงการคอนโดมิเนียม โดยใช้ฐานข้อมูลจากเว็บไซต์รวมโครงการคอนโดมิเนียมตามแนวรถไฟฟ้าทุกสายในกรุงเทพมหานคร (2560) กับข้อมูลบริการสาธารณะในระยะทาง 1,200 เมตร โดยใช้ฐานข้อมูลจากระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) ปี 2560 ของสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร ซึ่งสามารถแสดงข้อมูล ดังนี้

ตารางที่ 4.2 ข้อมูลรายชื่อโครงการคอนโดมิเนียมกับข้อมูลบริการสาธารณะในระยะทาง 1,200 เมตร จากบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน จำนวน 19 สถานี

สถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน	รายชื่อโครงการคอนโดมิเนียม	บริการสาธารณะ (แห่ง)
1. หัวลำโพง	<ol style="list-style-type: none"> 1. เดอะรूम เจริญกรุง 30 2. ศุภาลัย เอลิท สุรวงศ์ 3. แอม ไซนาทาวน์ เรสซิเดนซ์ 4. บ้านยันตรี เรสซิเดนซ์ ริเวอร์ไซด์ 5. อัลติจูด ดีไซน์ 6. อัลติจูด สามย่าน - สีลม 	ตลาด - แห่ง ห้างสรรพสินค้า - แห่ง โรงเรียนประถม 2 แห่ง โรงเรียนมัธยม 3 แห่ง วัด 8 แห่ง โรงพยาบาล 1 แห่ง สถานีตำรวจ 3 แห่ง สถานีดับเพลิง 2 แห่ง สวนสาธารณะ - แห่ง
2. สามย่าน	<ol style="list-style-type: none"> 1. 185 ราชดำริ 2. เดอะ คอลเลคชั่น 3. คลาส สารสิน-ราชดำริ 4. สันทร ลุมพินี 5. นิมิตร หลังสวน 6. เดอะ รีเซิร์ฟ สาทร 7. ศาลาแดง วัน 8. แอชตัน สีลม 9. ศุภาลัย เอลิท สุรวงศ์ 10. อัลติจูด ดีไซน์ 11. อัลติจูด สามย่าน - สีลม 12. ไชมิส สุรวงศ์ 13. เดอะสุรวงศ์ บาย ชิวทัย ฮัพ ชูน 14. แอชตัน จุฬา - สีลม 15. ทริปปี้ล วาย เรสซิเดนซ์ 	ตลาด - แห่ง ห้างสรรพสินค้า - แห่ง โรงเรียนประถม - แห่ง โรงเรียนมัธยม 2 แห่ง วัด 3 แห่ง โรงพยาบาล 3 แห่ง สถานีตำรวจ 2 แห่ง สถานีดับเพลิง 1 แห่ง สวนสาธารณะ 1 แห่ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

สถานี รถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน	รายชื่อโครงการคอนโดมิเนียม	บริการสาธารณะ (แห่ง)
3. สีลม	1. เดอะ สุรวงศ์ บาย ซีวาทัย ฮัท ซูน 2. ไชมิส สุรวงศ์ 3. เดอะ รีเซิร์ฟ สาทร 4. คลาส สารสิน-ราชดำริ 5. สินธร ลุมพินี 6. 185 ราชดำริ 7. นิมิต หลังสวน 8. เดอะ คอลเลคชั่น 9. เอ็ม สีลม 10. แอชตัน สีลม 11. อัลติจูด สามย่าน – สีลม 12. อัลติจูด ดีโพน 13. แอชตัน จุฬา – สีลม 14. ทริปปี้ล วาย เรสซิเดนซ์	ตลาด - แห่ง ห้างสรรพสินค้า - แห่ง โรงเรียนประถม - แห่ง โรงเรียนมัธยม 1 แห่ง วัด 1 แห่ง โรงพยาบาล 3 แห่ง สถานีตำรวจ - แห่ง สถานีดับเพลิง - แห่ง สวนสาธารณะ 1 แห่ง
4. ลุมพินี	1. ไอทีโอ โมบี พระราม 4 2. ศาลาแดง วัน 3. เดอะ รีเซิร์ฟ สาทร 4. 185 ราชดำริ 5. เดอะ คอลเลคชั่น 6. คลาส สารสิน-ราชดำริ 7. สินธร ลุมพินี 8. นิมิต หลังสวน	ตลาด - แห่ง ห้างสรรพสินค้า - แห่ง โรงเรียนประถม - แห่ง โรงเรียนมัธยม 1 แห่ง วัด - แห่ง โรงพยาบาล 3 แห่ง สถานีตำรวจ - แห่ง สถานีดับเพลิง 1 แห่ง สวนสาธารณะ 1 แห่ง
5. คลองเตย	1. ทราพิโซ สุขุมวิท 16 2. ไอทีโอ โมบี พระราม 4 3. โวก์ เรสซิเดนซ์เชียล คอนโดมิเนียม สุขุมวิท16 4. เดอะ ทิค สาทร – ลุมพินี 5. ไชมิส เอ็กซ์คลูซีฟ ควีนส์ 6. เดอะ ลุมพินี 24 7. พาร์ค 24	ตลาด 1 แห่ง ห้างสรรพสินค้า - แห่ง โรงเรียนประถม 1 แห่ง โรงเรียนมัธยม 2 แห่ง วัด - แห่ง โรงพยาบาล 1 แห่ง สถานีตำรวจ - แห่ง สถานีดับเพลิง 2 แห่ง สวนสาธารณะ 1 แห่ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

สถานี รถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน	รายชื่อโครงการคอนโดมิเนียม	บริการสาธารณะ (แห่ง)
6. ศูนย์การประชุม แห่งชาติสิริกิติ์	<ol style="list-style-type: none"> 1. ไชมิส เอ็กซ์คลูซีฟ ควีนส์ 2. ดี เอสเทลล์ พร้อมพงษ์ 3. เดอะ ทิค สาทร – ลุมพินี 4. เดอะ ลุมพินี 24 5. ทราพิโซ สุขุมวิท 16 6. พาร์ค 24 7. วัค เรสซิเดนซ์เชียล คอนโดมิเนียม สุขุมวิท16 8. ไอดีโอ โมบี พระราม 4 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ตลาด 1 แห่ง 2. ห้างสรรพสินค้า 3 แห่ง 3. โรงเรียนประถม 2 แห่ง 4. โรงเรียนมัธยม 2 แห่ง 5. วัด - แห่ง 6. โรงพยาบาล 2 แห่ง 7. สถานีตำรวจ - แห่ง 8. สถานีดับเพลิง 1 แห่ง 9. สวนสาธารณะ 1 แห่ง
7. สุขุมวิท	<ol style="list-style-type: none"> 1. 15 สุขุมวิท เรสซิเดนซ์ 2. เซอร์เคิล สุขุมวิท 11 3. ณา อโศก 4. ดี เอส อโศก 5. ดี เอสเทลล์ พร้อมพงษ์ 6. เดอะ ลอฟท์ อโศก 7. แดชเชล สุขุมวิท 7 8. โนเบิลบีโนนทีน สุขุมวิท 9. ฟินน์ สุขุมวิท 31 10. วัค เรสซิเดนซ์เชียล คอนโดมิเนียม สุขุมวิท16 11. ไอดีโอ โมบี อโศก 12. ไฮด์ สุขุมวิท 11 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ตลาด 2 แห่ง 2. ห้างสรรพสินค้า 3 แห่ง 3. โรงเรียนประถม 1 แห่ง 4. โรงเรียนมัธยม 3 แห่ง 5. วัด - แห่ง 6. โรงพยาบาล - แห่ง 7. สถานีตำรวจ - แห่ง 8. สถานีดับเพลิง - แห่ง 9. สวนสาธารณะ 1 แห่ง
8. เพชรบุรี	<ol style="list-style-type: none"> 1. 15 สุขุมวิท เรสซิเดนซ์ 2. ซิวาทัย เรสซิเดนซ์ อโศก 3. เซอร์เคิล สุขุมวิท 11 4. ไชมิส เอ็กซ์คลูซีฟ ควีนส์ 5. ณา อโศก 6. ดี เอส อโศก 7. เดอะ ลอฟท์ อโศก 8. โนเบิลบีโนนทีน สุขุมวิท 9. โน้ตบริดจ์สเปซพระราม 9 10. พีจี พระราม 9 คอนโดมิเนียม 11. ฟินน์ สุขุมวิท 31 12. ไลฟ์ อโศก -พระราม 9 13. ไลฟ์ อโศก ไฮป์ 14. วันโนนไฟว์ อโศก-พระราม 9 15. ศุภาลัย โอเรียนทล สุขุมวิท 39 16. เอ สแปซ ไอ ดี อโศก-รัชดา 17. แอชตัน อโศก-พระราม 9 18. ไอดีโอ โมบี อโศก 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ตลาด 4 แห่ง 2. ห้างสรรพสินค้า 4 แห่ง 3. โรงเรียนประถม 2 แห่ง 4. โรงเรียนมัธยม 2 แห่ง 5. วัด - แห่ง 6. โรงพยาบาล 1 แห่ง 7. สถานีตำรวจ 1 แห่ง 8. สถานีดับเพลิง - แห่ง 9. สวนสาธารณะ - แห่ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

สถานี รถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน	รายชื่อโครงการคอนโดมิเนียม	บริการสาธารณะ (แห่ง)
9. พระราม 9	<ol style="list-style-type: none"> 1. ซีวาทัย เรสซิเดนซ์ อโศก 2. ณา อโศก 3. ไนท์บริดจ์สเปซพระราม 9 4. เบิ้ล แกรนด์ พระราม 9 5. พีจี พระราม 9 คอนโดมิเนียม 6. มาเอสโตร 03 รัชดา-พระราม 9 7. โลฟ อโศก ไฮป์ 8. โลฟ อโศก-พระราม 9 9. วันไนน์ไฟว์ อโศก-พระราม 9 10. เอ สแปซ ไอ ดี อโศก-รัชดา 11. แอชตัน อโศก-พระราม 9 12. ไอดีโอ โมบี อโศก 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ตลาด 1 แห่ง 2. ห้างสรรพสินค้า 3 แห่ง 3. โรงเรียนประถม 1 แห่ง 4. โรงเรียนมัธยม 1 แห่ง 5. วัด - แห่ง 6. โรงพยาบาล 1 แห่ง 7. สถานีตำรวจ 1 แห่ง 8. สถานีดับเพลิง - แห่ง 9. สวนสาธารณะ - แห่ง
10. ศูนย์วัฒนธรรม แห่งประเทศไทย	<ol style="list-style-type: none"> 1. แอชตัน อโศก-พระราม 9 2. พีจี พระราม 9 คอนโดมิเนียม 3. วันไนน์ไฟว์ อโศก-พระราม 9 4. เบิ้ล แกรนด์ พระราม 9 5. เอมเมอรัลด์ เรสซิเดนซ์ รัชดา 6. แซปเตอร์วัน อีโค รัชดา-ห้วยขวาง 7. ดี เอ็กเซล ไฮด์อะเวย์ รัชดา-ห้วยขวาง 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ตลาด 2 แห่ง 2. ห้างสรรพสินค้า 4 แห่ง 3. โรงเรียนประถม - แห่ง 4. โรงเรียนมัธยม 1 แห่ง 5. วัด - แห่ง 6. โรงพยาบาล - แห่ง 7. สถานีตำรวจ - แห่ง 8. สถานีดับเพลิง - แห่ง 9. สวนสาธารณะ - แห่ง
11. ห้วยขวาง	<ol style="list-style-type: none"> 1. เอมเมอรัลด์ เรสซิเดนซ์ รัชดา 2. ไอดีโอ รัชดา-สุทธิสาร 3. เอ็กซ์ที ห้วยขวาง 4. เมโทร ลักซ์ รัชดา 5. ดี เอ็กเซล ไฮด์อะเวย์ รัชดา-ห้วยขวาง 6. ควินน์คอนโด รัชดา 17 7. แซปเตอร์วัน อีโค รัชดา-ห้วยขวาง 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ตลาด - แห่ง 2. ห้างสรรพสินค้า 2 แห่ง 3. โรงเรียนประถม - แห่ง 4. โรงเรียนมัธยม 2 แห่ง 5. วัด - แห่ง 6. โรงพยาบาล 1 แห่ง 7. สถานีตำรวจ - แห่ง 8. สถานีดับเพลิง - แห่ง 9. สวนสาธารณะ - แห่ง
12. สุทธิสาร	<ol style="list-style-type: none"> 1. ไอดีโอ รัชดา-สุทธิสาร 2. เอ็กซ์ที ห้วยขวาง 3. เมโทร ลักซ์ รัชดา 4. บราร์น คอนโด ห้วยขวาง 5. ควินน์คอนโด รัชดา 17 6. แอชเชอร์ พรีเม่ สุทธิสาร 7. แอชเชอร์ รัชดา-ห้วยขวาง 8. ตีมาร์ก คอนโด@สุทธิสาร 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ตลาด - แห่ง 2. ห้างสรรพสินค้า - แห่ง 3. โรงเรียนประถม 2 แห่ง 4. โรงเรียนมัธยม 2 แห่ง 5. วัด - แห่ง 6. โรงพยาบาล 2 แห่ง 7. สถานีตำรวจ 1 แห่ง 8. สถานีดับเพลิง - แห่ง 9. สวนสาธารณะ - แห่ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

สถานี รถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน	รายชื่อโครงการคอนโดมิเนียม	บริการสาธารณะ (แห่ง)
13. รัชดาภิเษก	<ol style="list-style-type: none"> 1. กรู๊ฟ คอนโด รัชดา-ลาดพร้าว 2. ลิฟวิ่งเนสท์ ลาดพร้าว 44 3. มาเอสโตร 19 รัชดา 19-วิภา 4. ดีมาร์ก คอนโด@สุทธิสาร 5. แอชเชอร์ พรีเม่ สุทธิสาร 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ตลาด - แห่ง 2. ห้างสรรพสินค้า 1 แห่ง 3. โรงเรียนประถม 1 แห่ง 4. โรงเรียนมัธยม - แห่ง 5. วัด - แห่ง 6. โรงพยาบาล 1 แห่ง 7. สถานีตำรวจ 1 แห่ง 8. สถานีดับเพลิง - แห่ง 9. สวนสาธารณะ - แห่ง
14. ลาดพร้าว	<ol style="list-style-type: none"> 1. มาร์ ลาดพร้าว 15 2. โมดิวิ ลาดพร้าว 18 3. เมทริส ลาดพร้าว 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ตลาด - แห่ง 2. ห้างสรรพสินค้า 2 แห่ง 3. โรงเรียนประถม - แห่ง 4. โรงเรียนมัธยม 1 แห่ง 5. วัด - แห่ง 6. โรงพยาบาล - แห่ง 7. สถานีตำรวจ - แห่ง 8. สถานีดับเพลิง - แห่ง 9. สวนสาธารณะ - แห่ง
15. พหลโยธิน	<ol style="list-style-type: none"> 1. ชาโตว์ อินทาวน์ วิภาวดี 10 2. ดี แอลเลแกนซ์ ลาดพร้าว 1 3. เดอะ เซนต์ เรสซิเดนเชส 4. เดอะไพรเวจี้ จตุจักร 5. เดอะไลน์จตุจักร-หมอชิต 6. แบงก์คอก เฟลิกซ์ วิภาวดี 30 7. มาร์ ลาดพร้าว 15 8. เมทริส ลาดพร้าว 9. โมดิวิ ลาดพร้าว 18 10. ไลฟ์ ลาดพร้าว แวลลีย์ 11. อีควิน็อกซ์ พหลฯ-วิภาฯ 12. เอ็ม ลาดพร้าว 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ตลาด - แห่ง 2. ห้างสรรพสินค้า 2 แห่ง 3. โรงเรียนประถม - แห่ง 4. โรงเรียนมัธยม 2 แห่ง 5. วัด - แห่ง 6. โรงพยาบาล - แห่ง 7. สถานีตำรวจ 1 แห่ง 8. สถานีดับเพลิง - แห่ง 9. สวนสาธารณะ - แห่ง
16. จตุจักร	<ol style="list-style-type: none"> 1. เดอะ เซนต์ เรสซิเดนเชส 2. เดอะไพรเวจี้ จตุจักร 3. เดอะไลน์จตุจักร-หมอชิต 4. อีควิน็อกซ์ พหลฯ-วิภาฯ 5. เอ็ม จตุจักร 6. ไอทีโอ พหลโยธิน-จตุจักร 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ตลาด 3 แห่ง 2. ห้างสรรพสินค้า - แห่ง 3. โรงเรียนประถม - แห่ง 4. โรงเรียนมัธยม 1 แห่ง 5. วัด - แห่ง 6. โรงพยาบาล - แห่ง 7. สถานีตำรวจ - แห่ง 8. สถานีดับเพลิง - แห่ง 9. สวนสาธารณะ - แห่ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

สถานี รถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน	รายชื่อโครงการคอนโดมิเนียม	บริการสาธารณะ (แห่ง)
17. กำแพงเพชร	<ol style="list-style-type: none"> เดอะไลน์จตุจักร-หมอชิต เอ็ม จตุจักร ไอดีโอ พหลโยธิน-จตุจักร 	<ol style="list-style-type: none"> ตลาด 3 แห่ง ห้างสรรพสินค้า 1 แห่ง โรงเรียนประถม - แห่ง โรงเรียนมัธยม - แห่ง วัด - แห่ง โรงพยาบาล - แห่ง สถานีตำรวจ - แห่ง สถานีดับเพลิง - แห่ง สวนสาธารณะ - แห่ง
18. บางซื่อ	<ol style="list-style-type: none"> นิช ไพรด์ เตาปูน-อินเตอร์เซนจ์ ริชพาร์ค 2 @ เตาปูนอินเตอร์เซนจ์ ไอดีโอ โมบี บางซื่อ-แกรนด์ อินเตอร์เซนจ์ 	<ol style="list-style-type: none"> ตลาด 6 แห่ง ห้างสรรพสินค้า 1 แห่ง โรงเรียนประถม 2 แห่ง โรงเรียนมัธยม - แห่ง วัด - แห่ง โรงพยาบาล - แห่ง สถานีตำรวจ - แห่ง สถานีดับเพลิง - แห่ง สวนสาธารณะ - แห่ง
19. เตาปูน	<ol style="list-style-type: none"> ชีวาทัย เรสซิเดนซ์ บางโพ แจบเตอร์ วัน โพลี บางโพ เดอะทรี อินเตอร์เซนจ์ เดอะไพรเวจี้ เตาปูน อินเตอร์เซนจ์ เดอะสเตจ เตาปูน-อินเตอร์เซนจ์ นิช ไพรด์ เตาปูน-อินเตอร์เซนจ์ เฟรช คอนโดมิเนียม ริชพาร์ค 2 @ เตาปูนอินเตอร์เซนจ์ ไอดีโอ โมบี บางซื่อ-แกรนด์ อินเตอร์เซนจ์ 	<ol style="list-style-type: none"> ตลาด 3 แห่ง ห้างสรรพสินค้า 1 แห่ง โรงเรียนประถม 4 แห่ง โรงเรียนมัธยม - แห่ง วัด 2 แห่ง โรงพยาบาล 1 แห่ง สถานีตำรวจ 2 แห่ง สถานีดับเพลิง 1 แห่ง สวนสาธารณะ - แห่ง

