

เอกชนแห่งเกาะรถไฟฟ้า สาทรอนุบโภครัฐโตไม่ทัน



สายสีน้ำเงิน	สายสีม่วง
<ul style="list-style-type: none"> • ช่วงเตาปูน-ท่าพระ และท่าพระ-หลักสอง จำนวน 19 สถานี ระยะทางรวม 28.9 กม. • ราคาที่ดิน 1.4-9 แสนบาท/ตร.ว. เปลี่ยนแปลง 4.0-17.2% • พื้นที่ที่ราคาต่ำสุด บริเวณใกล้สถานีอิสรภาพ • พื้นที่ที่ราคาสูงสุด บริเวณใกล้สถานีวัดมังกร และสถานีวังบูรพา 	<ul style="list-style-type: none"> • ช่วงเตาปูน-คลองบางไผ่ (บางใหญ่) จำนวน 18 สถานี ระยะทางรวม 23 กม. • ราคาที่ดิน 8.5 หมื่นบาท-1.8 แสนบาท/ตร.ว. เปลี่ยนแปลง 8.5-11.5% • พื้นที่ที่ราคาต่ำสุด บริเวณใกล้สถานีคลองบางไผ่ • พื้นที่ที่ราคาสูงสุด บริเวณใกล้สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี

ผลกระทบจากการเกิดของรถไฟฟ้า	
<p>ข้อดี</p> <ul style="list-style-type: none"> • เกิดหน้าดินใหม่ • ราคาที่ดินปรับขึ้น • พื้นที่นั้น มีความเจริญใหม่ เกิดขึ้น 	<p>ข้อเสีย</p> <ul style="list-style-type: none"> • ขาดการวางผังรอบสถานีที่ดี • พื้นที่นั้น โตเร็วกว่าสาทรอนุบโภคของรัฐ • ราคาที่อยู่อาศัยสูงเกินกว่ากำลังซื้อคน

ที่มา : บริษัท เอเจนซี โฟร์ เรียวเอสเตท แอปแพร็ล, โพสต์ทูเดย์รวบรวม โพสต์กราฟิก

■ **ศุภกัญญา สินธิร์ศักดิ์**

จากเวทีสัมมนา “รถไฟฟ้ามาหา...นคร พลิกโฉมเมืองเร่งเครื่องลงทุน” จัดโดยหนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ ซึ่งฉายภาพโครงการรถไฟฟ้าที่กลายเป็นปัจจัยสำคัญที่กระตุ้นให้ภาคเอกชนตัดสินใจลงทุน หลังจากที่โครงการรถไฟฟ้าเส้นทางใหม่ของทุกหน่วยงานภาครัฐมีความชัดเจนมากขึ้น ทั้งส่วนที่อยู่ระหว่างก่อสร้างและเส้นทางใหม่ที่กำลังอนุมัติ ยิ่งทำให้ผู้ประกอบการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ทุกรูปแบบขยายการลงทุนเกาะเส้นทางรถไฟฟ้ามากขึ้น

แต่สิ่งที่น่าสนใจจากนี้คือ การเติบโตของเมืองอย่างไรทิศทางและการพัฒนาระบบสาทรอนุบโภคของรัฐที่ไม่ทันการเติบโตของเมือง ซึ่งเกิดขึ้นเร็วอย่างก้าวกระโดดทันทีที่รถไฟฟ้าผ่าน สะท้อนได้จากหลายพื้นที่ตามแนวรถไฟฟ้าส่วนต่อขยาย ที่เริ่มเห็นสารพัดปัญหาจากความเจริญของเมืองหลังมีรถไฟฟ้า