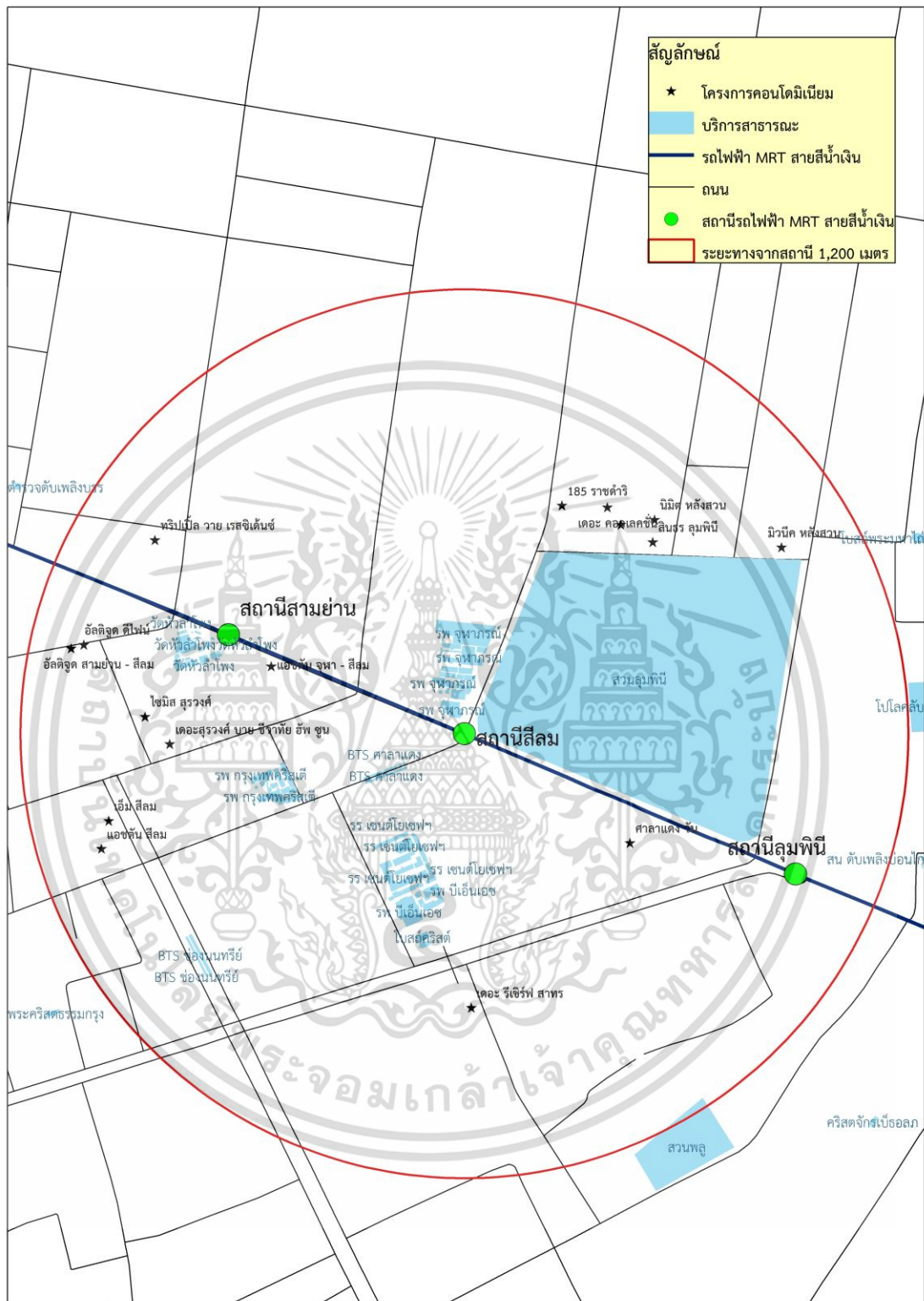
ที่มา : ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) ปี 2560 สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.21 โครงการ концессиยมกับข้อมูลบริการสาธารณะในรัศมีทาง 1,200 เมตร จากบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีสามย่าน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.22 โครงการคอนโดมิเนียมกับข้อมูลบริการสาธารณะในระยะทาง 1,200 เมตร จากบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีสีลม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.23 โครงการคอนโดมิเนียมกับข้อมูลบริการสาธารณะในระยะทาง 1,200 เมตร จากบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีลุมพินี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.24 โครงการคอนโดมิเนียมกับข้อมูลบริการสาธารณะในรัศมีทาง 1,200 เมตร
จากบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีคลองเตย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



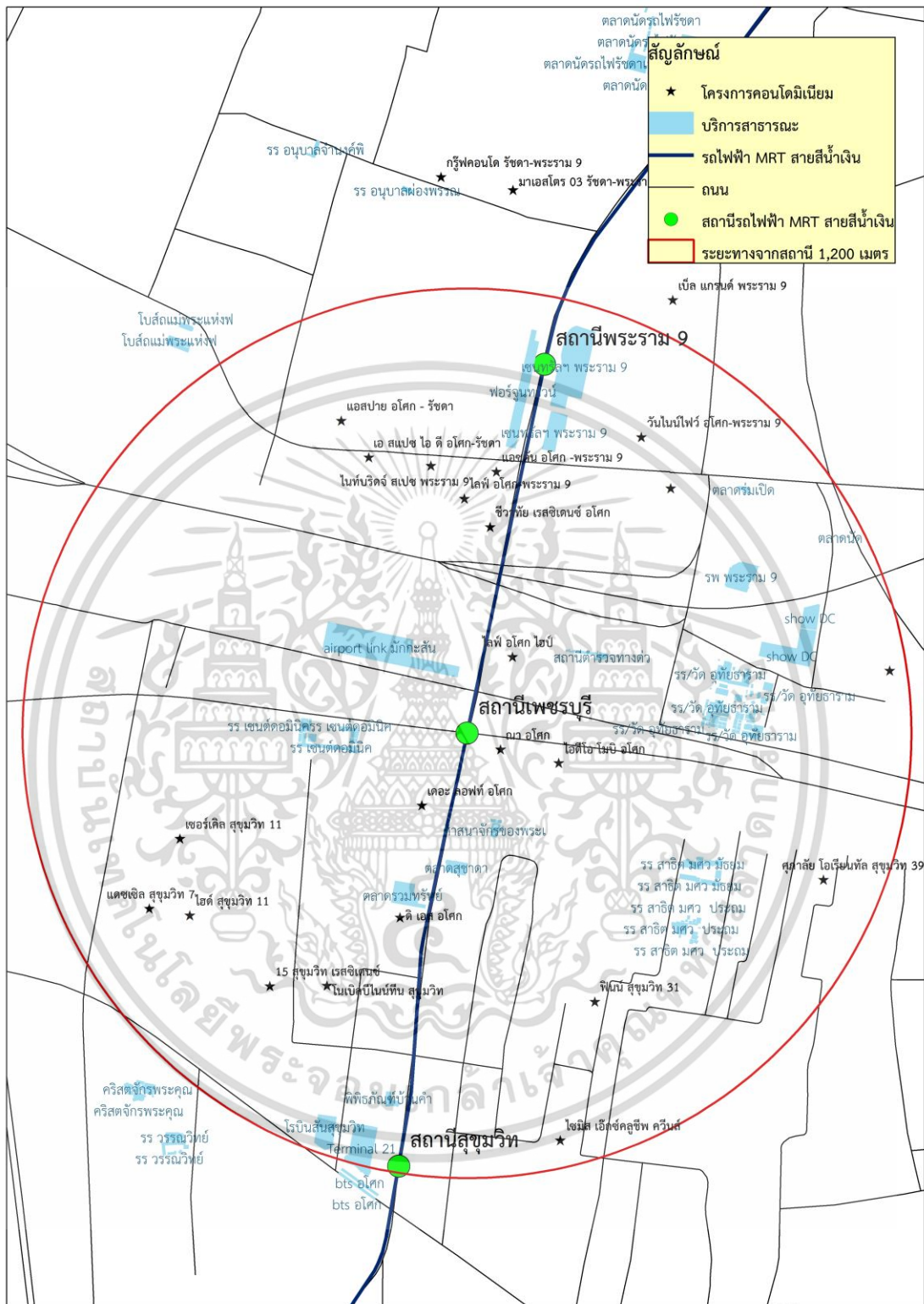
รูปที่ 4.25 โครงการคอนโดมิเนียมกับข้อมูลบริการสาธารณะในระยะทาง 1,200 เมตร จากบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



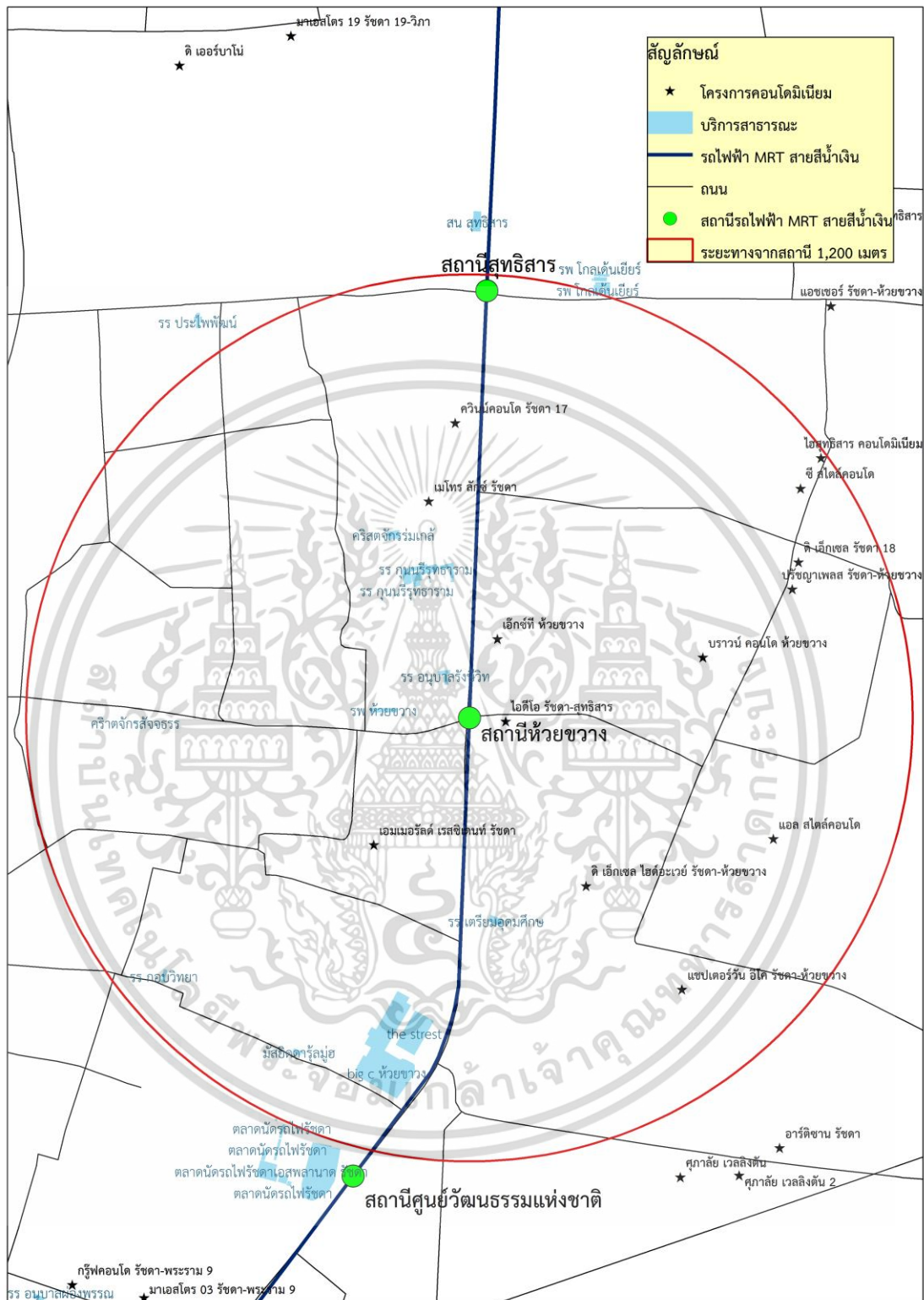
รูปที่ 4.26 โครงการคอนโดมิเนียมกับข้อมูลบริการสาธารณะในระยะทาง 1,200 เมตร จากบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีสุขุมวิท

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



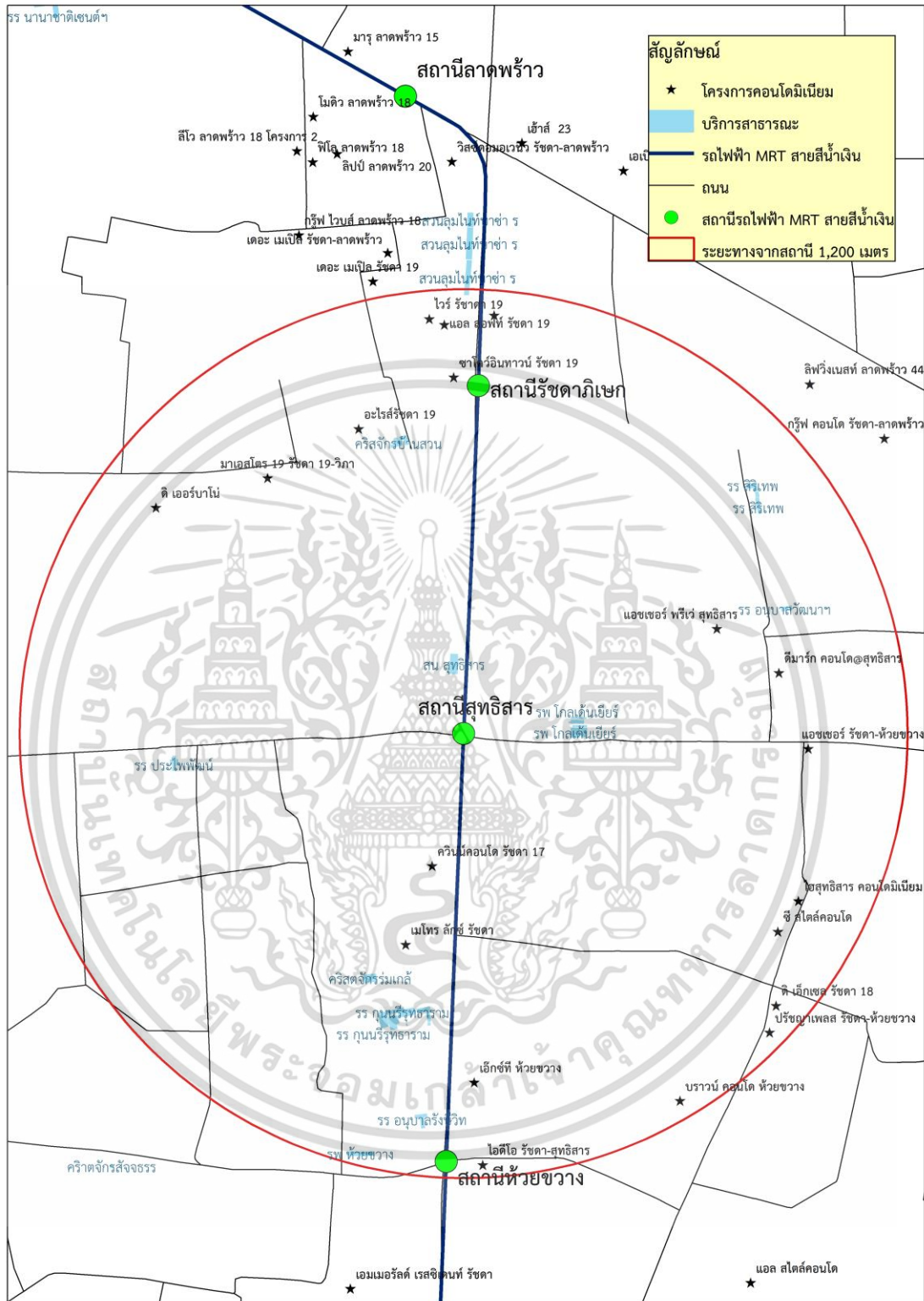
รูปที่ 4.27 โครงการคอนโดมิเนียมกับข้อมูลบริการสาธารณะในระยะทาง 1,200 เมตร จากบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีเพชรบุรี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



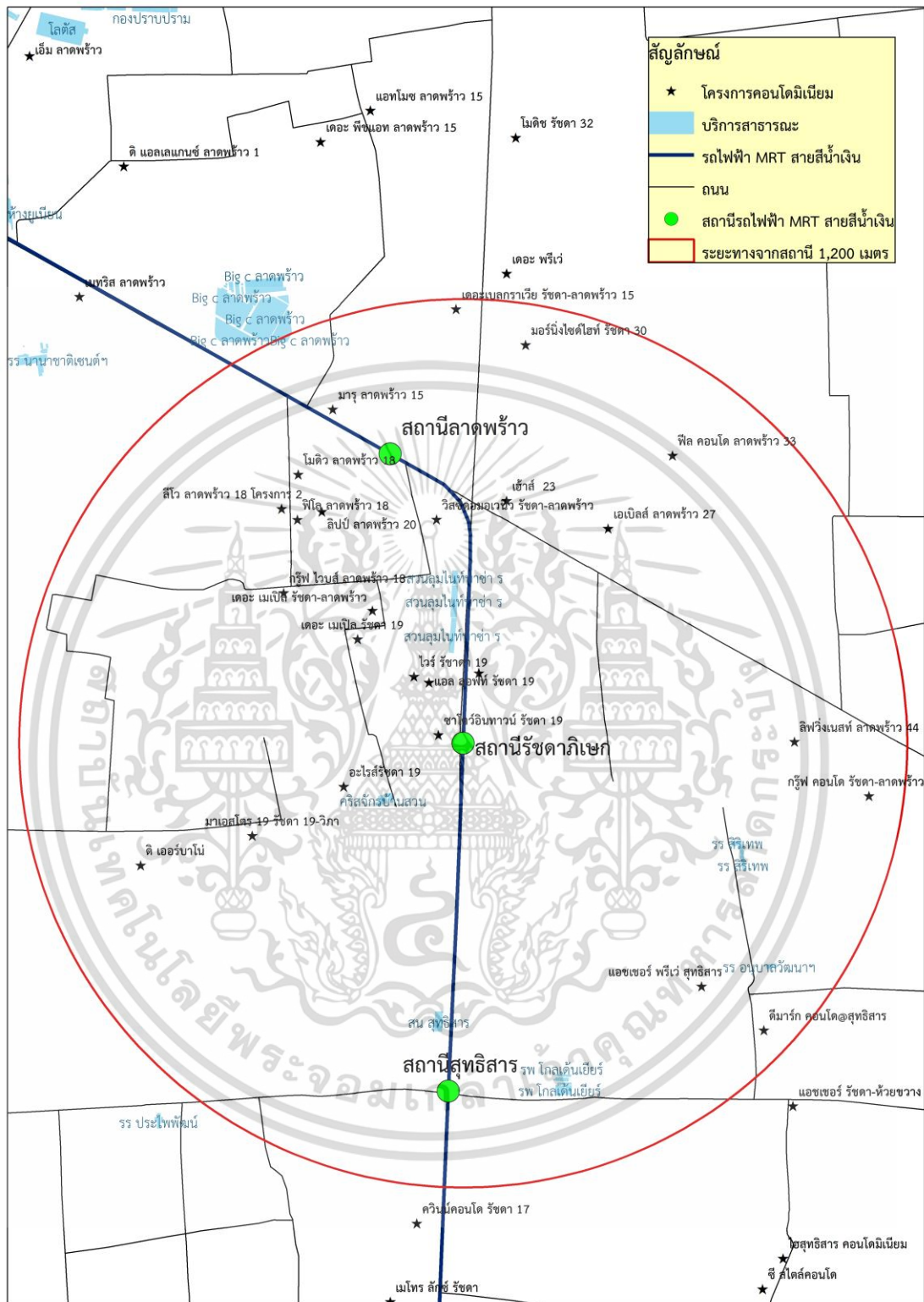
รูปที่ 4.30 โครงการคอนโดมิเนียมกับข้อมูลบริการสาธารณะในระยะทาง 1,200 เมตร จากบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีห้วยขวาง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.31 โครงการคอนโดมิเนียมกับข้อมูลบริการสาธารณะในระยะทาง 1,200 เมตร จากบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีสุทธิสาร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



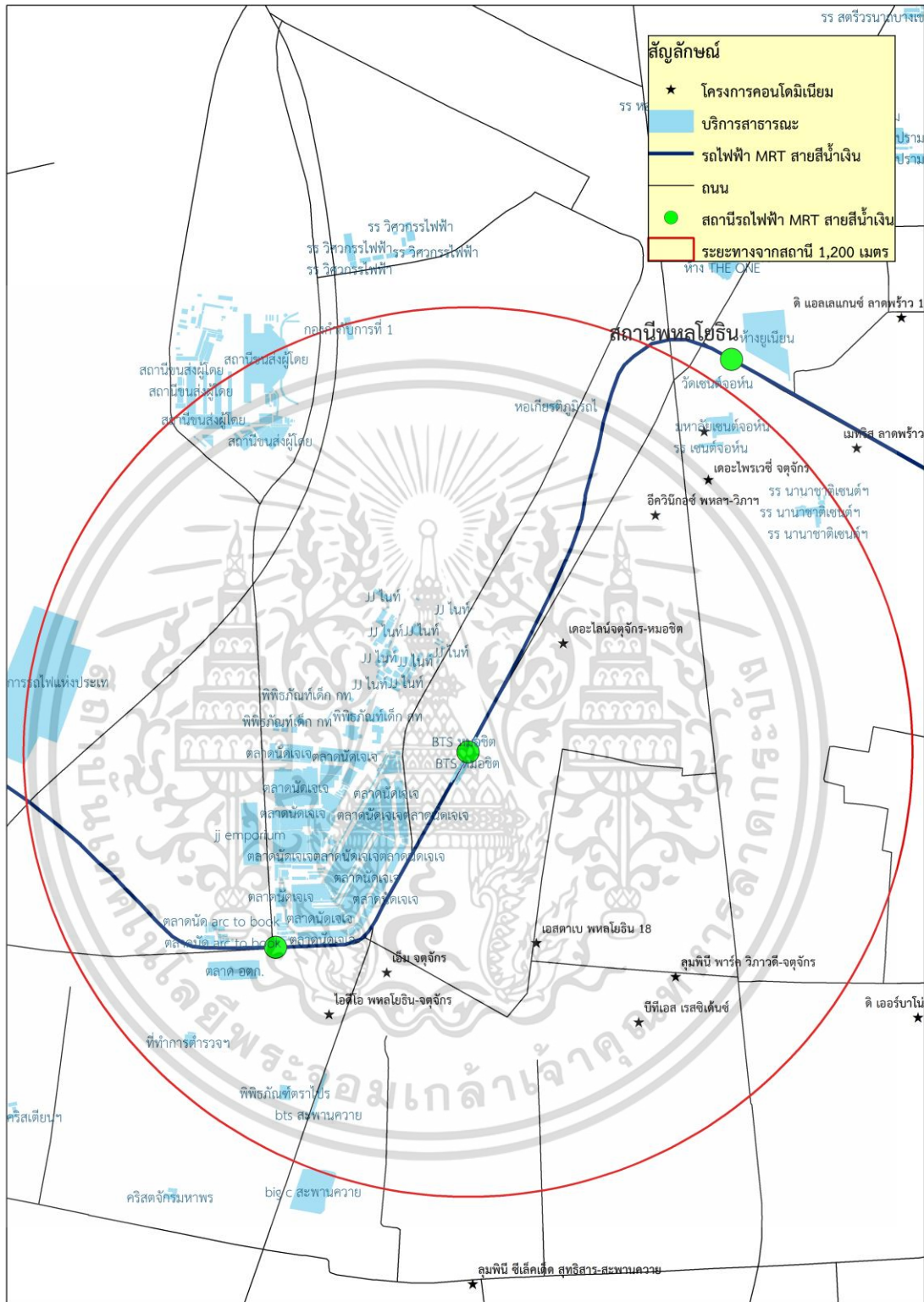
รูปที่ 4.32 โครงการคอนโดมิเนียมกับข้อมูลบริการสาธารณะในระยะทาง 1,200 เมตร จากบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรัชดาภิเษก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.34 โครงการคอนโดมิเนียมกับข้อมูลบริการสาธารณะในระยะทาง 1,200 เมตร จากบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีพหลโยธิน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



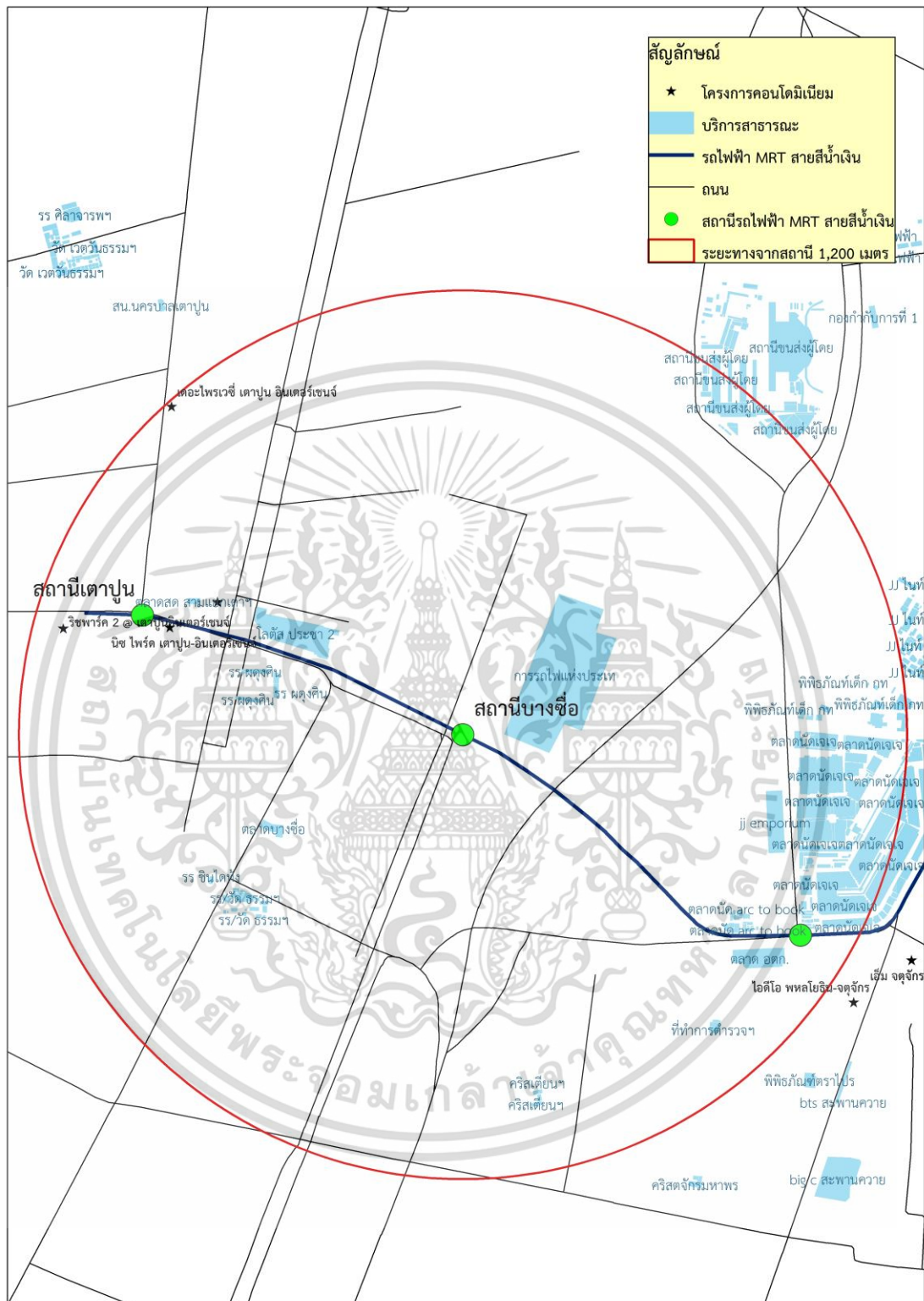
รูปที่ 4.35 โครงการคอนโดมิเนียมกับข้อมูลบริการสาธารณะในระยะทาง 1,200 เมตร จากบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีจตุจักร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.36 โครงการคอนโดมิเนียมกับข้อมูลบริการสาธารณะในระยะทาง 1,200 เมตร จากบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีกำแพงเพชร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.37 โครงการคอนโดมิเนียมกับข้อมูลบริการสาธารณะในระยะทาง 1,200 เมตร จากบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีบางซื่อ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.38 โครงการคอนโดมิเนียมกับข้อมูลบริการสาธารณะในระยะทาง 1,200 เมตร จากบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีเตาปูน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 5

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเรื่องการวิเคราะห์มูลค่าที่ดินจากการกระจายตัวคอนโดมิเนียมและบริการสาธารณะตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน นั้น ผู้วิจัยนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลเป็นลำดับดังนี้

5.1 การเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ตั้งแต่ก่อนเปิดให้บริการสถานี จนถึงเวลา ปี 2560

5.2 วิเคราะห์ข้อมูลบริการสาธารณะโดยรอบโครงการคอนโดมิเนียม กับข้อมูลคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม (สิ่งอำนวยความสะดวกภายในโครงการคอนโดมิเนียม)

5.3 วิเคราะห์ข้อมูลมูลค่าที่ดิน ปี 2560 ข้อมูลระยะทางจากสถานีถึงโครงการคอนโดมิเนียม 1,200 เมตร ข้อมูลคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม (พื้นที่โครงการคอนโดมิเนียม กับขนาดห้องโครงการคอนโดมิเนียม) ข้อมูลระยะห่างระหว่างคอนโดมิเนียมกับบริการสาธารณะ และข้อมูลมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม

5.4 การหาความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน ระยะทางจากสถานี และคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม กับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ในระยะทาง 1,200 เมตร

5.5 สร้างแบบจำลองความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน ระยะทางจากสถานี และคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม กับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ในระยะทาง 1,200 เมตร

5.1 การเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ตั้งแต่ก่อนเปิดให้บริการสถานี จนถึงเวลา ปี 2560

จากการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ตั้งแต่ก่อนเปิดให้บริการสถานี จนถึงเวลา ปี 2560 สามารถวิเคราะห์และสรุปผลในภาพรวม ดังนี้

ค่าเฉลี่ยมูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่ตั้งของ 19 สถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ตั้งแต่ช่วงปี 2539-2542 ซึ่งเป็นช่วงก่อนเปิดให้บริการ จนมาถึงช่วงปี 2543-2546 พบว่าค่าเฉลี่ยมูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่ตั้งของ 19 สถานีในภาพรวม มีอัตราการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินลดลงเกือบทุกสถานี โดยคิดเป็นอัตราการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินลดลง -29.69 โดยเฉพาะบริเวณสถานีกำแพงเพชร มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดลงมากกว่าบริเวณสถานีอื่นๆ หรือคิดเป็นอัตราการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินลดลง -50.00

ถัดมาเป็นค่าเฉลี่ยมูลค่าที่ดินตั้งแต่ช่วงปี 2543-2546 ซึ่งเป็นช่วงกำลังก่อสร้างสถานี จนมาถึงช่วงปี 2547-2550 พบว่าค่าเฉลี่ยมูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่ตั้งของ 19 สถานีในภาพรวม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

มีอัตราการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินลดลงเกือบทุกสถานี โดยคิดเป็นอัตราการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินลดลง -20.16 โดยเฉพาะบริเวณสถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ สถานีพระราม 9 สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย สถานีห้วยขวาง สถานีสุทธิสาร และสถานีรัชดาภิเษก มีอัตราการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินลดลงมากกว่าบริเวณสถานีอื่นๆ หรือคิดเป็นอัตราการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินลดลง -67.31

ต่อมาเป็นค่าเฉลี่ยมูลค่าที่ดินเงินตั้งแต่ช่วงปี 2547-2550 ซึ่งเป็นช่วงเปิดให้บริการสถานี จนมาถึงช่วงปี 2551-2554 พบว่าค่าเฉลี่ยมูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่ตั้งของ 19 สถานีในภาพรวม มีอัตราการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินสูงขึ้นในหลายสถานี โดยคิดเป็นอัตราการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินสูงขึ้น 41.31 โดยเฉพาะบริเวณสถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ สถานีพระราม 9 สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย สถานีห้วยขวาง สถานีสุทธิสาร และสถานีรัชดาภิเษก มีอัตราการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินมากกว่าบริเวณสถานีอื่นๆ หรือคิดเป็นอัตราการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินสูงขึ้น 217.65

ต่อมาเป็นค่าเฉลี่ยมูลค่าที่ดินบริเวณตั้งแต่ช่วง ปี 2551-2554 ซึ่งเป็นช่วงก่อสร้างส่วนต่อขยายสถานี จนมาถึงช่วงปี 2555-2558 พบว่าค่าเฉลี่ยมูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่ตั้งของ 19 สถานีในภาพรวม มีอัตราการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินเพิ่มขึ้นทุกสถานี โดยคิดเป็นอัตราการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินเพิ่มขึ้น 24.18 โดยเฉพาะบริเวณ สถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ สถานีพระราม 9 สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย สถานีห้วยขวาง สถานีสุทธิสาร และสถานีรัชดาภิเษก มีอัตราการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินมากกว่าบริเวณสถานีอื่นๆ หรือคิดเป็นอัตราการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินเพิ่มขึ้น 29.63

ตลอดจนช่วงเวลา ปี 2560 ค่าเฉลี่ยมูลค่าที่ดินปี 2559-2562 พบว่าค่าเฉลี่ยมูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่ตั้งของ 19 สถานีในภาพรวม มีอัตราการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินเพิ่มขึ้นแบบชะลอตัว โดยคิดเป็นอัตราการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินเพิ่มขึ้น 15.79 แต่เฉพาะบริเวณสถานีเตาปูน สถานีสวนจตุจักร และสถานีกำแพงเพชร มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่มากกว่าบริเวณสถานีอื่น ๆ หรือคิดเป็นอัตราการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินเพิ่มขึ้น 82.76 100.00 และ 122.22 ตามลำดับ

และในภาพรวมของการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดิน ในภาพรวมทั้ง 19 สถานี ของรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ตั้งแต่ช่วงก่อนการเปิดให้บริการในปี 2539-2542 ซึ่งถือเป็นปีฐานของการศึกษาครั้งนี้ เปรียบเทียบกับการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดิน ในช่วงระยะเวลา ปี 2560 พบว่า หลังจากเปิดให้บริการสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร มูลค่าที่ดินมีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นจากปีฐาน 10 สถานี ได้แก่ สถานีสุขุมวิท สถานีเพชรบุรี สถานีห้วยขวาง สถานีสุทธิสาร สถานีรัชดาภิเษก สถานีลาดพร้าว สถานีพลหยอิน สถานีสวนจตุจักร สถานีกำแพงเพชร สถานีบางซื่อ และสถานีเตาปูน คิดเป็นอัตราการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินทั้งหมดเพิ่มขึ้น 14.05 เมื่อเทียบกับปีฐาน โดยเฉพาะบริเวณสถานีสุขุมวิท เมื่อเปรียบเทียบกับปีฐาน 2539-2542 พบว่าราคาที่ดินในช่วงระยะเวลา ปี 2560 มีอัตราการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดินเพิ่มสูงขึ้นมาก

ตารางที่ 5.1 ค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินในภาพรวมทั้ง 19 สถานี
ของรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ตั้งแต่ก่อนเปิดให้บริการสถานี (2539)
เปิดให้บริการสถานี (2547) จนถึงเวลา ณ ปัจจุบัน (2560)

สถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน	จุดที่ตั้งสถานี ปีฐาน 2539-2542 (บาท/ตารางวา)	ราคาประเมินปี 2543-2546 (บาท/ตารางวา)	ราคาประเมินปี 2547-2550 (บาท/ตารางวา)	ราคาประเมินปี 2551-2554 (บาท/ตารางวา)	ราคาประเมินปี 2555-2558 (บาท/ตารางวา)	ราคาประเมินปี 2559-2562 (บาท/ตารางวา)
สถานีหัวลำโพง	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	-35.24	11.76	5.26	25.00	0.00
สถานีสามย่าน	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	-35.24	11.76	5.26	25.00	0.00
สถานีสีลม	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	-35.24	11.76	5.26	25.00	0.00
สถานีลุมพินี	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	-35.24	11.76	5.26	25.00	0.00
สถานีคลองเตย	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	-35.24	11.76	5.26	25.00	0.00
สถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	-35.00	-67.31	217.65	29.63	14.29
สถานีสุขุมวิท	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	50.00	0.00	16.67	48.57	25.00
สถานีเพชรบุรี	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	0.00	-25.00	46.67	13.64	0.00
สถานีพระราม 9	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	-35.00	-67.31	217.65	29.63	14.29
สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	-35.00	-67.31	217.65	29.63	14.29
สถานีห้วยขวาง	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	-35.00	-67.31	217.65	29.63	28.57
สถานีสุทธิสาร	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	-35.00	-67.31	217.65	29.63	28.57
สถานีรัชดาภิเษก	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	-35.00	-67.31	217.65	29.63	28.57
สถานีลาดพร้าว	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	-18.75	-7.69	50.00	5.56	-5.26
สถานีพหลโยธิน	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	-18.75	-7.69	50.00	5.56	-5.26
สถานีสวนจตุจักร	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	-36.00	0.00	25.00	0.00	100.00
สถานีกำแพงเพชร	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	-50.00	44.00	-37.50	0.00	122.22
สถานีบางซื่อ	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	-2.08	0.00	6.38	0.00	50.00
สถานีเตาปูน	ค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	-9.72	0.00	0.00	11.54	82.76
รวมค่าเฉลี่ย ราคาที่ดิน	รวมค่าเฉลี่ย เพิ่ม/ลด (%)	-29.69	-20.16	41.31	24.18	15.79
	รวมค่าเฉลี่ย เปรียบเทียบกับปีฐาน	-	-43.87	-20.68	-1.50	14.05