วันชัย ดนอมศักดิ์ ผู้อำนวยการสำนักผังเมือง

กรุงเทพมหานคร กล่าวว่า ที่ผ่านมามีผังเมืองรวมกรุงเทพฯ และปริมณฑล ซึ่งประกอบด้วย 4 ผังด้วยกัน คือ ผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน (ผังสีและเอฟเออาร์) ผังโครงข่ายคมนาคม ผังสาทรอนุบโภคและสาทรอนุบการ และผังพื้นที่โล่ง สิ่งแวดล้อมและการระบายน้ำ ยังไม่สอดคล้องกับการขยายตัวของหลายพื้นที่ที่มีรถไฟฟ้าผ่านแล้ว โดยเฉพาะสาทรอนุบโภคทั้งระบบประปาไฟฟ้าที่ไม่เพียงพอ เนื่องจากพอมีรถไฟฟ้าผ่าน โครงการที่อยู่อาศัย โครงการเชิงพาณิชย์เกิดขึ้นทันที แต่ระบบน้ำ ระบบไฟฟ้าในพื้นที่เหล่านั้นไม่ได้ขยายได้เร็วเท่า “หลายพื้นที่เริ่มเห็นปัญหา เช่น จ.นนทบุรี ที่จึงมีรถไฟฟ้าสายสีม่วงผ่านคอนโดมิเนียมจึงเกิดขึ้นจำนวนมาก ไฟฟ้า ประปา มีปัญหา หรือในบางพื้นที่รถไฟฟ้าส่วนต่อขยายผ่านตามชานเมืองก็เช่นกัน ซึ่งหน่วยงานรัฐต้องเร่งแก้ปัญหา”

นอกจากนี้ เรื่องการจราจรก็เป็นอีกหนึ่งปัญหาที่เกิดขึ้นอย่างชัดเจน เช่น สถานีบางหว้า ซึ่งเป็นสถานี

ปลายทางส่วนต่อขยายของสายสีเขียวเส้นสีลม ปัจจุบันเป็นจุดเชื่อมต่อสำคัญที่คนลงจากรถมาต่อรถไฟฟ้า ทำให้การจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนทั้งเช้าและเย็นติดขัดหนักมาก เป็นปัญหาที่ กทม.ต้องทำงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจร โดยที่ผ่านมา กทม.ได้ให้คำแนะนำให้บริหารพื้นที่การจราจรรอบสถานี แยกโซนการใช้ประโยชน์ของรถสาธารณะประเภทต่างๆ เป็นต้น ทั้งที่สิ่งเหล่านี้ควรมีการวางแผนล่วงหน้าและต้องเร่งแก้ปัญหาโดยเร็ว

ด้าน **เอกชัย สุมาลี** ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยสมาร์ท ซิตี้ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง กล่าวว่า โครงการรถไฟฟ้าของมหานครทั่วโลกมีลักษณะคล้ายกัน นั่นคือผลประกอบการในการให้บริการอาจจะขาดทุน หรือกำไรต่ำ แต่พื้นที่รอบสถานีกลับมีมูลค่าสูง ทำให้ในหลายเมืองใหญ่เริ่มมีแนวคิดที่จะทำให้การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมกับภาค

อสังหาริมทรัพย์ส่งเสริมกัน เช่น ในฮ่องกง หรือญี่ปุ่น มีบางสถานีเป็นโมเดลนำร่องที่วางมาสเตอร์แพลนพื้นที่รอบสถานี และเลือกให้เอกชนเข้ามาลงทุนพื้นที่รอบสถานี ซึ่งเอกชนจะทราบเวลาที่โครงการรถไฟฟ้าแล้วเสร็จ แล้วจะเริ่มลงทุนในจังหวะที่เหมาะสม ซึ่งทำให้เกิดมูลค่าการลงทุนสูงสุด

การวางมาสเตอร์แพลนดังกล่าวยังวางเรื่องระบบสาธารณูปโภครองรับไว้ด้วย ทำให้พื้นที่รอบสถานีมีความเจริญเกิดขึ้นโดยไม่มีปัญหา อีกทั้งยังสามารถควบคุมดีมานด์และซัพพลายให้สมดุลกัน เช่น ฮ่องกงมีบางสถานีที่วางมาสเตอร์แพลนให้ก่อสร้างโครงการอสังหาริมทรัพย์รอบสถานีมากถึง 48 เฟส รอบรับคนได้ 2 แสนคน ซึ่งการที่ประเทศไทยจะเป็นก้าวสู่ความเป็นสมาร์ท ซิตี้ก็ต้องมีการฝังรอบด้านทั้งโครงข่ายคมนาคม การใช้ประโยชน์ที่ดิน ควบคู่กับการพัฒนาสาธารณูปโภคให้เพียงพอ