จากการวิเคราะห์ข้อมูลต่างๆข้างต้น สามารถสรุปได้ว่า การเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ตั้งแต่ก่อนเปิดให้บริการสถานี (2539-2542) มาจนถึงช่วงที่เริ่มมีการเปิดให้บริการสถานี (2547-2550) พบว่า มูลค่าที่ดินมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดต่ำลงอย่างเห็นได้ชัดเกือบทุกสถานี ซึ่งมีความขัดแย้งกับการศึกษาในอดีตที่ว่า เมื่อมีการก่อสร้างระบบขนส่งขนาดใหญ่เข้าไปในพื้นที่ใดจะส่งผลให้มูลค่าที่ดินในพื้นที่บริเวณนั้นมีการปรับตัวสูงขึ้น ซึ่งจากการวิเคราะห์พบว่าในช่วงที่มีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงินนั้น เป็นช่วงที่ประเทศไทยประสบกับปัญหาวิกฤตทางเศรษฐกิจอย่างรุนแรงซึ่งน่าจะเป็นสาเหตุหลักของการลดต่ำลงของมูลค่าที่ดินเกือบทุกสถานี รวมถึงมูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงินด้วย

จนมาถึงช่วงหลังเปิดให้บริการ (2551-2554) ถึงปัจจุบัน (2559-2562) พบว่าการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้นทุกสถานี ซึ่งเมื่อพิจารณาระดับการเจริญเติบโตของระบบเศรษฐกิจที่มีปัจจัยหลายอย่างที่เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เป็นแรงขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจ ส่งผลให้มูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่สถานีสุขุมวิท ซึ่งพบว่าเป็นสถานี จุดเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะประเภทรางระบบอื่นอีกด้วย

ดังนั้นสามารถสรุปได้ว่า การก่อสร้างระบบขนส่งรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงินเข้าไปในพื้นที่ บริเวณใด จะส่งผลให้มูลค่าที่ดินของพื้นที่บริเวณนั้นเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่สถานีเชื่อมต่อกับ ระบบขนส่งสาธารณะประเภทรางระบบอื่น จะมีมูลค่าที่ดินสูงกว่าบริเวณพื้นที่อื่นๆ

5.2 วิเคราะห์ข้อมูลบริการสาธารณะโดยรอบโครงการคอนโดมิเนียม กับข้อมูลคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม (สิ่งอำนวยความสะดวกภายในโครงการคอนโดมิเนียม)

สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลบริการสาธารณะโดยรอบโครงการคอนโดมิเนียม ประกอบด้วย ตลาด ห้างสรรพสินค้า โรงเรียนประถมศึกษา โรงเรียนมัธยมศึกษา วัด โรงพยาบาล สถานีตำรวจ สถานีดับเพลิง และสวนสาธารณะ โดยแต่ละแห่งสามารถกระจายตัวอยู่รอบโครงการ คอนโดมิเนียมได้มากที่สุด 5 แห่ง และน้อยที่สุด 1 แห่ง โดยการทำค่าร้อยละ (Percentage) ดังรายละเอียดในตารางที่ 5.2

ตารางที่ 5.2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามบริการสาธารณะโดยรอบโครงการคอนโดมิเนียม

ตัวแปรโครงการคอนโดมิเนียม	จำนวน	ร้อยละ
ตลาด	1 แห่ง	32
	2 แห่ง	9
	3 แห่ง	3
	4 แห่ง	-
	5 แห่ง	-
	รวม	44
ห้างสรรพสินค้า	1 แห่ง	41
	2 แห่ง	21
	3 แห่ง	2
	4 แห่ง	2
	5 แห่ง	-
	รวม	66

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.2 (ต่อ)

ตัวแปรโครงการคอนโดมิเนียม		จำนวน	ร้อยละ
โรงเรียนประถมศึกษา	1 แห่ง	29	17.68
	2 แห่ง	3	1.83
	3 แห่ง	-	-
	4 แห่ง	-	-
	5 แห่ง	-	-
	รวม	32	19.51
โรงเรียนมัธยมศึกษา	1 แห่ง	71	43.29
	2 แห่ง	17	10.37
	3 แห่ง	-	-
	4 แห่ง	-	-
	5 แห่ง	-	-
	รวม	88	53.66
วัด	1 แห่ง	32	19.51
	2 แห่ง	3	1.83
	3 แห่ง	2	1.22
	4 แห่ง	1	0.61
	5 แห่ง	1	0.61
	รวม	39	23.78
โรงพยาบาล	1 แห่ง	62	37.80
	2 แห่ง	3	1.83
	3 แห่ง	-	-
	4 แห่ง	-	-
	5 แห่ง	-	-
	รวม	65	39.63
สถานีตำรวจ	1 แห่ง	23	14.02
	2 แห่ง	3	1.83
	3 แห่ง	-	-
	4 แห่ง	-	-
	5 แห่ง	-	-
	รวม	26	15.85

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.2 (ต่อ)

ตัวแปรโครงการคอนโดมิเนียม		จำนวน	ร้อยละ
สถานีดับเพลิง	1 แห่ง	17	10.37
	2 แห่ง	-	-
	3 แห่ง	-	-
	4 แห่ง	-	-
	5 แห่ง	-	-
รวม		17	10.37
สวนสาธารณะ	1 แห่ง	27	16.46
	2 แห่ง	-	-
	3 แห่ง	-	-
	4 แห่ง	-	-
	5 แห่ง	-	-
รวม		27	16.46
ทั้งหมด		164	100

จากตารางที่ 5.2 พบว่า บริการสาธารณะโดยรอบโครงการคอนโดมิเนียมประเภทโรงเรียนมัธยมศึกษา มีจำนวนมากที่สุด 88 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 53.66 จากจำนวนทั้งหมด (โดยส่วนใหญ่มี 1 แห่ง กระจายอยู่โดยรอบโครงการคอนโดมิเนียม ซึ่งมีจำนวน 71 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 43.29 จากจำนวนทั้งหมด)

สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม ประกอบด้วย สิ่งอำนวยความสะดวกภายในโครงการคอนโดมิเนียม ได้แก่ พื้นที่ส่วนกลาง พื้นที่สีเขียว ฟิตเนส สระว่ายน้ำ ระบบรักษาความปลอดภัย และที่จอดรถ โดยแต่ละสิ่งอำนวยความสะดวก จะกำหนดว่า มี หรือ ไม่มี ภายในโครงการคอนโดมิเนียม โดยการหาค่าร้อยละ (Percentage) ดังรายละเอียดในตารางที่ 5.3

ตารางที่ 5.3 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามข้อมูลคุณลักษณะ

ของโครงการคอนโดมิเนียม (สิ่งอำนวยความสะดวกภายในโครงการคอนโดมิเนียม)

ตัวแปรโครงการคอนโดมิเนียม		จำนวน	ร้อยละ
พื้นที่ส่วนกลาง	ไม่มี	-	-
	มี	164	100.00
พื้นที่สีเขียว	ไม่มี	110	67.07
	มี	54	32.93

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.3 (ต่อ)

ตัวแปรโครงการคอนโดมิเนียม		จำนวน	ร้อยละ
ฟิตเนส	ไม่มี	-	-
	มี	164	100.00
สระว่ายน้ำ	ไม่มี	126	76.83
	มี	38	23.17
ระบบรักษาความปลอดภัย	ไม่มี	-	-
	มี	164	100.00
ที่จอดรถ	ไม่มี	-	-
	มี	164	100.00
	รวม	164	100.00

จากตารางที่ 5.3 พบว่า คุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียมประเภทสิ่งอำนวยความสะดวกภายในโครงการคอนโดมิเนียมมีมากที่สุด ได้แก่ พื้นที่ส่วนกลาง ฟิตเนส ระบบรักษาความปลอดภัย และที่จอดรถ มีจำนวน 164 แห่งเท่ากันทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ 100.00 จากจำนวนทั้งหมด

5.3 วิเคราะห์ข้อมูลมูลค่าที่ดิน ปี 2560 ข้อมูลระยะทางจากสถานีถึงโครงการคอนโดมิเนียม 1,200 เมตร ข้อมูลคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม (พื้นที่โครงการคอนโดมิเนียม กับขนาดห้องโครงการคอนโดมิเนียม) ข้อมูลระยะทางระหว่างคอนโดมิเนียมกับบริการสาธารณะ และข้อมูลมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม

ผลการวิเคราะห์ระดับของตัวแปรโครงการคอนโดมิเนียม พร้อมทั้งการจัดอันดับปรากฏผลวิจัยรายละเอียดดังตารางที่ 5.4

ตารางที่ 5.4 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และอันดับของตัวแปรโครงการคอนโดมิเนียม โดยรวมและเป็นรายด้าน

ตัวแปรโครงการคอนโดมิเนียม	\bar{X}	S.D.
มูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม (ล้านบาท)	9,681,000.00	14,953,837.42
มูลค่าที่ดิน ปี 2560 (บาท/ตารางวา)	401,432.93	137,063.60

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.4 (ต่อ)

ตัวแปรโครงการคอนโดมิเนียม	\bar{X}	S.D.
ระยะทางจากสถานีถึงโครงการ คอนโดมิเนียม 1,200 เมตร (เมตร)	783.29	323.59
พื้นที่โครงการคอนโดมิเนียม (ตารางเมตร)	4,886.83	4,699.64
ขนาดห้องโครงการคอนโดมิเนียม (ตารางเมตร)	55.67	30.25
ระยะห่างระหว่างคอนโดมิเนียม กับบริการสาธารณะ (เมตร)	413.69	140.21

จากตารางที่ 5.4 ตัวแปรที่โครงการคอนโดมิเนียม เมื่อแยกพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า มูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมอยู่ในลำดับที่ 1 ($\bar{X} = 9,681,000.00$, S.D. = 14,953,837.42) มูลค่าที่ดิน ปี 2560 อยู่ในลำดับที่ 2 ($\bar{X} = 401,432.93$, S.D. = 137,063.60) และพื้นที่โครงการคอนโดมิเนียมอยู่ในลำดับที่ 3 ($\bar{X} = 4,886.83$, S.D. = 4,699.64)

5.4 การหาความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน ระยะทางจากสถานี และคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม กับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ในระยะทาง 1,200 เมตร

เนื่องจากการศึกษามูลค่าที่ดิน พบว่า บริเวณพื้นที่ที่มีการก่อสร้างระบบขนส่งขนาดใหญ่ จะส่งผลให้มูลค่าที่ดินของพื้นที่บริเวณนั้นสูงขึ้น อีกทั้งยังส่งผลถึงมูลค่าอาคารสิ่งปลูกสร้างต่างๆ ด้วยเช่นกัน ดังนั้นการก่อสร้างระบบขนส่งขนาดใหญ่ เช่น รถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงินนั้น ส่งผลให้มูลค่าที่ดินของพื้นที่บริเวณนั้นสูงขึ้นจริงหรือไม่ อีกทั้งปัจจัยในเรื่องของระยะทางจากสถานีถึงโครงการคอนโดมิเนียม 1,200 เมตร คุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม บริการสาธารณะโดยรอบโครงการคอนโดมิเนียม และระยะห่างระหว่างคอนโดมิเนียมกับบริการสาธารณะมีผลจริงหรือไม่ โดยการศึกษาจากมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ซึ่งจำเป็นต้องมีการเชื่อมโยงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตามเพื่อให้ได้คำตอบในการวิเคราะห์ ได้แก่

5.4.1 หาความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน ปี 2560 กับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ในระยะทาง 1,200 เมตร เพื่อดูว่ามูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมนั้นสามารถเป็นตัวชี้วัดถึงมูลค่าที่ดินเพิ่มขึ้น เนื่องจากการก่อสร้างรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงินจริงหรือไม่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.4.2 หาความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางจากสถานี กับคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม ที่คาดว่าจะมีผลกับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ในระยะทาง 1,200 เมตร เพื่อดูว่ามูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมจริงหรือไม่

5.4.3 หาความสัมพันธ์คุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียมในปีจ้ยย่อยอย่างละเอียด ที่คาดว่าจะมีผลกับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ในระยะทาง 1,200 เมตร เพื่อดูว่ามูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมจริงหรือไม่

ซึ่งจะแบ่งประเด็นในการหาความสัมพันธ์ข้างต้น โดยผลการศึกษาดังนี้

5.4.1 หาความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน ปี 2560 กับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ในระยะทาง 1,200 เมตร เพื่อดูว่ามูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมนั้นสามารถเป็นตัวชี้วัดถึงมูลค่าที่ดินเพิ่มขึ้น เนื่องจากการก่อสร้างรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงินจริงหรือไม่

ความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน ปี 2560 กับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม ปรากฏผลวิจัยรายละเอียด ดังตารางที่ 5.5

ตารางที่ 5.5 วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดินกับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม

ตัวแปรอิสระ	ตัวแปรตาม (มูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม) p-value (Sig)
มูลค่าที่ดิน ปี 2560	0.178* (0.023)

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (2-tailed)

จากตารางที่ 5.5 ใช้สถิติวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ของข้อมูล พบว่า ตัวแปรด้านมูลค่าที่ดิน ปี 2560 มีความสัมพันธ์กับตัวแปรมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม (ค่าสหสัมพันธ์ = 0.178) มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยค่าสหสัมพันธ์ของตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ในเชิงบวกและมีค่าความสัมพันธ์ต่ำ

5.4.2 หาความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางจากสถานี กับคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม ที่คาดว่าจะมีผลกับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ในระยะทาง 1,200 เมตร เพื่อดูว่ามูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมจริงหรือไม่

ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางจากสถานี และคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม ที่คาดว่าจะมีผลกับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมปรากฏผลวิจัยรายละเอียด ดังตารางที่ 5.6

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.6 วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดินกับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม

ตัวแปรอิสระ		ตัวแปรตาม มูลค่าห้องชุดโครงการ คอนโดมิเนียม p-value (Sig)
คุณลักษณะของโครงการ คอนโดมิเนียม	ขนาดห้องโครงการ คอนโดมิเนียม	0.601** (0.000)
	สิ่งอำนวยความสะดวก ภายในโครงการ คอนโดมิเนียม	0.325** (0.000)
ระยะห่างระหว่างโครงการคอนโดมิเนียมกับบริการสาธารณะ โดยรอบโครงการคอนโดมิเนียม		0.218** (0.005)

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 (2-tailed)

จากตารางที่ 5.6 ใช้สถิติวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ของข้อมูล พบว่า

ตัวแปรด้านขนาดห้องโครงการคอนโดมิเนียมมีความสัมพันธ์กับตัวแปรมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม (ค่าสหสัมพันธ์ = 0.601) มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยค่าสหสัมพันธ์ของตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ในเชิงบวกและมีค่าความสัมพันธ์สูง

ตัวแปรด้านสิ่งอำนวยความสะดวกภายในโครงการคอนโดมิเนียมมีความสัมพันธ์กับตัวแปรมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม (ค่าสหสัมพันธ์ = 0.325) มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยค่าสหสัมพันธ์ของตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ในเชิงบวกและมีค่าความสัมพันธ์ปานกลาง

และตัวแปรด้านระยะห่างระหว่างโครงการคอนโดมิเนียมกับบริการสาธารณะโดยรอบโครงการคอนโดมิเนียมมีความสัมพันธ์กับตัวแปรมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม (ค่าสหสัมพันธ์ = 0.218) มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยค่าสหสัมพันธ์ของตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ในเชิงบวกและมีค่าความสัมพันธ์ปานกลาง (ซึ่งรายละเอียดในการวิเคราะห์แสดงไว้ในภาคผนวก)

5.4.3 หาความสัมพันธ์คุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียมในปัจจุบันย่อยอย่างละเอียด ที่คาดว่าจะมีผลกับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ในระยะทาง 1,200 เมตร เพื่อดูว่ามูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมจริงหรือไม่

จากการวิเคราะห์สถิติค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) พบว่าตัวแปรมูลค่าที่ดิน ปี 2560 ตัวแปรด้านขนาดห้องโครงการคอนโดมิเนียม ตัวแปรด้านสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ความสะดวกรสบายในโครงการคอนโดมิเนียม และตัวแปรด้านระยะห่างระหว่างโครงการคอนโดมิเนียม ส่งผลให้มูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมมีความแตกต่างกัน แต่จะมีตัวแปรบางตัวที่เมื่อแยกเป็นปัจจัยย่อยแล้วมีผลต่อมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมเช่นกัน และตัวแปรบางตัวที่เมื่อแยกเป็นปัจจัยย่อยแล้วไม่มีผลต่อมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมเช่นกัน โดยรายละเอียดดังตารางที่ 5.7

ตารางที่ 5.7 วิเคราะห์ความสัมพันธ์คุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม
ในปัจจัยย่อยอย่างละเอียดที่คาดว่าจะมีผลกับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม

ตัวแปรอิสระ	ตัวแปรตาม มูลค่าห้องชุดโครงการ คอนโดมิเนียม p-value (Sig)
มูลค่าที่ดิน ปี 2560	0.178* (0.023)
ขนาดห้องโครงการคอนโดมิเนียม	0.601** (0.000)
สิ่งอำนวยความสะดวกภายในโครงการคอนโดมิเนียม ประเภทพื้นที่สีเขียว	0.476** (0.000)

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (2-tailed)

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 (2-tailed)

จากตารางที่ 5.7 ใช้สถิติวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ของข้อมูล พบว่ามี 3 ตัวแปรอิสระที่มีผลต่อตัวแปรตาม โดยมีดังนี้

ตัวแปรด้านมูลค่าที่ดิน ปี 2560 มีความสัมพันธ์กับตัวแปรมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม (ค่าสหสัมพันธ์ = 0.178) มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยค่าสหสัมพันธ์ของตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ในเชิงบวกและมีค่าความสัมพันธ์ต่ำ

ตัวแปรด้านขนาดห้องโครงการคอนโดมิเนียมมีความสัมพันธ์กับตัวแปรมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม (ค่าสหสัมพันธ์ = 0.601) มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยค่าสหสัมพันธ์ของตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ในเชิงบวกและมีค่าความสัมพันธ์สูง

ตัวแปรย่อยที่เป็นปัจจัยในเรื่องพื้นที่สีเขียว มีความสัมพันธ์กับตัวแปรมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมมากที่สุด (ค่าสหสัมพันธ์ = 0.476) มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยค่าสหสัมพันธ์ของตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ในเชิงบวกและมีค่าความสัมพันธ์ปานกลาง (ซึ่งรายละเอียดในการวิเคราะห์แสดงไว้ในภาคผนวก)

5.5. สร้างแบบจำลองความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน ระยะทางจากสถานี และคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม กับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ในระยะทาง 1,200 เมตร

5.5.1 การวิเคราะห์แบบจำลองระหว่างระยะทางจากสถานี และคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม ที่คาดว่าจะมีผลกับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ในระยะทาง 1,200 เมตร

- ระยะทางจากสถานี

H_0 : ระยะทางจากสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงินระยะทาง 1,200 เมตร ไม่มีความสัมพันธ์กับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม

H_1 : ระยะทางจากสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงินระยะทาง 1,200 เมตร มีความสัมพันธ์กับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม

- คุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม

H_0 : คุณลักษณะโครงการคอนโดมิเนียมโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ไม่มีความสัมพันธ์กับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม

H_1 : คุณลักษณะโครงการคอนโดมิเนียมโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน มีความสัมพันธ์กับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม

สำหรับสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ ใช้ค่าสถิติของการวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุ (Multiple Regression Analysis) โดยเลือกตัวแปรอิสระโดยวิธี Stepwise ที่มีความเชื่อมั่นร้อยละ 95 และที่มีความเชื่อมั่นร้อยละ 99 ตามลำดับ ซึ่งจะปฏิเสธสมมติฐานหลัก H_0 และยอมรับสมมติฐานรอง H_1 ก็ต่อเมื่อค่า Sig. มีค่าน้อยกว่า 0.05 วิธีนี้จะคัดเลือกตัวแปรที่มีความเหมาะสมกับสมการถดถอยเชิงเส้น ผลการทดสอบสมมติฐานแสดงดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 5.8 ผลการวิเคราะห์ตัวพยากรณ์ร่วม (ขนาดห้องโครงการคอนโดมิเนียม กับระยะห่างระหว่างโครงการคอนโดมิเนียมกับบริการสาธารณะ โดยรอบโครงการคอนโดมิเนียม) ที่สามารถทำนายมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม โดยการวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุคูณ ด้วยวิธี Stepwise

ตัวแปรอิสระ		Unstandardized		Standardized	t	p
		Coefficients		Coefficients		
		B	Std.Error	β		
ค่าคงที่ (Constant)		-12969880.4	3199440.879		-4.054	.000
คุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม	ขนาดห้องโครงการคอนโดมิเนียม	288461.244	30805.180	.584	9.364	.000
	ระยะห่างระหว่างโครงการคอนโดมิเนียมกับบริการสาธารณะโดยรอบโครงการคอนโดมิเนียม	15937.944	6646.298	.149	2.398	.018

R= .619^b R²= .383 R²adj = .376 F = 50.073 SE_{est} = 11814189.77 Durbin-Watson = 1.460

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (2-tailed)

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 (2-tailed)

จากตารางที่ 5.8 ผลการวิเคราะห์สมการความถดถอยเชิงเส้น โดยการวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุ (Multiple Regression Analysis) เลือกตัวแปรอิสระด้วยวิธี Stepwise พบว่า คุณลักษณะโครงการคอนโดมิเนียม ประเภทขนาดห้องโครงการคอนโดมิเนียม และประเภทระยะห่างระหว่างโครงการคอนโดมิเนียมกับบริการสาธารณะโดยรอบโครงการคอนโดมิเนียม มีอำนาจร่วมกันในการพยากรณ์มูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมได้ โดยสามารถร่วมกันพยากรณ์ได้ร้อยละ 37.60 ($R^2_{adj} = .376$) มีการคลาดเคลื่อนมาตรฐานการพยากรณ์ 11814189.77 ละมีค่าสัมประสิทธิ์ถดถอยของตัวแปรพยากรณ์ในรูปคะแนนดิบเท่ากับ 288461.244, และ 15937.944 ตามลำดับ มีค่าสัมประสิทธิ์ถดถอยของตัวแปรพยากรณ์ในรูปคะแนนมาตรฐานเท่ากับ .584, และ .149 ตามลำดับ โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณเท่ากับ .619 (ซึ่งรายละเอียดแสดงผลการวิเคราะห์ SPSS ไว้ในภาคผนวก)

เมื่อพิจารณาความมีนัยสำคัญของค่าสัมประสิทธิ์การถดถอยในรูปคะแนนมาตรฐาน พบว่า ตัวแปรที่สามารถพยากรณ์ได้ดีที่สุด คือ ขนาดห้องโครงการคอนโดมิเนียม ($P = .000$) รองลงมาเป็นระยะห่างระหว่างโครงการคอนโดมิเนียมกับบริการสาธารณะโดยรอบโครงการคอนโดมิเนียม ($P = .018$) ซึ่งเมื่อนำตัวพยากรณ์ทั้ง 2 ตัวที่สามารถร่วมกันพยากรณ์มูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม มาจัดเป็นสมการจะสามารถอธิบายสมการได้ดังนี้

สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนดิบ

$$\hat{Y} = a + b_1X_1 + b_2X_2 + \dots + b_kX_k$$

สามารถแทนค่าได้ดังนี้

$$\hat{Y} = -12969880.4 + 288461.244X_1 + 15937.944X_2$$

เมื่อ

\hat{Y} คือ คะแนนพยากรณ์ในรูปคะแนนดิบของตัวแปรตาม

(มูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม)

a คือ ค่าคงที่ (Constant) ของสมการพยากรณ์ในรูปแบบคะแนนดิบ

X_1 คือ ขนาดห้องโครงการคอนโดมิเนียม

X_2 คือ ระยะห่างระหว่างโครงการคอนโดมิเนียมกับบริการสาธารณะ

โดยรอบโครงการคอนโดมิเนียม

สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนมาตรฐาน

$$Z = \beta_1Z_1 + \beta_2Z_2 + \dots + \beta_kZ_k$$

สามารถแทนค่าได้ดังนี้

$$\hat{Z} = 0.584Z_1 + 0.149Z_2$$

เมื่อ

\hat{Z} คือ คะแนนพยากรณ์ในรูปคะแนนมาตรฐานของตัวแปรตาม

(มูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม)

Z_1 คือ ขนาดห้องโครงการคอนโดมิเนียม

Z_2 คือ ระยะห่างระหว่างโครงการคอนโดมิเนียมกับบริการสาธารณะ

โดยรอบโครงการคอนโดมิเนียม

5.5.2. การวิเคราะห์แบบจำลองคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียมในปัจจุบันย่อยอย่างละเอียดที่คาดว่าจะมีผลกับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม

H_0 : ปัจจัยย่อยของคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม ไม่มีความสัมพันธ์กับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม

H_1 : ปัจจัยย่อยของคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม มีความสัมพันธ์กับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม

สำหรับสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ ใช้ค่าสถิติของการวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุ (Multiple Regression Analysis) โดยเลือกตัวแปรอิสระโดยวิธี Stepwise ที่มีความเชื่อมั่นร้อยละ 95 และที่มีความเชื่อมั่นร้อยละ 99 ตามลำดับ ซึ่งจะปฏิเสธสมมติฐานหลัก H_0 และยอมรับสมมติฐานรอง H_1 ก็ต่อเมื่อค่า Sig. มีค่าน้อยกว่า 0.05 วิธีนี้จะคัดเลือกตัวแปรที่มีความเหมาะสมกับสมการถดถอยเชิงเส้น ผลการทดสอบสมมติฐานแสดงดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 5.9 ผลการวิเคราะห์ตัวพยากรณ์ร่วม (ขนาดห้องโครงการคอนโดมิเนียม กับสิ่งอำนวยความสะดวกภายในโครงการคอนโดมิเนียมประเภทสี่เหลี่ยม) ที่สามารถทำนายมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม โดยการวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุคูณ ด้วยวิธี Stepwise

ตัวแปรอิสระ	Unstandardized		Standardized	t	p
	Coefficients		Coefficients		
	B	Std.Error	β		
ค่าคงที่ (Constant)	-6113278.075	1917828.996		-3.188	.002
ขนาดห้องโครงการคอนโดมิเนียม	239444.925	34627.721	.484	6.915	.000
สิ่งอำนวยความสะดวกภายในโครงการคอนโดมิเนียม ประเภทพื้นที่สี่เหลี่ยม	7487366.633	2222238.430	.236	3.369	.001

R = .635^b R² = .404 R²adj = .396 F = 54.460 SE_{est} = 11620617.125 Durbin-Watson = 1.476

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (2-tailed)

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 (2-tailed)

จากตารางที่ 5.9 ผลการวิเคราะห์สมการความถดถอยเชิงเส้นของปัจจัยย่อย โดยการวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุ (Multiple Regression Analysis) เลือกตัวแปรอิสระด้วยวิธี Stepwise พบว่า ปัจจัยย่อยของคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม ได้แก่ ขนาดห้องโครงการคอนโดมิเนียม สิ่งอำนวยความสะดวกภายในโครงการคอนโดมิเนียม ประเภทพื้นที่สี่เหลี่ยม มีอำนาจร่วมกันในการพยากรณ์มูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมได้ โดยสามารถร่วมกันพยากรณ์ได้ร้อยละ 39.60 (R²adj = .396) มีการคลาดเคลื่อนมาตรฐานการพยากรณ์ 11620617.125 และมีค่าสัมประสิทธิ์ถดถอยของตัวแปรพยากรณ์ในรูปคะแนนดิบเท่ากับ 239444.925, และ 7487366.633 ตามลำดับ มีค่าสัมประสิทธิ์ถดถอยของตัวแปรพยากรณ์ในรูปคะแนนมาตรฐานเท่ากับ .484, และ .236 ตามลำดับ โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณเท่ากับ .635 (ซึ่งรายละเอียดแสดงผลการวิเคราะห์ SPSS ไว้ในภาคผนวก)

เมื่อพิจารณาความมีนัยสำคัญของค่าสัมประสิทธิ์การถดถอยในรูปคะแนนมาตรฐาน พบว่า ตัวแปรที่สามารถพยากรณ์ได้ดีที่สุด คือ ขนาดห้องโครงการคอนโดมิเนียม (P = .000) รองลงมาเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกภายในโครงการคอนโดมิเนียมประเภทพื้นที่สี่เหลี่ยม (P = .001) ซึ่งเมื่อนำตัวพยากรณ์ทั้ง 2 ตัวที่สามารถร่วมกันพยากรณ์มูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม มาจัดเป็นสมการจะสามารถอธิบายสมการได้ดังนี้

สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนดิบ

$$\hat{Y} = a + b_1X_1 + b_2X_2 + \dots + b_kX_k$$

สามารถแทนค่าได้ดังนี้

$$\hat{Y} = -6113278.075 + 239444.925X_1 + 7487366.633X_2$$

เมื่อ

\hat{Y} คือ คะแนนพยากรณ์ในรูปคะแนนดิบของตัวแปรตาม

(มูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม)

a คือ ค่าคงที่ (Constant) ของสมการพยากรณ์ในรูปแบบคะแนนดิบ

X_1 คือ ขนาดห้องโครงการคอนโดมิเนียม

X_2 คือ สิ่งอำนวยความสะดวกภายในโครงการคอนโดมิเนียม

ประเภทพื้นที่สีเขียว

สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนมาตรฐาน

$$\hat{Z} = \beta_1Z_1 + \beta_2Z_2 + \dots + \beta_kZ_k$$

สามารถแทนค่าได้ดังนี้

$$\hat{Z} = 0.484Z_1 + 0.236Z_2$$

เมื่อ

\hat{Z} คือ คะแนนพยากรณ์ในรูปคะแนนมาตรฐานของตัวแปรตาม

(มูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม)

Z_1 คือ ขนาดห้องโครงการคอนโดมิเนียม

Z_2 คือ สิ่งอำนวยความสะดวกภายในโครงการคอนโดมิเนียม

ประเภทพื้นที่สีเขียว

บทที่ 6

สรุปผลและเสนอแนะงานวิจัย

6.1 การเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ตั้งแต่ก่อนเปิดให้บริการสถานี จนถึงเวลา ปี 2560

จากการศึกษาการเปลี่ยนแปลงที่ดินเนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ในประเทศไทย โดยการศึกษาเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่รถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ในช่วงระยะเวลาตั้งแต่ก่อนเปิดให้บริการสถานี มาจนถึงช่วงเวลา ปี 2560 สามารถสรุปการเปลี่ยนแปลง ดังนี้

การเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ตั้งแต่ก่อนเปิดให้บริการสถานี (2539-2542) มาจนถึงช่วงที่เริ่มมีการเปิดให้บริการสถานี (2547-2550) พบว่ามูลค่าที่ดินมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดต่ำลงอย่างเห็นได้ชัดเกือบทุกสถานี ซึ่งมีความขัดแย้งกับการศึกษาในอดีตที่ว่า เมื่อมีการก่อสร้างระบบขนส่งขนาดใหญ่เข้าไปในพื้นที่ใดจะส่งผลให้มูลค่าที่ดินในพื้นที่บริเวณนั้นมีการปรับตัวสูงขึ้น ซึ่งจากการวิเคราะห์พบว่าในช่วงที่มีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงินนั้น เป็นช่วงที่ประเทศไทยประสบกับปัญหาวิกฤตทางเศรษฐกิจอย่างรุนแรงซึ่งน่าจะเป็นสาเหตุหลักของการลดต่ำลงของมูลค่าที่ดินเกือบทุกสถานี รวมถึงมูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงินด้วย

จนมาถึงช่วงหลังเปิดให้บริการ (2551-2554) ถึงปัจจุบัน (2559-2562) พบว่าการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้นทุกสถานี ซึ่งเมื่อพิจารณาระดับการเจริญเติบโตของระบบเศรษฐกิจที่มีปัจจัยหลายอย่างที่เป็นแรงขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจ ส่งผลให้มูลค่าที่ดินบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงินมีอัตราการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่สถานีสุขุมวิท ซึ่งพบว่าเป็นสถานีจุดเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะประเภทรางระบบอื่นอีกด้วย

ดังนั้นสามารถสรุปได้ว่า การก่อสร้างระบบขนส่งรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงินเข้าไปในพื้นที่บริเวณใด จะส่งผลให้มูลค่าที่ดินของพื้นที่บริเวณนั้นเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่สถานีเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะประเภทรางระบบอื่น จะมีมูลค่าที่ดินสูงกว่าบริเวณพื้นที่อื่นๆ

6.2 การหาความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน ระยะทางจากสถานี และคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม กับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ในระยะทาง 1,200 เมตร

6.2.1 หาความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดินกับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ในระยะทาง 1,200 เมตร จากการใช้สถิติวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) พบว่า ตัวแปรด้านมูลค่าที่ดิน ปี 2560 มีความสัมพันธ์กับตัวแปรมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม (ค่าสหสัมพันธ์ = 0.178) มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยค่าสหสัมพันธ์ของตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ในเชิงบวกและมีค่าความสัมพันธ์ต่ำ

6.2.2 หาความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางจากสถานี และคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียมกับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ในระยะทาง 1,200 เมตร จากการใช้สถิติวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) พบว่า ตัวแปรด้านขนาดห้องโครงการคอนโดมิเนียมมีความสัมพันธ์กับตัวแปรมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม (ค่าสหสัมพันธ์ = 0.601 , P = 0.01) โดยค่าสหสัมพันธ์ของตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ในเชิงบวกและมีค่าความสัมพันธ์สูง ตัวแปรด้านสิ่งอำนวยความสะดวกภายในโครงการคอนโดมิเนียมมีความสัมพันธ์กับตัวแปรมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม (ค่าสหสัมพันธ์ = 0.325 , P = 0.01) โดยค่าสหสัมพันธ์ของตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ในเชิงบวกและมีค่าความสัมพันธ์ปานกลาง และตัวแปรด้านระยะทางระหว่างโครงการคอนโดมิเนียมกับบริการสาธารณสุขโดยรอบโครงการคอนโดมิเนียมมีความสัมพันธ์กับตัวแปรมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม (ค่าสหสัมพันธ์ = 0.218 , P = 0.01) โดยค่าสหสัมพันธ์ของตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ในเชิงบวกและมีค่าความสัมพันธ์ปานกลาง

6.2.3 หาความสัมพันธ์คุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม ในปัจจัยย่อยอย่างละเอียดที่คาดว่าจะมีผลกับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ในระยะทาง 1,200 เมตร จากการใช้สถิติวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) พบว่า ตัวแปรย่อยที่เป็นปัจจัยในเรื่องพื้นที่สีเขียว มีความสัมพันธ์กับตัวแปรมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมมากที่สุด (ค่าสหสัมพันธ์ = 0.476 , p = 0.01) โดยค่าสหสัมพันธ์ของตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ในเชิงบวกและมีค่าความสัมพันธ์ปานกลาง ตัวแปรย่อยที่เป็นปัจจัยในเรื่องโรงพยาบาล มีความสัมพันธ์กับตัวแปรมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม (ค่าสหสัมพันธ์ = 0.261 , P = 0.01) โดยค่าสหสัมพันธ์ของตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ในเชิงบวกและมีค่าความสัมพันธ์ปานกลาง และตัวแปรย่อยที่เป็นปัจจัยในเรื่องสวนสาธารณะมีความสัมพันธ์กับตัวแปรมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม (ค่าสหสัมพันธ์ = 0.514 , P = 0.01) โดยค่าสหสัมพันธ์ของตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ในเชิงบวกและมีค่าความสัมพันธ์สูง

6.3 สร้างแบบจำลองความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าที่ดิน ระยะทางจากสถานี และคุณลักษณะของโครงการคอนโดมิเนียม กับมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ในระยะทาง 1,200 เมตร

จากการวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุ (Multiple Regression Analysis) เลือกตัวแปรอิสระด้วยวิธี Stepwise พบว่า สามารถสร้างแบบจำลองความสัมพันธ์ได้ 2 แบบ

แบบจำลองความสัมพันธ์ที่ 1 ตัวแปรที่สามารถพยากรณ์ได้ดีที่สุด คือ ขนาดห้องโครงการคอนโดมิเนียม ($B = 288461.244$) รองลงมาเป็นระยะห่างระหว่างโครงการคอนโดมิเนียมกับบริการสาธารณะโดยรอบโครงการคอนโดมิเนียม ($B = 15937.944$) ซึ่งเมื่อนำตัวพยากรณ์ทั้ง 2 ตัวที่สามารถร่วมกันพยากรณ์ มูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม มาจัดเป็นสมการจะสามารถอธิบายสมการได้ดังนี้

สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนดิบ

$$\hat{Y} = a + b_1X_1 + b_2X_2 + \dots + b_kX_k$$

สามารถแทนค่าได้ดังนี้

$$\hat{Y} = -12969880.4 + 288461.244X_1 + 15937.944X_2$$

เมื่อ

\hat{Y} คือ คะแนนพยากรณ์ในรูปคะแนนดิบของตัวแปรตาม (มูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม)

a คือ ค่าคงที่ (Constant) ของสมการพยากรณ์ในรูปแบบคะแนนดิบ

X_1 คือ ขนาดห้องโครงการคอนโดมิเนียม

X_2 คือ ระยะระยะห่างระหว่างโครงการคอนโดมิเนียมกับบริการสาธารณะโดยรอบโครงการคอนโดมิเนียม

สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนมาตรฐาน

$$\hat{Z} = \beta_1Z_1 + \beta_2Z_2 + \dots + \beta_kZ_k$$

สามารถแทนค่าได้ดังนี้

$$\hat{Z} = 0.584Z_1 + 0.149Z_2$$

เมื่อ

\hat{Z} คือ คะแนนพยากรณ์ในรูปคะแนนมาตรฐานของตัวแปรตาม (มูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม)

Z_1 คือ ขนาดห้องโครงการคอนโดมิเนียม

Z_2 คือ ระยะระยะห่างระหว่างโครงการคอนโดมิเนียม

กับบริการสาธารณะโดยรอบโครงการคอนโดมิเนียม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แบบจำลองความสัมพันธ์ที่ 2 ตัวแปรที่สามารถพยากรณ์ได้ดีที่สุด คือ ขนาดห้องโครงการคอนโดมิเนียม ($P = .000$) รองลงมาเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกภายในโครงการคอนโดมิเนียมประเภทพื้นที่สีเขียว ($P = .003$) ซึ่งเมื่อนำตัวพยากรณ์ทั้ง 2 ตัวที่สามารถร่วมกันพยากรณ์มูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม มาจัดเป็นสมการจะสามารถอธิบายสมการได้ดังนี้

สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนดิบ

$$\hat{Y} = a + b_1X_1 + b_2X_2 + \dots + b_kX_k$$

สามารถแทนค่าได้ดังนี้

$$\hat{Y} = -6113278.075 + 239444.925X_1 + 7487366.633X_2$$

เมื่อ

\hat{Y} คือ คะแนนพยากรณ์ในรูปคะแนนดิบของตัวแปรตาม

(มูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม)

a คือ ค่าคงที่ (Constant) ของสมการพยากรณ์ในรูปแบบคะแนนดิบ

X_1 คือ ขนาดห้องโครงการคอนโดมิเนียม

X_2 คือ สิ่งอำนวยความสะดวกภายในโครงการคอนโดมิเนียม
ประเภทพื้นที่สีเขียว

สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนมาตรฐาน

$$\hat{Z} = \beta_1Z_1 + \beta_2Z_2 + \dots + \beta_kZ_k$$

สามารถแทนค่าได้ดังนี้

$$\hat{Z} = 0.484Z_1 + 0.236Z_2$$

เมื่อ

\hat{Z} คือ คะแนนพยากรณ์ในรูปคะแนนมาตรฐานของตัวแปรตาม

(มูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม)

Z_1 คือ ขนาดห้องโครงการคอนโดมิเนียม

Z_2 คือ สิ่งอำนวยความสะดวกภายในโครงการคอนโดมิเนียม
ประเภทพื้นที่สีเขียว

6.4 เสนอแนะแนวทางในการจัดการพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

จากการศึกษาแนวเส้นทางพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน พบว่า ที่ดินที่อยู่ตามแนวเส้นทางตลอดนั้น เป็นพื้นที่ที่มีมูลค่าที่ดินสูง เนื่องจากสามารถเข้าถึงบริเวณพื้นที่ที่ดินที่อยู่ตามแนวเส้นทางพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงินได้สะดวกสบาย นับว่าเป็นข้อได้เปรียบของพื้นที่บริเวณนั้น ซึ่งทำให้เป็นตัวดึงดูดให้นักลงทุนเข้ามาสร้างโครงการคอนโดมิเนียมที่ได้ผลตอบแทนที่คุ้มค่า ส่งผลให้เกิดการกระจายตัวของโครงการคอนโดมิเนียมขึ้นตามแนวเส้นทางสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายในการเข้าถึงการบริการสาธารณะ โดยรูปแบบของโครงการคอนโดมิเนียมในแต่ละพื้นที่ จะมีรูปแบบที่แตกต่างกันไป ได้แก่ ลักษณะเฉพาะของโครงการคอนโดมิเนียม ขนาดของโครงการคอนโดมิเนียม และสิ่งอำนวยความสะดวกของโครงการคอนโดมิเนียม อีกทั้งการบริการสาธารณะที่ให้บริการโครงการคอนโดมิเนียมมีหลากหลายแบบ ซึ่งทำให้เพิ่มมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมที่กระจายตัวตามแนวเส้นทางสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงินด้วย

โดยในปัจจุบัน ประเทศไทยได้ขยายโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ไปในอีกหลากหลายช่องทาง เช่น รถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา สาย 1 (รถไฟฟ้าบีทีเอส สายสีเขียวอ่อน / สายสุขุมวิท) รถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา สาย 2 (รถไฟฟ้าบีทีเอส สายสีเขียวเข้ม / สายสีลม) รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (สายสีแดง / แอร์พอร์ต เรล ลิงก์) เป็นต้น และในอนาคตได้มีการก่อสร้างส่วนต่อขยายหลากหลายเส้นทาง อีกทั้งมีการเชื่อมต่อกันของโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่แต่ละโครงการเข้าด้วยกัน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทางให้มีการเชื่อมต่อกันอย่างสมบูรณ์แบบ จากที่กล่าวมานั้น นับว่าเป็นตัวเพิ่มช่องทางให้นักลงทุนเข้ามาแสวงหาผลประโยชน์ได้อย่างมากมาย ซึ่งผลที่ตามมา คือ ประเทศไทยต้องมีมาตรการในการจัดการด้านที่ดินให้เป็นรูปธรรม และมีความชัดเจนที่แน่นอน โดยนำแนวคิดและมาตรการในการจัดการด้านพื้นที่ บริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

6.4.1 แนวคิดและมาตรการในการจัดการพื้นที่ในประเทศไทย

ควรทำการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยใช้หลักวิชาการในการทำนายหรือคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งทางบวกและทางลบ ของการดำเนินโครงการคอนโดมิเนียมที่มีผลต่อสิ่งแวดล้อมในทุก ๆ ด้าน โดยจัดทำโครงการคอนโดมิเนียมให้มีบริเวณรองรับพื้นที่สีเขียวได้ดังนี้

1. แบ่งเป็น 50% ของพื้นที่สีเขียวทั้งหมดต้องอยู่บนดิน
2. แบ่งเป็น 25% ของทั้งหมดต้องเป็นพื้นที่สีเขียวแบบยั่งยืนปลูกเป็นไม้ยืนต้นบนดิน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3. แบ่งเป็น 15% ของพื้นที่ดินทั้งหมด (ยึดตามอันที่คิดแล้วได้พื้นที่สีเขียวเยอะกว่า) โดยถ้าปลูกบนพื้นที่ที่มีที่จอดรถใต้ดินอยู่ข้างล่างจะไม่นับรวม เพราะถือว่าไม่มีที่ให้รากของต้นไม้ได้เจริญเติบโต และถ้าเป็นไม้ยืนต้นในกระถางก็ไม่นับด้วยเหตุผลเดียวกัน นอกจากนี้ถ้าพื้นที่ปลูกต้นไม้กว้างน้อยกว่า 1 ม. จะไม่นับเป็นพื้นที่สีเขียวเลย

4. น้อยกว่า 50% ของพื้นที่สีเขียวสามารถอยู่บนอาคารได้ เช่น บริเวณพื้นที่ส่วนกลาง บนคาเฟ่ หรือชั้น facilities

6.4.2 แนวคิดและมาตรการในการจัดการพื้นที่ในต่างประเทศ

ควรมีการพัฒนาที่อยู่อาศัยเพื่อรักษาสมดุลและการเชื่อมต่อของระบบนิเวศ (BIO NET INITIATIVE) โดยมีเป้าหมายให้ความสำคัญกับการเลือกสรรพันธุ์ไม้เพื่อสร้างสมดุลให้เกิดขึ้นไปยังพื้นที่โดยรอบ เพื่อส่งเสริมให้ธรรมชาติเจริญเติบโตอย่างสมดุล เป็นแนวคิดที่มีสวน มีป่าเป็นโครงข่ายโยงกัน ทำให้สิ่งมีชีวิตสามารถเชื่อมต่อกันในเมืองได้สมดุล เช่น ในศูนย์กลางธุรกิจใจกลางเมืองโตเกียว เป็นพื้นที่ย่านธุรกิจที่รายล้อมไปด้วย ร้านอาหาร แหล่งช้อปปิ้ง พิพิธภัณฑ์ อาคารสำนักงาน มากมาย ผู้ที่มาในย่านนี้จะรับรู้ได้ว่า บรรยากาศของย่านนี้ จะมีความเขียวขจี ผ่อนคลาย ด้วยพื้นที่สีเขียวขนาดใหญ่ และ ตามถนนหนทาง สวนหย่อม โดยจะมีต้นไม้ ดอกไม้ นก แมลง นานาพันธุ์ ที่ได้อาศัยอยู่รวมกันกับผู้คน เป็นต้น

6.5 ข้อเสนอแนะจากการทำวิจัยครั้งนี้

บริเวณที่ตั้งของแต่ละสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ตั้งอยู่ในเขตตามพื้นที่ตั้งของ กรุงเทพมหานคร ได้แก่ เขตปทุมวัน (สถานีหัวลำโพงและสถานีสามย่าน) เขตบางรัก (สถานีสีลม) เขตสาทร (สถานีลุมพินี) เขตคลองเตย (สถานีคลองเตยและสถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์) เขตวัฒนา (สถานีสุขุมวิท) เขตราชเทวี (สถานีเพชรบุรี) เขตดินแดง เขตห้วยขวาง (สถานีพระราม 9 สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย สถานีห้วยขวาง สถานีสุทธิสาร และสถานีรัชดาภิเษก) เขตจตุจักร (สถานีลาดพร้าวและสถานีสวนจตุจักร) และเขตบางซื่อ (สถานีบางซื่อและสถานีเตาปูน)

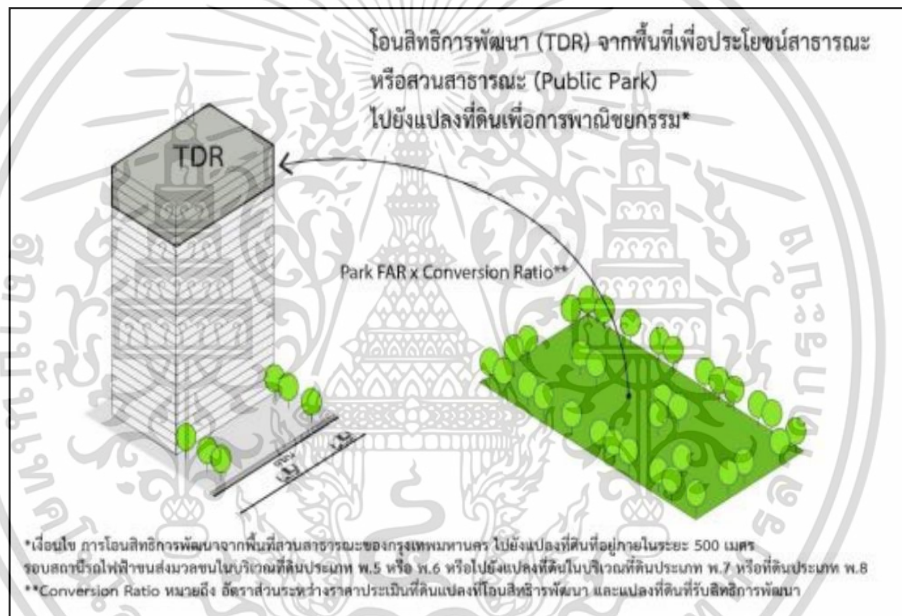
กรุงเทพมหานคร สามารถแบ่งออกเป็น 3 เขต คือ เขตชั้นใน เขตชั้นกลาง และเขตชั้นนอก ซึ่งบริเวณที่ตั้งของแต่ละสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน คือ เขตชั้นใน กล่าวคือ เขตชั้นในนั้นเป็นเขตพื้นที่ดั้งเดิมของประชาชนที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานครมายาวนาน ส่งผลให้พื้นที่ในเขตชั้นในเต็มไปด้วยบ้านพักอาศัยหลากหลายรูปแบบเป็นจำนวนมาก ได้แก่ บ้านเดี่ยว บ้านแฝด ทาวน์เฮ้าส์ แพลตห้องแถว เป็นต้น รวมไปถึงอาคารสำนักงาน หน่วยงานราชการ ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ และสถานศึกษาที่มีจำนวนมาก อีกทั้งยังมีระบบขนส่งสาธารณะประเภทรางลอยฟ้าขนาดใหญ่ ที่ตัดผ่านพื้นที่ในเขตชั้นใน ซึ่งใช้เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งสาธารณะประเภทรางใต้ดิน (MRT) และระบบขนส่งสาธารณะประเภทรางลอยฟ้า (BTS) คือ รถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบ

พระชนมพรรษา (รถไฟฟ้าบีทีเอส) ดังนั้นบริเวณโดยรอบของสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จึงส่งผลกระทบต่อการพัฒนาพื้นที่โดยรอบของสถานี เนื่องจากในปัจจุบันได้กลายเป็นพื้นที่ที่เต็มไปด้วยอาคารบ้านเรือน อาคารสำนักงาน และชุมชนที่อยู่อาศัยแออัดไปหมด

ดังนั้นในการจัดการพื้นที่โดยรอบของแต่ละสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ควรจัดการในเรื่องของความหนาแน่นของอาคารเพื่อตอบสนองต่อการใช้ชีวิตและความสะดวกสบายที่ใกล้กับระบบขนส่งสาธารณะขนาดใหญ่ ซึ่งเป็นเรื่องของพื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ โดยการเพิ่มพื้นที่สีเขียวเพื่อส่งเสริมพื้นที่โล่งสาธารณะภายในเมือง จะได้รับสิทธิ์ (bonus) ให้มีอัตราส่วนของพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (Far) เพิ่มขึ้น โดยพื้นที่อาคารส่วนเพิ่มต้องไม่เกิน 5 เท่าของพื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะ หรือในอัตราส่วนของพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินเพิ่มได้ไม่เกินร้อยละ 20 นั้นเอง



รูปที่ 6.1 แสดงพื้นที่โล่งเพื่อประโยชน์สาธารณะหรือสวนสาธารณะ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

6.6 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

6.6.1. ควรศึกษาเพิ่มเติมในเรื่องการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศหรือสภาพการสร้างความราคาที่ดินเพื่อเก็งกำไร มาร่วมวิเคราะห์ให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น และสามารถนำผลงานวิจัยไปใช้ประโยชน์ต่อไป เนื่องจากในปัจจุบันรัฐบาลได้มีนโยบายพัฒนาส่วนต่อขยายและเส้นทางสายใหม่ในอนาคตของระบบขนส่งสาธารณะประเภทรางเป็นจำนวนมาก ซึ่งรูปแบบการพัฒนาของแต่ละเส้นทางนั้น อาจส่งผลให้เกิดการเพิ่มขึ้นของมูลค่าที่ดินที่มีการกระจายตัวของโครงการคอนโดมิเนียม และการบริการสาธารณะที่มีรูปแบบแตกต่างกันออกไป

6.6.2. ควรศึกษาเพิ่มเติมในเรื่องของมูลค่าที่ดินตามถนนรอง หรือชอกซอยย่อยต่าง ๆ ที่อยู่ในบริเวณโดยรอบของแต่ละสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน เพื่อมาร่วมวิเคราะห์ให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น และสามารถนำผลงานวิจัยไปใช้ประโยชน์ต่อไป เนื่องจากมูลค่าที่ดินที่อยู่บริเวณถนนสายหลักตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน หลังจากเปิดให้บริการสถานีมีการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินสูงขึ้น ดังนั้นมูลค่าที่ดินตามถนนรอง หรือชอกซอยย่อยต่าง ๆ ที่อยู่ในบริเวณโดยรอบของแต่ละสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงินก็ควรมีผลเช่นกัน

บรรณานุกรม

- กรมธนารักษ์. 2560. The Treasury Department. [Online].
Available : http://www.treasury.go.th/ewt_news.php?nid=61
- กฤษฎา เพ็ชรประยูร. 2545. “มูลค่าที่ดินในการประเมินมูลค่าทรัพย์สินเพื่อที่อยู่อาศัย : กรณีศึกษา บริษัท จัสติส พร็อพเพอร์ตี้ แอนด์ แอฟไพร์ซัล จำกัด.”
วิทยานิพนธ์เคหพัฒนศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาเคหหาร, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
กองนโยบายและแผนงาน. 2555. รายงานการศึกษา : บ้านจัดสรรและคอนโดมิเนียมในเขต
กรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ.2554. กรุงเทพฯ : กลุ่มงานวิจัย 2 กองนโยบายและแผนงาน
สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร
- ชนิทร เนินสุวรรณ. 2539. “ความต้องการที่อยู่อาศัยของผู้ที่ทำงานในสำนักงานย่านถนน
พหลโยธิน.” วิทยานิพนธ์เคหกรรมมหาบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์,
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- แซมสุดา เข้มงวด. 2017. Urban Design & Development Center. [Online].
Available : <http://www.uddc.net/en/knowledge/แนวคิด-tod-กับปรากฏการณ์คอนโดล๊อมสถานี#.Wgv0ZluCziV>
- ต่อศักดิ์ มีสุข. 2547. “ผลกระทบต่อที่อยู่อาศัยประเภทพาร์ทเมนต์ให้เช่าในเขตห้วยขวางเมื่อมี
ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน.” วิทยานิพนธ์เคหพัฒนศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาเคหหาร,
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร. 2522. ความหมายของอาคารพักอาศัยรวม. [Online].
Available : <http://download.asa.or.th/03media/04law/cba/bb/bb44-03.pdf>
- ธงชัย ชูสุน. 2556. “ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อคอนโดมิเนียม.” วิทยานิพนธ์
บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาบริหารธุรกิจ บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยกรุงเทพ.
- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน). 2559. Bangkok Expressway and
Metro Public Company Limited. [Online].
Available : <http://www.bangkokmetro.co.th/map.aspx?Lang=Th&Menu=8>
- บริษัท โฮมบายเออร์โกลด์ จำกัด. 2016. Home Buyers Group. [Online].
Available : <https://www.home.co.th/contactus>
- ประทีป จารุวิริยะรุ่ง. 2535. “การศึกษาความต้องการลักษณะที่อยู่อาศัยในทศวรรษหน้าของคน
รุ่นใหม่ในกลุ่มบัณฑิต มหาวิทยาลัยของรัฐ ในเขตกรุงเทพมหานคร
ยกเว้นมหาวิทยาลัยเปิด.” วิทยานิพนธ์เคหพัฒนศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาเคหหาร,
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

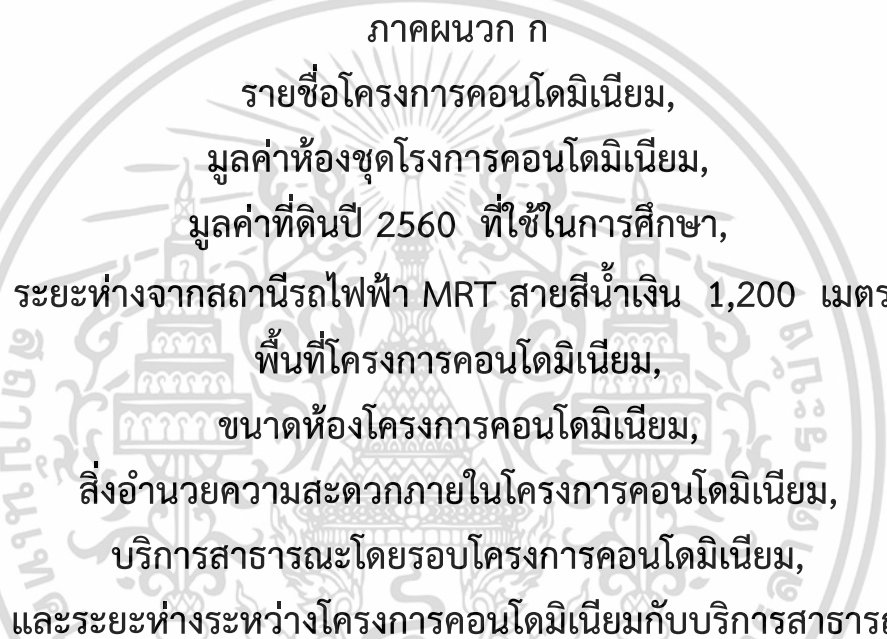
บรรณานุกรม (ต่อ)

- ปีติเทพ อยู่ยืนยง. 2561. พาไปดู “เมืองฮ่องกง” ทั้งการออกแบบเมือง ระบบขนส่งสาธารณะ พื้นที่ทางเท้า แผนที่สัมผัสสำหรับผู้พิการทางสายตา ฯลฯ. [Online].
Available : <http://tatp.or.th/hongkong-city-design/>
- พรชัย โลหะพิริยกุล. 2557. แนวทางออกแบบทางเท้าสำหรับการพัฒนาที่ดินรอบระบบขนส่งมวลชนในเมืองใหญ่ กรณีศึกษาพื้นที่รอบสถานีมีกกะสัน. วิทยานิพนธ์ ภูมิสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการออกแบบและวางผังชุมชนเมือง บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยศิลปากร
- พรชัย อรรถนัยกานนท์. 2558. “ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจของลูกค้าในการเลือกซื้ออาคารชุดในราคา ระดับปานกลางตามแนวรถไฟฟ้า.” สารสนเทศรามคำแหง. 21(1) : 61-70.
- ภูวิศ สิงห์สกุลชัยชาญ. 2558. “ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกซื้อคอนโดมิเนียม ประเภทสูงเกินกว่า 8 ชั้น (High Rise) ในเขตกรุงเทพมหานคร.” วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ยอดเยี่ยม เพชรานนท์. 2554. อาคารพักอาศัยประเภทต่างๆ. [Online].
Available : http://www.elfit.ssru.ac.th/jitravadee_ro/pluginfile.php/261/block_html/content/รูปแบบอาคารพักอาศัย
- รุ่งนภา บุชปะบุตร. 2552. การตัดสินใจเช่าอพาร์ทเมนต์บริเวณสถานีรถไฟฟ้า BTS. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ศักดิ์สิทธิ์ เฉลิมพงศ์. 2551. “ผลกระทบของความสามารถในการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนต่อราคาอสังหาริมทรัพย์อาคารชุดที่พักอาศัยใน กรุงเทพมหานคร.” วิทยานิพนธ์การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- สุนิศา เครื่องกำเนิด. 2554. “การศึกษาผลกระทบเนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ที่มีผลต่อมูลค่าที่ดินในกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษารถไฟฟ้าบีทีเอส.” วิทยานิพนธ์การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์, สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
- สำนักพัฒนามาตรฐาน. 2552. เกณฑ์และมาตรฐานผังเมืองรวม. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : องค์การสงเคราะห์ทหารผ่านศึกในพระบรมราชูปถัมภ์ (โรงงานผลิตกระดาษสำหรับใช้กับเครื่องคอมพิวเตอร์และเครื่องโทรสาร)
- Realist Solution. 2016. TOP4 คอนโดใหม่ สวนใหญ่ ใจกลางเมือง. [Online].
Available : <http://www.realist.co.th/blog/พื้นที่สีเขียวคอนโด-top4/>

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บรรณานุกรม (ต่อ)

- Marketing Oops. 2008. **BIODIVERSITY** ปรัชญาความคิดการออกแบบพัฒนาที่อยู่อาศัยจากญี่ปุ่นสู่ไทย. [Online]. Available : <http://www.realist.co.th/blog/พื้นที่สีเขียวคอนโด-top4/>
- Laura Bliss. 2018. **People in Transit-Rich Neighborhoods Don't Spend Less on Transportation.** [Online]. Available : https://www.citylab.com/transportation/2018/04/when-living-near-transit-doesnt-lower-transportation-costs/558710/?utm_source=SFFB_transit1
- Goodall, Brain. 1972. **The Economic of Urban Areas.** Department of Geography University of Reading.
- Paul N. Balchin, Paul N. and Jeffrey L. Kieve. 1972. **Urban Land Economic, 2 nd ed.** London : Macmillan Press.
- Robert Cervero and Michael Duncan. 2002. **Land Value Impacts of Rail Transit Service in Los Angeles County.** Report prepared for the National Association of Realtors and the Urban Land Institute.
- Woraporn Poonyakanok. 2016. **Public Space Redesigned.** [Online]. Available : <http://www.urbanwhy.com/2016/12/20/transit-oriented-development/>



ภาคผนวก ก
รายชื่อโครงการคอนโดมิเนียม,
มูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม,
มูลค่าที่ดินปี 2560 ที่ใช้ในการศึกษา,
ระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน 1,200 เมตร,
พื้นที่โครงการคอนโดมิเนียม,
ขนาดห้องโครงการคอนโดมิเนียม,
สิ่งอำนวยความสะดวกภายในโครงการคอนโดมิเนียม,
บริการสาธารณะโดยรอบโครงการคอนโดมิเนียม,
และระยะห่างระหว่างโครงการคอนโดมิเนียมกับบริการสาธารณะ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 1 รายชื่อโครงการคอนโดมิเนียม, มูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม, มูลค่าที่ดินปี 2560 ที่ใช้ในการศึกษา, ระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน 1,200 เมตร, พื้นที่โครงการคอนโดมิเนียม, ขนาดห้องโครงการคอนโดมิเนียม, สิ่งอำนวยความสะดวกภายในโครงการคอนโดมิเนียม, บริการสาธารณะโดยรอบโครงการคอนโดมิเนียม, และระยะห่างระหว่างโครงการคอนโดมิเนียมกับบริการสาธารณะ

ลำดับที่	สถานี	โครงการคอนโดมิเนียม	มูลค่าห้องชุด (ล้านบาท)	มูลค่าที่ดิน ปี 2560 (บาท / ตารางวา)	ระยะห่างจากสถานี (เมตร)	พื้นที่โครงการ (ตารางเมตร)	ขนาดห้องโครงการ (ตารางเมตร)	สิ่งอำนวยความสะดวก	บริการสาธารณะ	ระยะห่างระหว่าง (เมตร)
1	หัวลำโพง	เดอะมูว เจรียงกรุง 30	9,000,000	500,000	996	1,600	65.15	1	1	589.38
2	หัวลำโพง	ศุภาลัย เอสที สุรวงศ์	6,370,000	500,000	1,060	3,200	92.83	1	1	593.50
3	หัวลำโพง	แอม ใจนำทาวน์ เรสซิเดนซ์	3,300,000	500,000	677	4,800	22.63	1	1	448.33
4	หัวลำโพง	บันยันทรี เรสซิเดนซ์ ริเวอร์ไซด์	22,900,000	500,000	915	8,000	221.56	1	1	479.15
5	หัวลำโพง	อัลติจูด ซีโพนี	6,100,000	500,000	1,160	880	36.48	1	0	590.75
6	หัวลำโพง	อัลติจูด สามย่าน - สีลม	6,100,000	500,000	1,133	1,136	39.84	1	0	551.00
7	สามย่าน	185 ราชดำริ	57,000,000	500,000	1,044	6,400	89.80	1	0	574.00
8	สามย่าน	เดอะ คอลเลกชั่น	6,200,000	500,000	1,168	3,200	31.40	1	0	555.00
9	สามย่าน	คลาส สารสิน-ราชดำริ	8,900,000	500,000	1,190	1,600	94.00	1	0	535.00
10	สามย่าน	สินธร ลุมพินี	60,000,000	500,000	1,168	1,600	96.63	1	0	535.50
11	สามย่าน	นิมิต หลังสวน	83,000,000	500,000	1,189	4,800	146.00	1	0	600.00
12	สามย่าน	เดอะ ริเวอร์ฟ สาทร	13,000,000	500,000	1,198	1,600	53.00	1	0	391.00
13	สามย่าน	ศาลาแดง วัน	15,000,000	500,000	1,120	1,600	54.50	1	0	624.67
14	สามย่าน	แอนด์ สีลม	7,900,000	500,000	725	3,200	51.25	1	0	424.50
15	สามย่าน	เอ็ม สีลม	9,000,000	500,000	645	1,600	82.31	1	0	455.25
16	สามย่าน	ศุภาลัย เอสที สุรวงศ์	6,370,000	500,000	830	3,200	92.83	1	0	256.00
17	สามย่าน	อัลติจูด ซีโพนี	6,100,000	500,000	422	880	37.07	1	0	354.50
18	สามย่าน	อัลติจูด สามย่าน - สีลม	6,100,000	500,000	460	1,136	39.84	1	0	365.50

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	สถานี	โครงการคอนโดมิเนียม	มูลค่าห้องชุด (ล้านบาท)	มูลค่าที่ดิน ปี 2560 (บาท / ตารางวา)	ระยะทางจากสถานี (เมตร)	พื้นที่โครงการ (ตารางเมตร)	ขนาดห้องโครงการ (ตารางเมตร)	สิ่งอำนวยความสะดวก	บริการสาธารณะ	ระยะห่างระหว่าง (เมตร)
19	สามย่าน	โคมิส สุรวงศ์	8,900,000	500,000	340	1,600	102.33	1	0	380.33
20	สามย่าน	เดอะสุรวงศ์ บาย ริวาลัย อีพ ซูน	6,990,000	500,000	361	3,200	58.68	1	0	383.00
21	สามย่าน	แอรตัน จุฬา - สีลม	5,200,000	500,000	155	6,400	38.00	1	0	345.50
22	สามย่าน	ทวีปเป็ล วาย เรสซิเดนซ์	4,490,000	500,000	350	22,400	58.68	1	0	462.33
23	สีลม	เดอะ สุรวงศ์ บาย ริวาลัย อีพ ซูน	6,990,000	500,000	860	3,200	104.50	1	0	313.00
24	สีลม	โคมิส สุรวงศ์	8,900,000	500,000	933	1,600	102.33	1	0	332.00
25	สีลม	เดอะ ริเวอร์ฟ สาทร	13,000,000	500,000	799	1,600	53.00	1	0	380.50
26	สีลม	คลาส สารสิน-ราชดำริ	8,900,000	500,000	785	1,600	94.00	1	0	486.50
27	สีลม	สินธร ลุมพินี	60,000,000	500,000	762	1,600	96.63	1	0	498.00
28	สีลม	185 ราชดำริ	57,000,000	500,000	724	6,400	89.80	1	0	497.50
29	สีลม	นิมิต หลังสวน	83,000,000	500,000	836	4,800	146.00	1	0	590.00
30	สีลม	เดอะ คอลเลคชั่น	6,200,000	500,000	782	3,200	31.40	1	0	572.50
31	สีลม	เอ็ม สีลม	9,000,000	500,000	1,068	1,600	82.31	1	0	484.00
32	สีลม	แอรตัน สีลม	7,900,000	500,000	1,111	3,200	51.25	1	0	540.00
33	สีลม	อัลติจูด สามย่าน - สีลม	6,100,000	500,000	1,141	880	39.84	1	0	345.00
34	สีลม	อัลติจูด สีโหนด	6,100,000	500,000	1,175	1,136	36.15	1	0	291.00
35	สีลม	แอรตัน จุฬา - สีลม	5,200,000	500,000	597	6,400	38.00	1	0	301.50
36	สีลม	ทวีปเป็ล วาย เรสซิเดนซ์	4,490,000	500,000	1,081	22,400	58.68	1	0	340.00
37	ลุมพินี	ไอทีโอ โมบิ พระราม 4	6,590,000	500,000	953	3,200	54.32	1	0	301.00
38	ลุมพินี	ศาลาแดง วัน	15,000,000	500,000	492	1,600	54.50	1	0	592.75
39	ลุมพินี	เดอะ ริเวอร์ฟ สาทร	13,000,000	500,000	1,024	1,600	53.00	1	0	407.00
40	ลุมพินี	185 ราชดำริ	57,000,000	500,000	1,173	6,400	89.80	1	0	559.00
41	ลุมพินี	เดอะ คอลเลคชั่น	6,200,000	500,000	1,103	3,200	31.40	1	0	580.00

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	สถานี	โครงการคอนโดมิเนียม	มูลค่าห้องชุด (ล้านบาท)	มูลค่าที่ดิน ปี 2560 (บาท / ตารางวา)	ระยะทางจากสถานี (เมตร)	พื้นที่โครงการ (ตารางเมตร)	ขนาดห้องโครงการ (ตารางเมตร)	สิ่งอำนวยความสะดวก	บริการสาธารณะ	ระยะห่างระหว่าง (เมตร)
42	ลุมพินี	คลาส สารสิน-ราชดำริ	8,900,000	500,000	1,055	1,600	94.00	1	0	546.00
43	ลุมพินี	ลินธ ลุมพินี	60,000,000	500,000	1,050	1,600	96.63	1	0	531.00
44	ลุมพินี	นิมิต หลังสวน	83,000,000	500,000	954	4,800	146.00	1	0	601.50
45	คลองเตย	ทราทีใจ สุขุมวิท 16	5,800,000	500,000	940	1,232	56.25	1	0	325.75
46	คลองเตย	ไอดีโอ โมบิ พระราม 4	6,590,000	500,000	83	3,200	54.32	1	0	396.25
47	คลองเตย	ไวค์ เรสซิเดนซ์เซี่ยล คอนโดมิเนียม สุขุมวิท 16	4,200,000	500,000	943	1,600	41.46	1	0	248.00
48	คลองเตย	เดอะ ทีค สาทร - ลุมพินี	3,990,000	500,000	470	1,056	39.20	1	0	390.00
49	คลองเตย	ไนมิส เอ็กซ์คลูซีฟ ครวินส์	7,500,000	500,000	841	3,200	75.70	1	0	357.50
50	คลองเตย	เดอะ ลุมพินี 24	5,900,000	500,000	1,178	1,136	40.50	1	0	197.00
51	คลองเตย	พาร์ค 24	8,000,000	500,000	1,191	19,200	55.33	1	0	165.00
52	ศูนย์การประชุม แห่งชาติ	ไนมิส เอ็กซ์คลูซีฟ ครวินส์	7,500,000	400,000	220	3,200	75.70	1	0	381.75
53	ศูนย์การประชุม แห่งชาติ	ดี เอสเทลล์ พร้อมพงษ์	7,600,000	400,000	1,161	1,600	50.33	1	0	86.00
54	ศูนย์การประชุม แห่งชาติ	เดอะ ทีค สาทร - ลุมพินี	3,990,000	400,000	965	1,056	39.20	1	0	384.50
55	ศูนย์การประชุม แห่งชาติ	เดอะ ลุมพินี 24	5,900,000	400,000	631	1,136	40.50	1	0	197.00
56	ศูนย์การประชุม แห่งชาติ	ทราทีใจ สุขุมวิท 16	5,800,000	400,000	402	1,232	56.25	1	0	320.50
57	ศูนย์การประชุม แห่งชาติ	พาร์ค 24	8,000,000	400,000	673	19,200	55.33	1	0	175.00

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	สถานี	โครงการคอนโดมิเนียม	มูลค่าห้องชุด (ล้านบาท)	มูลค่าที่ดิน ปี 2560 (บาท / ตารางวา)	ระยะทางจากสถานี (เมตร)	พื้นที่โครงการ (ตารางเมตร)	ขนาดห้องโครงการ (ตารางเมตร)	สิ่งอำนวยความสะดวก	บริการสาธารณะ	ระยะห่างระหว่าง (เมตร)
58	ศูนย์การประชุม แห่งชาติ	ไวต์ เรสซิเดนซ์เวียล คอนโดมิเนียม สุขุมวิท 16	4,200,000	400,000	576	1,600	41.46	1	0	246.50
59	ศูนย์การประชุม แห่งชาติ	ไอทีโอ โมบิ พระราม 4	6,590,000	400,000	725	3,200	54.32	1	0	423.50
60	สุขุมวิท	15 สุขุมวิท เรสซิเดนซ์	3,000,000	650,000	646	3,200	32.00	1	0	366.00
61	สุขุมวิท	เชอร์คิด สุขุมวิท 11	6,900,000	650,000	1,148	1,600	48.67	1	0	478.00
62	สุขุมวิท	ฉา อโศก	10,000,000	650,000	1,150	1,600	108.54	1	0	572.00
63	สุขุมวิท	ดี เอส อโศก	9,400,000	650,000	725	3,200	86.50	1	0	135.00
64	สุขุมวิท	ดี เอสเทลล์ พร้อมพงษ์	7,600,000	650,000	1,036	1,600	50.33	1	0	274.00
65	สุขุมวิท	เดอะ ลอท์ อโศก	8,000,000	650,000	1,054	1,600	50.00	1	0	259.00
66	สุขุมวิท	แอสเทล สุขุมวิท 7	5,600,000	650,000	1,045	3,200	48.50	1	0	678.00
67	สุขุมวิท	โนเบิลปาร์ค สุขุมวิท	6,590,000	650,000	567	4,800	66.00	1	0	415.67
68	สุขุมวิท	พินน์ สุขุมวิท 31	6,400,000	650,000	747	4,800	73.00	1	0	388.00
69	สุขุมวิท	ไวต์ เรสซิเดนซ์เวียล คอนโดมิเนียม สุขุมวิท 16	4,200,000	650,000	1,074	1,600	41.46	1	0	215.50
70	สุขุมวิท	ไอทีโอ โมบิ อโศก	5,390,000	650,000	1,165	3,200	40.75	1	0	510.50
71	สุขุมวิท	ไฮด์ สุขุมวิท 11	5,980,000	650,000	952	4,800	51.60	1	0	601.00
72	เพชรบุรี	15 สุขุมวิท เรสซิเดนซ์	3,000,000	250,000	934	3,200	32.00	1	0	362.50
73	เพชรบุรี	ซีวาทัย เรสซิเดนซ์ อโศก	5,700,000	250,000	605	1,600	31.75	1	0	531.50
74	เพชรบุรี	เชอร์คิด สุขุมวิท 11	6,900,000	250,000	891	1,600	48.67	1	0	478.00
75	เพชรบุรี	โฆมิส เอ็กซ์คลูซีฟ ควินส์	7,500,000	250,000	1,117	3,200	75.70	1	0	703.00
76	เพชรบุรี	ฉา อโศก	10,000,000	250,000	108	1,600	108.54	1	1	616.92
77	เพชรบุรี	ดี เอส อโศก	9,400,000	250,000	570	3,200	86.50	1	0	150.00

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	สถานี	โครงการคอนโดเนียม	มูลค่าห้องชุด (ล้านบาท)	มูลค่าที่ดิน ปี 2560 (บาท / ตารางวา)	ระยะทางจากสถานี (เมตร)	พื้นที่โครงการ (ตารางเมตร)	ขนาดห้องโครงการ (ตารางเมตร)	สิ่งอำนวยความสะดวก	บริการสาธารณะ	ระยะห่างระหว่าง (เมตร)
78	เพชรบุรี	เดอะ ลอฟท์ อโศก	8,000,000	250,000	247	1,600	50.00	1	0	196.67
79	เพชรบุรี	โนเบิลซีไนน์ทีน สุขุมวิท	6,590,000	250,000	840	4,800	66.00	1	0	414.67
80	เพชรบุรี	ไนท์บริดจ์สเปงพระราม 9	5,790,000	250,000	684	3,200	33.10	1	0	327.50
81	เพชรบุรี	พีจี พระราม 9 คอนโดเนียม	4,800,000	250,000	929	3,200	66.00	1	0	312.75
82	เพชรบุรี	พินัน สุขุมวิท 31	6,400,000	250,000	866	4,800	73.00	1	0	394.00
83	เพชรบุรี	ไลฟ์ อโศก -พระราม 9	2,750,000	250,000	767	12,800	34.00	1	0	563.75
84	เพชรบุรี	ไลฟ์ อโศก ไฮป์	4,000,000	250,000	259	8,000	37.67	1	0	591.25
85	เพชรบุรี	วันไนน์ไฟว์ อโศก-พระราม 9	5,430,000	250,000	1,002	17,600	63.50	1	0	324.33
86	เพชรบุรี	ศุภาลัย โอเรียนทัล สุขุมวิท 39	5,630,000	250,000	1,124	16,000	178.50	1	0	477.33
87	เพชรบุรี	เอ สเปจ โอ ที อโศก-รัชดา	4,590,000	250,000	853	3,200	49.50	1	0	346.00
88	เพชรบุรี	แอจตัน อโศก-พระราม 9	7,590,000	250,000	767	6,400	50.50	1	0	479.00
89	เพชรบุรี	ไอทีโอ โมบิ อโศก	5,390,000	250,000	281	3,200	40.75	1	1	508.13
90	พระราม 9	ชีวาท์ เรสซิเดนซ์ อโศก	5,700,000	400,000	499	1,600	31.75	1	0	514.00
91	พระราม 9	ณา อโศก	10,000,000	400,000	1,129	1,600	108.54	1	0	531.00
92	พระราม 9	ไนท์บริดจ์สเปงพระราม 9	5,790,000	400,000	455	3,200	33.10	1	0	333.50
93	พระราม 9	เบิ้ล แกรนด์ พระราม 9	17,300,000	400,000	418	12,800	105.20	1	0	368.00
94	พระราม 9	พีจี พระราม 9 คอนโดเนียม	4,800,000	400,000	515	3,200	66.00	1	0	328.25
95	พระราม 9	มาเอสไทร 03 รัชดา-พระราม 9	4,200,000	400,000	517	4,800	39.50	1	0	387.00
96	พระราม 9	ไลฟ์ อโศก ไฮป์	4,000,000	400,000	857	8,000	37.67	1	0	623.50
97	พระราม 9	ไลฟ์ อโศก-พระราม 9	2,750,000	400,000	342	12,800	34.25	1	0	581.75
98	พระราม 9	วันไนน์ไฟว์ อโศก-พระราม 9	5,430,000	400,000	353	17,600	63.50	1	0	416.83
99	พระราม 9	เอ สเปจ โอ ที อโศก-รัชดา	4,590,000	400,000	579	3,200	49.50	1	0	328.00
100	พระราม 9	แอจตัน อโศก-พระราม 9	7,590,000	400,000	342	6,400	50.50	1	0	494.00

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	สถานี	โครงการคอนโดมิเนียม	มูลค่าห้องชุด (ล้านบาท)	มูลค่าที่ดิน ปี 2560 (บาท / ตารางวา)	ระยะทางจากสถานี (เมตร)	พื้นที่โครงการ (ตารางเมตร)	ขนาดห้องโครงการ (ตารางเมตร)	สิ่งอำนวยความสะดวก	บริการสาธารณะ	ระยะห่างระหว่าง (เมตร)
101	พระราม 9	ไอทีโอ โมบิ อโศก	5,390,000	400,000	1,161	3,200	40.75	1	0	579.00
102	ศูนย์วัฒนธรรม	แอชตัน อโศก-พระราม 9	7,590,000	400,000	1,149	6,400	50.50	1	0	188.50
103	ศูนย์วัฒนธรรม	ทีจี พระราม 9 คอนโดมิเนียม	4,800,000	400,000	1,134	3,200	66.00	1	0	264.00
104	ศูนย์วัฒนธรรม	วันโนนไฟว์ อโศก-พระราม 9	5,430,000	400,000	1,101	17,600	79.38	1	0	321.33
105	ศูนย์วัฒนธรรม	เบิ้ล แกวนด์ พระราม 9	17,300,000	400,000	692	12,800	105.20	1	0	397.50
109	ศูนย์วัฒนธรรม	เฮมเมอริลด์ เรสซิเดนซ์ รัชดา	2,600,000	400,000	970	6,400	31.78	1	0	442.00
110	ศูนย์วัฒนธรรม	แนปเตอร์วัน ฮิลล์ รัชดา-ห้วยขวาง	2,500,000	400,000	1,105	20,800	25.92	1	0	601.00
111	ศูนย์วัฒนธรรม	ดี เอ็กเซล ไฮด์อเวย์ รัชดา-ห้วยขวาง	1,990,000	400,000	1,087	6,400	25.00	1	0	304.00
112	ห้วยขวาง	เฮมเมอริลด์ เรสซิเดนซ์ รัชดา	2,600,000	450,000	464	6,400	31.78	1	0	395.00
113	ห้วยขวาง	ไอทีโอ รัชดา-สุทธิสาร	2,490,000	450,000	107	1,600	42.50	1	0	445.25
114	ห้วยขวาง	เอ็กซ์ที ห้วยขวาง	4,190,000	450,000	245	9,600	37.08	1	0	381.50
115	ห้วยขวาง	เมโทร ลิกซ์ รัชดา	4,100,000	450,000	644	8,000	35.45	1	0	205.00
116	ห้วยขวาง	ดี เอ็กเซล ไฮด์อเวย์ รัชดา-ห้วยขวาง	1,990,000	450,000	598	6,400	25.00	1	0	293.00
117	ห้วยขวาง	ควีนคอนโด รัชดา 17	3,600,000	450,000	863	8,000	34.00	1	0	460.00
118	ห้วยขวาง	แนปเตอร์วัน ฮิลล์ รัชดา-ห้วยขวาง	2,500,000	450,000	1,008	20,800	25.92	1	0	583.00
119	สุทธิสาร	ไอทีโอ รัชดา-สุทธิสาร	2,490,000	450,000	1,159	1,600	42.50	1	0	393.50
120	สุทธิสาร	เอ็กซ์ที ห้วยขวาง	4,190,000	450,000	1,017	9,600	37.08	1	0	347.00
121	สุทธิสาร	เมโทร ลิกซ์ รัชดา	4,100,000	450,000	638	8,000	35.45	1	0	498.83
122	สุทธิสาร	บราวน คอนโด ห้วยขวาง	2,290,000	450,000	1,244	1,600	28.05	1	0	938.00
123	สุทธิสาร	ควีนคอนโด รัชดา 17	3,600,000	450,000	396	8,000	34.00	1	0	569.17
124	สุทธิสาร	แอมเบอร์ หนึ่ง สุทธิสาร	1,690,000	450,000	800	3,200	26.00	1	0	436.00
125	สุทธิสาร	แอมเบอร์ รัชดา-ห้วยขวาง	1,890,000	450,000	1,007	4,800	25.00	1	0	703.50
126	สุทธิสาร	ดีมาร์ก คอนโดสุทธิสาร	1,877,000	450,000	938	1,472	25.50	1	0	566.50

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	สถานี	โครงการคอนโดมิเนียม	มูลค่าห้องชุด (ล้านบาท)	มูลค่าที่ดิน ปี 2560 (บาท / ตารางวา)	ระยะทางจากสถานี (เมตร)	พื้นที่โครงการ (ตารางเมตร)	ขนาดห้องโครงการ (ตารางเมตร)	สิ่งอำนวยความสะดวก	บริการสาธารณะ	ระยะห่างระหว่าง (เมตร)
127	รัชดาภิเษก	กรีฟ คอนโด รัชดา-ลาดพร้าว	2,800,000	450,000	1,195	1,600	26.00	1	0	403.00
128	รัชดาภิเษก	ลิฟวิ่งเนสท์ ลาดพร้าว 44	2,600,000	450,000	967	4,800	28.00	1	0	368.00
129	รัชดาภิเษก	มาเอสโตร 19 รัชดา 19-วิภา	2,800,000	450,000	371	8,000	43.33	1	0	788.50
130	รัชดาภิเษก	ดีมาร์ค คอนโดสุทธิสาร	1,877,000	450,000	1,113	1,472	24.00	1	0	566.50
131	รัชดาภิเษก	แอชเชอร์ พาร์ค สุทธิสาร	1,690,000	450,000	994	3,200	26.00	1	0	448.50
132	ลาดพร้าว	มารู ลาดพร้าว 15	7,900,000	180,000	212	1,600	47.00	1	0	321.00
133	ลาดพร้าว	โมดิวิ ลาดพร้าว 18	9,900,000	180,000	275	1,600	33.00	1	0	412.00
134	ลาดพร้าว	เมทริส ลาดพร้าว	3,800,000	180,000	1,017	1,600	43.00	1	0	288.50
135	พหลโยธิน	ชาโรว์ อินทาวน์ วิภาวดี 10	2,390,000	180,000	1,131	3,200	35.98	1	0	413.00
136	พหลโยธิน	ดี แอลเลนแมนซ์ ลาดพร้าว 1	2,900,000	180,000	510	1,600	30.00	1	0	481.83
137	พหลโยธิน	เดอะ เจนส์ เวิลด์เนส	4,800,000	180,000	223	11,200	42.50	1	0	241.00
138	พหลโยธิน	เดอะไพรม์วิจ จตุจักร	3,290,000	180,000	357	4,800	35.50	1	0	249.67
139	พหลโยธิน	เดอะไลน์จตุจักร-หมอวิฑ	5,900,000	180,000	961	6,400	53.67	1	0	345.00
140	พหลโยธิน	แบงค์คอก เฟลิซ วิภาวดี 30	4,300,000	180,000	1,112	1,600	33.50	1	0	463.00
141	พหลโยธิน	มารู ลาดพร้าว 15	7,900,000	180,000	1,151	1,600	47.00	1	0	284.00
142	พหลโยธิน	เมทริส ลาดพร้าว	3,800,000	180,000	448	1,600	43.00	1	0	373.75
143	พหลโยธิน	โมดิวิ ลาดพร้าว 18	9,900,000	180,000	1,170	1,600	33.00	1	0	338.00
144	พหลโยธิน	ไลฟ์ ลาดพร้าว แวลลีย์	4,900,000	180,000	313	8,000	37.27	1	1	308.80
145	พหลโยธิน	อีควิน็อกซ์ พหลฯ-วิภาฯ	43,000,000	180,000	504	4,800	92.59	1	0	376.00
146	พหลโยธิน	เอ็ม ลาดพร้าว	6,800,000	180,000	495	1,600	45.30	1	1	233.70
147	จตุจักร	เดอะ เจนส์ เวิลด์เนส	4,800,000	400,000	1,162	11,200	42.50	1	0	215.50
148	จตุจักร	เดอะไพรม์วิจ จตุจักร	3,290,000	400,000	1,059	4,800	35.50	1	0	203.00
149	จตุจักร	เดอะไลน์จตุจักร-หมอวิฑ	5,900,000	400,000	421	6,400	53.67	1	0	360.00

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	สถานี	โครงการคอนโดมิเนียม	มูลค่าห้องชุด (ล้านบาท)	มูลค่าที่ดิน ปี 2560 (บาท / ตารางวา)	ระยะทางจากสถานี (เมตร)	พื้นที่โครงการ (ตารางเมตร)	ขนาดห้องโครงการ (ตารางเมตร)	สิ่งอำนวยความสะดวก	บริการสาธารณะ	ระยะห่างระหว่าง (เมตร)
150	จตุจักร	อีควิน็อกซ์ พหลฯ-วิภาฯ	43,000,000	400,000	881	4,800	92.59	1	0	337.50
151	จตุจักร	เอ็ม จตุจักร	4,500,000	400,000	684	6,400	64.00	1	0	405.00
152	จตุจักร	ไอดีโอ พหลโยธิน-จตุจักร	5,000,000	400,000	865	1,600	40.00	1	0	331.00
153	กำแพงเพชร	เดอะไลน์จตุจักร-หมอวิศ	5,900,000	100,000	1,121	6,400	53.67	1	0	360.00
154	กำแพงเพชร	เอ็ม จตุจักร	4,500,000	100,000	332	6,400	64.00	1	0	359.00
155	กำแพงเพชร	ไอดีโอ พหลโยธิน-จตุจักร	5,000,000	100,000	249	1,600	40.00	1	0	344.00
156	บางซื่อ	นิช ไทวอร์ด เตปูน-อินเตอร์เจนจ์	3,900,000	150,000	911	4,800	37.17	1	0	245.33
157	บางซื่อ	ริชาร์ด 2 @ เตปูนอินเตอร์เจนจ์	2,690,000	150,000	1,107	4,800	33.00	1	0	440.00
158	บางซื่อ	ไอดีโอ โมปี บางซื่อ-แกรนด์ อินเตอร์ เจนจ์	2,890,000	150,000	814	3,200	32.17	1	0	153.33
159	เตาปูน	ชีวาทีย์ เรสซิเดนซ์ บางโพ	4,490,000	265,000	936	1,600	47.67	1	1	289.08
160	เตาปูน	แซปเตอร์ วัน ไพล์ บางโพ	2,590,000	265,000	1,123	4,800	47.19	1	1	415.75
161	เตาปูน	เดอะทรี อินเตอร์เจนจ์	4,900,000	265,000	616	17,600	51.28	1	0	449.33
162	เตาปูน	เดอะไพเรทซ์ เตาปูน อินเตอร์เจนจ์	1,890,000	265,000	615	3,200	33.13	1	0	481.50
163	เตาปูน	เดอะสแคว เตาปูน-อินเตอร์เจนจ์	3,800,000	265,000	233	4,800	41.20	1	0	634.50
164	เตาปูน	นิช ไทวอร์ด เตปูน-อินเตอร์เจนจ์	3,900,000	265,000	87	4,800	37.17	1	0	228.67
165	เตาปูน	เฟรช คอนโดมิเนียม	2,100,000	265,000	821	6,400	42.00	1	0	493.50
166	เตาปูน	ริชาร์ด 2 @ เตาปูนอินเตอร์เจนจ์	2,690,000	265,000	233	4,800	33.00	1	0	469.00
167	เตาปูน	ไอดีโอ โมปี บางซื่อ-แกรนด์ อินเตอร์ เจนจ์	2,890,000	265,000	222	3,200	32.17	1	0	160.33



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2 การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นบันได (Stepwise Multiple Regression)

ขนาดห้องโครงการคอนโดมิเนียมกับระยะห่างระหว่างโครงการคอนโดมิเนียมกับบริการสาธารณะโดยรอบโครงการคอนโดมิเนียม
ที่สามารถทำนายมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics					Durbin-Watson
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	
1	.601 ^a	.361	.358	11986157.974	.361	91.707	1	162	.000	
2	.619 ^b	.383	.376	11814189.774	.022	5.750	1	161	.018	1.460

a. Predictors: (Constant), ขนาดห้อง

b. Predictors: (Constant), ขนาดห้อง, ระยะห่าง

c. Dependent Variable: มูลค่าห้องชุดล้านบาท

ตารางที่ 2 (ต่อ)

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients Beta	t	Sig.	95.0 % Confidence interval for B		Correlations			Collinearity Statistics		
	B	Std. Error				Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF	
1 (Constant)	-6862726.794	1964806.532		-3.493	.001	-10742661.070	-2982792.319						
ขนาดห้อง	297196.603	31034.300	.601	9.576	.000	358480.525	358480.525	.601	.601	.601	1.000	1.000	
2 (Constant)	-12969880.408	3199440.879		-4.054	.000	-19288162.144	-6651598.672						
ขนาดห้อง	288461.244	30805.180	.584	9.364	.000	227626.925	349295.563	.601	.594	.579	.986	1.014	
ระยะทาง	15937.944	6646.298	.149	2.398	.018	2812.781	29063.106	.218	.186	.148	.986	1.014	

a. Dependent Variable: มูลค่าห้องชุดล้านบาท

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ANOVA ^a					
Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	13175399111858800.000	1	13175399111858800.000	91.707	.000 ^b
Residual	23274213242141200.000	162	143667982976180.000		
Total	36449612354000000.000	163			
2 Regression	13978024471897400.000	2	6989012235948700.000	50.073	.000 ^c
Residual	22471587882102600.000	161	139575080013060.000		
Total	36449612354000000.000	163			

- a. Dependent Variable: มูลค่าห้องชุดล้านบาท
- b. Predictors: (Constant), ขนาดห้อง
- c. Predictors: (Constant), ขนาดห้อง, ระยะห่าง

ตารางที่ 3 การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นบันได (Stepwise Multiple Regression)

ขนาดห้องโครงการคอนโดมิเนียมกับระยะห่างระหว่างโครงการคอนโดมิเนียมกับสิ่งอำนวยความสะดวกภายในโครงการคอนโดมิเนียมประเภทสีเขียวที่สามารถทำนายมูลค่าห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียม

Model Summary^f

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics					Durbin-Watson
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	
1	.601 ^a	.361	.358	11986157.974	.361	91.707	1	162	.000	
2	.635 ^b	.404	.396	11620617.125	.042	11.352	1	161	.001	1.476

a. Predictors: (Constant), ขนาดห้อง

b. Predictors: (Constant), ขนาดห้อง, พื้นที่สีเขียว

c. Dependent Variable: มูลค่าห้องชุดล้านบาท

ตารางที่ 3 (ต่อ)

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients Beta	t	Sig.	95.0 % Confidence interval for B		Correlations			Collinearity Statistics		
	B	Std. Error				Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF	
	1 (Constant)	-6862726.794	1964806.532		-3.493	.001	-10742661.270	-2982792.319					
ขนาดห้อง	297196.603	31034.300	.601	9.576	.000	235912.682	358480.525	.601	.601	.601	1.000	1.000	
2 (Constant)	-6113278.075	1917828.996		-3.188	.002	-9900622.294	-2325933.856						
ขนาดห้อง	239444.925	34627.721	.484	6.915	.000	171061.823	307828.028	.601	.479	.421	.755	1.325	
ระยะทาง	7487366.633	2222238.430	.236	3.369	.001	3098872.200	11875861.066	.476	.257	.205	.755	1.325	

a. Dependent Variable: มูลค่าห้องชุดล้านบาท

ตารางที่ 3 (ต่อ)

ANOVA ^a					
Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	13175399111858800.000	1	13175399111858800.000	91.707	.000 ^b
Residual	23274213242141200.000	162	143667982976180.000		
Total	36449612354000000.000	163			
2 Regression	14708374833106700.000	2	7354187416553370.000	54.460	.000 ^c
Residual	21741237520893300.000	161	135038742365797.000		
Total	36449612354000000.000	163			

- a. Dependent Variable: มูลค่าห้องชุดล้านบาท
 b. Predictors: (Constant), ขนาดห้อง
 c. Predictors: (Constant), ขนาดห้อง, ระยะเวลา

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-นามสกุล	นิธิวัฒน์ จันทนู
วัน เดือน ปีเกิด	2 พฤษภาคม 2536 จังหวัดกรุงเทพมหานครฯ
ที่อยู่	232 ซอยเจริญนคร 28 ถนนเจริญนคร แขวงบางลำพูล่าง เขตคลองสาน จังหวัดกรุงเทพมหานครฯ 10600 โทร. 081-6433533
ประวัติการศึกษา	2558 ปริญญาตรีวิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาวิชาภูมิศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
ประสบการณ์การทำงาน	2558-2559 พนักงานจ้างเหมาบริการ สำนักวิเคราะห์และประเมินผล กรมโยธาธิการและผังเมือง
	2560-ปัจจุบัน พนักงานวิชาการแผนที่ภาพถ่าย สำนักวิเคราะห์และประเมินผล กรมโยธาธิการและผังเมือง
ผลงานวิจัย	2562 นิธิวัฒน์ จันทนู. 2562. “การวิเคราะห์มูลค่าที่ดินจากการกระจายตัวของ อาคารพักอาศัยและบริการสาธารณะตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล กรณีศึกษา สถานีสุขุมวิท.” หนังสือบทความวิจัยใน โครงการการประชุมวิชาการระดับบัณฑิตศึกษา คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2562. สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า เจ้าคุณทหารลาดกระบัง
	2562 นิธิวัฒน์ จันทนู. 2562. “การเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดินจากการกระจายตัวของ อาคารพักอาศัยและบริการสาธารณะโดยรอบสถานีสุขุมวิท.” หนังสือบทความวิจัยในโครงการประชุมวิชาการระดับบัณฑิตศึกษา Proceeding of Atrans Young Researcher’s Forum 2019. สมาคมวิจัยวิทยาการขนส่งแห่งเอเชีย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้